



Морская политика РОССИИ

ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЖУРНАЛУ 5 ЛЕТ



Б А Р К У
КРУЗЕНШТЕРН
90 ЛЕТ



НАМ 5 ЛЕТ!

ЮБИЛЕЙ РЕДАКЦИИ



Пятилетний период творческой деятельности журнала «Морская политика России. Люди. События. Факты» – это путь признания в России и за рубежом тех, кто так или иначе связан с морем, признания патриотов флота, преданных традициям Андреевского флага – тружеников и романтиков моря.

Журнал охватил профессионалов морской отрасли далеко за пределами России, его читают научные, инженерные и технические кадры морской отрасли, служащие всех рангов Военно-Морского Флота, историки, работники морских портов и сферы обслуживания флота, международного морского сообщества. На страницах нашего журнала мы провозглашаем приоритеты морской Российской державы, традиционно остро и своевременно отражаем проблемы и пути их решения.

Огромнейшая благодарность первой команде журнала: Анне Смеховой, Виктору Флусову, Ирине Лесничей – с величайшей самоотдачей и верой более трёх лет посвятивших становлению и развитию редакции. Особый восторг и постоянное удивление вызывает творчество бессменного дизайн-редактора Наталии Долгой. Только ежедневный труд команды даёт реальный результат, и в этом заслуга Кирилла Скоробогатова, Михаила Котенёва, Татьяны Кодаченко, Ольги Садовниковой, Александра Камшукова, Александра Селезнёва, Юлии Кусайко и Сергея Грехнёва, а также тех, кого мы по праву называем нашими единомышленниками и соратниками.

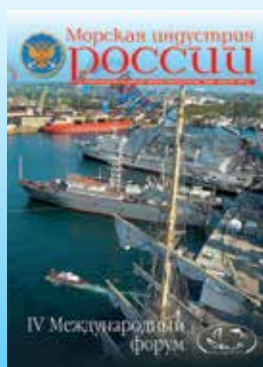
Уважаемые коллеги, журналисты и корреспонденты, редакторы и фотокорреспонденты – экипаж журнала «Морская политика России. Люди. События. Факты»

– примите искренние поздравления с наилучшими пожеланиями в творчестве и в профессии, мудрого терпения вам и благополучия вашим семьям!

Мы гордимся тем, что Россия шаг за шагом создаёт мощный флот, осваивает арктические просторы, исследует глубины морей и океанов, увеличивает водный грузопоток и развивает речные бассейны. Всё это делают люди, труду которых посвящен наш журнал!

**Главный редактор,
Камшуков Андрей Викторович**

Редакция: 123242, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д.11, т./ф: +7 (499) 254-6720,
www.morinform.com, info@morinform.com





Мир на планете отвоевали именно наши отцы, деды и прадеды!

Выступление Президента Российской Федерации В. Путина на военном параде в ознаменование 72-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне

9 мая 2017 года

Уважаемые граждане России! Дорогие ветераны!

Товарищи солдаты и матросы, сержанты и старшины, мичманы и прапорщики! Товарищи офицеры, генералы и адмиралы!

Поздравляю вас с Днём Победы! С праздником, величие которого определил сам народ своим беспримерным подвигом спасения Отечества и героическим, решающим вкладом в разгром нацизма.

Триумфальная победа над этой страшной тоталитарной силой навеки останется в истории человечества вершиной торжества жизни и разума над смертью и варварством.

Мы обязаны помнить, что победа добыта ценой огромных, невосполнимых жертв, что война унесла миллионы жизней. Эту чудовищную трагедию не удалось предотвратить прежде всего из-за попустительства преступной идеологии расового превосходства, из-за разобщённости ведущих стран мира. Это позволило нацистам присвоить себе право решать судьбу других народов, развязать самую жестокую, кровавую войну, поработить, поставить на службу своим смертоносным целям почти все европейские страны.

На Советский Союз нацисты обрушили самые мощные удары.

Но нет, не было и не будет силы, которая могла бы покорить наш народ.

Он стоял насмерть, защищая родную землю, и совершил, казалось бы, невозможное, развернул назад кровавое колесо Второй мировой войны, погнав врага туда, откуда он посмел прийти на нашу землю, сокрушил нацизм, положив конец его зверствам.

И мы никогда не забудем, что свободу Европы и долгожданный мир на планете отвоевали именно наши отцы, деды и прадеды.

Творцами этой Великой Победы были маршалы и рядовые, ополченцы и труженики тыла, партизаны и подпольщики. Старики и дети. Люди разных национальностей, профессий. Все они с отвагой и беспредельным терпением прошли через немыслимые испытания Второй мировой войны.

Без сна и отдыха работали на заводах и в госпиталях, горели в танках, мёрзли в окопах, тонули на переправах, прикрывали собой фронтовых друзей. Бросались в атаку и понимали, что этот бой может быть для них последним. Погибали, так и не узнав о Победе, но сделали для неё всё, что могли.

Сегодня мы склоняем головы перед светлой памятью всех, кто не вернулся с войны. Перед памятью сыновей, дочерей, отцов, матерей, дедов и прадедов, мужей, жён, братьев, сестёр, однополчан, родных, друзей. Скорбим о ветеранах, которые уже ушли от нас.

**Объявляется минута молчания.
(Минута молчания.)**

Дорогие друзья!

Праздник 9 Мая мы отмечаем по всей нашей огромной стране, в каждой семье. Ни одну из них не обошла война. И прежде всего мы чествуем ветеранов. Мы делаем это, не скрывая слёз и не боясь высоких слов. Их произносят наши сердца, наполненные уважением и благодарностью.

Мы чувствуем кровное, пронзительное родство с поколением героев и победителей. И обращаясь к ним, скажу: вам никогда не будет стыдно за нас.

Русский, российский солдат и сегодня, как во все времена, проявляя мужество и героизм, готов на лю-

бой подвиг, на любую жертву ради своей Родины, ради своего народа.

Такие воины, солдаты и офицеры есть сегодня и здесь, в парадных расчётах на Красной площади Москвы. Страна гордится вами!

Мы будем всегда беречь Россию, как это делали вы, солдаты Победы, и укреплять традиции патриотизма, преданного служения Отечеству.

Уроки прошедшей войны призывают нас быть бдительными. И Вооружённые Силы России способны отразить любую потенциальную агрессию.

Сегодня сама жизнь требует повышать наш оборонный потенциал. Но для эффективной борьбы с терроризмом, экстремизмом, неонацизмом, другими угрозами необходима консолидация всего международного сообщества.

Мы открыты для такого сотрудничества. Россия всегда будет на стороне сил мира, с теми, кто выбирает путь равноправного партнёрства, кто отрицает войны как противные самой сути жизни и природе человека.

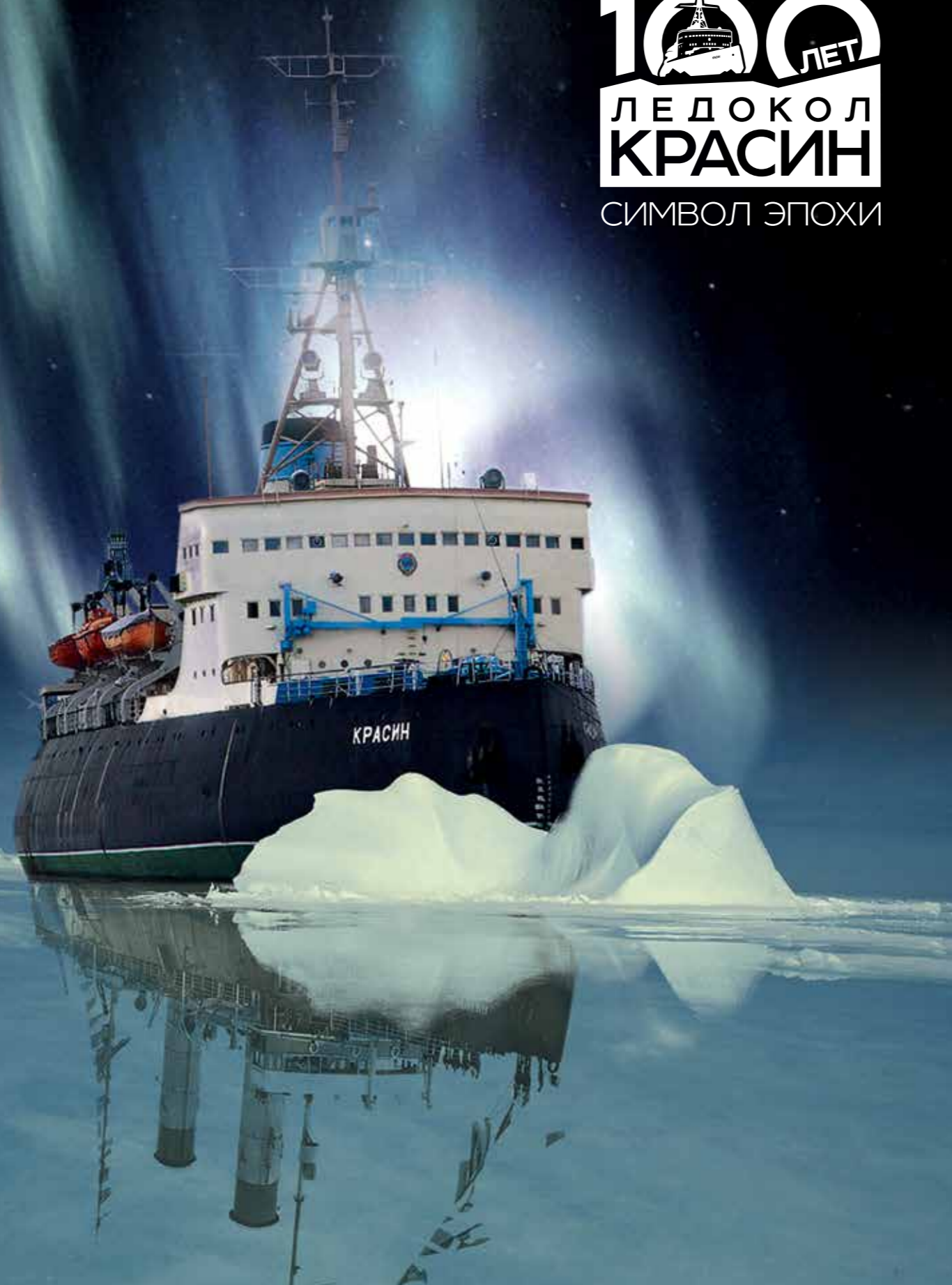
Дорогие друзья!

Чем дальше в историю уходят события Великой Отечественной, тем выше наша ответственность перед будущими поколениями. Мы обязаны передать им стабильность и мир на планете, передать суровую героическую правду и память об Отечественной войне, дух и смысл Великой Победы, чтобы наши потомки так же сильно любили Россию, а в памяти народной навеки осталось поколение, которое самоотверженно сражалось за Родину и с честью отстаивало её свободу и независимость.

**Слава народу-победителю!
С праздником вас! С Днём Победы!
Ура!**



100 ЛЕТ
ЛЕДОКОЛ
КРАСИН
СИМВОЛ ЭПОХИ



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*





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 Рогозин.

«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. Рогозина

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 Вячесла-



ва Попова, советника Президента РФ, специального представителя Президента РФ по вопросам климата Александра Бедряцкого, губернатора Санкт-Петербурга Георгия Полтавченко, главы Крыма Сергея Аксенова, грузоводителя 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.





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. Рогозин*

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.



С полной самоотдачей



На наши вопросы отвечает командующий Черноморским флотом адмирал Александр ВИТКО

– *Товарищ командующий, 13 мая Черноморский флот отметил 234-ю годовщину со дня создания, а перед этим в частях и соединениях ЧФ завершилась контрольная проверка за зимний период обучения. Способствовали ли её результаты праздничному настроению?*

– Судя по результатам, полученным в ходе контрольных занятий, военнослужащие ЧФ выполнили поставленные перед ними задачи с хорошим итогом. В учебных мероприятиях в рамках проверки было задействовано около 80 процентов сил и средств ЧФ, выполнен широкий спектр боевых упражнений морскими, береговыми и авиационными составляющими флота. Это позволило всесторонне и объективно оценить как уровень подготовленности военнослужащих, так и состояние вооружения и военной техники. Оценки, полученные за выполнение основных мероприятий по итогам зимнего периода обучения, убеждают в том, что черноморцы успешно завершили учебное полугодие. Можно констатировать, что отличные и хорошие показатели по общей и специальной подготовкам в целом по флоту по сравнению с прошлым периодом обучения возросли почти на 10 процентов.

– *Такие показатели – результат напряжённой боевой подготовки или же здесь сыграла свою роль модернизация и обновление ЧФ?*

– Всё это следует рассматривать в комплексе. В 2016 году корабли и суда обеспечения ЧФ почти в два раза увеличили продолжительность выполнения задач в море по сравнению с 2015 годом, пройдя в общей сложности почти 340 тысяч морских миль. Наплаванность кораблей флота возросла на 45 процентов. Черноморцы суммарно провели в море около 3800 суток, участвовали в 80 походах, при этом основные задачи

выполнялись в составе постоянного соединения кораблей ВМФ России в Средиземном море.

В течение прошлого года корабли ЧФ выполнили около 600 боевых упражнений по планам боевой подготовки. В акватории Чёрного и Средиземного морей было проведено порядка 100 артиллерийских и более 20 ракетных стрельб, свыше 100 глубинных бомбометаний, 30 противоминных упражнений, а также торпедные стрельбы и упражнения по постановке помех. Впервые боевую стрельбу по береговым целям комплексом крылатых ракет морского базирования «Калибр» выполнил экипаж фрегата «Адмирал Григорович». Уже в 2017 году боевые корабли ЧФ и военно-морских сил Турецкой Республики провели двустороннее военно-морское учение PASSESX. Черноморский флот представляли фрегат «Адмирал Григорович», морской тральщик «Вице-адмирал Захарьин» и патрульный катер типа «Раптор».

Наши большие десантные корабли были задействованы более чем в 120 тактико-специальных занятиях по погрузке и высадке на полигонах личного состава и техники подразделений морской пехоты.

Суммарный годовой налёт экипажей морской авиации ЧФ составил свыше пяти с половиной тысяч часов. Лётчики выполнили более 3600 боевых упражнений, отрабатывали нанесение ракетно-бомбовых ударов по морским и береговым целям, торпедирование, десантирование, поиск подводных лодок.

Части ракетных войск и артиллерии береговых войск за минувший год приняли участие более чем в 100 тактических учениях и тренировках различного уровня. Противокорабельные береговые ракетные комплексы «Бастион» и «Бал» успешно выполнили стрельбу крылатыми ракетами по морской цели, по мишеням в море также были проведены артиллерийские стрельбы комплексом «Берег». Подразделения артиллерийского полка, отдельной бригады морской пехоты и отдельной бригады береговой обороны ЧФ выполнили более 450 огневых задач.

Даже простой перечень мероприятий боевой подготовки, мне кажется, дает достаточно наглядное представление и об интенсивности боевой учёбы черноморцев, и об уровне нашего вооружения и военной техники.

– *Александр Викторович, какие основные задачи стоят перед военнослужащими Черноморского флота в 2017 году?*

– В настоящее время продолжается процесс модернизации флота, причём как в плане его оснащения новыми образцами вооружения и техники, так и в плане структурного совершенствования. Так, в целях повышения эффективности управления силами, входящими в состав межвидовой группировки, на территории Крымского полуострова на базе ряда соединений и частей ЧФ создан армейский корпус. В его состав вошли соединение береговой обороны, артиллерийские части, части ПВО, инженерного и тылового обеспечения. Новое общевойсковое соединение призвано усилить потенциал флота и оптимизировать работу органов военного управления.

В ближайшее время к месту постоянного базирования на ЧФ прибывает новый фрегат «Адмирал Эссен». Это первый серийный фрегат морской зоны проекта 1135.6, вооружённый крылатыми ракетами «Калибр». Головной корабль проекта, «Адмирал Григорович», отлично зарекомендовал себя в ходе выполнения задач в акватории Чёрного моря и боевой службы в составе постоянного соединения кораблей ВМФ России в Сре-



диземном море. Убеждён, что с прибытием на ЧФ нового фрегата возможности соединения надводных кораблей возрастут. Также ожидается прибытие к месту службы на Чёрное море новых подводных лодок проекта 636.3.

Согласно ранее утверждённому плану продолжает совершенствоваться в соответствии с современными нуждами флота береговая инфраструктура Крымской и Новороссийской военно-морских баз, аэродромов морской авиации ЧФ, а также береговых полигонов. В нынешнем году планируем провести ремонтные и реконструкционные работы на ряде объектов.

Корабли и суда ЧФ продолжают выполнять задачи в зоне ответственности флота, в том числе в составе межфлотской группировки в Средиземноморье. Высокая интенсивность и насыщенность запланированных мероприятий боевой службы и учёбы требуют от каждого военнослужащего ЧФ крайней ответственности и самоотдачи, максимальной вовлечённости в общее дело защиты интересов Российской Федерации и обеспечения гарантированной безопасности её южных рубежей. Мы к этому готовы. **ММ**

Павел ЗАВОЛОКИН





Внутренние водные пути – уникальное достояние и стратегическое преимущество России

Водный транспорт – старейший вид транспорта, на протяжении тысячелетий игравший ключевую роль в становлении цивилизаций и государств. Для необъятной России, охватившей 40 процентов территории Европейского континента и почти треть самой большой части Све-

та – Азии, именно водный транспорт с опорой на постепенно формировавшуюся уникальную систему внутренних водных путей стал базовым фактором превращения горстки восточнославянских княжеств в единую страну, а затем и в мощную, крупнейшую по территории и ресурсам мировую державу.

Многочисленные полноводные реки и озера, соединенные волоками, которые впоследствии сменились судоходными каналами, водохранилищами и шлюзами, позволили при помощи водного пути «Из варяг в греки» соединить Варяжское море с Русским, цивилизации Севера и Юга. После освоения бассейна Волги и Камы, Северной Двины и Дона, Днепра и Кубани русские, уже по государственной воле, занялись транспортным обустройством великих рек и водных ресурсов Урала, Сибири и Дальнего Востока. Одновременно шло создание сопутствующей инфраструктуры, каналов, шлюзов, унификация габаритов водных путей, строительство флота и верфей.

В 30-е – 60-е годы XX века были введены в эксплуатацию Беломорско-Балтийский канал, канал имени Москвы, Волго-Донской судоходный канал и Волго-Балтийский водный путь, что позволило создать не имеющую аналогов в мире Единую глубоководную систему (ЕГС) протяженностью 6,5 тыс. км. Она связывает крупнейшие промышленные центры европейской части России друг с другом и обеспечивает выход транспортных потоков к трем океанам через порты на Белом и Бал-



тийском морях, Каспийском, Азовском и Чёрном морях.

Внутренние водные пути являются важнейшей составной частью транспортной системы России. Их эксплуатируемая сеть составляет 101,6 тысячи километров. Судоходные пути сообщения проходят по 60 регионам Российской Федерации, в которых проживает 80 процентов населения России, производится порядка 90 процентов внутреннего валового продукта.

В настоящее время только Единая глубоководная система России обеспечивает порядка 70 процентов от общего объёма перевозок по внутренним водным путям России и является частью важнейших отечественных транспортных магистралей и международных транспортных путей, поддерживая товарооборот с 44 странами.

На реках и крупных водоемах России функционируют более 130 портов, имеющих соответствующие подъездные пути и оснащенных береговыми и плавучими кранами. Состав флота речных судоходных компаний позволяет выполнять перевозки практически всех видов грузов. При этом, для целого ряда регионов водный транспорт просто не имеет альтернативы, особенно для тех, кто обеспечивается в рамках так называемого «северного завоза».

Одно из фундаментальных преимуществ перевозок массовых грузов внутренним водным транспортом по сравнению, например, с автомобильным, хорошо иллюстрируют сравнительные показатели. Так, только одним отечественным речным составом за одну отправку можно доставить адресату груз, массой равный 400 автофуррам. Неоспоримы и другие преимущества ВВТ: эко-



номичность, низкая энергоёмкость, экологичность, которые, к сожалению, далеко не в полной мере используются сегодня для оптимизации транспортных издержек в доставке продукции. Особенно эти преимущества должны учитываться в тех направлениях грузопотоков, где внутренние водные пути проходят параллельно автомагистралям и железнодорожным путям.

Однако, несмотря на все эти факторы, доля внутреннего водного транспорта в России сократилась в несколько раз по сравнению с показателями советских времен, составляя менее 2 проц от общего объёма перевозок грузов и грузооборота всех видов транспорта.

Как отмечал Президент России Владимир Путин, если в 1990 году грузооборот водного транспорта был сопоставим с автомобильным, сейчас разрыв увеличился в четыре раза.

В настоящее время состояние внутреннего водного транспорта Российской Федерации кроме сезонности, как естественного ограничения, характеризуется комплексом дополнительных проблем, в том числе, многолетним недофинансированием содержания внутренних водных путей, наличием «узких мест», прежде всего, на Единой глубоководной системе, а также общей маловодностью.

При наличии этих ограничивающих факторов, на загрузенность и другие



показатели внутреннего водного транспорта отрицательно влияют и неравные конкурентные условия с наземными видами транспорта.

И чрезвычайно важно, что государство сочло необходимым даже в нынешнюю эпоху глобального экономического кризиса и антироссийских санкций принять стратегические решения и направить ресурсы для преодоления этой проблемы.

В этой связи прошлый год стал знаковым для внутреннего водного транспорта страны. В феврале 2016 года была утверждена Стратегия развития внутреннего водного транспорта РФ до 2030 года. Поистине историческими стали решения, принятые по итогам состоявшегося в августе 2016 г. заседания президиума Госсовета по вопросу развития внутренних водных путей под председательством президента России В.В. Путина. С целью преодоления инфраструктурных ограничений полноценного функционирования ЕГС и обеспечения единого уровня глубин судового хода на всей протяженности системы правительству РФ Президентом России было дано поручение выделить крупные бюджетные ассигнования на строительство двух низконапорных гидроузлов на Волге в районе Городца и на Дону в районе Багаевки.

Кроме того, впервые за многие десятилетия принято решение о переходе на нормативное финансирование содержания ВВП России с 2018 года, а также принят закон о возможности софинансирования содержания внутренних водных путей заинтересованными регионами.

С правительством Москвы достигнута договоренность о создании на период до 2020 года комбинированного ре-



сурса финансирования реконструкции насосного и энергетического хозяйства Канала имени Москвы.

В настоящий момент Росморречфлотом совместно с заинтересованными органами исполнительной власти разрабатывается финансово-экономическая модель поэтапного перехода на нормативное содержание внутренних водных путей и судоводных гидротехнических сооружений, исходя из необходимости выполнения работ по восстановлению параметров ВВП на наиболее востребованных участках и первоочередным мероприятиям в части судоводных гидротехнических сооружений.

В своей совокупности перечисленные меры государственной поддержки речной отрасли направлены на повы-

шение сбалансированности развития транспортной системы страны за счет разгрузки железнодорожной и автомобильной инфраструктуры в период пиковых нагрузок путем переключения в навигационный период части грузопотоков массовых грузов с перегруженных участков железных и автомобильных дорог на внутренний водный транспорт. Конечно, это, в свою очередь будет способствовать также и развитию транзитного потенциала нашей страны.

В этой связи, уже к 2020 году внутренние водные пути России должны кардинальным образом измениться в лучшую сторону.

Реки опять начнут вносить достойный вклад в развитие нашей страны, рост ее экономики и благосостояния населения. **МП**

*Материал предоставлен
Федеральным агентством морского
и речного транспорта*



Российский морской флот – современные вызовы и угрозы



Алексей КЛЯВИН,
Президент Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства», член Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации

Стагнация мировой торговли, показатели которой достигали чуть ли не самого низкого уровня последних десятилетий, оказала негативное влияние на развитие глобального судоходства в последние годы. Снижение темпов мировой торговли на фоне роста тоннажа создало дисбаланс спроса и предложения на фрахтовом рынке. И это коснулось всех без исключения участников рынка. Прогнозируемый Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) рост мировой экономики на 3,3 процента в 2017 году и увеличится на 3,6 процента в 2018 году, а также стабилизация цен на нефть дают основания для осторожного оптимизма. Некоторые эксперты предполагают, что, исходя из оценки индикаторов фрахтового рынка и макроэкономических показателей, можно говорить о потенциальном выходе из стагнации в ближайшие несколько лет. Так каково же современное состояние российского морского флота?

За последние годы для развития российского морского транспорта было сделано очень многое. В 2016 году реализован ряд инвестиционных проектов, в результате которых были увеличены производственные мощности морских портов на 32 млн тонн. Проект по строи-

тельству трубопровода и выносного причального пала на Арктическом терминале круглогодичной отгрузки нефти Новопортовского месторождения способствовал росту объема перевозок через порты и пункты в акватории Северного морского пути.

В марте с.г. в порт Сабетта зашел новый газовоз «Кристоф де Маржери» – первый в мире танкер-газовоз ледового класса Arc7. Судно способно преодолевать льды толщиной до 2,1 метра. Длина судна составляет 299 метров, ширина – 50 метров. Танкер-газовоз будет работать в порту Сабетта в рамках проекта российской газодобывающей компании «Ямал СПГ».

Выступая в Архангельске на IV Международном арктическом форуме «Арктика – территория диалога», президент России Владимир Владимирович Путин отметил, что Арктика уже даёт 10% российского ВВП, и рост этого показателя, как ожидается, увеличится. Планируется, что один только «Ямал СПГ» вчетверо увеличит объём перевозок по Северному морскому пути и вполне возможно, что общая его «логистическая» ёмкость возрастет до 30 млн тонн.

С целью создания конкурентных условий для российских судовладельцев

и поддержки отечественного судостроения были приняты: Федеральный закон от 20 декабря 2005 года № 168-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с созданием Российского международного реестра судов» и Федеральный закон от 7 ноября 2011 г. № 305-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства».

После принятия закона о поддержке судостроения и судоходства совокупный дефайт, зарегистрированных в Российском международном реестре морских транспортных судов, превысил 4,4 млн т, валовая вместимость – 3,3 млн, а средний возраст на сегодня составляет 21 год.

Однако, преимущественно это суда «река-море» плавания. В последнее время наметилась тенденция по приходу в РМРС крупнотоннажных судов, но их пока недостаточно. По-прежнему, из-за недостатка крупнотоннажных морских транспортных судов десятки миллионов тонн экспортных грузов (нефть, уголь, удобрения, металлы, лес), уходят из российских морских портов на судах под иностранными флагами. Импорт морских транспортных услуг (перевозка российских внешнеторговых грузов судами под флагами иностранных государств), по экспертным оценкам, ежегодно составляет порядка 12 млрд долларов США – это прямая потеря инвестиционного потенциала для развития российского судоходства и судостроения.

