



Морская политика РОССИИ

ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

специальный выпуск



100 ЛЕТ
ЛЕДОКОЛ
КРАСИН
СИМВОЛ ЭПОХИ



МОРСКОЙ БАНК

Основан в 1989 году

28 ЛЕТ

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

www.maritimebank.com
+7 800 777 11 77

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

«Морская политика России. Люди. События. Факты»

Официальный печатный орган
Морской коллегии при Правительстве РФ
Специальный выпуск
Объединенное издание:
№18 декабрь 2016, №19 март 2017

Издает «Морское Информационное
Агентство»

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

Учредитель журнала:
**НО «Фонд поддержки
российского флота»**

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

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

Редакция журнала выражает особую
благодарность за участие в издании лично
Светлане Сивковой

Материалы и иллюстрации:
**Татьяна Фонова, Виктор Флусов,
Александр Камшук, Сергей Мамонтов,
Валерий Куличков, Сергей Михайлов,
Кирилл Скоробогатов, Сергей Грехнёв,
Алексей Буданов, Ирина Кот,
Алла Шемякина, Алексей Кравченко,
Хаджи-Мурат Валеев, Денис Морозов,
Татьяна Якунина, Мария Мануковская,
Анастасия Федотченко, Татьяна Танакова,
Алексей Лапутин, Геннадий Бей,
Елена Аброськина, Надежда Дзюбина
и др.**

kremlin.ru, mintrans.ru, oaoosk.ru,
morflot.ru, redstar.ru, portnews.ru,
nwcgroup.ru, rostovport.ru,
rostransnadzor.ru, 1tv.ru, oborona.gov.ru,
wikipedia.org, seaport.ru, shipbuilding.ru,
tass.ru, vestifinance.ru

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

Тираж 950 экземпляров
Цена договорная

Благодарим за содействие в подготовке
номера:
пресс-службу Федерального агентства
морского и речного транспорта РФ,
службу по связям с общественностью
ОАО «ОСК», пресс-службу Правительства
г. Севастополь

а также лично
Буданова А.М., Кравченко А.А.,
Самарина И.С., Старцева Г.В., Лазукина В.С.,
Котенева М.Б., Житомирского И.М.,
Михайлову Л.Д., Абызова М.Н.,
Шаповалову Г.Г., Тарасову Н.О.,
Солдатенко Б.Б., Крижевского С.Э.,
Грызлова О.И., Носика П.И.,
Гавриленко А.В., Шемякина В.Л.

Позиция редакции может не совпадать
с мнением авторов.



стр. 2



стр. 3



стр. 18



стр. 32

СОДЕРЖАНИЕ:

- 2 Президент Владимир Путин: Поздравление Объединенной судостроительной корпорации
- 3 10 лет Объединенной судостроительной корпорации
- 4 Арктический флот ОСК – строим флот сильной страны!
- 7 Дмитрий Rogozin: Поздравление с юбилеем ледокола «Красин»
- 8 Ледоколу «Красин» – 100 лет!
- 16 Севастополь поздравляет «Красин»!
- 17 Третья годовщина «Русской весны»
- 18 15 лет Морской коллегии. Заседание в Севастополе
- 20 Почетный знак «За заслуги» Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации
- 24 ВМФ, Арктика. Витязи океанских глубин
- 27 Деловые люди Арктики – настоящее и будущее
- 28 Черное море. Возрождение кризиса
- 32 ФГБУ «АМП Черного моря». Двадцать лет спустя
- 36 ФГУП «Росморпорт». На море и на суше
- 38 АО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь»
- 40 «Обводы Валеева-Морозова». От сложного к совершенному
- 43 Безопасность флота Дона – наша работа
- 44 Завод ОСК – загрузку работой обеспечили!
- 46 Группа компаний «НВК» – новые проекты для России и Индии
- 50 Завод «РИФ». Многопрофильное производство на Дону
- 52 Храм Ушакова. Отныне и во веки веков
- 54 Д. О. Rogozin. История Морской коллегии
- 56 Книга «Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации. История, деятельность, документы»
- 72 Юбилей редакции – нам 5 лет!

Участникам торжественного собрания, посвящённого 10-летию учреждения Объединённой судостроительной корпорации



Уважаемые друзья!

Поздравляю вас с 10-летием учреждения акционерного общества «Объединённая судостроительная корпорация».

За этот срок ОСК выросла в крупный многопрофильный холдинг, объединивший широкую сеть проектно-конструкторских бюро и специализированных научно-исследовательских центров, верфи, ремонтные предприятия и портово-транспортную инфраструктуру. И сегодня компания является признанным лидером отечественного судостроения, производящим широкую линейку судов и морской техники, в том числе для работы в Арктике и на шельфе.

Важно не сбавлять набранные темпы. Сохраняя лучшие трудовые традиции отрасли, необходимо внедрять передовые технологии и управленческие решения, добиваться роста эффективности предприятий, их конкурентоспособности на внутреннем и внешнем рынках, наращивать научный и производственный потенциал.

Желаю успехов в реализации намеченных планов и всего самого доброго.

Владимир Путин



10 ЛЕТ ОБЪЕДИНЕННОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ

21 марта 2017 года в Москве состоялось отраслевое совещание «10 лет Объединенной судостроительной корпорации: итоги и перспективы развития отрасли» под председательством Министра промышленности и торговли Российской Федерации Дениса Мантурова. В отраслевом собрании приняли участие помощник Президента Российской Федерации по вопросам военно-технического сотрудничества Владимир Кожин, член коллегии Военно-промышленной комиссии Российской Федерации Владимир Поспелов, первый заместитель Председателя Комитета Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Владимир Гутенёв, президент ОСК Алексей Рахманов, а также руководство ВМФ, АО «ОСК» и предприятий Группы ОСК.



Взачитанных поздравительных адресах, включая приветствие Президента России Владимира Путина, констатировалась лидирующая роль ОСК в отечественной судостроительной отрасли, и прозвучала уверенность в долгосрочной эффективности Объединенной судостроительной корпорации, созданной Указом Президента в 2007 году.

Владимир Кожин в своем выступлении отметил, что ОСК – крупный холдинг, который объединил всё лучшее, что есть в стране с точки зрения судостроения, и имеет всё необходимое для дальнейшего успешного развития. При этом помощник Президента Российской Федерации сделал акцент на перспективе жесткой конкурентной борьбы за внешнего заказчика, как на неизбежном контексте будущего развития военно-технического сотрудничества с другими странами.

В свою очередь, Денис Мантуров отметил высокое качество российской военно-морской техники, успешно прошедшей боевое крещение в современных локальных конфликтах. «Адмиралтейские верфи, ПО «Севмаш», Северная верфь, ЦС «Звездочка» и другие предприятия обладают уникальными компетенциями в сфере военного кораблестроения», – добавил Министр промышленности и торговли Российской Федерации, выразив уверенность, что это обеспечит в дальнейшем успешное серийное строительство и обслуживание новейших надводных и подводных кораблей. В завершение своего выступления Денис Мантуров напомнил о том, что «...в 2016 году доля гражданской продукции судостроения впервые показала годовые темпы роста более 10 %».

Центральным эмоциональным событием мероприятия стало присвоение звания «Почетный судостроитель» и вручение Министром почетных грамот и благодарностей корабелам. Почетными судостроителями в этот день стали: генеральный директор «Адмиралтейских верфей» Александр Бузаков, генеральный директор ПСЗ «Янтарь» Эдуард Ефимов, генеральный

директор «Балтийского завода-Судостроение» Алексей Кадилов.

Сессия докладов президента ОСК и генеральных директоров предприятий Группы ОСК подтвердила хорошее «самочувствие» холдинга как единой системы судостроительных мощностей страны.

«В отношении военного кораблестроения мы действительно сегодня загружены до 2021–2023 годов. На большинстве наших предприятий такой загрузки не было даже в советские времена», – подчеркнул президент ОСК Алексей Рахманов. Руководитель ОСК также сообщил, что в 2016 году предприятия корпорации завершили строительство, модернизацию и капитальный ремонт 13 боевых кораблей, что на 37 % превышает показатели 2015 года.

Основные векторы и задачи развития верфей и конструкторских бюро были затронуты в выступлениях руководителей предприятий судостроительного холдинга. Среди таких направлений можно выделить создание нового атомного ледокольного флота, обеспечение полной комплектации группировки атомных подводных лодок, выход на серийное строительство как пассажирских, так и промысловых судов, завершение формирования единой информационной среды в рамках всего периметра ОСК.

Заключительное слово Алексей Рахманов как модератор совещания предоставил члену коллегии Военно-промышленной комиссии Российской Федерации Владимиру Поспелову. Владимир Яковлевич, входящий в состав Совета директоров ОСК с первого дня основания корпорации, подытожил десятилетку, отметив, что все эти годы руководителям предприятия ОСК удавалось сообщать находить верные ответы на возникающие вызовы даже в самых сложных макроэкономических условиях. Именно это подтверждает правильность и своевременность решения Президента России о создании десять лет назад Объединенной судостроительной корпорации.

Ледокол проекта 21900М
«Владивосток», строитель –
Выборгский судостроительный
завод.

Арктический флот ОСК – строим флот сильной страны!



Ледокол Polaris, строитель –
Arctech Helsinki Shipyard.



Церемония торжественного спуска ГУАЛ «Арктика».
16 июня 2016 г., строитель – Балтийский завод-Судостроение.



Ледокол проекта 21900М «Мурманск», строитель –
Выборгский судостроительный завод.



СПБУ «Арктическая» проект 15402М,
строитель – ЦС «Звездочка».

Многофункциональное аварийно-спасательное ледокольное судно мощностью 7 МВт.



Морская ледостойкая стационарная платформа «Приразломная», строитель – ПО Севмаш.



Плавучая полупогруженная буровая установка «Северное сияние».



Ледокольное судно снабжения «Геннадий Невельской», строитель – Arctech Helsinki Shipyard.



Плавучий энергоблок «Академик Ломоносов», строитель – Балтийский завод-Судостроение.





МОРСКОЕ
НАСЛЕДИЕ
РОССИИ



МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
МУЗЕЙ МИРОВОГО ОКЕАНА



СЛАВА ЛЕДОКОЛУ — ВОИНУ, ТРУЖЕНИКУ, МУЗЕЮ!

Санкт-Петербург, набережная Лейтенанта Шмидта, 23-я линия В.О., +7 (812) 325-35-46

www.krassin.ru

*Ветеранам Великой Отечественной войны – участникам
полярных конвоев, ученым – покорителям арктических широт,
судостроителям, морякам ледокольного флота России,
коллективу Музея Мирового океана.*

Дорогие друзья!

В 2017 году исполняется 100 лет самому знаменитому ледоколу в мире – легендарному ледоколу «Красин», который по праву является символом исследований Арктики и морского наследия России.

Построенный в 1917 году, ледокол «Красин» приобрел всемирную известность в 1928 году в связи со спасением участников экспедиции Умберто Нобиле на дирижабле «Италия», осуществлявших перелёт через Северный полюс.

Ледокол «Красин» совершил две кругосветные экспедиции – в 1934 году во время эпопеи по спасению челюскинцев и в годы Великой Отечественной войны, когда он был направлен в США и возвращался в Россию в составе полярного конвоя PQ-15. В ходе этого перехода «Красин» участвовал в морских сражениях.

В мире сохранилось только два корабля, участвовавших в полярных конвоях, – «Белфаст» в Великобритании и «Красин» в России. Благодаря ледоколу «Красин», переоборудованному в научно-исследовательское судно, были получены фундаментальные знания о шельфе Арктики и обнаружены первые месторождения нефти и газа.

Сейчас ледокол «Красин» продолжает нести вахту как объект культурного наследия федерального значения и морской музейный центр.

От всей души поздравляю коллектив Музея Мирового океана с юбилеем ледокола «Красин». Выражаю уверенность, что вы будете помнить и свято чтить великое наследие нашего прошлого, сохраните и приумножите традиции знаменитого судна.

Желаю вам успешной работы.

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



Ледоколу «Красин» – 100 лет!



В 2017 г. исполняется 100 лет самому знаменитому ледоколу в мире – легендарному ледоколу «Красин», который по праву является символом исследований Арктики и морского наследия России.

Построенный в 1917 г., ледокол «Красин» приобрел всемирную известность в 1928 г. в связи со спасением участников экспедиции Умберто Нобиле на дирижабле «Италия», осуществлявших перелёт через Северный полюс. Ледокол «Красин» совершил две кругосветные экспедиции – одну в 1934 г. во время эпопеи по спасению челюскинцев и второй раз в годы Великой Отечественной войны, когда он был направлен в США и возвращался в Россию в составе полярного конвоя PQ-15. В ходе этого перехода «Красин» участвовал в морских сражениях.

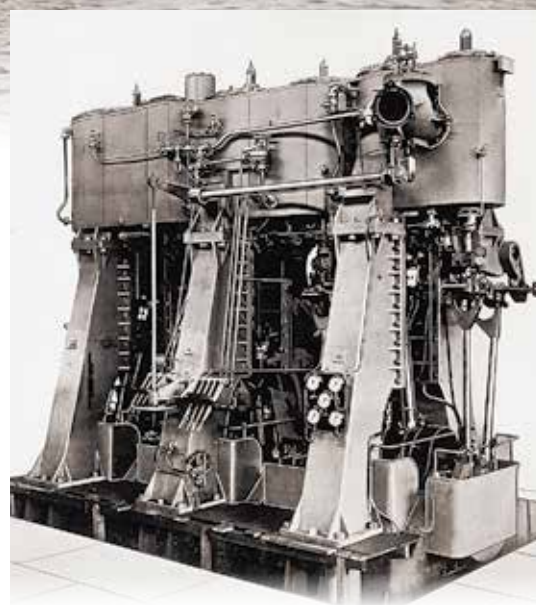
В мире сохранилось только два корабля, участвовавших в полярных конвоях, – «Белфаст» в Великобритании и «Красин» в России. В 1970-х гг. именно благодаря «Красину», переоборудован-

ному в научно-исследовательское судно, были получены фундаментальные знания о шельфе Арктики и обнаружены первые месторождения нефти и газа.

Сейчас ледокол «Красин» продолжает нести свою вахту как объект культурного наследия федерального значения и морской музейный центр. Судно ошвартовано в Санкт-Петербурге и находится в оперативном управлении Музея Мирового океана Министерства культуры Российской Федерации.

ИСТОРИЯ ЛЕДОКОЛА

Еще в самом начале XX века российское правительство выделило денежные средства на расширение исследований и коммерческое освоение арктических морей. К концу 1915 года была разработана и принята Советом Министров программа строительства ледокольного флота.



Паровая машина ледокола «Святогор», 1917 год.

Выход в море ледокола «Святогор» из Уолкера (район Ньюкасла, Великобритания).



В 1916 году в Англии, в Ньюкасле, по заказу Главного управления кораблестроения началось строительство нового линейного ледокола – «Святогор», прототипом для которого стал ледокол «Ермак». Однако, «Святогор» превосходил «Ермак» по мощности машин и водоизмещению. Отличался «Святогор» и более динамичным силуэтом благодаря наклону дымовых труб и двух мачт в корму. Для обеспечения прочности корпуса в районе ватерлинии был предусмотрен мощный ледовой пояс шириной более 3-х метров. Корпус был разделен водонепроницаемыми переборками на 11 отсеков.

Его полное водоизмещение составляло свыше 10 620 т, наибольшая длина 98,53 м, ширина 21,64 м. Мощность машин на валу – 10 тыс. л. с., скорость хода 15 узлов.

Судьба «Святогора» складывалась драматично с момента рождения. Мир был охвачен войной, а Россия еще и революциями. Когда разразилась гражданская война, ледокол принял участие в обороне Архангельска от войск Антанты. И оказался... на дне: чтобы не позволить кораблям противника войти в устье Северной Двины, власти Архангельска приказали в августе 1918 г. затопить «Святогора» и его собрата

«Микулу Селяниновича». Интервенты все-таки захватили город, командира «Святогора» Н. Дрейера и моряков, участвовавших в затоплении, расстреляли.

Ледокол был поднят, а в феврале 1920 г. увезён в Англию. Однако через несколько месяцев «Святогор» вновь оказался в советских водах, на сей раз в качестве арендованного корабля. Во льдах Карского моря погибал ледокольный пароход «Соловей Будимирович», на борту которого находились 85 человек, в том числе женщины и дети.

Спасатели уверенно справились со своей задачей: 19 июня 1920 г. «Свято-



Команда ледокола «Святогор». Архангельск, 9 марта 1918 года.



Английские добровольцы у пристани дальнего плавания. Архангельск. 1918–1919 года.



КРАСИН ЛЕОНИД БОРИСОВИЧ
(1870–1926 года)

Политический деятель. Инженер. В 1903–1907 годах член ЦК РСДРП. В 1918 году член Президиума ВСНХ, нарком торговли и промышленности. В 1919 году нарком путей сообщения, член РВСР. С 1920 года нарком внешней торговли, одновременно полпред и торгпред в Великобритании (в году во Франции).

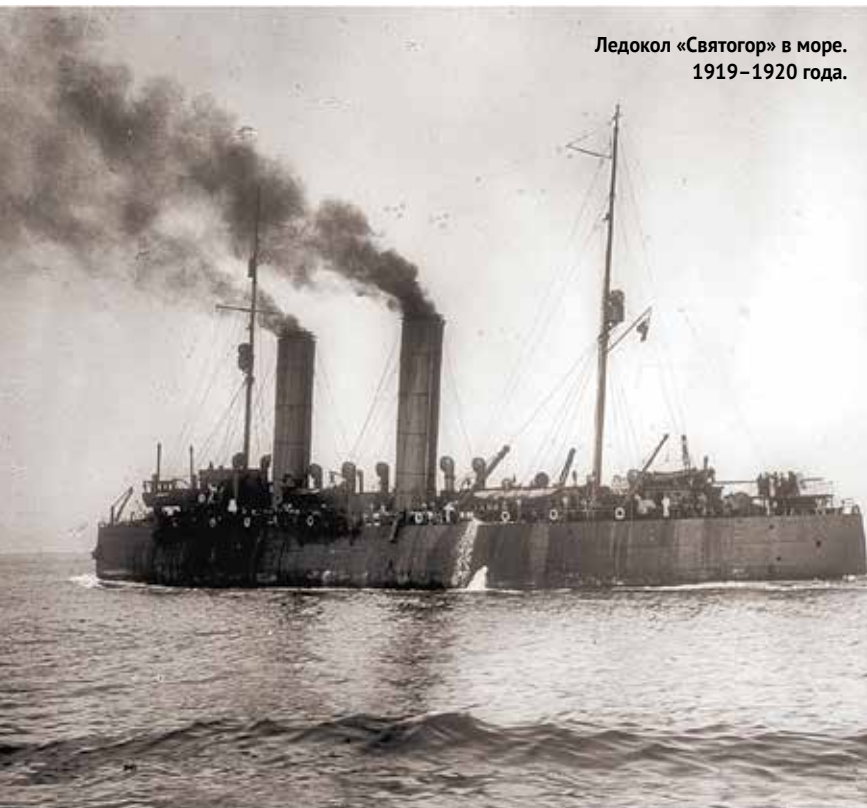


Прибытие п/х «Соловей Будимирович». Архангельск, 1920 год.

гор» и ледорез «III Интернационал» пробились к «Соловью Будимировичу» и через несколько суток вывели его из льдов. Вместе с «III Интернационалом» спасенный пароход возвратился в Архангельск, а вот «Святогору» пришлось идти в Англию. Потребовалась серьезная борьба Л.Б.Красина и всемирно известного кораблестроителя академика А.Н.Крылова, чтобы в 1921 г. после выплаты полной

стоимости «Святогор» был передан России.

После возвращения на Родину в 1923–1926 годах, ледокол «Святогор» обеспечивал ледовую проводку транспортных судов на Балтике. В ледовую кампанию 1925–1926 годов корабль освободил из ледового плена около 30 пароходов, затертых льдами финского залива в районе Соммерс-Гогланд.



Ледокол «Святогор» в море.
1919–1920 года.



Команда ледокола «Святогор». Ленинград.
Не позднее лета 1927 года.



Почтовые карточки с изображением «Святогора»,
выпущенные в 1920-е годы.

