



# Морская политика РОССИИ

ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№32, 2020

## Транспортная индустрия России - реалии и перспективы.



# ГЛАВНОЕ ОТРАСЛЕВОЕ СОБЫТИЕ 2021



21-24 СЕНТЯБРЯ  
РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

# НЕВА 2021

16-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ  
ПО ГРАЖДАНСКОМУ СУДОСТРОЕНИЮ,  
СУДОХОДСТВУ, ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТОВ,  
ОСВОЕНИЮ ОКЕАНА И ШЕЛЬФА

 **30 000 м<sup>2</sup>**  
ПЛОЩАДЕЙ

 **24 720**  
ПОСЕТИТЕЛЕЙ

 **654**  
ЭКСПОНЕНТА

 **64**  
РОССИЙСКИХ  
И ЗАРУБЕЖНЫХ СМИ

 **29**  
СТРАН-  
УЧАСТНИКОВ

 **39**  
ТЕМАТИЧЕСКИХ  
МЕРОПРИЯТИЙ



**СПЕШИТЕ ЗАБРОНИРОВАТЬ  
ЛУЧШИЕ МЕСТА!**

[nevainter.com](http://nevainter.com)

Контакты:  
По вопросам участия в выставочной экспозиции:  
Тел.: +7 (812) 321-26-76,  
Электронная почта: [info@nevainter.com](mailto:info@nevainter.com)

По вопросам участия в деловой программе:  
Марина Титова – Программный директор  
Электронная почта: [m.titova@nevainter.com](mailto:m.titova@nevainter.com)

**«Морская политика России.  
Люди. События. Факты»**  
Официальный печатный орган  
Морской коллегии при Правительстве РФ  
специальный выпуск  
№ 32 октябрь 2020

Издает Морское Информационное  
Агентство при поддержке ООО «НЕВА-  
ИНТЕРНЭШНЛ».

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

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

На правах учредителя журнала:  
НО «Фонд поддержки  
российского флота»

Главный редактор  
**АНДРЕЙ КАМШУКОВ**  
Заместитель главного редактора  
**АННА СМЕХОВА**  
Арт-директор  
**АНДРЕЙ ПАЩЕНКО**  
Литературный редактор  
**АЛЕКСАНДР КАМШУКОВ**

Материалы и иллюстрации:  
Виктор Флусов, Михаил Котенев,  
Татьяна Москоленко, Наталья Тарасова,  
Лев Тарасов, Юрий Иштутин,  
Анна Гусева, Елена Шатило,  
Виктор Кот, Виктория Ивакина,  
Алла Шемякина, Ирина Александрова,  
Антонина Бухарина, Алексей Буданов,  
Элеонора Аюпова и др.

Особая благодарность за  
активное участие в издании  
Ульянову А. Л., Васильченко А. П.

[kremlin.ru](http://kremlin.ru), [marine.gov.ru](http://marine.gov.ru), [mintrans.ru](http://mintrans.ru),  
[oaoosk.ru](http://oaoosk.ru), [oborona.gov.ru](http://oborona.gov.ru), [wikipedia.org](http://wikipedia.org),  
[seaport.ru](http://seaport.ru), [kchf.ru](http://kchf.ru), [shipbuilding.ru](http://shipbuilding.ru),  
[morflot.ru](http://morflot.ru), [1tv.ru](http://1tv.ru), [tass.ru](http://tass.ru), [vestifinance.ru](http://vestifinance.ru),  
[redstar.ru](http://redstar.ru), [trud.ru](http://trud.ru), [rostovport.ru](http://rostovport.ru), [ria.ru](http://ria.ru)

Благодарим за содействие в издании  
журнала:

Сивкову С. Г., Тузинкевича Е. В.,  
Самарина И. С., Довгучица С. И.,  
Клячко Л. М., Котенёва М. Б.,  
Титову М. В., Кот В. П.,  
Грызлова О. И., Гайнутдинова Р. И.,  
Павловскую В. В., Назарьчева А. Н.,  
Соболевского А. А., Грошикова А. В.,  
Распертова С. П., Матияш Н. Н.,  
Михайлову Л. Д., Пащенко Д. А.,

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

Отпечатано в типографии: Общество с  
ограниченной ответственностью  
«Типография «Печатных Дел Мастер»  
г. Москва, 1-й Грайвороновский пр-д, д. 2,  
стр. 10

Тираж 900 экземпляров  
Цена договорная

Позиция редакции может не совпадать  
с мнением авторов.



Стратегия развития морской деятельности РФ до 2030 г.

стр. 104



стр. 4



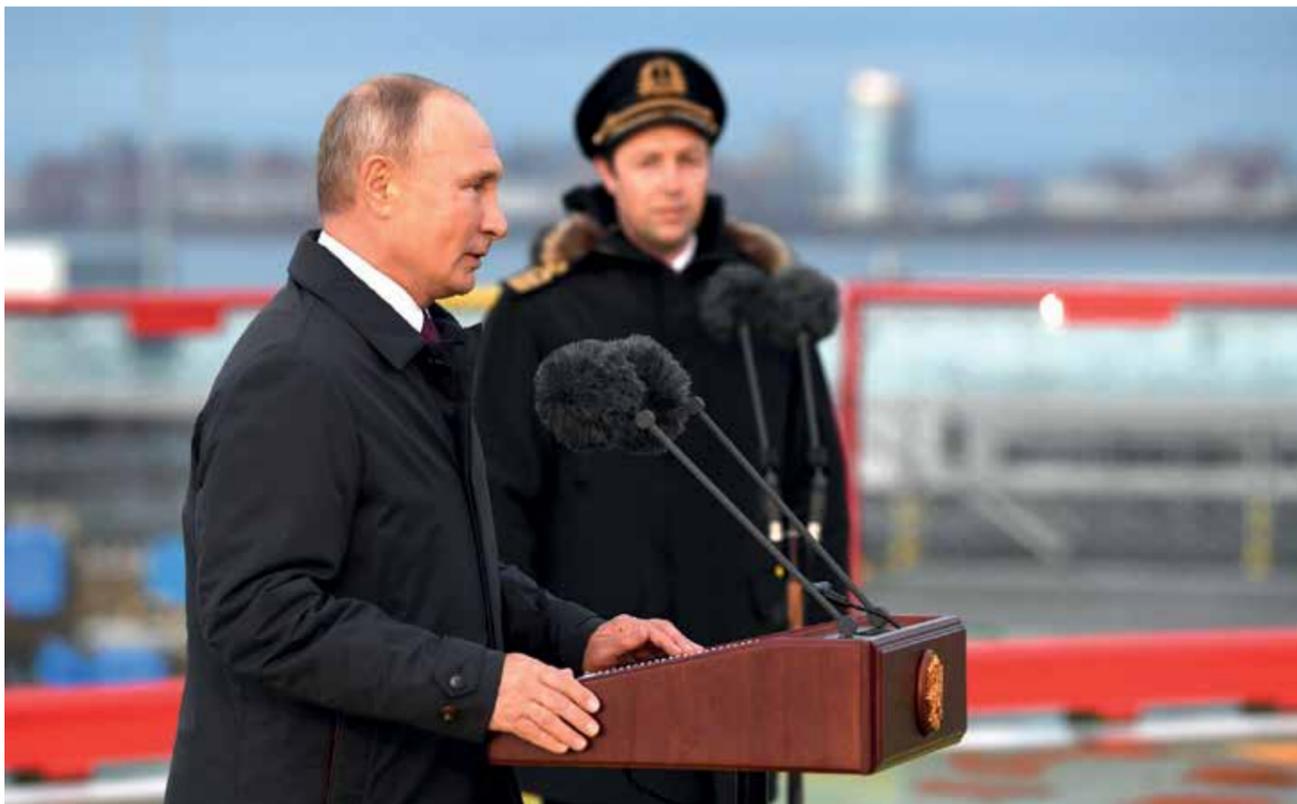
стр. 6



стр. 26

## СОДЕРЖАНИЕ:

- 4 В. Путин . О ледоколе Виктор Черномырдин
- 6 Ю. Борисов. «Витязь Д» – достижение ОПК и науки
- 8 Заседание Научно-экспертного совета коллегии
- 10 Морской совет при Правительстве Санкт-Петербурга
- 12 История морской коллегии - М.В.Москоленко
- 16 Портал Морской коллегии – [marine.gov.ru](http://marine.gov.ru)
- 18 Институт комплексных исследований национальной морской политики
- 22 Состояние и перспективы развития морских портов России
- 26 Международный форум TRANSTEC -2020
- 36 Администрация морских портов Черного моря
- 52 Памяти капитана Ерыгина Владимира Владимировича...
- 56 Норильск: Морские спасатели пришли на помощь первыми
- 58 Защита морской среды. Перспективы развития
- 62 Музей мирового океана - 30 лет в строю
- 68 СК «Звезда»: Афромакс на ходовых испытаниях
- 70 Судостроительный завод «ЯНТАРЬ» – 75 лет
- 74 Завод «РИФ» – возрождаем отечественный флот
- 78 КБ «Спецсудопроект» – курс на Север
- 82 Выставка «НЕВА» - 30 лет на службе отечественному судостроению
- 84 А.Ульянов - «НЕВА-2021»: на всех парусах
- 86 «Нева 2020-2021»: морские онлайн-конференции
- 88 А. Назарьчев: Санкт-Петербургский энергетический институт
- 90 Яхт – клуб Санкт Петербург: Парусно – гребные лодки
- 92 В.Кот: Прежде думать о Родине , а потом о себе
- 96 Москва, храм Ушакова: Патриаршее подворье и ветераны ФСБ России
- 98 Фонд имени адмирала Ушакова: Верой и правдой служить Отечеству
- 102 «А-Корпорация»: Полимерная изоляция в судостроении
- 103 «Аристократы морей» - 50 фотовыставка !
- 104 Официальные документы: Стратегия развития морской деятельности РФ до 2030 г.
- 120 В. Овчиников: книга о жизни адмирала Ушакова
- 122 Библиотека Морской коллегии: новая книга «ФЛОТ РОССИИ»



## На ледоколе «Виктор Черномырдин» поднят государственный флаг



Президент России Владимир Путин 3 ноября 2020 года принял участие в торжественной церемонии поднятия государственного флага РФ на новом ледоколе «Виктор Черномырдин» в Санкт-Петербурге. Глава государства также осмотрел судно и провел встречу с губернатором Петербурга Александром Бегловым.

«Виктор Черномырдин» - самый большой и мощный в мире неатомный ледокол. Он предназначен для обеспечения бесперебойной проводки судов в Финском заливе, а также может работать в Арктике и Антарктике. В церемонии поднятия флага на судне, помимо Путина и Беглова, приняли участие глава Минтранса России Евгений Дитрих, генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев и Виталий Черномырдин - сын экс-преьера.

Флаг был поднят под гимн России. Президент выступил перед участниками мероприятия.

**В.Путин:** Дорогие друзья! Мы все переживаем непростые времена, каждый день говорим об этом. Но пандемия пандемией, а жизнь продолжается, и мы движемся вперед – много раз уже говорил об этом, – не

откладывая на потом наших планов.

И сегодня мы присутствуем на очень приятном и важном, знаменательном событии. Только что был поднят государственный флаг нашей страны на новом линейном дизельном ледоколе – самом крупном из ледоколов такого класса, самом мощном в мире, который назван именем нашего выдающегося соотечественника Виктора Степановича Черномырдина.

Сегодня мы чтим память этого замечательного человека. Виктор Степанович ушел из жизни ровно 10 лет назад. Он был действительно руководителем, политиком государственного и без всякого преувеличения исторического масштаба, ярким и сильным человеком, настоящим тружеником, создателем. Он брал на себя ответственность и делал дело, стремился во всем служить нашей стране и нашему народу.

И не могу не отметить, что во многом благодаря его взвешенности, дальновидности, хозяйской рачительности в сложнейший период 90-х годов удалось сохранить и сберечь кадровый, технологический потенциал промышленности, ТЭКа, других промышленных отраслей промышленности.



Вообще, он был работоголик. Я лично наблюдал за этим, смотрел за тем, как он работает, и многому у него учился. Это был человек, бесконечно преданный Родине.

И потому символично, что этот современный, хорошо оснащенный ледокол, носящий его имя, был построен отечественными корабельными и на российских верфях. Пользуясь случаем, хочу сказать большое спасибо за труд всем, кто принимал участие в его создании.

Благодаря вам ледокольный флот нашей страны получил мощное судно высокого ледового класса. Эти характеристики позволяют задействовать его в решении широкого круга вопросов, прежде всего в обеспечении мореплавания в Финском заливе и по трассе Северного морского пути.

Такие технологичные морские суда, способные работать при низких температурах, проходить через сплошные льды, имеют особую значимость для России – великой арктической державы, для реализации наших стратегических планов по развитию и освоению просторов Севера, перспективных транспортных и логистических маршрутов.

Дорогие друзья! Хорошо известно, что мы обладаем уникальным ледовым флотом, занимаем лидирующие позиции в освоении и изучении арктических территорий. И это первенство необходимо постоянно подтверждать, каждый день, наращивать наши позиции, укреплять и



обновлять флот, внедрять новые, передовые технологии строительства ледоколов и других судов ледового класса.

Уже сейчас идёт работа над несколькими сериями дизельных и атомных ледоколов, аналогов которых нет в мире. За ними будущее, и уверен, что наши талантливые кораблестроители готовы к новаторству, к поиску и внедрению смелых технических решений, и они безусловно справятся со всеми стоящими перед ними, перед нашей страной задачами.

Хочу пожелать всем больших свершений и, конечно, плодотворной работы экипажу ле-

докола «Виктор Черномырдин». Большое вам спасибо. Удачи!

В завершение глава государства расписался на табличке судна.

Мероприятие прошло на территории пассажирского порта «Морской фасад». Это первый и единственный в Северо-Западном федеральном округе России специализированный пассажирский порт, расположенный в Санкт-Петербурге на намывных территориях Васильевского острова. «Морской фасад» работает с 2008 года, за это время его пассажиропоток превысил 5 млн человек.



## Проекты подобные аппарату «Витязь-Д», сформируют новую элиту ОПК

Реализация таких проектов, как создание глубоководного необитаемого подводного аппарата «Витязь-Д», позволит сформировать новую научно-конструкторскую элиту оборонно-промышленного комплекса РФ.

«Создание и успешное испытание комплекса автономного необитаемого подводного аппарата «Витязь-Д» является выдающимся достижением нашей оборонной промышленности и науки. Мы рассчитываем, что на реализации именно таких проектов вырастет новая научно-конструкторская элита ОПК», - прокомментировал Юрий Борисов журналистам погружение «Витязя-Д» на дно Марианской впадины, где аппарат установил вымпел в честь 75-летия Победы в Великой Отечественной войне.

По словам вице-премьера, впервые за столь короткие сроки создана техника такого класса сложности. «Это результат эффективного взаимодействия в рамках проекта Фонда перспективных исследований кооперации исполнителей, возглавляемой Центральным конструкторским бюро морской техники «Рубин», а также активной поддержки проекта Военно-морским флотом», - уточнил он.

Первым роботом, достигшим 9 мая 2020 года самой глубокой точки Мирового океана – дна Марианской впадины в Тихом океане, стал российский автономный необитаемый подводный аппарат (АНПА) «Витязь-Д». Глубина погружения составила 10 028 м. Он стал пятым из аппаратов, которые



когда-либо достигали «дна Земли». Но, в отличие от работавших в этом районе комплексов Kaiko (Япония) в 1995 году и Negeus (США) в 2009-м, наш функционировал полностью автономно.

По данным разработчиков, в состав комплекса входят автономный необитаемый подводный аппарат

(АНПА) и гидроакустическая донная станция (ГДС). Основные тактико-технические характеристики АНПА СГП (сверхглубоких погружений): длина – 5,7 м; диаметр – 1,4 м; масса – 5600 кг; максимальная глубина погружения – 12 000 м. ГДС имеет схожие технические характеристики.

Комплекс АНПА СГП «Витязь-Д» предназначен для выполнения обзорно-поисковых и исследовательских задач в придонном слое и на грунте Мирового океана во всем диапазоне глубин (вплоть до 12 000 м) и отработки технологий создания перспективных комплексов необитаемых подводных аппаратов для работы в условиях предельных глубин погружения.

Разработка документации велась по «бесбумажной» технологии, а изготовление составных частей – на

станках с числовым программным управлением (автоматизированные станки-роботы, которые могут производить операции по заданной программе без непосредственного участия человека, – прим. редакции).

В «Рубине» отмечают, что подобные автономные аппараты функционируют с помощью бортовой системы управления, реализующей алгоритмы управления без участия человека. «При подготовке к работе оператор вводит программу-задание на выполнение конкретной миссии, после чего аппарат опускается в воду и начинает функционировать по программе автономно. При этом он передает на пульт оператора различную информацию по гидроакустическому каналу связи», – поясняет глава «Рубина».

По словам главы ЦКБ «Ру-

бин», в ближайшем будущем будет происходить глубокая интеграция робототехнических средств различного класса носителями – подводными лодками, надводными кораблями, обеспечивающими судами.

«Выполнение работ с помощью обитаемых технических средств – подводных аппаратов, особенно в глубоководных районах, в толще воды и на дне Мирового океана неразрывно связано с риском для жизни эксплуатирующего личного состава. Применение робототехнических комплексов на основе автономных и телеуправляемых подводных аппаратов позволяет вывести человека из зоны повышенного риска и обеспечить более полное и всестороннее представление о текущей ситуации для эффективного выполнения задачи», – говорит Игорь Вильнид.

## У регионального судостроения Астраханской области большие перспективы



На рабочей встрече в Астрахани заместитель председателя Правительства Российской Федерации Юрий Борисов, курирующий в кабинете министров промышленную сферу, и губернатор Астраханской области Игорь Бабушкин обсудили развитие судостроительной отрасли региона.

Юрий Борисов отметил, что у регионального судостроения большие перспективы, особенно теперь, когда в связи с изменениями законодательства преференции получили российские производители.

«Необходимо сделать все возможное, чтобы на рынке нашей страны доминировала отечественная продукция»,

- сказал Борисов, - мы рассматриваем возможность увеличения лизинговых платежей, потому что сегодня без субсидий развитие отрасли невозможно».

Игорь Бабушкин подчеркнул, что для региона важно не только совершенствование судостроения, но и проходимость судоходных путей. В конце сентября на астраханском судостроительном заводе «Лотос» началось строительство двух земснарядов, которые будут использоваться для дноуглубительных работ.

«Мы рассчитываем, что в следующем году будут запущены ещё два земснаряда», - сказал губернатор, - для нас это очень важно. Во-

первых, это поддержка производства, а во-вторых, нам необходимо развивать судоходные пути, расчищать и дноуглублять каналы-рыбоходы».

Также глава региона отметил положительный опыт по реанимации обанкротившегося судостроительного завода в посёлке Красные Баррикады. Сегодня здесь создана тысяча рабочих мест, есть заказы на ближайшие полтора-два года. «Работники возвращаются с других верфей», - сказал глава региона, - а так как предприятие градообразующее, то и посёлок начинает оживать».

редакция М.П.

# О заседании Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации



В соответствии с Планом работы Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации на 2020 год 16 октября было проведено заседание Научно-экспертного совета Морской коллегии (далее – НЭС). Заседание прошло в МИРЭА – Российском технологическом университете (далее - РТУ МИРЭА) частично в формате видеоконференцсвязи с использованием современных средств коммуникации.

На заседании были рассмотрены вопросы:

- о проекте положения о Научно-экспертном совете Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации;

- о состоянии и перспективах развития морских портов Российской Федерации;

- о дополнительном образовании в области государственного управления морской деятельностью;

- об основных итогах экспедиции Военно-Морского Флота, посвященной 200-летию открытия Антарктиды и

- 250-летию со дня рождения адмирала И.Ф.Крузенштерна;

- о проекте Методических указаний по подготовке ежегодного доклада «О комплексной оценке состояния национальной безопасности Российской Федерации в области морской деятельности», представляемого Правительством Российской Федерации Президенту Российской Федерации.

Представляя проект положения о Научно-экспертном совете Морской коллегии при Правительстве Россий-

ской Федерации его председатель, доктор технических наук Л.М. Клячко отметил, что за более чем 15 летнюю работу этому экспертному органу удалось сделать многое для научного обеспечения развития морской деятельности России. Произшедшие за это время изменения требовали внесения корректировок в этот документ, определяющий цели и задачи НЭС. При подготовке проекта Положения учтены действующие стратегические документы, определяющие направления реализации национальной морской политики, такие как Морская доктрина Российской Федерации, Стратегия развития морской деятельности до 2030 года, а также новая редакция Положения о Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации.

Ректор РТУ МИРЭА С.А. Кудж в своем выступлении отметил, что тематика комплексного развития морской деятельности близка РТУ МИРЭА. В 2019 году в структуре Университета был образован Институт комплексных исследований национальной морской политики (далее - ИКИ НМП), который, имея в своем составе уникальных специалистов в различных областях образования, науки и техники и экспертов федерального уровня, осуществляет работы по мониторингу состояния морской деятельности Российской Федерации. РТУ МИРЭА на базе ИКИ НМП планирует осуществлять организационно-техническое обеспечение работы Научно-экспертного совета Морской коллегии.

С учетом состоявшегося обсуждения новая редакция положения о Научно-экспертном совете Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации была одобрена. Секретариату НЭС поручено представить проект положения о Научно-экспертном совете заместителю Председателя Правительства Российской Федерации, председателю Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации Ю.И. Борисову для утверждения.

НЭС также поддержал предложение директора ИКИ НМП РТУ МИРЭА А.Л. Балыбердина по созданию системы комплексной междисциплинарной и межотраслевой подготовки специалистов в области государственного управления морской деятельностью в дополнение к системам подготовки специалистов для отдельных отраслей и видов морехозяйственной деятельности.

В выступлениях участников заседания отмечалось, что в настоящее время в России фактически отсутствуют образовательные программы, осуществляющие подготовку специалистов по комплексному администрированию и управлению морской деятельностью.

Преобладающий отраслевой подход в подготовке специалистов не дает возможности повышения эффективности принятия управленческих решений из-за недооценки мультипликативных эффектов, а также возможных рисков в смежных видах морской деятельности, что ведет к повышению конфликтности между последними, росту издержек и упущенной выгоды за счет отказа от кооперационных связей.

РТУ МИРЭА предложил провести разработку и внедрение образовательный процесс специальных программ обучения «Государственное управление морской деятельностью Российской Федерации». Внедрение этих программ планируется проводить в два этапа. На первом – организовать на базе РТУ МИРЭА программы дополнительного образования для повышения квалификации как кадров в области управления морской деятельностью, так и широкого круга специалистов в области государственного и муниципального управления. На втором этапе целесообразно внедрение специальных дисциплин в образовательные программы на всех уровнях высшего образования: бакалавриат, специалитет, магистратура по специальностям в области управления морской деятельностью.

НЭС рекомендовал РТУ МИРЭА разработать совместно с Минобрнауки России детализированный план мероприятий по совершенствованию системы подготовки, профессиональной переподготовки и повышения квалификации руководящих кадров и специалистов в сфере государственного управления морской деятельностью для федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, Минобрнауки России предложено осуществить разработку комплексного (межведомственного) долгосрочного прогноза и плана потребности кадрового обеспечения морехозяйственного комплекса Российской Федерации, а РТУ МИРЭА разработать типовую модульную программу дополнительного образования «Государственное управление морской деятельностью Российской Федерации». Также Секции НЭС по подготовке кадров в сфере морской деятельности поручено провести мониторинг образовательных учреждений Российской Федерации, ведущих подготовку кадров в сфере морской деятельности, и ведущих хозяйствующих субъектов Российской Федерации в сфере морской деятельности, на предмет потребностей и степени удовлетворенности кадрового обеспечения.

В выступлении руководителя сек-

ции НЭС по военно-морской деятельности А.М. Попова были представлены основные итоги экспедиции Военно-Морского Флота, посвященной 200-летию открытия Антарктиды и 250-летию со дня рождения адмирала И.Ф.Крузенштерна.

В период с 3 декабря 2019 года 8 июня 2020 года состоялся организованный главным командованием Военно-морского флота России при поддержке Русского географического общества кругосветный поход океанографического исследовательского судна (ОИС) «Адмирал Владимирский». Экспедиция приурочена к 200-летию открытия Антарктиды русскими моряками и 250-летию со дня рождения адмирала Ивана Крузенштерна. За полгода судно прошло расстояние, превышающее 40 тыс. морских миль. Экспедиция частично повторила путь шлюпов первооткрывателей Антарктиды Фаддея Беллинсгаузена и Михаила Лазарева и охватила обширную территорию: «Адмирал Владимирский» пересёк Атлантический океан с заходом в порты Лиссабона (Португалия), Рио-де-Жанейро (Бразилия), Монтевидео (Уругвай), исследовал моря и острова Антарктиды с заходом в Тихий и Индийский океаны, Аравийское море, порт Виктория (Сейшельские острова). Участники кругосветной экспедиции провели большую исследовательскую работу: подробно изучили море Беллинсгаузена, установили реальные координаты острова Петра I, определили положения Южного магнитного полюса в море Дюрвиля, изучили рельеф Срединно-Атлантического хребта, а также провели обширные океанографические и гидрометеорологические работы в антарктических морях,полнили базы климатических данных и вели непрерывное наблюдение за развитием опасных явлений погоды по всему маршруту следования. Кругосветная экспедиция подтвердила лидирующие позиции России в океанографических исследованиях Мирового океана и напомнила об исторической преемственности этих исследований.

Также НЭС одобрил представленный РТУ МИРЭА проект Методических указаний по подготовке ежегодного доклада «О комплексной оценке состояния национальной безопасности Российской Федерации в области морской деятельности», представляемого Правительством Российской Федерации Президенту Российской Федерации и рекомендовал их использование при подготовке доклада следующего года.

Секретарь НЭС  
М. Котенев



## МОРСКОЙ СОВЕТ МОРСКОЙ СТОЛИЦЫ

Морская столица, Морской Петербург, Северная столица, город на Неве – это всё о Санкт-Петербурге, о замечательном городе с по-настоящему морской душой. А конкретно морской душой города является Морской совет при Правительстве Санкт-Петербурга, образованный в 2004 году в соответствии с постановлением Правительства Санкт-Петербурга. Деятельность Морского совета направлена на создание условий для реализации в Санкт-Петербурге национальной морской политики Российской Федерации. Основными задачами Морского совета является обеспечение согласованных действий федеральных органов исполнительной власти, исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга, предприятий и организаций в области морской деятельности и укрепление статуса Санкт-Петербурга как морской столицы России.

Возглавляют Морской совет губернатор Санкт-Петербурга и главнокомандующий Военно-Морским Флотом. В состав Морского совета входят представители федеральных органов законодательной и исполнительной власти, исполнительных органов госу-

дарственной власти Санкт-Петербурга, руководители ведущих профильных предприятий и организаций, образовательных и научных учреждений, общественных объединений.

За годы работы Морского совета в Санкт-Петербурге успешно решены

многие вопросы в области морской и речной транспортной деятельности, эксплуатации портовой инфраструктуры, судостроения, морского образования, водного туризма и спорта, экологической безопасности.

В текущем году Морской совет в ус-



ловиях сложной эпидемиологической обстановки и установленных ограничений продолжает активную работу. С участием Морского совета рассмотрены и приняты решения по развитию в Санкт-Петербурге перевозок пассажиров водным транспортом, яхтенного туризма, обеспечению безопасности на водных объектах.

Сегодня в Северной столице прорабатываются меры по оказанию государственной поддержки субъектам малого и среднего предпринимательства, осуществляющим перевозки пассажиров внутренним водным транспортом и решению вопросов водопользования, связанных с размещением плавучих объектов, используемых для посадки и высадки пассажиров. Кроме того, предстоит разработать комплекс мероприятий по развитию яхтенного туризма. В акватории Невы и Финского залива будет определена зона для тренировок по парусному спорту, подготовлены предложения по созданию в Санкт-Петербурге межвузовского студенческого яхт-клуба. Также Морским советом принято решение о разработке концепции развития системы обеспечения безопасности на водных объектах Санкт-Петербурга.

Особое внимание в настоящее время уделяется государственной поддержке морских круизных терминалов в связи со снижением количества судозаходов. Операторы морских пас-

сажирских терминалов нуждаются в предоставлении субсидий по компенсации коммунальных и эксплуатационных затрат на содержание инфраструктуры, а так же льгот по арендной плате за пользование недвижимым имуществом, в том числе земельными участками, и отсрочке по уплате налогов, страховых взносов.

В рамках проводимой работы по сохранению национального культурного наследия Морским советом поддержана инициатива Ассоциации общественных организаций ветеранов Военно-Морского Флота об увековечении памяти адмирала Ф.Ф.Ушакова и установке в Санкт-Петербурге на площади Труда памятника адмиралу Ф.Ф.Ушакову – Святому праведному воину Феодору Ушакову.

Согласно плану работы Морского совета, утверждаемому губернатором Санкт-Петербурга и главнокомандующим Военно-Морским Флотом в Санкт-Петербурге ежегодно проводится большое количество форумов, конференций, выставок, фестивалей и конкурсов морской направленности. Приоритетными направлениями являются мотивация к выбору морской профессии и патриотическое воспитание подрастающего поколения на морских традициях. В этом году большинство мероприятий были посвящены 75-летию Великой Победы, 200-летию открытия Антарктиды рос-

сийскими моряками, 275-летию со дня рождения прославленного святого адмирала Фёдора Фёдоровича Ушакова и многим другим морским юбилейным датам.

С соблюдением санитарных норм и правил в 2020 году в морской столице России под эгидой Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации прошли историко-патриотический конкурс «Морской венок славы: моряки на службе Отечеству», Фестиваль ледоколов, международный кинофестиваль морских и приключенческих фильмов «Море зовёт!».

Кроме того, были проведены международный форум по развитию транспортных коридоров ТРАНСТЕК, слёт воспитанников клубов юных моряков и учащихся специализированных морских классов, гражданско-патриотический фестиваль «Морской район Морской столицы».

Благодаря такой активной содержательной деятельности Морской совет пользуется заслуженным авторитетом среди морской общественности.

В 2011 и 2014 годах Морской совет награжден благодарностью Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации за большой вклад в развитие морской деятельности Российской Федерации. И в дальнейшем деятельность Морского совета будет неразрывно связана с деловой и общественной жизнью Санкт-Петербурга.





## Михаил Владимирович Московенко Первый ответственный секретарь Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации

*17 октября 2020 года на 73 году скоропостижно ушел из жизни Московенко Михаил Владимирович, капитан 1 ранга, первый ответственный секретарь и создатель Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации*

Московенко Михаил Владимирович родился 29 ноября 1947 г. в г. Таллине Эстонской ССР в семье военнослужащего. В 1958 году поступил в Ленинградское нахимовское Военно-морское училище, которое закончил в 1965 году и поступил в высшее военно-морское училище радиоэлектроники им. А.С. Попова по специальности автоматизация управления силами флота.

После окончания училища проходил службу на надводных кораблях Черноморского и Северного флотов, и атомных ракетных подводных лод-

ках Северного флота. Участник боевых служб в Средиземном море, в Северной и Центральной Атлантике.

В 1977 году назначен помощником дежурного адмирала - оперативного дежурного ВМФ по автоматизированной системе управления ЦКП ВМФ.

В 1978 поступил и в 1981 году заочно окончил ВМА им. А. А. Гречко. После окончания ВМА был назначен в оперативное управление Главного штаба ВМФ, в котором прослужил до 1988 года на должностях офицера и старшего офицера, сначала направления РПК

СН, а затем западного и северо-западного направления, получив звание капитана 1 ранга.

По своим служебным обязанностям принимал участие в подготовке и проведении оперативно-тактических учений флотов ВМФ СССР, а также сил Варшавского договора, планировании боевых служб и походов кораблей и подводных лодок ВМФ, разработке и внедрении системы боевых готовности ВМФ, создании оперативных стратегических командований на стратегических направлениях. На него были



возложены обязанности по обеспечению испытаний на Балтийском театре строящихся и ремонтирующихся кораблей и новой техники, а также связанные с этим международно-правовые вопросы. М. В. Московенко неоднократно направлялся в командировки в Финляндию и ГДР для выполнения служебных задач.

С созданием в 1988 году Центра оперативно-тактических исследований ГШ ВМФ капитан 1 ранга Московенко М.

В. был назначен заместителем начальника военно-научного отдела центра, провел практически всю подготовительную работу по его формированию, организации руководства научной деятельностью, планировании научной работы в центре и в НИИ ВМФ. В 1988 году Московенко М. В. был включен в состав группы подготовки материалов разборов оперативно-тактических учений флотов, проводимых под руководством Главнокомандующего ВМФ, и

был на протяжении более 10 лет ее непосредственным и постоянным участником.

После объединения в 1992 году ЦОТИ ГШ ВМФ и НТК ВМФ в морской научный комитет ВМФ в ведении М. В. Московенко, как члена МНК, находилось проведение фундаментальных научных исследований в интересах развития оружия и техники Военно-Морского Флота. В 1993 - 1994 годах М. В. Московенко был включен в состав





рабочий комиссии Министерства обороны по изучению состояния научной работы в научных исследований в видах Вооруженных Сил, как заместитель руководителя военно-морской секции. По результатам работы комиссии были сделаны выводы о развитии научной работы в Вооруженных Силах в период реформирования (по сути действующую тогда структуру НИИ Минобороны России и военного образования удалось сохранить).

В 1994 году М.В. Московенко назначается помощником председателя морского научного комитета по научному обоснованию перспектив развития Военного Морского Флота.

Решением Правительства Российской Федерации М. В. Московенко был включен в 1996 году от Минобороны России в состав рабочей группы по разработке сначала Концепции, а после ее утверждения Президентом Российской Федерации в 1997 году. Федеральной целевой программы «Мировой океан» и ее подпрограммы «Военно-стратегические интересы России в Мировом океане».

После увольнения в запас в 1998 году М. В. Московенко поступил на государственную службу помощником Главнокомандующего ВМФ по вопросам морской деятельности. С этого времени М. В. Московенко стал по-

стоянным участником разработки всех основных программных и доктринальных документов по совершенствованию морской деятельности России. По инициативе М. В. Московенко, поддержанной руководством ВМФ, в ходе разработки подпрограммы «Военно-стратегические интересы России в Мировом океане» ФЦП «Мировой океан» был разработан проект «Основы политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности», который в 2000 году был утвержден Президентом Российской Федерации.

В дальнейшем, при его непосредственном участии, были разработаны проекты Морской доктрины Российской Федерации, Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации.

В. М. Московенко - непосредственный участник создания в 2001 году Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации и ее первый ответственный секретарь (2001-2004 годы).

С 2008 года по 2014 год работал в ФГУП «ЦНИИ судостроительной промышленности «Центр» Минпромторга России заместителем руководителя Центр мониторинга состояния промышленности. С 2014 года по настоящее время работал в Военной академии Генерального штаба Вооруженных

Сил Российской Федерации на кафедре строительства и применения ВМФ, в должности старшего научного сотрудника.

Автор и участник разработки более 100 научных трудов, научно-исследовательских работ и монографий.

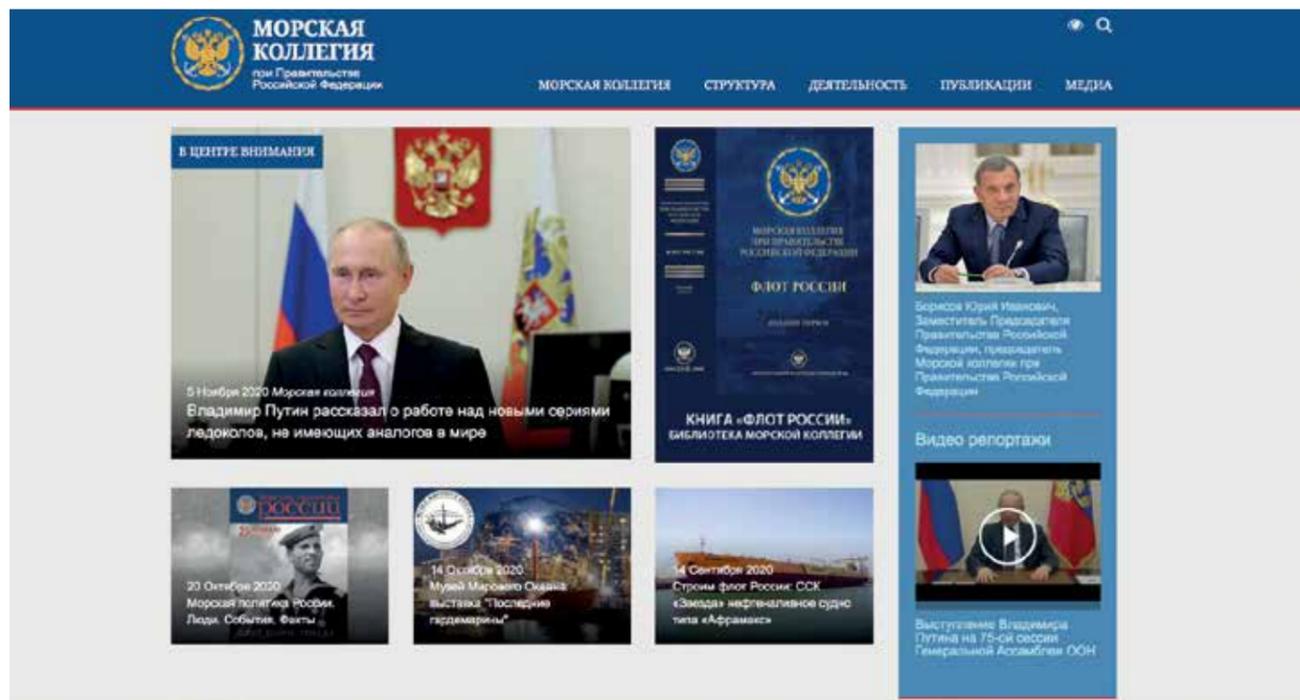
Награжден медалью «За боевые заслуги», почетным холодным оружием (именным морским кортиком), «Орденом Почета», медалями Морской коллегии «За отличие в морской деятельности» и «За вклад в морскую деятельность России», Почетной грамотой Правительства Российской Федерации, медалью «За трудовую доблесть», занесен в Книгу почета Морского научного комитета, а также различными ведомственными памятными знаками отличия и общественными наградами.

Кандидат исторических наук, в 2021 готовился к защите докторской диссертации.

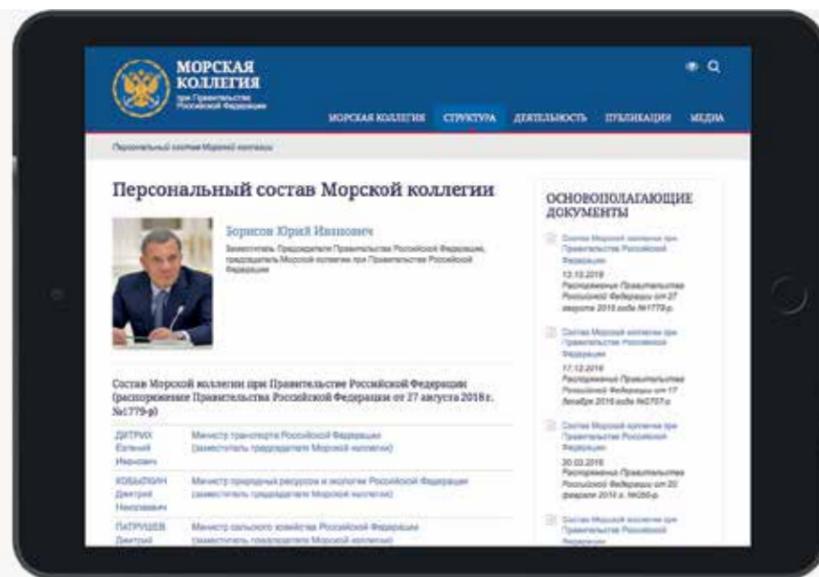
**Члены Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, Секретариат при Правительстве Российской Федерации и Научно Экспертный Совет Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, редакция портала и журнала Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации искренне сожалеют о невозможности потери Михаила Владимировича.**



# Портал Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации [marine.gov.ru](http://marine.gov.ru)



Сайт является официальной информационной презентацией, отражающей деятельность Морской коллегии. Он создан для информационного обеспечения деятельности Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации по реализации национальной морской политики. Работа сайта направлена на повышение эффективности деятельности федеральных и региональных органов государственной власти путем организации электронного межведомственного и межрегионального информационно-взаимодействия на основе формирования единого информационного пространства Российской Федерации в области морской деятельности.



Структура

Структура сайта состоит из шести основных разделов.

1. Раздел общей информации о Морской коллегии, где представлены данные о:

- Председателе;
- Истории создания;
- Основополагающих документах;
- Законодательной деятельности.

2. Раздел структуры Морской коллегии, где расположены:

- Список персонального состава и личные страницы членов коллегии;
- Информация о президиуме, Научно-экспертном совете, Межведомственных комиссиях и советах по морской деятельности.

3. Раздел деятельности Морской коллегии, состоящего из интерактивных информационно-новостных лент:

- Морской коллегии;
- Президиума;
- Научно-экспертного совета;
- Межведомственных комиссий;
- Советов по морской деятельности;
- Мероприятий под эгидой Морской коллегии а также подраздела документов и протоколов.

4. Раздел публикаций:

- Публикации в СМИ;
- Научные публикации;
- Серия научных публикаций «Теория и практика морской деятельности»;
- Электронная версия журнала «Морская политика России. Люди. События. Факты».

5. Раздел медиа:

- Фото значимых в области морской деятельности, фоторепортажи с мероприятий Морской коллегии, ее участников;
- Тематическое видео.