Несмотря на наметившиеся положительные тенденции по увеличению тонна-

жа морских судов под российским флагом и сокращению их среднего возраста, доля перевозок российских внешнеторговых грузов судами под российским флагом на фоне увеличения грузооборота морских портов продолжает сокращаться. Значительная часть перевозок в каботаже также осуществляется судами под иностранным флагом.

По данным Минтранса России в 2016 году объем перевалки грузов в российских портах составил около 721,9 млн тонн (рост составил 6,7%), при этом по экспертным оценкам судами под российским флагом перевезено в заграничии порядка 12 млн тонн, таким образом доля составляет около 2%, а в 2000 году этот показатель составлял 6%. Причем в абсолютных цифрах количество перевозимых на судах под российским флагом грузов остается примерно на одном и том же уровне, и их относительная доля в общем объеме грузов, обрабатываемых в российских портах, сокращается именно в связи с ростом объемов внешней торговли. То есть на нашем рынке экспортных грузов ежегодно увеличивается спрос на транспортные услуги, но эту нишу занимает флот под флагами других государств.

Ситуация, когда лишь 2% грузов российской внешней торговли перевозятся судами под российским флагом, вызывает серьезную обеспокоенность. Наши суда работают на внешних рынках, и для них должны быть созданы конкурентные условия.

И первое, что относят российские судовладельцы к основным препятствиям для работы на рынке перевозок экспортно-импортных грузов – это административные барьеры и наличие избыточ-

ных, дублирующих и дополнительных требований к судам под российским флагом, серьезно снижающих их конкурентоспособность.

И касается это не только отраслевого, а прежде всего неотраслевого законодательства, накладывающего на судовладельцев дополнительные временные и финансовые обременения. И когда их набирается достаточное количество, судовладелец уже не может поддерживать конкурентный уровень фрахтовых ставок, проигрывая в конкурентной борьбе за российские же экспортные грузы. По существу, в российском правовом поле для судов под российским флагом по ряду направлений создаются менее благоприятные условия по сравнению с судами под иностранными флагами. Это, в свою очередь, снижает привлекательность регистрации судов под российским флагом. Вот лишь несколько примеров.

Таможенные власти требуют завершения процедуры временного ввоза морских судов, зарегистрированных в РМРС, по истечении 34 месяцев, что противоречит закону о международном реестре, поскольку им предусматривается полное условное освобождение от уплаты ввозных таможенных пошлин, и предельный срок временного ввоза – «срок действия договоров тайм-чартера или бербоут-чартера».

С момента создания РМРС возникали арбитражные споры между судовладельцами и таможенными органами в отношении требований об уплате таможенной пошлины и НДС при ремонте за границей судов, первоначальный ввоз которых был осуществлен с полным освобождением от уплаты тамо-



женной пошлины и НДС. Судходное общество неоднократно обращалось в федеральные органы исполнительной власти и находило поддержку по этому вопросу. Между тем, арбитражные споры с региональными таможенными органами продолжают по сегодняшний день и практика существенно разнится в зависимости от региона.

Учитывая правовую неопределенность в этом вопросе, Российская палата судоходства два года назад инициировала включение в новый Таможенный кодекс Евразийского союза отдельной нормы, подтверждающей полное освобождение от таможенных пошлин и налогов судов, зарегистрированных в РМРС, независимо от объемов, причин и характера такого ремонта. В настоящее время новый Таможенный Кодекс, включающий новый пункт в отношении заграничных ремонтами всеми государствами-членами Союза, и его вступление в силу ожидается после завершения сторонами внутригосударственных процедур (ратификации).

Начиная с декабря 2016 года, ряд российских судоходных компаний неоднократно привлекался пограничными властями к административной ответственности по ч. 1 ст. 18.1 КоАП РФ за нарушение порядка пересечения государственной границы, на основании того, что Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., в части мирного прохода не рас-

пространяется на суда под российским флагом, и это право предоставляется судам только под иностранным флагом. Т.е. для российских судов создаются заведомо худшие условия, что свидетельствует о неурегулированности этого вопроса в российском законодательстве. Мы считаем, что это противоречит духу самой Конвенции ООН по морскому праву, поскольку законодатель при подготовке Конвенции исходил из того, что режим для национального флага в ней устанавливать нет необходимости.

Российская палата судоходства подготовила предложения по внесению изменений в статью 10 Федерального закона от 31 июля 1998 года № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» и статью 9 Закона Российской Федерации от 1 апреля 1993 года № 4730-1 «О Государственной границе Российской Федерации».

И этот перечень можно продолжить. Необходимо отметить, что для обеспечения конкурентоспособности российского флота на должном уровне от государства не требуется капитальных вложений, все необходимые меры находятся в рамках совершенствования законодательства и создания благоприятных условий для бизнеса. В качестве примера, можно привести разработку законопроекта об уточнении понятия «каботаж», уже принятого в первом чтении. Этот закон, по мнению

представителей Российской палаты судоходства, сможет реально решить целый ряд насущных проблем судовладельцев, особенно в арктическом регионе.

Рентабельная и эффективная работа флота, в свою очередь, является необходимым условием развития российского судостроения и высокотехнологичных производств. Что касается развития высоких технологий, главный вопрос здесь – окажемся ли мы на обочине и в состоянии догоняющих или сумеем занять лидирующие позиции, формируя это будущее отрасли, в том числе и на глобальном уровне, так, как это выгодно нам. Сегодня очевидно, что внедрение инноваций, в том числе в результате введения новых экологических требований к судоходству, стало одним из элементов конкурентной борьбы, победить в которой можно только через строительство нового современного флота. По этому пути сейчас идут наши зарубежные партнеры-конкуренты, по этому пути должны идти и мы, если хотим достичь конкурентных преимуществ за счет технологий.

Представляется, что именно сейчас настал тот момент, когда необходимо активизировать работу по реализации комплекса мер по импортозамещению в области морских транспортных услуг, обеспечить для судоходного бизнеса необходимые условия для эффективной и безопасной работы. **МТ**

Научный флот – реалии и перспективы



На заседании Правительства РФ в 2002 году вице-президент Российской академии наук Н.П. Лавёров делал доклад о научном флоте и перспективах его развития. В выступлении было отмечено, что возраст большинства научных судов Академии наук близок к критическому, что, если не предпринять необходимых мер и усилий для обновления научного флота, исследования морей и океанов будут угасать.

Что же изменилось за эти пятнадцать лет? Если говорить о научном флоте РАН, то немало! Несмотря на критическое недофинансирование ремонта и содержания научных судов в первом десятилетии века, институтам, в распоряжении которых они находились, удалось сохранить работоспособность большей части научного флота. Конечно, некоторые НИС встали на прикол, были или будут списаны и утилизированы. Но остался костяк научного флота РАН, который продолжал работать.

В декабре 2012 года Президент Владимир Путин дал поручение Правительству РФ об обеспечении полноценной работы российского научного флота и его экспедиционной деятельности. Более того, в марте 2014 года в новом поручении он конкретизировал задачи, указав по пунктам, что нужно сделать. Была там отмечена и необходимость строительства новых научно-исследовательских судов.

Все это, конечно, сдвинуло дело с мёртвой точки. В начале 2014 года научный флот РАН, как и все научные институты, перешёл из ведения Академии наук в ведение Федерального агентства научных организаций. Были предприняты

меры для выполнения поручений Президента. В это же время обострилась ситуация с двумя научными судами из-за крайней нехватки средств: в начале 2000-х годов распорядившись этими судами институты были вынуждены искать для них работу на стороне. Работу нашли, но обеспечить их нормальное содержание и своевременный ремонт не смогли. Так суда по разным причинам оказались одно в Шри-Ланке, другое – в Китае. В конечном итоге, в результате вмешательства правительства страны, оба судна вернулись в родные порты, но это стоило больших усилий, как ФАНО России, так и привлечённых к этой проблеме специалистов. При этом были выделены средства не только на возвращение судов домой, но и на проведение научных экспедиций на других научно-исследовательских судах.

Благодаря принятым решениям, количество морских экспедиций значительно возросло. Если в 2015 года на бюджетные средства было проведено лишь 7 морских экспедиций общей продолжительностью 312 суток, то в 2016 года их количество увеличилось до 42, а общая продолжительность – до 900 суток. Значительно рас-

ширилась география экспедиционных работ. Экспедиции проводятся во всех арктических морях России – от Баренцева до Чукотского. Особое внимание уделяется научным исследованиям в водах, омывающих архипелаг Шпицберген, так как он является одним из опорных районов для оценки изменений климата, гидрометеорологической обстановки в Арктике, функционирования больших морских экосистем Северной Атлантики и Северного Ледовитого океана (СЛО) и эволюции криосферы. Широкий спектр морских экспедиционных работ проводится в дальневосточных морях России. Здесь выполняются работы по всем направлениям океанологии, прежде всего, связанные с загрязнением морской среды и с опасными океанскими явлениями, часто проявляющимися в этом регионе нашей страны. Традиционно экспедиционными исследованиями охвачены и наши внутренние моря. Широкий комплекс работ проводится в экономических зонах Чёрного и Азовского морей. Здесь активно включились в исследования два мореведческих Севастопольских института: Институт морских биологических исследований и Морской гидрофизический институт. В Балтийском же море работы рас-

связаны с изучением состояния экосистемы моря и состоянием захороненного там после Второй Мировой войны химического оружия.

Особо нужно отметить экспедицию, выполненную на НИС «Академик Борис Петров» в начале 2017 года при переходе из Китая в Калининград. Наши учёные провели комплексные исследования на Восточно-Индийском хребте в восточной части Индийского океана, а затем работы на экваториальном противотечении Тареева в западной части океана. Экспедиция стала вкладом России в проходящую сейчас 2-ю Международную Индоокеанскую экспедицию.

Нужно отдать должное, что ситуация в целом улучшилась, но, к большому сожалению, выполнение поручений Президента было снято с контроля. При этом про состояние научных судов и их возраст просто забыли. Учитывая, что несколько лет назад неоднократно отмечалось, что средний возраст большинства научных судов приближается к критическому, то в настоящее время он точно перевалил за тот самый критический. А что это означает? Известно, что при хорошем уходе разные механизмы могут служить много дольше отведённого им срока. Но при этом они требуют все больше и больше времени на ремонт и поддержание в работоспособном состоянии. Так же и с судами. Все суда, находящиеся в ведении ФАНО России, по современным требованиям имеют неэкономичные двигательные установки, оборудованы маломощными и малопродуктивными техническими средствами, их судовые системы и механизмы имеют недостаточную автоматизацию. Из-за этого приходится держать на судах увеличенный, по сравнению с современными иностранными



судами, экипаж. В конечном итоге, все это приводит к значительному увеличению стоимости содержания самих судов и выполняемых ими научных исследований. А результат таков, что значительную часть выделяемых из бюджета страны денег мы вынуждены тратить не на морские научные исследования, а на ремонты и обеспечение работоспособности судов. При том, что суда неограниченного района плавания, находящиеся в ведении ФАНО России, в основном, построены за рубежом и сданы в эксплуатацию в начале-середине 80-х годов прошлого века, найти и купить запчасти для них все чаще становится неразрешимой задачей. Это, естественно, требует дополнительных средств. В результате соотношение средств, выделяемых на ремонт и содержание НИС и собственно на прове-

дение экспедиционных исследований, постепенно меняется в пользу ремонта. Уже в 2017 году при планировании плана экспедиций их количество сократилось до 31, а продолжительность до 800 суток. В конечном итоге это приведёт к тупиковой ситуации, когда созданный решением ФАНО России Центр морских экспедиционных исследований будет вынужден большую часть денег тратить на ремонт и содержание научных судов, а финансирование экспедиций, для которых суда и нужны, сократится до минимума.

В настоящее время мы видим основной задачей строительство новых современных научных судов, отвечающих не только нашим внутренним, но и международным требованиям. Эти суда должны быть конкурентоспособны на зарубежных конкурсах по проведению морских научных и прикладных исследований.

Перспектива решения этой задачи предвидится в рамках реализации федеральной целевой программы «Мировой океан». Правительство РФ приняло концепцию этой программы 22 июня 2015 года, обозначив тем самым её необходимость. В программе предусматривалось строительство восьми новых научно-исследовательских судов. У морского научного сообщества есть надежда, что принятие этой программы будет прямым шагом к созданию нового современного научного флота, что позволит России занять достойное место среди стран, занимающихся изучением Мирового океана. [МП](#)

*Шаповалов Сергей Михайлович
руководитель Научно-координационного
океанологического центра
Института океанологии
им. П.П. Ширшова РАН*



Предупреждение и ликвидация аварий. Безопасность ВМФ России

Доклад главнокомандующего Военно-Морским Флотом Владимира Королева на тему: «Совершенствование системы поисково-спасательного обеспечения Военно-Морского Флота»

17 июня 2015 г. Президентом Российской Федерации Владимиром Владимировичем Путиным была утверждена Морская доктрина Российской Федерации.

Положения Морской доктрины определяют направления развития в области обеспечения безопасности морской деятельности, в части поиска и спасания людей на море, а именно:

- совершенствование существующей системы поиска и спасания людей на море;
- унификация ведомственных систем подготовки специалистов морских аварийно-спасательных служб, сертификация поисково-спасательной техники;
- обеспечение своевременного восстановления и обновления судового состава аварийно-спасательного флота;
- создание и развитие эффективных судовых, авиационных, глубоководных и роботизированных средства поиска и спасания, оснащение ими аварийно-спасательных формирований;
- развитие международного сотрудничества по поиску и спасанию людей на море.



Система поисково-спасательного обеспечения Военно-Морского Флота является составной частью функциональной подсистемы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций Вооруженных Сил Российской Федерации, которая в свою очередь входит в Единую государственную систему предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций Российской Федерации.

В соответствии с Положением о взаимодействии аварийно-спасательных служб министерств, ведомств и организаций в области поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море, осуществляется на принципе взаимодействия ведомственных аварийно-спасательных служб.

Данное положение определяет основных участников взаимодействия: Минтранс России, Минобороны России, МЧС России, ФСБ России, Росрыболовство.

В соответствии с Положением о Министерстве обороны Российской Федерации (утверждено Указом Президента Российской Федерации от 16 августа 2004 г. № 1082), на Минобороны России возложена задача организации совместно с иными заинтересованными федеральными органами исполнительной власти спасания на море военных кораблей и военно-вспомогательных судов.

Наряду со сходными задачами по оказанию помощи на море, решаемыми другими федеральными органами исполнительной власти, на систему поисково-спасательного обеспечения Военно-Морского Флота возложен ряд уникальных задач.

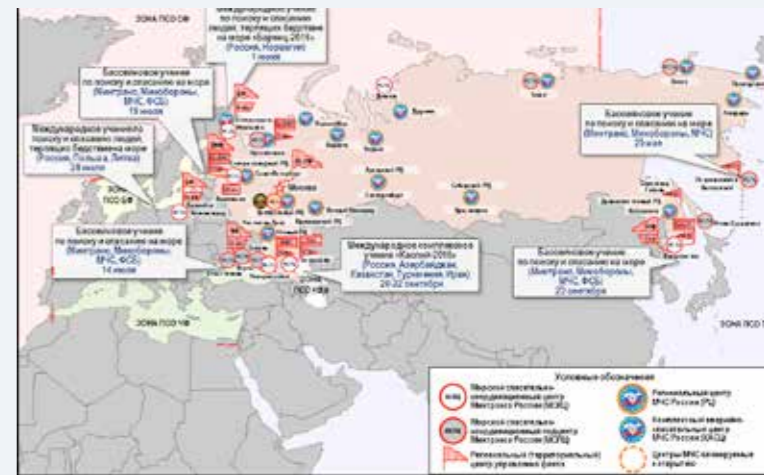
Это задачи по оказанию помощи экипажам аварийных подводных лодок, а также поисково-спасательное обеспечение сил, несущих боевую службу в удаленных районах Мирового океана.

Комплексами средств автоматизации оснащены: региональный центр управления Северного флота и все территориальные центры управления флотов и Каспийской флотилии.

В составе Военно-Морского Флота 11 аварийно-спасательных отрядов флотов и объединений, а также специализированное мобильное подразделение: 328 экспедиционный аварийно-спасательный отряд специального назначения ВМФ (г. Ломоносов).

Общая численность: спасательных судов и катеров составляет 145 ед., личного состава более 4 тыс. чел.

В рамках отработки вопросов межведомственного взаимодействия при поиске и спасании людей, терпящих бедствие на море, спасатели Военно-Морского Флота, на регулярной основе, принимают участие в международных учениях (таких как: российско-норвежское учение «Баренц», российско-польско-литовское учение на Балтике, комплексное поисково-спасательное учение «Каспий») и межведомственных бассейновых учениях по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море.



14 декабря 2014 г. Министром обороны Российской Федерации генералом армии Сергеем Кужугетовичем Шойгу утверждена Концепция развития системы поисково-спасательного обеспечения Военно-Морского Флота на период до 2025 года.

Концепция определяет цель, задачи и основные направления развития системы ПСО ВМФ в современных и прогнозируемых военно-политических, военно-стратегических и военно-экономических условиях.

В соответствии с Концепцией развитие системы ПСО ВМФ осуществляется в три этапа:

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

В соответствии с Концепцией, основными направлениями развития являются:

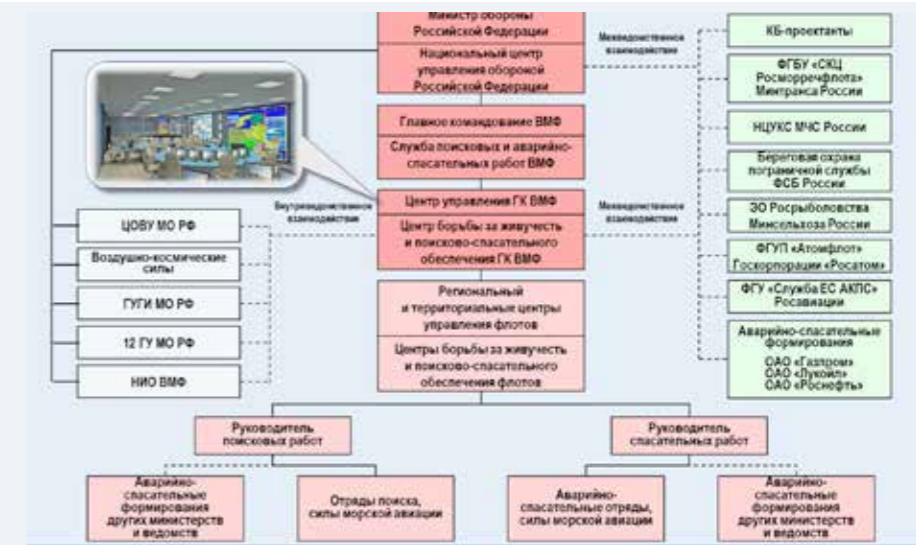
1. Совершенствование системы управления;
2. Развитие сил и средств ПСО;
3. Совершенствование нормативной правовой базы;
4. Совершенствование системы подготовки специалистов;
5. Развитие международного сотрудничества.



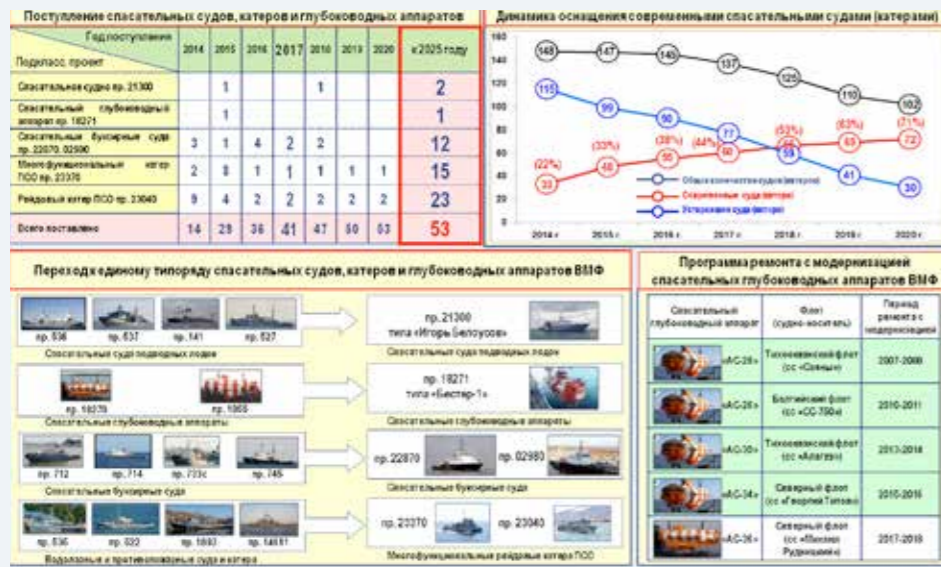
Данные направления совпадают с направлениями, указанными в Морской доктрине Российской Федерации.

В целях совершенствования системы управления поисково-спасательным обеспечением Военно-Морского Флота в 2014 году создан Центр борьбы за живучесть и поисково-спасательного обеспечения Главного командования Военно-Морского Флота, осуществляющий внутриведомственное и межведомственное взаимодействие с аварийно-спасательными службами и формированиями, а также он предназначен для информационной поддержки и выработки рекомендаций руководству Военно-Морского Флота по выполнению мероприятий борьбы за живучесть и проведению поисково-спасательных работ при авариях кораблей, морских и приводившихся воздушных судов.

Комплексами средств автоматизации оснащены: региональный центр управления Северного флота и все территориальные центры управления флотов и Каспийской флотилии.



Продолжается работа над совершенствованием программной составляющей комплексов с учетом организации информационного взаимодействия с программно-аппаратным комплексом Национального центра управления обороной Российской Федерации.



(«АС-28» (ТОФ), «АС-26» (БФ), «АС-30» (ТОФ), «АС-34» (СФ). После модернизации срок службы аппаратов продлен на 15 лет.

Для решения задач поисково-спасательного обеспечения в ближней морской зоне в состав Военно-Морского Флота принято 8 спасательных буксирных судов нового поколения, построенных на АО «Астраханский центр судоремонта «Звездочка» и ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла» (проектов 22870 и 02980 соответственно).

Принято в состав ВМФ 26 многофункциональных рейдовых катеров поисково-спасательного обеспечения, предназначенных для решения задач поисково-спасательного обеспечения в пунктах базирования, построенных на АО «КАМПО» и ОАО «Завод Нижегородский Теплоход» (проектов 23370 и 23040).

В настоящее время, доля оснащённости аварийно-спасательных отрядов флотов современными (новыми и модернизированными) судами, катерами и глубоководными аппаратами составляет 44% и к 2020 году составит 71% от общего количества.

Основным направлением развития сил поисково-спасательного обеспечения является создание серий современных многофункциональных спасательных судов и катеров при одновременном сокращении существующего типоряда судов и катеров.

строения на период до 2050 года, утвержденную Президентом Российской Федерации. В соответствии с Программой в период с 2014 по 2020 годы спланировано поступление 53 ед. новых спасательных судов и катеров.

Мероприятия по данному направлению включены в Программу корабле-

строения на период до 2050 года, утвержденную Президентом Российской Федерации. В соответствии с Программой в период с 2014 по 2020 годы спланировано поступление 53 ед. новых спасательных судов и катеров.



Во исполнение решений Морской коллегии от 21 декабря 2016 г. Минобороны России подготовлены и представлены в адрес головного исполнителя (Минтранса России) предложения по актуализации правового акта по вопросу совершенствования поисково-спасательного обеспечения морской деятельности Российской Федерации, в которых предусмотрено:

аварийно-спасательных служб при оказании помощи терпящим бедствие на море;

- продолжение практики участия в межведомственных и международных учениях по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море;
- развитие межведомственного информационного взаимодействия существующих автоматизированных систем поддержки принятия решения при проведении морских спасательных операций.

Также во исполнение решений Морской коллегии Минобороны России в рамках формирования государственной программы вооружения на период до 2025 года предусмотрено строительство двух спасательных судов подводных лодок типа «Игорь Белоусов» со спасательными глубоководными аппаратами типа «Бестер» и выполнена проработка облика многофункционального спасательного буксирного судна дальней морской и океанской зон.



СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ

www.aosk.ru

«Эльбрус» – в помощь арктическому флоту России



Морское судно тылового обеспечения проекта 23120 «Эльбрус»

Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации в документах, определяющих развитие отечественного судостроения и освоение арктических территорий, неоднократно указывала на необходимость совершенствования российских технологий судостроения.

Одним из примеров реализации положений Морской доктрины является работа российских конструкторов компании «Спецсудопроект».

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

Зачастую требования, на первый взгляд кажущиеся трудновыполнимыми, в итоге приводят к возникновению принципиально новых идей и изобретений. В качестве примера подобного появления уникальных разработок мы мо-

жем упомянуть историю создания морского судна тылового обеспечения проекта 23120.

Технические требования к проекту 23120 предполагали создание судна ледового плавания категории Arc4, при ограниченной длине (соотношение L/B=4) являвшегося скоростным (18 уз) и способным на ледопробитность во льдах толщиной до 0,8 м. Задача амбициозная и крайне непростая. Учитывая, что ограничение длины судна по ватерлинии до 90 м изначально определяло ходовой режим в области относительных скоростей Fr=0.31, для которых характерен резкий рост сопротивления воды, потребовалось проектирование острых обводов корпуса. Необходимость перевозки груза на верхней палубе, прове-

дения грузовых операций на рейде и защищенных акваториях собственными кранами не позволяло сократить ширину судна в связи с обеспечением параметров остойчивости, определенных требованиями Российского морского регистра судоходства.

Для обеспечения скорости компания «Спецсудопроект» выполнила значительный объем работ по оптимизации формы корпуса. В результате была выявлена необходимость применения носового бульба, что позволило существенно снизить сопротивление воды и достичь ледопробитности для арктического класса Arc4. Форма носового бульба, примененная при создании проекта 23120, является уникальным изобретением – до сегодняшнего дня флот

не имел подобного технологического решения, позволявшего судам не терять возможность самостоятельного плавания во льдах толщиной до 0,8 м. Результаты испытаний показали, что принятая форма корпуса обеспечивает практически чистый канал при ходе во льдах, что позволяет использовать судно при организации проводок других судов.

Морское судно тылового обеспечения проектировалось для обеспечения деятельности вспомогательного флота ВМФ России. Конструктивные особенности предполагают различные варианты использования судна. Благодаря буксирной лебёдке с тяговым усилием 120 тонн судно может быть использовано при выполнении буксирных операций с аварийными судами и морскими объектами значительного водоизмещения. Судно проекта 23120 снабжено комплексом средств для спасения людей с воды.

