



Морская политика РОССИИ

ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№25, 2018



Мы по праву гордимся нашим Военно-Морским Флотом, нашими военно-морскими силами, их высочайшим уровнем боеготовности, стратегическими, тактическими и оперативными возможностями, силой и красотой нашего родного флота.

В.Путин

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



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. Только ежедневный труд команды даёт реальный результат, и в этом заслуга Кирилла Скоробогатова, Михаила Котенёва, Александра Камшукова, Алины Захаровой, Сергея Грехнёва и тех, кого мы по праву называем нашими единомышленниками и соратниками. Особое уважение вызывает творчество и оперативность дизайн-редактора Андрея Пашенко.

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./факс: +7 (499) 254-67-20,
<http://marine.gov.ru>, info@morinform.com





Уважаемые коллеги, представители предприятий морской индустрии России!

Во исполнение решения Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (протокол от 24 апреля 2018 года, г. Ялта), создана Ассоциация предприятий морской индустрии «Морколлегия информ» и зарегистрирована в Минюсте России 05 июля 2018 года (свидетельство о государственной регистрации некоммерческой организации №1187700011751, ИНН 7714063591).

Целью Ассоциации является представление и защита общих интересов членов Ассоциации в сфере морской деятельности и судостроения. Основными направлениями деятельности является информирование членов Морской коллегии, Ассоциации и представителей морского сообщества о новых достижениях и задачах в следующих областях:

- представление интересов членов Ассоциации в Федеральных органах исполнительной власти и законодательных органах;
- организация единой информационной политики Морской коллегии;
- уточнения действующих и принятия новых нормативных документов в области морской деятельности;
- выполнения государственных и целевых программ в области морской деятельности, строительства, модернизации и ремонта кораблей и судов, создания морской техники;
- развития научно-технического и судостроительного комплекса для обеспечения морской деятельности;
- обеспечения безопасности мореплавания и судоходства, развития систем их навигационно-гидрографического и поисково-спасательного обеспечения;
- освещение средствами массовой информации вопросов морской деятельности, достижений предприятий-членов Ассоциации;
- деятельность в сфере информационных технологий и создание цифровой экосистемы по промышленному и технологическому сотрудничеству в индустрии.

Главными информационными площадками Ассоциации являются:

- правительственный портал Морской коллегии marine.gov.ru;
- официальный печатный орган «Морская политика России»;
- периодические издания «Библиотеки Морской коллегии».

В 2018 году при участии Ассоциации обеспечена работа портала коллегии и редакции журнала, ведется работа над изданием очередного тома Библиотеки Морской коллегии «ВМФ России», издан фотоальбом «Главный военно-морской парад», организована выставка морской техники и научное сопровождение на международном форуме «От винта!» в городе Краснодаре в сентябре этого года. Совместно с КБ «РОСФЛОТСЕРВИС» проводится конкурс на оригинальную разработку отечественного плота «Российскому флоту – российский плот». Представители и эксперты ассоциации приняли участие в более чем двадцати научно-практических конференциях, совещаниях, направленных на развитие морской индустрии страны.

Особое внимание уделяется участию и организации профильных выставок, созданию и производству тематических фильмов, а также продвижению на федеральном уровне важных морских профильных проектов и целевых программ с участием членов Ассоциации.

Ассоциация является некоммерческой организацией, и ее членами могут быть как государственные, так и другие юридические и физические лица, признающие положения устава и разделяющие цели деятельности Ассоциации.

Дорогие коллеги и единомышленники! Приглашаем вас в Ассоциацию принять активное участие в работе, направленной на развитие морской индустрии России, технологий и производственных мощностей ваших предприятий.

**Президент Ассоциации предприятий
морской индустрии «Морколлегия информ»
адмирал В.П. Комоедов**

**«Морская политика России.
Люди. События. Факты»**
Официальный печатный орган
Морской коллегии при Правительстве РФ
№ 25 октябрь 2018

Издает Ассоциация предприятий морской индустрии «Морколлегия информ», Морское Информационное Агентство

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

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

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

Главный редактор
АНДРЕЙ КАМШУКОВ
Заместитель главного редактора
ИРИНА ЛЕЩЕНКО
Шеф-редактор
КИРИЛЛ СКОРОБОГАТОВ
Дизайн-директор
АНДРЕЙ ПАЩЕНКО
Литературный редактор
АЛЕКСАНДР КАМШУКОВ

Материалы и иллюстрации:
Виктор Флусов, Александр Камшук, Юрий Масляев, Александр Алякринский, Александр Кильмет, Ирина Лещенко, Кирилл Скоробогатов, Алексей Буданов, Андрей Гавриленко, Алла Шемякина, Татьяна Танакова, Юрий Горин, Алина Захарова, Татьяна Ганьжина, Сергей Грехнев, София Болквадзе, Виктория Сердюкова, Анастасия Федотченко, Елена Аброськина, Юлия Калтайс, Юлия Болотская, Ирина Кот, Виталий Юров, Варвара Егина, Надежда Дзюбина и др.
kremlin.ru, marine.gov.ru, mintrans.ru, oaoosk.ru, oborona.gov.ru, wikipedia.org, seaport.ru, kchf.ru, shipbuilding.ru, morflot.ru, 1tv.ru, tass.ru, vestifinance.ru, redstar.ru, trud.ru

Благодарим за содействие в издании журнала:

Комоедова В.П., Довгучица С.И., Котенёва М.Б., Попова А.М., Козарезова С.П., Фомина А.С., Кабакова Б.А., Грызлова О.И., Лазукина В.С., Сивкову С.Г., Кот В.П., Мосягина И.Г., Соболевского А.А., Паршину Г.П., Буданова А.М., Старцева Г.В., Помылева И.В., Шабликова Н.В., Михайлову Л.Д., Солдатенко Б.Б., Шемякина В.Л.

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

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

Тираж 900 экземпляров
Цена договорная

Позиция редакции может не совпадать с мнением авторов.