В 1927 году, учитывая выдающиеся заслуги Л.Б.Красина перед государством, Советское правительство переименовало «Святогор» в «Красин». Этот человек сыграл очень важную роль в судьбе ледокола. Инженер-электрик по образованию, ставший партийным и советским государственным деятелем, дипломатом, Леонид Борисович Красин подписал советско-английский договор, ознаменовавший собой поворот в развитии дипломатических отношений со странами Запада. Одновременно Леониду Красину удалось договориться о возвращении британским Адмиралтейством уведенного в Англию ледокола «Святогор», и в декабре 1921 года судно вернулось в Россию.

ПОДВИГ ВО ЛЬДАХ

Перед экспедицией У.Нобиле на дирижабле «Италия» была поставлена задача обследовать район Новой Земли, Земли Франца-Иосифа, Северной Земли, Гренландии и Канадского арктического архипелага, выполнить комплекс исследований в области атмосферного электричества, метеорологии, океанографии и земного магнетизма и с этой целью высадить на полюсе на неделю специальную группу в 2–3 человека.

Экипаж насчитывал 16 человек. 23 мая 1928 года «Италия» покинула эллинг на западном берегу Шпицбергена и взяла курс на полюс. 25 мая произошла авария дирижабля. На льдине оказались девять оставшихся в живых членов экипажа «Италии» во главе с Умберто Нобиле. Итальянское правительство обратилось к советскому правительству с просьбой о посылке мощ-



Ледокол «Красин». Е.В. Войшвилло, Б.М. Стародубцев. 1986 год.

ного ледокола. Было принято решение направить ледокол «Красин» для спасения экспедиции.

16 июня началось историческое плавание «Красина». В результате сложнейшей операции 12 июля на борт «Красина» подняли оставшихся в живых участников экспедиции.

5 октября ледокол ошвартовался в Ленинграде, где на набережной Лейтенанта Шмидта была устроена триумфальная встреча.

Героическая эпопея по спасению участников экспедиции на дирижабле «Италия» принесла «Красину» всемирную известность. События легли в основу фильма режиссера Михаила Калатозова «Красная палатка» – полного драматизма киноповествования об интернациональной арктической экспедиции, о постигшей её катастрофе и спасении большинства участников советскими лётчиками и моряками ледокола «Красин». Совместный советско-британско-итальянский фильм вышел в прокат в 1969 году.



Операция по спасению экспедиции У.Нобиле.



РАБОТА В АРКТИКЕ

Не счастье грузовых судов, которые провёл ледокол «Красин» в 1930-е годы сквозь дрейфующие льды, не сосчитать, сколько миль пришлось ему преодолеть во всех морях Ледовитого океана. Он водил караваны, «протаскивал» суда сквозь плавучие льды, крушил мощные ледовые перемычки между пространствами желанной чистой воды, искусно маневрировал в опасных проливах среди островов.

В середине 1930-х годов на «Красине» сформировался молодежный экипаж во главе с 30-летним капитаном М.П. Белосусовым, ледокол стал настоящей школой для будущих полярных капитанов, механиков, радистов, ученых, которые несли дальше знамя флагмана ледокольного флота страны.

С ледокола велись научные исследования, что позволило значительно расширить знания об Арктике, которая с большой неохотой делилась ими с исследователями.

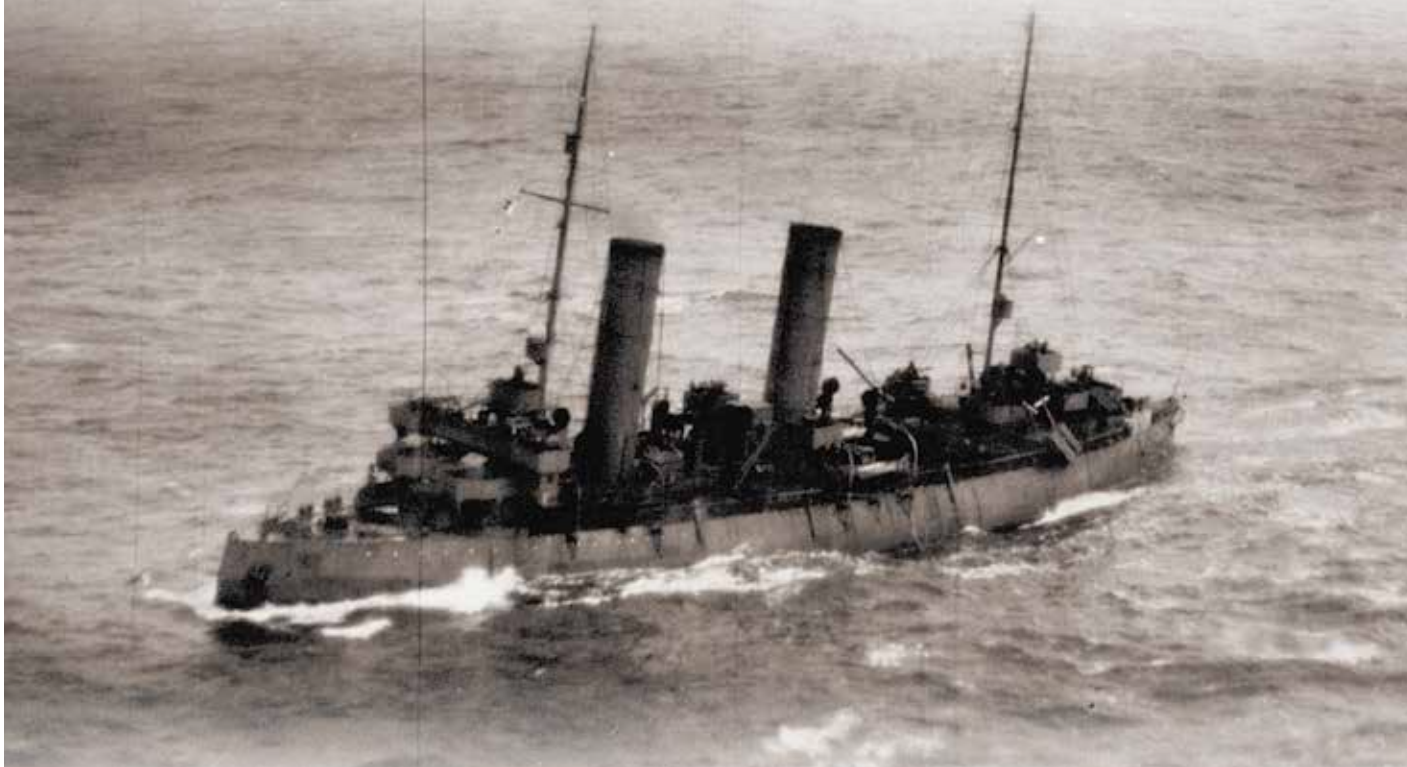
«Красин» продолжал свою спасательную миссию. Это и участие в спасении парохода «Челюскин», и поиски самолета С.А. Леваневского с экипажем из шести человек, совершавших вслед за В.П. Чкаловым и М.М. Громым перелет по маршруту Москва – Северный полюс – США, и многие другие операции.

Знамя Севморпути с изображением ледокола «Красин». Середина 1930-х годов.

Ледокол «Красин» послужил прототипом для создания целой серии линейных ледоколов типа «И. Сталин» (впоследствии «Сибирь»), построенных на советских заводах во второй половине 1930-х годов.



Первая Ленская экспедиция. «Красин» во льдах. Лето 1933 г.



«КРАСИН» НА ВОЙНЕ

В день объявления войны Советскому Союзу со стороны Германии в 1941 году, ледокол «Красин» стоял на якоре в бухте Провидения на Чукотке в ожидании очередной арктической навигации.

Во время Великой Отечественной войны ледокол «Красин» занимался своим прямым делом – проводил караваны судов с народнохозяйственными и оборонными грузами через льды в Арктических морях, а также в Белом море.

Особая страница – участие ледокола в полярном конвое PQ – 15, когда ему пришлось вступить в прямой бой с врагом и выйти из него с честью.

История полярных конвоев одна из самых героических и трагических страниц Второй Мировой войны. Путь конвоев пролегал мимо берегов Норвегии, где базировались немецкие подводные лодки и находились аэродромы немецкой авиации. Ни одному конвою не удалось избежать потерь. Экипажи торговых судов конвоя формировались только из добровольцев и были интернациональными. Транспорты везли вооружение и боеприпасы, продовольствие, медикаменты, горючее.

«Красин» в составе конвоя PQ – 15 вышел из исландского порта Рейкьявик 26 апреля 1942 года. Караван был атакован вражеской авиацией. Из 5 самолетов, сбитых кораблями конвоя, 2 были подбиты членами экипажа ледокола. Но и сам корабль чуть не погиб.

В конце войны ледокол получил приказ оказать помощь в проводке транспорта в восточном секторе Северного Морского пути, а после этого ему предстояло идти на ремонт во Владивосток.

«Красин» в составе конвоя PQ-15. (С.В. Пен, 2007 г.)





НОВАЯ ЖИЗНЬ ЛЕДОКОЛА

В послевоенное время, до начала 1950-х годов, «Красин» работал на трассе Севморпути без существенных перестроек и модернизации. К этому времени стала ощущаться острая нехватка арктических линейных ледоколов. В создавшейся ситуации было решено пойти на капитальный ремонт ледокола в ГДР.

Для «Красина» это означало «второе рождение», ведь речь шла о почти полной реконструкции корабля. Старую энергетическую установку заменили новой, смонтировали современную по архитектуре и планировке надстройку, две трубы заменили одной, в корме оборудовали вертолетную площадку и сделали вырез для буксировки судов вплотную. Внешний вид ледокола изменился почти до неузнаваемости.

Накануне модернизации. «Красин» в Митрофаньевском доке Кронштадтского морского завода. Прежние надстройки судна демонтированы. Середина 1950-х гг.



После длительного ремонта и реконструкции в 1960 году ледокол «Красин» вновь вступил в строй и сразу же был направлен на проводку судов по трассе Севморпути, где проработал более 10 лет. В октябре 1971 года ледокол вернулся из своей последней арктической навигации. Он отработал в Арктике, на Балтике и Дальнем востоке 54 года.

В 1972 году «Красин» был передан в Министерство геологии СССР и продолжил работу в Баренцевом, Гренландском морях и на Шпицбергене. В конце 1980-х годов судно было выведено из эксплуатации.

«КРАСИН» СЕГОДНЯ

На счету легендарного ледокола спасение многих судов и людей, но в лихие 1990-е годы он сам стал нуждаться в помощи. Для защиты «Красина» от попыток про-

дажи за границу и для сохранения его как исторической реликвии был организован Общественный комитет. Ледокол остался в России, но его хозяева так и не смогли добиться достойного финансирования, необходимого для сохранения судна. Ледокол тихо умирал. Но вновь и вновь общественность и неравнодушные люди поднимали вопрос о поиске организации, способной вдохнуть в ледокол новую жизнь. И такая организация нашлась... в Калининграде!

В 2004 году, после многочисленных переговоров, было принято решение о передаче ледокола «Красин» на баланс Музея Мирового океана Министерства культуры России. Музей уже обладал опытом сохранения исторических судов и под руководством Генерального директора Светланы Сивковой формировал в Калининграде единственную в России набережную исторического флота.

Ледокол «Красин» – это единственный корабль-участник арктических сражений

Машинное отделение.





Второй мировой войны, находящийся на плаву и сохраняющий класс Российского Морского регистра судоходства, уникальный «живой музей» – судно на плаву. Музейная экспозиция раскрывает историю корабля, в то же время сам корабль – памятник истории и техники. В фондах музея хранятся подлинные карты и чертежи ледокола, исторические документы и фотографии, посвященные истории корабля и истории ледокольного флота России. «Красин» хорошо знают в Санкт-Петербурге, музей имеет свой выставочный зал, на его борт ежегодно поднимается около 40 000 посетителей. По инициативе экипажа в Санкт-Петербурге появился удивительный морской праздник, которого больше нет нигде в мире – Фестиваль ледоколов. Здесь проводят свои заседания «Клуб ледовых капитанов», Всероссийское общество радиолюбителей, «Клуб друзей ледокола «Красин», на его борту проходят на-

Парадный трап.



учные конференции и встречи. «Красин» – центр изучения истории морских полярных исследований, на его борту базируется штаб-квартира Ассоциации «Морское наследие России».

Сегодня ледокол Музея Мирового океана – в центре внимания мировой морской общественности. В августе 2016 года в столице Русского Севера – Архангельске – состоялись мероприятия, посвященные 75-летию первых полярных конвоев. Конечно, вспоминали и «Красин». Да как вспоминали!

Перед началом торжественного митинга, по всей России – от Калининграда до Дальнего Востока, от Архангельска до Севастополя – прозвучали приветственные гудки судовых тифонов ледоколу-ветерану. В акции «Гудок «Красину» приняли участие свыше двухсот судов и боевых кораблей! Присутствовавшая на торжественных мероприятиях британская принцесса Анна от имени Ее Величе-

Каюта капитана.



ства королевы Великобритании Елизаветы II передала слова благодарности ветеранам ледокольного флота за мужество и героизм, проявленные в годы Второй мировой войны.

По словам Генерального директора Музея Мирового океана Светланы Сивковой, ледокол «Красин» и по прошествии ста лет достойно несет свою бессменную вахту. У «ветерана» вполне хватает работы в таком благородном и значимом деле, как сохранение и популяризация морского наследия России. Тысячи ребят ежегодно на примере «Живой легенды Арктики» познают историю освоения человеком труднодоступных северных широт. Проходят годы, и наверняка среди нового поколения ледовых капитанов, ученых, полярников будут те, чьи отношения с морской стихией когда-то начались с крутого красинского трапа. [МП](#)

В.Л. Стрюк, А.М. Буданов

Севастополь поздравляет «Красин»!



Уважаемая Светлана Геннадьевна!

Имею честь от себя лично и Совета Старшин Севастопольского Морского Собрания поздравить Вас и возглавляемый Вами коллектив

со 100-летием легендарного ледокола «Красин»

За свою вековую историю ледокол был моряком, спасателем, исследователем, воином, участвовал в спасательных и научных экспедициях, военных операциях, работал на Северном Морском пути – тысячи тонн груза перевезены караванами судов, которые проводил «Красин» в полярных льдах.

За почти 70 лет своей трудовой деятельности он вписал много исторических вех в свой бортовой журнал: затопление, а затем подъем со дна моря; спасение арктической экспедиции Умберто Нобиле и провод союзных конвоев во время Второй мировой войны; проход северным путем в Америку и 885-ти суточное кругосветное плавание.

В 1980-м году ледокол «Красин», став на вечную стоянку в Ленинграде, становится кораблем-музеем, где можно прикоснуться к истории освоения Арктики, познакомиться с биографиями выдающихся исследователей и полярных капитанов, окунуться в мир героических арктических экспедиций.

На его борту находится штаб-квартира Ассоциации «Морское наследие».

Сотрудники музея успешно трудятся по комплектованию музейного фонда, изучению истории ледокола и ледокольного флота России, этапов освоения Арктики в целом.

Желаем вам, дорогие друзья, всего того, что люди на Земле называют Счастьем, чтобы Удача, Успех и Вдохновение были верными спутниками во всех ваших делах, а Здоровье и Благополучие – в ежедневной жизни.

Так держать!

Председатель
Севастопольского Морского Собрания
31 марта 2017 года

Виктор Кот

ЧЕСТЬ • ФЛОТ • ОТЕЧЕСТВО



Третья годовщина «Русской весны»

Восемнадцатого марта 2017 года Севастопольское Морское Собрание вместе с севастопольцами и гостями города-героя отметили третью годовщину «Русской весны».

По случаю праздника, при поддержке директора ФГБУК «ГМГООС «Панорама» Мусиенко Николая Ивановича, Председателя Севастопольского Морского Собрания – Виктор Павлович Кот подготовил и организовал проведение выставки экспонатов, посвященной «Русской весне». Экспозиция была размещена на территории Государственного музея героической обороны и освобождения Севастополя, у входа в Панораму «Оборона Севастополя».

Среди выставочных экспонатов особое место заняла памятная монета-медальон «Собиратель Земель Российских» – «Крым 2014» выпущенная в 2014 году после известных событий. На аверсе монеты весом в 1 кг и размером с ладонь изображен барельеф Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина, на реверсе – контуры полуострова Крым отгравированные фактурой, составленной из основных городов и населенных пунктов, надписи «2014», «Принятие Республики



Восемнадцатого марта 2017 года Севастопольское Морское Собрание вместе с севастопольцами и гостями города-героя отметили третью годовщину «Русской весны».

Крым в состав Российской Федерации». Монета изготовлена из серебра 925 пробы методом художественного литья с ручной проработкой. Серийный номер монеты – №6.

На выставке также были представлены экспонаты из личной коллекции председателя Севастопольского Морского Собрания, рассказывающие об истории флота.

Выставка проходила в доброжелательной атмосфере. Любой гость имел возможность задать интересующие вопросы организаторам выставки и более детально рассмотреть представленные экспонаты. С большим интересом и удовольствием посетители рассматривали и пробовали на вес элементы экипировки водолазов: легендарный шлем «трехболтовку» и водолазные ботинки, каждый из которых весит по 12 кг.

В память о выставке посетителям вручались информационные буклеты Севастопольского Морского Собрания, например, «Кодекс чести русского офицера 1904 года» и «Советы молодому офицеру 1904 года».

За организацию и проведение выставки Севастопольскому Морскому Собранию был вручен сертификат участника культурно-патриотического фестиваля «Плечом к плечу». **МП**



15 лет Морской коллегии

Юбилейное заседание Морской коллегии прошло 21 декабря 2016 года в Севастополе, в здании Черноморского высшего военно-морского училища имени Нахимова. Заседание торжественно открыл заместитель Председателя Правительства Российской Федерации, председатель Морской коллегии Дмитрий Rogozin.

«Сегодня, в рамках нашего юбилейного заседания, мы не только подводим итоги работы, рассматриваем вопрос о деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов России, морских советов и организаций по реализации Морской доктрины России и стратегии развития морской деятельности РФ на период до 2030-го года, но и ставим амбициозные задачи на будущее. Здесь, в Севастополе, мы подробно обсудим организацию регулярного морского сообщения и морских круизов между городом Сочи, в целом, Черноморским побережьем Краснодарского края, и городами, расположенными на территории Крымского полуострова», – в приветственном обращении отметил вице-премьер.

С ответным словом выступил вошедший в состав Морской коллегии врио губернатора Севастополя Дмитрий Овсянников. Он отметил, что проведение юбилейного заседания Морской коллегии – почетная миссия для города.

«Обещаем с честью нести звание Южной морской столицы России. Значимость

этого статуса подтверждается тем, что наша сегодняшняя встреча проходит в новом корпусе Севастопольского высшего военно-морского училища имени Павла Степановича Нахимова, которое передано училищу городом. Развитие флота – один из приоритетов развития Севастополя.

Мы готовы обсуждать перспективные проекты, предлагать свои решения», – подчеркнул Дмитрий Овсянников.

Во исполнение поручения Д.О. Rogozina

секретариатом Морской коллегии была организована работа по учреждению и созданию Почетного знака «За заслуги» Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, и к собранию подготовлена торжественная церемония вручения награды. Участники собрания и члены Морской коллегии аплодисментами приветствовали награждение председателя Межведомственной комиссии по морскому наследию при Морской коллегии Вячеслава





ва Попова, советника Президента РФ, специального представителя Президента РФ по вопросам климата Александра Бедрицкого, губернатора Санкт-Петербурга Георгия Полтавченко, главы Крыма Сергея Аксенова, руководителя Росавиации Александра Нерадько, первого ответственного секретаря Морской коллегии Михаила Московенко, руководителя ФГБУ «АМП Черного моря» Владимира Ерыгина, председателя совета директоров АО «Ростовский порт» Олега Грызлова и других. Знак № 1 был вручен Дмитрию Рогозину главкомом Военно-Морского Флота Владимиром Королёвым.

Первым пунктом на обсуждении коллегии стал вопрос об организации регулярного пассажирского морского сообщения между Сочи, городами Краснодарского края и Крымского полуострова в курортный сезон 2017 года. С докладами по этой теме выступили заместитель Министра транспорта Российской Федерации – руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта, член Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации Виктор Олерский, глава Республики Крым Сергей Аксенов, президент Объединенной судостроительной корпорации, член Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации Алексей Рахманов.