Конструкторская группа спроектировала судно с учётом его назначения: погрузка, хранение, транспортировка и передача сухих грузов на берег, надводные корабли, подводные лодки и другие суда. Для проведения грузоподъёмных операций судно оборудова-

но двумя кранами грузоподъёмностью по 50 тонн каждый. Предусмотрена возможность приёма и передачи грузов при помощи вертолёта методом зависания.

Судно проекта 23120 может быть использовано при проведении различных гидрологических исследований, картографировании дна, поиске затонувших объектов. На борту судна установлено оборудование, позволяющее качественно проводить данные виды работ.

В мае 2017 года первое судно проекта «Эльбрус» выходит на завершающий этап испытаний. По чертежам компании «Спецсудопроект» осуществляется достройка второго судна – «Всеволод Бобров», которое было спущено на воду в ноябре 2016 года. До 2018 года два судна проекта 23120 будут поставлены ВМФ России.

Специалисты ЗАО «Спецсудопроект» продолжают работы в направлении развития проекта 23120. На базе технических решений, примененных в проекте 23120, опыта его постройки, специалистами конструкторского бюро «Спецсудопроект» разработан концептуальный проект килекторного судна, способного обеспечивать сложные гидротехнические работы, выполнение ремонтных

работ на других судах, транспортировку и передачу сухих грузов на суда в море, морскую буксировку судов и плавучих объектов, тушение пожаров на морских объектах.

Конструкторским бюро заложены возможности многоцелевого и функционального использования судна. В перспективе судно может быть использовано при обслуживании месторождений углеводородов, проведении исследований Мирового океана, оно уже востребовано вспомогательным флотом ВМФ. Килекторное судно на базе проекта 23120 начинает строить АО ПСЗ «Янтарь».

Правительством Российской Федерации, Морской коллегией при Правительстве РФ неоднократно ставились задачи по развитию отечественного судостроения. Особое значение придается заказам по обеспечению деятельности Военно-морского флота России. Морское судно тылового обеспечения проекта 23120, его проектирование, разработка и введение в эксплуатацию в настоящее время – это конкретный пример выполнения этих задач и упорного высокопрофессионального труда конструкторов компании «Спецсудопроект».

Судно-килектор на базе проекта 23120



Корабелы ОСК – Военно-морскому флоту России



Предприятия Объединённой судостроительной корпорации успешно реализуют программу серийного строительства ряда кораблей для Военно-морского флота России. В частности, Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» сдачей в текущем году фрегата проекта 1135.6 «Адмирал Макаров», завершает строительство кораблей этой серии. Головной корабль «Адмирал Григорович» был передан Черноморскому флоту в марте 2016 года. Летом того же года заказчик принял вторую единицу – «Адми-

рал Эссен». Кроме того, в строй ВМФ вошел новейший тральщик проекта 12700 «Александр Обухов», построенный на Средне-Невском судостроительном заводе.

Успешно показали себя в реальных боевых условиях дизель-электрические подводные лодки проекта 636.3, которые были построены на Адмиралтейских верфях с 2014 по 2016 годы. Это головная подлодка «Новорossiysk», принимавшая участие в военной операции против террористов лодка «Ростов-на-Дону», «Старый Оскол»,

«Краснодар», «Великий Новгород», а также заключительный корабль серии «Колпино», переданный в состав ВМФ в ноябре 2016 года. Сейчас на «Адмиралтейских верфях» ведется строительство очередной серии из шести лодок для Тихоокеанского флота.

Сдаточная программа 2017 года ожидается не менее насыщенной. Военно-морской флот России получит семь кораблей, среди которых фрегаты, корветы, большой десантный корабль, судно снабжения, патрульный корабль ледового класса и корабль связи. **МН**



Научный флот строится на «Янтаре»



8 июля 2010 года. Торжественная церемония закладки головного океанографического судна проекта 22010.

Закладка состоялась в день 65-летнего юбилея калининградской верфи. Заложённое судно получило название завода – «Яantarь». Проектант – Центральное морское конструкторское бюро «Алмаз».

Игорь Орлов, генеральный директор ПСЗ «Яantarь» в 2008–2011 гг.: «Можно только приветствовать этот «трудовой вариант» празднования юбилея. Мы думаем традицию эту продолжить – и каждый будущий день рождения завода отмечать закладкой нового корабля. А это судно, в которое вложат свою душу тысячи «яantarовцев», без сомнения, ждёт только хорошее будущее».

23 мая 2015 года. Океанографическое исследовательское судно «Яantarь» передано Военно-Морскому Флоту РФ.

В тот же день на судне был поднят Андреевский флаг.

В церемонии подъёма флага приняли участие начальник Главного управления глубоководных исследований Министерства обороны РФ, вице-адмирал А. В. Буриличев (заказчик судна), вице-президент Объединённой судостроительной корпорации И. Б. Пономарёв, генеральный директор ЦМКБ «Алмаз» А. В. Шляхтенко и командующий Балтийским флотом вице-адмирал В. П. Кравчук.

Алексей Буриличев: «Мы действительно довольны этим судном. Оно уникально по своим возможностям и некоторыми параметрами превосходит зарубежные аналоги».

15 марта 2016 года. «Яantarь» заключил контракт на строительство второго океанографического исследовательского судна проекта 22010.

Океанографическое исследовательское судно получило имя в честь ЦМКБ «Алмаз», разработавшего проект 22010. Оно будет построено по заказу Министерства обороны РФ в интересах Главного управления глубоководных исследований.

ОИС проекта 22010 является судном с неограниченной зоной плавания. Оно предназначено для исследования толщи Мирового океана и его дна. На судне базируются глубоководные обитаемые и автономные необитаемые подводные аппараты, типа «Русь» и «Консул». Судно может также использоваться в спасательных целях, а установленное оборудование позволяет вести поиск затонувших объектов на морском и океанском дне.



19 марта 2016 года. Заложено исследовательское судно «Евгений Горигледжан».

ОИС «Евгений Горигледжан» будет изготовлено в результате ремонта и переоборудования спасательного буксирного судна МБ-305. Соответствующий контракт с Министерством обороны РФ был подписан ПСЗ «Яantarь» в середине февраля 2016 года. Судно, предназначенное для Главного управления глубоководных исследований МО РФ, будет передано заказчику в 2017 году. Оно названо именем генерального конструктора атомных подводных лодок специального назначения в ЦКБ МТ «Рубин» Евгения Алексеевича Горигледжана (19.03.1934–26.09.2014).

Проект 02670 разработан в АО «Центральное морское конструкторское бюро «Алмаз». Судно предназначено для проведения подводно-технических работ, экологического мониторинга морской среды, океанографической съёмки придонного слоя, оказания помощи силам поиска и спасения на море. Судно примет на борт подводные и спасательные аппараты.

9 июня 2016 года. ПСЗ «Яantarь» заложил судно «Алмаз».

В торжественной церемонии приняли участие представители Министерства обороны РФ, Объединённой судостроительной корпорации, ЦМКБ «Алмаз», областного правительства и предприятий кооперации.

Эдуард Ефимов, генеральный директор ПСЗ «Яantarь»: «23 мая прошлого года мы передали нашему уважаемому заказчику первое судно проекта 22010, ОИС «Яantarь». Символично, что прошел всего год, и мы закладываем второе судно этого проекта, которое называется «Алмаз». Закладка судов на нашем заводе и закладка этого судна – это залог того, что завод жив и будет жить, выпуская продукцию, которая подтверждает наш девиз «Качество, проверенное морем». Надеюсь, это не последнее судно этого проекта, которое мы будем закладывать на нашем заводе».



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





Стратегия импортозамещения в отечественном судостроении на примере завода «Риф»

Тема импортозамещения постоянно находится в зоне внимания Правительства Российской Федерации. Российские заводы и предприятия стремятся создать конкурентоспособную продукцию высокого качества, которая заменит иностранные аналоги, а также приведёт к инновационным разработкам и уникальным проектам в различных сферах деятельности, таких как судостроение, машиностроение, авиация.



Медаль за «Лучший выставочный экспонат» на Международном военно-морском салоне 2015

Завод «Риф», входящий в группу компаний «Ростовский порт», активно участвует в программе импортозамещения и на протяжении нескольких лет развивает на Дону производство уникальных катеров из полиэтилена высокой плотности, не имеющих аналогов в России. Благодаря своей плавучести наряду с достаточной прочностью и пластичностью этот материал обеспечивает 100-процентную непотопляемость судна даже при значительных повреждениях и в экстремальных погодных условиях, когда катера из тра-

диционных судостроительных материалов (сталь, алюминий, композитный пластик) теряют свою живучесть и ходовые качества.

Материал не подвержен коррозии, обладает противообрастающими свой-

ствами 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. Пере-



«Риф-75СК» и «Риф-112СК» принимали 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 С.К. Шойгу.

численные качественные характеристики не только снижают, а практически исключают ряд принятых стандартных эксплуатационных расходов судовладельца.

Срок службы материала корпуса составляет не менее 30 лет.

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

Первые два катера линейки «Риф» были спущены на воду в апреле 2015 года и сразу же вызвали большой интерес со стороны представителей различных государственных административных структур и силовых ведомств (ФСБ, МО РФ, МЧС), Министерства промышленности и торговли, Министерства транспорта. Специалистами были высоко оценены мореходные качества, скорость, маневренность катеров, а также прочность и уникальные характеристики корпуса.

«Риф» способен выдерживать конкуренцию не только внутри страны, но и за ее пределами. Завод подписал договоры на экспорт катеров за пределы Российской Федерации и вышел



Риф 112

В 2017 году получено положительное заключение от Крыловского государственного научного центра по использованию инновационного материала в судостроении, а также от 1-ого НИИ ВМФ о принятии судов из полиэтилена высокой плотности на вооружение и снабжение ВМФ РФ.

на международный рынок. Катера отвечают всем европейским и мировым стандартам качества, при этом имеет более привлекательную ценовую политику.

Завод «Риф» не останавливается на достигнутом: в 2017 году получено

положительное заключение от Крыловского государственного научного центра по использованию инновационного материала в судостроении, а также от 1-го НИИ ВМФ о принятии судов из полиэтилена высокой плотности на вооружение и снабжение ВМФ РФ.



Риф 75 СК

На настоящий момент в арсенале завода имеются катера длиной от 5 до 17 метров пассажироместимостью до 20 человек и выше. Катера могут использоваться в качестве патрульных, десантно-высадочных, спасательных, медицинских, прогулочных, грузовых, лоцманских, буксирных.

Разрабатываются новые модели линейки. В частности, проектируется самое большое в мире судно из полиэтилена высокой плотности, длиной 19 метров и пассажироместимостью до 48 человек. Такое судно сможет осуществлять пассажирские перевозки на Крымский полуостров, работать на Северных территориях, в Ленском бассейне и местах, где автомобильное сообщение затруднено. Специально для ВМФ РФ разработан катер с особыми обводами корпуса, позволяющими не терять высокие мореходные качества (глиссирование) даже при волнении 4 балла. Завод «Риф» собирается представить новый катер уже в этом году.

Поддерживая отечественного производителя, АО «Риф» закупает в основном материалы российского производства для изготовления своей продукции. На данный момент серьезной проблемой является дефицит надежных и компактных отечественных двигателей на российском рынке. С существующими на рынке отечественными двигателями катер может развивать максимальную скорость до 25 узлов, в зависимости от размеров катера.

С учетом изложенного завод «Риф» выражает надежду, что Правительство РФ поддержит одобренные Морским



Риф 75



Риф 160, пассажирский катер длиной 16 метров

советом при Правительстве Ростовской области предложения завода «Риф» рассмотреть перспективы строительства в России плавсредств из инновационных полимерных материалов, обеспечивающих новый уровень безопасности граждан, наметить конкретные шаги по развертыванию производства дизельных двигателей для

маломерных судов, а также поручить заинтересованным федеральным органам исполнительной власти и организациям определить перспективную потребность (до 2025 года) в указанных судах при осуществлении закупок для государственных нужд. [МП](#)

По материалам пресс-службы завода «Риф»

Риф 112 Т



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 штурмтрапы, шкентеля с мусингами, аптечки для надувных спасательных средств. Для производства продукции используется высококачественное сырье, соответствующее требованиям РРР, РМОС 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.*





Проектируем будущее

ЗАО «Спецсудопроект» – динамично развивающееся судостроительное конструкторское бюро.

За годы работы эта конструкторская организация подготовила множество проектов различных судов, в том числе для обеспечения ВМФ России. Особенно следует отметить несколько разработок: морское судно тылового обеспечения проекта 23120, морской самоходный плавучий кран проекта 02690, средний морской танкер проекта 23130. Перечисленные проекты были успешно реализованы на крупных отечественных судостроительных предприятиях. Судостроительная фирма «Алмаз» построила 9 самоходных плавучих кранов, все они в срок переданы заказчику – ВМФ России.

ПАО «Северная верфь» в настоящее время строит второе морское судно тылового обеспечения, первое судно «Эльбрус» проходит заключительный этап испытаний. Невский судостроительно-судоремонтный завод строит средний морской танкер проекта 23130, получивший имя «Академик Пашин».

В 2010–2016 гг. судостроительными заводами для Министерства обороны Российской Федерации по конструкторской документации компании «Спецсудопроект» было поставлено более 50 судов вспомогательного флота (буксиры проекта 90600, танкеры проекта 03180,

плавучие краны проекта 02690), при этом плановые сроки государственных контрактов ни разу не были нарушены.

Уровень технологического задела, достигнутый конструкторами «Спецсудопроект» при создании судов по проектам 02690, 23120 и 23130, позволяет создавать на их базе различные модификации. К примеру, на базе проекта 23120 было разработано судно-килектор, способное обеспечивать операции

по подъёму затонувших объектов, проведению глубоководных исследований, водолазных работ и т.д.

Проект 02690 является основой серии кранов различного назначения, также на его базе был разработан проект многофункционального плавучего комплекса, который может найти широкое применение, как в составе военно-морских сил, так и в составе гражданского флота.



Средний морской танкер проекта 23130

Специалисты конструкторского бюро, основываясь на данных о практических нуждах флота, предлагают новые разработки для гражданского судостроения. Интересными для отечественного рыбопромыслового флота являются проекты многофункционального рыболовного судна и рыболовного траулера, способные войти в основу отечественного рыбопромыслового флота. На стапелях Онежского судостроительного завода по заказу ФГУП «Росморпорт» строится грунтоотвозная самоходная баржа проекта НВ600, спроектированная лучшими специалистами конструкторского бюро. Это судно предназначено для проведения дноуглубительных работ, без которых трудно представить существование современных конкурентоспособных портовых зон и подходов каналов.

Непростые задачи, которые ставит заказчик перед проектантом, служат импульсом к развитию инженерной мысли, в результате чего возникают новые технические решения. Уникальным инженерным достижением конструкторов ЗАО «Спецсудопроект» является запатентованная форма носового бульба для судна ледового плавания категории Агс4, имеющего соотношения L/B-4, В/Т-2,6. Это техническое решение явилось следствием требования заказчика одновременного обеспечения скорости 18 узлов и ледопроеходимости при самостоятельном плавании во льдах толщины до 0,8 метра. Это подтолкнуло конструкторский коллектив к поискам



Универсальный плавучий комплекс

принципиально новой формы носового бульба, удовлетворительной по гидродинамическим и ледовым качествам. Предложенная форма носового бульба является уникальной технической находкой, нашедшей применение при создании морского судна тылового обеспечения проекта 23120.

Предприятие регулярно участвует в важных отраслевых мероприятиях. В 2015 году конструкторское бюро представило свои проекты вниманию посетителей Международного военно-морского салона, неоднократно принимало

участие в мероприятиях и информационном обеспечении Морской коллегии.

Интересные конструкторские разработки, наработанный опыт реализации проектов для Военно-Морского Флота, и способность создавать перспективные инженерные разработки для военного и для гражданского флотов позволяют надеяться, что при определенной поддержке государственных и экспертных структур морской отрасли деятельность компании «Спецсудопроект» принесет еще большую пользу отечественному судостроению. [МП](#)



Морское судно тылового обеспечения проекта 23120

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 сетецентрический 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 возросшего 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.

Напомним, 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 технологий 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».

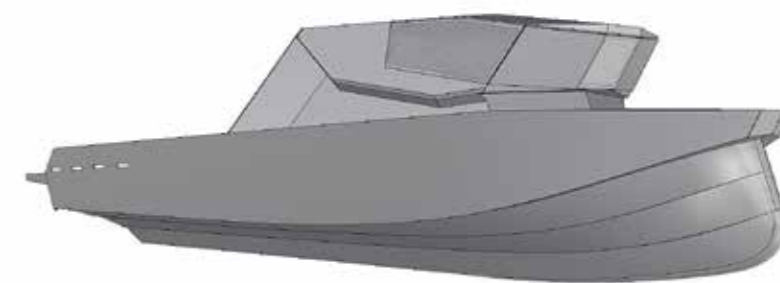
С такой же проблемой мы столкнулись при экспериментах с «Concept – 5.0»: на скорости выше крейсерской катер отказывался держать курс. На поиск решения мне потребовалось более семи месяцев. Результатом стала заявка ФГУП «КГНЦ» в Роспатент на Полезную модель, в которой принципиально решаются вопросы «повышения 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 идею 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 зазорами 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 откроет 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 постами многочисленных экспериментов, как в Ладожском озере, так и в бассейнах ФГУП «КГНЦ» мы видим обводы днища скоростных катеров с высоким уровнем мореходности.

Напомним. Катера, отсидевшие 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 ускорения 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 достигнутую мореходность с массово востребованными потребительскими ожиданиями. Например, узкие суда с аутригерами и эксклюзивные волнопронзающие, концептуально экзотические проекты для большой 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 исключаящие 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 «Грачонок» с российскими обводами, дизелями, водомётами и другим оборудованием отечественного производства, с лёгкостью 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.

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



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

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

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 – госкомпания 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 продан 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 отметили 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 обеспечить 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 по исполнению 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 туристического-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.



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.

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

ВСЕРОССИЙСКИЙ ВОДНЫЙ КОНГРЕСС 2017

Всероссийский водный конгресс станет центральным мероприятием по воде в рамках Года экологии

Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации в соответствии с планом мероприятий на весеннюю сессию 2017 года совместно с Российской ассоциацией водоснабжения и водоотведения при поддержке федеральных органов исполнительной власти проводят с 27 по 30 июня 2017 года в Москве в комплексе зданий Правительства Москвы первый Всероссийский водный конгресс «Водные ресурсы России для обеспечения устойчивого развития страны, экологической безопасности и здоровья населения».

Мероприятие является центральной площадкой для обсуждения одного из приоритетных направлений деятельности в рамках Года экологии по охране, защите и рациональному использованию водных ресурсов Российской Федерации. В работе деловой программы примут участие представители Государственной Думы, Минприроды России, Минпромторга России, Минсельхоза России, Минстроя России, Минобрнауки России, Минобороны России, Росводресурсов, Росприроднадзора, Роспотребнадзора, Росстандарта, Росгидромета, Роснедр, делегации от субъектов Российской Федерации из законодательных и исполнительных органов власти, а также крупнейшие предприятия водопользователи из сельского хозяйства, коммунального, промышленного и топливно-энергетического комплексов. Ожидается более 1000 участников со всех регионов Российской Федерации. Генеральным информационным партнером мероприятия выступает ФГУП «Информационное телеграфное агентство России (ИТАР-ТАСС)».

Конгресс делает акцент на проблемах водопользования в различных отраслях экономики, высокой водо-

емкости производства товаров и услуг, на отсутствии согласованной работы предприятий сельского хозяйства, коммунального, промышленного и топливно-энергетического комплексов при использовании водных объектов, а также на влиянии деятельности всех водопотребителей на качество воды в подземных и поверхностных источниках, которые обеспечивают хозяйственно-питьевое водоснабжение России.

Деловая программа Всероссийского водного конгресса также предполагает широкую региональную повестку, в которую войдут вопросы создания территориальных экологических водных фондов для финансирования мероприятий в субъектах по охране и защите водных объектов, а также развитию и модернизации водохозяйственного комплекса. Помимо этого, планируется рабочая встреча бассейновых управлений по обсуждению межведомственного взаимодействия при решении отраслевых проблем участников водохозяйственных систем. Отдельным направлением работы Конгресса станет Гостиная делового общения, где регионы смогут получить финансовые, правовые и инженерно-технические консультации по широкому кругу вопросов водопользования, а также представить свои достижения в данном направлении.

Программа мероприятия и аккредитация СМИ на официальной странице www.watercongress.ru

Пресс-служба Всероссийского водного конгресса
Ступаченко Роман Владимирович, +7 (495) 939-19-36,
press@raww.ru stupachenko@raww.ru

ОРГАНИЗАТОРЫ КОНГРЕССА



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЁР



МЕРОПРИЯТИЕ ПРОЙДЁТ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



XI Российская национальная премия «Подводный мир»

17 мая 2017 года в Институте океанологии им. П.П. Ширшова РАН состоялось награждение ежегодной Российской национальной премией «Подводный мир», учрежденной Конфедерацией подводной деятельности России (КПДР) при поддержке Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике, других государственных и общественных организаций, отечественного бизнеса. С 2007 года процесс выдвижения на премию осуществляется ежегодно под эгидой Морской коллегии при Правительстве РФ.

XI церемония вручения лауреатам премий за достижения в области подводной деятельности стала одним из самых ярких событий для сообщества увлеченных подводным плаванием и большим праздником для российской подводной индустрии.

Дословный перевод латинского слова *industria* – деятельность. Поэтому национальная премия называется «в области подводной деятельности». Разнообразие последней отражают премиальные номинации: лучшие инструктор, клуб, центр, экспедиция, работы по медицине, археологии, морским наукам, пропаганде и популяризации и, наконец, за многолетний вклад.

Лауреатами премии в 11 номинациях стали представители различных регионов России из 9 городов: Великого Новго-

рода, Воронежа, Ижевска, Калининграда, Москвы, Мурманска, Санкт-Петербурга, Севастополя и Тулы. Им были вручены премиальные стелы, дипломы и нагрудные медали.

Впрочем, основная ценность общественной награды заключается в выражении истинными любителями дайвинга и подводными профессионалами признания заслуг коллег. Национальная премия «Подводный мир» – это символ общей благодарности тем, кто посвятил себя подводной стихии и внёс значимый вклад в изучение, освоение Океана и приобщение к нему человека. Награждение премией – это признание заслуг лауреатов организованным сообществом подводников.

Лучшие инструкторы, подводные клубы и дайв-центры обучают безопасным погружениям, раскрывают красоты и та-



инства подводного мира, заботятся об экологии, оберегают природу и, если надо, спасают жизнь людей. В своих выступлениях на церемонии награждения лауреаты отмечали важность премии для поклонников и энтузиастов подводного плавания, для развития дайвинга и подводного туризма, для популяризации достижений в изучении подводного мира и пропаганды научных знаний.

Пожелаем всем нынешним и будущим лауреатам премии новых профессиональных высот и глубин в их деятельности во благо дружбы Человека и Океана!

В.Г. СТАШЕВСКИЙ,
президент КПДР,
член Межведомственных комиссий по водолазному делу (МКВД) и по морскому наследию (МКМН) Морской коллегии при Правительстве РФ,
руководитель Рабочей группы МКВД по безопасности дайвинга



ЛАУРЕАТЫ РОССИЙСКОЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРЕМИИ «ПОДВОДНЫЙ МИР» – 2017 г.

Инструктор подводного плавания

Федоров Владимир Германович,
клуб «Иждайв», Ижевск

В.Г. Федоров руководит самым лучшим дайв-центром в Ижевске. Он занимается подводным плаванием с 1993 года и имеет более 500 подготовленных дайверов, много занимается с детьми. Он – специалист по пещерным погружениям и погружался в десятках подводных пещер Европы и России.

Клуб подводного плавания

Клуб «Демерсус»,
Руководитель – Куликов Илья Игоревич, Калининград

Самый известный клуб Калининграда объединяет десятки дайверов, которые увлечены исследованием подводного мира Балтийского моря. За последние годы дайверы обнаружили на его дне несколько погибших кораблей времен Второй мировой войны. Клуб сотрудничает с Музеем Мирового океана (г. Калининград), в котором экспонируется ряд подводных находок, сделанных дайверами.

Дайвинг-центр

Дайв-центр «NORDVAL»,
Руководитель – Темпераментов Валерий Львович, Мурманск

Дайв-центр «Нордвал» был основан в 1998 году. Сегодня он объединяет более сотни дайверов, увлеченных Баренцевым морем. Возглавляет дайв-центр известный мурманский инструктор по подводному плаванию В.Л. Темпераментов, который организует увлекательные поездки для дайверов на Баренцево

море. Он разработал уникальные программы погружений на затонувшие корабли и проложил маршруты по самым интересным дайв-сайтам Баренцева моря. В клубе «Nordval» за 20 лет было подготовлено более тысячи сертифицированных дайверов.

Водолазная компания

«Воронежподводрестрой»,
Руководитель – Израйлит Виктор Лазаревич, Воронеж

Компания основана в Воронеже водолазными специалистами, занимающимися подводной деятельностью больше 30 лет. Компания работает по всей России, оказывая услуги в области подводно-технических работ любой сложности. Виктор Израйлит является известным инструктором подводного плавания, который обучил сотни дайверов.

Подводная экспедиция

Папунов Валерий Григорьевич,
РГО/ГОИН, эколого-образовательные подводные экспедиции для молодежи, Москва

В.Г. Папунов, выпускник географического факультета МГУ, большую часть жизни провел на Дальнем Востоке в Институте географии, где занимался подводными ландшафтами. Сейчас он ведет курс «Подводная география» в МГУ, является руководителем комиссии по морской географии в Московском городском отделении Российского географического общества, много лет проводит специализированные подводные экспедиции для подростков и студентов в России и Средиземноморье.

Работа по инженерным подводным решениям

Римский-Корсаков Николай Андреевич,
многолетние исследования в области гидролокации,

Институт океанологии РАН, Москва

Н.А. Римский-Корсаков является специалистом в области разработки аппаратуры, практики и теории проведения дистанционных исследований акваторий с применением необитаемых аппаратов, гидролокационных и сейсмоакустических методов. Принимал участие и руководил разработкой глубоководных буксируемых аппаратов и гидролокационных комплексов для исследования дна шельфа, морского мелководья и внутренних водоемов. Под его руководством проведены многочисленные прибрежные и морские экспедиции по программам РАН.