стр. 4



стр. 10



стр. 6



стр. 28

СОДЕРЖАНИЕ:

- 4 В. Путин: Восточный экономический форум
- 6 Ю. Борисов: о Дальнем Востоке, Севморпути и «Звезде»
- 10 Главный военно-морской парад 2018
- 14 Балтийский флот: курс на обновление
- 16 Черноморский флот – 235 лет!
- 20 Будущее мирового рыболовства
- 24 Калининград – форпост на Балтике
- 28 Государственная премия – лауреат Сивкова С.Г.
- 31 Музей Мирового океана
- 32 Сохранить историческое судостроение
- 34 Калининградское училище ВМФ – 70 лет!
- 40 Подготовка кадров для ВМФ
- 44 СКФ Дальневосточная регата 2018
- 50 Глава 33 СРЗ - перспективы гражданских заказов
- 52 Ситуационные центры – инструмент управления
- 54 Завод «Риф» - экспорт катеров
- 56 Трехмерное моделирование
- 60 «РОСФЛОТСЕРВИС» – обеспечение ВМФ
- 62 «Туман» – противопожарная система
- 64 Верфь Алексино – место встречи людей и кораблей
- 66 Ассоциация «Морколлегия информ» – на выставке «От винта!»
- 70 Бриг «Меркурий» – история
- 74 Музей «Беспокойный» в Кронштадте
- Рабочие документы к совещанию Морской коллегии 12 октября 2018 года
- 78 Стратегия развития морской деятельности до 2030 года. Проект
- 82 Государственная программа по судостроению. Разделы
- 86 Минпромторг. О судостроении для шельфов. Презентация
- 96 Минобрнауки. Морские научные исследования. Презентация
- 102 Морская медицина. Концепция. Разделы.



Реализация потенциала и укрепление деловых связей на Дальнем Востоке

Выступление Президента России Владимира Путина на пленарном заседании Восточного экономического форума

Президент В. Путин:

«...Дальний Восток должен в полной мере реализовать свой логистический потенциал. Масштабная модернизация БАМа и Транссиба, развитие дальневосточных портов и Северного морского пути кардинально усилят транспортную связанность АТР и Европы. В ближайшие годы нам нужно на современном уровне обустроить пограничные переходы на Дальнем Востоке, сделать более удобной для граждан, бизнеса работу таможенных, контрольных, пограничных и других служб, работающих на границе.

Напомню, что в предстоящие шесть лет объём транзитных перевозок контейнеров по железной дороге должен увеличиться в четыре раза, а время в пути с Дальнего Востока до западной границы России – сократиться до семи дней. Грузопоток Северного морского пути должен вырасти до 80 миллионов тонн в год.

Подчеркну: всё это просчитанные, реализуемые планы, тем более что интерес, запросы бизнеса к такой инфраструктуре

очевидны. Так, по Северному морскому пути – самому короткому морскому маршруту между Дальним Востоком и Европой – буквально в эти дни проходит первое контейнерное судно ледового класса «Арктик 4».

Этот рейс, пролегающий от Владивостока до Санкт-Петербурга, с заходом предварительно в корейский Пусан и затем в германский Бремерхафен, без преувеличения, открывает новую страницу в истории торгового мореплавания, подтверждает безопасность, эффективность и востребованность российской Арктики, всего Северного морского пути как международного коридора.

Мы приглашаем заинтересованных партнёров к освоению этой перспективной транспортной артерии. И мы уже знаем, что такая заинтересованность, такой интерес у наших партнёров есть.

Россия, наш Дальний Восток, безусловно, открыты для укрепления деловых связей. Убеждены, взаимная выгода здесь очевидна.

И ещё: очевидно, что прибыль, выгода от

транзитных коридоров не должна проходить, что называется, «транзитом» мимо дальневосточных регионов, мимо интересов живущих здесь людей. Современная транспортная, экспортная инфраструктура должна стать каркасом для создания на Дальнем Востоке качественных рабочих мест, новых производств и предприятий, выпускающих продукцию с высокой добавленной стоимостью, в том числе, а может быть, и прежде всего экспортно ориентированной продукции.

Это чрезвычайно важно. Нам, конечно, важно создавать транспортные коридоры экспортно ориентированные, но ещё важнее развивать собственную экономику, собственное производство.

Основные пользователи дальневосточных транспортных коридоров, портов – как правило, крупные угольные, энергетические компании. Предлагаю подумать, как стимулировать этих российских экспортёров направлять часть своих доходов и в эффективные экономические и социальные проекты на Дальнем Востоке...»

Награждение победителей и призёров Дальневосточной регаты учебных парусников



Владимир Путин наградил команду победителей Дальневосточной регаты учебных парусников, которая состоялась в рамках Восточного экономического форума. Кубок за первое место среди больших учебных парусников получил из рук Президента капитан российской парусной яхты «Надежда».

В церемонии награждения приняли участие Премьер-министр Японии Синдзо Абэ,

Председатель КНР Си Цзиньпин, Президент Монголии Халтмагийн Баттулга, Премьер-министр Южной Кореи Ли Нак Ён. Лидеры вручили награды призёрам регаты в различных категориях.

Дальневосточная регата учебных парусников прошла в рамках программы проведения в России крупнейших международных парусных соревнований, разработанной

Министерством транспорта РФ, «Совкомфлотом», Всемирной ассоциацией учебных парусников и Ассоциацией учебных парусников на период с 2018 по 2022 год.

Предусмотрено проведение ежегодных международных соревнований учебных парусников на Дальнем Востоке (2018 и 2020 годы), на Чёрном море (2019 и 2022 годы) и в Санкт-Петербурге (2021 год).

Остров Русский – научная площадка для испытания безэкипажных судов и робототехники

Президент В. Путин:

«...Сегодня новые технологии подчас обгоняют устоявшиеся нормы правового регулирования, правила сертификации. Мы хотим снять эти барьеры. Создать для Дальнего Востока своего рода пространство будущего, пространство мечты и, если позволите сказать, творчества.

Поручаю Правительству проработать специальный статус острова Русский. Это

должна быть такая среда, где любой исследовательский коллектив, группы энтузиастов могли бы получить все условия для запуска стартапов, реализации своих идей, инновационных проектов. Могли тестировать передовые разработки, практическое, коммерческое применение которых ещё не описано в законодательстве, в том числе в области робототехники, беспилотного и морского транспорта, в медицине и биотехнологиях,

экологии.

Кроме того, в рамках нашей программы «цифровой экономики» предлагаем создать на острове Русский центр «цифрового развития» по таким направлениям, как разработка программного обеспечения, технологии хранения и передачи так называемых больших данных, кибербезопасность...»