«Перед организаторами регулярного морского сообщения между Сочи и Крымом стоит задача не просто обеспечить еще один способ доставки отдыхающих на курорты Крыма, но и разнообразить воз-

можность отдыха. По нашему мнению, и это мнение не только федерального органа, дополнительную привлекательность маршруту должно придать включение в него Стамбула. Тогда это получается полноценный семидневный круиз», – в ходе обсуждения сказал Виктор Олерский.

Следующим вопросом на повестке заседания стало обсуждение совершенствования системы поисково-спасательного обеспечения морской деятельности РФ. На эту тему выступил Главнокомандующий Военно-Морским Флотом РФ, заместитель председателя Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации Владимир Королёв.

Участники заседания коллегии решили, что необходимо создать координационный межведомственный совет по поисково-спасательному обеспечению морской деятельности Российской Федерации для оперативного решения вопросов создания и функционирования федеральной системы поиска и спасания на море, в том числе, для оценки действующих и разработки новых нормативных правовых актов Российской Федерации по вопросам поиска и спасания на море, направленных на реализацию положений Морской доктрины Российской Федерации и Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года в части поисково-спасательного обеспечения морской деятельности.

С докладами на тему о сохранении объектов национального морского культур-

ного наследия Российской Федерации и совершенствовании законодательства в этой сфере деятельности выступили директор департамента государственной охраны культурного наследия Владимир Цветнов и председатель Межведомственной комиссии по морскому наследию при Морской коллегии Вячеслав Попов.

По итогам собрания была одобрена деятельность федеральных органов исполнительной власти, органов власти субъектов Российской Федерации, морских советов и организаций за прошедший пятнадцатилетний период по реализации Морской доктрины и Стратегии развития морской деятельности до 2030 года.

В рабочем порядке участники собрания отметили, что решения Морской коллегии, принятые в ходе ее работы в 2016 году, выполнены в основном федеральными органами исполнительной власти в установленные сроки. Их руководителям, а также руководителям исполнительной власти субъектов Российской Федерации поручено произвести награждение лиц, представленных к наградам Морской коллегии.

Одновременно был утвержден план работы Морской коллегии на 2017 год.

Заседание завершилось поздравлениями награжденных и пожеланиями лучшей деятельности Морской коллегии в будущем. **МП**

По материалам МИА, пресс-центра Правительства Севастополя, а также из открытых источников СМИ.



УТВЕРЖДЕНО

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

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



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

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

другие граждане Российской Федерации.

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

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

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

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

На каждого представляемого оформляется представление по установленной форме.

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

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

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

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

Основанием к выдаче дубликата награды является мотивированное ходатайство награжденного.

В аналогичном порядке может быть выдан дубликат удостоверения к награде.

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

9. Повторное награждение Почетным знаком не производится.

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



ОСК

ОБЪЕДИНЕННАЯ
СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ



СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ

www.aosk.ru

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

«Центр»

ФГУП

«ЦНИИ «Центр»



ВСЕГДА

В ЦЕНТРЕ

СОБЫТИЙ



ФГУП «ЦНИИ «Центр»

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

тел./факс +7(499)254-50-56

www.cniicentr.ru

ФГУП «ЦНИИ «Центр» как учредитель и издатель предлагает Вашему вниманию периодическое печатное издание

«Научный вестник оборонно-промышленного комплекса России»

Сборник (формат А4) издается с 2012 года. Выходит ежеквартально. Является рецензируемым. Контроль за обеспечением высокого качества издаваемого журнала осуществляет Редакционный совет сборника, членами которого являются: Довгучиц С.И. – Председатель, директор ФГУП «ЦНИИ «Центр», к.э.н., член-корреспондент Российской академии ракетных и артиллерийских наук, член Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, Кохно П.А. – заместитель председателя, главный редактор, д.э.н., профессор, Бочкарёв О.И. – заместитель председателя коллегии Военно-промышленной комиссии Российской Федерации, к.э.н., Рахманов А.Л. – президент АО «Объединенная судостроительная корпорация», Ткачук А.Н. – член Правления РСПП, Председатель Комиссии РСПП по ОПК, Почетный академик Международной Академии информатизации и другие.

Тираж составляет 1000 экземпляров. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС 77-59832 от 17.11.2014 г. ISSN 2410-4124.

«Научный вестник оборонно-промышленного комплекса России» включен в Научную электронную библиотеку РИНЦ, где имеет подписку в электронном виде, а также открытый доступ к архивным номерам издания. Сборник размещен в Объединенном каталоге «Пресса России. Газеты и журналы» под индексом 94083. Данный вестник планируется включить в Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий Высшей аттестационной комиссии при Министерстве образования и науки Российской Федерации (ВАК).

В нем публикуются научные статьи на соискание ученой степени кандидата наук и ученой степени доктора наук по техническим, экономическим и военным специальностям.

Согласно универсальной десятичной классификации (УДК) принимаются работы следующего деления:

- 33 Экономика. Экономические науки.
- 62 Инженерное дело. Техника в целом.
- 35 Государственное административное управление.

ФГУП «ЦНИИ «Центр» приглашает организации, научных работников и аспирантов выступить на страницах издания с публикациями. В настоящее время размещение статей в сборнике осуществляется бесплатно, кроме того, предо-



ставляется авторский номер журнала. С каждым клиентом заключается Договор и гарантируется качественная и своевременная работа.

С требованиями к оформлению статей для опубликования в сборнике «Научный вестник оборонно-промышленного комплекса России» можно ознакомиться на сайте Института. www.cniicentr.ru

Витязи океанских глубин

На наши вопросы отвечает начальник Управления боевой подготовки Военно-Морского Флота, контр-адмирал Виктор КОЧЕМАЗОВ.



ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Контр-адмирал Кочемазов Виктор Николаевич родился 7 апреля 1966 года в посёлке Красильниково Галичского района Костромской области. В 1988 году с отличием окончил Каспийское Высшее военноморское училище им. С.М. Кирова. Службу проходил на атомных подводных лодках Северного флота в должностях командира группы, помощника командира, старшего помощника, командира атомной подводной лодки.

После окончания с отличием и золотой медалью Военно-морской академии им. Н.Г. Кузнецова (2003 г.) проходил службу на различных должностях, в том числе, заместителя командира дивизии атомных подводных лодок, командира дивизии атомных подлодок, начальника штаба – первого заместителя командующего подводными силами Северного флота. В числе высоких наград – орден Мужества, орден «За военные заслуги», медаль ордена «За заслуги перед Отечеством».

– Виктор Николаевич, освоение Арктического бассейна Мирового океана является одной из главных задач, поставленных Верховным Главнокомандующим Вооружёнными Силами РФ...

– Совершенно верно, и она решается подводными лодками на постоянной основе. После длительного перерыва наши атомные подводные крейсера вернулись подо льды Северного Ледовитого океана, в том числе, уже есть опыт подлёдного плавания атомных подводных лодок новых проектов. В перспективе мы планируем только наращивать свое присутствие в данном регионе, это вопрос безопасности государства.

– Боевая подготовка: цифры и факты... Можно ли привести конкретные данные – сколько выполнено различных учебно-боевых упражнений в течение прошлого года, какие показатели ожидаются в этом году, как они будут отличаться от предыдущего года? В целом, как меняется интенсивность боевой подготовки?

– Организация боевой подготовки экипажей подводных лодок всегда была и будет краеугольным камнем обеспечения боеготовности подводных сил. Главное командование ВМФ этому вопросу уделяет самое пристальное внимание. От оптимизации сроков и программ подготовки экипажей на флотах и в учебных центрах ВМФ до увеличения количества проводимых учений и боевых стрельб – все направлено на повышение профессионализма наших подводников.

За период боевой учебы в 2016 году в Военно-Морском Флоте подготовлено более 50 экипажей подводных лодок, проведено более 300 мероприятий боевой подготовки, в том числе учебно-боевых стрельб с применением новых образцов ракетного и морского подводного оружия. Общая наплаванность экипажей подводных лодок впервые с постсоветского времени превысила 3000 ходовых суток, и этот показатель ежегодно растёт.





Результаты повышения интенсивности боевой подготовки видны уже сейчас: значительно увеличено количество выходов дизельных и атомных подводных лодок в дальнюю морскую зону; возобновлены плавания атомных подводных крейсеров в арктических районах Северного Ледовитого океана; впервые в истории современной России было осуществлено боевое применение подводной лодкой ракетного оружия; подводные лодки участвуют в международных учениях.

В текущем году интенсивность мероприятий боевой подготовки только возрастет.

– А что можно сказать об элементах состязательности между экипажами подводных лодок?

– Он присутствует и всячески поощряется и командованием флотов, и Главным командованием ВМФ. Ежегодно в рамках решения задачи по повышению уровня подготовленности военнослужащих, совершенствования профессиональной подготовки экипажей подводных лодок проводятся соревнования на лучший расчёт главного командного пункта, лучший корабельный боевой расчёт, конкурсы на лучших специалистов, лучших старших помощников командиров и командиров подводных лодок.

В Военно-Морском Флоте ежегодно проводятся состязания на приз главнокомандующего ВМФ по поражению кораблей, подводных лодок и наземных объектов, с 2013 года проводится конкурс «Кубок Моря» между корабельными боевыми расчётами флотов, главными командными пунктами, в рамках данного конкурса также проводятся состязания на звание лучшего командира корабля или специалиста боевой части.

Для подводников это значимое событие, и именно на таких мероприятиях определяются лучшие в Военно-Морском Флоте, здесь же идёт обмен опытом и новациями в подводном деле. По итогам 2016 года в лучшую сторону отмечен уровень подготовки подводников Тихоокеанского и Северного флотов.

– Что нового появилось в слаживании экипажей? Изменились ли за последнее время требования к подготовке подводников?

– Да, некоторые изменения произошли. В целом школа подводного плавания, разработанная в Советском Военно-Морском Флоте, осталась неизменной. Подготовка в учебных центрах, подготовка на флотах, подготовка непосредственно на подводной лодке сохранила основные принципы – от простого к сложному, учить экипажи тому, что необходимо на войне.

Изменения претерпели сроки и объём мероприятий боевой подготовки. Переход на контрактную службу Вооружённых Сил РФ, уход от службы по призыву на подводных лодках позволил повысить профессионализм личного состава экипажей, что, в свою очередь, и позволило оптимизировать тот объём мероприятий, которые необходимо отрабатывать. Дополнительно Главное командование ВМФ инициировало переход на более длительный цикл межпоходовой подготовки экипажей в учебных центрах. Все эти изменения позволяют с более высоким качеством готовить экипажи.

– Расскажите о новых подлодках, вошедших в состав ВМФ за последние годы? А какие субмарины пришли после ремонта?

– Строительство новых проектов кораблей и подводных лодок было и остаётся актуальным и основополагающим фактором повышения боеспособности Военно-Морского Флота. В первую очередь, внимание уделяется развитию атомных ракетных стратегических подводных лодок и атомных многоцелевых подводных лодок флотов. Только за прошедшие 5 лет флот пополнился новыми атомными подводными лодками типа «Борей» и «Ясень», проведена модернизация существующих проектов. Это дало возможность поддержать потенциал Морских стратегических ядерных сил на уровне, позволяющем эффективно и качественно выполнять задачи ядерного сдерживания.

В 2015 и 2016 годах к месту постоянной дислокации на Камчатку совершили переход подо льдами Северного Ледовитого океана атомные подводные крейсера «Александр Невский» и «Владимир Мономах». На судостроительных предприятиях России продолжится строительство атомных подводных лодок новых проектов.

В минувшем году ОАО «Адмиралтейские верфи» передали в состав ВМФ дизель-электрические подводные лодки «Великий Новгород» и «Колпино». Продолжается дальнейшее строительство дизель-электрических подводных лодок в интересах ВМФ. Под контролем Главного командования ВМФ ведутся подготовительные работы по проектированию принципиально нового перспективного проекта дизель-электрической подводной лодки, в которой будут реализованы все лучшие достижения российского подводного кораблестроения. Сейчас уже смело можно сказать, что подводный флот России развивается, как показатель этого – воссоздание подводных сил Черноморского флота.

– А что можно сказать о новом вооружении на подводных лодках?

– Наряду с модернизацией и строительством новых подводных лодок параллельно ведется работа по созданию новых перспективных образцов оружия и вооружения. Особо это ощутимо в отношении ракетного оружия. В 2016 году на вооружение приняты новые ракетные комплексы подводных лодок «Калибр» и «Оникс», позволяющие поражать как морские, так и наземные объекты.

Ярчайшим примером служит боевое применение подводной лодкой ракетного комплекса «Калибр» по объектам запрещенной в Российской Федерации террористической группировки «Исламское государство» в ходе проведения операции Российских Вооружённых Сил в республике Сирия.

Одновременно идёт разработка новых образцов морского подводного оружия, новые дизель-электрические подводные лодки и атомные подводные крейсера с 2016 года вооружаются торпедами с улучшенными тактико-техническими характеристиками.

Хочу отметить, что разработка и испытания новых образцов оружия ведется постоянно, в этой области мы не отстаем от стран НАТО, а по некоторым показателям и превосходим их.

– Служат ли на подлодках призывники? А на атомных – только контрактники? Много ли желающих? Есть ли конкурс? Чем вообще сегодня привлекательна служба на подлодках?

– В соответствии с принятым решением Верховного Главнокомандующего Вооружёнными Силами Российской Федерации о переходе к профессиональной армии, начиная с 2000 годов, Вооружённые Силы начали переход к службе по контракту и в рамках этого решения, не без гордости хочу сообщить, что экипажи подводных лодок первыми в Военно-Морском Флоте и, наверное, в Вооружённых Силах РФ перешли на комплектование экипажей военнослужащими по контракту. Все экипажи подлодок укомплектованы только военнослужащими по контракту.

На сегодняшний момент связать свою судьбу с подводным флотом мечтают многие, есть и желающие, есть и конкурс. Служба на подводных лодках очень престижна. Романтика подводной службы, ощущение важности и значимости того, что ты делаешь подкрепляются и социальными гарантиями. Это и достойное денежное довольствие и, что особенно актуально, решение вопросов обеспечения жильем. Вот три составляющих, обеспечивающие престиж подводного флота.

– Как сегодня изучается иностранный опыт службы на подлодках? Стоит ли нам что-то перенять у иностранных коллег?

– Анализ подготовки подводных сил иностранных флотов Главным командованием ВМФ организован и ведётся постоянно. Эта работа имеет целью изучить не только приёмы и способы действий иностранных подводников для организации противодействия и повышения боевой устойчивости наших кораблей, но и повышать свой уровень подготовленности.

Зачастую исход боя решают знание тактики противника и возможностей его оружия. По этой причине с особенной тщательностью изучаются отчёты по результатам дальних походов наших подводных лодок, статьи и материалы доступные в открытых источниках, опыт международных учений и тому подобное.


Не всегда, конечно, этот опыт можно перенести на наши корабли и экипажи ввиду конструктивных особенностей подводных лодок и различий в организации службы, но знать тактику противника мы обязаны в совершенстве. Тактика действий противника изучается экипажами, командирами подводных лодок постоянно.

– Принятие на вооружение новых образцов оружия, вооружения и военной техники требует, в свою очередь, внедрения в практику новых методик подготовки и обучения личного состава экипажей подводных лодок, в том числе, с использованием новой тренажёрной базы...

– Параллельно созданию образцов вооружения создаются и тренажеры для подготовки специалистов Военно-Морского Флота. В настоящее время на вооружение приняты тренажеры для подготовки экипажей дизельных подводных лодок, проводятся работы по установке тренажеров для атомных подводных лодок в учебных центрах ВМФ.

Основной отличительной особенностью современной тренажёрной базы подготовки моряков-подводников является их инфицированность применительно к нескольким проектам кораблей. Кроме того, особое развитие получило создание и поставка как в учебные центры, так и на флоты компьютерных обучающих программ, чего ранее не было в ВМФ. Использование в учебном процессе тренажёрной базы позволило значительно повысить практическую подготовленность операторов комплексов и снизить показатели аварийности вооружения и военной техники. **МП**

Капитан 1 ранга
Андрей ГАВРИЛЕНКО,
газета «Красная звезда».



Деловые люди Арктики – настоящее и будущее

Арктика – территория, привлекательная для инвестирования не только для крупного, но и для малого и среднего бизнеса. Государством создано большое количество мер поддержки, но информированность о них бизнеса является недостаточной. Необходима консолидация стратегий, программ, предложений по развитию арктической территории, конкретных регионов, отраслей, малого и среднего бизнеса Арктики и региональной власти. Предоставление инфраструктуры, энергетического комплекса для использования их участниками и новыми коммерческими направлениями. Развитие по наращиванию объема несырьевого экспорта, привлечение в Арктику малого и среднего предпринимательства.

15 мая 2017 года в Москве прошло заседание Делового совета Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. Деловой совет – объединяющий бизнес-круги совещательный орган, формулирующий для Государственной комиссии консолидированную точку зрения делового сообщества по актуальным вопросам социально-экономического развития Арктической зоны Российской

Федерации с целью создания благоприятной инвестиционной среды.

Заседание вел руководитель Делового совета Государственной комиссии по вопросам развития Арктики, председатель президиума Морской коллегии Сергей Шишкарёв.

В повестку заседания был включен вопрос о проектах в Арктике, как импульса развития региональной транспортной и промышленной инфраструктуры, международного сотрудничества, привлечения малого и среднего предпринимательства. По данному вопросу выступили руководитель аппарата ГК «СЕВЕР» Е.А. Эрнстова, генеральный директор ОАО «Авангард» В.А. Мельников, генеральный директор ПАО «Совфрахт» Д.Ю. Пурим.

Во время Арктического форума 30 марта в Северном (Арктическом) Федеральном Университете имени М.В. Ломоносова на Международном арктическом форуме решено провести сессию «Арктический бизнес-форум». С докладом по теме его организации и проведения выступил директор ООО «Гекон», академик РАН М.Н. Григорьев.

На сессии планируется обсуждение

ключевых направления деловой активности в Арктическом регионе с точки зрения страны-председателя Арктического совета. По данному вопросу выступит Алекси Харкёнен, посол Финляндской Республики по вопросам Арктики.

Также ожидается обсуждение темы международного сотрудничества в реализации арктических инвестиционных проектов и поиска оптимальных форматов взаимодействия. Актуальность данных вопросов будет озвучена Торо Ваурасте, заместителем председателя Арктического экономического совета, и представителями российских компаний, реализующих арктические инвестиционные проекты с широким привлечением иностранных партнеров на различных этапах реализации.

Особый интерес вызывает намерение создания яхт-клуба, как инструмента развития международного арктического туризма.

«Арктический бизнес-форум», проводимый председателем Делового совета Госкомиссии по развитию Арктики Сергеем Шишкарёвым, будет еще одним важным этапом в развитии бизнес-проектов на арктической территории. **МП**

Возрождение круиза

Россия выводит черноморский туристический проект на новый уровень



Всего три десятилетия назад огромной популярностью среди населения СССР пользовались круизные путешествия, самым массовыми и доступными из которых были многочисленные круизные маршруты по Волге, ее притокам и другим крупным рекам. Но наиболее престижным и подчеркнуто шикарным видом отдыха считались круизы на специализированных теплоходах по Балтийскому и, в особенности, Черному морям, один из которых как раз и был увековечен в легендарной кинокомедии Леонида Гайдая «Бриллиантовая рука». Помимо осуществления круизных рейсов по портам Крымско-Кавказской линии с крайними точками в Одессе и Батуми, некоторые круизы включали посещение иностранных портов, в основном, стран социалистического блока.

Крымско-Кавказская линия, на которой к концу 80-х годов работало 10 круизных теплоходов с оборотом более 135 тысяч пассажиров в год, пользовалась неизменным спросом у населения, прежде всего, отдыхающего в многочисленных местных здравницах, но официально числилась убыточной. В этой связи оба судовладельца – госкомпании Черноморское морское пароходство и Грузинское морское пароходство – обеспечивали общую рентабельность за счет сдачи в аренду иностранным фрахтователям наиболее новых круизных судов.