Работа по подводной археологии и военной истории

Степанов Айвар Владимирович,
Новгородское отделение КПДР/
Институт археологии РАН,
многолетние подводно-археологические работы в Азово-Черноморском бассейне, Великий Новгород

А.В. Степанов – известный инструктор подводного плавания и подводный археолог. Он возглавляет Новгородское отделение КПДР, работал на археологических раскопках в Балтийском море. Сейчас он работает на строительстве Керченского моста в качестве подводного археолога и водолазного специалиста. Он также многие годы ведет подводно-археологические исследования на реке Волхов в Великом Новгороде.



Работа по морской биологии, геологии, географии

Бритаев Темир Аланович, Институт проблем экологии и эволюции им. А.Н. Северцова РАН, фундаментальные исследования экосистем Южно-Китайского моря, Москва

Т.А. Бритаев, известный российский биолог, доктор биологических наук, работает в Институте проблем экологии и эволюции им. А.Н. Северцова РАН, специалист в области морских беспозвоночных и экосистем тропических морей. Он руководил уникальной работой по изучению экосистемы Южно-Китайского моря, автор множества научных публикаций.

Пропаганда и популяризация подводной деятельности

*Музей природы и познавательный центр «Коралловый риф», Москва
Координатор программы – Александров Андрей Юрьевич*

Музей образован несколько лет назад, проводит работы по обучению детей, организует образовательные программы, экологические игры, готовит любителей моря бережно относиться к морской среде, обучает правильной плавучести под водой рядом с коралловыми рифами.



Книга в области подводной деятельности

Золотарев Олег Александрович, РОО Экспедиция морских и подводных исследований/Российское географическое общество «Тарханкут – полуостров кораблекрушений», книга-фотоальбом, 2015, Тула

О.А. Золотарев, известный подводный археолог и общественный деятель, руководит поисковым отрядом в Туле, много лет работает на местах кораблекрушений в Черном море. По результатам работ в районе мыса Тарханкут в Крыму им была подготовлена и издана книга о кораблекрушениях в этом районе. В книге, являющейся фотохроникой экспедиций, представлен богатый иллюстративный материал: старинные карты и документы, чертежи кораблей и пушек, рисунки и гравюры.



Многолетний вклад в подводную деятельность

Массарский Александр Самойлович, Санкт-Петербург

А.С. Массарский – известный подводный кинооператор. Он первым изготовил десятки уникальных образцов кино- и фотоаппаратуры для подводных съемок, разработал технологии подводных съемок. Он – наставник многих отечественных кинооператоров. С его помощью была снята большая часть отечественных фильмов с подводными сценами, в том числе и культовый фильм «Человек-амфибия».

Турукало Надежда Прокопьевна, Севастополь

Н.П. Турукало являлась многократной чемпионкой Советского Союза, Европы и мира в скоростных видах подводного спорта. Обладатель 53 спортивных медалей, в том числе 39 золотых. Она первой в мире стала использовать моноласту. В настоящее время работает по программе «Инвадайвинг», дает надежду людям с ограниченными возможностями в покорении подводного мира, тренирует пловцов к Паралимпийским играм.



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

Научный потенциал водного транспорта Сибири

Аспекты развития концепции инновационной и научно – исследовательской деятельности ФГБОУ ВО Сибирского государственного университета водного транспорта



Татьяна Ивановна Зайко – ректор ФГБОУ ВО СГУВТ, доцент, кандидат педагогических наук.

В 2016 году Сибирским государственным университетом водного транспорта, входящим в систему образовательных организаций Федерального агентства морского и речного транспорта, была принята Концепция развития инновационной и научно-исследовательской деятельности.

В концепции были сформулированы цели, задачи, направления и основные механизмы повышения вклада ВУЗа в технологическую модернизацию реального сектора экономики Российской Федерации через развитие их научно – исследовательской и инновационной деятельности с учетом работы водного транспорта.

Основные положения данной концепции заключаются в следующем:

Широкое распространение и признание во всем развитом мире получила модель глобального научно-исследовательского университета (global research university) в рамках которой университеты становятся активными игроками не только в производстве новых знаний, но и в их распространении и использовании через инновационную деятельность. Принципиальными особенностями этой модели являются:

1. Освоение студентами базовых компетенций научно-исследовательской и инновационной деятельности через их включение в соответствующие практики.

2. Полноценный переход на уровневую систему высшего профессионального образования:

первый этап – отбор талантливой молодежи в результате профориентационной работы в школах и колледжах, проведения различных олимпиад, тестирований, конференций, дней открытых дверей ВУЗа, материального поощрения педагогических работников, ведущих отбор талантливой молодежи (с уче-

том опыта Новосибирского государственного университета, областного центра развития творчества детей и юношества при заключении договоров о социальном партнерстве);

второй этап – «бакалавр-магистр», предполагающий активное использование студентов, прежде всего магистратуры, в качестве важнейшей «рабочей силы» для исследований и разработок;

третий этап – подготовка кадров высшей квалификации (аспирантура и защита кандидатской диссертации); четвертый этап – докторантура и защита докторских работ.

Таким образом, все основные кадры мы подготавливаем на месте в университете, оставляя лучших на кафедрах и в лабораториях.

На примере электромеханического и судомеханического факультетов нашего университета эта система практически полностью выстроена, т.е. у нас существует собственный диссертационный совет для защиты кандидатских и докторских диссертаций.

Для создания традиции привлечения на работу собственных выпускников, необходимо планировать их будущее, т.е. посылать их в ведущие научные центры и предприятия, но при условии последующего возврата в наш университет. За прошедший год привлечено в аспирантуру несколько выпускников Новосибирского государственного технического университета (НГТУ) и Новосибирского государственного университета (НГУ), а также докторант из Сибирского государственного университета путей сообщения (СГУПС).

3. Преобразование нашего университета в центры коммуникации бизнеса и общества по вопросам научного и технологического прогнозирования, обмена передовыми знаниями, решения насущных отраслевых проблем, создания объединенных технологических платформ коллективного пользования. Примером такой работы является генеральное соглашение о создании

консорциума «Научно – производственного образовательного кластера энергетической отрасли Новосибирской области», состав которого входит правительство Новосибирской области, ведущие энергетические предприятия, высокотехнологичные предприятия и ВУЗы. Благодаря этому сотрудничеству создана высокотехнологичная лаборатория современного электропривода MITSUBISHI ELECTRIC (ООО Электротехнические системы Сибири). Создана технологическая модель тренажера для плавающих электродвигателей с расчетом подготовки специалистов на будущее, учитывающая реализацию дорожной карты «МариНет» и национальной технической инициативы (НТИ). Модель тренажера в рамках Федеральной целевой программы развития транспорта (ФЦП) будет приобретена в 2017–2020 году. Членство в консорциуме дало возможность проводить занятия на лучших профильных предприятиях Новосибирской области, и это повышает качество подготовки специалистов.

4. Объединить технологические платформы, т.е. использовать передовые наработки и материально-техническую базу передовых лабораторий для общих НИОКР. Это позволит существенно расширить круг выполняемых договорных работ под руководством нашего университета. Всё это даст возможность объединённым научным коллективам исполнять разноплановые работы и НИОКР. Нам необходимо отказаться от линейной модели «от фундаментального исследования до прикладной разработки» в пользу тесного сотрудничества с реальным сектором экономики, особенно водного транспорта, как в поисках заказов на прикладные разработки, так и в поисках фундаментальной тематики. В качестве примера СГУВТ выиграл тендер на комплексное исследование гидротехнических сооружений – морских причальных стенок с ПАО «ГМК «Норильский никель» в городе Дудинка. В данном



Борис Владимирович Палагушкин – проректор по научной работе, профессор, доктор технических наук.

случае мы вошли в две программы по освоению Арктики: «Модернизация существующей инфраструктуры Арктического побережья» и «Подготовка кадров по широкому кругу специальностей для высоких широт».

Развитию междисциплинарных исследований и разработок будет способствовать укрупнение организационных единиц. В основе программ развития вуза внешняя, в том числе международная, экспертизы научных исследований и образовательных программ; участие в системе международной стандартизации и сертификации качества управления. Например, защищена диссертация по улучшению оценки качества электрической энергии. И таких поисковых работ может быть выполнено большое количество. Например, переработать ГОСТ 9.602–2005 по оценке опасности грунтовой коррозии металлов; улучшить электромагнитную обстановку (ЭМО), электромагнитную совместимость (ЭМС) в связи с внедрением циф-



ровой техники на береговых объектах водного транспорта и другие направления.

Все эти меры дадут импульс развитию малого инновационного предпринимательства, междисциплинарных исследований и разработок, формированию инновационных производств и организации инновационных предприятий.

Такая деятельность существенно усилит генерацию новых знаний и формирование инновационной интеллектуальной среды.

В настоящий момент назрела острая необходимость создания инновационно многоцелевой транспортной технологической платформы нового поколения для перевозки грузов и пассажиров по воде. Это потребует решения научно-технологических и юридически правовых задач, вопросов в области государственной политики морского и речного транспорта, нормативно – правового регулирования, международной деятельности и защиты окружающей среды. Для примера проект создания логистического шелкового пути из Китая (внутренняя Монголия, Урумчи), через Новосибирский кластер со строительством перегрузочного хаба на реке Обь и в её устье для перегрузки грузов с речных на морские суда, идущие по Северному морскому пути.

Это позволит осваивать Северный морской путь до Европы при значительном его сокращении (не задействованной восточной части), так как большая часть грузов пойдет по воде. Такое направление будет конкурентно по сравнению с южным вариантом шелкового пути.

5. Интернационализация научной деятельности и подключение к передовой науке в рамках междисциплинарного научно-технического сотрудниче-

ства, выражающееся в формировании интернациональных исследовательских коллективов, проведении стажировок в зарубежных научных и международных центрах, публикации результатов научных исследований в ведущих зарубежных журналах.

Реализация мер по стимулированию международного сотрудничества, по привлечению зарубежных ведущих ученых. Например, профессор Дёмина Регина Юрьевна, руководящая группой исследователей на большом адронном коллайдере (г. Женева, ЦЕРН) предлагает программные продукты, разработанные специалистами мирового уровня:

– «Программа для описания быстропротекающих процессов» (программа была адаптирована для описания процессов на Нью-Йоркской товарной бирже).

– Программа «Статистической обработки и анализа большого массива данных».

В рамках существующих договоренностей мы получили эти программные продукты в обмен на материалы наших научных исследований в области гидромеханики и энергетики. Такой программный продукт позволил вывести описание математических моделей на более современный и качественный уровень, что сокращает время написания диссертаций и соответственно ускоряет их защиту, а также даёт возможность скорейшего внедрения физических моделей при выполнении хозяйственных работ.

6. Подготовка в университете управленческих команд, освоение ими практик организации современной научно-исследовательской и инновационной деятельности. Для такой подготовки необходимо повышение квалификации в ведущих федеральных ВУЗах, а также участие в международных выстав-

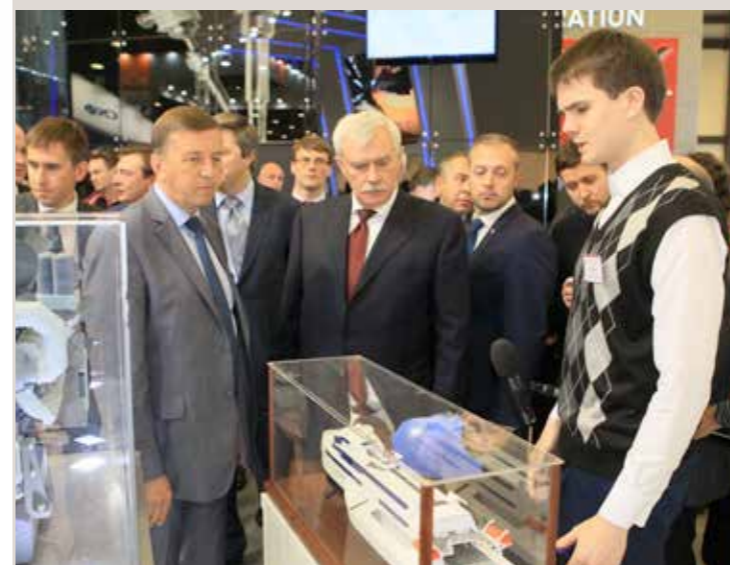
ках, семинарах, конференциях. Постоянное отслеживание публикуемых научных статей по направлениям в передовых университетах мира. Формирование на базе нашего вуза опорной сети центров прогнозирования научно-технологического развития. Формирование системы показателей в рамках аккредитационной деятельности вуза, предусматривающих наличие определенного уровня исследовательских компетенций и организации научно-исследовательских работ.

7. Университет располагает уникальной гидродинамической базой для научно исследовательских работ – это 80 – метровый прямой опытовый бассейн и циркуляционный опытовый бассейн, наследство, доставшееся от выдающегося ученого, академика В.Г. Павленко. Развитие нашего вуза будет более динамичным при условии наращивания прикладных исследовательских компетенций. Считаем возможным предложить университет, как ведущую площадку для аутсорсинга исследовательских работ компаний реального сектора экономики, для генерации прикладных идей и разработок инновационного предпринимательства. Необходимо в короткое время нарастить компетенции и исследовательские мощности.

Всё вышесказанное позволяет говорить о создании потенциала для реализации концепции научно – исследовательской деятельности ФГБОУ ВО Сибирского государственного университета водного транспорта. **МП**

Татьяна Ивановна Зайко – ректор ФГБОУ ВО СГУВТ, доцент, кандидат педагогических наук.

Борис Владимирович Палагушкин – проректор по научной работе, профессор, доктор технических наук.



Выставка и конференция «НЕВА» пользуется большой популярностью среди специалистов в области судостроения, изучения Мирового океана и освоения Арктики. Это говорит о том, что морская тематика представляет большой интерес для мировой экономики, для бизнеса. В Санкт-Петербурге судостроение является одной из основных градообразующих отраслей. В Северной столице сосредоточено около 80% научно-технических и проектных мощностей отечественного судостроения и примерно 30% объема производства в этой отрасли. При участии петербургских предприятий и организаций строится современный атомный ледокольный флот, создаются уникальные технологии и техника для освоения океана и шельфа.

14-я Международная выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению океана и шельфа «НЕВА-2017» пройдет в Санкт-Петербурге на МКВЦ «ЭКСПОФОРУМ» с 19 по 22 сентября 2017 г.

Выставка и конференция «НЕВА» основаны в 1990 году при поддержке Минморфлота и Минсудпрома Союза СССР, с 2015 года проводятся в соответствии с Распоряжением Правительства РФ № 1910-р от 21.10.2013 г.

«НЕВА» представляет собой самую крупную выставку в своём классе в Восточной Европе и на всём постсоветском пространстве.

В организационный комитет предыдущей выставки «НЕВА-2015» входили: Морская коллегия при Правительстве РФ, Минтранс России, Минпромторг России, МИД России, Правительство и Морской совет при Правительстве Санкт-Петербурга, Росморречфлот, Федеральное агентство по рыболовству, Росгидромет, Администрация Северного морского пути, Российская палата судоходства, Ассоциация морских торговых портов, Союз производителей нефтегазового оборудования, Объединённая судостроительная корпорация, НК «Роснефть», ПАО «Совкомфлот», Крыловский государственный научный центр, Российский морской регистр судоходства, Группа «Транзас», Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, Ассоциация судостроителей Санкт-Петербурга и Ленинградской Области, Альянс сварщиков Санкт-Петербурга и Северо-Западного региона, Транспортный союз Северо-Запада, предприятия-лидеры морского бизнеса.



Музей Мирового океана приглашает!

Музей Мирового океана стал победителем национальной премии «Хрустальный компас». Лидером, которого определило народное интернет-голосование, стал проект «Россия на Балтике», представляющий собой виртуальное путешествие по Балтийскому морю.

Сегодня посетители музея могут совершить виртуальное путешествие от Калининграда до Санкт-Петербурга. Всё, что необходимо, – это прийти в выставочный корпус «Морской Кёнигсберг-Калининград» и приобрести билет в интерактивную 5D кабину. Фильм подготовлен в 3D-формате и позволяет «пройти» интересным маршрутом. Путешественники познакомятся с наиболее значимыми проектами, реализованными Россией на Балтике, узнают об истории, объектах инфраструктуры и природе Балтийского моря.

Сценарий фильма включает 16 основных пунктов: объекты Музея Мирового океана в Калининграде, Светлогорске и ледокол «Красин» в Санкт-Петербурге, комплекс защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений, затонувший исторический корабль Лефорт и другие.

Национальная премия «Хрустальный компас» была учреждена в 2012 году. Это первая премия в области национальной географии, экологии, сохранения и популяризации природного и историко-культурного наследия России. Организаторы премии – Красно-

дарское региональное отделение Русского географического общества и корпоративная ассоциация «Газпром на Кубани». За время проведения на соискание поступило 1204 проекта из 82 регионов России и 23 стран мира. В специальной номинации «Признание общественности», где победителя определяют путем интернет-голосования, приняло участие порядка 1,4 млн человек.

Специальный приз – «Хрустальный компас» на церемонии награждения был вручен лично Генеральному директору музея Светлане Сивковой.

В 2012 году в Музее Мирового океана

началось масштабное строительство трех крупных объектов в соответствии с Федеральной программой «Культура России 2012-2018 гг.». Более тысячи предметов, многие годы находившиеся в хранилищах музея, предстали перед посетителями в экспозиции «Глубина», расположенной в новом здании фондохранилища и рассказывающей о способах изучения природы Мирового океана. Её главными героями стали легендарный глубоководный обитаемый аппарат «Мир1» и один из самых больших в мире (длиной почти 17 м) скелетов кашалота.

Музей Мирового океана – это и сама набережная, которая служит экспози-



ционным пространством и включает несколько экспозиционно-выставочных зданий, коллекцию морской техники и якорей, и небольшие, уютные ландшафтные парки. В состав музейного берегового комплекса входят: Главный корпус, где представлена экспозиция «Мир океана. Прикосновение...» (2003 г.) с удивительными морскими аквариумами, коллекциями раковин морских моллюсков и кораллов, геологических и палеонтологических образцов; выставочные корпуса «Морской Кёнигсберг-Калининград» и «Пакгауз» (2007 г.), в одном из которых рассказывается морская история нашего края и представлена уникальная находка – торговый корабль XIX века.

Сменные исторические выставки, экспонируемые в Военноморском центре (2013 г.), возвращают посетителя в тяжелые годы Первой и Второй мировых войн, и позволяют ощутить военную мощь нашей страны на борту гидросамолёта «Бе12» послевоенного выпуска.

Сегодня идет строительство экспозиционного корпуса «Планета Океан» уникального для морской музейной практики объекта с аквариумами, эксплораториумом, лабораториями и медиacentром.

Музей Мирового океана имеет объекты, расположенные в других частях Калининграда, и даже в курортном городке Светлогорске.

Музею принадлежат возрожденные памятники архитектуры XIX века: Королевские ворота, в которых разместился историкокультурный центр «Великое посольство» (2005 г.), и Фридрихсбургские ворота с историкокультурным центром «Корабельное воскресенье» (2011 г.).

В Светлогорске, в здании Театра эстрады «Янтарьхолл», гостей встречает Морской выставочный центр и уникальная, не имеющая аналогов в Европе, этнографическая коллекция из Юго-Восточной Азии и Океании, представленная в экспозиции «Люди моря».

Кроме выставок и постоянных экспозиций музей предлагает программы для юных и взрослых посетителей.

«Школа под парусами» собирает юных морячков, а программа «Корабли для уникальных людей» помогает раскрыть творческий потенциал ребят с ОВЗ. В рамках программы ежегодно проводятся праздники: «Встречи в музее», «Мастерим в музее», «Здравствуй, музей». В конце учебного года определяются самые активные участники, для которых музей организует выездные экскурсии по достопримечательным местам города и области. Для взрослых посетителей работают «Школа экскурсовода» и «Школа королевских манер». **MI**



ПРАЗДНИКИ В МУЗЕЕ:

- Кузнечное воскресенье - 6 января
- День штурмана - 25 января
- Сказки Старого города или Праздник Длинной колбасы - вторая суббота февраля
- День российской науки - 8 февраля
- День кита - 18 февраля
- День защитников Отечества - 23 февраля
- Неделя Прусского кота - 1-6 марта
- День моряка-подводника - 19 марта
- День воды - 23 марта
- День подъема Андреевского флага на ледоколе «Красин» («Святогор») - 31 марта
- День подъема Вымпела АН СССР на НИС «Витязь» - 1 апреля
- День Селедки - вторая суббота апреля
- День рождения музея - 12 апреля
- День космонавтики - 12 апреля
- Водолазное воскресенье - 5 мая
- День Победы - 9 мая
- Всемирный день музеев - 18 мая

- День защиты детей - 1 июня
- День охраны окружающей среды - 5 июня
- Всемирный день океанов - 8 июня
- День рыбака - второе воскресенье июля
- День Военно-морского флота - последнее воскресенье июля
- День тельняшки - 19 августа
- День знаний - 1 сентября
- Морской фестиваль «Водная ассамблея» - вторая суббота сентября
- Всемирный День моря - отмечается в последнюю неделю сентября
- Всемирная неделя космоса - 4-10 октября
- День основания Российского флота - 30 октября
- Ночь искусств - 3 ноября
- День подъема Вымпела АН СССР на НИС «Космонавт Виктор Пацаев» - 24 ноября
- День Андреевского флага - 11 декабря
- День подъема Военно-морского флага на ПЛ «Б-413» - 24 декабря



Нет службы лучше, чем на флоте!



Наш постоянный автор, сотрудник центральной газеты Министерства обороны РФ капитан 1 ранга Андрей Гавриленко с флотом связан, как принято говорить, с пелёнок. Он родился в семье флотского журналиста. Своё детство провёл в Североморске. Отец Андрея, Николай Лукич Гавриленко, начал офицерскую службу после окончания журфака Львовского высшего военно-политического училища в газете «Подводник Заполярья». Затем было главное издание Северного флота - «На страже Заполярья», откуда в 1980 году капитаном 2 ранга он был переведён в «Морской сборник». Во флотском журнале Гавриленко-старший прослужил более 10 лет. После увольнения из Вооружённых Сил трудился в газете «Ветеран».

Запал мальчишеский остался

Нет службы лучше, чем на флоте -
Я с детства это уже знал,
Когда в мальчишеском вельботе
Просторы моря покорял.
Гораздо шире те просторы
Теперь, когда взрослее стал,
Но с тем же пылом и задором
Я к флоту отношусь. Запал
Мальчишеский остался,
И восхищенье не прошло,
И червь сомнений не закрался -
Нет службы лучше. Это то
Что делает ребят сильнее,
Что интереснее в сто крат
Другой работы и затеи.
Нет лучше флота! Так-то, брат!

Андрей Гавриленко начал офицерскую службу в газете Тихоокеанского флота «Боевая вахта». Старшим лейтенантом, в 1995 году получил назначение в центральную военную газету, где трудится и по сей день. Он - участник около 10 дальних океанских походов, в том числе на Северный полюс на атомной подводной лодке, на надводных кораблях Российского ВМФ к берегам Южной Африки, Объединённых Арабских Эмиратов, европейских стран. Андрей Гавриленко - лауреат ряда литературных и журналистских конкурсов, автор поэтической книги «Красоты чарующие тайны». Его стихи печатались в сборниках «Поэзия мегаполиса», в ряде газет, журналов. Сегодня вашему вниманию мы предлагаем поэтическую подборку Андрея Николаевича Гавриленко на морскую тематику.

Этих уз сильнее нет!

Судьбою с флотом породнённые,
Расстоянья измеряем милями.
Моря, штормами возмущённые,
Преодолеть всегда готовы мы!
Играют на пространствах времени,
То мощь усиливая, то, слабея вдруг,
Ветра. Но в нашем флотском племени
Каждый моряк - верный товарищ, друг.
И этих уз сильнее нет. Мне кажется,
Что даже годы многие спустя,
Закалка корабельная не смажется.
Верна традициям моряцкая семья!

Под лёгкой тогой шутки моряков
Скрывается закон: «Один неверный жест -
Никто не принесёт цветов,
И не поставит на твоей могиле крест».

Океанская красота

В автономном плавании подлодка,
Все задачи будут решены.
Наша океанская красота
Держит ход в объёмах глубины.
Не боимся мы суровых будней.
К трудностям готовы. Не слабы!
Сил не будем тратить безрассудно,
И о спорах стоило б забыть.
Прочь сомненья. Перед экипажем -
Чётко обозначенная цель.
Разгильдяйство, откровенно скажем,
Не отыщет на подлодке щель.
Сделаем мы всё, что в наших силах,
И вернёмся, гордые, домой!
Кровь подводничья, друг мой, в наших жи-
лах!
В океане трудимся с тобой!

При Корфу хотя бы мичманом
Мечтал быть когда-то Суворов.
Моряцкая служба - отличная,
Понятно и без разговоров.

Железом можно восхищаться,
Если смотреть на корабли.
Они порою так прекрасны
Очарованием своим!
Красой могучей и статной
Они способны поражать,
Тех, кто их в первый раз увидел,
Любовью к флоту заряжать.

Надёжные защитники страны

Я с детства восхищаюсь кораблями,
Их силой, мощью и стальной красотой.
Мне моряки казались королями,
Властителями бездн роковой.
Мой пыл строптивый годы укрощают,
На что-то по другому я смотрю,
Но корабли всё также восхищают,
И командир подобен королю.
На флоте служат сильные мужчины,
Надёжные защитники страны.
И не сломить каким-либо кручинам
Дух повелителей крутой морской волны.

Твой крейсер

Снегами покрыта далёкая бухта,
В лазурях прозрачных небесная высь.
Твой крейсер сейчас в океане безлюдном,
На палубе ветра играющий свист.
Твой крейсер идёт среди бушующих штормов,
К борьбе за живучесть навеки готов.
Стальное дыханье уставших моторов
В последних порывах тяжёлых ходов.
Уж скоро вернётся к причалу родному
Твой крейсер, покрытый солями морей.
А в дальнем походе так хочется к дому -
Увидеть жену и детей поскорей!

Уходят в море корабли...
Мы шепчем вслед им: «До свиданья!
Пусть вас хранит тепло земли.
Пусть кратким будет расставанье».
Мы ждем ушедших в океан,
Тех, кто несёт сегодня вахты,
Ветрам не поддаваясь и штормам,
Тех, кто силен, и кто не знает страха...

Корабль - дом родной для моряка.
Красивый дом, удобный и любимый.
В нём времени немало проводя,
В своей душе тепло его храним мы.
Мы бережём прекрасный этот дом,
Чтоб был готов он выполнить задачу
Стать победителем в сражении морском,
В бою сил тратя с полною отдачей.