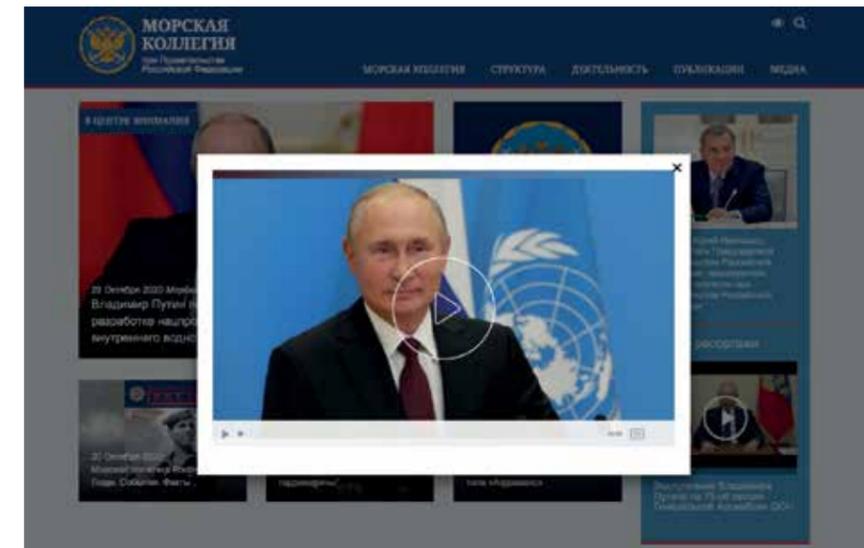
6. Раздел судостроения:

- Материалы по теме судостроения и инноваций.

### Содержание и потенциал развития

Основные задачи Сайта Морской коллегии:

- обеспечение прозрачного ком-



### Фоторепортажи



петентного доступа субъектов взаимодействия портала (граждан, организаций) к открытым информационным услугам и ресурсам органов государственной власти по вопросам морской деятельности;

- обеспечение открытости и прозрачности деятельности федеральных и региональных органов государственной власти в области морской деятельности;
- информирование членов Морской коллегии и органов государственного управления, координируемых Морской коллегией, о состоянии и основных текущих событиях в морехозяйственном и военно-морском комплексах страны.

информирование представителей президента в федеральных округах, руководителей приморских субъектов федерации и их аппарата о состоянии и основных текущих событиях в морехозяйственном и военно-морском комплексах страны;

- обеспечение электронного диалога Правительства с общественными организациями, связанными с морской

деятельностью (морские собрания, союз моряков подводников, движение в поддержку флота, профсоюзы и др.) и гражданами;

- обеспечение подготовки заседаний Морской коллегии и поддержка принятия управленческих решений;
- публикация основных действующих доктринальных и концептуальных документов в области морской деятельности, протоколов заседаний Морской коллегии.

повышение эффективности взаимодействия государственных организаций и ведомств с хозяйствующими субъектами и населением;

- организация взаимодействия с государственными информационными системами по вопросам морской деятельности;
- популяризация морской деятельности.

По вопросам деятельности проекта и размещения информации обращаться к администратору портала (Морское Информационное Агентство, [mor.kol@morinform.ru](mailto:mor.kol@morinform.ru)).



## ИНСТИТУТ КОМПЛЕКСНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ПОЛИТИКИ

В следующем году Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации отметит 20-летие с момента своего образования. За это время коллегией рассмотрены десятки актуальных проблем в области морской деятельности Российской Федерации, ее решения оказали непосредственное влияние на развитие отраслей экономики, связанных с морехозяйствен-

ной деятельностью, а также территорий приморских субъектов Российской Федерации, позволили сформировать оптимальную систему документов стратегического планирования и мониторинга за их реализацией. «Мозговым центром» Морской коллегии является Научно-экспертный совет коллегии, работа которого позволила организовать методическое

и экспертное сопровождение деятельности коллегии, глубокую научную проработку выносимых на ее рассмотрение вопросов, обеспечить высокую эффективность и реализуемость принимаемых коллегией решений. Вразное время деятельность Научно-экспертного совета Морской коллегии обеспечивалась различными научными организациями: Советом по изуче-

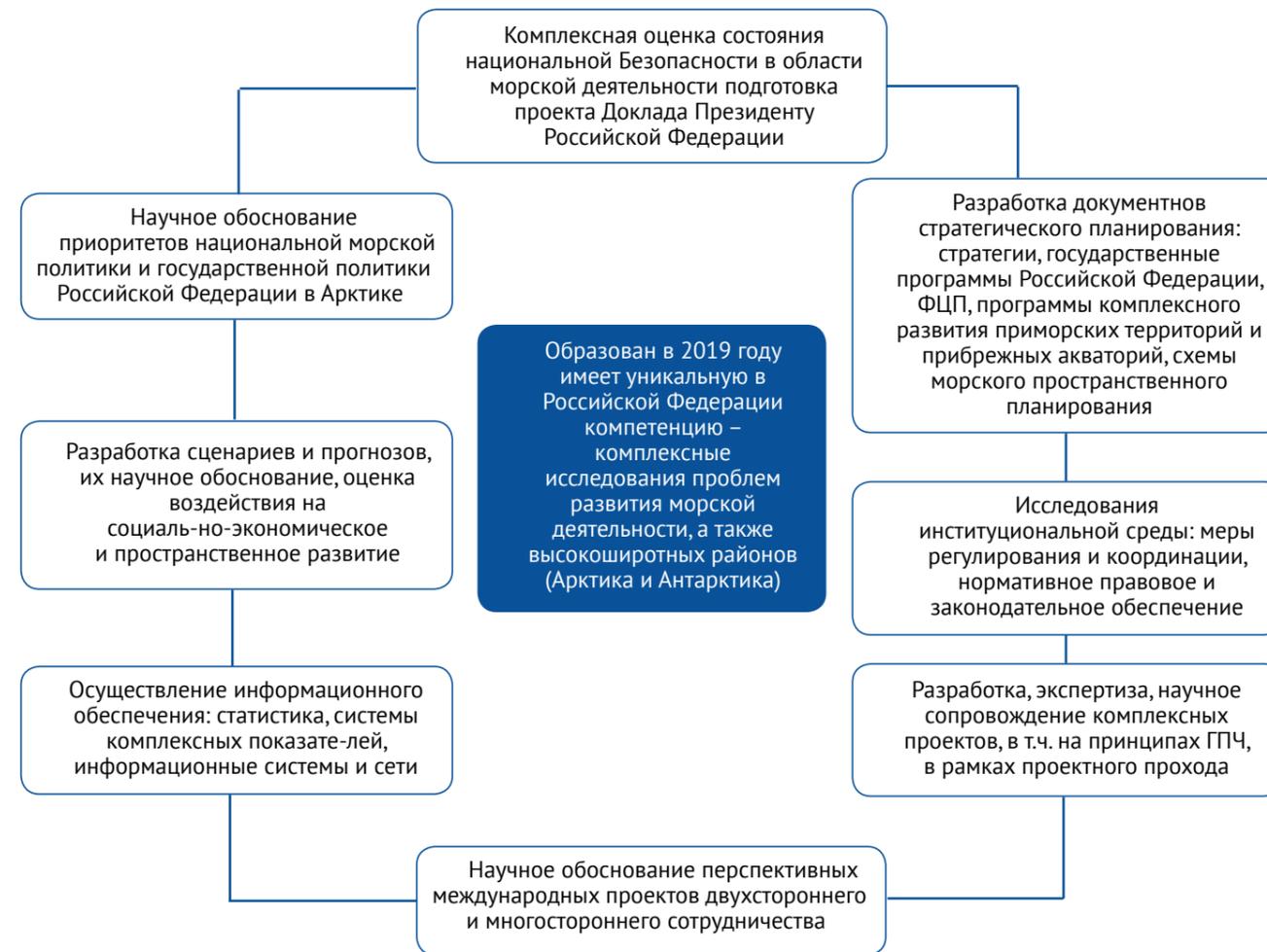


Схема – Основные направления деятельности  
Института комплексных исследований национальной морской политики

нию производительных сил (СОПС), АО «Моринформсистема – Агат». В августе 2019 года решением Ученого совета Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования

Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 августа 2019 года № 1930-р, и формирования проекта ежегодного

ве уникальных специалистов в различных областях науки и техники Российской Федерации и экспертов федерального уровня, работавших ранее в структурах, обеспечивавших деятельность Научно-экспертного со-

*Институтом подготовлены, внесены на рассмотрение и одобрены Научно-экспертным советом Морской коллегии предложения по разработке типовой модульной программы до-полнительного образования «Государственное управление морской деятельностью России-ской Федерации» с целью внедрения ее в образовательных учреждениях, ведущих подготовку кадров в сфере морской деятельности*

«МИРЭА – Российский технологический университет» в структуре РТУ МИРЭА был образован Институт комплексных исследований национальной морской политики (далее – Институт, ИКИ НМП). Институт был создан с целью осуществления мониторинга реализации

доклада Правительства Российской Федерации Президенту Российской Федерации о результатах комплексной оценки состояния национальной безопасности Российской Федерации в сфере морской деятельности. Институт имеет в своем соста-

вета Морской коллегии. В их активе: ежегодная подготовка проекта доклада Правительства Российской Федерации Президенту Российской Федерации о комплексной оценке состояния национальной безопасности в области морской деятельности Россий-



Директор ИКИ НМП Александр Леонидович Балыбердин

ской Федерации (с 2001 г. по настоящее время);

разработка Концепции ФЦП «Мировой океан» (1997 год) и самой федеральной целевой программы (1998-2013 годы);

участие в разработке Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года и на период до 2030 года (утверждены Президентом Российской Федерации);

участие в разработке Стратегии раз-

работка Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года (утверждена Президентом Российской Федерации);

научное и информационно-аналитическое сопровождение деятельности Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, Государственной комиссии по вопросам развития Арктики;

разработка перечня статистических показателей, характеризующих развитие Арктической зоны Российской Федерации и обеспечение национальной безопасности (с внесением изменений в Федеральный план статистических работ) и др.

В структуре Института созданы два центра: Центр комплексных исследований национальной безопасности в области морской деятельности и Центр исследований морской деятельности, Арктики и Антарктики. Основные направления деятельности ИКИ НМП приведены на схеме.

В целом Институт проводит фундаментальные и прикладные научные исследования, научно-исследовательские работы, экспертизы и экспертные оценки, разрабатывает методики и методические рекомендации по следующим направлениям:

исследование комплексных проблем Мирового океана, включая разработку проектов федеральных и региональных документов системы стратегического планирования развития морской деятельности, в том числе прогнозов, стратегий, планов развития, государственных программ Российской Федерации, осуществление мониторинга их реализации;

разработка научно обоснованных предложений по институциональным преобразованиям и совершенствованию системы государственного регулирования и управления морской де-

*Научное обоснование и подготовка предложений по совершенствованию проведения комплексной оценки состояния национальной безопасности в области морской деятельности Российской Федерации с учетом изменений в документах стратегического планирования и нормативных правовых актах федерального и регионального уровня, изменения внешнеполитической обстановки и экономической ситуации, возможного появления новых угроз национальным интересам России в Мировом океане*

научное и информационно-аналитическое сопровождение реализации ФЦП «Мировой океан» (1998-2013 годы);

вития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации);

тельностью Российской Федерации, мер прямого и косвенного стимулирования и координации комплексного развития морепользования России;

исследование проблем комплексного использования природно-ресурсного, производственного потенциала приморских территорий, разработка программ комплексного развития приморских территорий и прибрежных акваторий, схем морского простран-

ственного планирования, морехозяйственных блоков региональных стратегий и программ социально-экономического развития;

разработка моделей комплексного управления прибрежными зонами в арктических регионах;

разработка сценариев развития морепользования и подготовка долгосрочных оценок его воздействия на социально-экономическое и пространственное развитие России;

выполнение ежегодной комплексной оценки состояния национальной безопасности в области морской деятельности Российской Федерации в целом и по ее составляющим и подготовка научно обоснованных предложений по ее обеспечению;

подготовка ежегодных проектов докладов Правительства Российской Федерации Президенту Российской Федерации о комплексной оценке состояния национальной безопасности в

возможного появления новых угроз национальным интересам России в Мировом океане;

сбор, обобщение и систематизация информации об осуществлении морской деятельности, ее влиянии на национальную безопасность и соци-

ально-экономическое развитие Российской Федерации и ее субъектов;

подготовка ежегодных прогнозов состояния национальной безопасности в области морской деятельности на основе анализа пятилетней динамики изменений показателей;

анализ рисков, опасностей и угроз национальной безопасности в области морской деятельности;

ежегодный анализ результатов реализации Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года;

разработка федеральных и региональных документов государственного стратегического планирования развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности России в Арктике;

исследование проблем развития единой арктической транспортной системы Российской Федерации (обеспечивающей регулярный маршрут от

комплексного развития морской деятельности России на федеральном и региональном уровнях в рамках действующих и разрабатываемых информационных систем и сетей, в том числе средствами Единой государственной системы информации о Мировом оке-

ане (ЕСИМО);

создание интеллектуальных информационных систем в области прогнозирования и планирования развития инфраструктуры, в том числе с учетом возможных изменений природных условий;

разработка и реализация международных проектов двустороннего и многостороннего сотрудничества в области комплексного развития морской деятельности и реализации государственной политики Российской Федерации в Арктике.

Институтом подготовлены, внесены на рассмотрение и одобрены Научно-экспертным советом Морской коллегии предложения по разработке типовой модульной программы дополнительного образования «Государственное управление морской деятельностью Российской Федерации» с целью внедрения ее в образовательных учреждениях, ведущих подготовку

*Исследование проблем комплексного использования природно-ресурсного, производственного потенциала приморских территорий, разработка программ комплексного развития приморских территорий и прибрежных акваторий, схем морского пространственного планирования, морехозяйственных блоков региональных стратегий и программ социально-экономического развития*

области морской деятельности Российской Федерации;

научное обоснование и подготовка предложений по совершенствованию проведения комплексной оценки состояния национальной безопасности в области морской деятельности Российской Федерации с учетом изменений в документах стратегического планирования и нормативных правовых актах федерального и регионального уровня, изменения внешнеполитической обстановки и экономической ситуации,

Мурманска до Петропавловска-Камчатского, включающий в себя Северный морской путь и тяготеющие к нему меридиональные речные и железнодорожные коммуникации, а также аэропортовую сеть);

разработка, экспертиза, научное сопровождение реализации комплексных морехозяйственных инвестиционных проектов, в том числе реализуемых на принципах государственно-частного партнерства;

кадров в сфере морской деятельности.

Институт готов к сотрудничеству со всеми органами, организациями и структурами, имеющими своей целью сохранение и укрепление статуса России в качестве Великой морской державы!

Директор ИКИ НМП – заместитель Председателя НЭС Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, к.э.н., вице-адмирал запаса А.Л. Балыбердин.

# Состояние и перспективы развития морских портов Российской Федерации

С момента образования Морской Коллегии при Правительстве Российской Федерации в 2001 году развитие портовой деятельности, как ключевого элемента развития транспортной инфраструктуры страны и экономики Российской Федерации в целом, постоянно находилось в центре ее внимания.

Научно-экспертный совет (НЭС), как коллегиальный совещательный, научно-консультативный и экспертный орган Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации не однократно рассматривал на своих заседаниях различные аспекты морской портовой инфраструктуры. На заседаниях НЭС были рассмотрены ключевые вопросы развития морских портов, включая развитие портовых мощностей за счет строительства новых и модернизации действующих портов и терминалов, обеспечением ее сбалансированного функционирования и развития, созданием современных транспортно-логистических центров за счет строительства и реконструкции подъездных железнодорожных путей, автомобильных дорог, развитием и реконструкцией действующих и строительства новых гидротехнических сооружений и других объектов прибрежно-портовой

инфраструктуры, облегчением формальностей в портах и требований в отношении документов и процедур при приходе, стоянке и отходе судов. Серьезное внимание уделялось и предотвращению экологического ущерба, связанного с портовой деятельностью.

При участии НЭС была разработана «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России на период до 2030 года», ряд других документов стратегического планирования, определяющих развитие портовой деятельности.

Безусловно на развитие портовой деятельности России влияют объективные обстоятельства: особенности климатического и географического положения отечественных портов (ледовая обстановка, мелководные акватории, протяженные подходы каналы). При этом развитие портов в определяющей степени определяется наличием соответствующих грузопотоков, системным развитием международных и национальных транспортных коридоров.

Тем не менее принятые решения и рекомендации позволили существенно нарастить мощности отечественных портов, повысить их конкурентоспособность.

16 октября 2020 года НЭС на оче-

редном заседании рассмотрел вопрос «О состоянии и перспективах развития морских портов Российской Федерации» на котором ученые и специалисты, с участием представителей федеральных органов исполнительной власти, оценили текущее положение ход реализации установленных программными документами целей и задач, включая достижение установленных показателей, выработали рекомендации по дальнейшим направлениям развития.

Морские порты России сегодня это - 67 морских портов суммарной производственной мощностью 1,13 млрд. тонн, более 900 портовых комплексов с длиной причалов около 150 тыс. км.

Для эффективной работы портов имеется соответствующая инфраструктура:

- подходящие к портам автомобильные и железнодорожные магистрали с высокой пропускной способностью.
- соответствующие логистические узлы.
- комплексы и терминалы по обработке и хранению грузов.

Анализ динамики объемов перевалки грузов через морские порты России за период 2010-2019 гг. показывает, что объемы перевалки возросли в 1,6



Рис.1. Динамика объемов перевалки грузов через морские порты России за период 2010-2019 гг.



Рис.2. Структура грузооборота морских портов России по бассейнам за 2019 год

раза (см. рис.1). Уместно упомянуть, что с того момента, когда Морская коллегия взялась за решение этой проблемы, объем перевалки грузов вырос в 4,8 раза (в 2000 году объем перевалки грузов составлял 184 млн тонн).

Через морские порты России в 2019 году перегружено 840,3 млн тонн - 95,4% всей грузовой базы.

Напомним, что в одобренной Морской коллегией при Правительстве Российской Федерации 28.09.2012 «Стратегии развития морской портовой

инфраструктуры России до 2030 года» была поставлена задача достижения миллиардного рубежа по объему перевалки грузов в российских портах.

Наблюдается положительная тенденция к снижению доли объемов перевалки российских грузов через порты сопредельных государств в общем объеме перевалки внешнеторговых грузов: с 16% в 2010 году до 5% в 2019 году. Таким образом, поставленную в Стратегии задачу «Переключе-

ния части объема внешнеторговых потоков Российской Федерации в порты России из Украины и стран Балтии и сокращение доли сопредельных государств в общем объеме перевалки внешнеторговых грузов до 5 и менее %» уже можно считать выполненной.

Для грузооборота российских портов в целом характерна экспортная направленность. В 2019 году из России через морские порты на экспорт ушло 654 млн тонн грузов, что составляет 77,8% от общего объема перевалки грузов в портах. Основные экспортные грузы: уголь, нефтепродукты, зерно, нефть и сжиженный газ.

В целом, коэффициент использования портовых мощностей по итогам 2019 года составил 74,3%. (см. рис.2)

Если рассмотреть структуру грузооборота морских портов России по бассейнам за 2019 год (см. рис.2), то наиболее существенный рост объемов перевалки грузов отмечен в Арктическом бассейне (104,8 млн тонн) - плюс 13%, в Балтийском (256,4 млн тонн) - плюс 4,1%, в Дальневосточном (213,5 млн тонн) - плюс 6,5%, в Каспийском бассейне (7,4 млн тонн) - рост в 1,5 раза.

Некоторое снижение наблюдается в Азово-Черноморском (258,1 млн т) - минус 5,2%. Но это объясняется увеличением грузопотоков автомобильным и железнодорожным транспортом в Республику Крым по вновь построенному крымскому мосту.

Если рассмотреть динамику объемов перевалки грузов через морские порты России по номенклатуре, то можно отметить, что с 2010 по 2019 год наблюдается увеличение

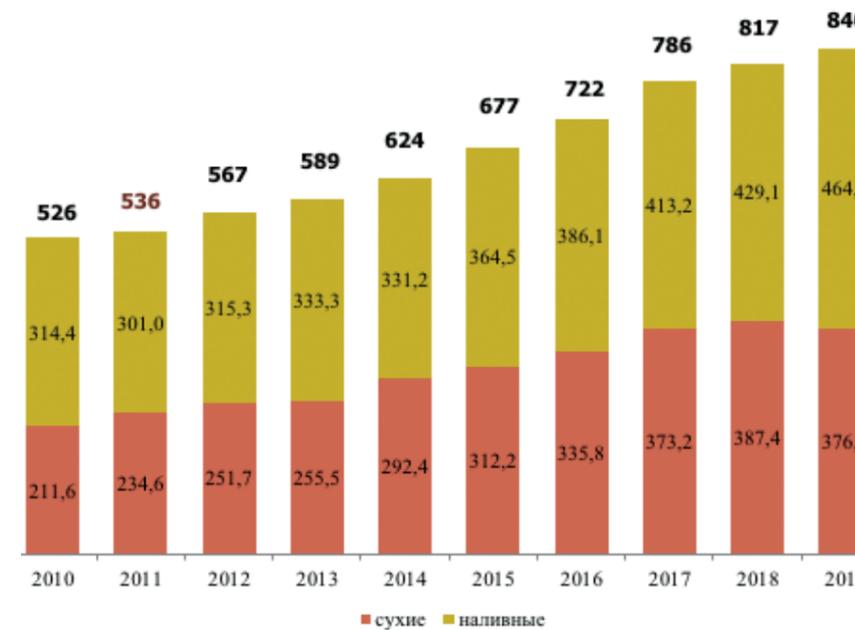


Рис.3. Динамика роста перевалки сухих и наливных грузов.

объемов перевалки сухих грузов в 1,8 раза, наливных – в 1,5 раза (см.рис.3).

В части сухих грузов наибольшие темпы роста показали насыпные грузы (в 2,4 раза) за счет увеличения перевалки зерна, навалочные грузы (в 2,3 раза) за счет увеличения объема перевалки угля, контейнерные грузы – рост более чем в 1,7 раза.

В части наливных грузов существенные темпы роста наблюдались по перевалке нефтепродуктов в 1,6 раза, нефти в 1,3 раза.

Основные изменения объемов перевалки грузов через морские порты России по укрупненной номенклатуре грузов за период 2010-2019 гг. произошли за счет прироста насыпных (136%), навалочных (+127%), контейнерных грузов (+72%), наливных (+48%), снижения лесных грузов (-24%) и генеральных (-7%).

В 2019 году в структуре грузооборота морских портов преобладают наливные грузы, их доля составляет 55,3%.

Доля массовых грузов (навалочные, насыпные и наливные) в общем объеме перевалки грузов составляет 86,0%.

С 2009 года в номенклатуре грузов морских портов появился такой груз как сжиженный природный газ в связи с началом функционирования порта Пригородное. В 2018-2019 годы, после начала отгрузки СПГ из порта Сабетта, наблюдается рост в 2,2 раза за два года, достигнута отметка объема перевалки СПГ в 32,8 млн тонн.

Общая структура грузооборота российских портов в 2019 году представлена на рис.4. Среди экспортных грузов преобладают уголь, нефтепро-

дукты, зерно, нефть и сжиженный газ.

Объем перевалки каботажных грузов вырос на 45,3 млн тонн, показав самые высокие темпы роста (более чем в 2,2 раза по отношению к 2010 году).

Надо отметить, что 74% перевалки грузов из суммарного объема перевалки грузов в российских портах в 2019 приходится на 10 крупных портов: Новороссийск (156,8 млн тонн), Усть-Луга (103,9 млн тонн), Восточный (73,5 млн тонн), Мурманск (61,9 млн тонн), Приморск (61 млн тонн), Санкт-Петербург (59,8 млн тонн), Ванино (31,4 млн тонн), Сабетта (27,7 млн тонн), Находка (25,6 млн тонн), Туапсе (25,2 млн тонн).

Реконструкция и строительство новых портов позволило не только нарастить грузопотоки, но и создать определенный резерв производственных мощностей для дальнейшего развития (см. рис.5). Мощности перегрузочных комплексов морских портов России за этот период возросли в 1,5 раза с 737 до 1 131 млн тонн. Средняя загрузка за 10 лет составляет 71%. Загрузка мощностей в 2019 году составила 74%.

Еще раз обращаясь к «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012), напомним, что создание портовых мощностей в объеме не менее 1,4 млрд тонн было запланировано к 2030 году.

Анализ динамики портовых мощностей по бассейнам показал, что лидерами по пропускной способности за последние 10 лет традиционно являются грузовые причалы Азово-Черноморского, Балтийского и Дальневосточного

бассейнов. Начиная с 2014 года, после ввода новых мощностей для перевалки наливных грузов в порту Новороссийск, порты Азово-Черноморского морского бассейна занимают первое место по пропускной способности.

Вместе с тем, обеспокоенность членов НЭС вызвал тот факт, что в 2019 году в Арктическом бассейне достигнуто предельное соотношение мощностей и объемов перевалки. Это связано с портом Мурманск, где превышение объема перевалки связано с работой рейдовых перегрузочных комплексов, мощность которых не учитывается в приведенной пропускной способности порта.

Ситуацию должна исправить реализация Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года, подготовленной с участием членов НЭС и утвержденной Президентом Российской Федерации 26 октября 2020 года.

Стратегия предусматривает в том числе:

- комплексное развитие инфраструктуры морских портов и морских судоходных путей в акваториях Северного морского пути (СМП), Баренцева, Белого и Печорского морей;
- создание штаба морских операций по управлению судоходством на протяжении всей акватории Северного морского пути;
- объединение транспортно-логистических услуг, оказываемых в акватории Северного морского пути, на основе цифровой платформы, предназначенной для безбумажно-

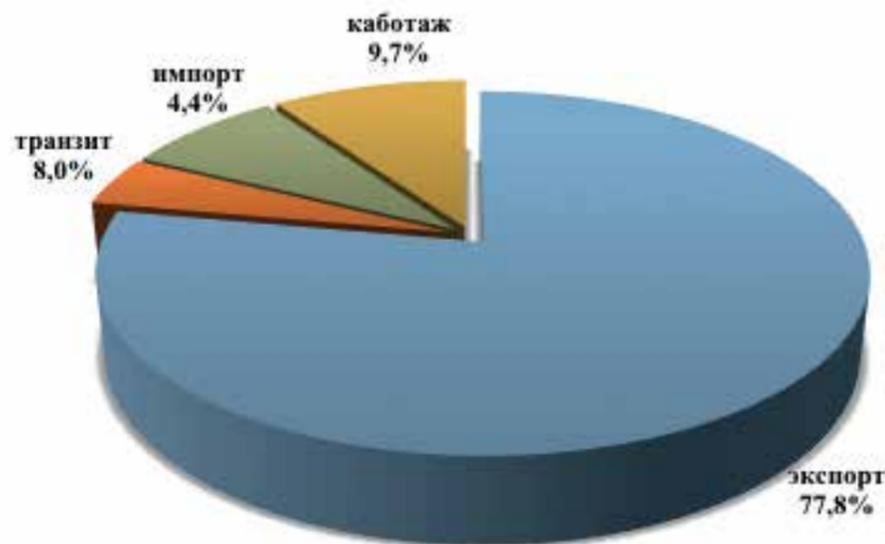


Рис.4. Общая структура грузооборота российских портов в 2019 году

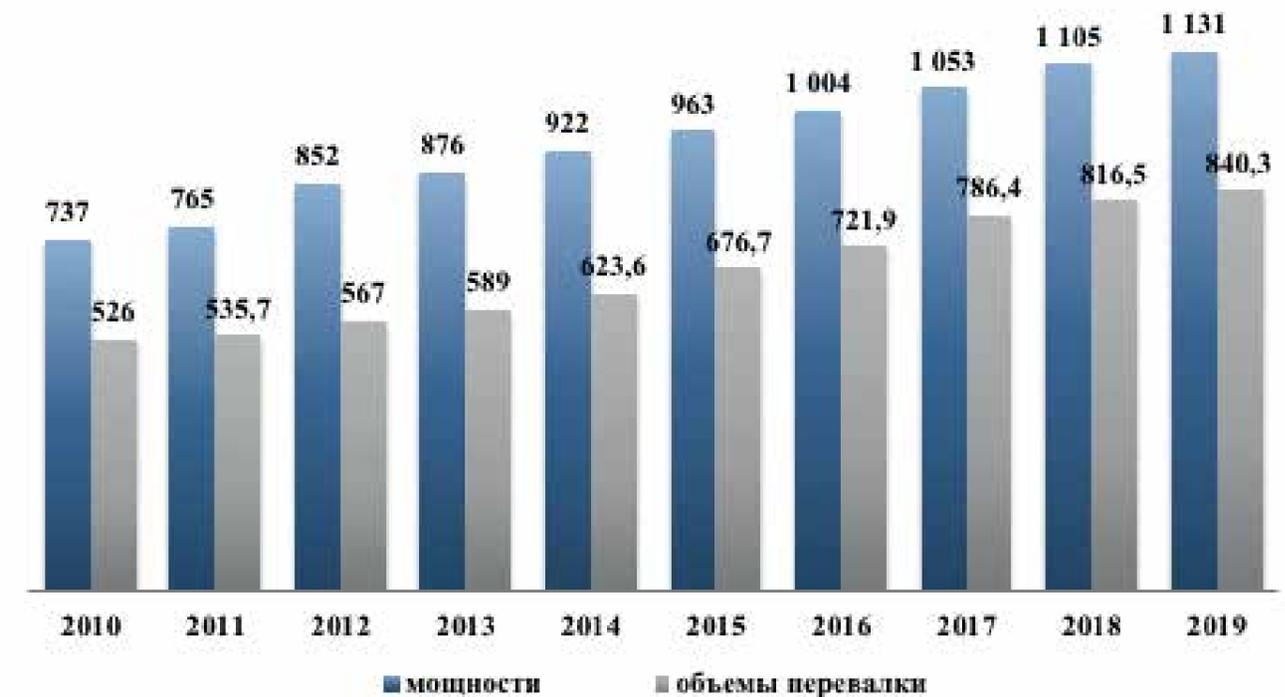


Рис.5. Рост мощностей морских портов

го оформления мультимодальных перевозок пассажиров и грузов;

- строительство портов-хабов и создание российского контейнерного оператора в целях обеспечения международных и каботажных перевозок в акватории Северного морского пути;
- расширение возможностей судоходства по Беломоро-Балтийскому каналу, бассейнам рек Онега, Северная Двина, Мезень, Печора, Обь, Енисей, Лена, Колыма и других рек Арктической зоны, включая проведение дноуглубительных работ, обустройство портов и портопунктов;

Также у членов НЭС вызвало беспокойство возможное снижение грузооборота морских портов России, впервые за последние 20 лет. Это связано с объективными причинами: общий спад мировой экономики и соответствующее снижение объемов мировой торговли вследствие пандемии коронавируса.

Объем перевалки грузов в морских портах России за 9 месяцев 2020 года сократился на 2,7% и составил 611,5 млн тонн. При сохранении такой тенденции грузооборот морских портов в 2020 году прогнозируется на уровне 820 млн тонн.

Теперь о перспективах развития морских портов России.

Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» подготовлен и утвержден распоряжением Правительства

Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. №2101-р «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года». В составе Комплексного плана в части морского транспорта реализуется федеральный проект «Морские порты России».

Эти документы определяют дальнейшую перспективу развития портовой инфраструктуры. Федеральный проект «Морские порты России» включает 41 мероприятие по развитию портовой инфраструктуры, а также мероприятия по строительству 9 ледоколов и 1 аварийно-спасательного судна. По итогам осуществления федерального проекта к концу 2024 года производственные мощности морских портов России должны достигнуть 1,3 млрд тонн (прирост – не менее 336 млн тонн).

Вместе с тем, не все проекты реализуются в соответствии с планом-графиком, в первую очередь, из-за отсутствия финансирования. Тем не менее, это вызывает необходимость внесения изменений в перечень мероприятий Комплексного плана. В настоящее время Минтранс России откорректировал перечень мероприятий федерального проекта «Морские порты» и внес его на рассмотрение в Правительство Российской Федерации. При этом федеральный проект был переименован на «Развитие морских портов» и продлен до 2030 года.

Следует отметить, что в первой части плана (2020-2024 годы) перечень мероприятий проработан достаточно подробно, в тоже время набор мероприятий в период 2025-2030 годы пока можно рассматривать как проект, который необходимо еще наполнять конкретными мероприятиями по годам.

НЭС отметил, что одним из недостатков реализации Комплексного плана является отсутствие механизма фиксации взаимной ответственности между государством и частным инвестором, что может приводить к неэффективному расходованию федеральных средств и срыву целевых показателей Комплексного плана. Таким образом, существует необходимость в заключении обязывающих соглашений с частными инвесторами, предусматривающих, в том числе штрафные санкции за неисполнение обязательств.

По результатам всестороннего рассмотрения НЭС посчитал целесообразным рекомендовать Минтрансу России: продолжить работу по уточнению перечня мероприятий, включенных в федеральный проект «Развитие морских портов» Комплексного плана в период 2020-2024 годы, а также в период 2025-2030 годы; проработать механизм фиксации взаимной ответственности между государством и частными инвесторами при реализации мероприятий, включенных в федеральный проект «Развитие морских портов»;

проработать вопрос о возможности российских портов по переработке грузов в настоящее время отправляемые Белоруссией через порты Прибалтики.



## ОТ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ – К ЭКСПОРТУ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

XV международный форум по развитию транспортных коридоров TRANSTEC состоялся с 14 по 16 октября 2020 года. Ограничения, наложенные на проведение мероприятий в период коронавируса, стали предпосылкой для проведения Форума в новом уникальном, «гибридном», формате, который позволил объединить специалистов со всего мира. Мероприятия Форума прошли на двух очных площадках – в КВЦ «ЭкспоФорум» в Санкт-Петербурге и в Аналитическом центре при Правительстве РФ в Москве, а также в онлайн режиме.

В условиях нестабильной экономики и резкого снижения поступлений в бюджет от экспорта нефти и газа перед Россией как никогда остро встает задача поиска резервов для компенсации выпадающих доходов. Утвержденная Правительством РФ «Стратегия развития экспорта услуг до 2025 года» уделяет приоритетное внимание росту торговли услугами международного транзита. Развитие сети транспортных коридоров создает для России благоприятные возможности для реализации транзитного и экспортного потенциала страны.

Крупные транспортно-логистические проекты, реализуемые на основе долгосрочного стратегического планирования, увязанные с научно-техно-

логическим обеспечением и осуществляемые по единому замыслу и задачам, с широким международным участием и учетом интересов частного бизнеса могут войти в базовую платформу стратегии пространственного развития государства.

Развитие современной транспортно-логистической сети будет способствовать устранению межрегиональных диспропорций, станет драйвером экономического роста, укрепления взаимовыгодных международных отношений и решением целого ряда острых проблем и вопросов.

### СТРАТЕГИИ И ИНВЕСТИЦИИ

Более пятидесяти российских и международных экспертов транспорт-

ной отрасли выступили на заседаниях и дискуссиях в первый день XV Международного форума по развитию транспортных коридоров TRANSTEC, который открылся 14 сентября. Обсуждения были сфокусированы на самых актуальных моментах отрасли.

«Одним из важнейших условий развития экономики и обеспечения благосостояния населения является прямой доступ к транспортным артериям, соединяющим крупные товарные рынки с потребительскими. Для Киевской Руси таким был путь «из варяг в греки», а для стран Средиземноморья и Центральной Азии – проложенный еще в античности караванный «Шелковый путь». Сегодня развитие международных транспортных коридоров входит в число приоритетных задач экономики России. Важно обеспечить баланс между разными видами транспорта и обеспечить эффективность государственных инвестиций в транспортную инфраструктуру» – такое напутствие дал участникам Форума заместитель министра транспорта РФ **Юрий Цветков**.

Пленарная дискуссия Форума была посвящена развитию транспортно-транзитного потенциала России и выстраиванию взаимодействия со странами ЕАЭС в рамках международных транспортных коридоров.

Президент Центра экономики инфраструктуры Владимир Косой высту-



пил с презентацией на тему необходимости транспортно-экономического моделирования для планирования инвестиций в условиях ограниченных ресурсов.

«Ни органы государственной власти, ни инвесторы, ни операторы транспортного рынка не могут принимать верные решения, если они лишены возможности планирования. А любые планы, в свою очередь, строятся на основе используемых в отрасли моделей. Существующий сегодня в транспортной сфере модельный комплекс чрезвычайно сложен, так как на формирование грузопотоков действует огромное количество факторов» – признал **Владимир Косой**.

По данным опросов ООО «ЦЭИ», до последнего времени практически все грузоотправители, перевозящие груз по железной дороге, жаловались на отсутствие понятных алгоритмов при заказе перевозки. В последние годы РЖД, Трансконтейнер, ОТЛК и другие компании смогли значительно повысить прозрачность процедур.

Именно это стало основной предпосылкой серьезного роста грузовой базы.

К обсуждению подключился генеральный директор Координационного совета по трансевразийским перевозкам (КСТП) **Геннадий Бессонов**, который, несмотря на кризис, констатировал рост железнодорожных контейнерных перевозок:

«Еще в начале этого года, в связи с начинавшейся пандемией, мне был задан вопрос о том, как у нас будут обстоять дела с контейнерным транзитом через сеть ОАО «РЖД». И уже тогда, в феврале, я был уверен, что он вырастет. И оказался прав. Объемы транзитных контейнерных перевозок по сети РЖД в период с января по август 2020 года выросли на 33,7% по сравнению с тем же периодом 2019-го. Это очень серьезный показатель. К концу года мы

планируем выйти на цифру 600 тысяч TEU, перевезенных транзитом».

Руководитель проекта по развитию экспортной логистики АО «Российский экспортный центр», доктор технических наук, профессор Российской государственной академии транспорта **Алевтина Кириллова** перечислила актуальные меры, необходимые для повышения конкурентоспособности мультимодальных коридоров.

«Требуется создание комплексных логистических сервисов по конкретным маршрутам движения товаропотоков, синхронизация расписания движения поездов, минимизация их простоев подвижного состава на подходах к терминалам и пограничным пунктам пропуска, сквозные тарифные ставки» – считает **Кириллова**.

По мнению эксперта, создание и обеспечение эффективной работы международных транспортных коридоров

в целях сохранения и развития единого экономического пространства должны идти по следующим важнейшим направлениям. Во-первых, это Север – Юг (Северная Европа – Южная Азия). Именно это направление связывает Балтийское побережье России с Каспийским морем и использует транспортные системы Ирана и Индии. Во-вторых, Восток – Запад с использованием железнодорожных сетей европейской части России и Транссиба к портам Дальнего Востока. В-третьих, Северная Европа – АТР с опорой на Северный морской путь. И, наконец, Европа – Азия – Северная Америка.

Первый вице-президент ГК «Транспортная интеграция» **Светлана Воронцова** отметила, что морской транспорт сегодня обеспечивает основной объем транспортировки грузов внешней торговли РФ. Через морские порты отправляется на экспорт около 90%





нефтепродуктов, 84% зерна, 83% угля и кокса, 77% цветных металлов, 68% нефти, 64% черных металлов и 54% химических и минеральных удобрений.

Для роста экспорта транспортных услуг морского транспорта необходимо обеспечить предоставление судам под российским флагом исключительного права на перевозки экспортных грузов РФ, в первую очередь, нефти и нефтепродуктов, угля и кокса, сжиженного природного газа и зерна, на долю которых приходится около 85% от общего объема российских экспортных грузов, переваливаемых в морских портах РФ. Законодательное закрепление приоритетного доступа судов под российским флагом к морской транспортировке ключевых грузов внешней торговли РФ будет способствовать развитию грузовых перевозок на морском транспорте, росту экспорта транспортных услуг, увеличению количества судов под российским флагом, укреплению позиций отечественных судовладельцев и расширению их возможностей для обновления флота.

На экспертной сессии «**Финансирование инфраструктурных проектов: как сократить последствия кризиса**» обсуждались проблемы при реализации проектов, входящих в «**Комплекс-**

**ный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года**» в 2020 году, а также приоритеты дальнейшей реализации плана КПМИ.

Согласно утвержденному плану КПМИ, к 2024 году суммарная мощность введенных в эксплуатацию мульти-модальных транспортно-логистических центров (с учетом синхронизации планов различных ведомств и организаций по развитию сети существующих центров), обслуживающих транспортные коридоры «Восток - Запад» и «Север - Юг», должна составить не менее 51,6 млн тонн. В России появится опорный каркас из 10 ТЛЦ, инфраструктуру которых будут строить за счет частных инвесторов, в том числе с применением механизмов государственно-частного партнерства. Формирование опорной сети узловых мульти-модальных транспортно-логистических центров и возможные направления инвестиций стали предметом обсуждения отдельного круглого стола.

Представители регионов России смогли презентовать свои возможности и инвестпроекты по включению в систему МТК и интеграции региональных ТЛЦ в систему транс-евразийских

коридоров в ходе питч-сессии, посвященной созданию объектов инфраструктуры транспортных коридоров.

### ПОРТЫ КАК КЛЮЧЕВЫЕ ЗВЕНЬЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Второй день TRANSTEC 2020 прошел в обсуждении деятельности портовой отрасли. С докладами выступили более 45 экспертов в сфере портовой инфраструктуры, законодательства, технологий обеспечения транспортно-логистических процессов.

В фокусе V ежегодного форума «**Инфраструктура портов: новое строительство, реконструкция, модернизация**» оказались перспективы привлечения грузопотоков и строительства новых терминалов. Эксперты отметили устойчивый факт увеличения грузооборота, а также некоторое перераспределение грузопотоков между различными бассейнами РФ.

Первый заместитель гендиректора компании «Усть-Луга» **Виктория Федорова** рассказала о непростом пути к успеху порта, возникшего на месте болота;

Директор по развитию компании «Морстройтехнология» **Сергей Семенов** обрисовал существующие тен-



денции развития российских портовых мощностей в целом. Он констатировал, что в целом в 2020-м году грузооборот российских портов, несмотря на кризис, продолжает расти. Основной рост заметен по массовым грузам, в частности, по нефти, нефтепродуктам, углю и коксу. Грузооборот контейнерных терминалов также постепенно восстанавливается.

Генеральный директор АО «Особая экономическая зона «Лотос» **Сергей Милушкин** сообщил, что в течение ближайших полутора лет планируется проектирование и запуск новой ПОЭЗ «Каспий» в рамках МТК «Север - Юг». Его поддержали западногерманские коллеги, которые рассматривают потенциал транскаспийского направления и готовы к крупному инвестированию.

Заместитель генерального директора Корпорации развития Сахалинской области **Сергей Завьялов** представил проект многофункционального морского порта «Логистический технопарк «Корсаковский порт».

Вторая сессия была посвящена правовым особенностям государственно-частного партнерства в развитии портовой отрасли.