Почти столь же популярными среди населения, но еще более дотационными были черноморские маршруты скоростных пассажирских перевозок, осуществлявшихся инновационными по тем временам отечественными судами на подводных крыльях. Протяженность большинства участков морских перевозок не превышала 50–80 км, а самые длинные (Одесса-Евпатория и Алушта-Новороссийск) – 260 км. Значительная часть пассажиров таких рейсов, в отличие от круизных туров, были местными жителями. Изрезанная береговая линия черно-

морского побережья, как правило, за умеренные деньги позволяла пассажирам рейсов, осуществлявшихся на «Кометах» и «Колхидах», опережать даже людей, путешествующих между теми же географическими пунктами на такси.

После распада СССР черноморский пассажирский флот был постепенно распродан унаследовавшими его украинским и грузинским пароходствами, морские круизные и пассажирские маршруты были ликвидированы, а скоростной флот списан или продан в Грецию, Турцию, Вьетнам, Кипр и т.д.

В мае 2017 года планируется первый рейс по новому круизному маршруту Сочи – Новороссийск – Ялта – Севастополь – Сочи. За шесть дней круиза морские путешественники посетят красивейшие места российского черноморского побережья.





Путешествие стартует в Сочи – столице XXII Зимних Олимпийских игр 2014 года. Заснеженные горные вершины и жаркое морское побережье на расстоянии 1 часа поездки каждое лето привлекают в Сочи миллионы туристов.

Новые возможности для развития морского сообщения и туризма в регионе создало успешное проведение Зимних Олимпийских игр 2014 года в Сочи и возвращение Крыма в состав Российской Федерации. В результате этих событий Россия обрела на своем единственном субтропическом побережье уникальный транспортно-инфраструктурный и рекреационный потенциал.

Открытый для круизного судоходства с 1954 года Сочи – настоящая витрина возможностей комплексного развития России XXI века. После недавней реконструкции и постройки современного круизного центра город располагает

лучшим в регионе прекрасно оборудованным терминалом, способным принимать до 10 тысяч пассажиров в день.

Развитая, хотя и долго пребывавшая без модернизации крымская инфраструктура исторически рассчитана и адаптирована под работу иностранных круизных судов. Прекрасный причал у Графской пристани в Севастополе и прилично оборудованный причальный

комплекс в Ялте фактически простаивают. После введения известных санкций со стороны Евросоюза, США и некоторых других стран, а также серии крупных терактов в Турции в 2015 году, практически



Поблизости от Новороссийска расположена настоящая жемчужина Кубани – озеро Абрау, окруженное виноградниками, дающими жизнь великим винам «Абрау-Дюрсо». Экскурсии к окрестностям озера с посещением винных подвалов и дегустацией редких сортов игристых вин – часть «обязательной программы» не только для тех, кто приезжает в Новороссийск впервые, но и для частых гостей этих мест.



Ялта настолько богата достопримечательностями, что организаторами круиза предусматривается двухдневная стоянка в Ялтинском порту. Только перечисление мест, которые необходимо посетить, займет целую страницу, не дав Вам возможности полюбоваться этими прекрасными фотографиями.

все крупные круизные операторы отменили судозаходы в Турцию и соответственно в Черное море. В результате круизное судоходство под иностранным флагом для иностранных пассажиров на Черном море сократилось в 10 раз, а с 2017 года, скорее всего, упадет до нуля.

В сложившейся ситуации Россия избрала единственно возможный путь защиты национальных интересов и задач регионального развития – приступив к возрождению на Черном море собственного круизного судоходства на Крымско-Кавказской линии.

Президентом Владимиром Путиным на заседании президиума Госсовета 15 сентября 2016 г. была поставлена задача по организации регулярного морского сообщения, морских круизов между г. Сочи и городами, расположенными на территории Крымского полуострова, начиная с курортного сезона 2017 года.

В условиях, когда основной транспортной артерией, связывающей Крым с «ма-

териковой» Россией, пока еще остается паромная переправа Крым-Кавказ, оперативное решение этой проблемы особенно важно в интересах обеспечения интеграции кавказско-крымского туристического направления с синергетическим эффектом для комплексного развития обоих черноморских регионов России – Кубани и Крыма.

Конечно, наиболее быстрым способом перемещения по морю является переход на скоростном пассажирском судне на динамических принципах поддержки, которое способно преодолеть расстояние между Сочи и Ялтой (250 миль по прямой) за 7,5–8,5 часов с учетом швартовых операций и маневров. О минимальном комфорте для путешественников тут даже речи не идет, и потому в мировой практике скоростные пассажирские суда работают на коротких линиях, не более 30–50 миль протяженностью, а в большинстве случаев – до 10 миль. Столь же серьезным

недостатком этого вида морского сообщения остается повышенная чувствительность скоростных судов к погодным условиям, не позволяющим осуществлять рейсы при волнении в 4 и более баллов. Экономика эксплуатации скоростного судна не позволяет обеспечивать работу линии без крупных государственных дотаций или поддержания высоких, фактически запретительных тарифов для большинства потенциальных пассажиров. Таким образом, данный способ сообщения непривлекателен для большинства туристов и постоянного населения прибрежных районов.

Между тем, традиционное пассажирское круизное судно способно за время ночного перехода предоставить путешественнику максимум возможных на море услуг: каюты со спальными местами и санузлами, рестораны, бары, танцевальные залы, магазины и кинотеатры, казино. Скорость хода в 17–20 узлов позволяет за 14–15 часов пересечь Черное море (на-

пример, при отправлении в 18:00 прибытие в 09:00 утра следующих суток). Большие суда оборудованы всем необходимым для комфортной транспортировки и предлагают разнообразные способы времяпрепровождения на борту. При условии качественного обеспечения прибывающих туристов экскурсионными услугами на берегу, однодневное путешествие для осмотра достопримечательностей становится возможным и, более того, удобным, так как ночуют туристы на борту круизного судна.

Таким образом, наиболее предпочтительным вариантом организации морского сообщения между Сочи и Крымским полуостровом предстает круизное сообщение. Проект, реализуемый Федеральным агентством морского и речного транспорта во исполнение поручения Президента РФ В. В. Путина, предусматривает возобновление регулярного круизного сообщения по Черному морю уже в текущем туристическом сезоне.

9–10 марта заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Пошивай и генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Тарасенко совершили рабочую поездку по крымским объектам готовящегося к открытию маршрута пассажирского круизного сообщения на Черном море. Степень готовности объектов была признана высокой. Нет

никаких сомнений в том, что причальные сооружения будут готовы достойно встретить круизное судно.

В рамках подготовки к открытию отечественного морского туристическо-рекреационного проекта уже в нынешнем сезоне приобретено круизное судно, которое будет эксплуатироваться на черноморском маршруте созданной ФГУП «Росморпорт» компанией-оператором ООО «Черноморские круизы». На сегодняшний день запланировано, что в круизный маршрут войдут порты Сочи, Новороссийск, Ялта и Севастополь. В дальнейшем география круизного проекта может быть расширена.

Приобретенное ФГУП «Росморпорт» судно «Roy Star» постройки 1971 года было в 2005 году приведено в соответствие современным требованиям и прошло последовательные реновации в 2013 и 2017 гг.

В настоящее время, перед выходом на черноморский круиз завершаются работы, необходимые для присвоения судну, получившему название «Князь Владимир», класса Российского Морского Регистра Судоходства.

Судно оборудовано 4 бассейнами, двумя ресторанами с питанием по системе «шведский стол», кинотеатром, барами, дискотечной и концертной площадкой, спа-зоной, магазином беспошлинной торговли.

Основные характеристики пассажирского круизного судна класса «Roy Star»:

- длина наибольшая – 141,8 м;
- ширина – 21,9 м;
- осадка – 5,96 м;
- количество пассажирских кают – 360;
- количество пассажиров – 940 человек;
- экипаж – 250 человек;
- количество палуб – 9.

Теплоход полностью готов к пассажирским операциям. При перестройке под современные стандарты во всех пассажирских каютах были заменены санузлы и душевые с проведением соответствующего ремонта. В 2013 году при проведении реновации судна были полностью обновлены все внешние каюты на 2, 3, 4 и 5 палубах. 6 палуба предназначена исключительно для досуга пассажиров.

По оценке заместителя министра транспорта РФ – руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Виктора Олерского, круизное пассажирское судно может эффективно работать на черноморской линии с конца апреля до начала октября и выйти на операционную прибыль при обеспечении соответствующей загрузки.

Независимые эксперты уверены, что открытие линии позволит сохранить рабочие места и обеспечит загрузку инфраструктуры нового Круизного порта Сочи, построенного к зимним Олимпийским Играм 2014 года, портов Ялты и Севастополя. В первый год работы линии только в летнюю навигацию предполагается перевезти десятки тысяч пассажиров. **МП**

Материал предоставлен Федеральным агентством морского и речного транспорта



Город-герой Севастополь более всего известен в России своим боевым прошлым, славными и памятными победами русских и советских воинов. Но нельзя забывать и про удивительные памятники архитектуры, истории, культуры, которыми богат этот прекрасный южный город.

Двадцать лет спустя

Становление и развитие ФГБУ «АМП Черного моря»



Государственное учреждение «Морская администрация порта Новороссийск» было образовано во исполнение постановления Совета Министров – Правительства РФ от 17.12.1993 г. №1299 в соответствии с приказом Министерства транспорта РФ от 23.03.1994 г. №26 для выполнения задач обеспечения безопасности мореплавания, порядка в порту и охраны окружающей природной среды.

За 22 года существования учреждением пройден непростой путь становления и развития государственного управления в морских портах в условиях реформирования морской отрасли. Образование в Черноморском бассейне ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» с филиалами от Евпатории до Сочи, успешная работа крупнейших по грузообороту портов Новороссийск и Туапсе, развитие нового порта Тамань, строительство морских объектов в порту Сочи к Олимпиаде 2014 года, увеличение интенсивности судоходства, эффективная и безопасная работа всего портового комплекса бассейна – вот одни из важнейших итогов этого долгого, многосложного пути.

ПЕРВОЕ ДЕСЯТИЛТИЕ (1994–2004 гг.)

Непростые годы становления Морской администрации порта Новороссийск неразрывно связаны с именами известных в отрасли людей, первых руководителей МАП А.И. Михайличенко, В.В. Попова, М.И. Суслина, Е.Г. Трунина, в Морской администрации порта Туапсе – с именами Б.В. Ванцар, И.Л. Попова, Б.М. Федорова, В.А. Василенко.

Сегодня, спустя 22 года, есть чем гордиться сплоченному и профессиональному коллективу бассейновой Администрации морских портов Черного моря, вобравшему в себя все коллективы бывших портовых администраций, а ранее МАПов. Каждый год в жизни учреждения знамена-



Владимир ЕРЫГИН,
руководитель ФГБУ «АМП Черного моря»

телен событиями отраслевого уровня, важными результатами творческого труда объединенного ныне коллектива.

1995-й – год создания и развития Системы управления движения судов (СУДС).

1996–1998 гг. – организация в порту Новороссийск Морского спасательно-координационного центра (МСКЦ Новороссийск); образование Регионального центра управления связью (РЦУС), с которого началась работа по созданию региональной сети связи Глобальной морской системы связи при бедствии (ГМССБ) России на Черном и Азовском морях, создание поисково-спасательного района ответственности Российской Федерации в Азовском море и от порта Анапа до Адлера в Черном море удалением от берега на 95 морских миль.

2000-й – впервые в России создана и запущена в эксплуатацию дифференциальная подсистема глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС/GPS NAVSTAR в Черном и Азовском морях.

1999–2001 гг. – впервые в российских портах проведена научно-исследовательская работа по расчету гидрологических параметров для каждого из 45 причалов порта Новороссийск, находящихся в эксплуатации.

2002-й – впервые в российских портах создана система гидрометеорологического мониторинга: в Новороссийской бухте установлены автоматические буи, передающие информацию в режиме on-line о параметрах волнения в четырех характеристических точках бухты.

2002–2003 гг. – впервые в российских и мировых портах (концепция не имеет зарубежных аналогов) проведена комплексная научно-исследовательская работа по выработке рекомендаций по обеспечению лоцманских проводок и швартовых операций для каждого из 80 причалов порта Новороссийск.

2004–2005 гг. – впервые в российских портах совместно с Южным научным центром Российской Академии Наук (ЮНЦ РАН, г. Ростов-на-Дону) АМП Новороссийск была начата работа по осуществлению первого в России проекта по контролю и управлению судовыми балластными водами и осадками, и связанными с этим проблемами биологических загрязнений

прибрежных вод. Реализация данного направления создала фундамент и обеспечила готовность РФ к ратификации Международной конвенции ММО по контролю судовых балластных вод BWC-2004.

Была внедрена инструментальная система контроля балластных вод: из 40 млн тонн сбрасываемого в порту балласта 30 млн тонн сегодня контролируются инструментально. Разработана и успешно внедрена комплексная система управления, регулирования и контроля экологической безопасности судоходства (СУЭБС) в порту.

На причалах нефтегазавани Шесхарис установлено оборудование лазерной автоматизированной системы швартовки крупнотоннажных судов (ЛАСШ). Оборудование позволяет контролировать скорость сближения крупнотоннажного танкера с причалом в сантиметровом диапазоне, обеспечивать данной информацией капитана судна, лоцмана и диспетчера терминала, что позволяет значительно снизить риски, связанные с навалами судов на причальные сооружения при швартовке – вероятность навала практически сведена к нулю.

ВТОРОЕ ДЕСЯТИЛЕТIE (2006–2014 гг.)

2006 год – впервые в российских портах в рамках реализации международных и национальных требований по обеспечению морской безопасности и охраны в портах, а также в связи с совершенствованием контроля перевалки опасных грузов в порту разработана концепция и создан автоматизированный программный комплекс Регионального информационного центра (АПК РИЦ) Службы морской безопасности ФГУ «АМП Новороссийск».

2006–2010 гг. – впервые в российских портах в рамках выполнения Положения об обеспечении безопасности судоходства от актов незаконного вмешательства, направленных против безопасности мореплавания, и требований по обеспечению транспортной безопасности в порту Новороссийск создана и запущена в опытную эксплуатацию комплексная система мониторинга морской безопасности порта Новороссийск. Посред-



ством камер наблюдения в видео и инфракрасном диапазоне система позволяет идентифицировать суда на дальних дистанциях и подходах к порту. В любое время суток возможно определить возникновение чрезвычайных ситуаций на судах в море (пожар, разлив нефтепродуктов), выявить нарушения правил плавания маломерными судами, обнаружить в море посторонние предметы, представляющие опасность для мореплавания.

2008 год – впервые в российских портах прошло апробирование и проверка в действии в реальной ситуации Системы радиолокационного спутникового зондирования Земли. В качестве эксперимента проведено спутниковое РЛ-зондирование поверхности Черного моря в районах Керченского пролива и на подходах к порту Новороссийск (за пределами территориального моря Российской Федерации); выявлены суда-нарушители, допустившие слив в море балласта, загрязненного нефтепродуктами. На сегодняшний день вопрос внедрения системы в эксплуатацию находится в стадии проработки, так как требует принятия ряда национальных законодательных актов на правительственном уровне.

2009–2010 гг. – в процессе реализации постановления правительства РФ №377 администрации морских портов Черного моря были наделены новыми функциями по контролю судов рыбопромыслового флота. ФГУ «АМП Новороссийск» создан пост радиотехнического контроля судов рыбопромыслового флота, осуществляющих навигацию и лов в районе поселка Большой Утриш (порта Анапа). Пост оборудован радиолокационной станцией, приемником автоматической идентификационной системы (АИС) и камерой видеонаблюдения. Система позволяет осуществлять контроль передвижений судов и плавсредств, включая маломерные суда.

2010-й – впервые в Российской Федерации разработана концепция системы зависимого мониторинга малых морских судов (СММС) на основе спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС/GPS. На акватории морского порта Новороссийск успешно проведены испытания работы опытного оборудования системы отечественного производства, установленной на катере портового контроля. Система позволяет идентифицировать объект и в режиме реального времени отображать его траекторию и параметры движения в любом районе поверхности Земли посредством спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС/GPS, международной системы связи ИНМАРСАТ, системы глобальной



спутниковой связи IRIDIUM и системы сотовой связи стандарта GSM.

2010–2011 гг. – в рамках выполнения федеральной целевой Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением правительства РФ от 30.07.2010 г. №1285-р, проведено оснащение инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (ИТСОТБ) акваторий морских портов Новороссийск и Сочи. Оборудование системы включает 15 телевизионных камер кругового обзора, 5 оптических датчиков с тепловизорами и лазерными дальнометрами, 2 радиорелейные станции передачи сигнала, 2 станции спутниковой связи, серверы и посты управления. Система позволяет обеспечить контроль соблюдения режима плавания, ситуаций в районах нефтяных терминалов, якорных стоянок, ограниченных и запретных для плавания районов, несанкционированного нахождения в акватории любых плавсредств. Общая

площадь зоны контроля свыше 320 кв. км (является прототипом КСМ).

2012–2013 гг. – впервые в российской портах в рамках той же Комплексной программы выполнено оснащение инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (ИТСОТБ) акваторий морских портов Геленджик и Анапа. Оборудование системы включает 5 телевизионных камер кругового обзора, 3 оптических датчика с тепловизорами, 2 береговые радиолокационные станции, серверы и посты управления. Система позволяет обеспечить контроль аналогичный вышеуказанному. Общая площадь зоны контроля – свыше 27 кв. км.

2013 год – для морской администрации порта Новороссийск сдано в эксплуатацию разъездное судно представительского класса проекта PV07. Многоцелевое судно предназначено для выполнения функций территориального мобильного органа управления и связи на Черноморско-Азовском бассейне, при обеспечении координации поиска и спа-



сания на море, региональных, межведомственных и международных учений, морского патрулирования акваторий портов РФ Черного и Азовского морей

2014 год – 17 марта президентом РФ подписан Указ о признании в качестве суверенного государства Республики Крым, а 18 марта Договор о принятии Республики Крым в состав Российской Федерации. С этого момента все органы государственной власти РФ немедленно приступили к выполнению необходимых процедур, направленных на скорейшую интеграцию предприятий и учреждений Крыма в российское правовое и экономическое поле. Предприятия транспортного комплекса Крыма, в том числе его морская составляющая, были объявлены стратегическими отраслями, не подлежащими ограничениям в обеспечении всеми ресурсами жизнедеятельности и эффективным управлением.

ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» с момента включения морских портов Крыма в состав администрации была проведена большая работа по изучению ситуации и обеспечению всех портов Крыма в первую очередь современными надежными видами связи с предоставлением услуг российскими операторами связи и телекоммуникаций. Затем началась работа по дальнейшему обеспечению филиалов в морских портах Крыма всеми условиями для полноценной работы, ремонту и меблированию помещений, снабжению офисной техникой, резервными источниками энергоснабжения, служебным транспортом.

2015–2016 ГОДЫ

2015 год – подразделения служб капитанов портов одиннадцати портов Черного моря (с портопунктами) обеспечены корпоративной мобильной связью и доступом в информационную сеть Интернет. Проводной телефонной связью обеспечены все порты бассейна, кроме Тамани, где продолжают работы (видеоконференцсвязь с портом Тамань и портами Крыма осуществляется по системе SKYPE). Порты Новороссийск, Сочи, Туапсе, Геленджик, Анапа и портопункт Большой Утриш оборудованы системой видеоконференцсвязи с выходом на ситуационный центр Росморречфлота в Москве.

В этом же году начато строительство собственного административного здания ФГБУ «АМП Черного моря» в Новороссийске, по соседству с крупнейшим морским ВУЗом страны – ГМУ им. адмирала Ф.Ф.Ушакова.