По материалам kremlin.ru





Юрий Борисов: о Дальнем Востоке, Севморпути и «Звезде»

В России подходят к завершению самые масштабные с 80-х годов военные маневры «Восток-2018». В Охотском море с палубы противолодочного корабля «Вице-адмирал Кулаков» взлетел вертолет Ка-27 ПЛ, чтобы отработать поиск подводных лодок с помощью гидроакустической станции. При необходимости он может нести не только сканирующую технику, но и противолодочные торпеды с системой самонаведения. Для участия в маневрах отряд кораблей Северного флота еще 8 августа вышел из основного пункта базирования на Кольском полуострове и преодолел по Северному морскому пути более 5 тысяч морских миль. Мы встретились с Юрием Борисовым – новым вице-премьером федерального правительства, председателем Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, который отвечает не только за такие боевые корабли, но и, в частности, за гражданское судостроение.

- Юрий Иванович, остров Русский, Босфор восточный – начало Северного морского пути. А где Севморпуть, там завод «Звезда». Конечно, хочется выявить какую-то государственную тайну. Оттолкнусь от слов президента, который сказал, что значение завода не только дальневосточное, но и всероссийское. А всей России от завода «Звезда» что?

- Российское судостроение всегда имело перекос в сторону строительства военных кораблей. Даже в советские времена гражданские суда строились у наших партнеров в

Германии, Польше.

- В Финляндии еще строились.

- В Финляндии мы не имели крупной верфи, которая могла бы строить крупнотоннажные суда, необходимость в которых сегодня очень острая. Это связано с освоением Северного шельфа, Северного морского пути. Нужны корабли другого класса: ледоколы повышенной мощности, контейнеровозы, суда для перевозки газоконденсата. Компетенций в судостроении у России, к сожалению, не было, поэтому завод «Звезда» - это

пионерский проект, крупнейшая в мире верфь, которая после окончания второй очереди будет способна перерабатывать около 330 тысяч тонн металла. Сегодня такой верфи в России нет.

- Давайте переведем на понятный язык: 300 тысяч тонн металла, в мосту столько есть?

- Я думаю нет столько в мосту.

- Расскажите про ледокол «Лидер»?

- Это ледокол повышенной мощности – 120 мегаватт. Он может проходить сложные

ледовые торосы, ломать лед толщиной до 7 метров.

- Этого не может быть, потому что не может быть такого льда!

- Это может быть. Он может делать широкие проходы, чтобы крупные суда могли за ним на повышенных скоростях – до 12 узлов – проходить Северный морской путь, а это время и деньги. А на Севере в это время еще льды бывают.

- То, о чем вы говорите означает, что это будет Севморпуть будет работать круглый год?

- Абсолютно точно, это круглогодичная работа судов.

- Я начал вчитываться в материалы и обнаружил одну меру, которая инстинктив-

- То есть логика такая: пришли, например, китайцы или корейцы во Владивосток, переложили свой груз на российские корабли, и уже они пошли по Северному пути?

- В основном так будет делаться. Но я сразу говорю, что есть оговорка, что по решению правительства разрешено будет проходить судам других стран, чтобы не сдерживать бизнес-процесс. Наверное, все типы судов мы не в состоянии будем сразу перекрыть, поэтому такое исключение сделано и оно будет работать. Я считаю, что здесь нет никакой антирыночных мер. Это нормальная защита российского производителя. Она должна стимулировать загрузку, в том числе и «Звезды». Она имеет очень конкретные планы реализации первой и второй

го населения, самой активной части людей необходимо создавать подобное высокотехнологичное производство, каковым является «Звезда». Здесь сосредоточено больше предприятий оборонно-промышленного комплекса. А строительство на острове Русском университета – это целый конгломерат высокотехнологичных предприятий, который будет вокруг этого университета расположен. Это обеспечит приток молодых, здоровых, умных россиян. И я надеюсь, что демография на Дальнем Востоке год от года должна улучшаться. Конечно, много факторов влияет на это: и зарплата, и обеспечение различными социальными услугами, по которым Дальний Восток, наверное, не дотягивает до средне-российских. Это как раз и есть задачи прави-

«Завод «Звезда» – это пионерский проект, крупнейшая в мире верфь, которая после окончания второй очереди будет способна перерабатывать около 330 тысяч тонн металла. Сегодня такой верфи в России нет»

но кажется антирыночной: с 1 января 2019 года только суда российского производства могут ходить по российским водам. До конца ли это продумано?

- Начнем с того, что мы не первопроходцы в этом плане. Америка еще в 20-х годах ввела подобную меру, чтобы защитить своих производителей, своих судовладельцев, весь каботаж перевозки и в Америке, и в прибрежных водах. Только суда, построенные в Америке, под американским флагом могут там ходить. Северный морской путь – это только российские прибрежные воды, поэтому мы защищаем своих судостроителей в этом плане.

очереди: до 2035 года должно построить около 150 судов.

- Хватает ли вам людей на таких производствах? Я не в первый раз во Владивостоке, пару раз заезжал на бывшие большие советские промышленные объекты здесь и удивлялся их масштабам. Мне говорили: что ты хочешь, здесь заключенные работали. А как сейчас, в свободные времена?

- Об этом много говорил президент Российской Федерации, что действительно демографическая политика требует еще совершенства на Дальнем Востоке, это малонаселенные территории. И, конечно, для закрепления молодого трудоспособно-

тельства на ближайшее время, чтобы дальневосточные жители не испытывали никакого дискомфорта и не чувствовали себя ущербными по отношению жителям европейской части России.

- Это ваше первое такое масштабное интервью после перехода из Министерства обороны в федеральное правительство, поэтому я воспользуюсь этой возможностью, чтобы задать вам вопрос не только про судостроение, не только про море, но и про гособоронзаказ. Он должен пройти свой пик по сравнению с временами, когда задумывался нынешний гособоронзаказ. Изменилась ли политическая ситуация. Время ли свертывать





гособоронзаказ?