По мнению отраслевых экспертов, концессионные схемы сегодня являются наиболее интересным механизмом. В российской практике компании редко прибегают к такому инструменту привлечения инвестиций, как концессия. При этом абсолютно все участники рынка заинтересованы в том, чтобы такой формат взаимодействия между государством и частным бизнесом был доступен. Пока что, по мнению отраслевых экспертов, основная часть инструментов в развитии портовой инфраструктуры, которая реализуется государством, достаточно однобока и в недостаточной степени учитывает интересы инвесторов.

В ходе второй сессии выступили начальник Управления инвестиций и стратегического развития центрального аппарата ФГУП «Росморпорт»

Андрей Болдорев, исполнительный директор ИК «РЖД-Инвест» Станислав Кочев, заместитель директора ГКУ «Агентство экономического развития Ленинградской области» **Егор Мищеряков**, директор блока инфраструктуры «ИнфорВЭБ» **Дмитрий Федоров**, представитель адвокатского бюро «Грата Интернешнл» **Игорь Степанов**.

Участники третьей сессии обсудили мировые тенденции в управлении портовым бизнесом.

В частности, исполнительный директор ООО «Феникс» **Алексей Шуклецов** сообщил, что Многофункциональный морской перегрузочный комплекс «Порт Бронка» готов стать экспериментальной площадкой для отработки интеграции информационных систем и создания новых электронных сервисов для развития международной торговли.

С докладом о развитии цифровизации и программных продуктах таможенной службы выступил первый заместитель руководителя ФТС России **Руслан Давыдов**.

Особенности цифровой трансформации транспорта обозначил директор Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» **Антон Замков**.

Благодаря онлайн-формату со своими докладами смогли выступить представители иностранных компаний: исполнительный директор сингапурского Морского института, доктор **Санджай Каттан**; владелец испанской компании Ports & Logistics Advisory, доктор **Питер де Ланген**; партнер голландской компании CLICK & CONNECT **Крис Космала**, председатель Международной ассоциации портовых сообществ IPCSA **Ханс Рук** и представитель объединения Порт Габург **Наталья Капкаева**.

В рамках VIII конференции «**Техника и технологии для портов и грузовых терминалов**» обсуждались вопросы производства портового перегрузочного оборудования, которое не будет уступать зарубежным аналогам, особенности подготовки специалистов портовой отрасли отрасли, цифровиза-

ции отдельных ее направлений.

Коснулся разговор и актуальных аспектов законодательного регулирования деятельности российских портов в области экологии.

### ТЕХНОЛОГИИ УПРАВЛЕНИЯ ЛОГИСТИКОЙ

**V Евро-азиатская конференция по логистике**, прошла в третий, заключительный день международного форума TRANSTEC 2020. Соорганизатором конференции стал Подкомитет по транспорту и логистике Комитета по международному сотрудничеству РССП.

Перед участниками стояла задача выработки предложений по повышению объемов продаж транспортно-логистических компаний и доходности их клиентов на основе технологий сетевого взаимодействия на транспортных коридорах Российской Федерации.

Конференция началась с доклада академика РАН, директора Института экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения Российской Академии Наук **Валерия Крюкова** на тему проблем развития транспортной инфраструктуры в контексте обеспечения экономической связанности Востока России.

Профессор **Федор Пехтерев**, советник первого заместителя генерального директора РЖД, признал правоту первого докладчика, согласившись с тем, что связанность регионов страны в направлении запад - восток нельзя назвать удовлетворительной. Он подчеркнул, что важнейшими объектами РЖД являются Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали, развитие которых - один из главных приоритетов компании.

**Роман Александров**, директор департамента международного сотрудничества Минтранса РФ, отметил, что недавно созданная Правительством РФ «Дирекция международных транспортных коридоров» готова положить на бумагу крупную маршрутную сеть из десяти утвержденных международ-



ных транспортных коридоров, оформив ее в качестве официального государственного решения. Впоследствии в рамках этих МТК будут прописаны конкретные трассировки, для каждой из которых планируется создание индивидуального паспорта, разработка систем KPI, оценка существующих линейных регулярных сервисов и грузопотоков.

Профессор, д.э.н., член Общественного совета Министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики **Юлия Зворыкина** поддержала мнение участников дискуссии о том, что при формировании МТК необходимо отталкиваться от грузовой базы и заострив внимание на трудностях стыковки Севморпути с грузовой базой Сибири с другими транспортными коридорами.

В заключение Пленарной сессии выступил **Олег Дунаев**, председатель Подкомитета по транспорту и логистике Комитета РСПП по международному сотрудничеству, директор Центра «Стратегического развития логистики». Он выразил уверенность в том, что, вне зависимости от барьеров и рисков, а также прочих негативных факторов, таких как санкции и пандемия, все участники транспортного рынка Евразии будут ориентированы на рост благосостояния населения и процветание компаний.

«К сожалению, логистика в России запаздывает с точки зрения инфраструктуры в отношении качества взаимодействия с клиентом, - признала **Мария Михайленко**, управляющий партнер Roland Berger». По мнению **Федора Пехтерева**, советника первого заместителя генерального директора РЖД, сегодня на БАМе и Транссибе

внедряются технологии, благодаря которым к 2024 году грузооборот на БАМе и Транссибе достигнет 166 млн тонн. «Мы уже перекрыли те показатели, которые были запланированы на 2020 год, - сообщил спикер. - К 2025-му году будет 180 млн тонн. А дальше возникает вопрос: будет ли готово портовое хозяйство принять наши 180 млн тонн или не будет? И будет ли оно востребовано тогда, когда уйдут массовые грузы?»

**Иван Григорович**, генеральный директор ИК «РЖД Инвест», описал преимущества концессионного подхода при реализации локальных проектов для присоединения крупных объектов к железнодорожной инфраструктуре.

**Сергей Калетин**, генеральный директор СГ-Транс, изложил ситуацию с транспортировкой сжиженного углеводорода. Из его доклада следует, что около 50% российского СУГ направляется на экспорт в Европу, а остальные 50% остаются в России, при этом колоссальный рынок азиатско-тихоокеанского региона не охвачен российскими поставщиками.

**Ирина Агаркова**, руководитель филиала Логистика компании «Сибур» поддержала тему транспортировки СУГ на рынки Китая и ЮВА. Она отметила, что несколько лет компания безуспешно занимается проработкой китайского направления. Условия логистики через порты Дальнего Востока оказались экономически непривлекательными. Осуществить две тестовые поставки удалось лишь через порты Балтийского региона.

**Анатолий Токарев**, заместитель генерального директора по коммерческой операционной деятельности ком-

пании «Евросиб СПб-транспортные системы» остановился на анализе пропускной способности поездов за 2019-2020 годы по направлению запад-восток. Он отметил массовое невыполнение технологической дисциплины на этом направлении. По статистике Евросиба, всего лишь 11% поездов прибыли на станции назначения вовремя, хотя, в соответствии с нормативными актами, контейнерные поезда должны следовать четко по графику.

**Владимир Хотимский**, заместитель начальника департамента маркетинга и стратегического развития Московского представительства Федеральной Грузовой Компании, поделился нововведениями ОАО «РЖД», которые должны сдерживать отток грузов на другие виды транспорта. Это, в частности, технология перевозки по принципу «плати и бери». Тем не менее, он признал неконкурентоспособность компании на некоторых направлениях перевозок. Кроме того, его доклад затронул вопрос гарантий загрузки новой инфраструктуры, возводимой монополистом за свой счет. «Хотелось бы, чтоб мы все - государственные регуляторы, операторы, грузоотправители, грузоперевозчики - сообща работали на единый результат», - такими словами представитель ФГК завершил свое выступление.

**Олег Дунаев**, председатель Подкомитета по транспорту и логистике Комитета РСПП по международному сотрудничеству, директор Центра «Стратегического развития логистики», коснулся темы управленческих решений и комплексного подхода к управлению логистикой. Он критически оценил отсутствие единого нормативного

документа, который бы комплексно регламентировал взаимодействие между абсолютно всеми участниками транспортного процесса. По его словам, в России сегодня не существует даже соответствующего института, который был бы готов взяться за разработку подобного документа.

В ходе второй сессии V Евро-азиатской конференции по логистике эксперты обсудили вопросы сетевого взаимодействия транспортно-логистических компаний на международных путях связности России, Европы и Экономического пояса «Шелковый путь». Модерировал дискуссию в режиме онлайн-включения из Берлина **Уве Лейшнер**, генеральный директор ДБ Карго Руссия.

**Алексей Гром**, генеральный директор, председатель правления Объединенной транспортно-логистической компании - Евразийский железнодорожный альянс (ОТЛК ЕРА), отметил, что в период эпидемиологических ограничений железнодорожный транспорт демонстрировал высокий уровень качества. Транзитное время доставки контейнера совместным предприятием железных дорог Казахстана, России и Беларуси - АО «ОТЛК ЕРА» от границы с Китаем до границы с Европой и в обратном направлении сократилось менее чем до пяти суток.

Из-за распространения коронавируса в течение года ситуация стремительно менялась и требовала моментальных операционных и управленческих решений. Для решения вопросов с неравномерным грузопотоком акционерами ОТЛК ЕРА был принят ряд мер

для балансировки объемов перевозок на Запад и на Восток. Утвержденный план позволил предлагать клиентам беспрецедентно низкие цены на перевозку порожних контейнеров из Европы в Китай, тем самым увеличивая скорость оборота контейнеров между Китаем и Евросоюзом и избегая дефицита контейнеров в Китае.

Вследствие ограничений перевозок авиатранспортом ОТЛК ЕРА взяла на себя стратегическую роль обеспечения беспрепятственной доставки грузов электронной коммерции. В апреле 2020 было запущено регулярное движение полносоставных контейнерных поездов Почты Китая с грузами электронной коммерции. С момента запуска на сервисах ОТЛК ЕРА проследовало порядка 20 таких составов.

«Пришло время еще больше укреплять сотрудничество с китайскими и европейскими партнерами и создать общий рынок, чтобы наша евразийская железнодорожная инфраструктура стала конкурентоспособнее и удовлетворяла спросу мировой торговли», - считает **Алексей Гром**.

**Герман Маслов**, исполнительный директор ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт», рассказал о беспрецедентном росте контейнерных грузоперевозок в течение последних лет. Он отметил, что за это время рынок контейнерных перевозок в России сформировался, и все его участники научились работать гораздо более эффективно. Многократно сократилось время простоя подвижного состава. Это стало возможно только благодаря плотному взаимодействию компаний

в формате «coopetition» (сотрудничество плюс конкуренция). «Очень важно, что участники рынка смогли понять, что, отказавшись от конкуренции, мы демонстрируем клиенту возможность качественного транзита через Россию с полным электронным документооборотом, - подчеркнул Маслов. - Именно благодаря этому корейские и китайские клиенты поверили в нас и доверили нам свой груз.

**Александр Баскаков**, директор Рейл Карго Логистикс на территории России, констатировал, что за последние несколько лет транспортный рынок в России перешел от хаоса к некоторой упорядоченности. «В ситуации, когда рынок уже устоялся и экстенсивные модели развития себя исчерпали, мы вряд ли увидим контейнерные поезда, которые едут от одного конца материка до другого. Теперь нам остается брать не количеством поездов, а качеством услуги», - уверен Баскаков. Что касается качественных изменений, то им очень способствует активная работа над стандартизацией бизнес-процессов. «Практически все бизнес-процессы в компании уже цифровизованы и стандартизированы, все статусы обновляются в режиме реального времени. Теперь требуется решить вопросы обмена информацией между всеми участниками процесса. Мы должны идти к той самой «единой цифровой накладной», к которой так стремимся. К сожалению, пока что прогресса не наблюдается».

**Евгений Шакалида**, генеральный директор транспортной компании ТРАСКО, констатировал практически



полную остановку автомобильных грузоперевозок в трансграничных направлениях вследствие пандемии коронавируса. В условиях столь депрессивного состояния отрасли он обратился председателю Подкомитета по транспорту и логистике Комитета РСПП по международному сотрудничеству **Олегу Дунаеву** с просьбой обсудить смягчение требований к автоперевозчикам по осевым нагрузкам и максимальному весу автопоезда.

**Борис Паньков**, генеральный директор OMNICOМM, рассказал о плюсах внедрения инновационных технологий и цифровизации на транспорте с целью повышения эффективности работы всей отрасли. Он выразил уверенность, что объединение ресурсов увеличивает оптимизацию процессов и заявил, что его компания готова предоставить цифровые платформы для объединения участников рынка.

Подводя итоги сессии, **Уве Лейшнер** обозначил три ключевых момента:

- во-первых, если железнодорожные перевозчики хотят увеличивать объемы, они должны улучшать качество взаимодействия с операторами и вести с ними постоянный диалог.

- во-вторых, необходимо создавать и развивать производственные альянсы в том секторе экономики, в котором мы работаем

- в-третьих, интересы европейцев и россиян на транспортном рынке чрезвычайно близки, и об этом надо всегда помнить.

Цифровая трансформация транспортно-логистического бизнеса на международных транспортных коридорах Азии – Европы стала предметом обсуждения третьей, заключительной сессии конференции.

Эксперты обсудили цифровые технологии как новые источники конкурентных преимуществ компаний в управлении цепями поставок; качество подготовки управленческого персонала в сфере логистики для мобильности компаний на межотраслевых рынках; направления повышения уровня доходности клиентов на основе цифровой трансформации бизнеса транспортно-логистических компаний.

Модератором дискуссии стала **Лариса Лapidус**, профессор, д.э.н., директор Центра социально-экономических инноваций Экономического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова.

Она признала, что пандемия Covid-19 стала катализатором движения по траектории, потребность в которой уже была предопределена сложившимся мегатрендом движения к цифровой экономике и цифровой трансформации, отметив, что общество сейчас находится в гуще событий четвертой промышленной революции.

**Томас Багге**, генеральный директор Ассоциации цифровых контейнерных перевозок (Digital Container Shipping Association - DCSA) констатировал, что многие компании хорошо справляются с работой в условиях пандемии. «Во всех отраслях лидерами становятся компании, стремящиеся к диджитализации», - заявил спикер. - Это электроника, банковская сфера, сфера доставки корреспонденции, продажи, услуги. По такому же пути пойдут и другие отрасли, в том числе логистика. В связи с этим очень важно, чтобы специалисты в разных странах общались на одном языке, чтобы не было недопонимания. И здесь очень важно создать общемировые цифровые стандарты для всех участников отрасли».

**Алексей Киреев**, заместитель директора департамента – начальник отдела цифровой транспортной логистики и интеллектуальных транспортных систем Департамента цифровой трансформации Минтранса РФ - сформулировал перечень приоритетных сервисов, которые, по прогнозам Минтранса, будут наиболее быстро развиваться в ближайшем времени: электронный документооборот, дистанционное освидетельствование водителей, электронное прохождение пограничных пунктов пропуска, сервис по трансграничному информационному обмену, формирование международных транспортных накладных. «Мы возлагаем большие надежды на развитие системы цифровых транспортных коридоров», - заключил Алексей Киреев.

**Андрей Борейко**, генеральный директор компании «Интеллектуальные транспортные технологии», обозначил существующие мировые тренды, отметил перераспределение транспортных потоков вследствие пандемии и всемирную цифровую трансформацию бизнеса, реализацию сервисных моделей.

**Мирлан Омуралиев**, помощник председателя коллегии Евразийской экономической комиссии, рассказал о принципах формирования цифровых транспортных коридоров Евразийского транспортного союза.

**Инесса Яковлева**, заместитель начальника департамента информатизации ОАО «РЖД», подробно остановилась на Стратегии цифровой трансформации Российских железных дорог. Одним из основных принципов реализации стратегии станет формирование комплексов взаимосвязанных технологических решений для взаимодействия участников транспортного рынка. В их числе – платформы мультимодальных пассажирских перевозок, мультимодальных грузовых перевозок, транспортно-логистических

узлов, оператора линейной инфраструктуры, логистического оператора электронной коммерции, управления перевозочным процессом, тягового подвижного состава и платформа непроизводственных процессов.

Стратегией предусмотрена реализация свыше 50 проектов в этих сферах, а также применение отечественных инновационных разработок на базе таких цифровых технологий, как хранение и управление «большими» данными, распределенные реестры, промышленный Интернет вещей, квантовые вычисления и других.

По экспертным оценкам, экономический эффект от цифровой трансформации для компании составит 150 млрд руб., а для экономики страны – 400 млрд руб.

**Алеша Бейе**, директор BlockLab (дочерней компании порта Роттердам), рассказал о преимуществах использования технологий блокчейна в цепях поставок.

**Иван Калинин**, к.э.н., доцент кафедры менеджмента Санкт-Петербургского университета гражданской авиации, выступил с докладом на тему цифровизации технологий подготовки управленческого персонала в сфере логистики. Он признал, что в настоящее время компании испытывают кадровый голод, так как на рынке труда возник серьезный дефицит предложения руководителей с компетенциями по цифровой трансформации, по управлению инновационными направлениями ведения бизнеса на основе цифровых технологий.

«Чтобы выжить, мы должны приспособиться», - процитировал ученый Чарльза Дарвина. - А пока что... «Цифровая экономика» – такая формулировка звучит даже не во всех курсах обучения специалистов транспортной отрасли».

Участники дискуссии сошлись во мнении что мы живем в уникальное время, которое заставляет менять логистику, цепи поставок и принципы закупок.

В целом эксперты пришли к следующим выводам:

- цифровая трансформация является зоной новых возможностей

- крайне важно научиться анализировать цифровую среду, оценивать риски и ограничения внутри нее

- цифровая трансформация должна быть обоснованной, принцип «технологии ради технологий» является ошибочным

- очень важно чувствовать тренды и идти в ногу со временем. Стратегическое системное мышление является залогом успеха цифровой трансформации.

ПРИГЛАШАЕМ ВАС



TRANSTEC

XVI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ  
ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

2021  
СЕНТЯБРЬ





## АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ ЧЕРНОГО МОРЯ

### ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА

Федеральное государственное бюджетное учреждение «Администрация морских портов Черного моря» (в дальнейшем ФГБУ «АМП Черного моря») создано по приказу Департамента морского транспорта Министерства транспорта РФ от 23.03.1994 года № 26 в соответствии с постановлением Совета Министров Правительства РФ от 17 декабря 1993 года № 1299 «Об организации управления морскими портами».



Руководитель ФГБУ «АМП Черного моря»  
Тузинкевич Евгений Владимирович

ФГБУ «АМП Черного моря» действует в соответствии с вышеуказанными нормативными актами и Постановлением Правительства РФ от 25.09.2002 года № 705 «О совершенствовании системы государственного управления морскими торговыми и специализированными портами», на основании Устава. Свидетельство о внесении записи в Единый государственный реестр юридических лиц выдано Инспекцией ФНС России по городу Новороссийску 05.08.2002.

Предметом деятельности ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» является обеспечение организационного, материально-технического и финансового исполнения капитанами морских портов Сочи, Туапсе, Геленджик, Новороссийск, Анапа, Тамань, Керчь, Феодосия, Ялта, Севастополь и Евпатория своих функций в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Целью деятельности ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» является оказание услуг в морских портах Сочи, Туапсе, Геленджик, Новороссийск, Анапа, Тамань, Керчь, Феодосия, Ялта, Севастополь и Евпатория (далее – морские порты):

- по обеспечению безопасности мореплавания в морских портах и на подходах к ним;

- по обеспечению готовности к проведению аварийно-спасательных работ;
- по обеспечению транспортной безопасности акваторий морских портов;
- связанных с проведением в морских портах спасательных операций.

Для достижения целей ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» осуществляет следующие функции:

1. Издает на русском и английском языках обязательные постановления в морских портах;
2. Ведет учет доходов и расходов портовых сборов, взимаемых Администрацией, в том числе в целях обеспечения деятельности капитанов морских портов;
3. Взимает портовые сборы в соответствии со ставками портовых сборов и правилами их применения, установленными в соответствии с законодательством Российской Федерации об естественных монополиях;
4. Осуществляет подъем в целях обеспечения безопасности мореплавания или защиты от загрязнения морской среды севшего на мель или затонувшего судна;
5. Осуществляет подъем, удаление или уничтожение затонувшего имущества;

6. Формирует сведения об операторах морских терминалов на основании письменных заявлений операторов морских терминалов;

7. Согласовывает планы и календарные планы организаций для объектового уровня на морских акваториях (планы предупреждения и ЛРН);

8. Разрабатывает, согласовывает и утверждает планы предупреждения и ЛРН для морских портов;

9. Разрабатывает, согласовывает и утверждает планы транспортной безопасности для морских портов;

10. Взаимодействует с другими организациями, оказывающими в морских портах государственные услуги по созданию, развитию и содержанию объектов, обеспечивающих безопасность мореплавания;

11. Выполняет утвержденное Федеральным агентством морского и речного транспорта для Администрации государственное задание на оказание государственных услуг (выполнение работ);

12. Выполняет план финансово-хозяйственной деятельности, утвержденный Федеральным агентством морского и речного транспорта;

13. Организует и обеспечивает за-

щиту сведений, составляющих государственную тайну;

14. Организует и обеспечивает мобилизационную подготовку в морских портах;

15. Организует и проводит мероприятия по гражданской обороне в морских портах;

16. Рассматривает обращения граждан и юридических лиц по вопросам, связанных с деятельностью Администрации;

17. Осуществляет ведение официального сайта Администрации и размещение сведений в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

18. Осуществляет иные функции, установленные законодательством Российской Федерации.

В современных условиях задачи по обеспечению безопасности мореплавания, безопасной стоянки судов в акватории морского порта решаются в ФГБУ «АМП Черного моря» с применением, в том числе, и методов научного анализа проблем развития портового хозяйства, всестороннего изучения факторов, участвующих в построении безопасно функционирующих элементов транспортных систем портов, а так-

же критериев оценки для отдельных технологических процессов, присущих работе порта, с целью предупреждения чрезвычайных ситуаций и планирования мер минимизации и ликвидации последствий ЧС.

ФГБУ «АМП Черного моря» имеет десять филиалов, которые являются обособленными подразделениями учреждения. Филиалы не являются юридическими лицами, службы Капитанов в морских портах Анапа, Геленджик, Новороссийск, Сочи, Тамань и Туапсе и в городах Керчь, Феодосия, Ялта, Евпатория, Севастополь, в пределах, установленных Положениями по филиалам, реализуют функции, задачи и полномочия в соответствии с законодательством и подзаконными актами.

ФГБУ «АМП Черного моря» является федеральным государственным бюджетным учреждением.

Вышестоящей организацией ФГБУ «АМП Черного моря» является Федеральное агентство морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации, осуществляющее общее руководство деятельностью учреждения.

Адрес: 353925 г. Новороссийск,  
ул. Хворостянского, 2.

### СЛУЖБА КАПИТАНА МОРСКОГО ПОРТА СОЧИ



Морской порт Сочи расположен на Черноморском побережье Краснодарского края Российской Федерации, в центральной части города Сочи.

В настоящее время порт Сочи является самым крупным и оборудованным пассажирским портом в Чёрном море, входит в Ассоциацию средиземноморских круизных портов Medcruise.

Значительные работы по реконструкции и модернизации порта и входящих в его состав портопунктов

были проведённые в ходе подготовки к проведению зимних Олимпийских и Паралимпийских игр в Сочи в 2014 году превратили порт Сочи в крупный международный центр морских пассажирских перевозок.

Акватория морского порта состоит из внутренней гавани, круизной гавани, грузового района в устье реки Мзымта и предназначена для стоянки маломерных, прогулочных и спортивных парусных судов, а также круизных

лайнров, грузовых и грузопассажирских паромов. В акваторию морского порта также включены семь пассажирских пирсов предназначенных для приема пассажирских судов местного сообщения.

Во внутренней гавани, зоне мелководных причалов швартуются маломерные суда. Зона мелководных причалов, являющаяся старой акваторией морского порта, переоборудована в современную марину вместимостью на

300 яхт с технической зоной, которая принимает яхты длиной до 50 метров. Крупнотоннажные морские суда останавливаются в глубоководной зоне (Круизной гавани). Два пассажирских причала Круизной гавани общей длиной 730 метров способны принимать круизные суда длиной до 311 метров с осадкой до 8,80 м. Паромный причал рассчитан на прием судов до 135 м с осадкой до 6,50 м.

Акватория грузового района морского порта Сочи в устье реки Мзымта предназначена для приема и обработки грузов морских и речных судов, часть акватории оборудована плавучими причалами для швартовки и стоянки маломерных, прогулочных и спортивных парусных судов.

Порт открыт для приема судов под любым флагом в режиме круглогодичной навигации.

Обслуживание пассажиров осуществляется в комфортной портовой инфраструктуре - новом международном терминале порта с пропускной способностью 1250 человек в час. В терминале размещаются службы пограничного, таможенного и иммиграционного контроля.

Сочинский порт стремится стать лидером круизного паромства на юге России и круизным центром на Черном море. Основное направление развития порта заключается во всемерном содействии морским пассажирским перевозкам, установлении прочных деловых связей с ведущими мировыми туроператорами по привлечению заходов пассажирских, круизных судов и активное продвижение порта Сочи на рынке мировой туристической индустрии.

Морской порт Сочи располагает техническими возможностями в части приема грузовых и грузопассажирских паромов.

В 2020 году первой из иностранных компаний возобновляет круизное со-



общение с Сочи Azamara Cruises. Круизная компания намерена выполнить два рейса из Афин с заходом в порты городов Стамбул (Турция), Верна (Болгария), Констанца (Румыния), Одесса (Украина) и Сочи (Россия). Также в 2020 году в порт планируют заходить еще пять иностранных круизных лайнеров: Albatros, Amera, Le Bougainville, Boudicca, Ocean Majesty.

Морской порт Сочи регулярно участвует в ежегодных всемирных круизных выставках-конференциях, где обсуждаются программы морских круизов с представителями крупнейших компаний мира и туристских операторов круизных маршрутов о возможности их регулярной работы в регионе Черного моря.

Морской порт Сочи часто становится местом проведения различных мероприятий, таких как Черноморская Регата больших парусников, междуна-

родная яхтенная выставка Sochi Yacht Show, парусная регата Sochi Winter by PR Ouyachting, кубок Чемпионов Сочи Swim Festival, морской фестиваль в честь 85-летия Морского порта и 30-летия легендарного парусного учебного судна «Херсонес» - самого быстрого учебного парусника в мире по международной классификации STI, соревнований по триатлону Ironstar, соревнований по плаванию на открытой воде Swimstar One Mile Sochi и др.

В морском порту Сочи одновременно базируется до 400 маломерных, прогулочных судов и спортивно парусных судов, контроль за входом и выходом которых осуществляется портовой Системой управления движением судов (СУДС).

Сотрудниками филиала ФГБУ «АМП ЧМ» в морском порту Сочи проведена работа по транспортному обеспечению участников форумов.

тового контроля успешно и профессионально реализуются меры безопасности мореплавания, по обеспечению соблюдения международных соглашений и договоров, положений транспортной безопасности и надлежащего уровня экологической безопасности.

В целях принятия мер по ограничению факторов риска, влияющих на безопасность мореплавания инспекцией государственного портового контроля при оформлении прихода (отхода) судна проверяется соблюдение грузоотправителями требований о своевременной передаче перевозчику всех предусмотренных портовыми, таможенными, санитарными и иными

## СЛУЖБА КАПИТАНА МОРСКОГО ПОРТА ТУАПСЕ

Порт Туапсе – круглогодичный, круглосуточно работающий, многоцелевой, компактно расположенный на Кавказском побережье Черного моря в вершине бухты Туапсе, к юго-востоку от скалистого мыса Кодош. Акватория ограничена устьями рек Туапсе и Паук.

Порт Туапсе многоцелевой, осуществляющий работу круглосуточно и круглогодично, обеспечивающий грузовые операции, внешнеторговые перевозки нефти и нефтепродуктов, а также навалочных (угля, руды и др.), генеральных грузов, зерна, минеральных удобрений и сельскохозяйственной продукции.

Службой капитана морского порта

Туапсе (, входящая в состав ФГБУ «АМП Черного моря», успешно осуществляет государственный контроль за соблюдением действующих законов, постановлений, распоряжений, правил и международных договоров в сфере торгового мореплавания, касающихся безопасности мореплавания и безаварийной работы всех плавсредств в границах морского порта Туапсе и на подходах к нему.

Службой успешно реализуются функции капитана морского порта, задачи по обеспечению безопасности мореплавания, безопасной стоянки судов в акватории морского порта.

Инспекцией государственного пор-



административными правилами документов, касающихся груза. При оформлении отхода судна контролируется предоставление капитаном судна информации о грузе и документы о его безопасной укладке и креплении, выдаваемых признанной организацией, для получения разрешения на выход судна с грузами, представляющими наибольшую опасность при морской транспортировке.

В соответствии с Резолюцией ИМО А. 1119(30) и процедурами Черноморского меморандума о взаимопонимании по контролю судов со стороны государства порта, государственный портовый контроль судов под иностранным флагом осуществляется в строгом соответствии с требованиями указанных документов.

Важность эффективного обеспечения охраны окружающей среды и экологической безопасности на акватории морского порта Туапсе трудно переоценить. Это обусловлено тем, что Черное море относится к статусу «особого района» на основании действующей Бухарестской Конвенцией о защите Черного моря от загрязнения, Международной Конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ-73/78), а также и тем, что территории и акватория морского порта примыкают к рекреационным и курортным зонам Туапсинского района Краснодарского края. Все это накладывает особую ответственность на промышленные предприятия города и, не в последнюю очередь, на морской порт Туапсе как на объект транспортного комплекса в целом.

Специфика морского порта заключается в том, что все действующие потенциально опасные объекты стивидорных компаний порта располагаются компактно, в непосредственной близости друг от друга, в пределах 300 – 400 метров, практически в центре города, а работа порта осуществляется зачастую в сложных гидрометеорологических условиях.

Деятельность Капитана морского порта Туапсе в области охраны окружающей среды и экологической безопасности на акватории морского порта в 2019 году была направлена на:

постоянный контроль за состоянием формирований, несущими аварийно-спасательную готовность (далее - АСГ) по ЛРН, их оснащением, обучением и готовностью к выполнению задач по предназначению;

- контроль за состоянием окружающей среды и экологическим состоянием акватории морского порта;
- обеспечение взаимодействия с государственными контролирующими органами Минприроды РФ;
- контроль за соблюдением хозяйствующими субъектами морского порта природоохранного законодательства РФ;
- контроль недопущения пыления при погрузке минеральных удобрений, угля и зерна;
- контроль за исполнением хозяйствующими субъектами требований Плана ЛРН морского порта Туапсе;
- контроль за сдачей с судов особых судовых отходов;
- выполнение судами, заходящими

в морской порт Туапсе требований конвенции МАРПОЛ-73/78, Международной Конвенции «По контролю балластных вод и осадков и управлению ими (BWMC 2004), а также Национальных природоохранных требований;

• мониторинг смены судовых балластных вод по прибытию судна из порта другого географического бассейна, постоянно осуществляемый государственными инспекторами ИГПК и группы организации работ в морском порту Туапсе и на подходах к нему.

В морском порту создана, подготовлена и аттестована группировка сил, включающая в себя:

**I. Профессиональные аварийно-спасательные формирования (ПАСФ):**

- аварийно-спасательную группу морского спасательного подразделения Азово-Черноморского филиала ФГБУ «Морспасслужба»;
- аварийно-спасательное формирование филиала АО «Роснефтефлот» в городе Туапсе;

**II. Нештатные АСФ (НАСФ):**

- на базе спецподразделения Службы управления флотом АО «Туапсинский морской торговый порт» (далее – АО «ТМТП»);
- НАСФ ООО «Роснефть-Морской терминал Туапсе».

В сфере дипломно-паспортной и регистрационной деятельности года успешно были выполняются все поставленные задачи, включая: производство оформления, выдачи и замены документов; производство регистрации судов (морских и маломерных)

в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов, бербоут - чартерном реестре с выдачей соответствующих свидетельств и документов.

Деятельность по организации работ в морском порту и на подходах к нему характеризуется следующими особенностями:

Руководствуясь Федеральным законом № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», в рамках функций капитана морского порта, группой организации работ в морском порту и на подходах к нему реализовываются мероприятия в области транспортной безопасности, направленные на обеспечение устойчивой работы морского порта. Особое внимание уделяется таким мероприятиям в летний (курортный) и осенне-зимний периоды. Мероприятия осуществляются во взаимодействии со службами безопасности субъектов транспортной инфраструктуры морского порта согласно указаний Минтранса России, Росморречфлота, Ространснадзора, Оперативного штаба Краснодарского края, Туапсинской транспортной прокуратуры, уполномоченных территориальных подразделений ФСБ России и линейного отдела транспортной полиции. Совместно с Туапсинским управлением АЧБФ ФГУП «Росморпорт» осуществлялось обеспечение транспортной безопасности



акватории морского порта Туапсе с использованием оборудования ИТ-СОТБ и морского патрулирования акватории. Был разработан и реализован на практике регламент технического наблюдения за акваторией морского порта Туапсе, где отражены процедуры взаимодействия между Туапсинским управлением АЧБФ ФГУП «Росморпорт» и службой капитана морского порта Туапсе по организации обеспечения транспортной безопасности в акватории морского порта. На высоком уровне обеспечен непрерывный сбор, обработка и анализ данных об обстановке на акватории морского порта Туапсе.

На постоянной основе в морском порту Туапсе реализованы функции контроля за глубинами в акватории морского порта и на подходах к нему, издано распоряжение капитана морского порта Туапсе «Об объявлении фактических глубин в акватории и у причалов морского порта Туапсе и проходных осадок судов».

Ежедневно проводится сбор информации за работоспособностью всех СНО, контролировалась информация ПРИП об изменениях навигационной обстановки и режима плавания в акватории и на подходах к морскому порту Туапсе.

## СЛУЖБА КАПИТАНА МОРСКОГО ПОРТА НОВОРОССИЙСК



Морской порт расположен в северо-восточной части Черного моря. В границах акватории находятся внутренняя гавань, гавани судоремонтного завода, комбината «Стройкомплект», юго-восточный грузовой район, нефтегавань Шесхарис, гавани в поселке Алексисно, морского терминала «Каспийский трубопроводный консорциум-Р». Морской порт является незамерзающим.

Навигация осуществляется круглогодично и круглосуточно. В порту действует разрешительный порядок движения и стоянки судов. Стоянка судов в акватории осуществляется на якорных стоянках № 408, 410, 412, 414, 415 и 416 и у причалов порта. Порт входит в зону действия морского района А1 ГМССБ, информационно связанного с МСКЦ Новоросийск. Специализация

Основной сегмент грузооборота – экспорт сырой нефти и нефтепродуктов.

Порт оказывает услуги по перевалке генеральных, навалочных, контейнерных, продовольственных грузов, лесоматериалов, сырой нефти и нефтепродуктов, а также опасных грузов классов 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9. Причальный фронт 14 836 м, в т.ч. на Внутренней гавани – 9822 м (58 причалов), на остальной акватории – 5014 м (28 причалов), берегоукреплений – 803,7 м, оградительных гидротехнических сооружений – 3967,5 м. В порту работают более 80 хозяйствующих субъектов

В целях экологической безопасности осуществляется прием судовых отходов, нефтесодержащих смесей, нефтяных остатков, сточных вод.

В границах порта расположено 15 объектов транспортной инфраструктуры, из них 14 категоризованных и 11 портовых средств. В акватории порта расположены более 20 баз-стоянок маломерных судов (из них 4 сезонные) и 14 рекреационных зон.

Внутренняя гавань расположена в вершине Новоросийской бухты, севернее линии, соединяющей Западный и Восточный молы.

В акватории морского порта имеются следующие ограничения по осадкам судов: на западном фарватере – до 19,0 м; на Внутренней гавани морского порта – до 13,1 м. Нет ограничений по глубинам у выносных причальных устройств морского терминала АО «КТК-Р».

Функция обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морском порту, возложенная на капитана морского порта является комплексной, так как только из соображений ее выполнения вытекает вся система организации торгового мореплавания в морских портах и на подходах к ним, строится система регулирования движения судов, предъявляются требования к техническим возможностям средств и объектов обеспечения безопасности мореплавания в портах (СУДС, ГМССБ, СНО, АИС и др.), рассчитывается необходимое количество единиц спецтехники, оборудования и персонала, обеспечивающих аварийно-спасательную готовность и ликвидацию последствий чрезвычайных ситуаций, включая защиту морского судоходства и портов от актов незаконного вмешательства, в том числе – антитеррористическую защищенность, экологическую безопасность акватории.

Современные задачи по обеспечению безопасности мореплавания, безопасной стоянки судов в акватории морского порта решаются Службой капитана морского порта Новоросийск с применением, в том числе, и методов научного анализа проблем развития портового хозяйства, всестороннего изучения факторов, участвующих в построении безопасно функционирующих элементов транспортных систем портов, а также критериев оценки для отдельных технологических процессов, присущих работе порта, с целью предупреждения чрезвычайных ситуаций и планирования мер реагирования на случай ЧС.

Служба капитана морского порта Новоросийск входит в состав ФГБУ «АМП Черного моря» и осуществляет государственный контроль за соблюдением действующего законодательства, постановлений, распоряжений, правил и международных договоров, относящихся к торговому мореплаванию, касающихся безопасности мореплавания и безаварийной работы всех судов в границах морского порта Новоросийск.

Основным сегментом грузооборота морского порта Новоросийск является экспорт сырой нефти и нефтепродуктов.

Границы морского порта совпадают с границами зоны действия Системы управления движением судов (СУДС).

В Новоросийской бухте располо-

жены Пенайские банки. К западу и востоку от них пролегают соответственно западный (основной) и восточный фарватеры. Безопасное плавание судов вблизи акватории Новоросийской бухты и в ней обеспечиваются достаточным количеством средств навигационного оборудования.

Морской порт оказывает услуги по перевалке генеральных, навалочных, контейнерных, продовольственных грузов, лесоматериалов, сырой нефти и нефтепродуктов.

Общая протяженность причального фронта 14836 м, в том числе, на Внутренней гавани – 9822 м (58 причалов различного назначения), на остальной акватории порта – 5014 м (28 причалов различного назначения), берегоукреплений 803,7 м, оградительных гидротехнических сооружений 3967,5 м.

В границах морского порта Новоросийск осуществляют свою деятельность более 80 хозяйствующих субъектов (стивидорные, агентские, бункеровочные, сюрвейерские компании и пр.).

Перевалка грузов в Новоросийском порту проводится следующими стивидорными компаниями: ПАО «НМТП», АО «НЗТ», АО «НЛЭ», АО «НСРЗ», ООО «НМТ», ООО «ИПП», АО «КТК-Р», ООО «Контейнерный терминал НУТЭП», АО «Зерновой терминал «КСК», ООО «БТОФ-Терминал», ООО «ННК».

В службе капитана морского порта Новоросийск круглосуточно осуществляют свою деятельность: инспекция государственного портового контроля, инспекция государственного портового контроля нефтегавани Шесхарис и инспекция государственного портового контроля КТК-Р.

Основным сегментом грузооборота

морского порта Новоросийск является экспорт сырой нефти и нефтепродуктов. Морские терминалы «Шесхарис» и АО «КТК-Р» являются одними из крупнейших терминалов в России.

Одним из элементов системы обеспечения безопасной транспортировки и перевалки нефти и нефтепродуктов на нефтяных терминалах является государственный портовый контроль танкеров.

Всего в морском порту Новоросийск расположено 89 причалов. Причалы освидетельствованы, имеют эксплуатационные документы. В порту установлены и действуют 76 единиц зрительных средств навигационного оборудования (СНО).

Согласно установленным федеральным законодательством функций службой капитана морского порта Новоросийск реализуются все необходимые мероприятия по обеспечению устойчивой и безопасной работы морского порта, установленных уровней безопасности и охраны на акватории морского порта, проводятся мероприятия по обеспечению совершенства судозаходов в морской порт Новоросийск, а также мероприятия по обеспечению перевалки грузов, отработываются заявки о подходе судов, уведомления на приход и отход в Портале «Морской порт» государственной информационной системы, отработываются лоцманские заявки, ведется подготовка графиков расстановки и движения судов в морском порту, отработываются заявки на проведение водолазных работ, ведется учет судовых журналов, оформляются и выдаются на суда разрешения на право плавания в акватории морского порта, проводится осмотров судов и контрольные мероприятия по обеспечению без-





опасности мореплавания в рамках функций, возложенных на капитана морского порта действующим законодательством. Результаты инспекций вносятся в информационную систему Черноморского меморандума (BSIS) и информационную систему госконтроля судов, оперирующих под российским флагом (ИСГС). В рамках полномочий, предоставленных Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ, капитаном морского порта Новороссийск ведется делопроизводство по делам об административных правонарушениях.

Кроме того подразделениями службы капитана морского порта оформляются и выдаются судовые документы: судовые билеты, свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации, свидетельства о праве собственности на судно, о регистрации ипотеки судна, о регистрации судна в Российском международном реестре судов, о государственной регистрации ограничения (обременения) прав на судно.

Дипломным отделом службы проводятся мероприятия компьютерного тестирования по программе «МК Ки Конвенция Плюс», устное собеседование по результатам компьютерного тестирования, проводится подготовка и выдача рабочих дипломов, квалификационных свидетельств, свидетельств специалистов по эксплуатации судов, работающих в полярных водах, свидетельств судоводителя маломерных/прогулочных судов, подтверждений квалификационных свидетельств/СЭУ/МППСС-72, 5 на право без лоцманской проводки.

Специальным подразделением ве-

дется работа по приему анкет-заявлений и оформлению для оформления удостоверений личности моряков, ведется консультирование по оформлению УЛМ и МК, обеспечивается внесение в автоматизированную систему информации о государственной пошлине по принятым к оформлению и предоставлению государственной услуги по выдаче УЛМ, а также о готовых к выдаче УЛМ.

Службой капитана морского порта проводится регулярная работа по подготовке информации по запросам Росморречфлота о вхождении в границы морского порта Новороссийск недвижимого имущества, о рассмотрении деклараций о намерениях инвестирования в строительство новых объектов. Кроме того готовятся документы для принятия решений о согласовании капитаном морского порта подводных работ по обследованию, о выполнении ремонтных дноуглубительных работ на акватории причалов, об изменении местоположения (переносе) навигационных знаков.

Систематически проводится анализ состояния и изменению эксплуатации гидротехнических сооружений морского порта, состояния зрительных СНО и о водолазных спусках, промерных работах, текущих ремонтах ГТС и СНО, о снятии остаточной минной опасности; замечаниях, выявленных при осмотре ГТС и СНО с борта катера при регулярном патрулировании акватории, а также при комиссионном оплавывании СНО на акватории морского порта и на подходах к нему в светлое и темное время суток. Ведется текущий контроль по вопросу обеспечения безопасности мореплавания при выполнении работ при строитель-

стве новых причалов или при проведении их капитального ремонта.