2015–2016 гг. – участие ФГБУ «АМП Черного моря» в решении приоритетных задач по обеспечению безопасности



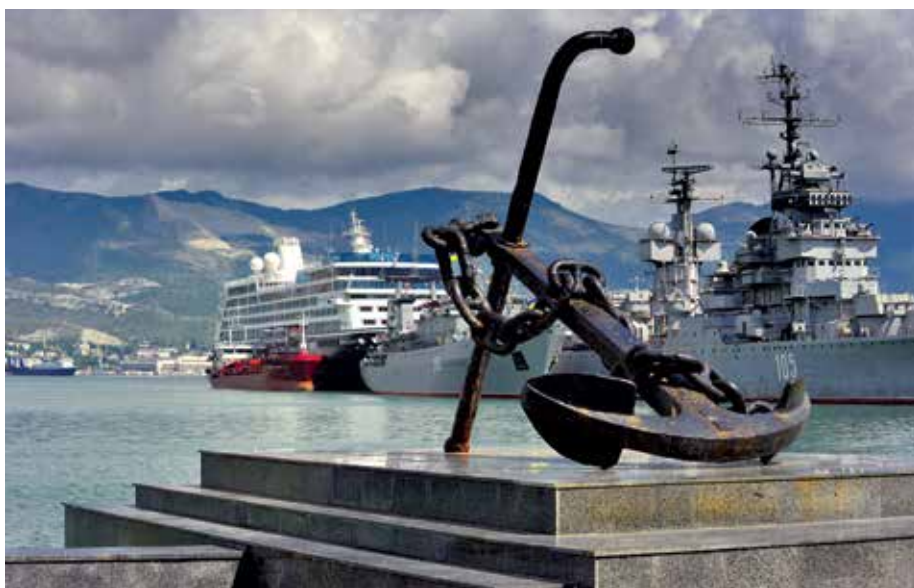
мореплавания в рамках реализации проекта строительства моста через Керченский пролив в районах морских технических работ, где одновременно обеспечивается функционирование специальных судов, задействованных в строительстве, паромное сообщение между берегами, судозаходы транспортных судов в порты Кавказ, Крым и Керчь, а также транзитный проход судов, следующих в морские порты Азовского моря и обратно.

Профессиональные качества и сплоченность коллектива не раз подвергались испытаниям в условиях различных чрезвычайных ситуаций. Всего за 22 года АМП было проведено около 110 операций по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, возникших вследствие аварийных происшествий. Работники учреждения приняли участие в организации ликвидации 109 пожаров на судах и морских терминалах. За время работы МСКЦ Новороссийск проведено 157 поисково-спасательных операций, спасен 621 человек, из них 204 иностранца, принято более 1500 сигналов о бедствии,

проведено 26 бассейновых учений по поиску и спасению людей, эвакуировано 15 заболевших членов экипажей судов, оказана помощь 366 судам.

Работники ФГБУ «АМП Черного моря» неоднократно награждались правительственными наградами, медалями, почетными знаками, званиями, грамотами и благодарственными письмами Министерства транспорта РФ.

Благодаря самоотверженному труду работников ФГБУ «АМП Черного моря» по итогам работы за 2013 и 2015 годы становилось победителем конкурса Федерального агентства морского и речного транспорта «Лидер отрасли», в октябре 2015 года учреждению вручена медаль Черноморской комиссии «За выдающийся вклад в защиту Черного моря от загрязнения», в декабре 2015 года вручена национальная премия «Транспортная безопасность в России» за 1-е место в номинации «Лучшее предприятие на морском транспорте в области обеспечения транспортной безопасности». [МП](#)



На море и на суше

ФГУП «Росморпорт»



ФГУП «Росморпорт» – предприятие, созданное по решению Правительства Российской Федерации в 2003 году в целях содействия развитию морской транспортной инфраструктуры и повышению конкурентоспособности российских морских портов путем эффективной эксплуатации, содержания и развития закрепленного за предприятием федерального имущества.

Деятельность предприятия строится на принципах качества, оперативности и надежности предоставляемых услуг. Развивая портовую инфраструктуру, предприятие обеспечивает необходимые условия для безопасного судоходства в акваториях морских портов России и на подходах к ним.

Накопленный предприятием опыт в реализации совместных проектов с организациями различных форм собственности позволяет гарантированно осуществлять инвестиционные проекты любой сложности.

ФГУП «Росморпорт» входит в рейтинг 400 крупнейших компаний страны и включен в перечень стратегических предприятий Российской Федерации, являясь системообразующей организацией в портовой отрасли.

ФГУП «Росморпорт» является владельцем крупнейших исторических парусных судов: «Мир», «Надежда» и «Херсонес». Под флагом Предприятия

на борту парусников курсанты морских учебных заведений принимают участие в международных регатах и проходят плавательную практику, в ходе которой юные моряки посещают крупнейшие зарубежные порты, совершенствуя навыки управления кораблем в открытом море.

Одной из приоритетных задач ФГУП «Росморпорт» является развитие служебно-вспомогательного флота.

Общая численность флота предприятия на сегодняшний день превышает 250 единиц. В 2016 году за счёт собственных средств ФГУП «Росморпорт» завершило строительство 17 судов, общая стоимость которых составила 4 520,39 млн. рублей.

Предприятие обладает самым крупным в мире дизельным ледокольным флотом – 34 ледокола обеспечивают перевозку свыше 70 млн тонн грузов и гарантируют круглогодичную доступность замерзающих морских портов России.

26 декабря 2016 года состоялась сда-

ча дизель-электрического ледокола «Новороссийск» проекта 21900М. Это один из трех линейных ледоколов мощностью 16 МВт, построенных в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».

Кроме того, в 2017 году ФГУП «Росморпорт» планирует начать строительство еще 15 судов, среди которых рабочие катера, ледокольные буксиры и дноуглубительные суда.

Многолетний опыт успешной реализации различных по сложности инвестиционных проектов во всех морских бассейнах страны характеризует ФГУП «Росморпорт» как стабильное и надежное предприятие.

4 октября 2016 года состоялось торжественное открытие морского вокзала г. Мурманск. В результате реконструкции объекта его общая площадь увеличилась в два раза. На территории вокзала расположились зона внутренних линий пропускной способностью

50 пассажиров в час и зона международных круизных линий с участком пункта пропуска через государственную границу.

В Арктическом регионе на полуострове Ямал по схеме государственно-частного партнерства ведется строительство порта Сабетта. Основные участники проекта – ФГУП «Росморпорт», ОАО «Ямал СПГ». В 2017 году в морском порту Сабетта планируется завершение строительства морского и подходного каналов, а также береговых объектов, что позволит обеспечить прием газозаборок водоизмещением 80,0 тыс. тонн и отгрузку сжиженного природного газа и газового конденсата.

В I квартале 2017 года планируется ввод в эксплуатацию следующих объектов:

- акватория порта (акватория вспомогательных и грузовых причалов);
- подходной канал (первый этап строительства);

– береговые объекты (склад СНО, открытая площадка обслуживания СНО, контрольно-корректирующая станция).

В марте 2016 года ФГУП «Росморпорт» завершил строительство искусственного земельного участка (ИЗУ) юго-восточного ледозащитного сооружения. Ввод в эксплуатацию ИЗУ планируется в III квартале 2017 года после завершения ОАО «Ямал СПГ» строитель-

ства объектов технологической эстакады, размещенных на ИЗУ.

В декабре 2017 года в морском порту Новороссийск планируется завершить реконструкцию пассажирских причалов № 34, № 34А Каботажного мола, в результате которой длина причала № 34 увеличится с 209 м до 288 м. Реализация проекта позволит принимать на причале № 34 пассажирские суда длиной до 205,5 м, на причале № 34А – длиной до 104 метра.

В 2017 году ФГУП «Росморпорт» планирует осуществить ввод в эксплуатацию объекта «Реконструкция головных участков Северного оградительного мола и Южного оградительного сооружения в порту Кавказ». В результате реконструкции увеличена длина и ширина головных участков молв, что повышает безопасность входа в порт, в том числе паромной переправы Кавказ – Крым. Кроме того, после реконструкции будут установлены современные средства навигационного оборудования и портовые светящиеся знаки.

В 2017 году в морском порту Усть-Луга планируется завершить строительство 2-го участка Портового оградительного сооружения акватории Южного района. Ввод в эксплуатацию сооружения расширит функциональные возможности порта Усть-Луга по прие-

му и обслуживанию судов СПГ, трансконтинентальных контейнеровозов с осадкой до 15 метров, безопасной стоянке аварийно-спасательных и лебедочных судов, а также объектов инфраструктуры, необходимых для обеспечения безопасности мореплавания в Балтийском море.

В рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» ФГУП «Росморпорт» реализует проект «Строительство морской портовой инфраструктуры в морском порту Калининград. Международный морской терминал для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерский».

Реализация проекта направлена на повышение туристической привлекательности Калининградской области, обеспечение транспортной независимости региона, а также на переориентацию части российских грузов, переваливаемых в портах сопредельных Прибалтийских государств, в морские порты Российской Федерации. Новый грузопассажирский терминал сможет принимать круизные суда типа Solstice, длиной до 320 м, и паромные суда типа Finnclipper, длиной до 190 м, и обслуживать до 250 тыс. круизных и 25 тыс. паромных пассажиров, а также до 80 тыс. накатной техники. Указанные типы судов являются наиболее коммерчески востребованными в Балтийском бассейне. Сроки реализации Проекта – 2014–2018 годы. В настоящее время проектная документация по проекту находится на рассмотрении в ФАУ «Главгосэкспертиза России».

Кроме того, в настоящее время в рамках реализации инвестиционных проектов, входящих в ТОП «Камчатка», планируется приступить к выполнению проектных работ по комплексу причалов на мысе Сигнальный морского порта Петропавловск-Камчатский. В рамках проекта планируется выполнить реконструкцию причалов № 1, 2, 3 и тыловой территории комплекса по перевалке контейнерных и навалочных грузов. Финансирование строительных работ планируется осуществить за счет средств федерального бюджета, предусмотренных Государственной программой Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» и ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».

В настоящее время ФГУП «Росморпорт» проведена конкурентная процедура по выбору подрядной организации на выполнение изыскательских работ, разработку проектной документации. После завершения реконструкции в 2018–2020 гг. мощность терминала составит 680 тыс. тонн грузов. **МП**





АО «ПРИБАЛТИЙСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ЯНТАРЬ»



Судоремонтный
Завод

Свою историю Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» ведёт с 8 июля 1945 года, когда Государственный Комитет Оборона СССР своим постановлением узаконил образование советского судостроительного предприятия в Кёнигсберге на базе бывшего завода фирмы «Шихау». 2 августа предприятие передали Народному Комиссариату судостроительной промышленности СССР и присвоили ему № 820. 31 января 1966 года его переименовали в Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь». В том же году оно награждается Орденом Трудового Красного Знамени. Численность коллектива завода в 1970–80 гг. составляла свыше 9000 человек.





Основной специализацией калининградской верфи стало строительство военных кораблей. Один из важнейших этапов развития завода связан с вводом в эксплуатацию в 1972 году стапеля с крытым эллингом «Янтарь», позволившего производить судна спусковым весом до 12000 тонн.

Всего за более чем 70 лет для отечественного и союзнических ВМФ было построено 160 кораблей. Среди них – сторожевые и противолодочные корабли, большие десантные и большие разведывательные корабли. Со стапелей завода сошло также более 500 гражданских судов. Завод отремонтировал более 430 гражданских судов и кораблей ВМФ.

С 2004 года наблюдается осязаемый рост финансирования государства оборонного заказа. В 2008 году завод вошёл в состав АО «Объединённая судостроительная корпорация» (ОСК). Особенным стал 2009 год, когда «Янтарь» завершил строительство двух заказов – патрульное судно пр. 6457 С типа «Спрут» было передано Пограничной службе ФСБ России, а сторожевой корабль «Ярослав Мудрый» пр. 11540 принят в состав Балтийского флота.

В 2013 году успешно завершено строительство трёх фрегатов пр. 11356 для ВМС Республики Индия. Корабли стали лучшими в своём классе в составе индийского флота. По итогам года завод был признан лучшим экспортёром судостроительной отрасли, согласно оценке Минпромторга РФ.

В 2014 году было завершено строительство многофункционального аварийно-спасательного судна «Балтика», построенного по инновационному проекту в кооперации с финскими судостроителями. Этот единственный в мире ледокол с функцией косога хода принят Росморречфлотом для работы в Финском заливе.

В мае 2015 года Министерству обороны передано океанографическое исследовательское судно «Янтарь» пр. 22010. Это уникальное по своим возможностям судно было заложено в день 65-летия завода 8 июля 2010 года и получило название в его честь. Заказчик связывает строительство ОИС «Янтарь» с возрождением научно-исследовательского флота России и планирует продолжение этого проекта.

В 2016 году в состав ВМФ России переданы два первых сторожевых корабля проекта 11356 – «Адмирал Григорович» и «Адмирал Эссен». Третий СКР, «Адмирал Макаров», будет передан в этом году по завершении испытаний.

Сегодня АО «ПСЗ «Янтарь» – многопрофильное, интенсивно развивающееся судостроительное и судоремонтное предприятие. Мощности завода задействованы более чем на 80%, это одно из самых загруженных предприятий отрасли. В 2011 году руководство ОСК заявило, что ПСЗ «Янтарь» занимает позицию одного из ведущих российских предприятий в строительстве боевых кораблей 2 и 3 ранга.

В 2011 году начато осуществление проекта технического перевооружения

предприятия в рамках федеральной программы развития ОПК. Осуществлено обновление станочного парка основных производств. В ближайшей перспективе масштабная реконструкция судостроительного комплекса.

ПСЗ «Янтарь» предлагает своим работникам полный пакет социальных гарантий и самый высокий уровень зарплат в регионе. На заводе реализуется программа развития кадрового потенциала, предоставляются прекрасные возможности для профессиональной и общественной самореализации и карьерного роста. Действует положение о поддержке молодых специалистов. ПСЗ «Янтарь» ведёт постоянный набор рабочих судостроительных профессий и инженеров-кораблестроителей.

В настоящее время вопрос загрузки завода на ближайшую перспективу решён.

На предприятии размещены заказы для ВМФ России:

- сторожевые корабли проекта 11356,
- большие десантные корабли проекта 11711,
- океанографические исследовательские суда проектов 22010 и 02670;
- серия из 3-х траулеров-сейнеров пр. SK-3101R.

Идёт проработка ряда других проектов по постройке рыболовных судов.

Данные мероприятия и контракты обеспечивают оптимальный уровень загрузки производственных мощностей предприятия, как минимум, до 2019 года. **МП**



От сложного к совершенному

«Будь реалистом – требуй невозможного»

(Жан-Поль Сартр)



Атомные авианосцы, ПЛ, крейсера и корветы, осуществляющие проекцию силы на морских ТВД, имеют стратегический статус, работают на большую политику.

Однако никто не отменял и сетцентрический принцип ведения боевых операций. Он особенно актуален, когда оценивается протяжённость береговых границ.

Необходимость боевого прикрытия не только морских, но и наземных сил, дислоцированных на побережье, кроме того защита биоресурсов и обеспечение взрослого морского пассажиропотока определяет необходимость строительства тактического и рекреационного скоростного флота повышенной мореходности.

Вплоть до сегодняшнего дня, несмотря на множество разработанных Стратегий, Государственных программ и Морской доктрины Российской Федерации в планах и мероприятиях строительства морского флота России не нашлось достойного, внятного по целям и задачам места, для скоростного флота. Причина – ограничения по мореходным качествам на высокой скорости у существующих катеров.

Кстати, не только в России.

Вопрос, что называется, назрел. Его решение удачно увязывается с сентябрьским 2016 г. поручением Президента России об организации сбыта гражданской продукции, созданной по военным технологиям. Потенциал предприятий оборонно-промышленного комплекса, в связи с завершением этапа масштабного перевооружения армии и флота, необходимо

настроить на переход к выпуску продукции гражданского назначения.

Программный инструмент реализации этих масштабных преобразований в судостроительной отрасли существует.

Напомню, что основной целью «Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу» (далее Стратегия) является создание нового конкурентоспособного облика судостроительной промышленности на основе развития научно-технического потенциала.

Особое внимание будет придано постановке и проведению НИОКР по разработке и освоению в производстве промышленных критических технологий в интересах ГПВ, ВТС и для рынка гражданского флота.

Следует отметить, что в основе критерия, отражающего степень решения системной проблемы при реализации Стратегии в части ГПВ, лежит 100% обеспечение потребности российских Вооруженных Сил в кораблях, судах, морском оружии и других видах морской техники, как в количественном, так и в качественном отношении.

Одновременно.

Как и в случае с военным экспортом, экспорт гражданской продукции отрасли определяется фактическими успехами науки и технологии отечественного судостроения и наступательной позицией на мировом рынке, где конкуренция намного более жесткая, чем на рынке военной техники. Здесь максимальные шансы на успех будет иметь продуктовый ряд, своими потребительскими качествами

превосходящий лучшие образцы судостроительного сегмента мирового рынка – это о судах с «Обводами Валеева-Морозова».

Для достижения целей и задач Стратегии принята Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы».

Именно в рамках реализации этой государственной программы в числе первых, в части создания научно-технического задела для развития морской и речной техники гражданского назначения, была выполнена НИР «Слеминг». Учёные ФГУП «Крыловский государственный научный центр» после серии экспериментов в скоростном мореходном, циркуляционном и маневренно-мореходном бассейнах блестяще подтвердили Формулу и обосновали сущность полезной модели Патента № 154728 «Корпус глиссирующего судна с обводами Валеева-Морозова».

Первый робкий шаг в этом направлении мы сделали в далёком 2013 г. Нами, в инициативном порядке, был построен первый катер «New Concept HSC-3DD» с углами килеватости – 18° и нижнего сегмента – 21°.

Одновременно после проведения патентного поиска, мы подали заявку на получение Патента на полезную модель, где минимальный угол нижнего сегмента днища ограничили величиной 25°.

Эксперимент был повторён в 2016 году. АО «КИПЗ», в соответствии с нашей теорией, построил катер с углами килеватости днища 17° и 24°. Достигли положительных экономических и экологических показа-

телей с мореходностью... на уровне этих цифр. Но вспомним теорию. Необходимо безопасную величину вертикальных ускорений в носовой оконечности 2 g при волнении 4 балла на скорости 35 уз можно получить только при значительно более высоких углах. Поэтому было принято решение о строительстве катера «Concept – 5.0» с углом килеватости в нижнем сегменте 45°. НИР «Слеминг» подтвердил правоту этих утверждений.

Вспоминаются слова Д.О. Рогозина о работе над ПАК ФА: «Не только важно придумать самолёт, важно поставить его на крыло – научить его летать». Тогда проблемы возникли с динамической устойчивостью при использовании крыльев с обратной стреловидностью самолета «Беркут».

С такой же проблемой мы столкнулись при экспериментах с «Concept – 5.0»: на скорости выше крейсерской катер отказывался держать курс. На поиск решения мне потребовалось более семи месяцев. Результатом стала заявка ФГУП «КГНЦ» в Роспатент на Полезную модель, в которой принципиально решаются вопросы «повышения курсовой устойчивости движения на волнении судна с дискретно-переменной килеватостью днища, закруглением формы сечения шпангоутов в нижней части корпуса по всей его длине с переходом на форштевень».

В 2015 г., в журнале «Морская политика России. Люди. События. Факты» № 13 была напечатана статья «Обводы V поколения Валеева-Морозова». Она оказалась счастливой – дала идее путёвку в жизнь!

Сегодня, имея за спиной результаты НИР «Слеминг», предлагаю поставить на конкурс в рамках той же госпрограммы, начиная с 2017 г., ОКР «Слеминг», в процессе выполнения которой будут решены два фундаментальных вопроса мореходного скоростного флота:

1) Разработка технологии создания катера с мореходными обводами днища в соответствии с Патентом на полезную модель № 154728 и результатами, полученными в НИР «Слеминг»;

2) Разработка технологии создания водомётного движителя (ВД) с лопастной



системой диагонального типа и регулируемые зорами между обечайкой и лопастями мощностью до 600 Квт.

Необходимо отметить, что ВД должен работать в условиях высокочастотных знакопеременных нагрузок на волнении до 4 баллов при скорости катера более 35 уз. Рабочим телом вместо невозмущённой плотной массы воды будет выступать разряжённая турбулентная смесь воды и воздуха. Создать в таких условиях рабочий упор – серьёзная научно-техническая задача. Сама по себе эта часть ОКР имеет фундаментальное значение как для науки, так и для технологии создания ВД, включая материаловедение и работы в части электронной компонентной базы. Данная тематика входит в перечень работ по импортозамещению в судостроительной отрасли РФ в соответствии с Приказом по Минпромторгу России от 31 марта 2015 г. № 661, работа открывает новые горизонты разработки и применения ВД как для гражданского применения, так и для решения задач оборонного характера. В России подобной технологии не существует.