Якоря поднимаем - и в путь!
Покидаем мы берег родимый.
Победит океанскую круть -
Наш корабль всеми нами любимый.
Экипаж - как большая семья.
Тяжело если будет, поможем
Мы друг другу. Уверен, друзья,
Службы флотской забыть мы не сможем.

Мои причалы

Пушистые тучки в небесном сиянии
Печально плывут над холодной землёй.
А волны морские, как в древнем сказании,
Забрали лазурные тайны с собой.
И в розовых тенях вершины заката
Уснул горизонт - весь в прозрачной пыли.
И в нежных оттенках счастливого злата
Фонарики-звёзды улыбки зажгли.
Я этой красотою люблю наслаждаться,
И где бы я ни был, со мною всегда
Родные края и родные причалы -
Вера, любовь и надежда моя.

Экипаж

Покинув берег, выйдя в море,
С волнами в долгий спор вступаю,
Мы равно делим радость, горе -
Себя в единство воплощая.
От офицера до матроса -
У каждого своя задача.
Но в этом океанском кроссе
Не сделаешь свой путь короче.
Одним сплочённым экипажем -
Одной мы все достигнем цели:
Приобретенье иль пропажу,
Высоты новые иль мели...

...Умолкли звуки

В тишине умолкли звуки,
Городок доверчиво уснул.
Нежные твои целую руки,
Твой приезд мне радости вернул.
Сотни раз хотел прорвать блокаду,
С нетерпеньем писем ждал твоих,
И под натиском своим крушил преграды,
Чтобы нам лишь вместе быть двоим...

Война на холсте – как память поколений

Севастопольское Морское Собрание откликнулось на Проект патриотической платформы Регионального отделения ВПП «Единая Россия» Волгоградской области «Война на холсте – как память поколений», посвященный 75-ой годовщине Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов.

Цель проекта: к 2020 году, для сохранения Исторической памяти, как фактор сопричастности народов к Великой Победе, собрать коллекцию оригиналов работ художников: очевидцев военных событий и художников послевоенного времени, отражающих события Великой Отечественной войны.

В городе-герое Сталинграде (Волгограде) из этих картин будет создана постоянно действующая экспозиция.

В личной коллекции Председателя Севастопольского Морского Собрания Виктора Павловича Кот имеется такая картина - гравюра, написанная художником - севастопольцем Л.А. Агарковым в 1943 году. Виктор Павлович дарит её организаторам Проекта для экспозиции.

Большую помощь в поддержке и реализации вышеуказанного Проекта в Севастополе оказал член Севастопольского Морского Собрания генерал-майор в отставке Субботин Виктор Федорович - Председатель Совета ветеранов Сухопутных войск участников боевых действий Великой Отечественной войны имени Героя Советского Союза гвардии полковника Г.А. Абызова.

24 апреля в Херсонесе состоялось заседание Комиссии по развитию культурного наследия Общественной палаты России, на котором В.Ф. Субботин от имени Председателя Севастопольского Морского Собрания Виктора Павловича Кот вручил представителю Волгограда гравюру художника Л.А. Агаркова и еще 5 картин на военную тематику от Народного художника Крыма Карнауха Петра Михайловича.





НАМ 5 ЛЕТ!

Уважаемые читатели и единомышленники!
Предлагаем вашему вниманию подборку
лучших публикаций журнала.

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.

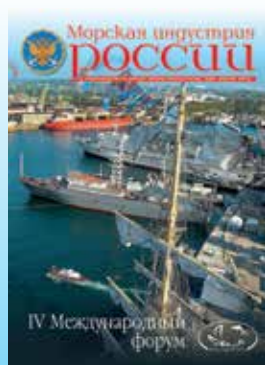
Журнал является рабочим документом на заседаниях, совещаниях и других мероприятиях Морской коллегии (конференции, форумы, выставки).

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





Владимир Путин: «Быть сильными: гарантии национальной безопасности для России»

«РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА»
(Печатается с сокращениями)

Мир меняется. Идущие в нем процессы глобальной трансформации таят в себе риски самого разного, зачастую непредсказуемого характера. В условиях мировых экономических и прочих потрясений всегда есть соблазн решить свои проблемы за чужой счет, путем силового давления. Не случайно уже сегодня раздаются голоса, что, мол, скоро «объективно» встанет вопрос о том, что национальный суверенитет не должен распространяться на ресурсы глобального значения.

Вот таких даже гипотетических возможностей в отношении России быть не должно. Это значит – мы никого не должны вводить в искушение своей слабостью.

Очевидно, мы не сможем укреплять наши международные позиции, развивать экономику, демократические институты, если будем не в состоянии защитить Россию. Если не просчитаем риски возможных конфликтов, не обеспечим военно-технологическую независимость и не подготовим достойный, адекватный военный ответ в качестве крайней меры реагирования на те или иные вызовы.

Мы приняли и реализуем беспрецедентные программы развития Вооруженных сил и модернизации оборонно-промышленного комплекса России. В общей сложности в предстоящее десятилетие на эти цели выделяется порядка 23 триллионов рублей.

Речь не идет о милитаризации российского бюджета. По сути, средства, которые мы выделяем, – это «плата по счетам» за те годы, когда Армия и Флот хронически недофинансировались, когда практически не осуществлялись поставки новых видов вооружений. В то время как другие страны последовательно наращивали свои «военные мускулы».

«УМНАЯ» ОБОРОНА ОТ НОВЫХ УГРОЗ

Нам необходимы механизмы реагирования не только на уже существующие опасности. Нужно научиться «смотреть за горизонт», оценивать характер угроз на 30-50 лет вперед. Это серьезная задача, требующая мобилизации возможностей гражданской и военной науки, алгоритмов достоверного, долгосрочного прогноза.

Какие вооружения будут необходимы российской Армии. Какие технологические требования будут предъявляться к отечественному оборонно-промышленному комплексу. По сути, необходимо создать качественно новую, «умную» систему военного анализа и стратегического планирования, подготовки готовых «рецептов» и их оперативной реализации в структурах наших силовых ведомств.

На наших глазах вспыхивают все новые региональные и локальные войны. Возникают зоны нестабильности и искусственно подогреваемого, управляемого хаоса. Причём прослеживаются целенаправленные попытки спровоцировать такие конфликты в непосредственной близости от границ России и наших союзников. Мы видим, как девальвировались и разрушались базовые принципы международного права.

Важнейшим приоритетом государственной политики России на перспективу останутся вопросы обеспечения динамичного развития Вооруженных Сил, атомной и космической промышленности, ОПК, военного образования, фундаментальной военной науки и прикладных исследовательских программ.

АРМИЯ СБЕРЕГЛА РОССИЮ

Распад единой страны, экономические и социальные потрясения 90-х годов ударили по всем государственным институтам. Через

тяжелейшие испытания прошла и наша Армия. Боевая подготовка была практически свернута. По Вооруженным Силам был нанесен разрушительный информационный удар. Некоторые «деятели» просто дня не могли прожить без того, чтобы побольнее «пнуть» и унижить Армию, оскорбить всё то, что связано с такими понятиями, как Присяга, Долг, служба Отечеству, патриотизм, ратная история нашей страны. Считал и считал это настоящим моральным преступлением и предательством.

Однако за ошибки, допущенные при многочисленных, непоследовательных реформах, за которыми часто ничего не стояло, кроме механического сокращения, пришлось заплатить очень дорогую цену.

Главное, в государстве, в обществе наконец вернулось понимание простой истины – Вооруженными Силами надо дорожить. Их надо укреплять, иначе «придется кормить чужую армию» или вовсе оказаться в рабстве у бандитов и международных террористов.

Мы начали с самых неотложных вещей. Восстанавливали систему элементарных социальных гарантий для военнослужащих, ликвидировали постыдные задержки с выплатой денежного довольствия. Год от года увеличивали долю расходов на развитие Армии и Флота, а ведь были времена, когда даже на самые неотложные нужды денег не хватало.

Вспоминаю 2002 год, когда начальник Генштаба, конечно, не от хорошей жизни, предложил ликвидировать место базирования стратегических подводных лодок на Камчатке. Тем самым мы лишились бы и присутствия наших морских ядерных сил в Тихом океане. Я не принял это решение. В связи с отсутствием необходимых средств в бюджете пришлось обратиться тогда за помощью к частным компаниям. Хочу вспомнить их добрым словом. И «Сургутнефтегаз», и





ТНК без колебаний предоставили необходимые ресурсы для начала восстановления базы. Затем включились и деньги бюджета. И теперь у нас есть современная база в Вилучинске, куда скоро придут на боевое дежурство подлодки нового поколения типа «Борей».

Выход был только один – строить Новую Армию. Армию современного типа – мобильную, находящуюся в состоянии постоянной боевой готовности. Это очень трудный процесс, затрагивающий десятки тысяч людей. С этим связаны неизбежные ошибки, обиды, претензии. Обострённая общественная реакция, в том числе в самой армейской среде. Реформу проводит не один человек и не десять. Меняется сложнейший институт, внутри которого накопилось множество изъянов. Сбои, «эксцессы исполнителей», слабая информационная работа и отсутствие каналов «обратной связи», формальное исполнение директив – всё это реальные «проблемные точки» идущей реформы. Наша задача – видеть эти «проблемные точки» и корректировать те или иные решения. Выдерживая общую логику на системные преобразования Вооружённых Сил.

ЧТО УЖЕ СДЕЛАНО

Частей сокращённого состава в нашей Армии больше не осталось. Это полноценные боевые соединения, укомплектованные кадрами и техникой. Норматив их подъёма по тревоге – один час. Переброска на потенциальный театр боевых действий – сутки.

Российская Армия избавляется от всех несвойственных, вспомогательных функций – хозяйственных, бытовых и прочих. Отрыв от боевой учебы сведён к минимуму. Учитывая срок по призыву в 12 месяцев – это вообще единственный способ сделать из новобранца подготовленного бойца. Солдаты и офицеры должны заниматься своей прямой задачей – интенсивной боевой подготовкой и учёбой. Что, в том числе, позитивно скажется на дисциплине и правопорядке в войсках. И реально повысит достоинство военной службы по призыву.

Идет серьёзная реформа военного образования. Формируется 10 крупных научно-учебных центров. Все эти учреждения встроены в жёсткую вертикаль и в зависимости от прохождения службы дают офицерам возможность постоянно повышать свой профессиональный уровень. Здесь мы опираемся как на свои традиции, так и на мировую практику.

Отмечу также, что органы управления в Вооружённых Силах сокращены в два раза. Сформированы четыре укрупнённых военных округа: Западный, Южный, Центральный и Восточный. Им под управление переданы силы ВВС, ПВО и Флота.

По сути, речь идёт об оперативно-стратегических командованиях. Обеспечена надёжная устойчивость и достаточность на-



земной, морской и воздушной составляющей Стратегических ядерных сил России.

На дежурство заступают подводные стратегические ракетносцы нового проекта «Борей». Лодки такого класса – «Юрий Долгорукий» и «Александр Невский» – уже проходят государственные испытания.

Наш Флот возобновил свое присутствие в стратегических районах Мирового океана, в том числе в Средиземном море. Такая демонстрация «российского флага» теперь будет постоянной.

ЗАДАЧИ ПРЕДСТОЯЩЕГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ

Мы приступили к масштабному, комплексному перевооружению Армии и Флота, других силовых структур, обеспечивающих безопасность государства. Приоритеты здесь – это ядерные силы, воздушно-космическая оборона, системы связи, разведки и управления, радиоэлектронной борьбы, «беспилотники» и роботизированные ударные комплексы, современная транспортная авиация, системы индивидуальной защиты бойца на поле боя, высокоточное оружие и средства борьбы с ним. Система подготовки органов управления и войск должна стать более качественной, интенсивной и всеохватывающей. Основные усилия будут сконцентрированы на «сколачивании» эффективных межвидовых группировок войск и сил. Кроме того, в ближайшие годы значительно вырастет значение ВМФ, ВВС и воздушно-космической обороны.

Время требует решительных шагов по укреплению единой системы воздушно-космической обороны страны. К этим действиям нас подталкивает политика США и НАТО в вопросе развертывания ПРО.

Наша задача – возрождение в полном смысле «океанского» военно-морского флота, прежде всего на Севере и на Дальнем Востоке. Активность, которую начали ведущие военные державы мира вокруг Арктики, ставит перед Россией задачу обеспечения наших интересов в этом регионе.

В предстоящее десятилетие в войска поступит более 400 современных межконтин-



ентальных баллистических ракет наземного и морского базирования, 8 ракетных подводных крейсеров стратегического назначения, около 20 многоцелевых подводных лодок, более 50 боевых надводных кораблей, около 100 космических аппаратов военного назначения, более 600 современных самолетов, включая истребители пятого поколения, свыше тысячи вертолетов, 28 полковых комплектов зенитных ракетных систем С-400, 38 дивизионных комплектов зенитно-ракетных комплексов «Витязь», 10 бригадных комплектов ракетного комплекса «Искандер-М», свыше 2 тысяч 300 современных танков, около 2 тысяч самоходных артиллерийских комплексов и орудий, а также более 17 тысяч единиц военной автомобильной техники.

Сейчас на современную военную технику уже переведено более 250 частей и соединений, в том числе – 30 авиационных эскадрилий. А к 2020 году доля новых образцов вооружений в войсках должна составлять не менее 70 процентов. Что касается систем,

остающихся на вооружении, то они будут подвергнуты глубокой модернизации.

Таким образом, задача предстоящего десятилетия заключается в том, чтобы новая структура Вооружённых Сил смогла опереться на принципиально новую технику. На технику, которая «видит» дальше, стреляет точнее, реагирует быстрее, чем аналогичные системы любого потенциального противника.

СОЦИАЛЬНОЕ ЛИЦО АРМИИ

Современная Армия – это прежде всего грамотные, подготовленные люди, способные применять самые передовые системы вооружения. Специалисты, обладающие глубокими знаниями и высоким уровнем общего образования и культуры. Сегодня индивидуальные требования к каждому офицеру и солдату – существенно возрастают.

В свою очередь военнослужащие должны иметь полный пакет социальных гарантий, адекватный их огромной ответственности. С 1 января 2012 года – мы сделали следующий шаг: денежное довольствие во-





еннослужащих выросло практически в три раза. Вооружённые Силы – как работодатель – становятся более чем конкурентоспособны. Это качественно меняет ситуацию. Создаёт дополнительную мотивацию к военной службе.

Добавлю, что с 1 января 2012 года повышено денежное довольствие в системе МВД. А с 1 января 2013 года – зарплаты существенно вырастут и во всех остальных «силовых», правоохранительных структурах и спецслужбах.

Пенсии всех военных пенсионеров, независимо от их ведомственной принадлежности, повышены с 1 января текущего года – сразу в 1,6 раза. В дальнейшем – «военные пенсии» будут ежегодно повышаться, причём не менее чем на два процента сверх уровня инфляции.

Кроме того, будет введён специальный образовательный сертификат, который позволит военнослужащему после увольнения

получить образование или пройти переподготовку в любом учебном заведении страны.

Ещё один важнейший вопрос – судьба военных городков и тысяч людей, которые в них живут. А это – бывшие военнослужащие и их семьи, пенсионеры, гражданские специалисты, словом, те, кто отдал Армии и стране не один десяток лет своей жизни.

Недопустимо, когда такие посёлки со всеми их проблемами просто «сбрасываются» с баланса Минобороны на плечи регионов и муниципалитетов. Нужно провести самую тщательную инвентаризацию недвижимого имущества Вооружённых Сил, которое подлежит передаче гражданским властям. Другими словами, жилые дома, детские сады, объекты ЖКХ – всё это хозяйство Минобороны должно передаваться муниципалитетам в отремонтированном состоянии, пригодным к эксплуатации и, подчеркну, вместе с финансовыми ресурсами на текущее содержание.

Для поддержания дисциплины в воинских коллективах создаётся Военная полиция. И, конечно, в воспитании военнослужащих, в защите их прав и интересов, в обеспечении здорового морального климата в частях должны активно участвовать общественные, ветеранские, религиозные и правозащитные организации.

Что считаю важным подчеркнуть: конечно, Армия должна становиться профессиональной и её основу должны составлять контрактники. Однако понятие почётной воинской обязанности для мужчин мы отменять не можем, и они должны быть готовы встать на защиту Родины в минуту опасности.

Надо на качественно новом уровне организовать работу по военно-патриотическому воспитанию школьников, развитию военно-прикладных видов спорта и физической культуры в целом. Срочная служба длится один год, и солдат должен целиком сосредоточиться на боевой учебе. Это значит – он должен прийти в Армию физически развитым, закалённым, а еще лучше – владеющим основными навыками работы с транспортной техникой, компьютерами и информационными технологиями.

О НОВЫХ ТРЕБОВАНИЯХ К РОССИЙСКОМУ ОБОРОННО- ПРОМЫШЛЕННОМУ КОМПЛЕКСУ

Оборонно-промышленный комплекс – это наша гордость, здесь сосредоточен мощнейший интеллектуальный и научно-технический потенциал. Но мы должны прямо говорить и о накопившихся проблемах. Фактически отечественные оборонные центры и предприятия за последние 30 лет пропустили несколько циклов модернизации.

За предстоящее десятилетие мы в полной мере должны наверстать это отставание. Вернуть себе технологическое лидерство по всему спектру основных военных технологий. Хочу ещё раз подчеркнуть – ставку в перевооружении Армии мы будем делать именно на российский ОПК и нашу научную базу.

Вот почему мы ставим жёсткие требования перед нашими оборонными предприятиями и КБ, поощряем развитие конкуренции, вкладываем серьёзные средства в модернизацию самого ОПК и технологические заделы, в подготовку специалистов.

Деятельность предприятий ОПК должна быть сконцентрирована именно на серийном выпуске качественного отечественного оружия с наилучшими тактико-техническими характеристиками, соответствующими сегодняшним и перспективным оборонным задачам. Кроме того, только новейшие виды оружия и военной техники позволят России укрепить и развивать позиции на мировых рынках вооружений, где побеждает тот, кто предлагает самые передовые разработки.

У оборонно-промышленного комплекса нет возможности спокойно догонять кого-то, мы должны совершить прорыв, стать ведущими изобретателями и производителями.

И мы не должны повторять прежних ошибок. Огромные ресурсы, вложенные в обновление ОПК, в перевооружение Армии, должны служить мотором для модернизации всей экономики. Очевидно, что нам надо провести глубокую ревизию экономической деятельности предприятий ОПК. Здесь много зон неэффективности – огромные, неоправданные расходы, накладные издержки, которые порой исчисляются тысячами процентов. Запутанные и непрозрачные отношения с подрядчиками – когда «головное» предприятие балансирует на грани банкротства, а у аффилированных фирм и поставщиков рентабельность исчисляется двух- и трехзначными цифрами.

Мы будем решительно пресекать коррупцию в военной промышленности и Вооружённых Силах, неуклонно следуя принципу неотвратимости наказания. Коррупция в сфере национальной безопасности – это, по сути, государственная измена.

На повестке дня также стоит модернизация предприятий, доставшихся нам в наследство от СССР. Следует провести оптимизацию всего производственного процесса, позволяющую использовать передовые технологии. Привлечь к такой работе высококвалифицированных управленцев, технологов, организаторов производства из частного бизнеса. Усилить контроль за качеством выпускаемой продукции на предприятиях ОПК и наладить отчётность за средства, Престиж технических специальностей постепенно растёт. Предприятия



ОПК призваны быть центром притяжения для талантливой молодёжи, предоставляя – как это было в советское время – расширенные возможности реализации творческих амбиций в разработках, в науке и технологиях.

Считаю, что нам следует подумать и о целевом направлении молодых работников ОПК и студентов технических вузов на практику в передовые российские и мировые лаборатории, институты и заводы. Управление современным технологическим оборудованием требует высочайшей квалификации, серьёзных знаний и навыков, постоянного обучения. Поэтому надо обязательно поддерживать и программы повышения квалификации непосредственно на производствах.

Выстраивая оборонную политику, модернизируя Вооружённые Силы, мы должны ори-

ентироваться на самые современные тенденции в военном искусстве. Отстать от этих тенденций – значит заранее поставить себя в уязвимое положение. Поставить под удар страну, жизни наших солдат и офицеров. Мы никогда больше не должны допустить повторения трагедии 1941 года, когда неготовность государства и Армии к войне была оплачена громадными людскими потерями.

Беспрецедентный масштаб программы вооружений и модернизации ОПК подтверждает всю серьёзность наших намерений. Мы понимаем, что России придётся привлечь на реализацию этих планов очень большие финансовые ресурсы.

Задача состоит в том, чтобы, не истощив, а умножив экономические силы страны, создать такую Армию, такой ОПК, которые способны обеспечить России суверенитет, уважение партнеров и прочный мир.





Морская коллегия в 2014 году



Развитие оборонно-промышленного комплекса: уроки прошлого и задачи будущего



Доклад Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации, Председателя Военно-промышленной комиссии, Председателя Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации Дмитрия РОГОЗИНА:

— Мы не можем не видеть того, что происходит в мире. Военная сила по-прежнему востребована, а угроза её применения является одним из наиболее важных факторов решения политических и экономических глобальных вопросов. Никуда не исчезли и рудименты холодной войны – как организационные рудименты в виде НАТО, так и пропагандистские, типа русофобии. Западная цивилизация в условиях обмеления ресурсов не собирается отказываться от того высокого уровня потребления, к которому она так давно уже привыкла, а это будет означать новое ужесточение мировой борьбы за доступ к этим ресурсам. Тем временем на арену глобальной борьбы выходят новые гиганты, а у них такие же гигантские, соответствующие их размерам амбиции, а потому XXI век не покажется нам лёгкой прогулкой по проспекту. Пожимая руку своим партнёрам стальным кулаком в лайковой перчатке, Россия должна продемонстрировать миру твёрдую решимость отстаивать мир и своё в нём достойное место. За нас никто нашу работу

не сделает. Родина выделила огромные средства на развитие российского оборонно-промышленного комплекса и перевооружение российских Вооружённых сил. Но надо помнить, что это народные деньги и народ вправе знать, что потратим мы их эффективно. Результатом нашей работы будет не только стабильная и своевременная поставка в войска всего необходимого для их перевооружения, но в целом результатом должна стать новая индустриализация России. И сделать это без учёта опыта работы советского ВПК, оборонных отраслей советской промышленности, без извлечения и усвоения уроков прошлого периода невозможно. И здесь бы я остановился на пяти извлечённых уроках – ведь только прилежные ученики могут стать хорошими преподавателями. И так, урок первый – это успешный опыт применения принципа программно-целевого планирования. В период с 1963 по 1990 год в Советском Союзе была отстроена чёткая система организации взаимодействия между Министерством обороны и промышленностью по концептуальным вопросам создания вооружения, военной и

специальной техники на основе программно-целевого планирования. Она предусматривала прогноз развития ВВСТ (вооружение, военная и специальная техника) вероятного противника, оценку научно-технических и производственных возможностей отечественной промышленности, формирование долгосрочной программы создания вооружения, военной и специальной техники и составление перечня необходимых НИР (научно-исследовательские работы) и ОКР (опытно-конструкторские работы). Эта работа выполнялась совместными усилиями – предприятиями промышленности под руководством головных НИИ и институтов Министерства обороны. При этом промышленность в большей мере акцентировала внимание на научно-техническом и промышленном потенциале, тогда как институты Минобороны развивали стратегию и тактику предотвращения угроз со стороны вероятного противника. Информация обеих сторон процесса интегрировалась на верхних этажах государства, где и принималось окончательное решение. Тактико-технические задания на образцы вооружения и военной техники, все этапы проектов образцов проходили обяза-



тельную экспертизу в головных институтах оборонных отраслей, что позволяло находить разумный компромисс между возможным и желаемым. После 1991 года решение концептуальных вопросов прогнозирования, создания вооружения и военной техники было полностью передано военному ведомству. Руководители видов вооружённых сил стали принимать решения о создании новых образцов в лучшем случае на основе обсуждения этих вопросов с генеральными конструкторами. Естественно, они продвигали профиль своих собственных конструкторских бюро. Результат – многотикие, дублирование, распыление средств, и как итог – отсутствие серийного производства.

К сожалению, и поныне система бюджетирования во многом предусматривает разделение установленного военного бюджета между видами вооружённых сил с предоставлением командованию видами права распределения средств в интересах своего вида. Такой способ подготовки оборонного бюджета неэффективен.

Правильные решения в выборе основных систем оружия могут быть приняты

только исходя из стратегических целей в области национальной безопасности, но никак не задач развития отдельного вида Вооружённых сил. Кстати, именно такой подход к организации дела позволит нам создать новые системы оружия, способные к универсальной работе в самых разных средах – на воде, под водой, в воздухе, в космосе, на суше.

Второй извлечённый урок – нам надо действительно разобраться с угрозами на стратегических направлениях, чётко определить, кто и какой у нас вероятный противник, и оформить такие сочетания Вооружённых сил и военно-технических средств, которые смогут воспрепятствовать этим угрозам как симметрично, так и асимметрично. Только после этого можно понять, какие Вооружённые силы нам предстоит построить, какова при этом миссия конкретного вида Вооружённых сил, какие военно-технические решения искать и какие исследования заказывать.

На базе общего видения будущих военных конфликтов должны формироваться типовые ситуации применения Вооружё-

нных сил для каждого из этих конфликтов на различных его стадиях и этапах, а обоснование потенциального гипотетического облика нового средства вооружённой борьбы должно проводиться на основе глубокого всестороннего анализа этих типовых ситуаций. При этом после завершения формирования облика этого гипотетического средства вооружённой борьбы, гипотетического изделия необходимо оценить его техническую реализуемость.

Рассмотрим этот вопрос парирования угроз с точки зрения организации на них военно-технического и оборонно-промышленного ответа. Условно угрозы нашей безопасности можно разделить на три типа. Первое – исходящие от более сильного противника или, что ещё хуже, от коалиции агрессивно настроенных государств. Второе – угрозы, исходящие от равного нам по силе противника. И третье – угрозы со стороны более слабого противника, коим может оказаться как государство с безответственным и агрессивным политическим режимом, так и вовсе не государство, а бандформирования, или,



Многоцелевой истребитель СУ-35

как их величают на Западе, повстанцы. Понятно, что в каждом конкретном случае речь пойдёт о совершенно разных масштабах и способах ведения вооружённой борьбы, а значит – о выборе различных инструментов отражения агрессии. Но есть один универсальный инструмент, который нам понадобится при всех возможных сценариях развития ситуации. У нас огромная страна с протяжёнными границами и одновременно очень сложная демографическая ситуация. По самым оптимистическим оценкам, для того чтобы быть готовыми отразить все возможные угрозы, нам нужна армия в 5 раз больше, чем есть сейчас. Но это невозможно! Следовательно, нужно в первоочередном порядке создавать вооружение, позволяющее нашему солдату воевать за пятерых, видеть врага раньше, чем он увидит нас, поразить его надёжнее и на большем расстоянии, чтобы он не имел возможности поразить нас. Именно на создании техники подобного рода, универсально применимой при всех возможных сценариях, мы предлагаем в первоочередном порядке сосредоточить наши материальные и людские ресурсы. Эти средства вооружённой борьбы должны создаваться на принципах роботизации и автоматизации. Как вы понимаете, речь идёт о беспилотных воздушных, наземных, надводных и подводных комплексах вооружения. Они должны создаваться с опорой на автоматизированные средства разведки и целеуказания – радиолокационные, радиотехнические, оптически активные и пассивные всех диапазонов – и быть увязанными в единые комплексы.