- Я бы не сказал, что мы сейчас свертываем гособоронзаказ. Действительно, нам пришлось ввести определенные коррективы после пятилетней реализации ГПВ-1120. За этот период с 2005 года очень серьезные средства были вложены по линии Министерства промышленности в техническое пере-

ния цифровые. И предприятия по своей оснащенности сегодня целиком соответствуют тем потребностям и задачам, которые ставят перед ними Министерство обороны. По ряду продукции я с вами соглашусь, пики поставок уже пройдены, в частности, по авиационной технике. Скажем, если мы раньше около 100 вертолетов боевых закупили, то сегодня

будет находится на должном уровне для того, чтобы обеспечить воспроизводство и поставку новых образцов. Армия перешла на обслуживание техники на всех этапах жизненного цикла. Поэтому ремонт, модернизация сервисного обслуживания тоже требуют средств. Что касается финансовых показателей текущего гособоронзаказа и государственной

«Ледокол “Лидер” – ледокол повышенной мощности — 120 мегаватт. Он может проходить сложные ледовые торосы, ломать лед толщиной до 7 метров. Он может делать широкие проходы, чтобы крупные суда могли за ним на повышенных скоростях — до 12 узлов — проходить Северный морской путь, а это время и деньги»

вооружение основных предприятий ВПК, они действительно серьезно преобразились. Если посмотреть на состояние где-то в начале нулевых годов, станочный парк был в основном 20-30-летней давности. За это время произошли кардинальные изменения, производства обновилась, появились станки с числовым управлением, системы управле-

эта цифра начинает падать до 60, в конце программного периода и до 40. То есть больше не надо. По планам Министерства обороны в среднем вооружение современное и перспективное должно составлять 70%. А вот когда эта цифра будет достигнута, это не значит, что гособоронзаказ будет сверстан до минимального необходимого уровня. Он

программы вооружения в целом, она примерно соответствует уровню 2017 года. Плюс все те инфляционные ожидания, которые до нас доводились Минэкономразвития. Но в связи с тем, что определенные типы вооружений действительно сокращаются, а определенные, наоборот, нарастают, необходимо вовремя задуматься о диверсификации. Это

же специфика не только российского ОПК, через это прошли все ведущие оборонные предприятия мира — кто-то болезненно, кто-то более продуманно. Оптимальный портфель заказов любого предприятия — это около 30% госзаказа, 30-40% гражданская продукция и желательны экспортные поставки. Я как-то приводил пример, что табуретка

правило, это внебюджетные средства либо собственные средства предприятия, либо заемные средства, либо средства фондовых рынков. Что у нас практически сегодня не используется.

- Пока да. Десятки ведущих предприятий ОПК Соединенных Штатов находятся среди лидеров на фондовом рынке и совершен-

- Тогда закольцу нашу беседу, предположив, что, вполне вероятно, «Звезда» в плане гражданского судостроения периодически именно так и должна поступать.

- Она сегодня предприятие дуального плана.

- Только госденьги, корпоративные деньги.

«Гражданские заказы будут превалировать на “Звезде”, но при всем при этом она — один из основных активов, которые обеспечивает строительство, ремонт, модернизацию, сервисное обслуживание кораблей Тихоокеанского флота, самого воюющего флота»

на трех ногах — наиболее устойчивая фигура, на двух сидеть тяжело, а на трех уже можно.

- Сегодня есть примеры: некоторые ведущие предприятия, такие как концерн «Калашников», концерн «Швабе», рыбинский «Сатурн». К этому надо стремиться практически всем. Есть особенность работы на гражданском рынке — там другие правила игры. Начиная от источника финансирования, как

но спокойно привлекают самые дешевые деньги, деньги акционеров. Но для этого они должны соответствовать мировым стандартам, которые предъявляются предприятиям подобного класса. Они должны иметь достаточно развитую и устойчивую инновационную составляющую гражданского рынка, который как раз и привлекает различного рода инвесторов.

- Я думаю, что как раз гражданские заказы будут превалировать на «Звезде», но при всем при этом она — один из основных активов, которые обеспечивает строительство, ремонт, модернизацию, сервисное обслуживание кораблей Тихоокеанского флота, самого воюющего флота.

По материалам www.vesti.ru



ГЛАВНЫЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ ПАРАД

Военно-Морской Флот России во все времена своего существования свято чтит морские традиции, многие из которых своими корнями восходят ещё к петровской эпохе. Одной из таких старых и особо чтимых традиций на протяжении всей флотской истории остаются морские парады.

29 июля 2018 года, в День Военно-Морского Флота, Верховный Главнокомандующий Вооруженными Силами В.В. Путин принял Главный военно-морской парад, прошедший в акватории реки Невы.

Второй год подряд в Санкт-Петербурге, морской столице страны, прошел Главный военно-морской парад. Уникальный по зрелищности праздник, включавший торжественный проход кораблей и пролет морской авиации, состоялся в День ВМФ.



«Вся история флота – это история мужества, смелости и духа моряков и офицеров. Преданность Отчеству была путеводной звездой для выдающихся флотоводцев и дерзких первопроходцев. Нынешние поколения держат равнение на эти славные традиции»



В этом году в смотре приняли участие более четырёх тысяч моряков Балтийского, Северного, Черноморского флотов и Каспийской флотилии, свыше 40 кораблей и катеров различных классов, группа морской авиации.

Перед началом основной части смотра глава государства обошёл на катере парадную линию боевых кораблей и приветствовал их экипажи.



Выступление на Главном военно-морском параде Верховного Главнокомандующего Вооруженными Силами Российской Федерации, Президента России В. В. Путина

**Товарищи матросы, старшины, мичманы, офицеры и адмиралы!
Уважаемые ветераны! Граждане России! Дорогие жители Санкт-Петербурга!
Поздравляю вас с Днём Военно-Морского Флота!**

Поздравляю всех, кто стоит на страже морских рубежей нашей Родины, несёт вахту в дальних походах, всех, кто связал свою жизнь с надводными и подводными силами, с морской авиацией, береговыми войсками, кто преданно служит во славу российского флота.

Честь и отвага, верность долгу, присяге были и остаются основой блистательных побед наших военных моряков. Вот уже более трёх столетий отечественный флот утверждает статус России как мощной морской державы, способной непреклонно отстаивать свои национальные интересы, защищать родную землю.

Вся история флота – это история мужества, смелости и духа моряков и офицеров. Преданность Отчеству была путеводной звездой для выдающихся флотоводцев и дерзких первопроходцев, вдохновляла корабелов и судостроителей на достижение новых вершин инженерной мысли. Нынешние поколения держат равнение на эти славные традиции.

В День Военно-Морского Флота мы особенно остро чувствуем мощь священного морского братства. Оно объединяет все базы и соединения Балтийского, Северного, Тихоокеанского, Черноморского флотов, Каспийской флотилии.

Российский флот успешно решает задачи обороноспособности страны, вносит весомый вклад в борьбу с международным терроризмом, играет важную роль в обеспечении стратегического паритета. Интересы России в Мировом океане ежедневно обеспечивают десятки кораблей и подводных лодок.

Мы по праву гордимся нашим Военно-Морским Флотом, нашими военно-морскими силами, их высочайшим уровнем боеготовности, стратегическими, тактическими и оперативными возможностями, силой и красотой нашего родного флота.