В целях обеспечения экологии в морском порту службой капитана морского порта проводится комплекс регулярных мер, направленных на обеспечение готовности сил средств органов управления и подразделений АСФ ЛРН, отработка план-графиков учебно-тренировочных занятий с составом профессиональных и штатных АСФ на предприятиях морского порта, организовано слежение за состоянием планов ЛРН на объектах перевалки нефти и нефтепродуктов и их обеспечением со стороны профессиональных и штатных АСФ с предоставлением отчетных данных в Федеральное агентство морского и речного транспорта. Выполняются заявки агентов на проведение проверок судов в части соблюдения ими условий сброса балласта в акваторию порта, сдачи судовых отходов и соблюдению природоохранных мероприятий. проводятся мероприятия по программе экосистемного мониторинга акватории Новороссийской бухты с участием специалистов ЮНЦ РАН (Ростов на Дону), мероприятия по программе спутникового зондирования Азово-Черноморской зоны ответственности Российской Федерации по данным космоснимков, получаемых от ФИЦ «Морской Гидрофизический институт РАН» (Севастополь), а также с базы ресурса EMSA.

Специалисты службы организуютно участвуют в работе комиссии ВОАК 6/1-2 по аттестации спасателей, согласно заявочным материалам, осуществляют контроль и организация регулярной уборки акватории морского порта от плавающих загрязнений.

## СЛУЖБА КАПИТАНА МОРСКОГО ПОРТА ГЕЛЕНДЖИК

Службой капитана морского порта Геленджик реализуются функции капитана морского порта в современных условиях, задачи по обеспечению безопасности мореплавания, безопасной стоянки судов в акватории морского порта с применением методов научного подхода к решению проблем развития портового хозяйства, с целью предупреждения чрезвычайных ситуаций и планирования мер реагирования на случай ЧС.

Инспекцией государственного портового контроля службы успешно и профессионально обеспечиваются меры безопасности мореплавания судов, соблюдение международных соглашений и договоров, положений транспортной безопасности и надлежащего уровня экологической безопасности. Проводится работа по очистке акватории морского порта в отношении брошенных судов. В настоящее время акватория полностью очищена от затопленных и брошенных судов.

В целях успешных действий проводятся: регулярная корректировка оперативных документов службы, схем взаимодействия, связи и оповещения органов управления взаимодействующих организаций в случае возникновения ЧС в морском порту, принимаются дополнительные меры по предупреждению ЧС, меры по обеспечению безопасности людей, предупреждения их гибели в морском порту и на подходах к нему на период действия штормовых предупреждений, проводится информирование подразделений ГИМС, МКУ

«Управление по делам ГО и ЧС МО город-курорт Геленджик», ответственных лиц баз стоянок маломерных судов (причалов) об объявлении капитаном морского порта Геленджик запрета выхода маломерных судов в море до улучшения погоды и отмены штормовых предупреждений, информация об изменениях навигационной обстановки.

В морском порту Геленджик обеспечен установленный режим контроля движения балластных вод и соблюдение условий сброса в акваторию порта.

Службой реализованы мероприятия в области транспортной безопасности акватории морского порта.

Особое место заняло выполнение функций капитана морского порта в условиях, учитывающих особенности региона в осенне-зимний и весенне-летний (курортный) периоды. Основные мероприятия направлены на обеспечение устойчивой работы морского порта.

В морском порту организовано на постоянной основе выполнение функций контроля за глубинами в акватории морского порта и на подходах к нему, глобально и качественно в конце года было подготовлено распоряжение капитана морского порта. Посредством регулярных обходов осуществляется контроль береговых и плавучих СНО совместно с представителями АЧБФ ФГУП «Росморпорт». Ежедневно проводится сбор информации о работе всех СНО, контролируется информация в ПРИП об изменениях навигационной

обстановки и режима плавания в акватории и на подходах к морскому порту Геленджик.

В рамках реализации инвестиционного проекта «Комплекс береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик» подпрограммы «Морской транспорт» ФПЦ Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы) с 1 января 2019 года начались работы по реализации инвестиционного проекта «Комплекс береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик».

Целью проекта является реконструкция существующего грузового района порта, создание современного грузопассажирского района порта, способного принимать грузовые и пассажирские суда, а также маломерные, прогулочные и спортивные парусные суда различного класса пассажирооборотом 19,6 тысяч человек в год.

Проектом предусмотрено выполнение значительного объема дноуглубительных и берегозащитных работ, обустройство стоянки яхтенной марины с организацией яхт-клуба и соответствующей инфраструктуры, а также создание искусственного земельного участка и расширение площади территории с 9 до 15 га. На Тонком мысу планируется строительство курортного квартала с соответствующей инфраструктурой. Общая стоимость проекта оценивается в миллиарды рублей, половина из этой суммы принадлежит частным инвестором, а остальные расходы будут покрыты за счет средств государственного бюджета.



## СЛУЖБА КАПИТАНА МОРСКОГО ПОРТА АНАПА



Порт незамерзающий. Расположен недалеко от железнодорожного вокзала, аэропорта и автовокзала Анапы, что удобно для пассажиров морских судов, осуществляющих каботажные и международные пассажирские перевозки.

Службой капитана морского порта филиала ФГБУ «АМП Черного моря» в морском порту Анапа успешно реализуются функции капитана морского порта Анапа по обеспечению безопасности мореплавания, безопасной стоянки судов в акватории морского порта и на подходах к нему.

В морском порту Анапа выросли показатели перевозки пассажиров на пассажирских судах и маломерных судах, занимающихся коммерческой деятельностью по перевозке пассажиров.

Одновременно с этим достигнуты устойчивые результаты безаварийного и безопасного функционирования портового комплекса морского порта Анапа. Это стало возможным благодаря слаженной работе сотрудников филиала ФГБУ «АМП Черного моря» в морском порту Анапа.

Также, службой капитана морского порта проводится работа на следующих направлениях деятельности:

- ежедневный контроль за состоянием ГТС в морском порту Анапа;
- ежедневный контроль за состоянием СНО в морском порту Анапа;
- сбор и подготовка материала по безопасности мореплавания в части установки и содержания СНО для объявления в ПРИП;
- корректура документации по ГТС на основании представленных деклараций;
- корректировка Реестра СНО;

Значительную роль в работе службы капитана морского порта Анапа занимают вопросы обеспечения транспортной безопасности акватории морского порта Анапа.

Организовано ежедневное проведение мониторинга акватории морского порта, направленного на обеспечение экологической и транспортной безопасности на акватории морского порта Анапа, в том числе на принятие мер по предотвращению, прекращению незаконного нахождения и передвижения морских и иных судов в акватории морского порта. Проводятся совместные патрулирования акватории морского порта Анапа с представителями службы в г. Новороссийске ПУ ФСБ России по Краснодарскому краю, Анапского ЛО МВД России на транспорте, Анапского участка ГИМС МЧС России по Краснодарскому краю с использованием катеров «Портконтроль – 1» и «Портконтроль-2».



## СЛУЖБА КАПИТАНА МОРСКОГО ПОРТА ТАМАНЬ

23 сентября 2009 года приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 169 в границах, утвержденных распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2008 г. № 1837-р, был открыт морской порт Тамань для оказания услуг. Эта дата является официальной датой начала работы морского порта в транспортной инфраструктуре Российской Федерации.

За десятилетний период работы морского порта количество причалов в морском порту увеличилось от одного, длиной 176,2 метров в 2009 году, до одиннадцати, в 2019 году, с общей длиной причального фронта 2893,5 погонных метра. В настоящее время в морском порту четыре действующих грузовых терминала с возможностью годовой перевалки груза 39,1 миллионов тонн.

В 2019 году сданы в эксплуатацию два причала строящегося Таманского терминала навалочных грузов с мощностью годовой перевалки 10 миллионов тонн.

На вновь построенных причалах оператором Таманского терминала навалочных грузов, ООО «ОТЭКО-Портсервис», начата тестовая, а затем и промышленная отгрузка каменного угля.

В 2019 году завершены два этапа из восьми реализации проекта строительства Таманского терминала навалочных грузов, в рамках которого в акватории морского порта производятся строительство грузового терминала и дноуглубительные работы на подходах и операционных акваториях причалов.

В результате произведенного дноуглубления появилась возможность производить у новых причалов № 3 и № 4 обработку грузовых судов девейтом 100.000 тонн и погрузку судов у причала № 3 до максимальной осадки 14,5 метра.

В части, касающейся безопасности мореплавания, при реализации данного проекта построены и введены в эксплуатацию следующие средства навигационного оборудования – линейный навигационный створ «ТНГ 1» и линейный навигационный створ «Таманский выходной», обеспечивающие безопасные подходы (отходы) судов к причалам и от причалов Таманского терминала навалочных грузов, о чём соответствующим образом гидрографической службой Черноморского флота произведено оповещение мореплавателей.

Таманским управлением Азово-Черноморского филиала ФГУП «Росморпорт» произведено ремонтное

дноуглубление подходного канала и операционных акваторий причалов № 5, № 6 Таманского нефтяного терминала и Таманской базы СУГ.

В течении всего 2020 года работники службы капитана морского порта Тамань в полной мере и на высоком уровне обеспечивали и продолжают обеспечивать выполнение функций капитана морского порта в соответствии с законодательством Российской Федерации о торговом мореплавании и международных договоров по торговому мореплаванию, касающихся безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море и охра-

портовой безопасности, направленные на обеспечение устойчивой работы морского порта.

В интересах реализации мер по обеспечению транспортной безопасности и своевременного выявления угроз совершения актов незаконного вмешательства, сотрудниками отдела ТНА АЧБФ ТУ ФГУП «Росморпорт», при помощи инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности, осуществляется круглосуточное наблюдение за акваторией морского порта Тамань.

Для обеспечения транспортной безопасности акватории морского порта



ны окружающей среды. Осуществляют государственный портовый контроль за безопасностью мореплавания и стоянкой судов в порту. Обеспечивают транспортную безопасность в акватории морского порта. Предпринимают меры по предупреждению чрезвычайных ситуаций в морском порту.

В рамках выполнения функций капитана морского порта службой капитана морского порта осуществляется контроль за деятельностью лоцманских служб в морском порту Тамань и системой управления движением судов (СУДС) в рамках подготовки к работе в условиях осенне-зимнего периода.

На постоянной основе осуществляется контроль за соблюдением требований безопасности при перегрузке опасных грузов.

В морском порту Тамань службой капитана порта реализуются мероприятия в области обеспечения транс-

в морском порту Тамань разработано «Положение о взаимодействии между службой капитана морского порта Тамань и федеральными органами исполнительной власти при обеспечении транспортной безопасности акватории морского порта Тамань», которое направлено на предотвращение и прекращение незаконных нахождения и передвижения морских и иных судов в акватории морского порта Тамань.

Государственными контрольными органами, совместно с службой капитана морского порта Тамань, проводятся комплексные проверки состояния режима в морском пункте пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту Тамань. В целях организации взаимодействия между государственными контрольными органами в морском порту Тамань организована работа Координационного совета морского пункта пропуска Тамань.

## СЛУЖБА КАПИТАНА МОРСКОГО ПОРТА КЕРЧЬ



Акватория порта состоит из участков: № 1 – участок Крым; № 2 – участок Керченский торговый порт; № 3 – участок рыбный порт; № 4 – участок порт Камыш-Бурун; № 5 – участок якорная стоянка № 471; № 7-10 – участки рыбопромышленных предприятий. Подходы к порту по Керчь-Еникальскому каналу, Таманскому судоходному пути, подходному каналу порта Камыш-Бурун, Керченскому подходному каналу, подходному каналу Керченского рыбного порта.

Порт Керчь расположен на восточном побережье полуострова Крым, в западной части Керченского пролива, который соединяет Азовское и Чёрное моря, открыт для захода судов круглый год. Порт оснащён современным перегрузочным оборудованием, имеет развитую транспортную инфраструктуру, большие складские площади. Порт имеет возможность оказывать услуги по перевалке грузов на внешнем рейде. Наличие грузопассажирского терминала «Крым» и причала морвокзала позволяет осуществлять пассажирские перевозки.

Порт имеет возможности для перевозки пассажиров, ведения операций с грузами, пополнения запасов продовольствия, топлива, пресной воды, приема сточных и нефтесодержащих вод, ремонта и долазного осмотра судна. Участок Крым – морская паромная переправа, выполняет перевозку через Керченский пролив пассажиров, автомобилей и железнодорожных вагонов. Участок Керченский торговый порт принимает суда длиной до 200 м и осадкой до 8 м. Оснащен современ-

ным оборудованием, перегрузочными машинами и механизмами, позволяющими перерабатывать 2,5 млн тонн в год генеральных грузов, включая контейнеры, навалочные грузы, колесную автотехнику, зерновые. Участок Керченский рыбный порт принимает суда с осадкой не более 6,9 м и длиной до 160 м. Имеется возможность обработки навалочных, генеральных и наливных грузов широкой номенклатуры. Порт может перерабатывать скоропортящиеся грузы. Участок порт Камыш-Бурун принимает суда длиной до 200 м и осадкой до 6 м. Специализируется на перевалке ферросплавов, углей, марганцевого концентрата, коксовой мелочи, генеральных грузов. Порт незамерзающий. Акватория удобна для безопасной стоянки судов. Навигация Порт работает круглогодично и круглосуточно. Скорость течения в Керченском проливе составляет от 0,1 до 0,5 узла, в узкости при сильных ветрах может достигать трех узлов. Для организации ледокольной проводки судов в проливе создается штаб ледовых операций. В порту и на подходах к нему действует разрешительный порядок движения и стоянки судов, осуществляется буксирное обеспечение. Плавание по подходному каналу одно-стороннее.

В составе мероприятий ФЦП «Социальноэкономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 г.» предусмотрены строительство и реконструкция портовой инфраструктуры: • строительство на Новом широком молу торгового порта двух дополнительных причалов с проведением

дноуглубительных работ; • основным назначением реконструируемых и проектируемых причальных фронтов на Новом молу является обеспечение погрузочно-разгрузочных и складских работ для контейнерных грузов на новом причале № 7А, навалочных и генеральных грузов на причалах № 6 и № 7. На причале № 7А планируется выгрузка контейнеров тории порта и отправление автотранспортом. На вспомогательном причале планируется постановка судов портофлота.

С целью эффективного использования потенциала удобного географического положения и интеграцией транспортного узла в грузопоток Каспийское море – Волго-Донской канал – Чёрное море перспективное развитие филиала предусматривает модернизацию и развитие существующих перегрузочных мощностей, а также создание новых, оптимизацию технологических процессов перевалки с соответствующим перевооружением перегрузочных мощностей филиала. Ближайшие задачи: • привлечение к сотрудничеству грузовладельцев (в т.ч. планирование организации грузопотока, предусматривающего доставку грузов ж/д транспортом); • оптимизация технологических процессов перевалки и работы; • техническое перевооружение с расширением ассортимента предоставляемых услуг.

Служба капитана морского порта Керчь осуществляет государственный портовый контроль за соблюдением действующих законов, постановлений, распоряжений, правил и международных договоров в сфере торгового

мореплавания, защиты окружающей среды, предупреждения чрезвычайных ситуаций, обеспечения транспортной безопасности акватории морского порта, а также в сфере реализации иных функций капитана морского порта предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Значительное внимание уделяется практической подготовке работников в области управления морским транспортом и обеспечения безопасного

функционирования морского транспортного комплекса. В целях получения практического опыта в морском порту была организована морская практика, проводятся мероприятия по повышению уровня знаний и выполнению квалификационных требований, отработке практических навыков в ходе тренировок и учений.

Оказание услуг по выдаче морских квалификационных документов, удостоверений личности моряка осу-

ществляется в строгом соответствии с требованиями Международной Конвенции ПДНВ-78 (далее – МК ПДНВ), Положения о дипломировании членов экипажей морских судов, утвержденного Приказом Минтранса России от 15.03.2012, Внутреннего регламента службы капитана морского порта Керчь по предоставлению государственной услуги по дипломированию членов экипажей морских судов и других нормативно-правовых актов РФ.

## СЛУЖБА КАПИТАНА МОРСКОГО ПОРТА ФЕОДОСИЯ

Границы акватории морского порта Феодосия установлены Распоряжением Правительства Российской Федерации от 06.08.2015 № 1515-р.

Навигация круглогодичная (порт – незамерзающий), круглосуточная. Наличие глубоководных причалов позволяет иметь возможности принимать сухогрузные суда дедеветом до 30000 тонн (50000 тонн после окончания реконструкции причалов №2 и 3), нефтеналивные суда дедеветом до 120000 тонн. Стоит отметить достаточные подходные глубины (отсутствие подходных каналов).

Движение судов в акватории морского порта и проведение операций по постановке судов на якорь и снятию их с якоря регулируется оператором СУДС в соответствии с графиком движения и расстановки судов в морском порту Феодосия (СГДС). В морском порту действует разрешительный порядок движения и стоянки судов в соответствии с графиком движения и расстановки судов в морском порту, за исключением маломерных судов, используемых в некоммерческих целях. График движения и расстановки судов в морском порту утверждается капитаном морского порта ежедневно

на основании информации о заходе судна, передаваемой в соответствии с пунктом 16 Обязательных постановлений. В морском порту осуществляется обязательная лоцманская проводка судов.

Благодаря инициативной работе службы капитана морского порта Феодосия совместно с субъектами транспортной инфраструктуры на постоянной основе проводятся мероприятия по поддержанию в надлежащем состоянии и обеспечению безопасности имеющихся в морском порту 7 оборудованных причалов и двух рейдовых нефтеналивных причалов, предназначенных для обработки судов, грузов и пассажиров.

Морской порт располагает современными порталными кранами (14 ед. г/п от 5 до 20 т, 4 ед. г/п до 32 тонн), автопогрузчиками (27 ед. вилочные г/п от 1,5 до 25 т, 6 ед. ковшевые г/п от 0,4 до 0,7 т) и обустроенными открытыми складскими площадками 17890 м<sup>2</sup>.

С целью расширения номенклатуры перерабатываемых грузов в 2019 году была разработана с инновационным подходом новая технологическая схема «сухой» перевалки труб по варианту «автомашина-контейнер - склад

- автомашина», в результате чего удалось увеличить грузооборот за счет дополнительного объема груза труб чугунных.

Программой развития морского порта Феодосия предусмотрена реализация проекта по строительству и реконструкции объектов портовой инфраструктуры морского порта, согласно которому предусматривается перенос кордона причалов №№ 2, 3 с достижением проектной глубины у причала 12,0 м и увеличением складских площадей, что позволит принимать под погрузку суда повышенной грузоподъемности дедеветом до 50 тыс. тонн.

Службой капитана морского порта Феодосия проводится комплекс мероприятий по обеспечению безопасности мореплавания, исключению аварийных ситуаций, предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций в морском порту и актов незаконного вмешательства на акватории морского порта, повышению эффективности системы мер портового контроля и профессиональной подготовки работников, обеспечению взаимодействия с различными организациями в интересах торгового мореплавания, и другие.



## СЛУЖБА КАПИТАНА МОРСКОГО ПОРТА ЯЛТА



В границы порта (в части акватории) входят 14 участков. Участок № 1 включает пассажирский и грузопассажирский терминалы и акваторию якорной стоянки № 393. Остальные 13 участков расположены вдоль южного побережья полуострова от Симеиза до Судака. Основным видом деятельности является приём и обслуживание пассажирских судов, в том числе круизных. Судходная деятельность порта направлена на развитие туристического бизнеса Ялты и Республики Крым. Формирование доходных поступлений имеет сезонный характер, что связано с приёмом и обслуживанием круизных судов с мая по октябрь, а также летней навигацией по перевозке пассажиров на местных линиях. Грузопассажирский терминал переваливает инертные навалочные и генеральные грузы, обеспечивает Ялту в строительных материалах. Специализация перевозки грузов и пассажиров, приём и обслуживание судов. В мощности порт входят пассажирский и грузопассажирский терминалы и причалы участков акватории порта. Проектная мощность грузопассажирского терминала 800 тыс. тонн в год. Причал № 3 грузопассажирского терминала принимает суда с осадкой до 6,65 метра. Длина – 280 м (из них 110 м – таможенная зона). Порт не имеет подъездных железнодорожных путей. Основная номенклатура грузов – минерально-строительные. Пропускная способность для навалочных грузов – 1050 т в смену. Пропускная способность для генеральных грузов – 440 т

в смену. Площадь открытых складов – 3360 м<sup>2</sup>, возможность одновременного хранения – 22 тыс. тонн. Площадь складирования генеральных грузов ≈ 4000 м<sup>2</sup>.

В пассажирском терминале 9 причалов, длина причального фронта – 1330 м, глубина – от 9,25 до 6,5 м. Вдоль побережья южного берега Крыма от Судака до Симеиза расположены 13 причалов участков акватории порта (Симеиз, Алушка, Мисхор, Ласточкино гнездо, Ливадия, Золотой пляж, Никитский ботанический сад, Партернит, Гурзуф, Профессорский уголок, Алушта, Малореченское, Судак), длина причального фронта – 741 м. Предварительная проектная пропускная способность причалов порта – 1 300 000 пассажиров в год.

Номенклатура грузов – основная – минерально-строительные. В структуре грузооборота до 97% составляет песок. По направлению преобладают грузы в каботаже, доставка морем (район портов отправления – Азово-Черноморский бассейн). Перевозка пассажиров осуществляется судами портофлота и частными перевозчиками на морских экскурсионных рейсах между населёнными пунктами вдоль южного берега Крыма.

В рамках реализации ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2022 года» запланирована реконструкция пассажирского и грузопассажирского терминалов и участков акватории порта. Цель программы – достижение без-

убыточной работы порта путём увеличения количества эксплуатируемых гидротехнических сооружений, расширения спектра предоставляемых услуг, увеличения объёма перевозки пассажиров. Рост заходов грузовых судов связан с ростом объёмов переработки грузов. Планируется привлечение пассажирских судов, осуществляющих рейсы между Крымом и Краснодарским краем.

Службой капитана морского порта успешно реализуются функции капитана морского порта, выполняющие задачи по обеспечению безопасности мореплавания и безопасной стоянки судов в акватории морского порта Ялта. Осуществляется государственный контроль с соблюдением действующих законов, постановлений, распоряжений, правил и международных договоров по торговому мореплаванию, касающихся безопасности мореплавания и безаварийной работы всех плавсредств и организаций в морском порту Ялта, охраны окружающей среды, транспортной безопасности акватории, безопасности гидротехнических сооружений порта.

Проводится тщательная работа по обеспечению государственного контроля соблюдения действующих законов, постановлений, приказов, распоряжений, правил и международных договоров, касающихся безопасности мореплавания и безаварийной работы всех судов и плавучих средств на акватории морского порта Ялта.

Службой капитана морского порта

Ялта успешно выполняются задачи по военно-морской подготовке. В соответствии с требованиями Постановления Правительства РФ от 03.11.1998 №1286-50, приказа Министра транспорта России от 18.03.1999 №04с, совместной Директивы ГК ВМФ и Росморречфлота от 22.12.2009 №ДФ-20/2, Руководства по военно-морской подготовке гражданских судов РФ (РПГС-2012), приказа руководителя ФГБУ «АМП Черного моря» от 03.12.2018 № 247 «Об утверждении итогов военно-морской подготовки ФГБУ «АМП Черного моря, его филиалов и судовладельческих организаций морских портов Чёрного моря в 2018 году и о постановке задач по организации и проведению военно-морской подготовки в 2019 году», распоряжения капитана морского порта Ялта от 10.12.2018 №БФ – 14 – р «Об организации и проведении военно-морской подготовки в морском порту Ялта в 2019 году» проведена плановая военно-морская подготовка в судовладельческих организациях, зарегистрированных в морском порту Ялта. В указанных целях для проведения военно-морской подготовки было создано 5 учебных групп, задействовано

102 членов экипажей судов. В ходе проведения мероприятий по отработке практических навыков работниками службы капитана морского порта Ялта в феврале и августе на 17 судах были организованы и проведены тренировки по организации оповещения, приёму и передаче сигналов управления. Успешно отработаны комплексные задачи «ГС», проведены тренировки по борьбе за живучесть. Было допущено к самостоятельному плаванию (несению ходовой вахты) в условиях военных угроз судоходству и в военное время 33 человека командного состава. Проведена проверка состояния ВМП на 5 судах.

Разрабатываются и реализуются мероприятия по обеспечению работы в осенне-зимний период и период летней навигации.

Особое внимание в морском порту Ялта уделяется организации и устойчивому функционированию системы контроля управления движением судов, с функциями и задачами которой успешно справлялись инспекторы ИГПК с использованием технических средств автоматической идентификационной системы и связи ОВЧ.

Инспекторами ИГПК постоянно от-

рабатываются действия по оповещению при возникновении АС, ЧС и пожарах на судах в акватории морского порта, применяются современные методы оповещения с помощью системы автоматического оповещения ФГБУ «АМП Черного моря» «РУПОР».

Для обеспечения экологической безопасности проводятся систематические мониторинговые мероприятия с целью пресечения нарушения требований природоохранного законодательства и установления соответствия осуществляемой деятельности нормам российского законодательства, в том числе содержания в чистоте территории и прилегающей акватории причалов, эксплуатируемых субъектами хозяйствования.

Производятся регулярные и периодические технические осмотры портовых гидротехнических сооружений с фотофиксацией обнаруженных дефектов.

На постоянной основе осуществляются функции контроля за глубинами в акватории морского порта и на подходах к нему с изданием ежегодного распоряжения.



## СЛУЖБА КАПИТАНА МОРСКОГО ПОРТА СЕВАСТОПОЛЬ



Севастопольский порт – это универсальный незамерзающий морской порт на побережье Черного моря. Порт наименее удален от водных путей, соединяющих Черное и Средиземное моря. Незамерзающая акватория позволяет осуществлять круглогодичную навигацию. У порта естественный фарватер. Внутренний рейд надежно защищен от волнения оградительными сооружениями. Порт оснащен современным оборудованием, перегрузочными машинами и механизмами, обеспечивающими переработку более 10 млн тонн генеральных, навалочных и наливных грузов в год. Специализация порта предоставляет широкий спектр услуг по комплексному обслуживанию судов, грузов и экипажей. В работе используется развитая инфраструктура порта, включающая железнодорожные и подкрановые пути, автомобильные дороги, инженерные сети, базы судоремонта и склад-холодильник. Порт оснащён современным оборудованием, перегрузочными машинами и механизмами, обеспечивающими переработку навалочных, генеральных, наливных грузов, а также приём судов типа Ро-Ро. Порт выполняет погрузочно-разгрузочные работы, складские, транспортно-экспедиторские и буксировочные операции. Порт имеет два пассажирских причала длиной 200 и 135 м в центральной части города и ряд пассажирских причалов и пирсов. В бухтах Севастополя осуществляется большой объем пассажироперевозок на внутригородских линиях. Общая площадь территории порта – 215,6 га.

В границах акватории морского порта находятся: часть акватории бухты Севастопольской с каналом и ковшем р. Черная, акватория Камышово-

бухты, часть акватории Балаклавской бухты, районы мест якорных стоянок № 384, 386, 389. В Севастопольской и Балаклавской бухтах морской порт имеет смежную акваторию с акваторией военно-морской базы Черноморского флота Министерства обороны Российской Федерации.

Севастопольский порт оснащен современным оборудованием, перегрузочными машинами и механизмами, обеспечивающими переработку более 10 млн. тонн генеральных, навалочных и наливных грузов в год.

В настоящее время порт разрабатывает программу развития и имеет возможность увеличить причальную линию на 1000 п.м с глубиной у причалов до 15 м, с образованием 10 га новой территории, частью которой может являться контейнерный терминал.

Перспективами развития Севастопольского порта занимается специально созданная рабочая группа, в которую входят представители Министерства транспорта, Министерства сельского хозяйства, Министерства по делам Крыма, корпорации «Ростехнологии», Севастопольского морского порта и правительства Севастополя. Перед группой стоит задача разработать программу развития порта и максимально переключить на него грузовые потоки после завершения строительства 2-х путного железнодорожного моста через Керченский пролив.

Службой капитана морского порта Севастополь успешно реализуются функции капитана морского порта в современных условиях, задачи по обеспечению безопасности мореплавания, безопасной стоянки судов в акватории морского порта, всесторонне-

го изучения факторов, участвующих в построении безопасно функционирующих элементов транспортных систем портов, а также критериев оценки для отдельных технологических процессов, присущих работе порта, с целью предупреждения чрезвычайных ситуаций и планирования мер реагирования на случай ЧС.

Силами работников Службы проводится тщательная работа обеспечения безопасности в отношении брошенных судов, в частности, мероприятия, препятствующие возникновению и реализации угроз ЧС, постоянное наблюдение и контроль обстановки на судах, инициирование процессов утилизации, судебных решений и их реализации.

В составе дежурных смен Службы отрабатываются действия при возникновении АС, ЧС и пожаров на объектах, судах и в акватории морского порта по оперативным документам ШРО службы; успешно применяются современные методы оповещения с помощью системы автоматического оповещения «Рупор», во взаимодействии Службы с ответственными лицами, дежурно-диспетчерскими подразделениями, органами управления и силами нештатного АСФ ГУП ГС «Севастопольский морской порт» проводятся проверки устойчивости связи, надежности и полноты решений взаимодействия при проведении аварийно-спасательных и других неотложных работ

В целях успешных действий проводятся: регулярная корректировка оперативных документов ШРО службы, схем взаимодействия, связи и оповещения органов управления взаимодействующих организаций в случае возникновения ЧС в морском порту;

отработка решений по угрозам возникновения ЧС в морском порту; ведется подготовка и своевременное направление циркулярных писем субъектам транспортной инфраструктуры и АСФ в морском порту Севастополь об объявлении капитаном морского порта Севастополь в указанные периоды режимов «повышенная готовность»; принимаются дополнительные меры по предупреждению ЧС, меры по обеспечению безопасности людей, предупреждения их гибели в морском порту и на подходах к нему на период действия штормовых предупреждений; проводится информирование подразделений ГИМС, Управления по делам ГО и ЧС г. Севастополя, ответственных лиц баз стоянок маломерных судов (причалов) об объявлении капитаном морского порта Севастополь запрета выхода маломерных судов в море до улучшения погоды и отмены штормовых предупреждений, информация об изменениях навигационной обстановки.

Постоянно проводится текущий контроль за составом, контроль выполнения мероприятий постоянной готовности при повседневной деятельности в местах базирования судов сил и средств НАСФ ГУП ГС «Севастопольский морской порт».

Морской порт Севастополь расположен в юго-западной части Крымского полуострова. Границы акватории морского порта Севастополь установлены Распоряжением Правительства Российской Федерации от 24.10.2015 г. № 2168-р.

Функция обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морском порту Севастополь, возложенная на филиал ФГБУ «АМП Черного моря» в городе Севастополь, является комплексной, так как только из соображений ее выполнения вытекает вся система организации торгового мореплавания в морских портах и на подходах к ним, строится система регулирования движения судов, предъявляются требования к техническим возможностям средств и объектов обеспечения безопасности мореплавания в порту.

Службой капитана морского порта Севастополь проводится систематическая работа с субъектами хозяйствования в части обеспечения защищенности природной среды от возможного негативного воздействия хозяйственной деятельности.

Обеспечение экологической безопасности в морском порту реализуется посредством:

- систематических мониторинговых мероприятий по контролю экологической обстановки в акватории порта, в том числе и в части под-

держания чистоты эксплуатируемых причальных сооружений и участков акватории;

- контроля соответствия оборудования судов требованиям международных конвенций и национального законодательства в части предотвращения загрязнения морской среды отходами с судов, балластными водами;
- координации деятельности субъектов транспортной инфраструктуры в целях улучшения качества предоставляемых услуг в части снятия судовых отходов и безопасного пребывания судов в порту;
- контроля соблюдения требований природоохранного законодательства при осуществлении деятельности в порту, в том числе и бункеровки судов;
- организации и осуществления в рамках функциональной подсистемы РСЧС мероприятий по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов на акватории, в том числе проведение тренировочных учений, актуализация сведений о Планах ЛРН на объектах транспортной инфраструктуры;
- содействия в реализации проектов подъема имущества (катер «БУК-874» и плавпричал ПМ-61), затонувшего в акватории порта, в соответствии с требованиями безопасности мореплавания и природоохранного законодательства;
- организации оперативного информирования уполномоченных органов исполнительной власти и принятие неотложных мер реагирования в случаях выявления загрязнения территории или акватории (включая акваторию Черноморского Флота Российской Федерации, а также акваторию, не вошедшую в морские границы порта Севастополь);

- взаимодействия с территориальными подразделениями федеральных надзорных ведомств, экологическими службами субъектов транспортной инфраструктуры, агентурными компаниями по вопросам обеспечения экологической безопасности и санитарного благополучия территории и акватории морского порта Севастополь;
- нормирования природоохранной деятельности филиала ФГБУ «АМП Черного моря» в городе Севастополь.

Работа по дипломированию и оформлению УЛМ в 2019 году строилась в соответствии с законами Российской Федерации, нормативными актами Министерства транспорта России и Федерального агентства морского и речного транспорта, руководящими указаниями капитана морского порта Севастополь.

Деятельность по обеспечению транспортной безопасности акватории морского порта Севастополь направлена на предотвращение актов незаконного вмешательства, взаимодействие с государственными контрольными органами, осуществляющими деятельность в морском пункте пропуска, поиску и спасанию людей и судов, предупреждения и организации работ по ликвидации чрезвычайных ситуаций в акватории морского порта Севастополь.

В настоящее время во взаимодействии с представителями федеральных органов исполнительной власти осуществляется плановая работа по мониторингу выполнения субъектами транспортной инфраструктуры в акватории морского порта Севастополь мероприятий по выполнению требований законодательства Российской Федерации в области транспортной безопасности на ОТИ и ТС.



## СЛУЖБА КАПИТАНА МОРСКОГО ПОРТА ЕВПАТОРИЯ



Морской порт состоит из участков акватории, расположенных в северо-западной части Каламитского залива (участок № 1), в юго-западной части озера Донузлав (участки № 2 и № 3), в бухте Ярылгачская в озере Панское (участок № 4). Навигация осуществляется круглогодично. Движение судов в акватории и проведение операций по постановке на якорь и снятию судов с якоря регулируется. Специализация порта дает возможности для посадки и высадки пассажиров, осуществления грузовых операций, в том числе накатным способом, генеральных грузов, ограниченного пополнения запасов продовольствия, пресной воды, сдачи у причалов бытового мусора, а также проведения ограниченного ремонта оборудования и водолазного осмотра судов.

Дежурство осуществляют государственные инспекторы инспекции государственного портового контроля на трёх участках морского порта Евпатория.

Евпаторийской бухте Каламитского залива;

- озере Донузлав;

- озере Панском Ярылгачской бухты.
- Служба капитана морского порта Евпатория входит в состав ФГБУ «АМП Черного моря» и осуществляет государственный контроль за соблюдением действующих законов, постановлений, распоряжений, правил и международных договоров по торговому мореплаванию, касающихся безопасности мореплавания и безаварийной работы всех плавсредств в границах акватории морского порта Евпатория.

Служба Капитана морского порта Евпатория взаимодействует с Черноморским военным флотом.

Проводятся совместные учения дежурной смены центра управления Крымской военно-морской базы и службы капитана морского порта Евпатория по обеспечению безопасности мореплавания на внутренних и внешних рейдах озера Донузлав.

Работниками службы проводятся работы по обеспечению безопасности мореплавания, в частности, мероприятий, препятствующих возникновению и реализации угроз ЧС.

В целях обеспечения транспорт-

ной безопасности в морском порту Евпатория организована комплексная система информирования об угрозах безопасности и реагирования на них. Практическая отработка совместных действий проводится во взаимодействии с компетентными органами и субъектами транспортной инфраструктуры, а также в ходе совместных тренировок и учений.

В указанных целях организовано и осуществляется:

- реализация распоряжения капитана морского порта о порядке информирования в морском порту об угрозах совершения актов незаконного вмешательства;
- мониторинг обстановки в целях обеспечения уровня безопасности в морском порту;
- взаимодействие в целях обеспечения уровня безопасности с территориальными подразделениями федеральных органов исполнительной власти и местного самоуправления, с подразделениями Пограничного управления ФСБ России по Республике Крым, постом ФТС России, Крымским ЛУ МВД России на транс-

порте, ГИМС МЧС России по Республике Крым;

- взаимодействие в целях обеспечения транспортной безопасности акватории морского порта Евпатория с Черноморским флотом, территориальными органами ФСБ РФ, МВД РФ, органами местного самоуправления, субъектами транспортной инфраструктуры, в том числе по предотвращению, прекращению незаконного нахождения и передвижения морских и иных судов в акватории морского порта Евпатория;
- взаимодействие между службой капитана морского порта Евпатория, Черноморским флотом, Службой в г. Севастополе ПУ ФСБ России по РК, кпп «Евпатория» отряда пограничного контроля «Симферополь» ПУ ФСБ России по РК, Евпаторийским таможенным постом Крымской таможни ФТС России, Крымским ЛУ МВД России на транспорте в целях обеспечения безопасности плавания и стоянки кораблей и судов на акватории морского порта Евпатория.

В 2019 году в морском порту Евпатория, в рамках реализации Федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года», завершена работа по установке специализированного оборудования по оснащению акватории морского порта Евпатория инженерно-техническими

средствами обеспечения транспортной безопасности (ИТСОТБ).

Введенное в эксплуатацию оборудование ИТСОТБ обеспечивает эффективный контроль обстановки в акватории морского порта Евпатория и на подходах к нему.

В целях предупреждения и ликвидации возможных последствий чрезвычайных ситуаций в морском порту:

- реализуются организационно-распорядительные документы по контролю за состоянием готовности сил и средств аварийно-спасательных формирований;
- организовано и обеспечивается взаимодействие с силами муниципальных подразделений МЧС в г. Евпатория и пгт. Черноморское по обмену оперативной информацией, обеспечению противопожарного режима и готовности к ликвидации ЧС, включая обеспечение готовности сил и средств к ликвидации пожаров на судах и ликвидации возможных разливов нефти и нефтепродуктов на акватории морского порта.

В морском порту Евпатория с субъектами, осуществляющими деятельность в морском порту Евпатория, проводится разъяснительная работа по осуществлению деятельности в рамках природоохранного законодательства Российской Федерации, осуществляется регулярный сбор информации о принятых мерах по обеспечению

экологической безопасности субъектами транспортной инфраструктуры, контроль за мероприятиями по предотвращению загрязнения акватории морского порта отходами производства и потребления, сточными и нефтесодержащими водами, и другими вредными веществами.

Ежедневно осуществляется сбор информации об изменениях навигационной обстановки.

В морском порту Евпатория 28 гидротехнических сооружений (далее - ГТС) из них 17 освидетельствованы и имеют эксплуатационные документы. Ведется контроль за соблюдением со стороны хозяйствующих субъектов требований безопасности ГТС, в том числе выведенных из эксплуатации или не получивших разрешительных документов на них.

В период подготовки к летней навигации и к осенне-зимнему периоду службой капитана морского порта Евпатория осуществляется визуальный осмотр всех ГТС с составлением актов визуального осмотра состояния гидротехнических сооружений. Акты направляются в хозяйствующие субъекты морского порта Евпатория для уведомления и дальнейшего устранения замечаний.

Осуществляется контроль за гидрографическими и ремонтными дноуглубительными работами у причалов морского порта Евпатория.





## Памяти капитана Ерыгина Владимира Владимировича...

*Памяти капитана Владимира Владимировича Ерыгина... 13 июня 2020 года ушел из жизни руководитель ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» Владимир Владимирович Ерыгин, один из самых активных и многолетних участников работы морской коллегии, награжденный в 2018 году почетным знаком «За заслуги» Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации.*

Человека всегда тянуло к морю, ему посвящали свои произведения писатели, поэты и художники. Оно настраивает на романтический лад, оно вызывает бурю мыслей, оно ласково и в тоже время опасно. Но что такое море по настоящему знают только моряки, посвятившие жизнь флоту и получившие взамен трудную и интересную судьбу.

Те, кто становятся моряками, остаются навсегда преданными своему делу, как, например, Владимир Владимирович Ерыгин. Моряки учатся не замечать расстояния, это их профессиональная черта. Так, Владимир Ерыгин родился в 1955 году в городе Петропавловске-Камчатском, а высшее образование получил на другом краю нашей Родины – в Новороссийском высшем инженерном морском училище, которое с отличием окончил в 1984 году по специальности «Судовождение

на морских путях». Трудовую деятельность начал в должности штурмана малого плавания в Камчатском морском пароходстве, где успешно прошел путь от третьего помощника до капитана теплохода. В 1997 году был назначен заместителем капитана порта Новороссийск, в 2004 году возглавил Морскую администрацию порта.

Владимир Владимирович всегда отличался высоким профессионализмом, чувством личной ответственности, умением грамотно управлять производством. Под его руководством разработана и успешно внедрена система управления, регулирования и контроля безопасности судоходства и порядка в порту Новороссийск.

Деятельность Владимира Владимировича по организации и обеспечению экологической безопасности мореплавания оценивается как лучшая

в Российских портах, что способствует развитию в черте крупнейшего порта курортных комплексов Геленджик, Кабардинка, Анапа.

За период работы капитаном порта и при его личном участии было проведено 60 поисково-спасательных операций, оказана помощь более 400 терпящим бедствие на море людям. Высочайший профессионализм и самообладание позволили 26-27 января 2006 года провести аварийно-спасательную операцию на сирийском судне «Файсал». В условиях штормовой погоды, при отрицательных температурах воздуха были спасены все 12 членов экипажа, успешно ликвидирован пожар, проведены буксировка и швартовка судна к причалу.

Почетный гражданин города-героя Новороссийска, почетный работник морского флота, почетный работник



транспорта России, заслуженный работник транспорта Кубани, Владимир Владимирович более 40 лет своей жизни посвятил морской отрасли.

Особое значение его опыт и профессиональный авторитет был восстановлен в должности руководителя ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» и заместителя председателя Экспертного Совета капитанов

морских портов, члена Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта.