Что касается группы предприятий, которые специализируются на создании средств стратегического сдерживания, то им предстоит сосредоточиться на обработке принципиально новых, оригинальных идей, которые в корне изменят наше представление о боевых действиях в глобальной войне. Эти идеи ещё нужно сформулировать и воплотить в металл в виде демонстрационных образцов. Это позволит сформировать научно обоснованный взгляд на формы и методы вооружённой борьбы с более сильным противником.

Третий урок состоит в том, что наши отцы оставили нам фундаментальную науку и 30-летний научно-технический задел, который позволяет до сих пор черпать в нём знания и технологии для создания современных вооружений, но его запасы стремительно тают. Теперь уже нам надлежит заложить в закрома родины интеллектуальное богатство нашей науки и конструкторской мысли. Надо немедленно восстановить методологию создания образцов вооружения и военной техники, при которой ход разработки конкретного образца можно проследить от проведения фундаментальных исследований через прикладные и опытно-конструкторские работы до серийного производства.

Первым этапом на пути решения этой проблемы могла бы стать реализация подго-

товленной Российской академией наук и научно-техническим советом Военно-промышленной комиссии программы фундаментальных и поисковых работ в интересах обороны и безопасности. Организационно данную программу мы планируем реализовать в рамках ФЦП ОПК, с тем чтобы её заказчиками от промышленности были генеральные конструкторы, а научные институты обеспечивали бы её реализацию, создавая задел на будущее.

К решению этой задачи считаю целесообразным привлечь Фонд перспективных исследований, попечительский совет которого сейчас заканчивает работу по организационному оформлению и началу работы этого фонда, с которым наша промышленность связывает большие надежды. В этой связи хотел бы высказать недоумение по поводу появления информации о подготовке поправок к положению о премиях Правительства Российской Федерации в области науки и техники, которыми предполагается уполовинить эти премии, вручаемые за выдающиеся научные достижения в интересах обороны и безопасности. Мы в Военно-промышленной комиссии

при Правительстве Российской Федерации таким новациям рады не будем и их не ждём.

Четвёртый урок – кадры решают всё. Кадровая проблема в ОПК сейчас является главной. От того, как и когда она будет решена, зависит реализация всей нашей политики по развитию ОПК. В последнее время у нас появились первые поводы для осторожного оптимизма. На финишной прямой находится работа над проектом программы подготовки и переподготовки квалифицированных кадров на период 2013–2020 годы. Её реализация предусматривает софинансирование при подготовке кадров со стороны ведущих организаций оборонно-промышленного комплекса. Более подробно на этом остановится, я надеюсь, представитель Минобрнауки.

На особом контроле Правительства и его ВПК находится вопрос создания системы дополнительного профессионального образования. Как уже сказал Дмитрий Анатольевич Медведев, она позволит нам в течение семи лет осуществить переподготовку и повысить квалификацию около 200 тыс. инженерно-технических работни-

БПК «Адмирал Пантелеев»





Вертолеты Ми-24

ков оборонно-промышленного комплекса.

По итогам 2012 года в исследовательских и инжиниринговых центрах России уже прошли стажировку по специально отобранным программам 1255 участников, за рубежом – 472 человека. В 2013 году число стажёров планируется удвоить. По итогам реализации всей программы планируется обеспечить стажировку не менее 4,5 тыс. специалистов в России и не менее 2 тыс. – за рубежом. В этих целях активизируется взаимодействие организаций ОПК с техническими вузами в дни открытых дверей, круглых столов, включая подготовительную работу по отбору кандидатов на участие в стажировке. Перед вами, уважаемые руководители оборонно-промышленных предприятий и наши главные генеральные конструкторы, мы ставим задачу наладить теснейшие связи с вашими кадровыми донорами – техническими вузами, помогать им с учебно-производственной базой, возглавлять и организовывать работу профильных кафедр. Для вас это не факультатив, а основная часть вашей работы. Безусловно, помимо возможностей творческой самореализации, важным в решении кадровой проблемы ОПК всегда было постоянное повышение уровня жизни работников в обо-

ронном секторе, который определяется прежде всего уровнем заработной платы и размером соцпакета.

Здесь следует отметить тесную взаимосвязь между объёмами гособоронзаказа в организациях ОПК и ростом доходов их работников. В частности, благодаря осуществляемым мерам по росту государственного оборонного заказа и господдержке системообразующих, стратегических организаций ОПК заработная плата работников ОПК за последние три года возросла почти в 1,4 раза. При условии сохранения объёмов закупок вооружения и военной техники к 2015 году в военно-промышленном комплексе прогнозируется повышение заработной платы в 1,5 раза, а к 2018 году – в 2 раза по сравнению с 2011 годом.

В настоящее время организации оборонно-промышленного комплекса испытывают потребность в специалистах различного профиля. Большинству организаций требуются инженеры различных специальностей, преимущественно инженеры-конструкторы – недобор их 22 %, и инженеры-технологи – дефицит их 17 %. Также имеется потребность в работниках рабочих профессий, среди которых острая нехватка токарей, слесарей и наладчиков станков. Здесь потребность

у нас 40 %. Эти кадры нужно готовить в России, но также и искать за рубежом, прежде всего в странах ближнего зарубежья среди наших соотечественников. Ещё раз говорю: мы не будем покупать за рубежом готовую продукцию военного назначения – самую нужную, современную нам всё равно никто не продаст, – но мы готовы покупать технологии и их носителей, светлые головы и золотые руки, организуя их переезд в нашу страну. В решении вопроса импорта мозгов мы готовы предоставлять высококвалифицированным специалистам вид на жительство, право на работу. И думаю, что руководство страны нас поддержит в вопросе предоставления гражданства такого рода лучшим специалистам, в которых у нас есть большая потребность. В конце концов, нам нужна именно такая полезная трудовая миграция, а не полчища нелегалов.

Пятый выученный урок – это урок математики. Вы видите, как в целях эффективно-го выполнения ФЦП ОПК и снижения негативного влияния финансовых пиков Правительством оперативно реализуются меры государственной поддержки тех организаций оборонки, которые осуществляют инвестиционные проекты.

Федеральным бюджетом предусмотрены госгарантии в 2013 году на реализацию проекта ФЦП ОПК с использованием кредитов на сумму 31,5 млрд рублей и субсидий в размере 441,6 млн рублей. Дополнительно в соответствии с решением Правительства Российской Федерации организациям ОПК предоставляются субсидии из федерального бюджета на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и Внешэкономбанке на осуществление инновационных и инвестиционных проектов по выпуску высокотехнологичной продукции. В федеральном бюджете на эти цели в 2013–2015 годах зафиксировано 3 млрд рублей.

В интересах создания производства нового поколения вооружения и военной техники мы будем разжигать конкуренцию в конструкторской мысли и технологическом исполнении заказа, активно привлекая в реализацию гособоронзаказа частный нацио-

нальный капитал. В Военно-промышленной комиссии нами создан Совет по государственно-частному партнёрству, о его работе более подробно расскажет министр Абызов Михаил Анатольевич.

Приток свежей крови тонизирует состав участников исполнения гособоронзаказа. Мы надеемся, что он убьёт как класс монополистов, шантажистов и спекулянтов, и это позволит разделить риски государства с бизнесом в вопросах внедрения новых конструкторских и инженерных решений. Замахнувшись на цель полномасштабного перевооружения не только армии и флота, но и всей оборонной промышленности, мы должны понять, что этого не сделать без пересмотра некоторых наших традиционных представлений о кредитно-финансовой политике. Меня всегда удивляло, почему самые brave российские либералы, как только дело доходило до поддержки российской промышленности, становились самыми тугими консерваторами, а иногда даже и мракобесами. Да, Правительство действительно готово к оптимизации расходов организаций оборонно-промышленного комплекса по уплате процентов по кредитам, привлекаемым ими под госгарантии для целей реализации госпрограммы вооружения, – в частности, к ограничению процентной ставки, исходя из ставки рефинансирования Центробанка плюс 1,5 %. Но не пришло ли время для начала серьёзной дискуссии о том, что длительные по исполнению оборонные заказы, гарантированные государством, должны обеспечиваться недорогими длинными кредитными деньгами? Разве можно поднять промышленность, ссуживая деньги под 10, 12, 13 %? Не уверен. А вот под 4–5 % – можно, точно можно. Стабильности финансово-экономической системы государства можно добиться не только сокращением неэффективных государственных расходов, что правильно, но и за счёт роста доходов, что правильно вдвойне, а такой рост доходов государству может дать только стабильно и азартно работающая национальная промышленность.

В заключение хочу отметить, какие основные задачи мы должны решить в ближайшей перспективе. Основные из них уже обрисовал Дмитрий Анатольевич Медве-



Истребитель Су-47

дев. Назову следующие. Первое – в течение нынешнего 2013 года подготовить и принять всю необходимую нормативно-правовую базу, для того чтобы в полную силу, в полный рост заработал принятый и подписанный Президентом закон «О государственном оборонном заказе». Я только что подписал план реализации этих мер, план подготовки и принятия постановлений Правительства по вводу в действие этого закона. Надеюсь, что мы от этого плана не отойдём ни на один день. Безусловно, это позволит нам уже с 2014 года дать Министерству обороны и нашей промышленности гибкую систему контрактации на производство сложной и высокотехнологичной техники.

Второе. Запустить работу Фонда перспективных исследований. Я ещё раз говорю: большие надежды мы связываем с работой этой новой структуры.

Третье. Приступить к реализации программы фундаментальных и поисковых исследований в интересах обороны и безопасности.

Четвёртое. Сформировать новые кредитно-финансовые механизмы стимулирования промышленности.

Пятое. Сформировать оптимальную структуру ракетно-космической промыш-

ленности и активно внедрять в оборонку идеологию создания центров компетенции, а также крупных эффективных интегрированных структур. Уверен, что переход к стабильной работе предприятий и внедрение единой технической политики позволит нам радикально поднять качество производимой нами продукции.

И самое главное. Президент России Владимир Владимирович Путин в своих предвыборных статьях и первых посленаурационных указах поставил перед Правительством и промышленностью задачу обеспечить Вооружённые силы страны современной и ультрасовременной техникой. Речь идёт не об оружии сегодняшнего дня, а о технике будущего, которая пока существует лишь на кончике конструкторского карандаша. Создавать такую технику невозможно без новых материалов, нового оборудования, технологий, основанных на принципиально новых подходах в организации нашего дела.

Реализацию поставленной Президентом задачи мы решили увязать с новой программой вооружений, ГПВ 2016–2025, в которой планирование перспективных образцов станет возможным лишь после проведения необходимых материаловедческих, технологических, производственных и других НИР. Они и определяют полный спектр возможностей государства.

Фундаментальная наука должна стать повитухой, повивальной бабкой промышленности, готовой принять роды новой индустриальной России. Горизонт научного задела должен быть раздвинут с трёх-пяти лет, как сейчас, на 20–30 лет вперёд. Не стоит бежать за мощной спиной преуспевающего и самодовольного супостата, надо смело резать угол и кратчайшим путём выходить к цели. И помните – мы одной крови. Инженер, конструктор, рабочий – класс творцов, интеллигентов-тружеников. На вас вся надежда будущей великой страны. Слава России! **МП**

«Морское Информационное Агентство»

БПК «Адмирал Пантелеев»



Танк Т-84



Океанские перспективы



Отряд кораблей Тихоокеанского флота ВМФ России впервые за несколько последних десятилетий вышел в Средиземное море. В состав отряда вошли большой противолодочный корабль «Адмирал Пантелеев», большие десантные корабли «Пересвет», «Адмирал Невельской», танкер «Печенга» и спасательный буксир «Фотий Крылов».

За время боевой службы, которая началась ещё во второй половине марта, корабли ТОФ совершили трансокеанский переход через Тихий и Индийский океаны. Они побывали в Персидском и Аденском заливах, Аравийском море, зашли с деловыми визитами в иранский порт Бендер-Аббас и оманский порт Салала.

Уже летом этого года сформируют штаб постоянной группировки кораблей в Средиземном море. Его офицеры будут находиться в Средиземном море на одном из флагманских кораблей – его определяют отдельным решением командующего Черноморским флотом по согласованию с главнокомандующим ВМФ. Этот корабль может быть от любого из флотов ВМФ и должен удовлетворять требованиям к устойчивости связи, радиотехническому вооружению и обладать возможностями размещения на нём штаба постоянного соединения.

В соответствии с кораблестроительной программой уже в следующем году Черноморский флот начнёт получать надводные корабли и подводные лодки. Но поступление кораблей и вспомогательных судов идёт уже сейчас. «Хочу лишь напомнить, что в течение ближайших нескольких лет на Черноморский флот придут шесть новых подводных лодок и шесть фрегатов. Хочу также подчеркнуть, что все корабли, которые сейчас находятся в боевом составе Черноморского флота, будут ремонтироваться. Деньги на их ремонт выделены», – сообщил главнокомандующий Военно-морским флотом адмирал Виктор Чирков в интервью РИА «Новости». Основной темой беседы стало развитие флотской составляющей на южных направлениях.



Главнокомандующий Военно-морским флотом адмирал Виктор Чирков



– Будет ли под новые корабли развиваться параллельно и инфраструктура? В Севастополе или в Новороссийске?

– На сегодняшний день основным пунктом базирования кораблей Черноморского флота является Севастополь, а также Новороссийская военно-морская база (НВМБ, Новороссийск). Развитие НВМБ ведётся в соответствии с федеральной целевой программой (ФЦП). В первую очередь идёт строительство геопорта, а затем получит развитие вся инфраструктура, которая позволит полностью обеспечить базирование новых современных кораблей и подводных лодок. Планируется ремонт и реконструкция здания штаба, создание системы жизнеобеспечения, то есть подача топлива, энергетика, связь, управление.

– Вся система должна начать функционировать до 2020 года?

– Задача стоит не до 2020-го, а уже в 2014 году обеспечить прибытие новых кораблей и подводных лодок. К этому времени система должны быть отработана, чтобы на начальном этапе обеспечить базирование новых кораблей.

– В прессе часто говорится о том, что Новороссийская военно-морская база создаётся взамен Севастополя. Так ли это?

– Ни в коем случае. Севастополь остаётся основным пунктом базирования кораблей ЧФ. В случае с Новороссийском речь идёт о расширении инфраструктуры базирования



Большой десантный корабль «Адмирал Невельской»



Черноморского флота в целом. Существует программа развития НВМБ, которая также должна обеспечить всепогодное базирование кораблей. Эта программа предполагает создание учебных центров, где личный состав будет заниматься профессиональной подготовкой, например, в специализированных классах и на учебно-тренировочных комплексах по борьбе за живучесть кораблей. В вопросе создания и развития современной учебной базы Черноморского флота приоритет, конечно, в первую очередь отдаётся Новороссийской ВМБ, потому что учебная сеть по всем флотским специальностям в Севастополе давно существует и успешно функционирует. Её необходимо всего лишь своевременно и систематически модернизировать в соответствии с развитием и услож-

нением технических средств и возникновением новых задач в операционной зоне флота и за её пределами.

– Одной из наиболее актуальных тем последнего времени, связанных с Черноморским флотом, является создание постоянного оперативного соединения с базированием в Средиземном море. Будет ли при его создании учтён опыт советских времен, когда в этом районе действовала на постоянной основе 5-я оперативная эскадра ЧФ?

– Безусловно, этот опыт будет использован. Ветераны соединения сегодня активно работают и помогают нам. Остались и действующие адмиралы и офицеры, которые несли службу на кораблях той эскадры. В настоящее время готовятся документы,



БПК «Адмирал Пантелеев»



В Аденском заливе

В соответствии с кораблестроительной программой уже в следующем году Черноморский флот начнёт получать надводные корабли и подводные лодки

создается нормативно-правовая база с учетом международного права, чтобы оперативное соединение нормально функционировало в Средиземном море, где пересекаются интересы многих государств. Уже сейчас идет подготовка офицеров, которые будут на постоянной основе выполнять свои служебные обязанности в море. Эти люди должны быть всесторонне подготовлены, чтобы решать задачи не только в Средиземном море, но также и в районах Атлантики и Индийского океана. Такая задача поставлена и перед Военно-морской

академией, где разрабатывается программа обучения офицеров, отобранных для службы в оперативном соединении.

– То есть планируется использовать соединения не только в Средиземном море, но в Атлантическом и Индийском океанах?

– Несомненно, в случае необходимости, при возникновении каких-либо задач в других близлежащих районах это соединение может быть использовано. Сегодня оперативная зона ответственности соединения – Средиземноморский театр. Но если

возникнет необходимость участия кораблей ВМФ в решении задач в других районах, например, для усиления антипиратской операции в районах Африканского Рога, то, возможно, и целесообразно будет привлечь корабли Средиземноморского соединения. Ведь направить в Аравийское море корабль из Севастополя или Балтийска – это одно, а из Средиземного моря – другое. Разница в расстояниях и, соответственно, во времени прихода в точку назначения ощутимая. Мы выигрываем в оперативности реагирования на возникающие угрозы.

– Сколько и какие корабли будут находиться в составе Средиземноморского соединения? Будут ли привлекаться госпитальные суда, например?

– Действительно, такие суда в составе ВМФ есть. Это на Тихоокеанском флоте – «Иртыш», на Северном – «Свирь»

Большой десантный корабль «Пересвет»



и на Черноморском – «Енисей». Им нужны ремонт и модернизация. Такое решение принято министром обороны, и мы его выполним. Они (госпитальные суда) могут привлекаться для решения задач оперативного соединения в Средиземном море. В ближайшее время будет восстановлена техническая готовность двух госпитальных судов. Всего уже с этого года планируется иметь в составе соединения 5–6 кораблей и судов обеспечения, которые будут меняться на ротационной основе от каждого из флотов Черноморского, Балтийского, Северного и в отдельных случаях даже Тихоокеанского. В зависимости от объема поставленных задач и их сложности количество кораблей в составе соединения может увеличиваться.

– Планируется ли включение универсальных кораблей-вертолётоносцев типа «Мистраль» в качестве штабных кораблей для данного соединения?

– Да, это возможно, почему бы и нет? Но это в дальней перспективе, потому что первый такой корабль появится в составе ВМФ России не ранее 2015 года. Изначально корабли такого класса обладают широким спектром возможностей для продолжительного управления группировками в море. Кстати, многие страны используют их именно по этому назначению.

– Будут ли задействованы подводные лодки для решения задач этого соединения?

– Возможно. В перспективе. Они же там и были во времена существования 5-й эскадры, о которой вы упомянули. Там и атомные подводные лодки были, и дизельные. Я же подчеркнул, что мы учтем опыт 5-й эскадры. Все будет зависеть от складывающейся обстановки.

– Вы отметили, что корабли этого соединения будут там находиться на ротационной основе, а на постоянной основе не имеет смысла там держать корабли?

– Нет такой целесообразности, чтобы там постоянно находились одни и те же корабли, одни и те же экипажи. Ведь это учеба для моряков, это обмен опытом, тренировка, подготовка личного состава, межтеатровый маневр, наконец. А вот управление соединением, то есть штаб, должен находиться в море на постоянной основе и быть завершающим структурным звеном в вертикали общего руководства.

– Виктор Викторович, другая важная и интересная тема – начало функционирования российского аналога уникального авиационного тренажера НИТКА в Ейске. Когда же он начнет свою работу?

– Работы по строительству НИТКА ведутся в соответствии с планом хорошо и качественно. Сейчас идет подготовка к наладочным и настроочным работам. Я очень надеюсь, что тренажер будет введен в дей-



Первый универсальный корабль-вертолетоносец типа «Мистраль» появится в составе ВМФ России не ранее 2015 года

ствии на рубеже 2013–2014 годов. Там будет не только тренажер для летчиков-палубников, но полноценный учебный центр для летчиков морской авиации ВМФ России.

Там же будут готовиться и вертолетчики. Причем у нас в планах создать для них специальную платформу на море, на которую будут совершать посадку вертолеты. То есть там, так же как и на НИТКА, будут отрабатываться элементы взлета и посадки в реальных условиях волнения моря. Платформе закрепят на якорях в прибрежной акватории.

– Когда же эта учебная платформа начнет функционировать?

– В Госпрограмме вооружения она есть, техническое задание разработано. Над этим вопросом уже работают профильные

конструкторские бюро. Займет эта работа не менее трех лет.

– Черноморский флот давно участвует в антипиратской деятельности в районе Африканского рога на уровне обеспечивающих сил. С приходом новых кораблей проекта 1135.6 не планируется ли полноценное участие Черноморского флота в антипиратских действиях?

– Если такая необходимость появится, то новые корабли Черноморского флота также будут привлекаться для решения конкретных задач. Это корабли океанского класса, и они способны выполнять любые действия в морской и дальней океанской зонах. [МП](#)

Андрей ГАВРИЛЕНКО,
газета «Красная звезда».

Танкер «Печенга»



«Коррупция в сфере оборонного заказа – это измена Родине»



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

7 августа 2013

Стенограмма

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

Надо сказать, что современная инфраструктура базирования ВМФ в настоящее



время не подготовлена и, кроме того, отсутствуют, по крайней мере в Правительстве, планы её строительства. Необходимо принять срочных мер в данной области, в том числе обеспечение разработки комплексного плана развития инфраструктуры базирования Военно-Морского Флота, взаимовязанность разработки и строительства новых кораблей, а также кардинальное повышение организации планирования государственных капитальных вложений, налаживание должного контроля за их освоением.

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

Соответственно, поручение Президента будет связано с организацией работы, для того чтобы действительно понять, в чём состоит этот ценовой разрыв.

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

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

Второй вопрос – задержки сроков поставок новых кораблей, вооружения для Военно-Морского Флота. Основные причины: неэффективное взаимодействие между государственным заказчиком и организациями оборонно-промышленного комплекса, сбой поставок комплектующих предприятиями-смежниками, отсутствие должных операций между производством и проектными организациями. В целях недопущения в дальнейшем срыва сроков поставок кораблей необходимо обеспе-

чить создание кораблей и их вооружений в рамках единого, одного контракта с опережающим научно-техническим заданием по основным комплексам вооружений.

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

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





Фрегат проекта 1135.6



АПЛ «Юрий Долгорукий» АПЛ «Юрий Долгорукий»

кого зависит своевременное и должное соединение усилий при разработке сложных систем.

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

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

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

Включить в состав Объединённой судостроительной корпорации производителей оружия

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

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

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

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

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

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

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



Будущее судостроения



Заместитель председателя правительства РФ Дмитрий Rogozin совершил две важные рабочие поездки в Санкт-Петербург этим летом. В ходе первой он посетил Балтийский завод, а спустя месяц приехал на 6-й Международный военно-морской салон, который состоялся в июле в «Ленэкспо».

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

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

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

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

Во время посещения 6-го Международного военно-морского салона Дмитрий Rogozin заявил, что России очень важно в полном объеме выполнять государственный оборонный заказ в части ВМФ, и до-

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

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

Также, по его мнению, флот России должны пополнять новые современные

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

«Морское информационное агентство»

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





Кругосветное плавание «Седова»

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



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

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



часто становятся «главными героями» его фотопейзажей.

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

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

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

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

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

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

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

УПС «Седов» занесен в «Книгу рекордов Гиннеса» как самое крупное из сохранившихся до наших дней парусных судов. [ММ](#)

Автор фото – Валерий Василевский.



ФГУП «РОСМОРПОРТ» – 10 лет надежной работы



ФГУП «Росморпорт» отмечает своё 10-летие в этом году. Предприятие было создано в 2003 году в связи с необходимостью совершенствования системы государственного управления в морских портах России.

Целью создания ФГУП «Росморпорт» было обеспечить безопасность мореплавания и эффективное использование федерального имущества в морских портах. Эта цель по-прежнему остаётся приоритетной в деятельности предприятия.

В хозяйственном ведении ФГУП «Росморпорт» находятся свыше 3 200 объектов, в том числе более 1 800 объектов недвижимого имущества. Предприятие является крупнейшим в России титульным судовладельцем – на праве хозяйственного ведения ФГУП «Росморпорт» принадлежат более 250 судов и плавсредств, включая 29 линейных, портовых и мелкосидящих ледоколов. Филиалы предприятия представлены в 17 субъектах Российской Федерации, а численность сотрудников превышает 6 тыс. человек.

На сегодняшний день ФГУП «Росморпорт» является одним из крупнейших предприятий транспортной отрасли и играет ключевую роль в реализации значительного количества крупных инфраструктурных проектов в морских портах.

БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ – ПЕРЕД ВСЕГО

Основная деятельность ФГУП «Росморпорт» направлена на оказание услуг судам, заходящим в порты России, и обеспечение безопасности мореплавания в портах и на подходах к ним. ФГУП «Росморпорт» осуществляет 6 из 8 услуг, относящихся к услугам по обеспечению безопасности мореплавания в морских портах, а именно:

- предоставление судам акватории, рейдов, якорных стоянок и услуги систем управления движением судов в порту и на подходах к нему;
- обеспечение прохода судов по подходным каналам;
- ледокольное обеспечение круглогодичной навигации;
- обеспечение лоцманской проводки судов;
- предоставление судам маячных сооружений и оборудования, створных знаков;
- обеспечение экологической безопасности в порту.

С момента своего основания ФГУП «Росморпорт» ведёт постоянную работу по



развитию систем обеспечения безопасности мореплавания (СОБМ). Достижения предприятия в этой области за прошедшее десятилетие впечатляют. Так, в период с 2003 по 2013 гг. ФГУП «Росморпорт» построило и ввело в эксплуатацию шесть систем управления движением судов (СУДС): региональная СУДС восточной части Финского залива, СУДС порта Архангельск, СУДС портов Астрахань и Оля, СУДС портов Таганрог и Азов, СУДС порта Сочи и СУДС залива Анива. Кроме того, за это же время проведена реконструкция семи СУДС: Кольского залива, портов Усть-Луга, Калининград, Кавказ, Темрюк, Ванино и Магадан, а также морских районов А1 и А2 ГМССБ Черного моря (порты Кавказ, Темрюк, Новороссийск, Сочи).