К военным морякам у нашего народа особое отношение, потому что служба на море по плечу только храбрым и стойким людям, тем, кто знает цену отточенной выучке, жёсткой дисциплине, сплочённости и благородству. Эти качества в сочетании с современными знаниями и безупречным владением передовой военной техникой позволяют военным морякам решать самые сложные задачи.

Благодарю вас за службу, за то, что высоко держите звание неустрашимого и несокрушимого российского флота!





Балтийский флот: курс на обновление

315 лет назад, 18 мая 1703 года, отряд из 30 шлюпок с экипажем из солдат Преображенского и Семёновского полков под командованием Петра I после жаркого абордажного боя захватил в устье Невы шведскую шняву «Астрильд» и бот «Гедан». В честь этого события Пётр I повелел выбить медаль со словами «Небываемое бывает». Таким образом на свет появился самый старый из флотов России – Балтийский. Сегодня флотом командует вице-адмирал Александр Носатов, с которым беседует корреспондент «Красной звезды».



Командующий Балтийским флотом вице-адмирал Александр НОСАТОВ

– Александр Михайлович, Балтийский флот начался со слов «Небываемое бывает», с тех пор моряки-балтийцы неоднократно подтверждали, что невозможное – наша работа. Сегодня вам часто приходится ставить перед подчинёнными сложные, неординарные задачи?

– Калининградская область – особый регион из-за его геополитического положения. И балтийцам приходится решать регулярно непростые задачи. Например, в январе этого года в базу вернулись из дальнего похода корветы «Бойкий» и «Сообразительный». В ходе несения боевой службы корабли впервые вышли в Индийский океан. Сегодня мы способны ответить на любую современную угрозу, защитить политические и экономические интересы России как в регионе, так и за его пределами.

– Балтийский флот каждый год пополняется новыми кораблями и самолётами, юбилейный, 2018 год не станет исключением?

– Последнее десятилетие Балтийский флот держит курс на обновление. Каждый год флот планово пополняется новейшими образцами вооружения и техники. Кроме этого, уже имеющаяся на вооружении техника проходит модернизацию и по своим параметрам соответствует времени. В частности, за два последних года полное техническое

переворужение прошли ракетные части 11-го армейского корпуса и Балтийской военноморской базы. У нас успешно эксплуатируются береговые ракетные комплексы «Бал» и «Бастион», способные эффективно противостоять любым угрозам с моря, новейшие мобильные комплексы «Искандер-М», поступившие на вооружение армейского корпуса флота. В этом году мы продолжим принимать новую технику: зенитные ракетные комплексы С-400 усилят возможности группировки ВВС и ПВО, а в состав соединения ракетных кораблей войдёт новый МРК проекта 22800 «Ураган», способный нести крылатые ракеты «Калибр». Помимо этого, в программе перевооружения запланировано поступление двух больших гидрографических катеров, а авиаторы флота получат новые самолёты Су-30СМ и вертолёты Ка-27М.

– Флот – это не только техника, но и люди, которые на ней служат. Как сегодня обстоят дела у моряков-балтийцев в бытовом плане?

– Для того чтобы качественно выполнять учебно-боевые задачи, для личного состава должны быть налажены качественный быт и система обеспечения флотских мероприятий. Мы постоянно совершенствуем инфраструктуру соединений и частей, ведётся строительство нового и капитальный ремонт

действующего казарменного фонда, столовых для личного состава, хранилищ и укрытий для техники и вооружения. Кроме этого, мы продолжаем строительство нового служебного жилья и модернизируем так называемый вторичный фонд служебных квартир и общежитий для офицеров и военнослужащих по контракту.

Ни для кого не секрет, что Балтийское море – одна из крупнейших площадок в нашей стране для кораблестроения, испытания новейших кораблей и морского оружия для ВМФ России. Моряки-балтийцы постоянно участвуют в процессе их освоения и качественно выполняют эту ответственную задачу. Поэтому с уверенностью говорю, что за морскую выучку личного состава кораблей,

стрельб, 20 минно-торпедных упражнений. Подготовлено несколько ударных, тральных и десантных корабельных тактических групп.

Части и соединения 11-го армейского корпуса Балтийского флота провели более 1000 боевых стрельб в составе подразделений, свыше 800 стрельб из стрелкового оружия, выполнили более 300 упражнений по вождению боевых машин и специальных автомобилей. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года интенсивность боевой учёбы подразделений армейского корпуса возросла на 15 процентов.

Самолёты и вертолёты морской авиации Балтийского флота увеличили общий налёт по сравнению с прошлым годом на 15 про-

ный корабль «Королёв», малый ракетный корабль «Зелёный Дол», морской тральщик «Александр Обухов» и судно связи «Адмирал Фёдор Головин». Кроме того, лучшим в 11-м армейском корпусе признано ракетное соединение, в морской авиации – истребительная эскадрилья Су-27, в соединении противовоздушной обороны флота – 183-й зенитный ракетный полк.

В летнем периоде обучения Балтийский флот ждут не менее масштабные задачи, включая дальние походы кораблей в районы Средиземноморья, Тихого океана и Арктики, а также участие надводных кораблей и судов Балтийского флота в плановых мероприятиях боевой подготовки. При этом интенсивность выходов кораблей в море в летнем

«Последнее десятилетие Балтийский флот держит курс на обновление. Каждый год флот планово пополняется новейшими образцами вооружения и техники. Кроме этого, уже имеющаяся на вооружении техника проходит модернизацию и по своим параметрам соответствует времени»

подводных лодок и вспомогательных судов флота я спокоен.

– Последние годы в Вооружённых Силах РФ резко интенсифицировалась боевая подготовка, что в этом плане ожидает ваших подчинённых?

– До конца года нам предстоит принять участие в нескольких десятках мероприятий боевой подготовки различной направленности. Корабли и суда флота ждут дальние походы в Атлантику, Арктику, Восточное Средиземноморье, Индийский и Тихий океаны. В настоящее время учебный корабль Балтийского флота «Перекоп» с курсантами на борту пересёк Индийский океан, осуществил несколько визитов в порты Шри-Ланки, Индонезии, Папуа-Новой Гвинеи, принял участие в международных многонациональных учениях гуманитарной направленности в Тихом океане «Комодо-2018». Ещё одним важным мероприятием станет проведение на полигоне Хмельёвка в июне этого года армейского этапа конкурса по профессиональной выучке «Морской десант».

– С какими результатами подошли к 315-й годовщине флота моряки-балтийцы?