В 2005 году успешно защитил кандидатскую диссертацию по теме: «Радиоэлектронные средства обеспечения безопасности швартовки крупнотоннажных судов в задаче снижения роли человеческого фактора (на примере систем безопасности мореплава-



ния в регионе порта Новороссийск)», присвоена ученая степень кандидата технических наук.

С 2008 года по январь 2014 года – в должности капитана морского порта Новороссийск, с января – в результате осуществления реформы Министерства транспорта РФ в сфере формирования администраций морских портов по бассейновому признаку – назначен



руководителем Федерального государственного бюджетного учреждения «Администрация морских портов Черного моря» (с головным учреждением в морском порту Новороссийск и филиалами в 10 морских портах Черного моря: Сочи, Туапсе, Геленджик, Анапа, Тамань, Керчь, Феодосия, Ялта, Севастополь и Евпатория).

Жителями города Новороссийск был избран Депутатом городской Думы IV и V созывов. В составе городской Думы выполнял обязанности председателя комитета Думы по транспорту и связи, заместителя председателя комитета, члена комиссии по безопасности на транспорте и дорожного движения.

Владимир Владимирович лично взаимодействовал, оказывал благотворительную и финансовую помощь в работе общественных организаций: Совета ветеранов войны и труда, малолетних узников концентрационных лагерей, общества инвалидов, общества слабослышащих и слабослышащих, группы блокадников Ленинграда, детских и юношеских спортивных организаций, национальных обществ. С 2004 года Владимир Владимирович лично взял под свою опеку и оказывал шефскую помощь центру детского творчества по месту жительства «Радуга». Ежегодно в течение многих лет в морском культурном центре Новороссийска за счет благотворительных средств Владимира Владимировича организовывались и проводились новогодние елки с вручением сладких подарков для детей с ограниченными возможностями здоровья, детей из многодетных и малообеспеченных семей. Более 120 детей каждый год принимали участие в новогодних праздниках.

На протяжении многих лет воз-



главлял Государственную экзаменационную комиссию факультета эксплуатации водного транспорта и судовождения ГМУ им. Адмирала Ф.Ф. Ушакова.

За плодотворный труд и достигнутые успехи Владимир Владимирович отмечен государственными, правительственными, отраслевыми и краевыми наградами: медалью - ордена «За заслуги перед Отечеством» I степени, медалью - ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, благодарностью Президента РФ, медалью «За усердие и доблесть» II степени, медалью «За безупречный труд и отличие» III степени, медалью «За заслуги в развитии транспортного комплекса России», медалью «За отличие в морской деятельности», благодарственным письмом Министра транспорта РФ, Почётной грамотой Министерства транспорта РФ, Благо-

дарностью главы администрации (губернатора) Краснодарского края. Удостоен звания – «Почётный работник морского флота», «Почётный работник транспорта России», «Заслуженный работник транспорта Кубани».

За проявленное личное мужество в период ликвидации стихийного бедствия в городе Новороссийске, Указом Президента РФ награжден Медалью «За спасение погибавших».

Принимая активное участие в выполнении решений морской коллегии, дважды достойно обеспечивал проведение её совещаний в городе Новороссийск. В 2014 и в 2016 годах успешно организовал деятельность всех межведомственных служб при проведении Черноморской регаты больших парусников под патронажем Президента РФ. Он всегда был там, где требовались высокий профессионализм, бескорыстная помощь людям и незамедлительное принятие принципиального решения.

Владимир Владимирович дал путевку в жизнь многим, кто решил связать свою профессиональную деятельность с морем, принимал активное участие в общественной жизни города Новороссийск, занимался благотворительностью, уделял особое внимание патриотическому воспитанию молодежи, участвовал в образовательной деятельности морских учебных заведений города.

**Память о Владимире Владимировиче навсегда останется в сердцах многих людей, кто работал или был просто знаком с этим высококлассным профессионалом, принципиальным, ответственным, добросердечным и надежным человеком, с настоящим капитаном, патриотом своего города и своей страны.**





## МОРСКИЕ СПАСАТЕЛИ ПРИШЛИ НА ПОМОЩЬ ПЕРВЫМИ

*Первой спасательной службой, которая пришла на место аварии под Норильском и смогла купировать более серьезные последствия экологической катастрофы, была Морская спасательная служба*

*Команда из двадцати спасателей Морской спасательной службы продолжала работы в районе ликвидации последствий техногенной аварии под Норильском до 1 октября. Отряд состоял из спасателей Се-верного, Балтийского, Азово-Черноморского и Каспийского филиалов Морской спасательной службы.*

29 мая этого года в результате повреждения топливного резервуара возникла угроза экологической катастрофы, разлилось более 21 тысячи тонн дизельного топлива, значительная часть которого оказалась в реке Амбарная с угрозой попасть в ледниковое озеро Пясино, а затем и в Карское море. Авария таких масштабов впервые произошла в Арктической зоне России. Четыре месяца отряд спасателей Морской спасательной службы ликвидировал последствия аварии, которая произошла на ТЭЦ-3 под Норильском.

Первыми из профессиональных спасательных организаций к месту катастрофы прибыла команда Морской спасательной службы, к руководству которой обратилась компания «Норникель». Как признает исполняющий обязанности руководителя Морспасслужбы Андрей Викторович Хаустов, решение об отправке спасателей к месту аварии было принято практически

без раздумий. Все понимали, помощь в ликвидации последствий техногенной катастрофы такого масштаба необходима оперативная и профессиональная. Были мобилизованы специалисты, имеющие опыт ликвидации десятков аварий разлива нефтепродуктов на море и в прибрежных районах.

Главная угроза экологии арктического региона была связана с распространением большого объема разлитого дизтоплива вниз по течению реки Амбарная с поступательным загрязнением все новых природных водоемов, озер и их прибрежных территорий. Аварийно-спасательная партия ФГБУ «Морспасслужбы», прибыв на место аварии уже через несколько часов после получения сигнала, столкнулась со стремительным распространением нефтепродуктов по руслу реки Амбарная. За короткий промежуток времени ликвидаторы развернули оборудование и приступили к работе. До места, где река разделялась на несколько рука-

вов и впадала в озеро Пясино, всего несколько сот метров.

С собой спасатели привезли специальное оборудование для ведения работ. Это боны для локализации загрязнений, скиммерные системы, препараты для сорбирования нефтепродуктов, сорбирующие полотнца, надувные и каркасные емкости для сбора нефтепродуктов. Словом, все то, что могло пригодиться в первые дни и поместиться в чартерный рейс гражданского самолета.

Опираясь на огромный опыт в ликвидации подобных аварий и интуицию, руководством отряда морских спасателей были определены наиболее, как подтвердила дальнейшая операция, эффективные места установки заградительных боновых ордоров, к постановке которых спасатели приступили незамедлительно.

Основные спасательные средства и оборудование были еще на подходе. Имеющиеся защитные средства в



связи с сильнейшей загазованностью быстро выходили из строя. Холодная вода, низкая температура воздуха затрудняли действия спасателей, которым в отдельных местах приходилось работать по пояс в воде. Но в первые же дни из поселка Мыс Каменный вертолетом были дополнительно переброшены емкости для сбора нефтепродуктов и боновые заграждения с увеличенной высотой стенки. Эти боновые заграждения были установлены в устье реки Амбарная, как страхующий рубеж от возможного попадания разлитого дизельного топлива в озеро Пясино.

Первые боновые ордора были выставлены уже через час после прибытия отряда. К исходу второй ночи поставлены семь заградительных ордоров с обеих сторон нефтяного пятна, выгружено прибывшее оборудование, развернута нефтесборная система и начат сбор нефтепродуктов в береговые емкости. Оперативная постановка боновых заграждений, по оценке экспертов, предотвратила распространение нефтепродуктов по рекам и озерам региона. Главной сложностью для спасателей стали особенности места аварии – труднопроходимая болотистая местность, мерзлая земля. Подъ-

ездных путей нет вовсе. Подобраться к любой точке, где работали ликвидаторы, можно только на вездеходе или на вертолете. Все оборудование приходилось переносить без использования спецтехники. Минимальный вес одной нефтесборной системы – 120 кг, максимальный – до трехсот.

До 7 июня спасатели ФГБУ «Морспасслужба» совместно с местными спасателями сдерживали нефтепродукты в секторе русла реки Амбарная и производили его ликвидацию до подхода основных сил.

К основной фазе сбора разлитого дизтоплива присоединились спасатели компаний «Газпромнефть», «Транснефть Сибирь» и МЧС. С каждым днем количество собранного топлива нарастало в геометрической прогрессии. И, если в первые дни спасатели собирали с поверхности воды практически чистое топливо, то впоследствии ликвидаторы стали собирать все более обводненную нефтеводяную эмульсию. Толщина радужной пленки на реке Амбарная уменьшалась с каждым днем. Весь участок реки Амбарная был разбит на сектора. За каждым сектором координирующий всю работу спасателей оперативный штаб закрепил отряд.



Из-за агрессивной среды, в которой действовали спасатели, и для максимальной производительности их деятельности, работа шла круглосуточно сначала в три, а затем в две смены. Полярный день позволял действовать и ночью. Чтобы не причинить вред здоровью специалистов, проводилась периодическая ротация. Кроме того, руководством Морской спасательной службы было принято решение увеличить отряд спасателей. К спасателям из Мурманска и Санкт-Петербурга прибыли специалисты из Каспийского и Азово-Черноморского филиалов Морспасслужбы.

За все время операции спасатели Морской спасательной службы выставили тысячи метров боновых заградений, собрали более 9 тысяч кубометров нефтеводяной смеси. Общее количество, собранное всеми ликвидаторами, составляет более 34 тысяч кубометров нефтепродуктов.

Действия специалистов Морской спасательной службы были отмечены в докладе Президенту Российской Федерации Владимиру Путину министром РФ по делам ГО, ЧС и ликвидации последствий стихийных бедствий Евгения Зиничева и владельца компании «Норникель» Владимира Потанина. Министр отметил, что первыми на помощь в ликвидации аварии откликнулась ФГБУ «Морская спасательная служба», подведомственное предприятие Росморречфлота, высоко оценив работу специалистов учреждения, заметив при этом, что спасатели Морспасслужбы действуют профессионально. По сути, Морская спасательная служба стала единственной спасательной службой максимально оперативно откликнувшейся на события под Норильском.

За профессионализм и самоотверженность в действиях по ликвидации аварии под Норильском группа спасателей Морспасслужбы представлена к государственным и ведомственным наградам.

Редакция М. П.



## Защита морской среды как один из важнейших аспектов развития электронной навигации

Согласно ИМО, Электронная Навигация (e-Навигация / e-Navigation) это гармонизированный сбор, обработка, интеграция, обмен, представление и анализ морской информации на борту и на берегу с помощью электронных средств для улучшения навигации от «причала до причала» и связанных с ними услуг для обеспечения безопасности на море и защиты морской среды.

Обеспечение безопасности мореплавания и защита морской среды являются «краеугольным камнем», целью создания кластера электронной навигации в морской индустрии. При этом, если проработка решений, нацеленных на безопасность мореплавания, являются аксиомой и данные решения активно внедряются, то для решений по защите окружающей среды, как правило применяются «консервативные» методы косвенной оценки рисков малой вероятности наступления события природной или техногенной катастрофы. Бытует распространённое мнение, что если улучшить безопасность навигации, то это автоматически приведет к минимизации рисков катастроф. Данное мнение справедливо, с поправкой на то, что не существует идеальных систем (решений) и любую проблему можно эффективно решить только комплексными методами. Тем

не менее, мировой опыт по созданию прототипов платформ e-Навигации, показывает, что создание систем, нацеленных на защиту морской среды, как правило, финансируется по остаточному принципу и потенциал внедрения решений по защите морской среды остается недооцененным.

Одной из перспективных систем по защите морской среды является радарная подсистема детектирования нефтяных пятен, как инструмента поддержки принятия решений.

В дополнение к международной Конвенции СОЛАС-74, Рио-де-Жанейрской декларации по окружающей среде и развитию 1992, предусматривает Защиту океанов и всех видов морей, включая замкнутые и полузакмнутые моря, и прибрежных районов и охрана, рациональное использование и освоение их живых ресурсов. Данные документы были ра-

тифицированы международным морским сообществом и нашли отражения в ряде национальных подзаконных актов и Россия в этом отношении в числе лидеров. Однако законодательство само по себе не является гарантией исполнения тех или иных обязательств. Любое государство прежде всего руководствуется экономической целесообразностью. Повышение безопасности мореплавания на прямую коррелируется с экономической эффективностью порта, чем и обусловлено стремительное технологическое развитие систем управления морскими грузопотоками и связанных с ними портовых информационно-логистических систем. В то время как системы, нацеленные непосредственно на защиту морской среды, как правило ограничены инструментарием по Ликвидации Аварийных Разливов Нетеплопродуктов (ЛАРН).

На сегодня 7 из 10 крупнейших пор-



тов мира находятся в Китае. В трех из них нам удалось установить российские Системы Управления Движением Судов (СУДС), это порты Тяньцзинь, Циндао и Шеньжень. По структуре управления безопасностью мореплавания, Китай очень напоминает Российскую Федерацию. Все порты Китая, как и России имеют СУДС, ГМССБ, СКЦ и схожее техническое оснащение. Однако в последние несколько лет, Китай столкнулся с невероятно высокой плотностью судоходства (в вышеобозначенных портах плотность движения одновременно зачастую превышает тысячу судов), что повлекло за собой увеличение рисков чрезвычайных ситуаций. Данная ситуация подтолкнула китайские власти к более активному внедрению систем мониторинга нефтеразливов в режиме реального времени, с целью раннего оповещения и немедленного реагирования в случае чрезвычайной ситуации.

Существует множество различных систем защиты морской среды. Одни из основных технических средств ЛАРН применяемых сегодня это нефтемоторосборщики, бонопостановщики и т.д. С точки зрения мониторинга российской спутниковая мониторинговая СКАНЕКС одна из продвинутых в мире, однако ряд технологических ограничений (дискретность обработки и предоставления данных) не позволяют оперативно реагировать на чрезвычайную ситуацию.

Подразделение Голландского Научно-исследовательского Института Прикладных Наук (TNO) были в числе «пионеров» по применению радарной обработки для изучения свойств морских волн и извлечения полезной информации, включая о загрязнении водной поверхности, из отражений

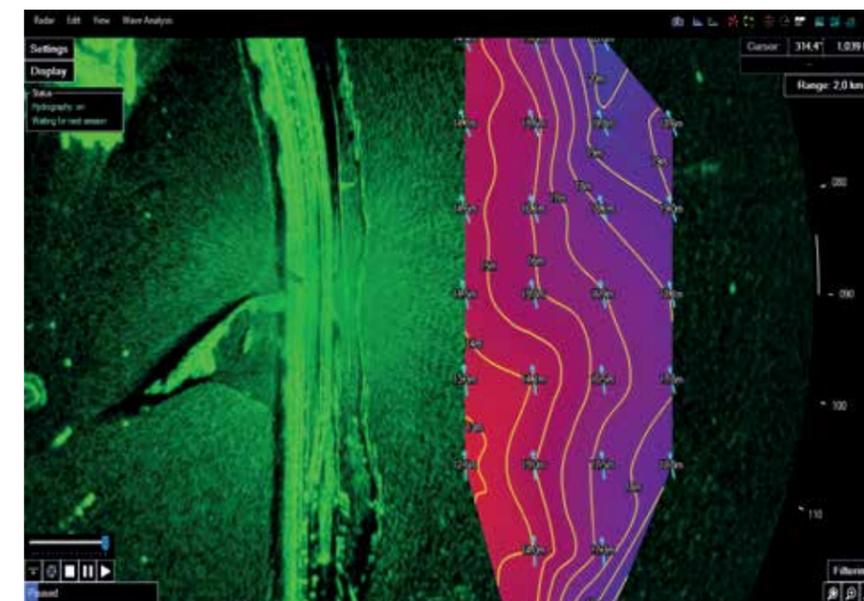
радиолокационного сигнала от волн (ранее отфильтрованных как помехи). На сегодняшний день, все представленные на рынке радиолокационные системы мониторинга нефтеразливов являются «последователями» голландцев.

Программно-аппаратный комплекс (ПАК) «S2S» представляет собой «симбиоз» технологий обработки радиолокационных сигналов методом квазикогерентного анализа (Россия) и спектрографического анализа формирования капиллярных и гравитационных волн водной акватории (Голландия).

Зона действия ПАК «S2S» составляет от 2 до 20 морских миль в зависимости от высоты установки радиолокационного сенсора и погодных условий (высоты волнения и интенсивности

осадков). ПАК «S2S» предназначен для установки как стационарно (на берегу, причалах, платформах, мостах и т.п.) так и на мобильных объектах (вспомогательный флот, плавсредства и т.п.). Функциональность ПАК включает в себя:

1. Онлайн картография акватории
  - 1.1. Изобаты (контуры рельефа дна)
  - 1.2. Контуры береговой линии (с учетом приливов/отливов)
  - 1.3. Мониторинг изменений рельефа дна под действием течений, штормов и т.п. (перемещение банок и объектов инфраструктуры)
2. Онлайн карта течений акватории
  - 2.1. Направления
  - 2.2. Скорость





- 2.3. Вихревые потоки, контуры потоков пресной и слоеной воды
- 3. Онлайн карта волн акватории
  - 3.1. Направления
  - 3.2. Длина
  - 3.3. Период
  - 3.4. Высота
  - 3.5. Скорость
- 4. Автоматическая калибровка данных пунктов 1-3 выше по гидрометеобуям
- 5. Онлайн карта ледовой обстановки акватории

- 5.1. Мониторинг наличия льдин и торосов
- 5.2. Определение трещин в ледовом покрытии акватории
- 5.3. Определение направления и скорости дрейфа ледового покрытия акватории
- 6. Онлайн мониторинг загрязнения акватории нефтепродуктами
  - 6.1. Обнаружением нефтяных пятен
  - 6.2. Автоматическая генерация тревог о потенциально обнаруженном

- загрязнению экватории
- 6.3. Оценка площади и протяженности границ загрязнения (необходимая длина боновых заграждений)
- 6.4. Мониторинг дрейфа и распространения загрязненного участка акватории (полигона)
- 6.5. Прогнозирование дрейфа и распространения полигона за пределами покрытия радара.
- 6.6. Определение предполагаемого источника загрязнений
- 7. Домен безопасности объектов



инфраструктуры акватории

7.1. Мониторинг позиционирования и дрейфа Средств Навигационного Ограждения (СНО) акватории

7.2. Определение мелких дрейфующих и высокоскоростных объектов в акватории с низким ЭПР (объекты «не видимые» радаром СУДС, т.к. обнаружение объектов происходит методом анализа возмущения водной поверхности)

7.3. Регистрация всех вышеперечисленных данных

8. Интеграция с внешними системами и службами обеспечивающими навигационную безопасность мореплавания в акватории (СУДС, СКЦ и прочие).

8.1. Экспорт обработанных данных в форматах с геопривязкой и «сырого» радарного видео

9. Вспомогательное средство навигации судна

9.1. Онлайн карты волн и течений (п. 2 и 3 выше) для оптимизации маршрута и экономии топлива

9.2. Онлайн картография с учетом отлива\прилива и пр (п. 1 выше)

9.3. Прокладка оптимального маршрута в условиях ледовой обстановки (п. 5 выше)

9.4. Эффективное участие в аварийно-спасательных операциях и Ликвидации Аварийных Разливов Нефти (ЛАРН).

Уникальность ПАК состоит в возможности его использования на всех стадиях осуществления строительства и эксплуатации порта:

а) Предпроектные изыскания и проектирование объектов портовой инфраструктуры (гидротехнические и причальные сооружения, мосты, планирование якорных стоянок и т.п.) - ПАК «S2S» позволяет в разы снизить затраты на промеры фарватеров, компилирования профиля дна и моделирование течений акваторий, что в свою очередь позволит в значительной степени повысить точность оценки (расчет) применения инертных материалов, объемов общестроительных работ и капитальных вложений.

б) Строительство - ПАК «S2S» позволит мониторить объемы выполненных подводных работ в режиме реального времени, (дноуглубительные работы, расчистка фарватера) корректировать проект гидротехнических сооружений, (дамбы, насыпи) в том числе с учетом изменений течений и наносных процессов акватории в результате строительства объектов инфраструктуры, мониторинг экологического состояния (отсутствие загрязнений нефтепродуктами) акватории. Онлайн картография и гидро-метеорологическая информация позволит оптимизировать график строительных

работ и обеспечить сбор статистических данных состояния акватории необходимых для последующей эксплуатации, а так же осуществлять экономии инертных материалов и времени выполнения общестроительных работ (минимизировать вынужденные простои по причине неблагоприятных прогнозов погоды).

Эксплуатация - ПАК «S2S» позволит мониторить состояние фарватеров, изменения рельефа дна, течения, приливы, волнения и прочие особенности акватории для своевременного принятия решений касательно организации дноуглубительных работ, укреплении гидротехнических сооружений и обеспечения бесперебойной работы порта и объектов инфраструктуры. Онлайн картография и гидро-метео информация позволит в значительной степени повысить уровень безопасности мореплавания в акватории и постоянно оптимизировать бизнес процессы. Кроме



того, ПАК является бесценным инструментом в случае проведения аварийно-спасательных работ и ликвидации аварийных разливов нефти

Потенциал внедрения данных систем дает возможность дооборудования нефтемусоросборщиков (НМС) системой радиолокационного мониторинга нефтяных пятен и разливов, что позволит качественно улучшить функциональные характеристики НМС, а именно:

- увеличить коэффициент технической готовности НМС - реализовать функцию автоматического обнаружения нефтяных пятен / разливов в режиме реального времени и минимизировать риск влияния человеческого фактора / ошибки
- расширить Горизонт Мониторинга (ГМ) водной поверхности до 3-5

морских миль (в зависимости от высоты волны, выше волна - дальше видно) вокруг НМС (имеющиеся технические средства ограничены радиусом визуального контроля, т.е. прямой видимостью до объекта / пятна разлива)

- осуществлять мониторинг распространения/ дрейфа загрязненного участка акватории (полигона), включая оценку площади и протяженности границ загрязнения, оптимальной позиции постановки боновых заграждений и необходимой длины

- прогнозировать распространения/ дрейфа полигона за пределами зоны видимости (покрытия) радара и определение предполагаемого источника загрязнений

- увеличить скорость ликвидации аварийных разливов нефти - радарная система позволяет осуществлять ликвидацию аварийных разливов нефтепродуктов круглосуточно, включая в условиях ограничен-

ной видимости, и в любых погодных условиях (будет ограничено только пределами мореходности НМС).

Таким образом, уникальное техническое вооружение НМС, позволит значительно расширить возможности применения НМС, не только для обеспечения бункеровочных операций, но и в качестве технологического инструментария снижения риска потенциальных загрязнений нефтепродуктами наиболее загруженных (уязвимых) участков судоходных путей, а также качественно повысить эффективность аварийно-спасательных операций.

*Юрий Ишутин,  
Эксперт по реализации инфраструктурных проектов в области безопасности мореплавания*



## «Музей мирового океана» - 30 лет в строю

*С недавних пор центр ночного Калининграда стал по-особенному привлекателен. Если торопиться некуда, и есть возможность позволить себе пешую прогулку по эстакадному мосту, то ей непременно стоит воспользоваться! В качестве награды вас ждет нереальный, совершенно космический пейзаж, открывающийся с западной стороны эстакадки – чудесным образом «опустившаяся» на набережную исторического флота музея Мирового океана планета. «Небесное тело», освещаемое прожекторами музейных судов, завораживает и озадачивает одновременно: откуда оно здесь? Какие силы заставили нарушить привычный жизненный цикл и сойти с орбиты гигантский утопающий в атмосферных завихрениях шар? И что же кроется дальше – там за исчезающими в полумраке ночи шпилями и мачтами удивительных кораблей?*

Впрочем, коренные жители города, хоть и восхищаются увиденной картинкой, но особого удивления не выказывают – уж они-то знают наверняка, что за 30 лет этот самый молодой и динамично развивающийся морской музей России во главе с атомной леди – генеральным директором Светланой Сивковой – способен и не на такое. Удивлять и дарить впечатления – главный девиз сотрудников.

Придать новому экспозиционному зданию форму планеты – та еще фантазия известного Санкт-Петербургского архитектора Олега Романова, в 2011 году предложившего необычную оболочку для главных экспозиций музея. Но именно наша с вами планета, как

философский символ хрупкости мироздания, по замыслу художника, должна была стать финальной точкой в создании морского музея на самом краю России, удивительная летопись которого начала создаваться еще в далеком 1979-м году...

Началом создания музея можно было бы действительно считать 1979 год, когда в Калининградском областном историко-художественном музее была открыта тема научно-исследовательского судна «Витязь». В 1983 году эту работу возглавила С.Г. Сивкова, в ту пору научный сотрудник музея, а ныне генеральный директор музея Мирового океана. Планировалось, что и судно «Витязь» станет отделом этого музея.

В период перестройки судьбой «Витязя» стала заниматься общественность, в том числе и Фонд культуры СССР в лице его председателя академика Д.С. Лихачева. В 1989 году был организован «Клуб друзей музея». Невероятными, поистине героическими усилиями, С.Г. Сивковой удалось «пробить» федеральный статус нового музея, сумев доказать, что только в системе федерального подчинения у «Витязя» есть будущее. 12 апреля 1990 года постановлением Правительства РСФСР был организован музей Мирового океана. А 5 ноября 1992 года в его состав был передан из Академии наук и сам корабль науки.

Дальше – больше. В 1996 году С.Г.

Сивкова обратилась к командующему Балтийским флотом адмиралу В.Г. Егорову, а затем к командованию Военно-морского флота России с предложением сделать музейным экспонатом подводную лодку. В этот период дизельные подводные лодки 641-го проекта завершали свою боевую жизнь и утилизировались, а несколько таких лодок были проданы за границу. Дизель-электрическая подводная лодка «Б-413» проходила службу сначала на Северном, а затем на Балтийском флоте, где и была выведена из его состава. Большую помощь в доковом ремонте, проведенном на Прибалтийском судостроительном заводе «Янтарь», оказала мэрия Калининграда, которой руководил Ю.А. Савенко. 1 июля 2000 года подводная лодка была торжественно передана Балтийским флотом музею Мирового океана, а на следующий день открыта для посетителей.

В 1990-е годы была расформирована знаменитая «звездная флотилия», которая обеспечивала в Мировом океане связь с космическими объектами. К 2000-му году на плаву остался лишь «Космонавт Виктор Пацаев», принадлежавший Роскосмосу. Руководство Роскосмоса вышло с предложением к администрации музея и мэрии Калининграда ошвартовать судно на Набережной исторического флота, чтобы при этом оно продолжало свою работу. Часть судовых помещений была передана музею, и 23 апреля 2001 года на его борту была открыта экспозиция,



посвященная исследованию Мирового океана из космоса. Огромную роль в создании музея на борту судна сыграл летчик-космонавт, дважды Герой Советского Союза А.А. Леонов.

До 2017 года судно исправно осуществляло приём и анализ телеметрических данных, обеспечивая радиосвязь между космическими аппаратами и центром управления полётами, после чего было выведено из эксплуатации. Сегодня «Пацаев» – единственное судно на набережной, которое не принадлежит музею, и судьба которого сегодня, к сожалению,

до конца не определена. Возникшая у ветеранов космического флота идея создания на его борту филиала военно-патриотического парка «Патриот» находит понимание и поддержку во всех высших эшелонах власти, но пока, увы, только на словах. В 2019 году ушел из жизни дважды герой советского Союза летчик-космонавт Алексей Архипович Леонов, друг музея и инициатор сохранения судна. В память о плееде первых космонавтов музей продолжит борьбу за уникальное судно.

Непросто складывалась судьба легендарного ледокола «Красин», ош-



варованного в Санкт-Петербурге. В 1992 году судно получило статус памятника федерального значения, что спасло его от разборки на металлолом. Но руководство ледокола, имея скромное финансирование муниципального предприятия, продолжало вкладывать деньги в подготовку судна к выходу в море, надеясь, что заходя в иностранные порты и проводя на нем экскурсии, сможет сделать его чуть ли не окупаемым. К сожалению, остальные вопросы не решались, на судне действовала лишь небольшая историческая выставка. Руководство города обратилось в различные министерства и ведомства с предложением взять на баланс легендарный корабль, но только Министерство культуры России выразило заинтересованность в его сохранении. В 2004 году было принято решение, что ледокол «Красин» станет филиалом музея Мирового океана.

В августе 2016 года в столице русского севера - городе Архангельске - состоялась общероссийская акция «Гудок «Красину», посвященная участию ледокола в проводке первых полярных конвоев. А в марте 2017 года в Санкт-Петербурге прошли торжества, посвященные 100-летию юбилею с момента подъема Военно-морского флага России на ледоколе. В 2018 году поистине международный размах приобрели торжества, посвященные 90-летию спасения экипажем ледокола итальянской экспедиции под руководством Умберто Нобиле.

К середине 2000-х годов сложилась парадоксальная ситуация: в центре Калининграда были ошвартованы суда разных портов приписки, не связанные напрямую с самим городом. НИС «Витязь» базировалось на Дальнем Востоке, и на его корме до сих пор можно увидеть наименование порта припи-



ски: Владивосток. Подводная лодка «Б-413» служила на Северном флоте, имея базу в Полярном. НИС «Космонавт Виктор Пацаев» выходил в свои экспедиции из Ленинграда. Ледокол «Красин» так и остался в городе на Неве. И если говорить о калининградском судне, то это, конечно, средний рыболовный траулер. Именно на СРТ в конце 1940-х годов наши рыбаки впервые вышли в открытый океан, осваивая новые районы промысла. На судах этого типа формировалась знаменитая калининградская рыболовецкая школа, что позволило в лучшие годы давать до 11 % рыбных уловов всей страны. Такие суда очень непросто сохранять для истории - ведь они работают на износ, поэтому в мире музейных «рыбаков» очень немного. К счастью, в Калининградском морском рыбном порту еще оставался «СРТ-129», единственное сохранившееся

в северо-западном регионе России рыболовное судно такого типа. После долгих согласований, «СРТ-129» в 2007 году был передан портом музею Мирового океана, а 11 апреля 2009 года в народный праздник «День селедки» на судне была открыта экспозиция, и оно приняло первых посетителей.

Более 3-х лет музей не имел своего дома, арендуя помещения в разных концах города, а «Витязь» стоял на заводе «Янтарь». Однако это были самые романтические годы, когда все было полно энтузиазма: казалось, что выполнимы самые невероятные и смелые планы. И вот, наконец, переезд в свой первый дом - в здание довоенной постройки на набережной Преголи, где еще шли ремонтные и отделочные работы. Пусть маленький, но зато свой, первый, поэтому самый любимый. А там, где сейчас благоустроенная набе-



режная, территория напоминала поле сражений - ветхие строения предыдущих хозяев ничего, кроме ужаса, не вызывали. Это был апрель 1993 года, а мы ждали прихода «Витязя», поэтому работа кипела. И вот настал долгожданный день - 12 июля 1994 года, когда «Витязь» ошвартовался у музейного причала, территория была приведена в порядок, а в здании открылась выставка «Сады планеты Океан». Тогда же появился первый в городе морской аквариум. А дальше - только вперед... В 1997 году выставкой «Паруса и кринолины» открылся небольшой выставочный корпус. Пополнялась новыми экспонатами открытая территория. В 2003 году в новом здании, где расположился современный конференц-зал, аквариумы и экспозиция, посвященная природе Мирового океана, под эгидой ЮНЕСКО прошел VII Международный конгресс по истории океанографии. Калининград готовился к своему 750-летию, и мы не могли оставаться в стороне. В рекордные сроки буквально из руин был восстановлен памятник архитектуры федерального значения «Королевские ворота», ставший символом юбилея. С 2005 года в воротах работает историко-культурный центр «Великое посольство». Позже, на набережной были восстановлены портовые здания XIX века, ставшие выставочными корпусами «Морской Кенигсберг-Калининград» и «Пакгауз». В 2007 году музею был передан памятник архитектуры федерального значения «Фридрихсбургские ворота», связанный с именем Петра I. Спустя три года на его территории открылся историко-культурный центр «Корабельное воскресенье».

В 2014 году был введен в эксплуатацию военно-морской центр с выставочным павильоном «Куб воды». Сейчас в новом павильоне работают выставки, посвященные истории Военно-морского флота России. Сама же территория центра превратилась в открытую экспозицию образцов вооружения и техники. Здесь же ошвартовалась сменившая место дислокации музейная подводная лодка «Б-413», и «приземлился» гидросамолет «Бе-12». Сегодня на набережной Петра Великого сформировался целый музейный квартал со своими улицами, переулками, площадями, фонтанами, ландшафтными парками, удобными дорожками и скамейками, где любят бывать тысячи калининградцев и гостей города. «Парк науки» - с удивительными

сферическими формами и элементами малой архитектуры, научными изобретениями и окаменевшими образцами давно вымерших морских существ раскинулся как раз между белоснежным «Витязем» и новым зданием фондохранилища, построенным в 2015 году в рамках ФЦП «Культура России (2012-2018 годы)».

За 2 года на месте старого павильона «Кашалот» возвели здание, совместившее в себе современные технологии и облик старого города. Площадь административно-хозяйственного корпуса с фондохранилищем составляет 2480 квадратных метров. Сегодня здесь размещены специализированные помещения для хранения музейных коллекций, архив, библиотека и экспозиция «Глубина».





В экспозиции - коллекции барометров, измерителей течений, гидрофизических зондов, приборов и оборудования для подводных съемок, изучения глубин и оптических свойств морской воды, глубоководная техника и многое другое. Главными объектами «Глубины» стали глубоководные обитаемые аппараты, среди которых ГОА «Мир-1», а также один из самых больших в мире скелетов кашалота.

25 декабря 2015 года у музея появился еще один филиал - морской выставочный центр в Светлогорске. Здесь на 4500 квадратных метрах можно увидеть удивительную этнографическую коллекцию. Это выставка «Люди моря», представляющая произведения декоративно-прикладного искусства, предметы быта и культуры народов Юго-Восточной Азии. В общей сложности более тысячи экспонатов, собранных в Индии, Китае, на островах Индонезии в 1960-90-х годах прошлого века путешественником и исследователем Хубертом Матишеком, и переданных музею Мирового океана российским меценатом Владимиром Ивановичем Щербаковым, давним и надежным другом музея.

В год своего тридцатилетия музей подошел вплотную к воплощению сво-

ей главной мечты - завершению строительства главного экспозиционного корпуса «Планета Океан» - той самой планеты, очертания которой впечатляют жителей и гостей столицы Янтарного края.

«Планета Океан» - это вид земли из космоса. Контуры материков обозначены легко-легко. А эта облачность, которая сверху на стекле, - она научно обоснована. Зона циклонов, зона плавающих льдов и так далее. И завихрения должны быть в определенную сторону, в зависимости от вращения Земли. Да, это не просто беленьким помазали по синенькому. Это научно обоснованное расположение атмосферных явлений, характеризующее атмосферные процессы, происходящие на Земле и привязанные к географическим координатам. То есть над Сахарой не может быть циклона атлантического. Точно так же есть определенная облачность в зоне экватора, определенная облачность в Северной Европе. Это такая книга с загадками. То есть ты едешь по мосту, смотришь на этот шар и в первый раз ни о чем не задумываешься. А потом у тебя ребенок спрашивает: «А почему это так?». И ты начинаешь искать и объяснять.

Посетитель заходит внутрь здания, и

его встречает «дежурный по планете» - человек, который ориентирует, рассказывает, где какие экскурсии. И здесь же ты видишь первую коллекцию. На этом же уровне будут магазинчик, кафе, а там - спуск вниз и начало первой экспозиции, посвященной Балтийскому морю: история формирования, ледниковый период, аквариум с обитателями Балтийского моря, каюта исследователя...

Всего в «Планете Океан» будет 29 аквариумов. Каждый - это экосистема, присущая тому или иному водоему. Соленому теплему морю, пресному холодному, пресному теплему и так далее. В корпусе будут представлены все «водные» экосистемы. Самый большой аквариум - высотой 8 метров.

Здесь нет ни одного повторяющегося этажа, все этажи разной площади, разной формы и разных размеров. Принцип такой: на каждом этаже размещается тематическая экспозиция, научные сотрудники называют их Лабораториями. «Лаборатория Балтики» - то, с чего начинается путешествие, она во входной зоне. Дальше - «Зал волны» и «Лаборатория жизни» (она представляет многообразие жизни на Земле), «Лаборатория воздуха» и «Лаборатория воды» - они показывают,



как формируется атмосфера, отчего образуются волны, какие бывают волны: цунами, продольная, поперечная, рефракция. Здесь же можно будет на специальных «интерактивных игрушках» увидеть эти волны. Здесь же будет центр информационных данных: это информация о погоде в текущий момент времени. Дальше - «Лаборатория космоса» - это кинопланетарий и рассказ об исследованиях космоса, его влиянии на нашу жизнь - начиная от такой ерунды, как гороскопы, и заканчивая приливами-отливами. Следующий этаж - «Лаборатория красоты» - использование всего, что дает океан, в быту, в промышленности, в медицине, косметологии.

А на прилегающей территории разместится «Парк науки» и современная комфортная рекреационная зона.

Еще 10 лет назад музей посещало немногим более 300 тысяч человек в год. Сегодня - в два раза больше. Музей по праву считается одним из самых интересных и посещаемых комплексных морских музеев не только России, но и мира. Хотя, по глубокому убеждению Светланы Сивковой, не было бы ника-

кой набережной, никаких кораблей и уже тем более «Планеты Океан», если бы все тридцать лет музей не поддерживали друзья.

- Вообще-то музей начинался с «Клуба друзей музея», когда официального статуса музея у него еще не было. Была лишь группа энтузиастов, в которую входили ученые и школьники, студенты и военные, писатели и художники, журналисты и рабочие: именно они уже тогда начали строить музей, собирая первые экспонаты, выступая перед различными аудиториями с призывами о необходимости организации такого музея, вспоминает С.Сивкова. - В дальнейшем некоторые члены клуба стали сотрудниками музея, а многие продолжили помогать на общественных началах.

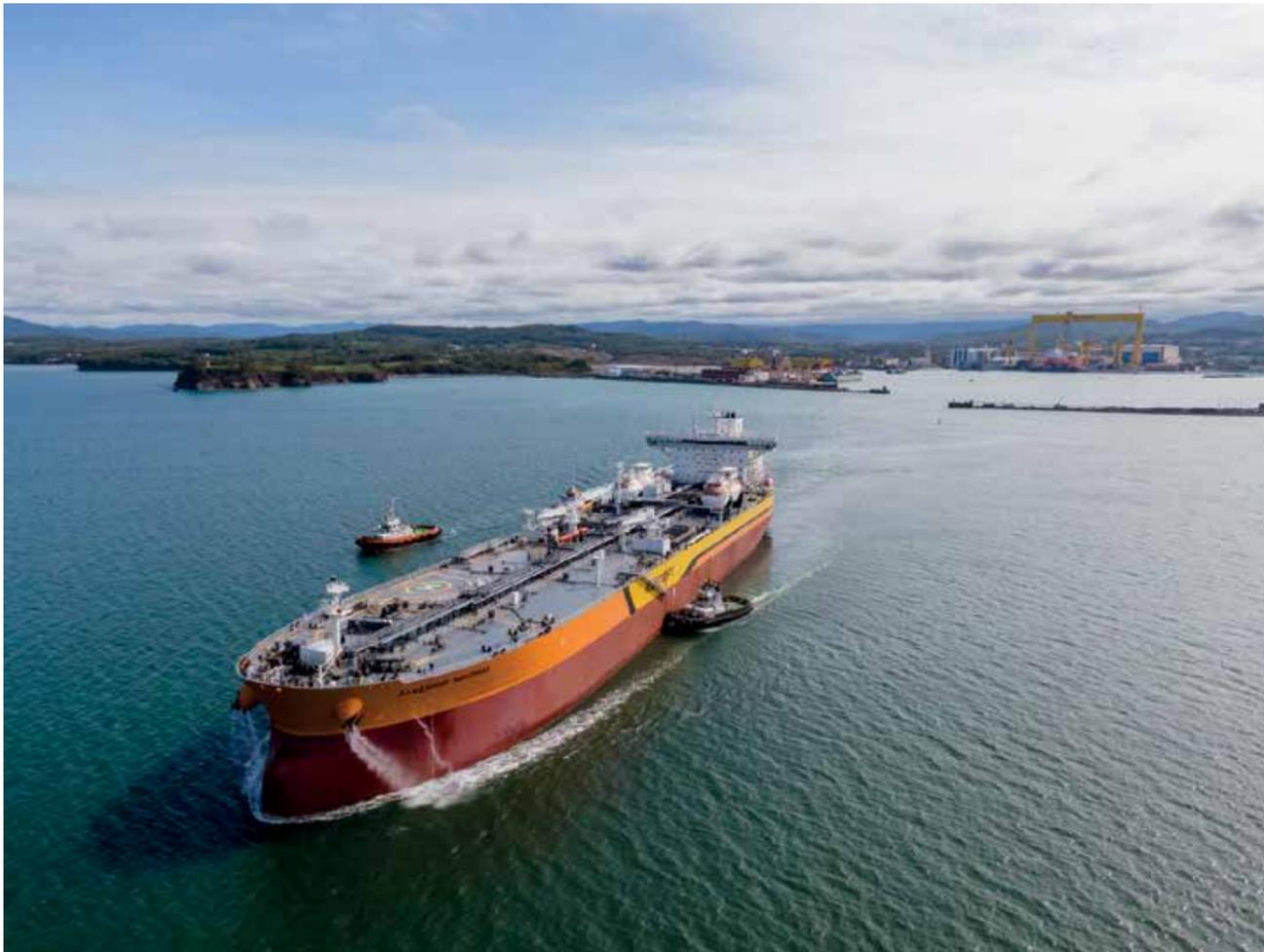
Среди самых верных друзей музея - ученые-океанологи, которые являются научными консультантами, подсказывают новые темы для выставок. Музей стал инициатором проведения международных конференций по истории отечественной океанологии и проблемам сохранения исторических судов. Его друзья - это моряки и рыба-

ки, водолазы и подводные археологи, космонавты и гидронавты, художники и фотографы, историки и краеведы, кораблестроители и просто люди, увлеченные морской историей. Его друзья работают в различных министерствах и ведомствах, и прежде всего в Министерстве культуры.