Результатом проделанной работы стала устойчивая тенденция снижения числа аварийных случаев в зоне действия СОБМ при постоянно увеличивающемся количестве судозаходов в порты России.

Помимо технических средств, важнейшую роль в обеспечении безопасности мореплавания играет лоцманская служба предприятия. В штате ФГУП «Росморпорт» трудятся более 600 лоцманов. Это крупнейшая лоцманская служба России, предоставляющая качественные услуги по лоцманской проводке судов в подавляющем большинстве российских морских портов.

Обеспечение безопасности мореплавания невозможно без надежно функционирующего вспомогательного флота. Учитывая, что более половины судов, принятых в хозяйственное ведение при образовании предприятия, имели на тот момент возраст более 25 лет, исключительно важной была и остается работа по обновлению и развитию вспомогательного флота, в особенности дизельных ледоколов.

Уже в 2004 г. руководство ФГУП «Росморпорт» приняло решение о проектировании и строительстве новых линейных дизельных ледоколов мощностью 16 МВт для Балтики. На этапе проектирования предприятие выделило на реализацию проекта из собственных средств 1,4 млрд руб. В дальнейшем финансирование осуществлялось за счет средств федерального бюджета. Строительство линейных дизельных ледоколов проекта 21900 «Москва» и «Санкт-Петербург» было успешно завершено в 2008 и 2009 годах соответственно.

В 2011 г. за счет средств ФГУП «Росморпорт» построено и введено в эксплуатацию лоцмейстерское судно «Дмитрий Сироткин». В этом же году были заключены 7 контрактов на строительство и поставку 16-ти судов, а также на переработку технического проекта линейного ледокола 21900. В результате в течение 2012 г. филиалы предприятия получили 13 новых судов, а на основе усовершенствованного проекта 21900М за счет средств федерального бюджета начато строительство трех линейных ледоколов мощностью около 16 МВт.



Благодаря активной работе ФГУП «Росморпорт» и поддержке Минтранса России и Росморречфлота в конце 2011 г. был подписан государственный контракт на строительство многофункционального ледокола мощностью 25 МВт, который планируется использовать в том числе и для ледокольных проводок судов по Северному морскому пути.

РЕКОНСТРУКЦИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ

Если в первые годы деятельности предприятия первоочередной задачей было сохранить федеральное имущество и государственное присутствие в сфере обеспечения безопасности мореплавания, то сегодняшний день требует активного участия ФГУП «Росморпорт» в развитии морских портов. Стратегия развития предприятия на период

до 2016 года определяет консолидирующую роль ФГУП «Росморпорт» в отрасли и ставит задачи дальнейшего развития морских портов Российской Федерации.

В период с 2002 по 2010 годы в рамках Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы» в морских портах России при непосредственном участии ФГУП «Росморпорт» были введены в эксплуатацию современные высокотехнологичные механизированные перегрузочные комплексы совокупной мощностью 317 млн тонн, в том числе по перегрузке наливных грузов (в Архангельске, Варандее, Витине, Высоцке, Приморске, Усть-Луге, Новороссийске, Тамани, бухте Козьмина, Пригородном, Де-Кастри), угля (в Мурманске, Высоцке, Усть-Луге, Ванине (бухта Мучке), минеральных удобрений, зерна (в Новороссийске, Туапсе, Ростове-на-Дону, Владивостоке), а также контейнерные комплексы





и универсальные причалы по переработке генеральных грузов (в Мурманске, Санкт-Петербурге, Усть-Луге, Балтийске, Новороссийске, Владивостоке). Практически все крупные морские порты России провели модернизацию: обновили перегрузочную технику, осуществили реконструкцию причалов, выполнили дноуглубительные работы.

С 2010 года по настоящее время реализуются мероприятия Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 гг.)», которая сформирована по проектному принципу. В результате реализации этих проектов в морских портах введены или планируются к введению в эксплуатацию современные высокотехнологичные механизированные перегрузочные комплексы общей мощностью 454 млн тонн, в том числе по перегрузке углеводородов (п-ов Ямал, Мурманск (пос. Териберка), Усть-Луга (БТС-2), Туапсе, Оля, ВСТО), угля (порты Мурманск, Высоцк, Тамань, Оля, Восточный, Ванино), зерна (порты Усть-Луга, Тамань, Оля, Владивосток, Ванино), а также контейнерные комплексы и универсальные причалы по переработке генеральных грузов (порты Архангельск, Санкт-Петербург, Усть-Луга, Балтийск, Тамань, Туапсе, Сочи, Оля, Ванино, порты Сахалина, Петропавловск-Камчатский).

Значительное число мероприятий направлено на комплексное развитие транспортных узлов, где предусмотрено как строительство перегрузочных комплексов, так и железнодорожных и автомобильных подходов к портам (Мурманск, Калининград, Усть-Луга, Новороссийск, Тамань, Ростовский транспортный узел, Оля, Восточный, Ванино).



Особое внимание уделяется развитию глубоководных портов Мурманск, Усть-Луга, Тамань, Восточный, Ванино. Эти порты планируется развивать как порты-хабы, в том числе для обслуживания международных транспортных коридоров.

Стратегией развития морской портовой инфраструктуры до 2030 года, основным разработчиком которой выступает ФГУП «Росморпорт», поставлена задача увеличить грузооборот морских портов до 1 млрд тонн. И предприятие видит свою ключевую роль в объединении усилий всех участников портовой деятельности для решения этой задачи. Планируется обеспечить приток внебюджетных инвестиций за счет опережающей подготовки проектной документации и выработки механизмов финансирования проектов на условиях государственно-частного пар-

тнерства. Ожидается, что широкое применение в ходе реализации проектов получат механизмы концессии.

ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

С 2005 года стоимость основных средств ФГУП «Росморпорт» возросла более чем в 5 раз (с 8,5 до 41,3 млрд руб.), а чистые активы увеличились почти в 10 раз (с 10,0 до 96,6 млрд руб.). Предприятие демонстрирует устойчивую прибыльность на протяжении нескольких лет. При этом основным направлением расходования прибыли остаётся финансирование капитальных вложений в инфраструктуру, а также сопутствующих этому расходов.

Доходы предприятия увеличились с 8,0 млрд руб. в 2005 году до 15,4 млрд руб. в 2012, то есть чуть менее чем в 2 раза.

Расходы же возросли более чем в 2 раза – с 6,1 млрд руб. в 2005 году до 13,6 млрд руб. в 2012. При этом основные факторы роста расходов предприятия связаны с его развитием – вводом в эксплуатацию законченных объектов портовой инфраструктуры и принятого на баланс флота, увеличением штатной численности работников, расширением филиальной сети.

В 2012 году доходы ФГУП «Росморпорт» от портовых сборов составили 12,3 млрд руб. Для сравнения: в 2011 году доходы от портовых сборов составляли 10,8 млрд руб., а в 2005 – 7,3 млрд руб. Такой рост объясняется несколькими факторами: увеличением объёмов перевалки грузов и ростом судозаходов в морские порты, тенденцией к увеличению среднего дедефта судна, а также необходимой индексацией ставок. Ставки портовых сборов, взимаемых ФГУП «Росморпорт», не менялись на протяжении пяти лет. И только в середине 2012 года портовые сборы были проиндексированы Федеральной службой по тарифам в среднем на 5 %.

Со времени своего создания предприятие активно участвует в работе по совершенствованию тарифного регулирования, разработке предложений по установлению адекватного и конкурентного уровня ставок портовых сборов. В частности, с конца 2012 года ФГУП «Росморпорт» проводит работу по реализации ряда мероприятий для совершенствования системы взимания портовых сборов, предусматривающих снижение тарифной нагрузки для судов рыбопромыслового флота и накатных судов.

При этом, разрабатывая предложения по индексации портовых сборов, предприятие придерживается принципа сохранения конкурентоспособности морских портов России и каждого порта в отдельности, в том числе и по показателям соотношения портовых сборов на 1 тонну грузооборота морских портов. Портовые сборы на сегодняшний день составляют 80 % доходов предприятия, примерно 20 % приходится на доходы от сдачи имущества в аренду и доходы от прочих видов деятельности. Дохо-



Проект 21900 ледокол «Санкт-Петербург»

ды от предоставления имущества в аренду увеличились с 315 млн руб. в 2005 году до 1,6 млрд руб. в 2012 году, то есть более чем в 5 раз.

Увеличение доходов в основном произошло за счет прекращения договоров аренды, заключенных морскими администрациями портов, в оперативном управлении которых находились гидротехнические сооружения до создания ФГУП «Росморпорт». Значительная часть данных договоров не соответствовала требованиям действующего законодательства, что приводило к необходимости истребования имущества из фактического пользования и передачи его в аренду по рыночным ставкам арендной платы, определенным независимыми оценщиками, либо приведения договоров в соответствие с требованиями действующего законодательства.

Практически с каждым стивидором проводилась индивидуальная работа по оценке

переданных в аренду причалов, установлению соответствующей арендной платы и оформлению договоров аренды в новой редакции, рекомендованной Минтрансом России.

В настоящее время ФГУП «Росморпорт» является арендодателем по более чем 150 договорам аренды, в соответствии с которыми в аренду передано около 800 объектов недвижимого имущества.

За 10 лет надежной работы ФГУП «Росморпорт» укрепило позиции системообразующего предприятия в сфере обеспечения безопасности мореплавания и развития объектов прибрежно-портовой инфраструктуры, служебно-вспомогательного флота. В этом общая заслуга руководства и работников ФГУП «Росморпорт», ветеранов отрасли и профессиональных династий, которых на предприятии немало.

За плечами ФГУП «Росморпорт» – долгий путь, пройденный с честью и достоинством. Впереди – большие задачи по комплексному развитию портовой инфраструктуры России и интеграции морских портов в транспортные узлы, по развитию транспортной отрасли, а значит и экономики страны в целом. **МП**

Пресс-служба ФГУП «Росморпорт»



Проект 21900 ледокол «Москва»

Освящение Северного морского пути

В августе 2012 года Патриарх Московский и всея Руси Кирилл утвердил проект «Русская Арктика», представленный архиереем самой северной епархии России – епископом Нарьян-Марским и Мезенским Иаковом, и придал проекту Патриарший статус. Началом проекта стало освящение самого северного храма Земли – церкви Святителя Николая Чудотворца 15-16 августа 2013 г. на о. Александры (архипелаг Земля Франца-Иосифа, погранзастава «Нагурское»). В сентябре 2012 года во время российской высокоширотной экспедиции, целью которой было открытие дрейфующей станции «Северный Полюс-40», самый северный епископ России освятил Северный полюс Земли и Северный Ледовитый океан. А в августе–сентябре нынешнего года свершилось освящение Северного морского пути.

Сентябрь – наиболее благодатное время по ледовой обстановке для плавания в высоких широтах: старый лед истончен летним теплом, а образование нового еще не началось, прибрежные акватории в основном свободны от ледового покрова. Маршрут перехода: Санкт-Петербург – Мурманск – Петропавловск-Камчатский – Сахалин.

Арктика всегда непредсказуема. Ветры, льды, туманы акваторий за полярным кругом делают российские арктические моря особой зоной ответственности Гидромета, Росатомфлота и ААНИИ (Арктический и антарктический научно-исследовательский институт). В Арктике простых и лёгких странствий в какое угодно «благоприятное» время года не бывает по определению. Тем более не может быть простой архиважная задача: освятить такой нужный для России Северный морской путь, которому суждено стать главной геополитиче-



ской (отною не только транспортной) артерией III тысячелетия.

Освящение Северного морского пути стало, действительно, трудным делом. Конечно, несколько страниц не могут вместить рассказ о перипетиях двух недель странствования в «тяготах и лишениях» службы Господу Богу и Отечеству по арктическим морям Русской Арктики: Баренцеву, Карскому, Лаптевых, Восточно-Сибирскому и, наконец, Чукотскому. Но, хотя бы вкратце, об этом нужно рассказать, – и где, если не на страницах журнала «Морская политика России»?

20 августа 2013 года патрульное судно ПС-825 Пограничной службы ФСБ РФ вышло из Мурманска. Как и положено по флотским традициям, дождь, благословенный знак Небес, означил день убытия в дальний поход. К полудню серые тучи

над городом истончились, а позже, ко времени отхода от пирса, разошлись, открыв Мурманск и Кольский залив солнцу. В 12 часов при полном парадном построении экипажа из штаба перехода я, смиренный епископ Иаков, освятил 4-метровый крест из крепкой лиственницы, вырезанный архангельскими мастерами по образцу древних поморских православных крестов, которые ставили русские первопроходцы, открывая для Великой России новые земли и острова. Молитва преображает, – и это видно по выражению лиц людей, которым Бог даровал жребий содействовать освящению Северного морского пути. Молитва действительно преображает... Молебен совершен, крест освя-

щен. Этот крест будут овеивать суровые жгучие ветры холодной Арктики; все русские заполярные моря окропят его брызгами своих волн; проходя вдоль берегов российского Севера, он освятит нашу, русскую, Арктику.

У меня уже был опыт прохождения Северным морским путем, но только в исключительно благоприятном по ледовой обстановке 2010 году. Поэтому, отправляясь в путь, я не мог и предположить, насколько трудным станет поход и освящение важнейшей геополитической артерии мира III тысячелетия. Воистину, судьбоносные деяния не могут – да и не должны – быть

легкими. Впрочем, сначала до о. Вайгач погода благоприятствовала. В бухте Долгой легендарного Вайгача ПС-825 бросило якорь, ожидая подхода сторожевого корабля, чтобы дозаправиться топливом: следующая швартовка – только в Петропавловске-Камчатском. Туманы Вайгача словно занавесом покрывали берега острова, но, когда нижняя кромка белесого полога приподымалась, можно было довольно хорошо разглядеть выразительные в своей суровой красоте скальные обрывы, пологие бока серо-зелено-желтых сопков древнего Вайгача.

Ожидание и бункеровка в бухте Долгой – первая остановка для совершавших переход. Наконец 30 тонн дизельного топлива принято на борт, и туманный Вайгач остается за кормой. Курс 40° (на северо-восток), скорость – 17 узлов. В районе острова Свердруп судно изменило курс и направилось на север, а затем легло в дрейф: корабль заступил на службу по охране границы уже в акватории Карского моря из-за появления «гринписовского» ледокола Arctic Sunrise в районе мыса Желания. Еще двое суток томительного ожидания. Конечно, мы исполнили свой долг. И наверное, это хорошо, что ПС-825 с крестом и походной церковью на борту преградило путь нарушителю мира в российской Арктике. По крайней мере, когда совершавшее крестный поход судно прикрывало восточный сектор Карского моря,

Arctic Sunrise не дерзнул идти к «Приразломной».

Самым трудным этапом стала ледовая 200-мильная проводка на подступах к проливу Вилькицкого. Арктика – это испытание, и ветер, настоящий хозяин Арктики, пригнал из высоких широт, с северо-востока, стада пакового льда. Те несколько дней, которые сложились из стоянки у берегов Вайгача и боевого дежурства на страже морских границ России в Карском море, изменили ледовую обстановку, да так решительно, что даже мощнейший «Ямал» – атомный флагман нашего ледокольного флота, взявший под проводку караван из пяти судов, – вдруг стал совершать на подходе к границе ледовых полей странные смены курса. Из уст капитана ледокола прозвучало: «Ситуация столь серьезна, что определяются пути безопасной проводки каравана». Леды оказались действительно опасными. Достаточно сказать, что средняя скорость движения во льдах снизилась лишь до 2 миль/ч. Еще двое суток крайнего напряжения сил. Капитан, первый помощник капитана и начальник штаба перехода – на мостике. Каждые несколько секунд помощник капитана произносит цифры: называет по приборам скорость впереди идущего судна и нашу скорость, вахтенный рулевой повторяет данные. ПС-825 замыкает караван, так как судно имеет ледовый класс. Периодически караван застревает, и тогда «Ямал» идет на выручку: «обкалы-

вает» суда, увязшие в паковых льдах, вытаскивает рыболовецкий сейнер, отводит на 2–3 мили вперед и возвращается за остальными. Продвигаемся вперед очень медленно; постоянные смены курса и скорости.

Слава Богу, что ледовое испытание Арктики длилось чуть больше двух суток. Подул ветер и развел льды, освободив коридор чистой воды, по обе стороны которого – белые полосы и со стороны моря и вдоль берегов Таймыра. Море Лаптевых пройдено со скоростью уже 10 узлов под защитой «Ямала» в кильватерной колонне. Восточно-Сибирское море – зона действия ледокола «Таймыр»: он нас слышит и «видит» и даже дает рекомендованный курс, зная реальную, а не по сводкам, ситуацию в этом секторе моря. Попытки ПС-825 пойти напрямую из пролива Санникова к острову Врангеля убедили: пока не поздно, нужно ложиться на рекомендованный курс, потому что ледовые перемишки стали встречаться всё чаще, они все плотнее; коридор чистой воды всё уже. Спасибо «Таймыру» – благодаря его указаниям опасности удалось избежать.

Но Арктика непредсказуема. На подходе к острову Врангеля усилилось волнение. Капитан, как и все мы, надеялся, что под защитой острова благополучно выйдем в Чукотское море, которое по всем данным сейчас свободно ото льда. Хотелось верить, что циклон, идущий за нами



Атомный ледокол «Ямал»

по пятам, не угонится за ПС-825 и мы «проскочим». Но, увы, все пошло совсем по другому сценарию. За островом Врангеля нас настиг циклон. Ветер до 28 м/с, шторм 7 баллов. Настоящее испытание на живучесть – судна, механизмов и людей. Дабы не рисковать, ПС-825 идет галсами, не подставляя борт под удары уже не волн, а накатывающихся холмов, сопков и гор, пенящихся бурунами холодного и сейчас яростного Чукотского моря. Ночью – дикая качка, прожектор выхватывает пенные гребни на черных валах и стены воды по обе стороны. Полное ощущение, будто наш стойкий, но теперь такой маленький, пограничный кораблик несется с бешеной скоростью по водному

каньону в кромешном мраке. Максимальный зафиксированный крен – 46°: моряку это скажет все... Двое суток капитан и командир перехода не уходил с мостика, двое суток с мостика не уходил и я... «Кто в море не штормовал, тот Богу не молился» – что ж, все верно, так оно и есть.

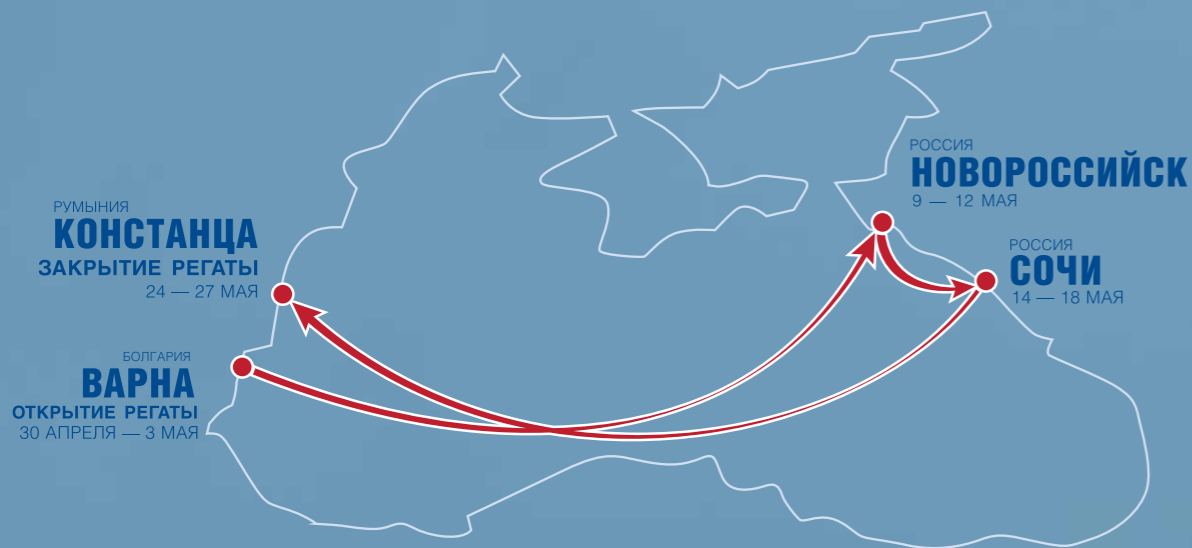
Плотные, низкие, тяжелые облака, покрывавшие скальную твердь мыса Дежнева, висели на Беринговом проливе, в который, наконец, вошел ПС-825, преодолев продолжающее бушевать Чукотское море. В водах Тихого океана уже не шторм, а океанская зыбь. Самый трудный этап дальнего похода завершен – Северный морской путь освящен! Это значит, арктическая стезя вдоль берегов Евразии – Русская Арктика

– обрела иной смысл, став чем-то больше, нежели просто транспортной артерией, соединяющей Запад и Восток. Теперь о ней можно сказать пророческим словом Исайи: «И будет там большая дорога, и путь по ней назовется путем святым!» (Ис. 35,8).

Освящение Северного морского пути есть продолжение великого дела русских первопроходцев, мореплавателей, исследователей Севера; есть сильное свидетельство возрождения Русского Севера, возрождение Отечества, живущего по заветам Святой Руси. МП

*Преподобный Иаков,
Епископ Нарьян-Марский и Мезенский*





Морская политика РОССИИ

ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ
 СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК ЖУРНАЛА



ЧЕРНОМОРСКАЯ РЕГАТА БОЛЬШИХ ПАРУСНИКОВ 2014





Владимир Путин также пожелал всем успешного окончания регаты и финиша в Констанце, а затем обратился к иностранным участникам регаты и напомнил, что они всегда желанные гости в России.

Мэр Сочи Анатолий Пахомов также приветствовал собравшихся и подчеркнул, что регата больших парусников продолжает спортивные традиции, заложенные Олимпиадой. Он пожелал всем капитанам и командам успешного продолжения гонки.

После церемонии награждения Владимир Путин поднялся на борт парусника «Мир», где встретился с курсантами Государственной морской академии им. адмирала С.О. Макарова.



Призы из рук Президента РФ

Победителей первой гонки наградили 15 мая в Сочи. Призы вручил Президент РФ Владимир Путин.



В Сочи во время торжественной церемонии награждения организаторы подвели первые итоги «СКФ Черноморская регата больших парусников». Призы вручал Президент Российской Федерации Владимир Путин. Он поприветствовал участников регаты и вручил награды российскому паруснику «Акела», который первым пересек финишную линию в гонке Варна – Новороссийск, и паруснику «Надежда» за самый дальний переход к месту проведения регаты – они приписан к порту Владивосток.

– Я счастлив приветствовать всех, кто посвящает свою жизнь морю. Особенно приятно, что такое событие, как регата, проходит в канун открытия курортного сезона. Сегодня в Сочи настоящий праздник – мы отмечаем лучших моряков, – сказал, обращаясь к участникам регаты, Президент.



Научно-экспертный совет Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации: 10 лет работы



В 2014 году исполняется 10 лет со дня образования Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (НЭС МК).

Положение о НЭС МК было утверждено Председателем Правительства Российской Федерации, председателем Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации М.Е. Фрадковым 18 ноября 2004 г. Первое заседание состоялось 2 декабря 2004 г.

НЭС МК был образован в целях консультационного, научного и экспертного обеспечения деятельности Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации и должен был способствовать повышению эффективности морской деятельности России, выработке Морской коллегией объективных решений в целях реализации национальных интересов России в Мировом океане и обеспечения военной безопасности России с океанских и морских направлений.

Известно, что инициатором создания первой Морской коллегии был Петр I. По замыслу Петра I, коллегии должны были заменить неповоротливую систему приказов: «В коллегии предложенную нужду разбирают умы многие, и что один не постигнет, то постигнет другой, а чего не увидит сей, то оный увидит». НЭС МК был призван усилить и приумножить эту функцию.

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

Первым председателем НЭС МК являлся академик РАН А.Г. Гранберг.

Академик Александр Григорьевич Гранберг, председатель Совета по изучению производительных сил, являлся выдающимся российским ученым, членом Президиума РАН, действительным членом ряда иностранных академий, лауреатом государственных премий, престижных международных и российских наград за научные достижения в области экономики.

Огромную роль в эффективной работе НЭС МК играл его заместитель проф. Г.К. 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 внедрявший взгляды на масштабное научно-обоснованное развитие морской деятельности, восстановление утраченных страной позиций в Мировом океане, укрепление морского потенциала России, ее оборонной и экономической безопасности.

К сожалению, оба этих выдающихся ученых ушли из жизни.

В 2011 году НЭС МК возглавил академик РАН Н.П. Лаверов.

Академик Н.П. Лаверов привнес целый ряд новых идей в работу НЭС МК. В частности, он предложил усилить роль экспертной составляющей в работе НЭС МК, то есть чтобы все крупные проекты в области морской деятельности проходили обязатель-

ную экспертизу в рамках совета независимо от того, кто был инициатором этого проекта: государственные структуры или частные компании.

Заместителем председателя НЭС МК в это время являлся доктор в.н. Валентин Петрович Синецкий, заслуженный деятель науки Российской Федерации, автор более 80 научных трудов, в том числе «Концептуальная модель морской доктрины Российской Федерации» (2001).

Доктор в.н. 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. «Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года» по своему построению принципиально отличается от других концептуальных документов, принимаемых правительством. В ней не только отмечены основные проблемы и риски развития морской деятельности (в их числе – недостаточное участие морских судов под российским флагом в обслуживании российской грузовой базы, а также слабое участие российского торгового флота в мировых перевозках, отставание развития транспортной инфраструктуры от темпов включения в хозяй-

ственный оборот запасов углеводородов континентального шельфа России и т.д.), но и определены основные цели и задачи для их решения, а также показатели, по которым будет оцениваться работа. При этом прогнозные значения целевых показателей развития морской деятельности Российской Федерации на ближнюю и среднюю перспективу определены в количественном выражении, определены ответственные исполнители по каждому из целевых показателей.

Большой вклад был внесен доктором в.н. В.П. Синецким в разработку Морской доктрины Российской Федерации до 2030 года, им определены основополагающие принципы, легшие в основу построения проекта федерального закона о государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации.

Рассмотрение проектов этих документов внесено в повестку дня заседания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 9 декабря 2014 г.