– Экипажи кораблей Балтийского флота регулярно отрабатывают курсовые задачи в море, несут боевые вахты в различных районах Мирового океана. В общей сложности в зимнем периоде корабли и подводные лодки выполнили более 700 мероприятий боевой подготовки. В частности, корабельные силы флота выполнили более 200 боевых упражнений с практическим применением ракетного, артиллерийского, торпедного и минного оружия. Корабли флота сдали порядка 100 курсовых задач в море, выполнили около 130 ракетных и артиллерийских

конкурсов. 85 процентов лётного состава Балтийского флота имеют различные степени классности.

В рамках подготовки к АрМИ-2018 команды Балтийского флота приняли участие в 20 конкурсах профессионального мастерства, в 19 из них – заняли первые и призовые места.

По итогам зимнего периода лучшим объединением флота признана Балтийская военно-морская база. Среди корабельных соединений отмечено соединение десантных кораблей Балтийского флота. Среди надводных кораблей лучшими стали корвет «Бойкий», малый противолодочный корабль «Кабардино-Балкартия», большой десант-

периоде обучения значительно возрастёт.

– Что вы хотели бы пожелать личному составу старейшего флота России в день его 315-летия?

– Желаю балтийцам и впредь оставаться верными традициям основателя нашего флота – Петра I: любить морскую службу, быть преданными своей стране и воинскому долгу. Служба на Балтике – огромная ответственность, но я уверен, что мы с честью пронесём Андреевский флаг на всех морях и океанах, куда Родина направит корабли Балтийского флота.

Тимур ГАЙНУТДИНОВ,
«Красная звезда»



Черноморский флот – в первом эшелоне защиты геополитических интересов России

13 мая 1783 года в Ахтиарскую бухту вошли корабли Азовской флотилии, и именно с этой даты отсчитывается славная история Черноморского флота.

Этот праздник для Севастополя – особенный. Сначала появился флот, а затем город. Они росли, сражались, гибли и возрождались вместе, и теперь город-герой является надежной базой для Черноморского флота.

Он трижды разрушался враждебными силами – после проигранной Крымской кампании, в годы Гражданской войны и после распада СССР, однако сейчас Черноморский флот, как ни один из других военно-морских соединений страны, выполняет наибольшее количество боевых и учебных задач, как в своих водах, так и за пределами РФ.

В текущем году флот отметил свое 235-летие. Воссоединение Крыма с Россией в 2014 году стало точкой отсчета в процессе модернизации Черноморского флота.



Командующий Черноморским флотом адмирал Александр ВИТКО

- Александр Викторович, что изменилось на ЧФ за последние четыре года?

Уже 1 декабря 2014 г. мы сформировали ряд новых объединений, соединений и частей, в частности была возрождена Крымская военно-морская база, а позднее – армейский корпус ЧФ. В кратчайшие сроки в Крыму была создана межвидовая самостоятельная группировка сил.

С 2015 года флот начал активно пополняться новыми кораблями и вспомогательными судами. Всего мы уже получили порядка 50 новейших боевых кораблей, катеров и судов обеспечения. Это не-

данные для нас показатели, которые потребовали не только усилий по формированию экипажей, но и реализации программ по подготовке мест базирования, организации получения и хранения вооружения нового поколения, эффективность которого неоднократно доказана на практике, в том числе в операции по борьбе с международным терроризмом на территории Сирийской Арабской Республики.

Экипажи наших кораблей и судов непрерывно выполняют задачи в составе группировки ВМФ в Средиземном море,

причем основной костяк этой группировки составляют именно корабли и суда Черноморского флота.

- Какие основные классы кораблей дополнили Черноморский флот и можно ли говорить о возрождении Черноморского подводного флота?

К настоящему моменту мы уже получили и отработали два новых фрегата – «Адмирал Григорович» и «Адмирал Эссен», шесть дизель-электрических подводных лодок с крылатыми ракетами, более десяти противодиверсионных и патрульных катеров различных проектов.



«Здесь, на юго-западе России, Черноморский флот находится впереди. Он начинает работать с Атлантического океана, с северо-западной части Индийского океана, в Средиземном море, естественно, — в Черном море. Мы — первый эшелон решения интересов России на этом направлении, мы выполняем все поставленные задачи»

Также Черноморский флот пополнился двумя мощными буксирными судами нового поколения, модульными водолазными платформами, мощным плавкраном и рядом других судов обеспечения, которые практически сразу без раскачки и длительного периода введения в эксплуатацию приступили к выполнению задач в Средиземном и Черном морях.

В этом году еще рано подводить итоги, а 2017 учебный год для нас оказался более напряженным, чем предыдущие годы. Наплаванность экипажей кораблей и судов в два раза превысила плановые показатели, причем впервые значительную лепту в этот показатель внесли экипажи подводных лодок.

Мы завершили формирование бригады подводных лодок в Новороссийске, в состав которой входят шесть новых больших подводных лодок проекта 636.3. Поэтому уже вполне можно говорить о возрождении подводных сил Черноморского флота.



- А какие изменения произошли в береговой составляющей флота и других подразделениях Южного военного округа, дислоцированных в Крыму?

- На берегу мы сегодня имеем современные противокорабельные береговые ракетные комплексы «Бал» и «Бастион», заступившие на боевое дежурство в Крыму зенитные ракетные комплексы С-400 «Триумф», а также морскую авиацию и авиацию ПВО, которые полностью обеспечивают безопасность региона от всевозможных угроз.

Если говорить об авиации, то в текущем году значительно возросла интенсивность подготовки экипажей штурмовой авиации флота по применению управляемого ракетного оружия по надводной цели, впервые после многолетнего перерыва возобновлена практика подготовки экипажей к выполнению задач минных постановок. Значительные результаты достигнуты в освоении беспилотных летательных аппаратов различных типов.



Что касается сухопутной составляющей, то у нас по состоянию на начало 2018 года порядка 20 соединений и частей перевооружились на новые и модернизированные образцы военной техники и вооружений. Все они входят в состав армейского корпуса Черноморского флота, который является самостоятельным объединением, способным самостоятельно решать весь спектр задач береговой обороны.

Корпус имеет в своем составе соединения береговой обороны, разведки, артиллерийские части, а также подразделения противовоздушной обороны, инженерного и тылового обеспечения, РХБ (радиационной, химической и биологической) защиты, связи и другие.

Основная инфраструктура корпуса в виде современного военного городка сформирована в Перевальном. Для размещения воинских частей и подразделений корпуса там уже созданы все необходимые условия. На данном этапе основное внимание мы уделяем социальной составляющей. В частности, в военном городке уже введены в эксплуатацию две очереди современного детского сада для детей военнослужащих, в перспективе строительной школы.