Вернёмся к первой части заявляемой ОКР.

Изобретение (полезная модель «Обводы Валеева-Морозова») также носит фундаментальный характер в области гидродинамики и имеет принципиальное значение для обороноспособности, экономики и технологического уклада страны. Оно значительно расширяет горизонты науки, технологии, возможности боевого и гражданского применения судов, использующих динамические принципы движения – глиссирование.

На эскизе главного конструктора Дениса Морозова можно увидеть, какими после серии многочисленных экспериментов, как в Ладожском озере, так и в бассейнах ФГУП «КГНЦ» мы видим обводы днища скоростных катеров с высоким уровнем мореходности.

Напомню. Катера, отсиживающиеся в тихой гавани при 3–5 баллах волнения это убыточная экономика в одном случае и снижение уровня безопасности жизнедеятельности государства в другом. Выходит Главком может рассчитывать на них только в не предсказуемые месяц-два в году остальное время они становятся обузой, отвлекая немалые силы и средства на своё содержание.

В свою очередь мы предлагаем дать профессионалам совершенный инструмент, помогающий решать поставленные перед ними задачи практически весь навигационный период, без риска для жизни и здоровья – не превращая работу в подвиг.

Главная новизна идеи, лежащей в основе дискретно-переменной килеватости, не в самом принципе дискретизации углов килеватости днища, а в утверждении существования сил гидродинамического поддержания на углах более 25°–30° и свойстве клина с высокими углами эффективно гасить ускорение перегрузки. Сами же «Обводы Валеева-Морозова» – полезная модель, использующая это свойство на действительно новом принципе построения обводов днища глиссирующего судна: оригинальность дискретизации заключена в уменьшении углов килеватости от ДП к бортам (дискретизация с увеличением углов к борту применяется до



статочно часто, например, у ирландского катера Stels-barracuda SV-11).

Это важный нюанс. Первым с волной встречается нижний с минимально несущим углом килеватости сегмент днища. Именно ему предназначено, максимально рассеять энергию удара и мягко передать катер на эффективно несущие сегменты. Микширование энергии столкновения с волнами позволяет катеру двигаться в пределах безопасного для экипажа и груза режима (2g в носовой оконечности) с высокой скоростью на волнении в 4 балла.

Необходимо отметить, что сегодня в мире уже существуют разного рода сложные уникальные решения по достижению мореходности на высоких скоростях, но проблема в том, что эксклюзивность и оригинальность конструкций не позволяют связать достигнутое мореходность с массово востребованными потребительскими ожиданиями. Например, узкие суда с ауригерами и эксклюзивные волнопронзающие, концептуально экзотические проекты для большей части эксплуатационников практически бесполезны.

Преимущество «Обводов Валеева-Морозова» в универсальности их применения. Эти обводы днища разработаны для стандартных рабочих глиссирующих судов. Любой из эксплуатируемых в ВМФ катеров с классической архитектурой, таких как проект 03160 «Раптор», или те же проекты 12200 «Соболь», 21980 «Грачонок» и 12150 «Мангуст» можно «скрестить» с нашими обводами. Они получают не только недостающие им мореходные качества, но и высокие экономические и экологические показатели. Тот уникальный случай, когда все три взаимно исключающие качества бесконфликтно работают на одну цель. Это утверждение также применимо к рекреационным судам и скоростному пассажирскому флоту.

Иными словами, речь идёт о многофункциональности и универсальности применения, совершенных в своей простоте обводов днища.



Понравился принцип создания ракеты «Ангара». Три унифицированных типоразмера минимальной, средней и максимальной грузоподъёмности. Тот же принцип предлагаем применить и к катерам от минимально необходимого водоизмещения до максимально возможного. Каждая модификация может иметь бесконечное множество компоновочных решений на конструктивно-унифицированных обводах днища для решения различных как мирных, так и оборонных задач. Теоретически глиссирующий принцип можно применить для судов длиной до 100 м. Этот вопрос ждёт своих исследователей.

Сегодня между коммерческой или иной реализацией новейшей идеи стоит только ОКР «Слеминг» с созданием опытного образца скоростного катера высокой мореходности с высоким уровнем технологической готовности УГТ – 8 «Проверка опытного образца в условиях, максимально приближенным к реальным». Решение по нему было принято в Протоколе заседания НКС № 2 от 30.05.2016 года.

Цели должны быть амбициозными и достижимыми.

Наша цель стать мировыми лидерами в сегменте, имеющем уникальное значение для экономики и безопасности жизнедеятельности государства.

До 2019 года создать опытный образец многофункционального катера – платформу, прототип условных «Раптора» или «Грачонка» с российскими обводами, двигателями, водомётами и другим оборудованием отечественного производства, с легкостью преодолевающий 4 бальные

волны на максимальной скорости.

Сегодня, как никогда, эта задача выполнима. Есть коллектив профессионалов – единомышленников. Учёные головного ГНЦ и ряд других организаций готовы принять участие в работе над ОКР. Есть предприятия, при соответствующем решении готовые строить подобные катера или корабли. Осталось за малым – объяснить потенциальным Заказчикам, что именно в таких потребительских качествах они нуждались всё это время:

1. Возможность хода на крейсерской скорости на волнении до 4 баллов;
2. Высокие экологические показатели;
3. Продление периода навигации;
4. Комфортные условия для команды и полезного груза;
5. Предельно высокие показатели импортозамещения;
6. Значительный экспортный потенциал;
7. Простота технических решений, ремонтпригодность и низкие эксплуатационные затраты.

Необходимость работ в этом направлении поддержал заместитель Министра МЧС А.П. Чуприян. Кроме того, есть поддержка от директора ФГУП «СЗ «Море» (Феодосия), АО «СНСЗ» (СПб), положительное Заключение от ФГБ ВНИИ ГОЧС (ФЦ) (Москва).

Высокие результаты, полученные в НИР «Слеминг», подтвердили заявленные в Патент на полезную модель за № 154728 технические характеристики.

Работать с потребителями сложнее, чем придумать новые обводы, однако на нашей стороне отмеченные выше потребительские качества и назревшая необходимость в создании новых инструментов, обусловленных вызовом времени. Мысль, что прогресс не остановить, придаёт силы нам, единомышленникам. **МП**

*Действительный член ВАН КБ,
Начальник отдела государственных
научно-технических программ
АО «Концерн «Океанприбор»
ВАЛЕЕВ Х-М.И.*



Безопасность флота Дона – наша работа



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

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

- участок ультразвуковой толщинометрии,
- метрологическая служба.

Используя собственные мощности, ООО «Нобель» производит такелажное оборудование для судов: лоцманские и посадочные штормтрапы, шкентеля с мусингами, аптечки для надувных спасательных средств. Для производства продукции используется высококачественное сырье, соответствующее требованиям РРР, РМРС и регистра Ллойда.

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

*Генеральный директор
Крижевский Сергей Эдуардович.*





33 Завод ОСК – загрузку работой обеспечили!



Илья САМАРИН,
Генеральный директор
АО «33 судоремонтный завод»

АО «33 СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД» (ВХОДИТ В АО «ОСК», ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ИЛЬЯ САМАРИН) ОБЕСПЕЧИЛ ЗАГРУЗКУ ПРОИЗВОДСТВА ДО 2018 Г.

Портфель контрактов АО «33 судоремонтный завод», заключённых с Министерством обороны РФ в качестве главного исполнителя государственного оборонного заказа по сервисному обслуживанию и ремонту кораблей и судов Балтийского флота, с учетом размещения новых заказов в 2017 году превысил 20% по отношению к прошлому году. Таким образом, загрузка предприятия обеспечена до 2018 года, и это позволит продолжить процесс развития и увели-

чения мощности производственного потенциала. Кроме того, в 2017 году завод планирует ремонт гражданского флота. Предприятие наряду с другими дочерними обществами группы ОСК является стратегическим партнером и крупнейшим налогоплательщиком Калининградского региона. [МП](#)

*АО «33 судоремонтный завод»
Калининградская область, г. Балтийск,
ул. Русская набережная, 2. 33срз.рф*





Группа компаний «НВК» – новые проекты для России и Индии

Все мы знаем, что Россия и Индия давно и успешно сотрудничают в области военного кораблестроения. Достижения стран в этом процессе помогли сформировать доверие индийских заказчиков к квалификации российских специалистов. Результатом стали совместные проекты по судостроению в рамках частного-коммерческого партнерства.

Одним из таких примеров можно назвать совместный российско-индийский проект пассажирского судна на воздушной подушке с классом РМРС, который реализует группа компаний «НВК». Данный проект стал возможен благодаря сотрудничеству между странами в судостроении.

Судно на воздушной подушке амфибийного типа проектируется для освоения территорий внутренних водных путей Индии и России, в первую очередь, в целях перевозки пассажиров.

В российской модификации данного СВПА будут учитываться требования к освоению Арктики и выполнению задач, которые предъявляют к данному типу судов российские заказчики.

Строительство судов такого типа будет производиться на территории Российской Федерации и Республики Индия. Закладка головного судна запланирована на конец 2017 года.



ОСОКИН Андрей Валерьевич,
Руководитель проекта
Группа компаний «НВК»
www.nwcgroup.ru



ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ГЛАВНЫЕ РАЗМЕРЕНИЯ:

Длина максимальная понтона	12,0 м
Ширина максимальная с бортовыми навесными секциями	4,5 м
Ширина корпуса	2,0 м
Клиренс	0,75 м
Водоизмещение	6,4 т
Скорость хода:	
<i>максимальная (ограниченная)</i>	60 км/ч
<i>на тихой воде</i>	45 км/ч
<i>малого хода</i>	5 км/ч
Дальность плавания	500 км
Экипаж (пилот + стюард)	2 чел.
Пассажиры	19 чел.
Полезная нагрузка с полным количеством людей их грузом.	1920 кг



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

1.1. Назначение и тип судна

1.1.1. Назначение

Скоростное амфибийное судно на воздушной подушке (СВПА) предназначено для перевозки пассажиров с их грузом.

1.1.2. Архитектурно-конструктивный тип

Амфибийное судно на воздушной подушке с двухъярусным гибким ограждением по всему периметру, отдельным подъемно-двигательным комплексом с двумя сдвоенными центробежными нагнетателями воздушной подушки и двумя воздушными винтами изменяемого шага в аэродинамических насадках, с кормовым расположением моторного отсека, с упрощенными формами корпуса, с шестью водонепроницаемыми переборками.

1.2. Нормы, правила и класс судна

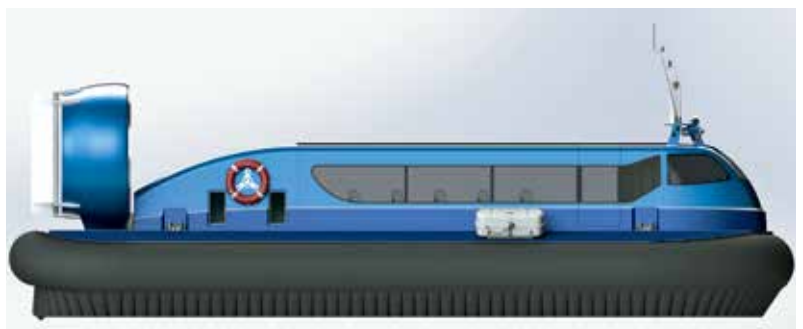
1.2.1. Судно проектируется на класс Российского морского регистра судоходства по правилам для высокоскоростных судов, а также в соответствии с действующими российскими международными нормами.

1.2.2. Символ класса:

КМ [1] ACV Passenger-B.

1.3. Район и дальность плавания

Портовое, рейдовое и прибрежное плавание в границах, установленных Регистром, водная поверхность на реках, озерах и водохранилищах в прямой видимости берега. На мелководье, с выходом на участки ровного берега. А также по твердому льду и по битому плавающему льду, ледяной крошки с ограничением времени постоянного движения в связи с обледенением судна.



1.4. Условия эксплуатации

Круглогодичная эксплуатация в светлое время суток при температуре наружного воздуха от -40°C до плюс 50°C, с ограничением высоты волны 1% обеспеченности не более 1,2 м в водоизмещающем режиме и предельной скорости ветра не более 12 м/с.

Направление деятельности Морского Конструкторского Бюро, входящего в состав Группы компаний «НВК» – производство высокотехнологичных инженерных продуктов для морской и нефтедобывающей промышленности, включая сферы судостроения, судоремонта, машиностроения, а также областей, связанных с освоением морского шельфа.

Научный потенциал кадров конструкторского бюро и современный подход позволил нам объединить академические знания, опыт и квалификацию сотрудников старшего поколения, энергию молодежи.

Ведущие инженеры имеют за плечами более чем тридцатилетний опыт работы как в отечественных, так и в зарубежных компаниях. Выполнено огромное количество проектов новых судов, а также проектов модернизации и ремонта объектов морской, газо- и нефтедобывающих отраслей.

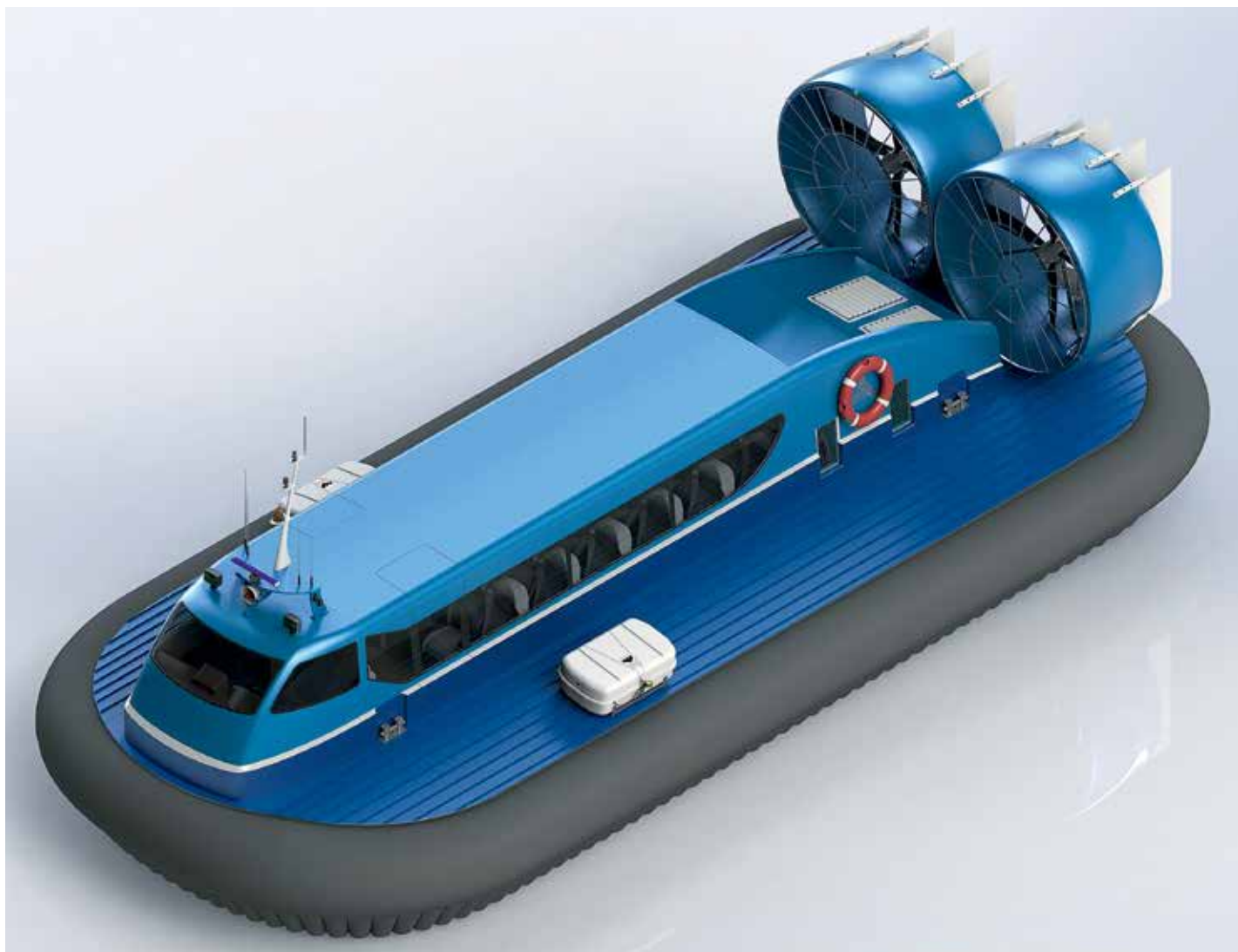
Основные сферы деятельности МКБ:

- разработка проектов (эскизных, технических) и РКД морских и речных судов различного назначения, плавучих и стационарных внебереговых сооружений (разведочных, добывающих, складских и т.д.);

- выполнение стандартных и специальных расчётов мореходных и прочностных характеристик судов и инженерных сооружений;
- выполнение расчётов усталостного ресурса судов и сооружений на основе данных о фактическом техническом состоянии конструкций, районе и условий эксплуатации;
- проведение экспертиз аварийных случаев с судами и внебереговыми инженерными сооружениями;
- выполнение предпродажных освидетельствований (по заказам потенциального Покупателя/Продавца) технического состояния морских / речных / смешанного плавания судов и плавучих и / или стационарных внебереговых инженерных сооружений, с составлением отчётов об остаточных толщинах элементов конструкций, разработкой рекомендаций / экспертных заключений о целесообразности восстановительного / реновационного ремонта или переоборудования, реклассификации и / или изменения / расширения района плавания (с полной переработкой эксплуатационных документов);
- ведение авторского надзора и управление проектами;
- вспомогательное инженерное обслуживание и техническая поддержка проектов;
- консультационное обслуживание в области инжиниринга;
- представление интересов заказчика. [МП](#)

Мы готовы помочь вам в реализации сложных и нестандартных технических задач!

Группа компаний «НВК»



ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ
ОБЪЕДИНЕНИЕ



ГРУППА
КОМПАНИЙ **НВК**

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

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



НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



РЕМОНТ КОРАБЛЕЙ ВМФ И
СУДОВ ГРАЖДАНСКОГО ФЛОТА



СУДОСТРОЕНИЕ: СТРОИТЕЛЬСТВО
МАЛЫХ СУДОВ



ПОКРАСОЧНЫЕ
И ЗАЧИСТНЫЕ РАБОТЫ



СИСТЕМЫ ПОЖАРОТУШЕНИЯ



МОНТАЖ И РЕМОНТ
ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ



ПРОВЕДЕНИЕ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ
И ОПЫТНО-КОНСТРУКТОРСКИХ РАБОТ

В СФЕРАХ: •СУДОСТРОЕНИЕ •МАШИНОСТРОЕНИЕ
•СИСТЕМЫ ПОЖАРОТУШЕНИЯ



КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО



Судостроительно-судоремонтный завод «РИФ» – ИННОВАЦИИ В ДЕЙСТВИИ

2016 год оказался для судостроителей непростым. А когда было «просто»? Картина дня меняется постоянно. Задача успешного предприятия не в преодолении уже наступивших «сложностей» и нагрянувших «трудностей», а в умении работать и развиваться в любых условиях, в выстраивании грамотной бизнес-стратегии и достижении положительного результата. Такого подхода к делу придерживаются на Судостроительно-судоремонтном заводе «РИФ» (Группа компаний «Ростовский порт»).

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

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

Благодаря своей плавучести наряду с достаточной прочностью и пластичностью этот материал обеспечивает 100%-ую не-

потопляемость судна даже при значительных повреждениях и в экстремальных погодных условиях, когда катера из традиционных судостроительных материалов теряют живучесть и ходовые качества.

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

Срок службы материала корпуса составляет не менее 30 лет. По своей конструкции катер «РИФ» напоминает хоро-

шо зарекомендовавший себя класс РИБ, однако, имеет ряд преимуществ. Так, бортовой надувной баллон РИБа имеет сложную секционную конструкцию, требует периодической подкачки воздухом, в случае повреждения одной из секций баллона судно теряет свои мореходные качества и уровень плавучести, а баллон требует полной замены. При нанесении механических воздействий на корпус катера РИФ, он остается на плаву и имеет возможность дойти до места убежища или района дислокации. По периметру основной трубы смонтирован привальный брус, что позволяет производить швартовные операции к судам и на необорудованных причалах. Килевая балка изготовлена из ПНД материала, что позволяет катеру РИФ выходить на необорудованный берег, покрытый песком, гравием или камнями. На сегодняшний день, завод «РИФ»



является одним из 5 заводов в мире, работающих с данным материалом в судостроении. Аналогов в России катерам серии «РИФ» нет.