Нельзя не отметить огромный вклад в работу НЭС МК заведующего сектором СОПС Минэкономразвития России и РАН, в настоящее время директора Центра научного сопровождения деятельности Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации Михаила Борисовича Котенёва, являющегося все эти десять лет ответственным секретарем НЭС МК. Именно его усилиями работа Научно-экспертного совета проходила организованно и планомерно, принимались ответственные рекомендации и решения при рассмотрении важнейших вопросов развития морской деятельности России.

За десять лет НЭС МК провел 32 заседания, на которых были обсуждены основные вопросы морской деятельности. В результате были выработаны конкретные предложения и решения по приоритетам в развитии морской деятельности Российской Федерации, осуществлялось выявление перспективных научных и практических направлений деятельности, принималось конструктивное участие в подготовке нормативных документов, регламентирующих осуществление морской деятельности Российской Федерации.

В ходе работы НЭС МК широко привлекал к решению вопросов, возникающих

в процессе работы совета, организации, участвующие в морской деятельности в пределах их компетенции, представителей заинтересованных федеральных органов исполнительной власти. По результатам работы совет представлял в секретариат Морской коллегии доклады или отчеты по всем вопросам, входящим в компетенцию НЭС МК.

Для углубленной проработки поставленных перед НЭС МК вопросов в рамках работы совета создавались временные рабочие группы из ученых и специалистов именно по данному вопросу.

Пленарные заседания НЭС МК предвещают 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 и ФЦП «Мировой океан».

В ходе работы совета дополнительно была создана секция по государственно-частному партнерству.

На заседании в ноябре 2014 года члены НЭС МК признали целесообразным дополнительно образовать секции по яхтенному туризму (в том числе по рекомендации президиума Морской коллегии) и секции «Подготовка кадров в сфере морской деятельности».

Подавляющее большинство рекомендаций НЭС МК находило отражение в решениях Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. Вместе с тем, по мнению автора, оказываются реализованными далеко не все решения Морской коллегии.

Стоит вспомнить при этом, что при Петре I при каждой коллегии состоял прокурор, обязанностью которого было «наблюдать за правильным и безволочитым» решением дел в коллегии и исполнением указов как коллегией, так и подчиненными ей структурами.

Какие проблемные вопросы видятся

в организации дальнейшей эффективной работы НЭС МК?

Во-первых, в августе 2013 года был образован президиум Морской коллегии. Соответственно, на НЭС МК – экспертная проработка вопросов, выносимых на рассмотрение президиума Морской коллегии (п. 11 Положения о Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации в редакции, утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 21 августа 2013 г. № 723). Вместе с тем эффективного взаимодействия НЭС МК с президиумом Морской коллегии до сих пор не организовано.

Во-вторых. Среди основных направлений деятельности совета значится «экспертная оценка отдельных, имеющих сложный комплексный научно-технический характер концепций, программ, социально-экономических, научно-технических и инвестиционных проектов в адрес совета не направляются. Было бы крайне целесообразным, чтобы Морская коллегия обязала федеральные органы исполнительной власти, государственные корпорации, корпорации с государственным участием представлять для экспертной оценки в НЭС МК проекты таких документов в области морской деятельности.

В целом, десятилетний опыт работ НЭС МК показал его необходимость и эффективность в формировании национальной морской политики, в обеспечении развития всех видов морской деятельности, сохранении и совершенствовании морского потенциала Российской Федерации.

Я уверен, что активная работа совета, направленная на решение комплексных проблем, возникающих в ходе осуществления Российской Федерацией морской деятельности, послужит вкладом в развитие морского потенциала России, одного из главных составляющих развития страны в целом. **МП**

*Д.т.н. Л.М. КЛЯЧКО,
председатель Научно-экспертного совета
Морской коллегии при Правительстве
Российской Федерации*





«Сии грозные бури обратятся к славе России!»



15 октября торжественно отметили память адмирала Федора Ушакова.

Православная Церковь чтит память святого праведного воина Федора Ушакова 15 октября. В этот день в 1817 году непобедимый адмирал скончался и предстал у Престола Божия, получив от Господа новое служение – ходатайствовать о нуждах и печалях православных христиан, молитвенно покрывать и поддерживать Русское воинство и Военно-морской флот России в битвах за Веру и Отечество. «Благодаря Богу, как неизменно любил говорить праведник, адмирал Ушаков не только не потерпел ни одного поражения в баталиях с превосходящими силами неприятеля, но не потерял ни одного корабля, ни один из его служителей в плен вражеский взят не был», – говорится в Деянии о канонизации св. Феодора.

Память Праведного адмирала Федора Ушакова особенно чтится в московском районе Южное Бутово, где в его честь названы улица, бульвар, станция метро и будет построен храм. День памяти Праведни-



ка стал праздником района, где уже двенадцатый раз проводятся различные мероприятия в рамках памятных торжеств, в том числе с участием Православной Церкви. Но кроме дани памяти и уважения, воздаваемых военным заслугам непобедимого воина, важно почитать Святого адмирала как покровителя и заступника перед Богом за православных людей. На молебне у памятника Святому адмиралу по доброй традиции молились воспитанники школьных патриотических военных и военно-морских клубов, а в клуб «Ушаковец» были приняты новые ребята, которые принесли присягу. Присутствовали также маститые воины, представители ветеранских организаций. Русские воины, особенно моряки, – желанные гости храма, о них ежедневно в храме возносится усердная молитва. Украшением праздника стало присутствие на нем представителей казачества ЮЗАО.

Перед собравшимися выступил автор новой замечательной книги «Адмирал Федор Ушаков: Святой праведный воин» Владимир Овчинников. Книга была издана Морской коллегией при Правительстве России. [МП](#)

По материалам опубликованным на сайте Храма святого праведного воина Федора Ушакова в Южном Бутове.



СОГЛАСНО УКАЗУ ПЕТРА ПЕРВОГО...

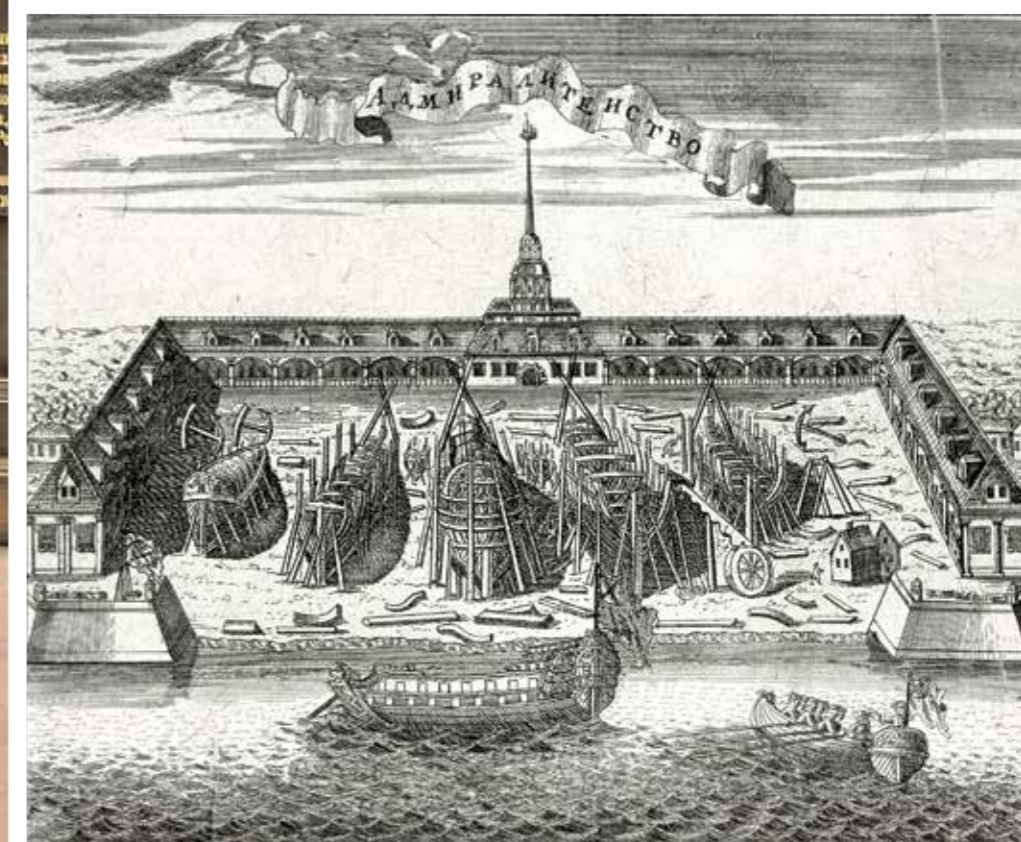
История создания Морской Коллегии

Высшими органами управления военно-морской деятельностью в России в XVIII – начале XX в.в. являлись Адмиралтейств-коллегия и ее преемник Адмиралтейств-совет.

Адмиралтейств-коллегия была учреждена в ходе реформирования центральных органов управления России указом Петра I от 11 (22) декабря 1717 г. Согласно указу, Адмиралтейств-коллегия являлась главным органом управления военным флотом России. Она входила в состав Двенадцати коллегий, осуществлявших руководство всей административно-хозяйственной жизнью в стране.

В Адмиралтейств-коллегию были переданы функции нескольких существовавших до этого флотских организаций: Воинского морского приказа, Московской адмиралтейской канцелярии (ранее – Адмиралтейский приказ, занималась хозяйственными и финансовыми вопросами), Воинской морского флота канцелярии (занималась кадровыми вопросами), Морского комиссариата (ведаль доходами адмиралтейства, раздачей жалованья и провианта флотским чинам, отпуском средств на нужды кораблестроения и закупкой корабельных припасов, производил суд над морскими чинами). Также в Адмиралтейств-коллегию передали функции нескольких контор и канцелярий: Экипажеской, Провиантской, Мундирной, Обер-сарваерской (ведала вопросами кораблестроения), Лесных дел, Счетных дел.

Адмиралтейств-коллегия являлась высшим органом военно-морского управления в России, ведавшим строительством кораблей и их вооружением, комплектованием флота личным составом и его снабжением, сооружением портов, верфей, подготовкой морских офицеров и других специалистов, разработкой военно-морских уставов и других законоположений в области военно-морского дела.





Л.-Л. Каравак «Петр I», 1716 г.
Указом царя Петра I от 11 (22) декабря 1717 г. была создана Адмиралтейств-коллегия – главный орган управления военным флотом России. Она размещалась в Адмиралтействе в Санкт-Петербурге.



Ф. П. Садовников «Генерал-адмирал граф Ф. М. Апраксин», 1868 г.
Выдающийся деятель Российского флота, флотоводец. Первый президент Адмиралтейств-коллегии (1717 год).



Неизвестный художник «Адмирал граф Н. Ф. Головин», XVIII в.
Видный деятель Российского флота. В 1733 г. был назначен президентом Адмиралтейств-коллегии.



Неизвестный художник «Генерал-адмирал князь М. М. Голицын», середина XIX в.
Видный деятель Российского флота. С 1717 г. – участник Северной войны, с 1749 г. – главный начальник флота. В 1750 г. был назначен президентом Адмиралтейств-коллегии.

Адмиралтейств-коллегия подчинялась Сенату, руководил ее работой президент. Первым президентом Адмиралтейств-коллегии 15 (26) декабря 1717 г. был назначен генерал-адмирал граф Ф. М. Апраксин. В состав присутствия (общего собрания) коллегии входило от пяти до семи флагманов.

Основным рабочим органом Адмиралтейств-коллегии была канцелярия. С 1723 г. все структурные подразделения коллегии стали носить названия контор. В состав коллегии входили следующие конторы:

- адмиралтейская (ведала верфями, складами, оснащением и снабжением военных судов);
- цейхмстерская (артиллерийская);
- генерал-кригскомисариатская, или комиссариатская (отвечала за обеспечение личного состава флота, ведение списков личного состава, руководство морскими госпиталями);
- подрядная (отвечала за проведение торгов, организацию закупок);
- провиантская (отвечала за прием,

хранение и выдачу продовольствия);

- казначейская (ведала приемом и расходованием денежных средств);
- цалмейстерская (ведала выдачей жалованья личному составу);
- контролерская (осуществляла контроль за приходом и расходованием материальных и денежных средств);
- мундирная (ведала изготовлением и выдачей обмундирования);
- обер-сарваерская (отвечала за расходование лесных припасов и постройку военных судов);
- вальдмейстерская (ведала заповедными лесами);
- Московская адмиралтейская контора.

К решению задач боевого управления флотом Адмиралтейств-коллегия не привлекалась, хотя время от времени ее члены принимали участие в составлении планов военных кампаний и выработке общих указаний командующим эскадрами.

В 1802 г. Адмиралтейств-коллегия вошла в состав образованного в том же

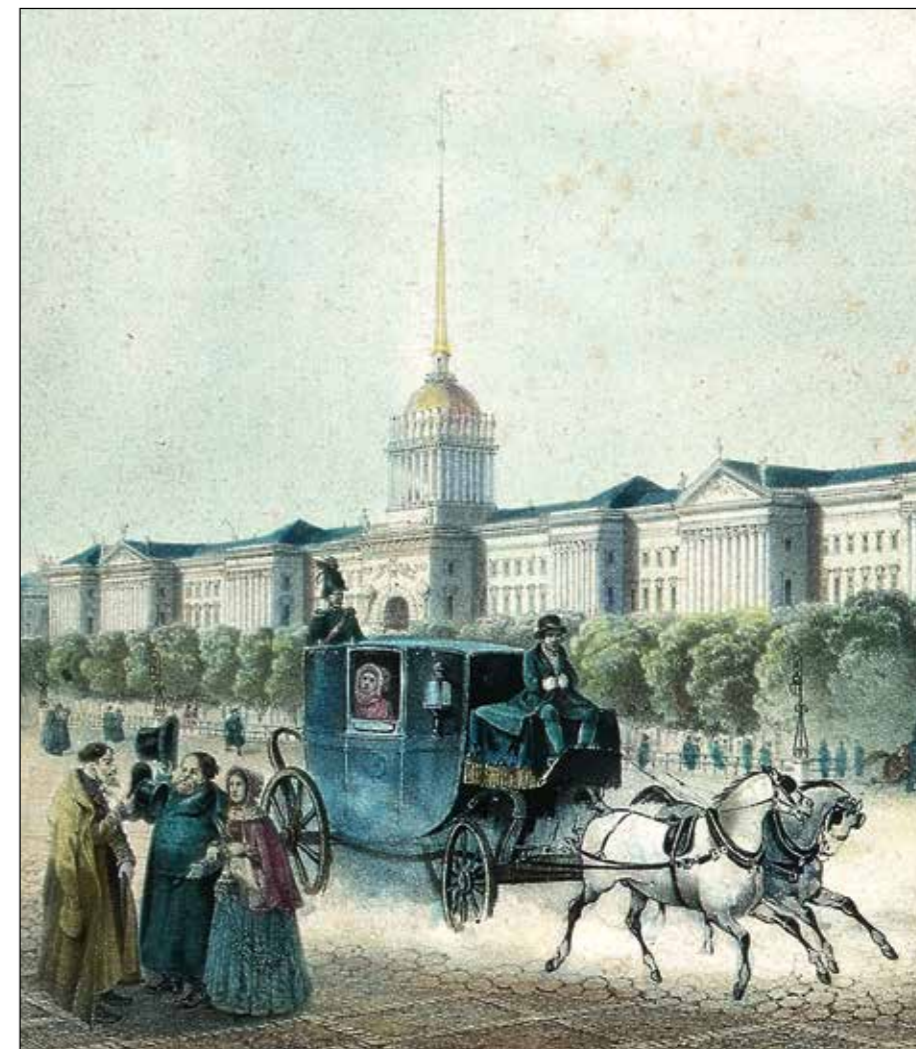


С. В. Пен «Император Павел I», 1998 г.
В 1762 году, в восьмилетнем возрасте, Великий князь Павел Петрович был назначен своей матерью императрицей Екатериной II генерал-адмиралом Российского флота и президентом Адмиралтейств-коллегии. После восшествия на престол проводил твердую морскую политику России.

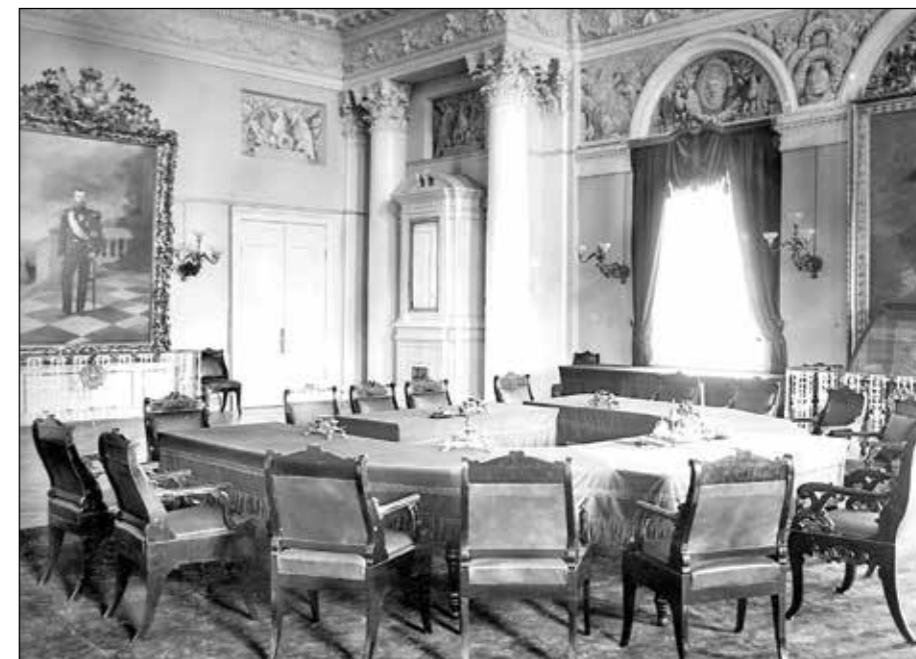


А. К. Фомин «Адмирал И. Л. Голицын-Кутузов», 1824 г.
Видный военно-морской деятель России, с 1798 года – президент Адмиралтейств-коллегии.

году Министерства морских сил в качестве совещательного органа. В 1827 г., в царствование Николая I, Адмиралтейств-коллегия была преобразована в Адмиралтейств-совет.



Неизвестный художник «Вид на Главное Адмиралтейство», первая половина XIX в.
Деятельность Адмиралтейств-совета, работавшего в здании Главного Адмиралтейства, способствовала созданию к середине XIX века одного из самых сильных в мире парусных флотов



Зал заседаний Адмиралтейств-совета, 1904 г.
С состав Адмиралтейств-совета с 1906 г. входили председатель – морской министр – и пять членов, видных деятелей Российского флота



Неизвестный художник «Император Николай I». В 1827 году, в царствование Николая I, Адмиралтейств-коллегия была преобразована в Адмиралтейств-совет, который являлся высшим совещательным органом при управляющем Морским министерством (морском министре) и просуществовал до конца 1917 года.

Адмиралтейств-совет являлся высшим совещательным органом при управляющем Морским министерством (морском министре) Российской империи. В 1836 г. Адмиралтейств-совет получил статус высшего хозяйственного учреждения Морского министерства. С 1860 г. функции Адмиралтейств-совета были расширены. На него возлагалось обсуждение законопроектов и проектов административных распоряжений морского ведомства, инспектирование флотов, портов и морских учреждений. Адмиралтейств-совет состоял из председателя – сначала начальника Главного морского штаба, затем главного начальника флота и морского ведомства (генерал-адмирала), а с 1906 г. морского министра и пяти членов. С 1907 г. Адмиралтейств-совет ведал кораблестроением, разработкой проектов дальних плаваний кораблей и судов, комплектованием и подготовкой кадров для флота, рассмотрением учебных планов военно-морских учебных заведений, ведал также вопросами финансирования флота, подчинялся верховной морской власти. Упразднен декре-

том Советской власти от 23 ноября (6 декабря) 1917 г.

Преемницей Адмиралтейств-коллегии и Адмиралтейств-совета можно считать Морскую коллегию при Правительстве Российской Федерации, образованную постановлением Правительства Российской Федерации от 1 сентября 2001 г., № 662. Эти же постановлением были утверждены Положение о Морской коллегии и ее состав. Изменения состава Морской коллегии регулируются распоряжениями Правительства Российской Федерации.

Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации – это постоянно действующий координационный орган, обеспечивающий согласованные действия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в интересах реализации морской политики России. Отличие Морской коллегии от ее предшественников заключается в том, что в ее компетенции находятся вопросы как гражданского, так и военного использования морской инфраструктуры России. [МП](#)



«Генерал-адмирал Великий князь Алексей Александрович», конец XIX в. С восшествием на престол императора Александра III, в 1882 году вступил в управление морским ведомством, с 1883 года – генерал-адмирал. Руководил Российским флотом и деятельностью Адмиралтейств-совета до июня 1905 года, смещен после Цусимского боя.



А. Ф. Першаков «Адмирал А. А. Бирилев», 1907 г. Один из видных деятелей Российского флота. С 1905 по 1907 год – морской министр, председатель Адмиралтейств-совета.



А. Ф. Першаков «Адмирал С. А. Воеводский», 1907 г. Видный деятель Российского флота. В 1897–1900 годах – член Адмиралтейств-совета, в 1907–1909 годах – морской министр, председатель Адмиралтейств-совета.



А. Ф. Першаков «Адмирал С. А. Воеводский», начало XX в. Видный деятель Российского флота. С 1908 по 1909 год – товарищ (заместитель) морского министра, с 1909 по 1911 год – морской министр, председатель Адмиралтейств-совета



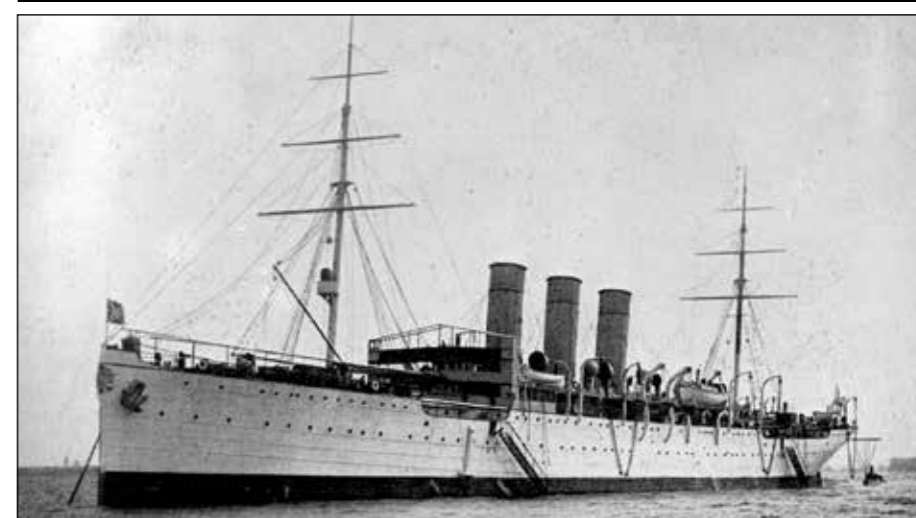
П. Н. Бажанов «Адмирал И. К. Григорович», 1911 г. Выдающийся деятель Российского флота. С 1909 по 1911 год – товарищ (заместитель) морского министра, с 1911 по 1917 год – морской министр, председатель Адмиралтейств-совета.



М. В. Петров-Маслаков «Спуск на воду линейного корабля «Андрей Первозванный» 1906 год», 2002 г. С 1907 года Адмиралтейств-совет, курируя программу возрождения Российского флота после Русско-японской войны, стал активно заниматься вопросами кораблестроения.



Здание Морского кадетского корпуса в Санкт-Петербурге, 1900-е гг. Морской кадетский корпус в начале XX века – единственное высшее военно-морское учебное заведение России, готовившее строевых офицеров для флота. В функции Адмиралтейств-совета входила подготовка кадров для флота, а также рассмотрение учебных планов военно-морских учебных заведений.



Учебное судно «Океан», начало XX в. В функции Адмиралтейств-совета входили разработка проектов дальних плаваний кораблей и судов Российского флота, комплектование и подготовка кадров флотских специалистов

Российскому флоту – достойные кадры

Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова

Мозаика жизни университета: учеба и досуг



Команда КВН Университета по время выступления



Встреча «макаровцев» с лауреатом Нобелевской премии академиком Жоресом Алфёровым



Учеба в университете – нелегкий, но необходимый и увлекательный труд



Курсанты 27 января 2016 года – участники торжественной церемонии на Пискаревском мемориальном кладбище, посвященной 72-й годовщине полного освобождения Ленинграда от вражеской блокады



Выпуск курсантов Института «Морская академия» Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова 27 февраля 2016 года: семь футом под килем!



На праздновании Дня защитника Отечества танцевальный ансамбль Университета



Патриарх Кирилл и ректор университета Сергей Олегович Барышников на паруснике «Мир»

В 2015 году учебно-парусное судно «Мир», на котором проходят практику курсанты, посетил Патриарх Московский и Всея Руси Кирилл





С 2015 ГОДА ВЫСТАВКИ «НЕВА»
ПРОВОДЯТСЯ ПО РАСПОРЯЖЕНИЮ
ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
№ 1910-Р ОТ 21 ОКТЯБРЯ 2013 ГОДА

ВЫСТАВКИ «НЕВА»
ОСНОВАНЫ В 1990 ГОДУ
ПО РЕШЕНИЮ МИНМОРФЛОТА
И МИНСУДПРОМА СОЮЗА ССР



Генеральный информаци-
онный партнёр выставки –
«Морское Информац-
ионное Агентство»

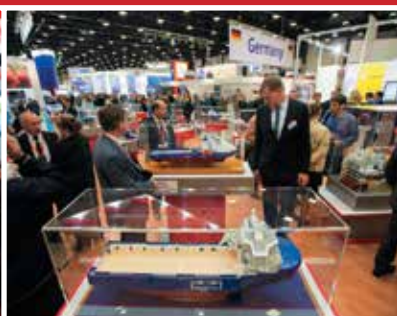
14-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРАЖДАНСКОМУ СУДОСТРОЕНИЮ, СУДОХОДСТВУ,
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТОВ И ОСВОЕНИЮ ОКЕАНА И ШЕЛЬФА

НЕВА 2017

РОССИЯ ■ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ■ 19 - 22 СЕНТЯБРЯ 2017



КОНГРЕССНО-ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР **ЭКСПОФОРУМ**
ПАВИЛЬОНЫ F, G ● ПЕТЕРБУРГСКОЕ ШОССЕ, 64/1



+7 812 321 2676, 321 2677 ● ttn@peterlink.ru

АО «Транстех Нева Эксбишнс»



www.transtec-neva.ru





Морская политика
РОССИИ
ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ

WWW.MARINE.GOV.RU