В текущем году процесс модернизации Черноморского флота будет продолжен, а потому морякам предстоит освоить новое вооружение.

- В ближайшей перспективе у нас в Новороссийске проходит заводские испытания малый ракетный корабль «Вышний Волочек», который пополнит соединение ракетных кораблей, второй корабль такого же проекта мы ожидаем в течение года, - говорит Александр Витко. - Фрегат «Адмирал Макаров» в ближайшее время уже в составе Черноморского флота совершит межфлотский переход с Балтийского в Черное море.

Кроме того, в Керчи достраивается патрульный корабль нового проекта «Василий Быков», который должен войти в состав Новороссийской ВМБ, а в следующем году Черноморский флот планирует получить еще два таких корабля.

- Еще в планах на 2018 год поступление на ЧФ двух тральщиков нового проекта типа «Георгий Курбатов» и современного скоростного десантного катера.

13 мая текущего года Черноморский флот отметил свое 235-летие. Это хороший повод вспомнить свою историю. Я уверен, что после процесса обновления, а по сути - восстановления боевых возможностей Российского флота на Черном море Черноморский флот займет достойное место в нашей славной и героической истории.



Будущее мирового рыболовства



Рыбаки и эксперты со всего мира обсудили важнейшие проблемы на международном отраслевом форуме в Санкт-Петербурге

Тенденции рыболовства, аквакультуры, судостроения и рыбопереработки в особенности развития мирового рыбного рынка обсуждались 13-15 сентября на II Международном рыбопромышленном форуме и Выставке рыбной индустрии, морепродуктов и технологий (Global Fishery Forum & Seafood Expo Russia) в Санкт-Петербурге. РФ во второй раз выступила принимающей стороной и организатором крупнейшего мероприятия для профессионалов мировой рыбной индустрии и смежных отраслей экономики.

Достижения мирового рыбопромышленного комплекса продемонстрировали в рамках выставки около двухсот компаний не только из России, но Норвегии, Исландии, Голландии, Дании, Германии, Польши, Литвы, Марокко, Аргентины, Японии и многих других. Вторая встреча рыбопромышленников в Северной столице стала намного масштабнее и продуктивнее. Площадь выставки увеличилась с 8 до 13 тыс. квадратных метров, а количество участников выросло на 40% – до 7 тысяч человек.

Форум посетили участники из 42 иностранных государств, среди которых Гвинея, Германия, Исландия, Мавритания, Марокко, Норвегия, Республика Корея, США и Япония. Было аккредитовано более 150 российских и иностранных журналистов.

Участники мероприятия рассмотрели варианты долгосрочного развития рыболовства в различных районах Мирового океана, перспективы и риски аквакультуры, тенденции на глобальном рыбном рынке, вопросы обеспечения продовольственной безопас-

ности, расширения международных торговых-экономических связей и научно-технического сотрудничества, в том числе вопросы судостроения, обеспечения безопасности промысла.

Среди высокопоставленных зарубежных гостей форума – вице-премьер, Министр рыболовства Правительства Фарерских островов Хёгни Хойдал, Министр сельского хозяйства, морского рыболовства, развития сельских территорий, внутренних водоемов и лесного хозяйства Королевства Марокко Азиз Аханнуш, Министр рыбного хозяйства КНДР Сон Чхун Сон, Министр рыболовства, аквакультуры и морского хозяйства Гвинейской Республики Фредерик Луа, заместитель Министра сельскохозяйственного джихада (развития) Исламской Республики Иран – руководитель Организации по рыболовству и рыбоводству «Шилат» Хасан Салехи, заместитель директора по политике в области рыболовства и аквакультуры и сырьевых ресурсов Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций

(ФАО) Аудун Лем, почетный представитель Тихоокеанского биологического института Ричард Бимиш, генеральный секретарь Международного совета по исследованию моря (ИКЕС) Анна Кристина Брусендорф, президент Комиссии по анадромным рыбам северной части Тихого океана (НПАФК) Суам Ким, президент Организации по сохранению лосося в северной части Атлантического океана (НАСКО) Йоханнес Хансен и президент Европейской ассоциации рыбопереработчиков и трейдеров Гуус Пастор.

На торжественной церемонии открытия мероприятия министр сельского хозяйства Дмитрий Патрушев зачитал приветственную телеграмму от имени Президента России Владимира Путина участникам и гостям форума и выставки.

«Уже во второй раз здесь, в Санкт-Петербурге, собираются представители бизнеса, органов власти, экспертного сообщества из многих стран, чтобы обсудить актуальные темы отраслевой повестки. Среди них – рациональное освоение ресурсов

Мирового океана, обеспечение устойчивого рыболовства, глобальной продовольственной безопасности. Отмечу, что в России этим вопросам уделяется приоритетное внимание. Сегодня полным ходом идет реализация масштабной программы по обновлению производственных мощностей рыбохозяйственного комплекса, строятся современные рыбоперерабатывающие заводы и суда», – говорится, в частности, в телеграмме.

Глава Минсельхоза России отметил, что отечественный рыбохозяйственный комплекс динамично развивается, демонстрируя рост ключевых экономических показателей.

Государство планомерно поддерживает социально ответственный и прозрачный бизнес. Непрерывно идет актуализация научной базы. «Мы возобновляем промышленную разведку, запланировали строительство суперсовременных научно-исследовательских судов. Большое внимание уделяем профильному образованию», – сказал Дмитрий Патрушев. – Но краеугольный камень устойчивого рыболовства и сохранения запасов водных биоресурсов – это развитие международного сотрудничества. Ведущим рыболовным странам, в число которых входит Россия, необходимо совместно решать глобальные, системные задачи. Население планеты растет, вопросы продовольственного обеспечения обостряются. Мы должны учитывать интересы всех государств, и, решая продовольственные вопросы, не допустить чрезмерной эксплуатации запасов Мирового океана».

На долю Российской Федерации приходится более 5,5% глобального объема добычи рыбы, это 4-е место в мире. В 2017 году российскими рыбаками достигнут рекордный показатель вылова за последние 25 лет – 4,9 млн тонн водных биоресурсов, что почти на 3% выше уровня 2016 года.