Всегда рядом с музейщиками - сотрудники средств массовой информации, которые своими яркими репортажами, статьями, фильмами «подогревают» интерес к музею, привлекая новых посетителей, нередко становясь партнерами в решении многих задач. Но самые желанные друзья - это посетители: люди самых разных возрастов и профессий - люди, влюбленные в океан!

Ну а завершился юбилейный год для музея передачей еще одного уникального объекта морского культурного наследия - маяка в поселке Заливино на берегу Куршского залива. Музейщики уверены, что пройдет совсем немного времени и его путеводный огонь как и столетия назад будет освещать дорогу рыбакам к родному причалу.





## ПЕРВЫЙ ТАНКЕР ТИПА «АФРАМАКС» ВЫШЕЛ НА ХОДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ

На Судостроительном комплексе «Звезда» начались ходовые испытания танкера «Владимир Мономах». Это головное судно серии танкеров типа «Афрамакс», ранее в России не выпускавшихся.

«Владимир Мономах» был спущен на воду в мае 2020 года с опережением контрактных сроков. Судно успешно прошло швартовые испытания, в ходе которых проводилась проверка и наладка систем и оборудования, был запущен главный двигатель танкера, проверена его работоспособность и готовность к выходу в море. После этого танкер был отшвартован от достроечной набережной, выведен из акватории верфи и своим ходом вышел в район испытаний, в ходе которых будут проверены скоростные характеристики судна и его управляемость на всех режимах работы.

По итогам ходовых испытаний будет осуществлено контрольное



вскрытие механизмов для предъявления Морскому регистру и заказчику судна – АО «Роснефтефлот», дочернему обществу НК «Роснефть», специализирующемуся на фрахтовании и портовом обеспечении, реализации судостроительных проектов и управлении морским и речным флотом.

Нефтеналивные суда типа «Афрамакс» предназначены для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов в неограниченном районе плавания. Длина танкера – 250 метров, ши-

рина – 44 метра, дедвейт – 114 тыс. тонн, скорость – 14,6 узлов, ледовый класс – ICE-1A. На судне размещена площадка для вертолета.

Судостроительный комплекс «Звезда» создается на базе Дальневосточного завода «Звезда» Консорциумом инвесторов во главе с ПАО «НК «Роснефть» по поручению Президента России. На сегодняшний день в портфеле верфи – 12 танкеров типа «Афрамакс», 10 из них – по заказу «Роснефтефлота».

«Владимир Мономах» стал первым

«Афрамаксом», построенным в России. Эти «зеленые» суда спроектированы с соблюдением высоких стандартов по экологической безопасности. Главная и вспомогательная энергетические установки могут работать как на традиционном, так и на экологически чистом топливе – сжиженном природном газе, что соответствует новым правилам по ограничению выбросов оксидов серы и парниковых газов в бассейне Балтийского и Северного морей.





# Судостроительный завод «Янтарь» – 75 лет

Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» (входит в структуру ОСК, генеральный директор Илья Самарин), образован в 1945 году после окончания Второй мировой войны на базе немецкой верфи «Шихау». За 75 лет своей истории завод «Янтарь» стал известным строителем и ремонтником современных боевых кораблей и высокоэффективных гражданских судов. Сегодня АО «ПСЗ «Янтарь» специализируется на военном и гражданском судостроении, а также судоремонте, на изготовлении металлоконструкций различного назначения из стали и легких сплавов, металлообработке и изготовлении отдельных изделий в сфере машиностроения.

Завод «Янтарь» – единственное российское судостроительное предприятие, которое расположено в юго-восточной незамерзающей части Балтики, в городе Калининграде, вблизи от крупнейших промышленных центров Европы. Это способствует тому, что корабли и суда, построенные на заводе, пополняют военный и гражданский флот в любое время года. Основная специфика «Янтаря» – корабли и суда с высокой степенью технического насыщения.

Основную долю в портфеле заказов АО «ПСЗ «Янтарь» традиционно составляют боевые корабли в рамках выполнения государственного оборонного заказа и военно-технического сотрудничества.

Строительство кораблей ВМФ, ставшее основной послевоенной специализацией завода «Янтарь», имеет давние и прочные традиции. Оборонная продукция завода хорошо известна нескольким поколениям моряков всех флотов бывшего СССР и современной России, а также ряду зарубежных стран своими надежными качественными характеристиками.

За 75 лет деятельности со стапелей завода сошло более 170 военных кораблей для отечественного и союзнических военных флотов. Завод отремонтировал более 500 кораблей ВМФ и 480 гражданских судов. Продукция военного назначения представлена на заводе следующими типами кораблей:

- Большие противолодочные корабли;
- Сторожевые корабли (фрегаты, корветы);
- Суда связи и разведки;
- Большие десантные корабли;
- Суда вспомогательного флота.

В 2008 году завод вошёл в состав АО «Объединённой судостроительной корпорации» (ОСК). В 2011 году руководство ОСК сообщило, что завод «Янтарь» занимает позицию одного из ведущих российских предприятий в строительстве боевых кораблей 2 и 3 ранга.

В мае 2015 года Министерству обороны передано океанографическое исследовательское судно «Янтарь»

проекта 22010. Это уникальное по своим возможностям судно было заложено в день 65-летия завода 8 июля 2010 года и получило название в его честь.

В 2016-2017 годы в состав ВМФ России вошли три первых сторожевых корабля проекта 11356 – «Адмирал Григорович», «Адмирал Эссен» и «Адмирал Макаров», в 2018 году флоту передан большой десантный корабль проекта 11711 «Иван Грен».

В настоящее время в постройке находятся:

- Большие десантные корабли проекта 11711;
- Фрегаты проекта 11356 для ВМС Индии

Завод активный участник военно-технического сотрудничества. Одним из самых крупных проектов, реализованных Россией по линии ВТС, стало строительство на заводе «Янтарь» серии фрегатов для ВМС Индии проекта 11356 разработки АО «Северное ПКБ». На строительстве фрегатов, которое продолжалось шесть лет, были сконцентрированы главные силы завода.

В 2012 году Заказчику были переданы два первых фрегата – «Тег» и «Tarkash», в июне 2013 года – «Trikanth». Корабли стали лучшими в своём классе в составе индийского флота. Представители командования ВМС Индии выразили большую благодарность в адрес завода, отметив высокое качество построенных фрегатов. В настоящее время фрегаты, построенные на «Янтаре»,



успешно отрабатывают боевые задачи в море. Фрегат «Tarkash» принимал участие в главном военно-морском параде в Санкт-Петербурге в 2019 году.

По итогам 2013 года завод был признан лучшим экспортёром судостроительной отрасли согласно оценке Минпромторга России. Дальнейшее развитие в сфере военно-технического сотрудничества АО «ПСЗ «Янтарь» видит в расширении сфер услуг, включающих поставки вооружения и военной техники на внешний рынок, а также послепродажное обслуживание и сервис.

Россия и Индия в ноябре 2018 года подписали контракты на поставку четырех фрегатов проекта 11356. Контракт предполагает, что два фрегата будут построены на Прибалтийском судостроительном заводе «Янтарь» к 2023, еще два будут создаваться на индийской судовой верфи Goa Shipyard Limit.

Существующий опыт и производственные мощности завода «Янтарь» позволяют предприятию строить суда следующих типов:

- Рыболовные траулеры-сейнеры;
- Буксиры;
- Паромы;
- Сухогрузы;
- Научно-исследовательские суда;
- суда снабжения и обеспечения;
- Опытные и океанографические суда.

Работа с заказчиком при строительстве судна «под ключ» включает в себя подбор и адаптацию проекта существующих авторитетных российских и иностранных ПКБ, помощь в привлечении заемного финансирования, строительство судна, постановку на учет в РМРС, гарантийное обслуживание и обучение эксплуатации. Завод «Янтарь» предлагает долговременное сотрудничество, основные принципы которого

- это использование современных технологий, повышение эффективности строительства и оптимизация затрат.

## Машиностроение и металлообработка

Машиностроительное производство и металлообработку на заводе представляет ЗАО «Машиностроительное предприятие «Янтарь» (ЗАО «МП «Янтарь»). Общая производственная площадь – 4331,5 м<sup>2</sup>. В состав ЗАО МП «Янтарь» входят специализированные участки: металлообрабатывающий, слесарно-сборочный, термический, изготовление резинотехнических и пластмассовых изделий. Машиностроительное производство имеет технические возможности и высококвалифицированный



персонал для изготовления широкого спектра оборудования как судового, так и не судового назначения:

- Валопроводы;
- Дейдвудные устройства и сальники;
- Амортизаторы;
- Подъемно-спусковые устройства;
- Гидравлические цилиндры;
- Редукторы;
- Крановые конструкции;
- Ёмкости, работающие под давлением;
- Контейнерные фитинги;
- Пресс-формы, штампы;
- Лебедки;
- Запасные части, системы и узлы в сборе различного назначения.

В распоряжении завода «Янтарь» обширный станочный парк, позволяющий выполнять высококачественную металлообработку самого широкого профиля, включая:

- Механическая обработка, сборка, спаривание валопроводов, баллеров, первев рулей длиной до 17 м, диаметром до 400 мм и массой до 20 т;
- Фрезерные, расточные, строгальные работы на изделия размерами до 5000x2000x2000 мм;
- Шлифовальные работы на деталях массой до 200 кг;
- Зубонарезные работы на шестернях с модулем 1,5-16.

ЗАО «МП «Янтарь», помимо участия в строительстве заказов АО «ПСЗ «Янтарь», сотрудничает с предприятиями Калининграда и Санкт-Петербурга.

## Изготовление металлоконструкций

Помимо строительства «под ключ» АО «ПСЗ «Янтарь» зарекомендовал себя как надежный субподрядчик по



проектам в судостроении для партнеров отрасли. Изготовление блоков, секций, надстроек, корпусов с частичным насыщением – все это производится на заводе «Янтарь» с соблюдением сроков и высоким требованиям к качеству готовой продукции. Производство металлоконструкций является одним из важнейших производственных направлений. Завод имеет богатый опыт в производстве металлоконструкций различного назначения, среди которых:

- Секции и блоки корпусов и судов;
- Крановые конструкции;
- Трубопроводы и воздухопроводы большого диаметра;
- Сосуды, работающие под давлением и другие.

#### Продукция из алюминиевых сплавов и нержавеющей стали

Строительство судов и конструкций из легких сплавов, нержавеющей стали и титана осуществляется специализированным подразделением, занятым в производстве широкого ряда изделий из этих металлов. Вся продукция изготавливается в отдельном цехе, располагающим кранами и всем необходимым оборудованием для резки, гибки и сварки металлов.

- Среди продукции из легких сплавов такие изделия, как:
- Стальные и алюминиевые корпуса до 25 м длиной и надстройки;
- Судовой такелаж, реи, мачты, шпильки, лебедки, киповые планки, клюзы, трапы, трап-сходни, крышки, двери, цистерн, и другие конструкции как из АМГ, так и из стали, в том числе нержавеющей;
- Алюминиевые лодки длиной до 6 м;
- Якоря алюминиевые и стальные сварные;
- Детали винто-рулевого комплекса

(перо руля с баллером и т.д.);

- Элементы малых архитектурных форм.

Предприятие обладает большим опытом выполнения любых видов ремонтных работ кораблей и судов и имеет для этого все необходимое оборудование и высококвалифицированные кадры. Авторитет «Янтаря» в области судоремонта привлекает заказчиков с большим объемом сложных работ. Заказчиками завода выступают как российские, так и западноевропейские судовладельцы.

#### Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» обеспечивает:

- ремонт главных и вспомогательных двигателей;
- ремонт электро- и радионавигационного оборудования;
- ремонт корпусов судов, включая замены стали набора и обшивки;
- очистку корпусов до степени SA 2,5;
- окраску эпоксидными и антиобрастающими покрытиями;
- ремонт валопроводов и гребных винтов;
- ремонт арматуры и трубопроводов;



- ремонт систем гидравлики;
- изготовление судовой мебели, отделки жилых помещений, изоляционные работы всех видов;
- проверка приборов и устройств КИ-ПиА.

В распоряжении завода находятся уникальные комплексы тестирования энергетической и движительной установки судна под нагрузкой, не требующие выхода на ходовые испытания. Предприятие накопило огромный опыт по переоборудованию, удлинению и полной конверсии судов.

#### Предприятие выполняет следующие виды работ:

- удлинение корпуса до 150 м;
- замена главного двигателя и вспомогательных дизель-генераторов, включая испытания;
- ремонт винто-рулевого комплекса, главного двигателя и якорной лебедки;
- ремонт гидравлики люковых закрытий;
- установка новых люковых крышек;
- укорочение кормы, включая переустановку оборудования;
- замена стальной наружной обшивки, набора и трубопроводов;
- полная окраска судна, включая трюма и цистерны;
- ремонт швартовых устройств, сепаратора и балластного насоса;
- изготовление новой рубки из различных сплавов (кроме пластика), ходового мостика и мачт, включая отделку внутренних помещений и установку навигационных систем;
- подъем палубы бака;
- изготовление и установка палубных кранов, шлюпочной кран-балки, включая испытания;
- ремонт и замена вышедших из строя электрооборудования, электрокабеля, электрощитов;
- реконструкция системы вентиляции жилых помещений и трюмов по разработанной РКД;
- установка новой системы водяного пожаротушения.



В 1996 году на заводе проходил доковый ремонт «Святитель Николай» (Петрозаводск) – точная копия поморской ладьи-коча. Это полностью деревянное судно было построено без единого гвоздя, без заклепок, по технологии кораблестроения 17-го века.

Завод занимался переоборудованием в плавучий музей всемирно известного научно-исследовательского судна «Витязь», судна управления космическими полетами «Космонавт Виктор Пацаев», а также подводной лодки «Б-413» проекта 641, ставших визитной карточкой города Калининграда.

Конверсионные работы проводились по заказу норвежского судовладельца на следующих заказах:

- Серия сухогрузных судов 2150 ДВТ из 5-ти единиц (реконструкция);
- Навалочное судно «Теге» 1298 ДВТ (конверсия из балкера в контейнеровоз).

Благодаря слаженной и качественной работе коллектива постоянными клиентами «Янтаря» стали Военно-морской флот, Пограничная служба ФСБ РФ. Неоднократно проводились ремонтные работы одного из крупнейших парусников в мире – четырехмачтового барка «Крузенштерн».

В планах развития предприятия намерен целый комплекс мер по преобразованию производственных мощностей, модернизации оборудования и увеличению кадрового потенциала завода.

#### «Инженер года – 2020»

Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию) провел конкурс «Инженер

года – 2020». Определены лучшие проекты, разработанные молодыми инженерами предприятия.

В конкурсе профессионального мастерства приняли участие 11 молодых инженеров из разных подразделений завода. На суд жюри было представлено 7 проектов, направленных главным образом на развитие той или иной сферы производства ПСЗ «Янтарь». Финальной частью конкурса стала публичная защита этих проектов.

По итогам рассмотрения и защиты проектов конкурсная комиссия определила три лучших работы. Третье место – «Способ и методика реализации концепции цифрового двойника на ПСЗ «Янтарь» (авторы Александр Дектярёв и Олег Уколов), второе место поделили проекты «Внедрение способов усовершенствования процесса разработки технолого-нормировочных карт с целью оптимизации подготовки производства» (Елизавета Кириченко и Эрнест Куцков) и «Расширение производственных возможностей участка плазменной разметки цеха № 24» (Михаил Бойченко и Евгений Иваненко). Первое место конкурсная комиссия решила не присуждать.

Традиция проведения конкурсов профессионального мастерства на ПСЗ «Янтарь» возобновилась в 2011 году. Ежегодно проходит несколько конкурсов среди молодых работников, в том числе – инженеров, производственных мастеров, сборщиков корпусов металлических судов, трубопроводчиков, маляров, слесарей-монтажников. Систематическая работа в этом направлении имеет целью развитие профессиональных компетенций молодых специалистов и удержание их на предприятии.

Прибалтийский судостроительный

завод «Янтарь» постоянно обновляет станочный парк. 3 ноября 2020 г. калининградская верфь объявила о проведении двух электронных аукционов на поставку оборудования.

Первая процедура касается поставки одного токарно-карусельного станка с числовым программным управлением. Проведение аукциона запланировано на 19 ноября.

В рамках второго аукциона, который должен состояться 17 ноября, корабель «Янтаря» ожидают получить автоматический гидравлический трубогибочный станок с числовым программным управлением.

Помимо поставки оборудования, победителям обоих аукционов предстоит провести монтажные, пусконаладочные работы, а также инструктаж персонала заказчика по эксплуатации и обслуживанию станков.

#### Государственный оборонный заказ

15 октября 2020 года стал важным днём для АО «ПСЗ «Янтарь» – впервые предприятие посетил заместитель министра обороны России Алексей Криворучко. В ходе визита проверено исполнение контрактов по государственному оборонному заказу, выполнение предприятием мероприятий по обеспечению жизненного цикла, построенных ранее кораблей и судов, а также возможность дополнительной загрузки предприятия.

С 30 июля по решению Совета директоров АО «ПСЗ «Янтарь» генеральным директором общества избран Илья Сергеевич Самарин.

«Наш завод – это история нашей страны, отраженная на всех этапах создания и развития судостроения России – уверен генеральный директор Илья Самарин – но, прежде всего, это наши люди – корабельщики, создающие флот России во все времена, способные надёжно строить, как современный военный флот, так и гражданские суда. Мы горды тем, что трудовые династии завода «Янтарь» десятилетиями своим трудом укрепляют позицию завода, как одного из лидеров судостроения и судоремонта страны».

Являясь одним из лучших предприятий Объединённой судостроительной корпорации, Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» стремится использовать весь свой накопленный опыт для эффективного выполнения государственной программы «Развитие судостроения на 2013-2030 годы», целью которой является повышение уровня конкурентоспособности продукции российского судостроения на внутреннем и мировом рынках.

Редакция М. П.



## Пассажирские перевозки по внутренним водным путям – возрождение отечественного флота

Перевозки людей водным транспортом существуют с глубокой древности. Они заслуженно пользуются популярностью и сегодня, а в некоторых местах являются чуть ли не единствен-

ный пассажирский терминал, способный принимать иностранные пассажирские лайнеры, на маршруте Сочи-Севастополь курсирует теплоход «Князь Владимир». Пандемия 2020 внесла

ры способен доставить пассажиров в районы, недоступные для других видов перевозки. Эта особенность особо актуальна в природоохранных зонах, таких как Байкал, где портовая инфра-

*Судостроительно-судоремонтный завод «Риф», г. Ростов-на-Дону, стал первым предприятием маломерного судостроения, подтвердившим статус российского производителя в 2019 году*

ным доступным средством перевозки. Наша страна богата судоходными реками и озерами, и в последние годы государство активно поддерживает развитие пассажирских перевозок по воде. В частности, в Санкт-Петербурге был недавно построен крупный пас-

свои коррективы в развитие круизной отрасли, однако, перспективы её дальнейшего развития налицо. Главное преимущество водного транспорта – это наиболее экономичный, экологичный, энергоэффективный и безопасный вид транспорта, кото-

структура развита плохо и применяются особые требования к экологичности используемых транспортных средств. Также водный транспорт позволяет создать уникальный туристический продукт и позволит увидеть знакомые достопримечательности по-новому, со



Проект теплохода «Дельфин»

стороны воды. Круизы дают возможность проведения туров с различными программами, с уклоном как на экскурсионную часть, так и спорт, деловые встречи, поездки-семинары и т.д.

В настоящее время возобновляются уже существующие маршруты, например, Круизы Санкт-Петербург-Москва-Волгоград-Ростов-на-Дону, Черное море, разрабатываются новые,

например, маршрут Владивосток-Петропавловск-Камчатский. Эти круизы интересны не только соотечественникам, но и иностранным туристам.

Водный туризм актуален для прибрежных городов, поскольку создаёт возможности для их развития, модернизации инфраструктуры, организации новых рабочих мест, роста занятости и благосостояния населения.

Еще одним важным фактором, влияющим на рост экономики, является политика импортозамещения, принятая Правительством Российской Федерации. Большое внимание уделяется возобновлению судостроения на отечественных верфях и строительству нового флота взамен устаревшего. По различным оценкам, в настоящее время на акваториях



Интерьер пассажирского теплохода Дельфин



Катер «Риф 145»

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

Тем не менее, к новому флоту

предъявляются четкие требования по его соответствию международным аналогам и использованию российских комплектующих при строительстве, для поддержания отечественной

несырьевой промышленности. Все требования регламентируются Постановлением Правительства №719, которое постоянно дорабатывается. Статус российского производи-



Катер «Риф 160»



Катер «Риф 190»

теля подтверждает Министерство Промышленности и Торговли РФ.

В частности, Судостроительно-судоремонтный завод «Риф», г. Ростов-на-Дону, стал первым предприятием маломерного судостроения, подтвердившим статус российского производителя в 2019 году. Завод занимается как маломерным так и крупным судостроением и выпускает суда длиной

си длиной до 20 метров и пассажироместимостью до 50 человек. Такие суда могут перевозить пассажиров и небольшие партии грузов на небольшие расстояния, снизить нагрузку на транспортные магистрали прибрежных городов, разгрузить имеющиеся мосты от большого количества автомобилей и стать отличной альтернативой наземному пассажирскому

позволяет использовать их даже в труднодоступных регионах с неразвитой прибрежной инфраструктурой. Катера «РИФ» могут использоваться как самостоятельные единицы, так и в составе вспомогательных судов на круизных теплоходах. Использование катеров «РИФ» делает доступными множество удивительных по красоте мест и уникальных достопримечатель-

*Катера «РИФ» выполнены из инновационного материала – полиэтилена низкого давления. Материал не подвержен коррозии, не выгорает на солнце, не обрастает микроорганизмами, что позволяет значительно снизить эксплуатационные затраты судовладельца*

от 5 до 70 метров, спусковым весом до 1000 тонн. В части крупного судостроения завод выпустил катамараны серии «Снегири» длиной 25 метров и пассажироместимостью 250 человек, которые в настоящее время успешно эксплуатируются на туристических маршрутах Москвы.

Также у завода есть проект прогулочного судна «Дельфин» класса «люкс» длиной 43 метра и пассажироместимостью 264 человека, с огромным банкетным залом для проведения различных бизнес-мероприятий и банкетов на борту.

Для маломерного судостроения завод разработал проекты катеров-так-

транспорту. Катера «РИФ» выполнены из инновационного материала – полиэтилена низкого давления. Материал не подвержен коррозии, не выгорает на солнце, не обрастает микроорганизмами, что позволяет значительно снизить эксплуатационные затраты судовладельца, может использоваться при температуре окружающей среды от -30С до +50С, в битом льду, т.е. практически круглогодично, если открыта навигация. Гарантия на материал составляет 30 лет, жизненный цикл судна увеличен до 50 лет. Благодаря прочности износостойкости ПНД катера «РИФ» могут швартоваться даже к необорудованным причалам, что

ностей, расположенных на больших и малых реках в местах, недоступных для больших круизных лайнеров.

Завод «Риф» активно сотрудничает с государственными органами и частными заказчиками для возрождения популярности и доступности водного туризма, самостоятельно разрабатывает новые проекты в соответствии с анализом потребностей рынка водного туризма и предлагает инновационные решения, а также обладает необходимыми производственными мощностями, современным парком оборудования и передовыми специалистами для реализации утвержденных проектов.



# ЗАО «Спецсудопроект»: курс на Север

Развитие и совершенствование флота для освоения Арктики – одна из приоритетных задач, которые ставит Правительство Российской Федерации перед судостроительной отраслью. Свой вклад в это важное дело внесло и конструкторское бюро «Спецсудопроект»: в активе компании есть проекты, уже реализованные судостроительными заводами Санкт-Петербурга и Ленинградской области для нужд ВМФ России, а также перспективные разработки для эксплуатации в ледовых условиях.

## Морское судно тылового обеспечения (проект 23120)

Необходимость создания судна ледового плавания Arc4 для обеспечения деятельности ВМФ России, имеющего ледопробитность во льдах до 0,8 м и при этом сохраняющего скорость не менее 18 узлов, потребовала от конструкторского бюро поиска новых технических решений и выполнения уникальных разработок.

Технические требования к проекту морского судна тылового обеспечения 23120 предполагали создание судна ледового плавания категории Arc4, при ограниченной длине (соотноше-

ние L/B~4) являющегося скоростным (18 узлов) и способным на ледопробитность во льдах толщиной до 0,8 м. Задача амбициозная и крайне непростая. Учитывая, что ограничение длины судна по ватерлинии до 90 м изначально определяло ходовой режим в области относительных скоростей Fr~0,31, для которых характерен резкий рост сопротивления воды, потребовалось проектирование острых обводов корпуса. Необходимость перевозки груза на верхней палубе, проведения грузовых операций на рейде и в защищенных акваториях собственными кранами не позволяла сократить ширину судна в связи с обе-

спечением параметров остойчивости, определенных требованиями Российского морского регистра судоходства.

Для обеспечения скорости компания «Спецсудопроект» выполнила значительный объем работ по оптимизации формы корпуса. В результате была выявлена необходимость применения носового бульба, что позволило существенно снизить сопротивление воды и достичь ледопробитности для арктического класса Arc4. Форма носового бульба, примененная при создании проекта 23120, стала уникальным изобретением – на тот момент флот еще не имел подобных технологических решений. Результа-

ты испытаний показали, что принятая форма корпуса обеспечивает практически чистый канал при ходе во льдах, что позволяет использовать судно при организации проводок других судов.

Первое судно проекта 23120 – «Эльбрус» (заводской номер 880) – в апреле 2018 года было принято в состав Северного флота. В конце февраля 2019 года в составе отряда, сопровождающего фрегат «Адмирал Горшков», оно вышло в кругосветный поход, обогнув в его рамках евразийский континент и совершив переход через Тихий и Атлантический океаны. В августе «Эльбрус» вместе с отрядом вернулся в Североморск.

В настоящее время в Санкт-Петербурге завершается достройка на плаву следующего судна проекта – «Всеволод Бобров» (заводской номер 881).

## Средний морской танкер проекта 23130

Уникальность танкера данного проекта – в способности передавать жидкие и сухие грузы в море на ходу одновременно трем судам (с двух бортов и кильватерным способом). Устройство для передачи жидких грузов траверзным способом имеет возможность передачи мазута, дизельного топлива, авиационного топлива, масла, пресной воды. Сухие грузы передаются траверзным способом при помощи устройства грузоподъемностью до 2 тонн. Танкер спроектирован для круглогодичной эксплуатации в соответствии с категорией ледового усиления Arc 4, что позволяет ис-



Строящееся судно проекта 23120 «Всеволод Бобров»

*Форма носового бульба, примененная при создании проекта 23120, стала уникальным изобретением – на тот момент флот еще не имел подобных технологических решений. Результаты испытаний показали, что принятая форма корпуса обеспечивает практически чистый канал при ходе во льдах, что позволяет использовать судно при организации проводок других судов.*



Средний морской танкер проекта 23130 «Академик Пашин»



Пограничный патрульный корабль проекта 22120 «Таймыр»

пользовать его в арктических морях.

Головное судно проекта 23130 «Академик Пашин» (заводской номер 901) - первый за долгое время танкер, построенный для Военно-морского флота России. В июле он совершил переход из Балтийска в Мурманск, где продолжает проходить государственные испытания, после чего будет принят в состав Северного флота.

**Пограничный патрульный корабль проекта 22120 (шифр «Пурга»)**

Судно, предназначенное для патрулирования государственных водных границ, имеет ледовое усиление, обеспечивающее самостоятельное плавание в разреженном однолетнем льду толщиной до 0,6 метра в зимне-весеннюю навигацию и толщиной до 0,8 метра в летне-осеннюю навигацию.

В 2016-2017 гг. ЗАО «Спецсудопроект» осуществило доработку существующего проекта 22120 в соответствии с требованиями Пограничной службы ФСБ России. Последующие испытания в ледовом бассейне подтвердили соответствие ледопробности судна классу Arc4.

Построенные по обновленному проекту корабли «Камчатка» (заводской номер 052) и «Забайкалье» (заводской номер 053) летом 2019 года

*Уникальность танкера данного проекта – в способности передавать жидкие и сухие грузы в море на ходу одновременно трем судам (с двух бортов и кильватерным способом). Танкер спроектирован для круглогодичной эксплуатации в соответствии с категорией ледового усиления Arc 4, что позволяет использовать его в арктических морях*



Вспомогательный ледокол, работающий на сжиженном природном газе



3d модель эскортного буксира класса Arc4

вошли в состав Пограничной службы ФСБ России и совершили переход из Санкт-Петербурга в Мурманск, а оттуда по Северному морскому пути – в порт постоянного базирования Петропавловск-Камчатский, где были торжественно встречены 1 октября. Там корабли проекта 22120, имеющие неограниченный район плавания, будут использоваться для патрулирования территориальных вод ближних и дальних морских зон, охраны государственной границы, борьбы с терроризмом и противодействия незаконной добыче водных биоресурсов. Корабль «Таймыр» (заводской номер 054) был спущен на воду в июле 2019 года, его строительство продолжается у причальной стенки ПАО «СФ «Алмаз».

**На перспективу**

Конструкторское бюро «Спецсудопроект» выполнило эскизные проекты других судов для эксплуатации в арктических морях:

*Необходимость создания судна ледового плавания Arc4 для обеспечения деятельности ВМФ России, имеющего ледопробность во льдах до 0,8 м и при этом сохраняющего скорость не менее 18 узлов, потребовала от конструкторского бюро поиска новых технических решений и выполнения уникальных разработок*

- танкера дедвейтом около 14000 тонн (на базе технических решений среднего морского танкера проекта 23130) с увеличением категории ледовых усиления до Arc5. Это позволит использовать его для перевозки нефтепродуктов из портов, расположенных в Обской губе, и стационарных морских терминалов;
- вспомогательного ледокола класса Icebreaker6 мощностью на валах

- около 10 МВт, способного обеспечивать проводку судов к портам, расположенным в Обской губе. Энергетическая установка ледокола работает на сжиженном природном газе;
- эскортного буксира ледового класса Arc5 с тяговым усилием до 70 тонн;
- более 10 различных типов судов для эксплуатации в районе архипелага Новая Земля.



## «НЕВА»: 30 ЛЕТ НА СЛУЖБЕ ОТЧЕСТВЕННОМУ СУДОСТРОЕНИЮ

С 21 по 24 сентября 2021 года в Санкт-Петербурге на территории КВЦ «Экспофорум» состоится 16-я международная специализированная выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «НЕВА 2021». Ключевое отраслевое мероприятие 2021 года.

Выставка «НЕВА» входит в топ-10 отраслевых выставок в мире по количеству экспонентов и посетителей.

Традиционно «НЕВА» проходит при поддержке Министерства промышленности и торговли РФ, Министерства транспорта РФ, Министерства иностранных дел РФ, а также государственных институтов и общественных организаций, которые содействуют предпринимательству, развитию экспорта и укреплению международного сотрудничества.

### Цели выставки

Представление широкого спектра достижений морской индустрии. Демонстрация перспектив в области разработки, производства, поставки, обслуживания, ремонта и модернизации морской и речной техники гражданского назначения.

Содействие международному трансферу технологий и производственной локализации продукции судостроения, производству судового и портового оборудования и систем.

Презентация инновационных проектов в области развития судостроительной промышленности, внедрения новых технологий в производство су-

дов гражданского назначения и морской техники, а также в области модернизации портов и совершенствования безопасности и судоходства.



Содействие интеграции в судостроении между региональными судостроительными и отраслевыми промышленными кластерами для повышения их конкурентоспособности.

Создание эффективной площадки для налаживания новых деловых связей и партнерства, стимулирование построения межрегиональных и транснациональных производственных цепочек для долговременного и плодотворного сотрудничества.

### Деловая программа

В настоящее время продолжается формирование деловой программы с учетом актуальных трендов развития отрасли. Планируется проведение более 30 конференций, панельных дискуссий, круглых столов и семинаров, к участию в которых приглашены свыше 1500 делегатов и спикеров: практикующие эксперты и профессионалы отрасли из ведущих российских предприятий, КБ, научных и образовательных учреждений, профильных ассоциаций и СМИ, а также из международных структур. Параллельно основной деловой программе традиционно пройдут мероприятия партнеров и экспонентов.

В повестку деловой программы будут включены наиболее актуальные вопросы развития судостроения и судоходства, в том числе:

Пленарная сессия с участием руководителей ключевых министерств и предприятий, международных структур.

Обсуждение развития судостроения в России, планов по локализации иностранных производств и импортозамещению.

Актуальные вопросы судоремонта. Международное сотрудничество в судоходстве.

Развитие и внедрение новых технологий в производство и эксплуатацию судов.

Экология на водном транспорте. Вопросы кадрового обеспечения отрасли.

Конференция по развитию маломерного и малотоннажного судостроения и другие мероприятия.

### Зарубежное присутствие

При сотрудничестве с зарубежными партнерами формируется состав зарубежной экспозиции. Участие в выставке иностранных компаний открывает новые возможности для взаимодействия в различных областях, связанных с индустрией судостроения.

В ответ на многочисленные запросы участников предыдущих мероприятий организаторы выставки «НЕВА 2021» подготовили портфель разнообразных дополнительных опций, которые позволят повысить результативность участия и повысить комфортность работы. Доступна аренда переговорных

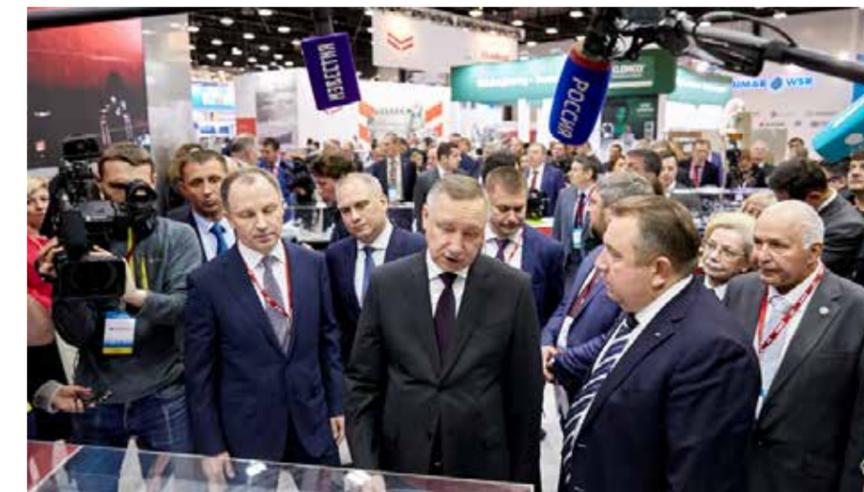
комнат, предоставляются широкие партнерские возможности и дополнительное рекламное продвижение на многотысячную аудиторию выставки и конференции.

В условиях пандемии «НЕВА» будет проходить с соблюдением всех санитарных мер. Организатор - компания «НЕВА-Интернэшнл» - имеет специальный QR-код, подтверждающий безопасность и соблюдение рекомендаций Роспотребнадзора.

Место проведения: Санкт-Петербург, Петербургское ш., 64/1, КВЦ «Экспофорум», павильоны F, G, H

Организатор:  
ООО «НЕВА-Интернэшнл»

Застройщик:  
ООО «Экспофорум-Интернэшнл»  
[www.nevainter.com](http://www.nevainter.com)



### Справка

Выставка и конференция «НЕВА» основана в 1990 году по совместному распоряжению Минсудпрома и Минморфлота СССР и непрерывно проводится с 1991 года. В 2013 году вышло Распоряжение Правительства Российской Федерации № 1910-р от 21 октября 2013 г. о проведении выставки «НЕВА» с периодичностью раз в два года. В настоящее время это крупнейшая гражданская судостроительная выставка в Восточной Европе и на всем постсоветском пространстве, а также первая в России выставка, входящая в топ-10 крупнейших мировых выставок в отрасли судостроения.

За 30-летнюю историю «НЕВА» стала общепризнанной международной площадкой для делового сотрудничества и экспертного диалога специалистов сферы производства гражданских судов различного назначения, создания морских технических средств для освоения океана и его шельфа, включая Арктическую зону и Северный морской путь, развития судоходства на внутренних водных путях, модернизации рыбопромыслового и специализированного флота, обновления парка портовой техники.

«НЕВА 2019» собрала рекордное за все годы количество экспонентов, число которых достигло 654 компаний, 243 из которых – иностранные и 411 – российские. За четыре дня работы экспозицию и мероприятия деловой программы, включавшей 36 тематических сессий, посетили более 24 000 специалистов. Общая площадь выставочных площадей превысила 30 000 кв. м, из них на 4000 кв. м были представлены иностранные компании отрасли. В выставке приняли участие представители компаний из 29 стран, включая Великобританию, Германию, Грецию, Данию, Голландию, Исландию, Испанию, Италию, Канаду, Китай, Кипр, Норвегию, Польшу, Португалию, Республику Беларусь, Республику Корею, Сенегал, страны Балтии, Турцию, Швецию, Финляндию, Францию, Японию.

# 21-24 СЕНТЯБРЯ РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ НЕВА 2021

## «НЕВА 2021»: на всех парусах

Генеральный директор ООО «Нева-Интернэшнл» Александр Ульянов рассказал о ходе подготовки к крупнейшему в морской индустрии событию – выставке и конференции «НЕВА», которая пройдет с 21 по 24 сентября 2021 года.

– Александр Львович, какой количественный состав участников Вы ожидаете на «НЕВЕ 2021»?

– Мы рассчитываем на участие более 600 российских и зарубежных компаний, а также представителей профессиональных ассоциаций и органов власти. На сегодняшний день более 200 компаний уже подтвердили свое участие в выставке, в их числе крупные судостроительные и судоремонтные предприятия, производители оборудования, лизинговые и консалтинговые фирмы.

– Какими темпами идет бронирование выставочных площадей и повлияла ли пандемия на деловую активность?

– До выставки осталось чуть менее года, а уже зарезервировано более 70% свободных площадей. Даже на фоне сложной эпидемиологической обстановки руководители ведущих компаний морского бизнеса планируют личное участие в «НЕВЕ» и расчи-

тывают на широкое представительство делегатов и экспонентов из разных регионов России и стран мира. Мы благодарим всех за оказанное доверие и прикладываем максимум усилий, чтобы его оправдать.

Многие представители морского бизнеса, с которыми мы общаемся – это и уже зарегистрированные участники, и те, кто только рассматривает вопрос своего участия в «НЕВЕ», – говорят, что им сейчас не хватает живого общения и они с нетерпением ждут личной встречи с коллегами и партнерами, чтобы обменяться новыми знаниями, показать новые проекты, заключить новые контракты. «НЕВА» как раз даст такую возможность. Это эффективная площадка для продуктивного диалога, налаживания новых деловых связей и выработки совместных решений общих для отрасли проблем.

– Многих интересует содержание деловой программы. Какие основные вопросы найдут в ней отражение?

– Конференция «НЕВА» всегда отличалась актуальной повесткой, и следующий год не станет исключением. Мы будем обсуждать перспективы развития судостроения в России, планы по локализации иностранных производств и импортозамещению, международное сотрудничество в судоходстве, экологию, вопросы кадрового обеспечения отрасли и многие другие. Планируется проведение более 30 сессий, панельных дискуссий, круглых столов и семинаров, к участию в которых приглашены свыше 1500 делегатов и спикеров. Со своей стороны мы проводим большую работу с экспертами, чтобы их выступления были максимально полезными и информативными для профессиональной аудитории.

– В условиях сложной эпидемиологической обстановки во всех сферах вводятся ограничения, часть из них затрагивает и конгрессно-выста-

вочную деятельность. Какие меры вы предпринимаете для того, чтобы обеспечить безопасность пребывания участников на площадке КВЦ «Экспофорум»?

– Забота о здоровье участников «НЕВЫ» – наш приоритет, поэтому мы заранее прорабатываем внутреннюю логистику и размещение для сохранения социальной дистанции, закупаем маски и антисептики. Вслед за «Экспофорумом» компания «Нева-Интернэшнл» получила специальный QR-код, подтверждающий безопасность мероприятий и соблюдение условий Роспотребнадзора. Это обязательное требование для петербургских организаций, осуществляющих выставочную деятельность в период пандемии.

Традиционные шаттлы для участников форумов и конференций дополнительно обрабатываются после каждого рейса. Установлены «буферные зоны» на площадках и вендинговые автоматы со средствами индивидуальной защиты. Организована «удаленная регистрация» для посетителей. Современные бесконтактные тепловизоры замеряют температуру. Деловая программа составляется с учетом необходимой дистанционной рассадки, перерывов на дезинфекцию и обязательной комплексной уборки перед и после проведения каждого мероприятия.

«Нева-Интернэшнл» уже имеет опыт проведения крупных мероприятий в период пандемии, поэтому все будет организовано на достойном уровне.

А пока хотел бы пригласить всех к участию в глобальном международном онлайн-саммите, который готовится в сотрудничестве с отраслевыми союзами и ассоциациями. Программа включает по 1-2 вебинара в месяц – это поможет наладить деловые связи, чтобы потом, приехав на «НЕВУ», встретиться, как старым знакомым.



Генеральный директор  
ООО «Нева-Интернэшнл»  
Александр Ульянов





С ноября 2020 года по май 2021 года ООО «Нева-Интернэшнл», организатор выставки и конференции «НЕВА», в сотрудничестве с отраслевыми союзами и ассоциациями проводит серию международных морских онлайн-конференций. Это беспрецедентный по своему масштабу и содержанию проект, который призван объединить ведущих экспертов в области судостроения по всему миру.

Руководители компаний, инвесторы и ученые из разных регионов России и стран мира будут обсуждать самые актуальные тренды, обмениваться опытом, искать наилучшие решения и технологии для развития отрасли. Среди стран, которые будут представлены, – Республика Корея, Испания, Вьетнам, Португалия, Германия, Польша, Китай, Норвегия, Япония, Италия, Великобритания, Турция и другие.

Россия неслучайно выступила инициатором бизнес-диалога заказчиков и поставщиков судостроительного оборудования. К 2035 году Россия планирует увеличить производство продукции судостроения в 2,2 раза по сравнению с 2018 годом. Объем экспортных поставок должен вырасти почти в 10 раз – до 25 млрд рублей. Амбициозные планы подкреплены реальной производственной базой.