Для ростовчан неоспоримое конкурентное преимущество – залог востребованности их уникальной продукции. Сегодня отечественная продукция – по ряду причин – намного дешевле западных аналогов. Объективно соотношение «цена–качество» у «РИФа» лучше. Добавим сюда эксплуатационные и ремонтные издержки, которые на родной земле дешевле по определению. На заводе не бояться говорить об этом вслух.

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

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

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



В августе 2016 года катера «Риф 112 СК» и «Риф 112Т» совершили переход Ростов-на-Дону–Волгоград для принятия участия в выездном заседании Президиума Госсовета под председательством Президента России Владимира Путина по вопросу «О развитии внутренних водных путей Российской Федерации».

Завод «РИФ» не намерен останавливаться на достигнутом: в 2016 году было получено признание PPP на катера серии «РИФ», а также признание ведущих отечественных научных центров по вопросам признания материала в судостроении, разрабатываются новые модели линейки, обладающие большей пассажировместимостью и грузоподъемностью, значительным запасом автономности.

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

Сравнивать продукцию завода «РИФ» с европейской, американской или южнокорейской не приходится. Китайцы, бодро вошедшие на судостроительный рынок, ростовчанам – не конкурент, они сфокусировались на других классах судов. В 2016 году завод «РИФ» подписал договоры на

экспорт катеров за пределы России и вышел на международный рынок.

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

Рыбные фермы.

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

Понтоны.

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

«Сочи Гранд Марина» – первая яхтенная марина в России, пилотный проект ССРЗ «РИФ», ставший известным во всем мире благодаря «Сочи-2014»

Инвестиционная привлекательность судостроения растёт вместе с объёмом спроса. ССРЗ «РИФ» уже решил сложную задачу – закрепился на рынке и определился с приоритетами. Главное – держать руку на пульсе и проявлять упорство. **МП**



Отныне и во веки веков

Установлен Крест на главном куполе строящегося храма Святого праведного воина Феодора Ушакова



20 декабря 2017 года наша страна отметит 100-летие органов государственной безопасности, и, помимо торжественных мероприятий, день этот будет отмечен событием воистину беспрецедентным. По старинной православной традиции в праздник будет открыт и освящён Храм-памятник воинам государственной безопасности, отдавшим свои жизни при исполнении служебного долга – храм Святого праведного воина адмирала Феодора Ушакова в Южном Бутове.

Понятно, что строители, а также все те, кто помогает в создании храма, стараются быстро и качественно выполнить свою работу, чтобы всё было завершено в срок. Так, в конце минувшего года, 26 декабря, точно по графику, на главном куполе строящегося храма был установлен Крест.

Чин освящения Креста совершил Преосвященный Феофилакт, епископ Дмитровский, викарий Святейшего Патриарха, управляющий Юго-Западным викариатством, наместник Андреевского ставропигиального мужского монастыря города Москвы.

В этом мероприятии – скорее даже, празднике – приняли участие ветераны Департамента военной контрразведки ФСБ России (активисты Межрегиональной организации «Ветераны военной контрразведки» курируют эту работу и оказывают действенную помощь в создании храма), сотрудники Управления ФСБ России по Москве и Московской области, кадеты, школьники, курсанты Московской государственной академии водного

транспорта, учащиеся других учебных заведений, жители района. Чин освящения Креста был совершен уже в новом храме, и, таким образом, в нём состоялись первое Богослужение и соборная молитва.

Перед торжеством прошёл небольшой митинг, который открыл настоятель храма игумен Дамиан; выступили ветеран военной контрразведки, генерал-лейтенант Владимир Петрович Кудрявцев, контр-адмирал Дмитрий Юрьевич Козлов и другие гости духовного торжества. Советник префекта ЮЗАО Александр Картышов передал поздравление от Главы округа Олега Александровича Волкова.

После совершения Чина освящения Креста состоялась заупокойная лития по погибшим в авиакатастрофе 25 декабря 2016 года в акватории Черного моря – в тот день, по благословению Святейшего Патриарха Кирилла, во всех храмах Русской Православной Церкви проходили панихиды по жертвам катастрофы...

В завершение мероприятия игумен Дамиан персонально поблагодарил всех потрудившихся в деле создания храма.

Отметим, что ход строительства находится под постоянным наблюдением у депутата Мосгордумы Михаила Дмитриевича Балакина; воистину творчески относится к делу ответственный за строительство Александр Сергеевич Мещеряков – он направляет ход работы; значительные нагрузки легли и на проектную организацию, которую возглавляет Александр Алексеевич Скол-



ков. Особенно следует отметить ответственное отношение рабочих к этому по-настоящему святому делу.

Труженики ДСК № 5, которыми руководит Юрий Николаевич Кондратьев, считают делом своей чести завершить все работы ко дню векового юбилея органов госбезопасности.

И вот – самые торжественные минуты. Рабочие бережно, на своих руках, выносят освященный Крест на церковный двор. Проходят считанные минуты, и символ православной веры воз-

носится над толпой, чтобы опуститься на купол храма – туда, где ему отныне стоять во веки веков. **МП**

*Игумен Дамиан (Залетов),
настоятель храма Святого праведного
воина Феодора Ушакова.*

*Валерий Константинович Куличков, доктор экономических
наук, кандидат исторических наук.*





Дорогие друзья!

15 лет назад, в сентябре 2001 года, был создан коллегиальный межведомственный орган, который стал связующим звеном между государством, наукой и морским сообществом нашей страны.

Сегодня Морская коллегия объединяет руководителей федеральных органов исполнительной власти, губернаторов, глав крупнейших государственных корпораций, представителей общественных и деловых организаций – словом, всех, кому дорог престиж России как морской державы. Решение задач в этой области повлияло на развитие отечественной морской индустрии и сделало коллегия по-настоящему авторитетным органом, во многом определяющим и координирующим морскую политику нашего государства.

В этой книге изложены краткая история, этапы деятельности, официальные документы, а также свидетельства мероприятий, проведенных под эгидой Морской коллегии.

Уверен, что первое издание юбилейной книги достойно отразит итоги 15-летней деятельности нашей коллегии, а история, рассказанная на ее страницах, станет и примером успешной работы, и доказательством развития России как морской державы!

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

Библиотека Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации

«Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации.

История, деятельность, документы»

Издание в 3 томах, часть 1

Книга является первой частью трехтомного издания истории Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. На страницах издания нашли отражение краткая история, этапы деятельности, нормативные документы и информация о мероприятиях Морской коллегии.

В книге 9 глав и более 20 разделов, собрано порядка 30 основных официальных документов, определяющих морскую деятельность Российской Федерации. Представляем основные из них:

- О деятельности Морской Коллегии в 2001–2016 гг.;
- Работа Морской коллегии по формированию системы стратегического планирования, нормативно-правового обеспечения, оценке состояния национальной безопасности морской деятельности;
- Морская коллегия и судостроение;
- О президиуме Морской коллегии;
- О секретариате Морской коллегии;
- О Научно-экспертном совете Морской коллегии;
- О морских советах в приморских субъектах Российской Федерации и другие.

Работа над изданием трёхтомника ведётся редакционной группой: Котеневым М.Б., Московенко М.В., Лазукиным В.С., Скоробогатовым К.В., Камшуковым А.В., Абызовым М.Н., Федоренко Н.М.

Общая редакция материалов кандидата экономических наук, заместителя председателя НЭС Морской коллегии, вице-адмирала А.Л. Балыбердина.

Издается Морским Информационным Агентством по инициативе и при участии секретариата Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, секретариата Научно-экспертного совета Морской коллегии.



Издание осуществляется при поддержке Объединенной судостроительной корпорации.

Издательство благодарит за участие в создании книги: ФГУП «ЦНИИ «Центр», ФГУП «Росморпорт», Некоммерческий фонд «Государственный клуб», АО «Ростовский порт» и лично председателя Совета директоров Грызлова Олега Игоревича.



Редакция предлагает вашему вниманию начальные главы первой книги трёхтомника

**«Морская коллегия при Правительстве
Российской Федерации.
История, деятельность, документы»**

Морской коллегии – 15 лет!

Многовековая история России наглядно свидетельствует, что наша страна по праву является великой морской державой. Громкие морские победы, океанский атомный и ракетноносный Военно-Морской Флот, великие географические открытия, достижения в развитии морского и речного транспорта, океаническое рыболовство и современное кораблестроение – все это является подтверждением ее высшего морского статуса.

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

Одним из главных направлений, определяющих развитие мировой цивилизации в третьем тысячелетии, является освоение пространств и ресурсов Мирового океана. Этот процесс оказывает непосредственное влияние на содержание национальной политики не только ведущих мировых держав, но и большинства государств мирового сообщества. Процессы глобализации налагают на морскую деятельность особенности, связанные с обеспечением гарантированного доступа к ресурсам и пространствам Мирового океана и с устойчивой их эксплуатацией. Постоянной задачей становится обеспечение нормального функционирования и расширения возможностей всех составляющих морского потенциала государства, включая военный, транспортный, рыбопромысловый, торговый, научно-исследовательский и другие флоты, их научную и промышленную базы, системы базирования, судостроения и судоремонта, социального, информационного, кадрового и другого обеспечения. При этом политические и экономические намерения ведущих морских держав доминировать в Мировом океане, их возрастающая активность в освоении морских зон опираются на реальную военно-морскую мощь.

История отечественного флота подтверждает, что в разные периоды своего существования он сильно зависел от отношения государства к флоту и морской деятельности в целом. Результатом такого положения дел являлись достаточно длительные по времени и серьезные упущения в морской политике, задержка в развитии флота и его инфраструктуры, провалы в кадровой политике и т. д. Так, с изменением политического и экономического строя в стране с 1991 года наблюдался практически неуправляемый обвальный процесс снижения сначала военно-морского, а затем и всего морского потенциала государства.

В конце 1990-х годов наступил момент, когда остро стал вопрос о необходимости создания единых научных и институциональных основ современной морской политики Российской Федерации. Инициатором начала данного процесса выступил Военно-Морской Флот. Так, вопрос о разработке Морской доктрины Российской Федерации рассматривался Военно-Морским Флотом как назревшая необходимость. В этой связи стал особо актуальным вопрос о создании межведомственной структуры, наделенной властными полномочиями для решения вопросов перспективного развития флота и всех его составляющих частей, а также для координации и согласования деятельности организаций и учреждений, принадлежащих к различным государственным ведомствам. Именно это явилось главными предпосылками к созданию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации и совершенно нового административно-

правового механизма координации морской деятельности в России.

В 1999 году на совещании Совета Безопасности Российской Федерации был рассмотрен вопрос «Об определении общей стратегии и неотложных мерах по сохранению и развитию морского флота и кораблестроения Российской Федерации». В ходе заседания была определена необходимость разработки и реализации долговременной государственной политики Российской Федерации в области освоения и использования ресурсов и пространств Мирового океана в интересах обеспечения устойчивого экономического развития и национальной безопасности России, обоснованы предложения о разработке на базе материалов ФЦП «Мировой океан» Морской доктрины Российской Федерации до 2020 года и ее утверждении на государственном уровне. Тогда же было принято решение о создании при Правительстве Российской Федерации Морской коллегии.

Порядок реализации принятых государственных решений в области совершенствования морской деятельности требовал создания в стране надежного и эффективного административно-правового механизма, в том числе определения Президентом Российской Федерации основных направлений морской политики Российской Федерации, их реального выполнения Правительством Российской Федерации при тесном взаимодействии с Федеральным Собранием Российской Федерации. Кроме того, анализ распределения функций и полномочий федеральных органов исполнительной власти по управлению морской деятельностью свидетельствовал об их дублировании и дроблении. Следовало уточнить состав и структуру федеральных органов исполнительной власти, непосредственно участвующих в морской деятельности и ответственных за реализацию морской политики в соответствии с задачами, изложенными в Морской доктрине, и нормативными документами о совершенствовании морской деятельности.

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

Президент Российской Федерации В. В. Путин 25 июля 2000 г., присутствуя на защите главкомандующим ВМФ адмиралом флота В. И. Куроедовым диссертации на соискание ученой степени кандидата политических наук на тему «Стратегия государства по защите и реализации национальных интересов России в Мировом океане», дал устное поручение доложить ему предложения по созданию Морской коллегии. Такие предложения были разработаны и представлены Президенту Российской Федерации через Совет Безопасности Российской Федерации уже к 10 августа 2000 г. К сожалению, события, связанные с гибелью подводной лодки «Курск» 12 августа 2000 г., повлияли на сроки утверждения подготовленных документов. Реализация Указа Президента Российской Федерации «О совершенствовании морской деятельности Российской Федерации» реально началась только в 2001 году.

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

Правительству Российской Федерации совместно с аппаратом Совета Безопасности Российской Федерации:

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

б) организовать на постоянной основе анализ состояния и тенденций развития морской деятельности Российской Федерации и в мире в целом с учетом политических, экономических, военно-стратегических, научно-технических и других факторов;

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

Выступая 27 марта 2001 г. на совместном заседании секции по военной безопасности и секции по оборонно-промышленной и технологической безопасности Научного совета при Совете Безопасности Российской Федерации на тему: «Научно-организационный замысел проведения исследований по анализу состояния и тенденций развития морской деятельности в Российской Федерации и мире в целом» главнокомандующий Военно-Морским Флотом адмирал флота В. И. Куроедов изложил, по сути, порядок и этапы реализации принятых в государстве решений в области совершенствования морской деятельности, которые требовали создания в государстве надежного и эффективного административно-правового механизма в области определения Президентом Российской Федерации основных направлений морской политики Российской Федерации, их реального выполнения Правительством Российской Федерации на основе тесного взаимодействия с Федеральным Собранием Российской Федерации.

На первом этапе (2001–2004 годы) предстояло:

– утверждение Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года, как основного документа, определяющего государственную политику Российской Федерации в области морской деятельности – национальную морскую политику России;

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

На следующем этапе (2004–2010 годы) планировалось на основе опыта деятельности Морской коллегии, результатов реализации Морской доктрины и ежегодных государственных докладов Президенту Российской Федерации о морской деятельности, итогов проведения морской политики и функционирования специально созданного государственного механизма по управлению морской деятельностью Российской Федерации рассмотреть возможность формирования федеральных органов по руководству морской деятельностью, имеющих права и возможности, отвечающие масштабам и важности национальной политики Российской Федерации в Мировом океане. Также предполагалось разработать и принять свод законов о государственном регулировании морской деятельности Российской Федерации. При этом В. И. Куроедов особо подчеркивал, что постоянное внимание общества к проблемам национальных интересов России в Мировом океане должно способствовать воспитанию морского мышления в органах государственной власти, выработке у руководства страны и в государственном аппарате политической воли, не только к созданию всех составляющих морской силы, но и умению ими эффективно пользоваться. Морской потенциал нашего государства, особенно его силовой компонент – Военно-Морской Флот, как и во все времена, должен быть направлен на обеспечение благоприятного экономического развития страны и неустанный укрепления ее обороноспособности.

27 июля 2001 г. вышло поручение Президента Российской Федерации В. В. Путина № Пр-1384 о переходе к реализации национальной морской политики и созданию при Правительстве Российской Федерации Морской коллегии, а поручением за № Пр-1387 утверждается Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года, в которую включено положение о том, что Правительство Российской Федерации

Федерации через федеральные органы исполнительной власти и Морскую коллегию осуществляет руководство реализацией задач национальной морской политики.

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

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

Истории создания и деятельности Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации посвящена данная книга.

Глава 1

О деятельности Морской Коллегии при Правительстве Российской Федерации в 2001–2016 годах

В соответствии с Положением о Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (далее – Морская коллегия), утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации (в редакции от 21 августа 2013 г. № 723), она является постоянно действующим координационным органом, обеспечивающим согласованные действия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций в области морской деятельности, судостроения и создания морской техники, а также в области изучения и освоения Мирового океана, Арктики и Антарктики. Целью деятельности Морской коллегии является обеспечение решения задач по реализации Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года, оперативное рассмотрение вопросов реализации национальной морской политики и подготовка рекомендаций по их решению.

Основными задачами Морской коллегии являются:

- а) координация деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций, связанной с:
 - сохранением и совершенствованием морского потенциала Российской Федерации;
 - обеспечением развития морской деятельности Российской Федерации;
 - анализом состояния, тенденций развития и использования морского потенциала ведущих зарубежных стран;
 - уточнением действующих и принятием новых нормативных документов в области морской деятельности Российской Федерации;
 - решением комплексных проблем, возникающих в ходе осуществления Российской Федерацией морской деятельности;
 - совершенствованием законодательной базы международного сотрудничества, а также защитой интересов Российской Федерации на международных переговорах в области морской деятельности, в том числе по Арктике и Антарктике;

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

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

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

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

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

освещением средствами массовой информации вопросов морской деятельности Российской Федерации;

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

развитием морских и речных портов;

сохранением объектов морского культурного наследия;

б) уточнение целей и задач национальной морской политики, а также программ развития морской деятельности Российской Федерации исходя из других направлений общегосударственной политики и соответствующих международных программ.

Морская коллегия в целях решения возложенных на нее задач:

а) определяет приоритетные направления морской деятельности Российской Федерации;

б) координирует и согласовывает действия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, Российской академии наук и заинтересованных организаций в области морской деятельности, судостроения и создания морской техники, а также в области изучения и освоения Мирового океана, Арктики и Антарктики;

в) рассматривает предложения и готовит рекомендации по следующим вопросам:

развитие, реструктуризация, конверсия промышленного и научно-технического потенциала, оборудование территорий и акваторий в целях сохранения и совершенствования морского потенциала Российской Федерации;

определение размеров расходов на осуществление морской деятельности Российской Федерации;

совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров для организаций, выполняющих задачи в области морской деятельности Российской Федерации, повышение их социальной защищенности;

развитие сотрудничества в области морской деятельности и выполнение международных договоров;

развитие, управление и обеспечение морской деятельности Российской Федерации;

разработка проектов нормативных правовых актов в области морской деятельности Российской Федерации;

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

формирование и реализация государственного оборонного заказа, государственных программ Российской Федерации и федеральных целевых программ в области развития морской деятельности, строительства, модернизации и ремонта судов и морской техники гражданского назначения;

г) согласовывает действия федеральных органов исполнительной власти по реализации решений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации в области совершенствования морской деятельности Российской Федерации, изучения, освоения и использования Ми-

рового океана, Арктики и Антарктики, обеспечения морских операций и работ информацией о состоянии морской природной среды и ее загрязнении;

д) организует разработку проектов (в том числе на принципах государственно-частного партнерства) и анализ морской деятельности с учетом геополитических, военно-технических и экономических факторов укрепления и наращивания морского потенциала Российской Федерации, рационального использования сил и средств в процессе изучения и освоения Мирового океана, Арктики и Антарктики;

е) организует разработку мер, направленных на совершенствование прибрежно-портовой инфраструктуры, а также на расширение российского флота и его использование для перевозки экспортно-импортных грузов, поддержание и развитие научно-исследовательского флота Российской Федерации и расширение морских экспедиционных исследований;

ж) организует рассмотрение вопросов, связанных с освоением континентального шельфа Российской Федерации, в том числе в бассейне Северного Ледовитого океана, развитием Северного морского пути, поддержкой гидрометеорологической, навигационно-гидрографической и поисково-спасательной систем, обеспечивающих его функционирование, а также с решением экологических проблем в этом регионе;

з) рассматривает рекомендации по использованию политико-дипломатических, экономических, налоговых, финансовых, информационных и других механизмов для обеспечения национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане, Арктике и Антарктике;

и) разрабатывает рекомендации по развитию Военно-морского Флота, транспортного, пассажирского, рыбопромыслового и научно-исследовательского флота с целью обеспечения морской деятельности Российской Федерации;

к) способствует созданию условий и разработке мер по сохранению и развитию научно-технического и производственного потенциала для обеспечения морской деятельности Российской Федерации;

л) координирует деятельность межведомственных комиссий (советов, рабочих групп) в области судостроения и создания морской техники, изучения, освоения и использования Мирового океана, Арктики и Антарктики, сохранения объектов морского культурного наследия;

м) координирует деятельность федеральных органов исполнительной власти по развитию морских и речных портов, обеспечению безопасности мореплавания и судоходства;

н) организует проведение выставочных и иных мероприятий с участием средств массовой информации, направленных на популяризацию деятельности Морской коллегии.