Уже достигнутые результаты и дальнейшие цели свидетельствуют о том, что Россия укрепила свой научно-технологический потенциал и открыта для внедрения инноваций. Широкие

перспективы открываются для импортозамещения. Одной из стратегических задач является удовлетворение потребности судостроительной промышленности в электронной компонентной базе отечественного производства и достижение доли российского судового комплектующего оборудования в стоимости конечной продукции с нынешних 45% до 75% в 2035 году. В число приоритетов развития отрасли входит обеспечение максимальной локализации судостроительного производства на территории Российской Федерации.

Достижение этих целевых индикаторов во многом зависит от эффективности деловых связей, в том числе на международном уровне. Готовность к диалогу видна по количеству посетителей петербургской выставки «НЕВА», которое каждый раз увеличивается. В 2019 году мероприятие посетило более 30 тыс. человек из трех десятков стран. В настоящее время идет подготовка к «НЕВА 2021», и серия международных онлайн-конференций станет

своеобразной площадкой для предварительного знакомства, обмена мнениями и презентации лучших технологий со всего мира.

Участники получают доступ к эксклюзивной информации непосредственно от ведущих поставщиков, смогут наладить личные контакты с потенциальными заказчиками. К примеру, в рамках «Онлайн бизнес-миссии производителей судового оборудования из Республики Корея 2020» состоятся переговоры в формате «один на один», уже запланировано 92 встречи. В условиях пандемии это качественно новые возможности для бизнеса.

Данным проектом «НЕВА» содействует расширению торговли между странами, укреплению деловых отношений, интеграции технологий, продвижению российских производителей на мировом рынке, дальнейшему раскрытию научно-технологического потенциала отрасли и достижению иных целей Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года.

## Расписание онлайн-конференций

Ноябрь 2020 года	
8–20 ноября	Россия-Корея: «Онлайн бизнес-миссии производителей судового оборудования из Республики Корея 2020», вебинар «Тренды в российском судостроении»
30 ноября	Россия – Испания: инвестиционные программы международного сотрудничества в области судостроения. Развитие сотрудничества в области судостроения между российскими и испанскими компаниями. Импортозамещение и локализация – green technologies.
Декабрь 2020 года	
Россия-Португалия: технологическое партнерство России и Португалии в области судостроения. Применение инновационных технологических решений в портовой инфраструктуре (экология). Перспективы международного сотрудничества в области судостроения и судоремонта.	
Россия – Германия: партнерство и объединение потенциалов на фоне новых глобальных и экологических вызовов. Технологическое партнерство. Высокотехнологичные разработки в области судостроения. Обмен опытом. Комплекующие нового поколения. Будущие судостроения (двигатели и системы энергоэффективности).	
Январь 2021 года	
Россия – Польша: совместные проекты по развитию центров научных исследований и разработок инновационных типов судов (особенно с точки зрения проэкологических решений) Технологии. Потенциал сотрудничества.	
Февраль 2021 года	
Россия – Китай: перспективы и развитие международного сотрудничества в области судостроения. Технологическое партнерство и создание совместных предприятий для строительства судов. («НЕВА» – эффективный инструмент для выхода на российский рынок).	
Россия – Норвегия: локализация норвежского производства судового комплектующего оборудования на территории Российской Федерации. Технологии и материалы для арктических условий, развитие Северного морского пути и обеспечение экологической безопасности его использования.	
Март 2021 года	
Россия – Япония: развитие российско-японского сотрудничества в судостроении. Инициативы Японии по цифровизации. Autonomous Ships. Беспилотное судоходство.	
Россия – Италия: научно-техническое сотрудничество. Международный обзор композитов и родственных технологий (совместно с Compotec - это технический центр IMM CarraraFiere, посвященный передовым композитам и их многочисленным применениям). Циркулярная экономика: симбиоз экодизайна и промышленности – устойчивые решения.	
Апрель 2021 года	
Россия – Великобритания: инвестиции в судостроение. Верфи 21 века.	
Май 2021 года	
Развитие судостроения и судоходства на Евразийском континенте. Инновации в судостроении. Зеленые технологии. Цифровизация. Цифровые стратегии для будущего судоходства. Исследования и композитные материалы. Энергоэффективность, энергосбережение на судах и в портах.	

## ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ РАБОТНИКОВ ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ В УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ



В настоящее время экономика и общество находятся на этапе значительных изменений, связанных с внедрением цифровых технологий. Широко используется понятие цифровой экономики, в которой ключевым фактором производства являются данные в цифровом виде, обработка больших объемов и использование результатов анализа которых по сравнению с традиционными формами хозяйствования позволяют существенно повысить эффективность различных видов производства, технологий, оборудования, хранения, продажи, доставки товаров и услуг. Отсюда следует, что качество жизни населения и эффективность экономики любой страны будет зависеть от масштабов и направлений цифровизации экономических и технологических процессов, изменения моделей управления на основе цифровых технологий.

Повышение эффективности прежде всего связано с совершенствованием организации управления и качеством управленческих решений, основанных на оцифрованной информации предоставленной цифровой информационной инфраструктурой.

В топливно-энергетическом комплексе России сегодня формируются данные тенденции и разрабатываются планы развития энергетики с учетом цифровизации экономических, технологических и информационных процессов. Для этих целей разработана

Национальная технологическая инициатива и утверждена дорожная карта внедрения мероприятий и технологий цифровой энергетики. Понятие «цифровая энергетика» можно сформулировать как систему технологически и экономически взаимодействующих в процессе преобразования, распределения и использования энергетических ресурсов хозяйствующих субъектов, в которой ключевым фактором эффективности является цифровой актив (информация, технология).

В электроэнергетике развиваются новые бизнес-модели:

- потребители могут выступать в качестве производителей энергии;
- распределенные производители энергии могут технологически и экономически выступать в качестве одного субъекта рынка (виртуальной электростанции);
- объединение потребителей, производителей и передающей инфраструктуры рассматривается, как энергоснабжающая самобалансирующаяся саморегулируемая организация (ЭССО);
- формирование региональных и микрорегиональных рынков вместо централизованного рынка;
- торговля по прямым контрактам без участия рынков энергии и мощности;
- управление и оптимизация функционирования и развития энергосистем на основе цифровых моделей

реального времени; интеллектуальный учет.

Технологическое направление развития цифровизации электроэнергетического сектора включает:

- необслуживаемые киберфизические устройства (преобразователи, коммутационные устройства и т.д.) для среднего и низкого напряжения;
- цифровые подстанции и цифровые сети среднего и низкого напряжения, микросети, энергетическая инфраструктура зданий;
- распределенную автоматизацию воздушных (кабельных) сетей;
- интеллектуальные системы диагностики оборудования.

Дорожная карта EnergyNet предусматривает инвестиции в развитие «умной» энергетики в России до \$40 млрд. в год до 2035 года. Это позволит, в частности, на четверть снизить стоимость владения сетью, на 50% - потери электроэнергии и более чем на 70% аварийность.

Информационная среда в цифровой электроэнергетике характеризуется следующими технологиями:

- сервис удаленных («облачных») вычислений и хранения информации;
- сервис распределенных («туманных») вычислений;
- открытые платформы для технологических и коммерческих сервисов;
- технология «интернета вещей»;
- анализ больших данных.

Перспективным представляется применение развивающихся сегодня распределенных баз данных – блокчейн. На ней основаны платформы для проведения операций между равноправными участниками, действующими без посредников, и в которой применяется децентрализованное хранение информации для отражения всех данных об операциях. Эта технология может применяться, как в экономических, так и в технологических подсистемах ТЭК.

В дорожной карте EnergyNet предусматривается разработка образовательных и профессиональных нормативных документов, требований к описанию компетенций специалистов для цифровой экономики. Количество специалистов, прошедших переобучение в рамках дополнительного образования должно составить к 2020 году – 500 тысяч человек, к 2024 году – 1 миллион человек.

В связи с этим государственная политика России в сфере образования одной из главных задач развития устанавливает внедрение подхода, основанного на непрерывном образовании, подготовке и переподготовке профессиональных кадров. Создание условий для получения любым гражданином Российской Федерации профессионального образования, дополнительного профессионального образования и профессионального обучения на протяжении всей жизни позволит обеспечить социально экономическое развитие экономики и общества.

Система образования в Российской Федерации создает условия для непрерывного образования посредством реализации основных образовательных и дополнительных образовательных программ. Дополнительное профессиональное образование является основным способом реализации принципа непрерывности образования для персонала предприятий ТЭК в России.

Система дополнительного образования в настоящее время находится на этапе совершенствования, для которого характерны следующие черты:

- Внедрение профессиональных стандартов в отраслях ТЭК (33 стандарта в области электроэнергетики, 33 – в сфере добычи, переработки, транспортировки нефти и газа, 20 – в области атомной энергетики), которые определяют требования работодателей к знаниям и умениям специалистов. Содержание дополнительных профессиональных программ Петербургского энергетического института повышения квалификации Министерства энергетики (ФГАОУ ДПО «ПЭИПК») учитывает требования профессиональных стандартов, позволяет подготовить



специалистов и руководителей энергокомпаний к эффективному выполнению производственных и управленческих задач.

- Увеличение доли внутрифирменной подготовки, которая не всегда обеспечивает необходимый уровень и системность знаний специалистов отрасли. При этом высшие учебные заведения в связи с отсутствием новых преподавательских кадров и переходом на западную двухуровневую систему образования потеряли способность готовить полноценных специалистов.
- Расширение использования информационных, дистанционных образовательных технологий. В 2016 году прошли повышение квалификации с использованием дистанционных образовательных технологий 16,9% от общего количества обученных работников.

В 2017 г. 27% населения в возрасте от 25 до 64 лет участвовали в тех или иных видах непрерывного образования, что немного меньше максимального уровня 30% 2010 года.

По участию населения в непрерывном образовании Россия отстает от большинства европейских стран, наивысший показатель в 2016 году имеют Голландия – 73,9%, Швеция – 69,7% и Австрия 69,3%.

Петербургский энергетический институт повышения квалификации является одним из ведущих учреждений в сфере дополнительного профессионального образования. Ежегодно в институте и его филиалах повышают квалификацию более 4,5 тысячи специалистов-энергетиков.

В Институте реализован комплекс более 400 образовательных программ повышения квалификации специалистов по инновационным технологиям в области:

- диспетчерского и оперативно-технологического управления с учетом планов внедрения цифровых технологий и концепции активно-адап-

- тивных сетей;
- релейной защиты и автоматики электростанций и сетей с учетом внедрения цифровых подстанций и распределенных микропроцессорных устройств;
- технической диагностики и неразрушающего контроля энергетического оборудования и управления его техническим состоянием (ТС);
- систем связи, телемеханики и информационно-сетевых технологий с учетом планов внедрения цифровых технологий и концепции активно-адаптивных сетей;
- ресурсосбережения, энергосбережения, снижения энергоемкости и повышения энергоэффективности предприятий энергетики и ТЭК;
- новых технологий и материалов в энергетическом строительстве;
- новых технологий эксплуатации и ремонта энергетического оборудования электрических станций, подстанций и промышленных предприятий по ТС;
- управления человеческими ресурсами в энергетике;
- экономики и организации управления в условиях цифровой энергетики.

Эти программы позволяют осуществить полноценное и качественное обучение, причем для специалистов, связанных с управлением и эксплуатацией технологической подсистемы энергетических предприятий, особенно значимым является выработка умений и навыков выполнения профессиональных действий.

Обучение дает возможность компаниям топливно-энергетического комплекса России системно и непрерывно совершенствовать компетенции своих сотрудников в соответствии с тенденциями развития цифровой экономики и энергетики в Российской Федерации.

*Александр Назарычев,  
директор ПЭИПК*

## Возрождение традиций российского парусно-гребного флота в подготовке и воспитании настоящих моряков

### Новый проект яхт-клуба Санкт-Петербурга «Парусно-гребные лодки для самостоятельной постройки по технологии быстрой сборки»

*«Катание на шлюпках под парусами – занятие, входящее в неперемное условие морского образования и составляющее одно из самых приятных развлечений всякого человека, посвятившего себя морю».*

**Адмирал А.А. Попов, 1857 г.**

Морское дело – это тяжелая, но интереснейшая работа. Постигание морской науки всегда начинается с азова: гребли на шлюпке и хождения под парусом. Получив теоретические знания по устройству и управлению парусно-гребным судном, такелажному делу, основам безопасности и живучести на воде, необходимо закрепить эти знания на практике.

Новый проект яхт-клуба Санкт-Петербурга направлен на то, чтобы помочь осуществить мечты мальчишек и девчонок о море и дать им возможность самостоятельно построить лодку и выйти в море.

Конструкторским бюро яхт-клуба разработаны проекты четырех парусно-гребных лодок по технологии быстрой сборки: капитанской гички, Ял-6, Ял-4 и Ял-2. Подготовленные проекты парусно-гребных лодок являются прототипами исторических лодок, входивших в состав шлюпочного вооружения кораблей XVIII–XIX веков.

Капитанская гичка – легкая быстросходная шлюпка с транцевой кормой и десятью распашными веслами. Длина корпуса – 11,62 м, ширина корпуса – 2,14 м, площадь парусности – 40 м<sup>2</sup>, экипаж 12 человек.

Ял-6 – шестивесельный ял, длина

корпуса – 6,12 м, ширина – 1,93 м, площадь парусности – 20,4 м<sup>2</sup>, экипаж 8 человек.

Ял-4 – классическая четырехвесельная морская шлюпка. Длина корпуса – 5,32 м, ширина – 1,62 м, площадь парусности – 12,4 м<sup>2</sup>, экипаж 5 человек.



Сборка капитанской гички



Ученики Морской школы Яхт-клуба Санкт-Петербурга

Ял-2 – традиционное двухвесельное судно на парусном флоте. Именно с этой шлюпки молодые моряки могут начать постижение морской науки. Длина – 3,72 м, ширина – 1,39 м, площадь парусности – 7,62 м<sup>2</sup>, экипаж 3 человека.

Основной эффект простоты сборки реализуется благодаря использованию современного 3-D проектирования, позволяющего «развернуть» на поверхность и на программируемых станках вырезать из морской фанеры с высокой точностью детали строящейся лодки. Все соединения деталей выполняются таким образом, что не требует трудоемкой подгонки. Фанерные детали лодок скомпонованы на листах раскройки и промаркированы. Подробная иллюстрированная инструкция поможет построить корпус шлюпки при наличии обычного набора столярных инструментов, минимальных навыков деревообработки и без специальных знаний в области судостроения. Сборка лодки может производиться руками школьников под руководством педагога трудового обучения, при этом скорость строительства лодки увеличивается в разы по сравнению со строительством по классической технологии. Представленные четыре типа лодок для своей сборки не требуют больших площадей, а простота конструкции лодок позволяет собрать и подготовить их к навигации в течение учебного года.

Использование парусно-гребных шлюпок наиболее эффективно и с экономической точки зрения. Парусно-гребные шлюпки дешевле палубных яхт и тем более шхун и больших парусников. Можно подобрать суда оптимального размера под конкретный возраст и возможности детей также, как это реализовано в классической спортивной парусной подготовке. Са-

мостоятельно собирая лодки, ребята познакомятся с историей и основами кораблестроения, приобретут навыки работы с чертежами, освоят азы сборки деревянных судов. Опыт самостоятельного управления судном, пусть даже небольшим, дает наибольший развивающий эффект, а привлечение детей к техническому обслуживанию своих судов помогает приобрести полезные практические навыки работы с инструментами и материалами, учит их бережному отношению к результатам труда. На построенных лодках ребята могут осуществлять туристические походы на веслах и под парусами. Поскольку все лодки выполнены по единому проекту, это дает возможность организовывать и участвовать в соревнованиях командам разных учебных заведений.

Ребята получают навыки навигации и судовождения, а главное – учатся быстро и правильно принимать решения, действовать в команде, отвечать не

только за себя, но и за своих товарищей.

Шлюпка является прекрасным средством физического воспитания. Хождение на веслах вырабатывает ловкость, настойчивость и выносливость, а управление шлюпкой под парусами развивает смелость, наблюдательность, глазомер. Участие в дальних шлюпочных походах способствует формированию волевых и командных качеств, необходимых моряку.

С 2013 года на базе яхт-клуба Санкт-Петербурга и верфи исторического судостроения «Полтава» при участии фонда поддержки, реконструкции и возрождения исторических судов и классических яхт успешно реализуется программа морской и производственной практики для собственной Морской школы, курсантов Нахимовского училища, учащихся кадетского корпуса и морских кадетских классов Санкт-Петербурга. Развивая программу обучения детей и подростков морскому делу, яхт-клуб Санкт-Петербурга разработал общероссийский проект «Парусно-гребные клубы России». В нем реализуются четыре важнейшие задачи – популяризация искусства морского и речного судовождения, профориентация, патриотическое воспитание и здоровый образ жизни. Яхт-клуб Санкт-Петербурга готов предоставить методически проработанные планы тренировок, профессиональных тренеров для проведения соревнований, квалифицированных мастеров-корабелов для сборки лодок. В дальнейшем яхт-клуб Санкт-Петербурга планирует создать ассоциацию «Парусно-гребные клубы России», которая объединит детские морские организации единым планом соревнований с ежегодным чемпионатом в Санкт-Петербурге.

[www.yacht-club-spb.ru](http://www.yacht-club-spb.ru)  
[www.verf-poltava.ru](http://www.verf-poltava.ru)



Ял-2, собранный по технологии быстрой сборки



## Нас учили прежде думать о Родине, а потом о себе

*Виктор Павлович Кот – признанный авторитет в морском сообществе. В прошлом, он - директор по флоту АО «Югрефтрансфлот», ныне - член совета директоров этой же компании. За кормой его активной жизни не только десятки тысяч пройденных миль, но и множество славных дел, в том числе, уникальных по морским понятиям. На протяжении многих лет Виктор Кот держит в поле зрения суда «Югрефтрансфлота», разбросанные по водной глади земного шара. И этим он известен севастьяпольцам. Но это лишь часть его, можно сказать, признанного имени.*

Виктор Павлович родился в 1956 году в Белоруссии. В 1976 г. с отличием окончил Херсонское мореходное училище рыбной промышленности, работал судовым механиком в компании «Мортрансфлот» (Калининград), затем с отличием окончил Николаевский кораблестроительный институт имени адмирала С.О. Макарова, аспирантуру, а в 2003 году защитил кандидатскую диссертацию. В 1998 году назначен директором по развитию и техническому менеджменту компании ОАО «Югрефтрансфлот», а с 2011 года – директор по флоту, затем член совета директоров и разработчик проекта развития флота Севморпути.

Виктор Кот – почётный председатель Севастопольского Морского Собрания, объединяющего военных и гражданских моряков. Он же – увле-

чённый историей человек, не только сохраняющий, продолжающий, пропагандирующий морские традиции, но и преумножающий их. Причем, традиций не искусственных, надуманных, заформализованных и покрытых блестящим лаком, а идущих от жизни, от бытия города русской славы и происходящих в нём.

**- В чем выражается в настоящее время Ваше участие в морской деятельности страны?**

- Я включен в рабочую группу, которой поставлена задача – строить суда для лова криля в Антарктиде и его транспортировки в Калининград. Они имеют класс ARC4 и способны ходить Северным морским путем. Соответственно, они смогут работать не только в Антарктиде, но и в Архангельске, Мурманске, Камчатке, в Охотском

море, перебрасывать рыбу с Дальнего Востока в европейскую часть России Северным морским путем.

В конце текущего года планируется совещание по программе «Криль» в Минрыбхозе Российской Федерации. Цель – возобновить лов криля у берегов Антарктиды и его, транспортировку на перерабатывающие мощности города Калининграда в данном случае. Для этого необходимы траулеры и многоцелевые транспорты класса ARC4, способные ходить у кромки Антарктиды, а также Северным морским путем для вывоза морских ресурсов с Дальнего Востока в европейскую часть России.

Для рефрижераторов, которые обслуживают промышленный флот, очень важно учесть все потребности промысловых судов. Чтобы одновременно он

мог брать на борт груз от промыслового судна и давать ему топливо, воду, снабжение и взять на бакштов (трос) еще одного промысловика. У него должна быть предусмотрена возможность выдачи топлива, как с кормы, так, и с бака и с бортов. Иначе промысловик будет простаивать, что недопустимо. У нас бывали случаи, когда у одного борта стоит одно судно, у другого – второе, на корме висит третье и берет топливо, а на носу – четвертое забирает воду. И все одновременно работают. В этой

на, на котором можно обрабатывать траки. Есть у нас и рентген-контроль и таможенный пост. Вчера Севастополь был тупиком, а сегодня у нас трасса «Таврида», мост, у нас железнодорожное сообщение с материком. Поэтому я и предложил – давайте создадим российско-сирийскую судоходную компанию. У них санкции, у нас санкции, поможем друг другу. Единственное – с турками надо будет договориться. Если создать суда типа «река-море», класса «Волга-Дон-Макс» – тогда с ними мож-

толчок в развитии Юга России после Крымской войны. Так что планы есть, они разнообразные. Будем надеяться, что все задуманное осуществится!

**Вы - заслуженный работник отрасли, кандидат технических наук, почётный председатель Севастопольского Морского Собрания, коллекционер, могли бы жить достаточно комфортно и без активного участия в общественной деятельности. Для чего вам это нужно?**

- Счастье заключается не в том, что

*В итоге вернули историческое название – Дом культуры рыбаков. Сейчас ведутся большие ремонтные работы, реконструкция, и уже скоро он будет представлен в том же первоначальном виде, с такой же аббревиатурой ДКР.*

системе 45 лет работаю, поэтому немножко знаю эти процессы.

Есть еще одна тема, по которой идет работа. У нас налаживается взаимодействие с Сирией. Приезжал мэр сирийского порта Тартус, рассказывал, как с ними можно взаимовыгодно торговать. В Севастополе есть паромный терми-

нал, на котором можно обрабатывать траки. Есть у нас и рентген-контроль и таможенный пост. Вчера Севастополь был тупиком, а сегодня у нас трасса «Таврида», мост, у нас железнодорожное сообщение с материком. Поэтому я и предложил – давайте создадим российско-сирийскую судоходную компанию. У них санкции, у нас санкции, поможем друг другу. Единственное – с турками надо будет договориться. Если создать суда типа «река-море», класса «Волга-Дон-Макс» – тогда с ними мож-

ты достиг какой-то высоты и успокоился, а в движении к очередной цели, которую поставил. Что касается моего хобби - коллекционирования морских артефактов - которое выходит за рамки основной работы, то оно вызвано желанием сохранить и защитить историю. Мы жили 23 года в украинском городе





Я никогда не думал, что стану коллекционером. Я просто выкупал у них все, что они пытались вывезти: книги, морские артефакты – все, что связано с историей российского флота. И на сегодня у меня большая коллекция именно об истории флота, которую, если бы я не оставил ее в Севастополе, ушла бы неизвестно куда. А так я могу все это показать, провожу выставки. Я никогда даже не думал о том, чтобы остановиться. Бог дает информационную, физическую, ресурсную поддержку затем, чтобы что-то ты делал. И сегодня, конечно же, надо возрождать ту духовность, которая была в Императорском морском собрании, была в Севастополе. Я не хочу сказать, что сейчас не та духовность, но при прочих равных условиях все-таки материальная составляющая сейчас имеет несравненно больший перевес у современной молодежи и их надо в хорошем смысле перезагружать, вызвать «беременность» ума к новым духовным ценностям человеческого бытия.

**Нас учили как? Прежде думай о Родине, потом о себе.** Прежде, чем один раз сказать о недостатках Родины, десять раз сделай, чтобы их не было. А сейчас – не успел что-то сделать, уже все критикуют: «То не так, это не этак». А что ты вообще сделал, чтобы этого не было? И пока мы такой менталитет не поменяем, мы все время будем догонять, догонять, догонять. А я стараюсь идти на опережение. Показываю пример служения флоту и Отечеству своей личной жизненной позицией.

За десять лет руководства Морским собранием мне удалось сделать очень многое. Даже в украинские времена, в 2011 году, мне удалось получить разрешение городского совета возродить полуденный выстрел в Севастополе, согласовать с командующими двух флотов флаг и шеврон Севастопольского Морского Собрания (двуглавый орел с императорским гербом Сева-

*Для рефрижераторов, которые обслуживают промышленный флот, очень важно учесть все потребности промысловых судов. Чтобы одновременно он мог брать на борт груз от промыслового судна и давать ему топливо, воду, снабжение и взять на баки (трос) еще одного промысловика. У него должна быть предусмотрена возможность выдачи топлива, как с кормы, так, и с бака и с бортов.*

*Иначе промысловик будет простаивать, что недопустимо*

российской морской славы Севастополе. На глазах цинично убивалась история российского флота. Ставили памятник Сагайдачному в противовес Ушакову – дескать, Сагайдачный не хуже Ушакова, турок бомбил. Пытались переписать историю, пытались запретить нам говорить, мыслить и вести

делопроизводство на русском языке. Фактически политые кровью склоны Сапун-горы отдавали под застройку дач частного домостроения. Равно, как и окрестности 35-й батареи. То есть была задача любой ценой убить историю. А отсутствие истории – это отсутствие связи поколений.

стополя), освятить и прибить знамя к древу во Владимирском Соборе Херсонеса офицерами и адмиралами двух флотов. Позже писали: «Эта церемония вогнала осиновый кол в боеготовность ВМСУ, отказавшихся исполнять приказы на стрельбу в 2014 году».



*Счастье заключается не в том, что ты достиг какой-то высоты и успокоился, а в движении к очередной цели, которую поставил. Что касается моего хобби – коллекционирования морских артефактов – которое выходит за рамки основной работы, то оно вызвано желанием сохранить и защитить историю*

**- Виктор Павлович, в Севастополе восстанавливается Дом рыбаков, это тоже часть вашей жизни?**

- Я помог этому дому вернуть его историческое название – Дом культуры рыбаков. Во время «оккупации» он начал называться Украинский культурный информационный центр – УКИЦ. Потом в 2014 году его переименовали в КИЦ – культурно-информационный центр. Но, извините, для меня и для всех севастопольцев он был Домом культуры рыбаков с музеем рыбаков. А тут подходит сорокалетие его открытия. Мы использовали всевозможные аргументы. Благо за годы работы в Морском собрании у меня сложились доверительные отношения с руково-

дителями культуры и другими руководителями города. В итоге вернули историческое название – Дом культуры рыбаков. Сейчас ведутся большие ремонтные работы, реконструкция, и уже скоро он будет представлен в том же первоначальном виде, с такой же аббревиатурой ДКР. ДКР строили у меня на глазах, у меня дочь выросла духовно в этом ДКР, занималась в танцевальном и музыкальном кружках.

**- Есть ли кому продолжать Ваше дело? Семейная преемственность это о Вас?**

- У меня четверо детей и трое внуков. Старшему сыну 43 года, он юрист. Старшая дочь – врач. Сейчас второй внук нахимовец, и он сказал: «Деда, я

сразу оканчиваю нахимовское, иду в черноморское, становлюсь командиром корабля, затем ухожу на военную пенсию и к тебе приду капитаном торгового судна». Коля, говорю, ты так все быстро решил за меня и спланировал, что мне остается только пожелать тебе морской удачи!

А вот старший внук Александр – курсант первого курса Государственной Морской Академии имени С.О. Макарова судоводительского факультета. Так что морская преемственность у меня есть, и это меня по-человечески радует и создает уверенность в продолжении моего дела. Удачи всем нам!

**- Я вам желаю, чтобы все так и случилось!**



## СОВЕЩАНИЕ ПО КООРДИНАЦИИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПАТРИАРШЕГО ПОДВОРЬЯ И СОВЕТА ВЕТЕРАНОВ ВОЕННОЙ КОНТРРАЗВЕДКИ ФСБ РОССИИ



4 сентября 2020 г. в храме святого праведного воина Феодора Ушакова в Южном Бутове, построенном в память о воинах Органов государственной безопасности России, погибших при исполнении служебного долга, состоялось совещание по координации взаимодействия Патриаршего подворья и Совета ветеранов Военной Контрразведки ФСБ России.

Мероприятие прошло в дни 75-летия окончания Второй Мировой войны. Сотрудники и ветераны Службы приняли участие в памятных мероприятиях, которые в том числе прошли в православных храмах города Москвы.

В числе прибывших представителей славных российских военных контрразведчиков были члены Совета и Президиума ветеранской организации: полковники Новопашин А.А., Евсеев В.Ф. и Терещенко А.С.

По поручению Председателя Совета ветеранов военных контрразведчиков генерал-лейтенанта Л.Д. Шидловского они вручили настоятелю храма Святого адмирала игумену Дамиану (Залетову) две памятные медали: 75-летия Победы над Германией (в честь Смерша), и 75-летия Победы над Японией.



Также настоятелю был передан ряд книг по истории Военной контрразведки, написанных генерал-лейтенантом Л.Д. Шидловским и полковником Терещенко А.С.

Во время беседы был отмечен особый вклад воинов Военной Контрразведки, павших на фронтах Великой Отечественной войны, а также в послевоенные годы, в достижение Великой Победы. Только в годы Великой Отечественной войны отдали свою жизнь за Родину более 60 тысяч сотрудников органов безопасности. Тем не менее, Русская Православная Церковь помнит всех героев Отечества, и постепенно по мере выявления и публикации новых имен вносит их в свои поминальные синодики и молитвы. В свою очередь, историки спецслужб, такие как Терещенко А.С., своими трудами сохраняют историческую память, справедливость и честность в отношении этих героев.

В 2018 году широко отмечалась важная дата в истории Военной Контрразведки – 75-летие Военной контрразведки СМЕРШ, благодаря мужеству и подвигу ее легендарных воинов была достигнута Победа в Великой Отечественной войне.

К собравшимся обратился настоятель Подворья игумен Дамиан (Зале-

тов), который приветствовал ветеранов, отметив, что они не гости, а друзья и прихожане нового храма. После молитвы собеседники вспомнили историю Подворья, начало строительных работ, поговорили о различных направлениях церковной работы на подворье, о дальнейших планах сотрудничества, которое началось сразу после учреждения Подворья.

Беседа друзей и единомышленников проходила за чаепитием.

Встречи ветеранов различных служб государственной безопасности, духовенства и всех неравнодушных людей в юбилейный год послужило раскрытию новых сторон подвига воинов Военной Контрразведки, дало возможность дать объективную оценку их значению в жизни и истории России, с благодарностью вспомнить выдающиеся личности и их достижения. Благодаря доброму сотрудничеству с Православной Церковью ветераны и действующие сотрудники, вступая в новую эпоху своей профессиональной деятельности, нашли для себя дополнительную духовную опору, общественную поддержку и традиционные нравственные ориентиры в непростом современном мире.

Очередная добрая встреча на Подворье осуществилась благодаря само-



му деятельному участию Председателя Совета ветеранов военных контрразведчиков генерал-лейтенанта Л.Д. Шидловского.

Настоятель просил передать Руководству Службы, действующим сотрудникам и ветеранам, самые наилучшие пожелания.

Дорогие гости осмотрели храмовый комплекс и его достопримечательности, были сделаны памятные фотографии.

Все мероприятия в храме совершаются в строгом соответствии норм и правил карантина и эпидемиологической безопасности.

# ВЕРОЙ И ПРАВДОЙ СЛУЖИТЬ ОТЕЧЕСТВУ!



Благотворительный фонд культурных и социально значимых инициатив имени святого праведного воина Феодора Ушакова и благотворительный

фонд «Достоинно Есть» являются некоммерческими организациями, в деятельности которых принимают участие разные люди: военнослужащие,



священнослужители, государственные служащие, учителя и врачи, деятели искусства, бизнесмены и многие другие. Все эти люди объединены желанием

*Благотворительный фонд культурных и социально значимых инициатив имени Святого Праведного воина Феодора Ушакова носит имя прославленного русского адмирала Феодора Ушакова, который всегда был дорог сердцу русского человека. Еще при жизни он снискал особую любовь и уважение людей. Яркие победы, одержанные в морских сражениях под руководством известного флотоводца, укрепили мощь и величие Российского государства, славу русского оружия. И благодарная память о деяниях человека, явившего образец служения воинскому долгу, образец подлинного патриотизма, была сохранена и пронесена народом через века*



внести свой личный вклад в развитие нашей страны, используя для этого свое время, силы и знания не только на рабочем месте, но и на общественном поприще.

Мы стремимся содействовать решениям Президента Российской Федерации, Русской Православной Церкви, многим общественным объединениям в деле укрепления единства нашего многонационального Отечества, патриотическому, духовно-нравственному воспитанию детей и молодежи, сохранению культурных и духовных основ жизни нашего общества.

Одним из направлений деятельности наших фондов является проведение выставочных проектов. За время существования фондов были проведены выставки православного искусства



*Благотворительный фонд «Достоинно Есть» созданный в 2015 году, и названный в честь образа божьей матери «достойно есть (милующая)» – главная икона святой горы Афон, с целью поддержки отношений между Россией и Грецией, а также содействия культурному и религиозному общению между Россией и зарубежными странами, поддержкой социально мало защищённых групп населения, оказания содействия в просветительских и культурных проектах силовым структурам РФ*

в России и за рубежом. Мы охватили географию от Кипра до Японии:

- 6 Международных Детских хороших фестивалей на территории Ярославской области и Республики Карелия (участниками и гостями стали около 5000 детей из 15 регионов РФ и нескольких иностранных государств. Фестивали проводятся в рамках «Международного просветительского проекта «Александр Невский»», в рамках этого проекта организованы две поездки хороших коллективов в г. Париж.

- 4 выставки современного православное искусство: в Москве, Североморске, Мурманске, о. Кипр, Японии, в г. Санкт-Петербург проводилась выставка «Небесные покровители Российских Армии и Флота».

- проведены 4 Рождественских представления для детей сотрудников ФСИН РФ и ФССП РФ в Храме Христа Спасителя в г. Москва (их посетило около 5000 человек).

- переданы походные звонницы 2 в САР, одна Морскому Собору в Кронштадте и одна в Нарьян-Марскую епархию.

- построена Часовня в Военном университете МО г. Москва.

- организованы многочисленные патриотические поездки на г. Афон.

- в сотрудничестве с генеральным консульством в г. Карловы Вары прове-

ден конкурс Детского рисунка, посвящённого 75-летию Победы в ВОВ.

- поддержаны ряд других мероприятий спортивного и культурного значения, которые проводились различными подразделениями МВД РФ и Росгвардии.

- построен храм в Военном университете Минобороны России.

Четыре года подряд проекты фондов получают грантовую поддержку Фонда президентских грантов. В про-

ектах фондов помогают волонтеры, сотрудники государственных и муниципальных учреждений, энтузиасты, любящие культурные традиции РФ и других стран. Отдельная страница в деятельности фондов работа в Арктической зоне. Там проводились и будут проводиться различные выставки, фестивали и др. мероприятия направленные на поддержку духовно-нравственного воспитания детей, подростков и других слоев населения.





## В День ВМФ России в Морском Никольском соборе города Кронштадта была освящена звонница колоколов

В День ВМФ России в Морском Никольском соборе города Кронштадта была освящена звонница колоколов. В дальнейшем колокола будут доставлены для храма в честь святого праведного воина Феодора Ушакова при Балтийском военно-морском институте имени Ф. Ф. Ушакова города Калининграда.

Проект подготовлен Благотворительным фондом культурных и социально-значимых инициатив имени Святого праведного воина Феодора Ушакова и Благотворительным фондом «Достоинство есть». Звонница передана в рамках сотрудничества фондов с Морским собором и является уже пятой. Две предыдущие находятся в Сирии на базах в Тартусе и Хмеймиме, в Арктической зоне, Вологодской епархии.

Символично, что первый звон в освященную звонницу осуществили: Полномочный представитель Президента в Северо-Западном федеральном округе Александр Гуцан, Заместитель Министра обороны Российской Федерации

Андрей Картаполов, Губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов, Председатель комитета Государствен-

ной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по международным делам Леонид Слуцкий.



## Балтийскому военно-морскому училищу имени Федора Ушакова доставлена звонница колоколов



18 августа в преддверии праздника Преображения Господня в торжественной обстановке Благотворительным фондом культурных и социально значимых инициатив имени Святого Праведного воина Феодора Ушакова и Благотворительным фондом «Достоинство есть» была передана звонница колоколов, для храма имени праведного воина Феодора Ушакова, который построен на территории Балтийского военно-морского училища имени Федора Ушакова (филиал ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» в г. Калининграде).

На благодарственном молебне присутствовали: Балашов Роман Викторович (Заместитель Полномочного представителя Президента Российской Федерации в Северо-западном федеральном округе по Калининградской области), Ярошук Александр Георгиевич (Депутат Государственной думы Федерального Собрания Российской Федерации VII созыва, с 2007 по 2018 годы – мэр г. Калининграда, выпускник РАФ КВВМУ 1988 года), Сытник Вячеслав Борисович (Начальник Балтийского высшего военно-морского училища имени адмирала Ф.Ф. Ушакова), Егоров Владимир Григорьевич (Командующий ДКБФ – с 1991 по 2000 годы, губернатор Калининградской области – с 2000 по 2005 годы, Почётный командующий ДКБФ, Почётный гражданин Калининграда, адмирал), Калининский Денис Николаевич (Руководитель (директор) Агентства по делам молодёжи Калининградской области), Аминов Олег Алексеевич (Депутат городского Совета депутатов Калининграда), курсанты, представители командования филиала, правительства Калининградской области, православное духовенство, ветераны флота.

Звонница была освещена в Кронштадтском морском соборе в День Во-

енно-Морского флота России, затем доставлена в город Калининград. Стоит отметить, что первый удар в звонницу на День ВМФ России осуществил Андрей Валериевич Картаполов – заместитель Министра обороны Российской Федерации – начальник Главного военно-политического управления Вооруженных Сил Российской Федерации. Председатель Совета Благотворительного фонда И.В. Николаев обращаясь к курсантам отметил: Звон колокола – это давний символ пробуждения; это напоминание и призыв к действию. С древнейших времен колокольный звон был неотъемлемой принадлежностью русской жизни. Он звучал и в дни больших торжеств, и в малые праздники. Колоколом созывали народ на вече, в случае различных бедствий звали на помощь набатным колоколом. Звоном призывали народ на защиту Отечества, приветствовали возвращение полков с поля брани. Колоколами давали знак заблудившемуся путнику, это был так называемый спасительный метельный звон. Колокола устанавливались на маяках,

они помогали рыбакам в туманные дни найти правильное направление.

Жизнь развивается стремительным темпом, порой наполняется новым содержанием. Очень важно, чтобы молодежь бережно хранила и приумножала традиции предыдущих поколений!

Директор Благотворительного фонда К.П. Толузаков напомнил воспитанникам и гостям слова адмирала Павла Степановича Нахимова: «У моряка нет трудного или легкого пути. Есть один путь – славный!»

ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия город Калининград» – развивающийся военно-морской вуз с многоуровневой системой подготовки кадров. Одновременно с повышением требований к качеству обучения происходит и обновление материально-технической базы института. Занятия с нынешними курсантами проводятся на современных компьютерных комплексах, с новым программным обеспечением и техническим оборудованием, которые поступают на вооружение в рамках модернизации армии и флота.



## Усиление и облегчение судов, за счет полимерной изоляции



Компания «А-КОРПОРАЦИЯ» является поставщиком и переработчиком компонентов пенополиуретана (ППУ), гидроизолирующих материалов ПМ (полимочевины) и полиуретановых мастик.

За время работы организации мы показали себя как добросовестные поставщики качественного материала и надежного оборудования для переработки ППУ. Мы не только реализуем, но и сами перерабатываем поставляемые материалы, по этому мы даем точные консультации по поставляемым полиуретановым компонентам.

Судостроение и судоремонт не стоят на месте. Применение высокопрочных и облегченных материалов является неотъемлемой частью любого современного проекта. Однако не все знают об эффективности полимерных материалах для тепло-, вибро- и гидроизоляции. Рассмотрим несколько из них.

Напыление жесткого ППУ позволяет утеплять любые (даже труднодоступные места конструктива).

1. За счет давления в 240 бар, материал в жидком виде наносится на любой конструктив.

2. За счет высокой адгезии ППУ прилипает на все типы поверхностей.

3. В течении 6 секунд происходит расширение материала (в 200 раз), тем

самым заполняя все щели и пустоты.

4. Структура пенополиуретана не поглощает влагу и не дает усадку.

5. Низкий коэффициент теплопроводности, позволяет уменьшать толщину слоя утепления без потери качества теплоизоляции. Всего 80 мм ППУ равносильны 250 мм минеральных утеплителей.

6. За счет массы 35 кг/м<sup>3</sup> конструкция имеет легкий вес, а сам утеплитель укрепляет жесткость конструкции.

7. Материал наносится монолитным слоем и не требует крепежей. Этот параметр позволяет не только увеличить показатели надежности изоляции, но еще добавляет эстетики.

В следующей статье Вы узнаете:

какие судостроительные и судоремонтные заводы уже применяют данную методику; результаты исследований по вибропоглощению и снижению износа в моторных отсеках; современные методы гидроизоляции.

**Разработка проектов  
с применением ППУ:**

**sukhanov.a@ppu-snab.com  
+7 (812) 645-67-95**

ООО «А-Корпорация» ОГРН 1167154072051, г. Санкт-Петербург, пр-т Шафировский д. 17В, территория Спецстрога ВС РФ.

## «АРИСТОКРАТЫ МОРЕЙ» в Санкт-Петербурге



11 ноября 2020 года фонд «МОРСКОЕ ФОТОГРАФИЧЕСКОЕ СОБРАНИЕ» и Центральный военно-морской музей имени императора Петра Великого Министерства обороны РФ открыли фотовыставку «АРИСТОКРАТЫ МОРЕЙ».

В этом году, объявленном Президентом России Годом памяти и славы, организаторы посвящают выставку тем, кто 200 лет назад прославил Россию открытием шестого континента - Антарктиды, русским морякам, сделавшим это под командованием Фаддея Беллинсгаузена и Михаила Лазарева.

Будучи молодыми капитанами, исследователи нанесли на карту мира новый континент. После возвращения из дальнего двухлетнего похода Ф.Ф. Беллинсгаузен и М.П. Лазарев беззаветно посвятили жизнь российскому флоту: Лазарев заслуженно стал командующим Черноморским флотом, а Беллинсгаузен закончил свой славный жизненный путь в должности главного командира Кронштадтского порта, военного генерал-губернатора Кронштадта и командующего Балтийским флотом. При этом, как гласит летопись, жизнь этих мореплавателей сложилась таким образом, что после совместного похода к новой земле они никогда больше не встречались. Невидимая связь во времени двух величайших русских мореплавателей продолжается. Символично, что из Кронштадта в поисках нового континента вышли шлюпы «Восток» и «Мирный», сюда же корабли и вернулись в июле 1821 года.

В этом году выставка «АРИСТОКРАТЫ МОРЕЙ» была представлена в Российском центре науки и культуры в Праге, в музейно-выставочном комплексе «Константиновская батарея» в Севастополе, в Южной Америке на Огненной Земле в Морском музее Ушуайя (MUSEO MARÍTIMO Y EX PRESIDIO DE USHUAIA), в Черноморском высшем военно-морском ордена Красной Звезды училище имени П.С. Нахимова в Севастополе, в Кронштадтском Морском соборе во имя Святого Николая Чудотворца.

Авторы выставки: фотографы Александр Алякринский, Юрий Масляев, Александр Кильмет, художник-дизайнер Росита Руис – действительные члены Русского географического общества, члены Российского исторического общества, члены Творческого союза художников России.

Юбилейная 50-я фотовыставка «АРИСТОКРАТЫ МОРЕЙ» в Центральном военно-морском музее организована при поддержке Акционерного общества «Центральное конструкторское бюро морской техники «Рубин», АО «Объединённая судостроительная корпорация», Росморпорт», на лайнере «Князь Владимир», в Русском Доме в Барселоне (Casa de Rusia en Barcelona), на Московском подворье Спасо-Преображенского Соловецкого ставропигиального мужского монастыря, в частных коллекциях в России, Франции, Испании, Германии, Японии, Китая, США.

«Комсомольской правды», «Морские вести России», «OCEAN», «Мир женской политики», «Корабел.ру».

**Адрес:** г. Санкт-Петербург, Площадь Труда, 5 (вход для посетителей со стороны Крюкова канала).

**Даты выставки:** 11 ноября 2020 года – 25 февраля 2021 года (время работы: 11:00 - 18:00, выходные дни: понедельник, вторник).

**Фонд «МОРСКОЕ ФОТОГРАФИЧЕСКОЕ СОБРАНИЕ»** образован 05.12.2016 года.

Авторы выставки: фотографы Александр Алякринский, Юрий Масляев, Александр Кильмет, художник-дизайнер Росита Руис – действительные члены Русского географического общества, члены Российского исторического общества, члены Творческого союза художников России.

Города, где экспонировались фотокарты Морского фотографического собрания: Москва, Санкт-Петербург, Владивосток, Сочи, Ялта, Гурзуф, Берлин, Прага, Барселона, Таррагона, Севастополь, Гранада, Севастополь, Лиссабон, Кронштадт.

Фотокарты авторов находятся в Центральном военно-морском музее имени императора Петра Великого, Морском музее города Ушуайя, Аргентина (Maritime Museum at the Presidio of Ushuaia), Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (Санкт-Петербург), Черноморском высшем военно-морском ордена Красной Звезды училище имени П.С. Нахимова (Севастополь), Международном детском центре «АРТЕК», Всероссийском детском центре «Океан» (Владивосток), Детском морском центре Ялты, Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота (Калининград), Филиале Нахимовского военно-морского училища (Владивостокское президентское кадетское училище), АО «Объединённая судостроительная корпорация», ФГУП «Росморпорт», на лайнере «Князь Владимир», в Русском Доме в Барселоне (Casa de Rusia en Barcelona), на Московском подворье Спасо-Преображенского Соловецкого ставропигиального мужского монастыря, в частных коллекциях в России, Франции, Испании, Германии, Японии, Китая, США.

**Контакты:**  
+7 (964) 579-39-91, e-mail: kilmet@mail.ru, Александр Кильмет; +7 (985) 714-88-33, e-mail: rosita-ruiz@yandex.ru, Росита Руис. [www.facebook.com/marinephotographic](http://www.facebook.com/marinephotographic) [www.instagram.com/aristocracy\\_morey](http://www.instagram.com/aristocracy_morey) #аристократыморей

# Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года

## I. Общие положения

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

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

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

В Стратегии исходя из основных проблем и перспектив развития морской деятельности применительно к функциональным и региональным на-

правлениям национальной морской политики, а также целевых ориентиров «базового» варианта прогноза социально-экономического развития Российской Федерации определены стратегические цели, задачи и целевые показатели развития морской деятельности Российской Федерации согласно приложению N 1.

Реализация Стратегии осуществляется поэтапно:

I этап - до 2020 года (включительно);

II этап - 2021 - 2030 годы.

Для служебного пользования.

Для служебного пользования.

Результаты реализации Стратегии определены по перечню согласно приложению N 4.

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

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

Реализация Стратегии осуществляется в рамках государственных программ Российской Федерации, включающих в себя федеральные целевые программы и подпрограммы, содержа-

щие в том числе ведомственные целевые программы и отдельные мероприятия органов государственной власти, а также непрограммных направлений деятельности.

Информация о результатах ежегодного мониторинга реализации Стратегии включается в проект доклада Правительства Российской Федерации Президенту Российской Федерации о результатах комплексной оценки состояния национальной безопасности Российской Федерации в сфере морской деятельности с учетом информации от приморских субъектов Российской Федерации, представляемой в соответствии с перечнем основных направлений, по которым органами исполнительной власти приморских субъектов Российской Федерации представляется информация в рамках ежегодного мониторинга реализации Стратегии, согласно приложению N 5.

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

## II. Основные проблемы развития морской деятельности Российской Федерации

Стратегия выделяет следующие основные проблемы развития морской деятельности Российской Федерации:

в развитии морского транспорта и атомного флота:

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

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

устаревший парк судов атомно-технологического обслуживания, не позволяющий обеспечить необходимое технологическое обслуживание строя-

щихся новых ледоколов с различными новыми типами ядерных реакторов и активных зон;

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

наличие административных барьеров, избыточных и дублирующих требований к судам, плавающим под

Государственным флагом Российской Федерации;

в освоении и сохранении ресурсов Мирового океана в целях развития рыболовства и рыбоводства (аквакультуры):

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

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

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

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

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

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

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

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

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

недостаточно развитая отечественная научно-техническая база разработок новых методов и средств поиска,

разведки и добычи полезных ископаемых, которая сдерживает освоение морских минеральных и энергетических ресурсов;

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

в развитии морских научных исследований:

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

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

в развитии военно-морской деятельности:

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

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

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

в развитии судостроения и кораблестроения:

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

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

и высокой стоимостью производства; в развитии образования и кадрового обеспечения в сфере морской деятельности:

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

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

в развитии видов обеспечения безопасности морской деятельности:

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

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

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

недостаточное развитие российских океанографических автоматических и автономных средств измерений - дрейфующих буев различного назначения, притопленных буйковых станций, подводных роботов (глайдеров) и, как следствие, недостаточное развитие исследований океанических процессов как физической основы совершенствования и создания новых методов расчета, диагноза и прогноза

состояния океана в широком спектре пространственных и временных масштабов;

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

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

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

в развитии поисково-спасательного обеспечения морской деятельности:

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

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

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

в обеспечении безопасности объектов морской инфраструктуры и прилегающих к ним акваторий - недостаточный уровень оснащенности объектов

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

в развитии медико-санитарного обеспечения морской деятельности - недостаточный уровень реализации требований к сохранению здоровья работников российского флота, установленных международными правовыми актами о здравоохранении и медицинском обслуживании в морском судоходстве, участницей которых является Российская Федерация;

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

в обеспечении защиты и сохранения морской среды:

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

наличие значительного количества

экологически опасных объектов и загрязнение окружающей среды затонувшими судами;

негативное воздействие на окружающую среду в районах добычи нефти, транспортировки, перевалки и хранения нефти и нефтепродуктов, особенно в Арктической зоне Российской Федерации;

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

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

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

тирующем транспортную независимость и экономическую безопасность государства;

инновационное развитие рыбохозяйственного комплекса с широкомаштабной модернизацией и техническим перевооружением предприятий отрасли, обновлением рыбопромыслового флота, созданием научно-производственной базы, формированием ее кадрового потенциала, а также модернизация рыбоперерабатывающего сектора и стимулирование производства рыбной продукции глубокой степени переработки, развитие искусственного воспроизводства экологи-

чески чистых водных биологических ресурсов и аквакультуры;

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

проведение регулярных научных экспедиционных исследований мор-

ской среды, ресурсов и пространств Мирового океана, Арктики и Антарктики с применением современных средств и технологий;

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

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

поддержание и развитие военной составляющей морского потенциала Российской Федерации на уровне, обеспечивающем военную и пограничную безопасность Российской Федерации, защиту национальных интересов Российской Федерации по изучению, освоению и использованию ресурсов и морских пространств Мирового океана;

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

повышение мобилизационной го-

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

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

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

обеспечение экологической безопасности морской среды, сохранения и восстановления морских экосистем; переход к комплексному планированию развития прибрежных акваторий и приморских территорий;

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

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

проведение гидрографических работ по уточнению географических координат точек, определяющих положение исходных линий, для отсчета ширины территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа;

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

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

обновление и развитие научно-исследовательского флота.

**ПРИЛОЖЕНИЕ N 1  
к Стратегии развития морской деятельности  
Российской Федерации до 2030 года**

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

Стратегические цели	Стратегические задачи	Целевые показатели (единица измерения)	Ответственные исполнители
<b>I. Морской транспорт</b>			
1. Повышение конкурентоспособности российского морского транспорта на рынке морских перевозок	повышение конкурентоспособности транспортного флота, плавающего под Государственным флагом Российской Федерации, совершенствование Российского международного реестра судов с целью упрощения регистрации судов в нем и уменьшения административных (включая налоговые и таможенные) барьеров	суммарная валовая вместимость судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации (млн. тонн)	Минтранс России, Росморречфлот
		средний возраст судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации (лет)	Минтранс России, Росморречфлот
		доля перевозок национальных, внешнеторговых и транзитных грузов судами, плавающими под Государственным флагом Российской Федерации, в общем объеме перевозок (процентов)	Минтранс России, Росморречфлот

1. Повышение конкурентоспособности российского морского транспорта на рынке морских перевозок	повышение конкурентоспособности действующих и строительство новых терминалов в морских портах на территории Российской Федерации	доля перевалки экспортно-импортных грузов в морских портах Российской Федерации в общем объеме грузов (процентов)	Минтранс России, Росморречфлот	
		строительство и модернизация терминалов в морских портах на территории Российской Федерации (млн. тонн)	Минтранс России, Росморречфлот	
		объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути (млн. тонн)	Минтранс России, Росморречфлот	
		объем перевалки грузов в морских портах Арктического бассейна (млн. тонн)	Минтранс России, Росморречфлот	
II. Освоение и сохранение ресурсов Мирового океана Морское рыболовство и рыбоводство (аквакультура)				
2. Насыщение российского внутреннего рынка рыбной продукцией отечественного производства, повышение эффективности использования судов рыбопромыслового флота	увеличение добычи (вылова) российскими судами водных биологических ресурсов, в том числе в исключительных экономических зонах иностранных государств и открытых районах Мирового океана	объем добычи (вылова) водных биологических ресурсов (млн. тонн)	Минсельхоз России, Росрыболовство	
		увеличение объема производства аквакультуры	Минсельхоз России, Росрыболовство	
		сохранение биологического разнообразия и увеличение численности водных биологических ресурсов	Минсельхоз России, Росрыболовство	
		обеспечение удельного веса отечественной рыбной продукции в параметрах, заданных Доктриной продовольственной безопасности Российской Федерации	удельный вес отечественной рыбной продукции (годовое значение) в общем объеме товарных ресурсов (с учетом переходящих запасов) внутреннего рынка рыбной продукции (процентов)	Минсельхоз России, Росрыболовство
			потребление рыбы и рыбопродуктов в домашних хозяйствах Российской Федерации, по данным выборочного обследования бюджетов домашних хозяйств, в среднем на потребителя в год (кг)	
совершенствование деятельности по предупреждению, сдерживанию и ликвидации незаконного, несообщаемого и нерегулируемого промысла водных биологических ресурсов	доля акваторий, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации, в которых проведены мероприятия по охране морских биологических ресурсов (процентов)	ФСБ России		
Освоение морских минеральных и энергетических ресурсов				

3. Интенсификация освоения Российской Федерацией шельфовых месторождений минеральных и топливно-энергетических ресурсов	увеличение объема добычи углеводородов на континентальном шельфе Российской Федерации, а также на российском участке дна Каспийского моря	количество нефтегазовых месторождений на континентальном шельфе Российской Федерации, а также на российском участке дна Каспийского моря, введенных в эксплуатацию (единиц)	Минэнерго России
		промышленные извлекаемые запасы нефти на континентальном шельфе Российской Федерации, а также на российском участке дна Каспийского моря (млн. тонн)	Минприроды России, Роснедра
		доля морской нефтедобычи в общей нефтедобыче в Российской Федерации (процентов)	Минэнерго России
		промышленные извлекаемые запасы природного газа на континентальном шельфе Российской Федерации, а также на российском участке дна Каспийского моря (млрд. куб. м)	Минприроды России, Роснедра
		доля морской добычи газа в общей добыче газа в Российской Федерации (процентов)	Минэнерго России
III. Морские научные исследования			
4. Получение системных знаний о Мировом океане и его использовании, обо всех аспектах природных и техногенных процессов, происходящих на его дне и в недрах, в водной толще, на поверхности и в атмосфере над ним, на антропогенных объектах в интересах решения задач морской деятельности Российской Федерации	проведение фундаментальных и прикладных научных исследований состояния морской среды, ресурсов и пространств Мирового океана, Арктики и Антарктики	количество морских научных экспедиций (единиц)	Минобрнауки России, Минприроды России, Росгидромет, Роснедра
		количество морских экспедиционных исследований биологических ресурсов (единиц)	Минсельхоз России, Росрыболовство
		количество стационарных научных баз и дрейфующих станций в высоких широтах Северного Ледовитого океана (единиц)	Минсельхоз России, Росрыболовство
		количество действующих российских антарктических станций и полевых баз (единиц)	Минприроды России, Росгидромет
		количество полевых научных проектов в программе работ Российской антарктической экспедиции (единиц)	Минприроды России, Росгидромет
	развитие научно-технического комплекса исследования Мирового океана, Антарктики и Арктики	технологических средств на российских антарктических станциях и полевых базах (единиц)*	Минприроды России, Росгидромет
		количество введенных в строй новых научно-исследовательских судов (единиц)*	Минприроды России, Росгидромет
количество введенных в строй новых многоцелевых научно-исследовательских судов океанского класса для разведочных работ в целях исследования твердых полезных ископаемых дна Мирового океана (единиц)		Минпромторг России, Минприроды России, Роснедра	

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

6. Удовлетворение потребностей государства и бизнеса в современной продукции отечественного судостроения, кораблестроения	увеличение производства отечественной промышленностью конкурентоспособных судов гражданского назначения и кораблей для исследования, освоения и использования ресурсов и пространств Мирового океана, природоохранной деятельности	соотношение объемов выполнения заказов гражданского судостроения и военного кораблестроения в стоимостном выражении (процентов)	Минпромторг России
		доля объема продукции, выпущенной предприятиями российского судостроения, кораблестроения, в стоимостном выражении, приобретенная иностранными заказчиками (процентов)	Минпромторг России
		доля судов, построенных на отечественных предприятиях для российских судовладельцев, в общем объеме приобретенных ими судов (процентов)	Минпромторг России
		доля отечественного импортзамещающего оборудования, устанавливаемого на строящихся судах и кораблях предприятиями российского судостроения и кораблестроения (процентов)	Минпромторг России
7. Подготовка, привлечение и сохранение квалифицированных кадров в сфере морской деятельности	увеличение производства отечественной промышленностью современных технических средств и оборудования для разработки морских месторождений полезных ископаемых	количество технических комплексов, произведенных на отечественных предприятиях, для разведки и освоения морских нефтегазовых и минеральных месторождений, включая морские платформы и подводно-надводные комплексы (единиц)	Минпромторг России
		количество лиц, завершивших обучение по образовательным программам высшего образования для работы по специальностям, связанным с морской деятельностью, в том числе за счет средств федерального бюджета (человек)	Минтранс России, Минсельхоз России, Росрыболовство, Минпромторг России, Минобрнауки России
7. Подготовка, привлечение и сохранение квалифицированных кадров в сфере морской деятельности	привлечение и сохранение квалифицированных кадров в сфере морской деятельности	количество лиц, завершивших обучение по образовательным программам среднего профессионального образования, связанным с морской деятельностью, в том числе за счет средств федерального бюджета (человек)	Минтранс России, Минсельхоз России, Росрыболовство, Минпросвещения России
		доля лиц, завершивших обучение по образовательным программам среднего профессионального образования и высшего образования, для работы в сфере морской деятельности, трудоустроенных по специальности (процентов)	Минтранс России, Росморречфлот, Минсельхоз России, Росрыболовство, Минпромторг России, Минпросвещения России
VI. Кадровое обеспечение, образование и воспитание в сфере морской деятельности			

7. Подготовка, привлечение и сохранение квалифицированных кадров в сфере морской деятельности	развитие материально-технической базы образовательных организаций, реализующих образовательные программы в сфере морской деятельности	количество введенных в строй новых учебных судов (единиц)	Минтранс России, Минсельхоз России, Росрыболовство
VII. Обеспечение безопасности морской деятельности			
8. Совершенствование систем обеспечения безопасности морской деятельности:	развитие системы навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности		Минобороны России, Минтранс России, Росморречфлот
		доля районов интенсивной морской деятельности, в которых гидрографическая изученность обеспечивает безопасную и эффективную морскую деятельность Российской Федерации, в общей площади районов интенсивной морской деятельности (процентов)	Минобороны России, Минтранс России, Росморречфлот
		доля обновленных морских навигационных карт и пособий для плавания в общей численности коллекции (процентов)	Минобороны России
		количество введенных в строй новых гидрографических судов (единиц)	Минобороны России, Минтранс России, Росморречфлот
		количество вновь созданных гидрографических средств измерения (единиц)	Минобороны России, Минтранс России, Росморречфлот
		доля средств навигационного оборудования, работающих с установленным коэффициентом исправного действия, в общем количестве средств (процентов)	Минобороны России, Минтранс России, Росморречфлот
		экономический эффект от использования гидрометеорологической информации (млрд. рублей)	Росгидромет
гидрометеорологическое обеспечение морской деятельности	развитие системы метеорологического обеспечения морской деятельности	оправдываемость предупреждений об опасных гидрометеорологических явлениях на акваториях морей и океанов, омывающих Российскую Федерацию (процентов)	Росгидромет
		оправдываемость морских гидрологических и морских метеорологических прогнозов (процентов)	Росгидромет
		количество модернизированных пунктов морской государственной гидрометеорологической сети, расположенной в Арктической зоне Российской Федерации (единиц)	Росгидромет

гидрометеорологическое обеспечение морской деятельности	развитие системы метеорологического обеспечения морской деятельности	количество российских космических аппаратов, используемых для гидрометеорологического, океанографического и гелиогеофизического обеспечения морской деятельности (единиц)	Минприроды России, Росгидромет, Государственная корпорация по космической деятельности «Роскосмос»
поисково-спасательное обеспечение морской деятельности	совершенствование федеральной системы поиска и спасания на море	количество разработанных методов, моделей, технологий морских прогнозов и расчетов (единиц)	Минприроды России, Росгидромет
		количество введенных в строй новых и модернизированных поисково-спасательных судов (единиц)	Минтранс России, Росморречфлот, Минобороны России, МЧС России, Минсельхоз России, Росрыболовство
		количество запланированных учений (тренировок) по поиску и спасанию на море (единиц)	Минтранс России, Росморречфлот, Минобороны России, МЧС России, ФСБ России, Минсельхоз России, Росрыболовство
		доля учений (тренировок), проведенных во взаимодействии с ведомственными аварийно-спасательными службами, в общем количестве запланированных учений (тренировок) (процентов)	Минтранс России, Росморречфлот, Минобороны России, МЧС России, ФСБ России, Минсельхоз России, Росрыболовство
		количество органов управления, участвующих в проведении спасательных операций, учений и тренировок, являющихся структурными элементами межведомственной автоматизированной системы обмена информацией при проведении поисково-спасательных работ на море (единиц)	Минтранс России, Росморречфлот, заинтересованные федеральные органы исполнительной власти
		безопасность объектов морской инфраструктуры и прилегающих к ним акваторий	обеспечение безопасности объектов морской инфраструктуры и прилегающих к ним акваторий
медико-санитарное обеспечение морской деятельности	развитие медико-санитарного обеспечения морской деятельности	обеспеченность объектов морской деятельности медицинскими пунктами (процентов)	Минтранс России, Минсельхоз России

VIII. Информационное обеспечение морской деятельности			
9. Совершенствование информационного обеспечения морской деятельности на основе интеграции и рационального использования систем, комплексов и средств различного подчинения	развитие и использование единой государственной системы информации об обстановке в Мировом океане как базового межотраслевого информационно-технологического комплекса для информационного обеспечения мероприятий по реализации национальной морской политики	приrost ведомственных и региональных баз данных, которые интегрированы в единую государственную систему информации об обстановке в Мировом океане и применяются для информационного обеспечения морской деятельности, в год (единиц)	Минприроды России, Росгидромет, заинтересованные федеральные органы исполнительной власти
	развитие средств комплексной системы освещения надводной, подводной и воздушной обстановки и автоматизированных систем технического контроля надводной обстановки ФСБ России на акваториях, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации, а также в оперативно важных районах морских и океанских зон	доля площади внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны Российской Федерации, а также Азовского моря и российского участка дна Каспийского моря, охваченная возможностями автоматизированных систем технического контроля надводной обстановки ФСБ России, в общей площади указанных акваторий (процентов)	ФСБ России
		доля площади внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны, континентального шельфа Российской Федерации, а также Азовского моря, российского участка дна Каспийского моря и в оперативно важных районах морских и океанских зон, охваченная отечественными информационными системами, в общей площади указанных акваторий в надводной среде и в подводной среде (процентов)	
	IX. Защита и сохранение морской среды		
10. Обеспечение экологической безопасности морской среды и сохранения экосистем в Мировом океане при эксплуатации его ресурсов и пространств с учетом всех процессов природного и техногенного характера	осуществление мониторинга состояния и загрязнения морской среды	количество морских экспедиций по осуществлению мониторинга состояния и загрязнения акваторий морей и районов освоения ресурсов континентального шельфа Российской Федерации (единиц)	Минприроды России, Росгидромет

10. Обеспечение экологической безопасности морской среды и сохранения экосистем в Мировом океане при эксплуатации его ресурсов и пространств с учетом всех процессов природного и техногенного характера	совершенствование экологического контроля морских объектов и государственного надзора за эксплуатацией морских объектов - судов с ядерными установками и радиационными источниками	доля морских объектов, имеющих систему экологического мониторинга, в общем количестве подконтрольных морских объектов (процентов)	Минприроды России, Росприроднадзор
		доля проверенных судов с ядерными установками и радиационными источниками в общем количестве судов (процентов)	Ростехнадзор
		количество проведенных инспекций на морских объектах - судах с ядерными установками и радиационными источниками, в том числе выводимых из эксплуатации (единиц)	Ростехнадзор
	осуществление мероприятий по предотвращению разливов нефти при ее разведке, добыче и транспортировке, строительстве и реконструкции приемных сооружений в портах	количество запланированных учений по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на море (объектах морской деятельности) (единиц)	Минтранс России
	развитие природоохранного флота	количество введенных новых и модернизированных природоохранных судов (единиц)	Минприроды России, Росприроднадзор
	совершенствование экологического надзора на море	доля проверенных морских объектов в общем количестве морских объектов (процентов)	Минприроды России, Росприроднадзор
	предупреждение и ликвидация чрезвычайных ситуаций на подводных потенциально опасных объектах, находящихся во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации	количество выявленных и обследованных подводных потенциально опасных объектов во внутренних морских водах и территориальном море Российской Федерации (единиц)	МЧС России, Минобороны России
количество поднятых и обезвреженных (утилизированных) подводных потенциально опасных объектов (единиц)		МЧС России, Минобороны России	
	количество проведенных учений по ликвидации чрезвычайных ситуаций на подводных потенциально опасных объектах во внутренних морских водах и территориальном море Российской Федерации (единиц)	МЧС России,	

X. Комплексное развитие приморских территорий и прибрежных акваторий			
11. Переход к комплексному подходу к планированию развития приморских территорий и прибрежных акваторий конкретных побережий страны путем выделения их в отдельный единый объект государственного управления	реализация программ комплексного управления природопользованием приморских территорий и прибрежных акваторий	количество приморских субъектов Российской Федерации, в которых реализуются или разработаны прибрежно-морские компоненты стратегий социально-экономического развития приморских субъектов Российской Федерации и (или) программ развития приморских муниципальных образований (единиц)	органы исполнительной власти приморских субъектов Российской Федерации, Минэкономразвития России
		количество приморских субъектов Российской Федерации, в которых реализуются или разработаны программы комплексного управления природопользованием приморских территорий и прибрежных акваторий (единиц)	органы исполнительной власти приморских субъектов Российской Федерации, Минэкономразвития России

XI. Международно-правовое обеспечение морской деятельности и международное сотрудничество в сфере морской деятельности

12. Совершенствование международно-правового обеспечения морской деятельности и развитие международного сотрудничества в сфере морской деятельности	обеспечение равноправного сотрудничества и защиты национальных интересов Российской Федерации при осуществлении морской деятельности в Международной морской организации	доля комитетов и подкомитетов, рабочих и корреспондентских групп, конвенций Международной морской организации, в которых принимает участие Российская Федерация, в их общем количестве (процентов)	Минтранс России, Минобороны России, МИД России, Минприроды России
		доля положительных результатов прохождения аудита со стороны Международной морской организации (процентов)	Минтранс России
	развитие международного сотрудничества в сфере морской деятельности	количество запланированных учений и тренировок по поиску и спасанию на море совместно с силами поисково-спасательного обеспечения иностранных государств (единиц)	Минобороны России, МЧС России, ФСБ России, Минсельхоз России, Росрыболовство
		количество запланированных морских учений Военно-Морского Флота совместно с военно-морскими силами иностранных государств (единиц)	Минобороны России
		количество запланированных морских учений органов федеральной службы безопасности и пограничных ведомств (береговых охран) иностранных государств (единиц)	ФСБ России

12. Совершенствование международно-правового обеспечения морской деятельности и развитие международного сотрудничества в сфере морской деятельности	развитие международного сотрудничества в сфере морской деятельности	доля выполненных заходов (официальных, неофициальных и деловых визитов, заходов) в порты иностранных государств кораблей и судов Военно-Морского Флота, органов федеральной службы безопасности в общем числе запланированных (процентов)	Минобороны России, ФСБ России
		доля задержаний российских судов органами государственного портового контроля иностранных государств и России за невыполнение требований международных конвенций в общем количестве проведенных инспекций (процентов)	Минтранс России

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

**ПРИЛОЖЕНИЕ N 4**  
к Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года

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

1. В области морского транспорта - создание благоприятной организационной и экономической среды, способствующей развитию и поддержке судового состава и прибрежно-портовой инфраструктуры, которые обеспечат сокращение транспортных издержек, увеличение доли судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, в объеме международных, каботажных и транзитных грузовых и пассажирских перевозок до уровня, гарантирующего морскую транспортную независимость и экономическую безопасность государства
2. В области освоения и сохранения ресурсов Мирового океана:
  - а) в морском рыболовстве и рыболовстве (аквакультуре) - переводные рыбохозяйственного комплекса в режим инновационного развития на основе широкомасштабной модернизации и технического перевооружения предприятий отрасли, обновления рыбопромыслового флота, создания научно-производственной базы и формирования ее кадрового потенциала, обеспечивающих промысел рыбы и других морепродуктов на уровне принятых норм удовлетворения физиологических потребностей граждан Российской Федерации в продуктах морского происхождения;
  - б) в целях освоения морских минеральных и энергетических ресурсов - обеспечение освоения, сохранения и дальнейшего расширения сырьевой базы минеральных и энергетических ресурсов акваторий морей, находящихся под суверенитетом и юрисдикцией Российской Федерации, создание стратегического резерва разведанных запасов и определение возможностей использования твердых полезных ископаемых международного района морского дна в интересах расширения минерально-сырьевой базы Российской Федерации;
  - в) в области морских научных исследований - достижение объема системных знаний о Мировом океане и его использовании, различных аспектах природных и техногенных процессов, происходящих на его дне и в недрах, в водной толще, на поверхности и в атмосфере над ним, на антропогенных объектах, позволяющих эффективно решать задачи морской деятельности Российской Федерации.
3. В области военно-морской деятельности:
  - а) обеспечение сбалансированного развития и активное использование сил и войск Военно-Морского Флота для гарантированной защиты национальных интересов Российской Федерации и ее союзников в Мировом океане военными методами, поддержание военно-политической стабильности на глобальном и региональном уровнях, отражение агрессии с морских и океанских направлений;
  - б) достижение мобилизационного уровня подготовки и мобилизационной готовности морских судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, для обеспечения задач, решаемых Военно-Морским Флотом в военное время;
  - в) обеспечение защиты и охраны государственной границы Российской Федерации, экономических и иных законных интересов Российской Федерации в пределах приграничной территории, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации, а также государственного контроля в сфере охраны морских биологических ресурсов в соответствии с международными договорами Российской Федерации
4. В области судостроения - обеспечение потребности государства и

предпринимательского сообщества в современной продукции военного кораблестроения, судостроения, гражданской морской техники и судоремонте на российских предприятиях, которые оснащены оборудованием и комплектующими элементами преимущественно отечественного производства

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

6. В области обеспечения безопасности морской деятельности:

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

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

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

безопасность морской деятельности;

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

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

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

7. В области информационного обеспечения морской деятельности - завершение создания общей информационно-коммуникационной инфраструктуры информационного обеспечения морской деятельности,

формирование и поддержание единого информационного пространства в интересах обеспечения эффективности и безопасности морской деятельности.

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

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

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

6. Ход выполнения региональных программ модернизации систем профессионального образования для подготовки специалистов на базе образовательных организаций, расположенных на территории приморского субъекта Российской Федерации, реализующих основные и дополнительные профессиональные образовательные программы в сфере морской деятельности.

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

8. Реализация мер по использованию, восстановлению и охране окружающей среды морского побережья, в том числе прибрежных полос в курорт-

ных и рекреационных зонах территории приморского субъекта Российской Федерации и прилегающей морской акватории.

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

10. Обеспечение сохранения морского культурного и исторического наследия на территории приморского субъекта Российской Федерации.

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

12. Инициативные предложения

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

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

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

**ПРИЛОЖЕНИЕ N 5**  
**к Стратегии развития морской**  
**деятельности Российской Федерации**  
**до 2030 года**

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

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

2. Развитие военного кораблестроения, судостроения, судоремонта, производства изделий и материалов для судостроения и судоремонта на терри-

тории приморского субъекта Российской Федерации.

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

4. Реализация комплекса мероприятий по поддержке и развитию рыбохо-

зяйственного комплекса (рыболовства (аквакультуры) на территории приморского субъекта Российской Федерации.

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





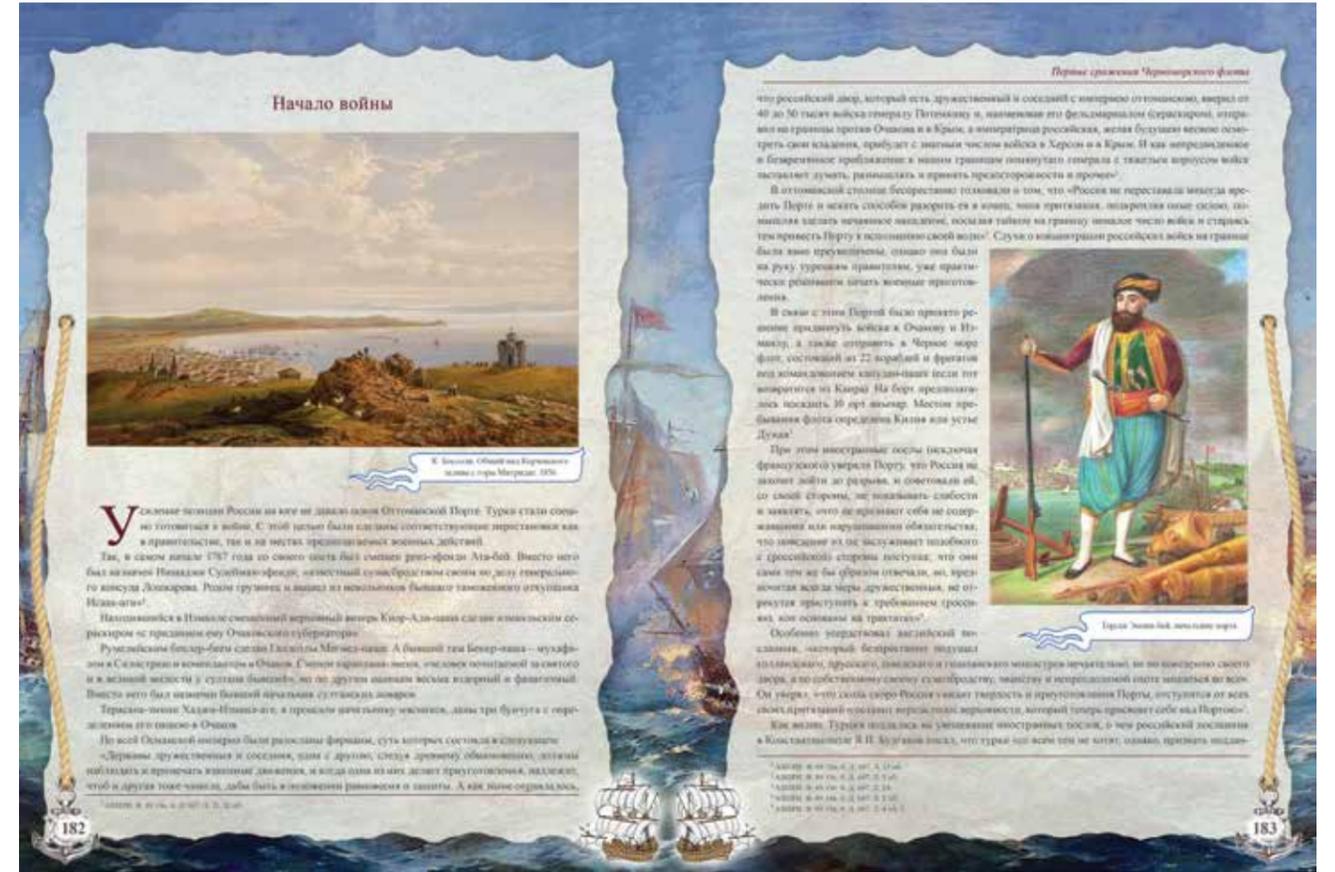
## Новое жизнеописание великого адмирала

Всякий да спешит исполнить ему должное.  
**Ф.Ф. Ушаков**

В издательстве «РООССА» готовится к печати книга «Непобедимый праведный воин Федор Ушаков», приуроченная к 275-летию со дня рождения флотоводца. Ее автор – доктор исторических наук, капитан 1 ранга Владимир Овчинников – посвятил исследованию жизни великого адмирала многие годы. И на сегодня это самая полная биография «морского Суворова».



Владимир Овчинников, ведущий научный сотрудник НИИ военной истории ВАГШ ВС РФ



В издании воссозданы события первых лет жизни Федора Ушакова, эпизоды его обучения в Морском шляхетном кадетском корпусе, становление на флотской службе. Кропотливая работа с архивными документами помогла автору установить подлинную дату и место рождения Федора Федоровича (будущий адмирал родился в сельце Бурнакове Ярославской губернии). Литературная составляющая книги дополнена редкими копиями писем Ушакова к известным современникам.

Жизнеописание флотоводца представлено в контексте истории России 2-й половины XVIII века, автор приводит интересные малоизвестные под-

робности, в том числе связанные с борьбой Российского государства за Крым и обладание Черным морем. Подробно освещено создание совершенно невообразимого в тот исторический период союза между Россией и Турцией. В книге широко представлен материал о крупных сражениях Черноморского флота под командованием Ф.Ф. Ушакова. Детально описаны битвы у островов Фидониси (1788) и Тендра (1790), в Керченском проливе (1790) и у мыса Калиакрия (1791), взятие неприступной прежде крепости Корфу (1799).

Принципиальное отличие подачи информации состоит в том, что события преподносятся в вер-

сиях противоборствующих сторон: это позволяет читателю объективно взглянуть на деяния тех дней.

Отдельная глава в книге посвящена канонизации Федора Ушакова Русской православной церковью: 5 августа 2001 года прославленный адмирал стал покровителем российского Военно-морского флота и заступником российских моряков пред Богом.

Репродукции знаменитых картин, использованные в книге «Непобедимый праведный воин Федор Ушаков», позволят читателю погрузиться в атмосферу времени великих свершений.

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





**Уважаемые коллеги, наши информационные партнеры и единомышленники !**

В настоящее время продолжается подготовка к изданию очередного тома библиотеки морской коллегии «Флот России». В этом издании содержатся рубрики, освещающие:

- историю флота России и его основные направления развития в настоящее время
- описание различных видов флота:
  - ледокольный,
  - военно-морской,
  - рыболовецкий,
  - торговый
  - пассажирский
  - парусный
  - аварийно спасательный
  - другие.

Особое внимание уделяется отечественному судостроению, приводятся примеры строительства российских судов, в том числе уже экспортируемых за границу. отдельный раздел посвящен современным новациям и эксклюзивным разработкам российских конструкторов и изобретателей. К работе над изданием приглашены эксперты и специалисты различных профильных и межведомственных структур.

**Книга будет представлена в конце 2020 года на рабочих площадках:**

- Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации,
- Министерства промышленности и торговли Российской Федерации,
- Министерства обороны Российской Федерации,
- Министерства транспорта Российской Федерации
- Федерального Агентства по рыболовству Российской Федерации,
- других межведомственных организаций.

Книга имеет не менее трехсот страниц, эксклюзивное техническое и художественное оформление, а также подарочный вариант издания, тираж по заказу.

По вопросам участия в издании, распространения и приобретения книг серии обращайтесь в редакцию журнала «Морская политика России. Люди. События. Факты».

тел.: +7 (499) 254-67-20  
моб.: +7 (963) 781-04-36  
mor.kol@morinform.ru

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

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

- осуществление функций центра компетенции по информационно-аналитическому сопровождению решения задач в области развития оборонно-промышленного комплекса, диверсификации и развития производства высокотехнологичной продукции гражданского и двойного назначения организациями оборонно-промышленного комплекса;
- проведение системных информационно-аналитических исследований в области анализа и прогнозирования развития оборонно-промышленного комплекса, долгосрочного прогнозирования развития науки и техники в интересах обороны страны и безопасности государства, развития инновационного потенциала оборонно-промышленного комплекса, совершенствования организационно-технологической, институциональной структуры, инновационной инфраструктуры оборонно-промышленного комплекса, мониторинга и анализа состояния основных фондов оборонно-промышленного комплекса;
- научно-методическое и информационно-аналитическое сопровождение реализации государственных и иных программ и планов в области развития оборонно-промышленного комплекса;
- обеспечение проведения комплексной оценки организаций оборонно-промышленного комплекса на основе представляемой ими информации;
- выполнение работ по стандартизации оборонной продукции (работ, услуг), создаваемой и (или) поставляемой по государственному оборонному заказу в соответствии с законодательством Российской Федерации о стандартизации, в том числе авиационной техники;
- выполнение работ по мониторингу качества изделий (систем, комплексов) вооружения, военной и специальной техники на стадиях жизненного цикла указанных изделий;
- выполнение работ по каталогизации и метрологическому обеспечению;
- информационно-аналитическое и научное сопровождение деятельности Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации;
- обеспечение решения задач деятельности Федерального центра мониторинга подготовки квалифицированных кадров для организаций оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации;
- проведение научных исследований и разработок по вопросам методологии ценообразования на продукцию, поставляемую по государственному оборонному заказу;
- осуществление организационно-методического обеспечения работ по реализации комплекса мероприятий по мобилизационной подготовке организаций, деятельность которых связана с деятельностью Министерства промышленности и торговли Российской Федерации или которые находятся в сфере его ведения;
- проведение комплекса работ по созданию, сохранению и использованию единого российского страхового фонда в части страховых копий технической документации (конструкторской, технологической и проектной), изготовленных на основе микрографической и (или) иных цифровых технологий, для организации производства вооружения, военной и специальной техники, иных важнейших видов продукции народно-хозяйственного назначения, включенной в мобилизационные планы сферы деятельности Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

ФГУП «ВНИИ «Центр»

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

тел./факс +7(499)254-50-56

www.vniicentr.ru

# АССОЦИАЦИЯ МОРСКОГО ПРАВА



RUMLA

В 2018 году при финансовой поддержке юридической фирмы NAVICUS.LAW была учреждена Ассоциация морского права RUMLA (RUMLA — это аббревиатура от Russian Maritime Law Association). Ассоциация была зарегистрирована Министерством юстиции Российской Федерации, а также обладает зарегистрированным товарным знаком и официальным сайтом в интернете [www.RUMLA.org](http://www.RUMLA.org)

Ассоциация морского права — RUMLA — это некоммерческая организация, собравшая практикующих юристов, учёных, представителей компаний-судовладельцев, страховщиков, брокеров, моряков и даже студентов с целью популяризации и развития российской юридической науки и практики в области морского права.

RUMLA постоянно следит за последними событиями в морском сообществе, доводя их до сведения членов ассоциации и широкой общественности. Каждый месяц члены RUMLA получают эксклюзивные новостные рассылки, а также публикации с глубоким анализом последних судебных дел и законодательных изменений.

RUMLA стремится создать всеохватывающую базу данных международных договоров, национального законодательства и стандартных форм, используемых в России, организует и участвует в мероприятиях, связанных с морской индустрией, а также даёт комментарии СМИ по вопросам морского права.

Сотрудничество участников морского сектора в рамках RUMLA позволяет им не только лучше понять и услышать друг друга, но и способствует развитию контактов и бизнеса в целом. Присоединиться к RUMLA можно уже сейчас на официальном сайте ассоциации ([RUMLA.org](http://RUMLA.org)) и внести свой вклад в развитие морского права и бизнеса.

learn more & visit us at  
[rumla.org](http://rumla.org)

+7 (812) 401 48 10  
[rumla@rumla.org](mailto:rumla@rumla.org)