Морская коллегия имеет право:

а) заслушивать на своих заседаниях руководителей федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций по вопросам, относящимся к компетенции Морской коллегии;

б) запрашивать у федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций информацию по вопросам, относящимся к компетенции Морской коллегии;

в) пользоваться информационными базами данных Аппарата Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, представленных в ее составе;

г) привлекать к работе представителей федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, научных организаций, ученых и специалистов в области морской деятельности;

д) создавать межведомственные комиссии (советы, рабочие группы) в области судостроения

и создания морской техники, изучения, освоения и использования Мирового океана, Арктики и Антарктики, сохранения объектов морского культурного наследия (далее – межведомственные комиссии (рабочие группы) для оперативной подготовки материалов и проектов решений по вопросам, относящимся к компетенции Морской коллегии, и координировать их деятельность по отдельным направлениям морской деятельности;

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

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

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

Первым председателем Морской коллегии был назначен Председатель Правительства Российской Федерации Касьянов Михаил Михайлович. В состав Морской коллегии были включены семь министров Российской Федерации, а также руководители всех ведущих ведомств, связанных с морской деятельностью. Всего в первый состав Морской коллегии было включено 18 членов.

Состав Морской коллегии, утверждённый постановлением Правительства Российской Федерации от 1 сентября 2001 г. № 662:

Касьянов Михаил Михайлович – Председатель Правительства Российской Федерации (председатель Морской коллегии);

Клебанов Илья Иосифович – заместитель Председателя Правительства Российской Федерации (первый заместитель председателя Морской коллегии);

Греф Герман Оскарович – Министр экономического развития и торговли Российской Федерации (заместитель председателя Морской коллегии);

Иванов Сергей Борисович – Министр обороны Российской Федерации (заместитель председателя Морской коллегии);

Куроедов Владимир Иванович – главнокомандующий Военно-Морским Флотом (заместитель председателя Морской коллегии);

Артюхов Виталий Григорьевич – Министр природных ресурсов Российской Федерации;

Бедрицкий Александр Иванович – руководитель Росгидромета;

Дондуков Александр Николаевич – Министр промышленности, науки и технологий Российской Федерации;

Иванов Игорь Сергеевич – Министр иностранных дел Российской Федерации;

Лаверов Николай Павлович – вице-президент Российской академии наук;
 Логвиненко Валерий Константинович – заместитель директора ФПС России – начальник Департамента морской охраны;
 Московенко Михаил Владимирович – консультант-помощник главнокомандующего Военно-Морским Флотом (ответственный секретарь Морской коллегии);
 Наздратенко Евгений Иванович – председатель Госкомрыболовства России;
 Пospelов Владимир Яковлевич – генеральный директор Россудостроения;
 Рукша Вячеслав Владимирович – первый заместитель Министра транспорта Российской Федерации;
 Тоцкий Константин Васильевич – директор ФПС России;
 Франк Сергей Оттович – Министр транспорта Российской Федерации;
 Юсуфов Игорь Ханукович – Министр энергетики Российской Федерации.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2001 г. № 1667-р в состав Морской коллегии включены:
 Потапов Владимир Яковлевич – заместитель Секретаря Совета Безопасности Российской Федерации;
 Чилингаров Артур Николаевич – заместитель Председателя Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации;

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 15 октября 2003 г. № 1495-р в состав Морской коллегии включены:
 Шойгу Сергей Кужугетович – Министр Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий;
 Патрушев Николай Платонович – директор ФСБ России;
 Проничев Владимир Егорович – первый заместитель директора ФСБ России – руководитель Пограничной службы ФСБ России;
 Моисеев Александр Петрович – председатель Госкомрыболовства России.

В 2001–2003 годах основное внимание в деятельности Морской коллегии было обращено на:
 нормативно-правовое обеспечение реализации Морской доктрины Российской Федерации до 2020 года;
 обеспечение финансирования мероприятий по реализации национальной морской политики, изложенной в Морской доктрине;
 разработку концептуальных документов развития различных отраслей морской деятельности;
 формирование механизма реализации национальной морской политики;
 создание условий для обеспечения деятельности Морской коллегии.

Глава 2

О президиуме Морской коллегии

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

ных и федеральных целевых программ в области морской деятельности, а также члены Морской коллегии – представители организаций, являющихся заказчиками и производителями продукции судостроения и морской техники.

Первое заседание президиума Морской коллегии состоялось 15 октября 2013 года.

Важнейшей задачей Морской коллегии стало отслеживание хода выполнения поручений Президента Российской Федерации и Председателя Правительства Российской Федерации по созданию судостроительного комплекса на Дальнем Востоке. В работе президиума Морской коллегии особое внимание уделяется вопросам разработки и реализации государственных и федеральных программ в области морской деятельности. Президиум проводит работу по формированию планов-графиков загрузки судостроительных предприятий России гражданскими заказами: строительством судов и морской техники для разведки, бурения и транспортировки нефти, газа и газоконденсата.

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

Ряд протокольных решений президиума Морской коллегии в настоящий момент реализованы Правительством Российской Федерации. Так, например, в октябре 2014 года на президиуме рассматривался вопрос о мерах стимулирования модернизации существующего и строительства нового рыбопромыслового флота в Российской Федерации. Члены президиума поддержали предложение Федерального агентства по рыболовству об увеличении срока договоров закрепления долей квот добычи водных биоресурсов, а также предложение об увеличении порога ежегодного освоения промышленных квот и прибрежных квот добычи водных биоресурсов до 70% в течение двух лет подряд.

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

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

В октябре 2015 года при рассмотрении вопроса о техническом состоянии дноуглубительного флота, а также возможностях его обновления, особое внимание президиумом Морской коллегии было уделено проблемам поддержания и развития внутренних водных путей России. Отмечалось, что в Сводном план-графике загрузки судостроительных предприятий Российской Федерации судами и морской техникой не учтены интересы Федерального агентства морского и речного транспорта и ФГУП «Росморпорт», нуждающихся в дноуглубительных судах и технике. Министерством транспорта Российской Федерации совместно с Министерством промышленности и торговли Российской Федерации при формировании план-заказа дноуглубительных судов и техники до 2020 года было принято предложение президиума коллегии учесть возможность отечественных судостроительных предприятий. Министерством транспорта Российской Федерации в целях комплексного мониторинга и анализа состояния внутренних водных путей, подготовки предложений по их надлежащему содержанию и перспективам развития сформированы рабочие группы по каждому основному водному (речному) пути.

Положительным примером в работе президиума Морской коллегии стало привлечение к уча-

стию в ней представителей профильных предприятий. Так, например, в рассмотрении вопроса о дноуглубительной технике участвовал поставщик насосов, насосного, вакуумного и компрессорного оборудования ООО «Гидромех». На заседаниях президиума потенциальные заказчики смогли напрямую получить информацию и предложения от производителей.

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

Глава 3

О секретариате Морской коллегии

Для обеспечения деятельности Морской коллегии был создан секретариат Морской коллегии, возглавляемый ответственным секретарем Морской коллегии. Ответственный секретарь Морской коллегии:

- осуществляет контроль исполнения решений Морской коллегии;

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

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

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

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

- подготавливает запросы, направляемые в федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организации по вопросам, отнесенным к компетенции Морской коллегии;

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

- содействует деятельности межведомственных комиссий (рабочих групп);

- анализирует выполнение решений Морской коллегии;

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

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

- участвует в подготовке мероприятий, проводимых под эгидой Морской коллегии.

За 15 лет работы Морской коллегии ответственными секретарями Морской коллегии являлись:

Московенко Михаил Владимирович – консультант-помощник главнокомандующего Военно-Морским Флотом;

Николаев Андрей Иванович – помощник Председателя Правительства Российской Федерации; Балыбердин Александр Леонидович – заместитель директора Административного департамента Правительства Российской Федерации.

Каждый из них внес значительный вклад не только в организацию работы Морской коллегии, но и в развитие национальной морской политики в целом.

С 17 декабря 2016 года ответственным секретарем Морской коллегии является заместитель руководителя Административного департамента Правительства Российской Федерации Ефанов Петр Анатольевич.

Большой вклад в работу Морской коллегии внесли сотрудники Административного департамента Правительства Российской Федерации Лазукин Владимир Степанович, Безъязыков Владимир Георгиевич, Дыкин Сергей Олегович.

Глава 4

О Научно-экспертном совете Морской коллегии

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

Деятельность Совета направлена на повышение эффективности морской деятельности России, выработку Морской коллегией объективных решений в целях реализации национальных интересов России в Мировом океане и обеспечения военной безопасности России с океанских и морских направлений. Совет осуществляет экспертную оценку отдельных, имеющих сложный комплексный научно-технический характер концепций, программ, социально-экономических, научно-технических и инвестиционных проектов, планов и иных мероприятий.

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

В состав НЭС МК вошли виднейшие ученые и специалисты в области морской деятельности: военно-морского флота и погранслужбы, морского и речного флота, морского транспорта, судостроительной промышленности, рыбной промышленности, специалисты в области исследования и освоения ресурсов Мирового океана, юристы по морскому праву.

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

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

- по научным исследованиям природы Мирового океана;
- по освоению морских минеральных и энергетических ресурсов;

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

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

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

В 2011 году НЭС МК возглавил академик РАН Николай Павлович Лаверов, который привнес целый ряд новых идей в работу Совета. В частности, он предложил усилить роль экспертной составляющей в работе Совета. По его замыслу все крупные проекты в области морской деятельности должны проходить обязательную экспертизу в рамках Совета независимо от того, кто был инициатором этого проекта: государственные структуры или частные компании.

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

К сожалению, все эти выдающиеся ученые ушли из жизни.

В настоящее время Совет возглавляет доктор технических наук, заслуженный машиностроитель Российской Федерации, лауреат премии Правительства Российской Федерации в области науки и техники, действительный член Британского института морских инженеров – Лев Михайлович Клячко, который с 2004 по 2015 год возглавлял ФГУП «Центральный научно-исследовательский институт «Курс».

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

За время своей работы Совет провел около 60 заседаний и совещаний, на которых были обсуждены основные вопросы морской деятельности. В результате были разработаны конкретные предложения и рекомендации по приоритетам развития морской деятельности Российской Федерации, выявлены перспективные научные и практические направления деятельности. Совет принимал активное участие в подготовке нормативных документов, регламентирующих осуществление морской деятельности Российской Федерации.

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

Глава 5

Работа Морской коллегии по формированию системы стратегического планирования, нормативно-правового обеспечения, оценке состояния национальной безопасности морской деятельности

Принятая в 2001 году Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года определила идеологию долгосрочной морской политики российского государства, цели и важнейшие направления развития морской деятельности. Однако для того, чтобы эта идеология способствовала ускоренному и устойчивому развитию морехозяйственного комплекса и укреплению национальной безопасности, необходимо было выработать соответствующую государственную стратегию, которая определяла и обобщала бы интересы, этапы, способы и средства решения задач, поставленных Морской доктриной на региональных и функциональных направлениях национальной морской политики, а также разработать нормативную правовую базу осуществления морской деятельности.

Сформированная в 2001 году Морская коллегия активно включилась в эту работу. Одним из первых поручений Морской коллегии федеральным органам исполнительной власти, ответственным за реализацию национальной морской политики, стало поручение о совместной разработке соответствующих предложений по направлениям национальной морской политики и ее обеспечению с учетом изложенных подходов и в соответствии с Основными направлениями социально-экономического развития Российской Федерации на долгосрочную перспективу.

Морская коллегия участвовала в создании системы стратегического планирования в отраслях морской деятельности. На ее заседаниях рассматривались проекты:

Концепции развития рыбного хозяйства на долгосрочную перспективу;
Концепции навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности Российской Федерации;
Стратегии развития судостроительной промышленности;
Концепции формирования единой кораблестроительной программы;
Стратегии изучения и освоения нефтегазового потенциала континентального шельфа Российской Федерации с комплексным планом действий по ее реализации;
Концепции развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации;
Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России на период до 2030 года;
Плана мероприятий по реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу;
Концепции развития поисково-спасательного обеспечения Военно-Морского Флота на период до 2025 года;
Плана мероприятий («дорожной карты») «Повышение конкурентоспособности российского морского флота»;
Концепции федеральной целевой программы «Мировой океан» на 2016–2031 годы;
Стратегии развития ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» на период до 2030 года; и ряда других стратегических документов.

По решению Морской коллегии в 2008 году под руководством заместителя председателя НЭС Морской коллегии, директора Центра сопровождения Морской коллегии СОПС, доктора военных наук В. П. Синецкого началась работа по формированию Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года, которая была утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2010 г. № 2205-р. В Стратегии были определены стратегические цели, задачи и перспективные пути развития основных видов морской деятельности.

В начале 21-го века в Российской Федерации морскую деятельность регулировали 35 федеральных законов, в том числе 5 кодексов, 5 указов Президента Российской Федерации и более 50 постановлений Правительства России. Нормативная правовая база содержала ряд устаревших, не применяемых на практике норм, внутренних противоречий, очевидных пробелов, в то же время отсутствовали соответствующие современным требованиям формулировки обобщающих законоположений. Морская деятельность рассматривалась лишь как простая совокупность периферийных процессов в ряде отраслей хозяйства (транспорт, пищевая, нефтяная, газовая промышленность, оборона и пр.), хотя она связана единой средой и направлена на освоение морей и океанов.

В этой связи было предложено усовершенствовать морское законодательство России, применимое к управлению морской деятельностью, причем не за счет количественного наращивания нормативных актов законодательства, а путем принятия специального закона, в котором была бы осуществлена систематизация правовых установлений о государственном управлении морской деятельностью.

С целью исправления пробелов в законодательстве, регулирующем вопросы государственного управления морской деятельностью, по решению Морской коллегии была осуществлена разработка проекта Федерального закона «О государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации». Подготовленный в настоящее время законопроект направлен на обеспечение целостности государственного управления морской деятельностью России в Мировом океане.

В законопроекте дано:

юридическое содержания терминов, имеющих ключевое значение для целей государственного управления морской деятельностью;

принципы управления морской деятельностью, создания механизма государственного управления морской деятельностью (при этом речь идет не об отмене или подмене действующих законов Российской Федерации, устанавливающих статус морских пространств и правовой режим их использования, а о регулировании только тех отношений, которые возникают в связи с государственным управлением отечественной морской деятельностью);

система институтов государственной власти, которые согласно Конституции Российской Федерации осуществляют государственное управление в данной сфере;

субъектный состав государственного управления морской деятельностью Российской Федерации и координации действий субъектов национальной морской политики, с учётом опыта функционирования Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации;

иерархия системы государственных органов управления морской деятельностью;

разграничение прав, обязанностей и ответственности в сфере управления морской деятельностью между федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления.

В работе Морской коллегии значительное внимание уделялось оценке состояния национальной безопасности морской деятельности. Уже на первом заседании Морской коллегии 21 декабря 2001 года был рассмотрен проект доклада Президенту Российской Федерации о комплексной оценке состояния национальной безопасности в области морской деятельности. В дальнейшем проекты докладов ежегодно рассматривались на заседаниях Морской коллегии.

В 2009 г. в соответствии с решением Морской коллегии и по заказу Администрации Президента Российской Федерации были разработаны критерии и показатели состояния национальной безопасности в области морской деятельности.

Главными результатами работы Морской коллегии в области регулирования морской деятельности Российской Федерации являются утверждение Президентом Российской Федерации в июне 2015 года новой редакции Морской доктрины Российской Федерации (приложение). Изменения в Морскую доктрину 2001 года были внесены в связи изменением международной ситуации, а также с учетом укрепления нашей страны как морской державы.

Новая редакция Морской доктрины Российской Федерации является системообразующим, ключевым документом национальной морской политики, то есть документом стратегического планирования Российской Федерации. Разработка этого документа осуществлялась под постоянным контролем Морской коллегии при ведущей роли Военно-Морского Флота Российской Федерации. Всего 15 федеральных органов исполнительной власти и организаций принимали участие в разработке новой редакции.

Морская доктрина охватывает четыре функциональных направления, шесть региональных направлений. Четыре функциональных направления – это военно-морская деятельность, морской транспорт, морская наука, а также разработка полезных ископаемых. Шесть региональных направлений – атлантическое, арктическое, тихоокеанское, каспийское, индоокеанское и антарктическое. В связи с воссоединением Крыма и Севастополя с Российской Федерацией в Морской доктрине обозначены основные меры, которые следует осуществить для скорейшей интеграции

этих регионов в экономическую деятельность. Особое внимание в Морской доктрине уделено экологическим проблемам, потому что для страны важно не только разрабатывать эти богатства, но и сохранить их для будущих поколений.

В Морскую доктрину включен и новый раздел «Судо- и кораблестроение». Во многом это связано с тем, что последние 10–15 лет в России ускоренно развивается военное кораблестроение, которое по объемам уже сопоставимо с советским периодом и позволяет в полном объеме решать современные задачи Военно-Морского Флота. Что касается судостроения в интересах гражданского и коммерческого флота, то здесь стимулируется создание частных судостроительных компаний, которые успешно себя проявили.

Важный раздел Морской доктрины касается вопросов государственного управления морской деятельностью. Здесь определена роль Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, уточнена компетенция других органов государственной власти. После утверждения Морской доктрины уже началось активное формирование всего перечня документов: кратко-, средне-, долгосрочного планирования развития морской деятельности Российской Федерации.

На совещании 26 июля 2015 года, посвященном утверждению Морской доктрины Российской Федерации, Президент Российской Федерации В. В. Путин отметил:

«Мы с вами провели работу по обновлению Морской доктрины Российской Федерации. Главная цель этого сложнейшего документа заключается в обеспечении целостной, последовательной и эффективной морской политики России, направленной на защиту государственных интересов.

Доктрина подготовлена, утверждена. Это значимое событие и для будущего флота, и для развития кораблестроения, потому что заказчик, в данном случае флот, Министерство обороны, формулирует то, что нужно, на перспективу, а промышленность должна эти задачи реализовывать. В зависимости от этого промышленность подстраивается под новые задачи.

Отмечу, что впервые в доктрину включены положения чисто социального характера. Имею в виду морскую медицину, укрепление здоровья моряков, специалистов морской отрасли. Это очень важная вещь. Люди должны знать, что в стратегических документах по развитию флота, по развитию военно-морской составляющей государство никогда не будет впредь забывать о социальной составляющей этих документов и будет проводить в жизнь то, чего люди ждут в своей службе, при реализации задач, которые стоят перед государством в этой чрезвычайно сложной и важной сфере».

Созданная в Российской Федерации с участием Морской коллегии прочная преемственная нормативно-правовая база развития и функционирования морской деятельности является реальным залогом сохранения за Россией статуса ведущей морской державы.

*По вопросам издания, распространения и приобретения книг
«Библиотеки Морской коллегии» обращайтесь в редакцию
журнала «Морская политика России. Люди. События. Факты».
тел/факс: +7 (499) 254–67–20,
+7 (963) 781–04–36
e-mail: info@morinform.com*



НАМ 5 ЛЕТ!

ЮБИЛЕЙ РЕДАКЦИИ

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

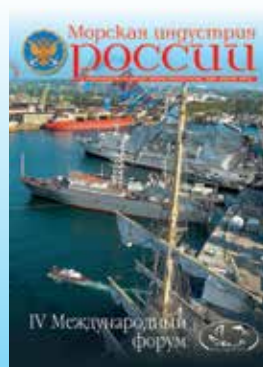
Журнал является рабочим документом на заседаниях, совещаниях и других мероприятиях Морской коллегии (конференции, форумы, выставки).

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

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

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

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





Деятельность ФГУП «Росморпорт»:

**- обеспечение эффективного использования
федерального имущества в морских портах**

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

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

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

Безопасность мореплавания — наша работа



РОСМОРПОРТ

www.rosmorport.ru

РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ

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