Главным событием деловой программы



второго дня Международного рыбопромышленного форума стало пленарное заседание «Мировое рыболовство – 2050: ресурсы, рынки, технологии». «Год назад на площадке Международного рыбопромышленного форума мы сделали с вами важный, я считаю стратегический, вывод – дилемма конкуренция или сотрудничество может быть трансформирована в формулу: сотрудничество в управлении при конкуренции на конечных рынках, – заместитель Министра сельского хозяйства России – руководитель Федерального агентства по рыболовству Илья Шестаков. – В настоящее время мы сталкиваемся с новыми глобальными вызовами, противостоять которым даже самые мощные страны по отдельности не в силах. Предлагаем создать международную группу ученых и экспертов для обсуждения и скорейшей выработки рекомендаций по глобальным вопросам рыбохозяйственного комплекса».

В мероприятии также принял участие президент Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов и лидеры отраслевых ведомств Фарерских островов и Марокко, эксперты из ООН (ФАО), Тихоокеанского биологического института, Международного совета по исследованию моря и посольства Дании в России.

Актуальные вопросы обсуждались также на таких сессиях, как «Проблемы промышленного использования трансграничных запасов», «Судостроение-2050: взгляд в будущее», «Ресурсы», «Аквакультура: прогнозы выращивания и развития до 2050 года», «Мировые рынки потребления», «Наша рыба: стратегия продвижения отечественной рыбной продукции на российском рынке» и «Технологии в рыбной отрасли: проблема продовольственных потерь и пищевых отходов».

14 сентября на полях форума прошло выездное мероприятие на судостроительном заводе «Северная верфь» – торжественная закладка ярусолова-процессора «Марлин» общей производительностью 30 тонн рыбы в сутки. Это рыбопромышленное судно строится в рамках программы инвестиционных квот.





Первый этап заявочной компании и закрепления квот на инвестиционные цели показал большую востребованность указанного инструмента государственной поддержки. По его итогам планируется строительство 51 объекта инвестиций общей стоимостью около 132 млрд рублей. Это 33 судна рыбопромышленного флота, которые будут построены именно на российских верфях, и 18 рыбоперерабатывающих предприятий на Дальнем Востоке и Севере России. Значительная часть проектов должна быть реализована в ближайшие 2-3 года, самые масштабные – в ближайшие 4-5 лет. Запуск новых предприятий позволит значительно нарастить поставки качественной рыбной продукции на внутренний рынок и изменить структуру экспорта в пользу продукции с высокой степенью переработки.

15 сентября состоялось открытие Международного года лосося, учрежденного мировым сообществом ученых и экологов с целью решения проблем сохранения глобальных запасов этих видов. В рамках форума также прошло награждение победителей конкурса «Лучший рыбный продукт», объявленного Росрыболовством совместно с ФГБНУ «ВНИРО» и ФГУП «Нацрыбресурс». Конкурс среди российских изготовителей был учрежден в целях повышения конкурентоспособности российской рыбной продукции, признания российских производителей международ-

ным сообществом и поощрения производителей.

Рыбодобывающий и перерабатывающий сегмент на выставке представили 70 компаний, в основном, российских. Среди них такие крупнейшие холдинги, как «Восток-1», ОРКЗ №55, «Гидрострой», FOR Group, «Ф.Э.С.Т» и другие. На стендах компании показали свою разнообразную продукцию, а также программы по развитию предприятий, проекты новых производственных мощностей. Около 50 компаний – из сферы судостроения, судоремонта; производства судового, промыслового и комплектующего оборудования, орудий лова, систем навигации. Флагманами этого сегмента стали иностранные экспоненты, доля участия которых в этом году увеличилась в 3,5 раза.

Немецкая компания Vaader и датские Carsoe и Intech International продемонстрировали высокотехнологичные конвейеры для разделки и сортировки рыбы, норвежская Optimar презентовала установку с инновационной системой охлаждения морской воды, современное радионавигационное оборудование можно было увидеть на стенде Simgad из Норвегии, а также у российских представителей японской компании Fujiho. Разработки российских ученых также можно было встретить в этом сегменте выставки. К примеру, Центральный научно-исследовательский институт «Курс» представил инно-

вационную систему охлаждения морской воды на основе применения «бинарного льда» – суспензии, состоящей из мелкодисперсных кристаллов льда размером от 5 до 500 микрон, позволяющей хранить свежую рыбу до 15 дней.

Дальневосточная компания «Технологическое оборудование» поделилась проектом каскадных холодильных систем с использованием углекислого газа вместо фреона в качестве хладагента. Линейку современных пищевых фосфатов, добавок, антиоксидантов и других веществ для обработки рыбы представила столичная компания «Химфуд». «Аврора Логистикс» презентовала новую российскую разработку – энергоконтейнер для электроснабжения рефрижераторных контейнеров, дизельные установки которого обеспечивают непрерывную работу при перевозках на расстояния свыше 10 тыс. км, а управление агрегатами и контроль работоспособности происходит с помощью мобильного приложения.

На выставке свою продукцию презентовали предприятия аквакультуры и марикюльтуры, производители оборудования для выращивания рыбы, кормов, пищевых добавок из рыбного сырья, продуктов из морских водорослей. Впервые в этом году экспозицию дополнили – производители упаковок для рыбной продукции, логистические компании, PR-агентства и торговые сети. Был организован ряд мероприятий, направленных на развитие прямых контактов между рыбаками и представителями торговли. В рамках выставки FOR Group подписала бессрочное соглашение о прямых поставках рыбы во все магазины торгово-розничной сети «Лента».

Впервые в этом году Выставка рыбной индустрии продемонстрировала национальные стенды Норвегии, Исландии, Аргентины и Марокко. Гости также могли посетить объединенные экспозиции промысловых регионов России: Архангельской, Астраханской, Калининградской областей, Татарстана, Карелии. Рыбопромышленники юга России объединились на стенде Азово-Черноморского рыбохозяйственного бассейна.

Большой популярностью у гостей выставки пользовался рыбный ресторан быстрого питания Russian Fish, где предлагали авторские блюда из российской рыбы и морепродуктов по доступным ценам.



Подписан ряд значимых соглашений: соглашение о сотрудничестве между ФГБУ «Центр системы мониторинга рыболовства и связи» и ООО «ГК „Технологии трейдинга“», межправительственное соглашение о сотрудничестве в области рыбного хозяйства и аквакультуры между Правительством Российской Федерации и Правительством Гвинейской Республики, Меморандум о взаимопонимании между Федеральным агентством по рыболовству и Администрацией водных ресурсов Республики Панама по сотрудничеству в области рыболовства и аквакультуры. Состоялась торжественная церемония вручения сертификата Морского попечительского совета (MSC) для тралового промысла минтая в Охотском море Ассоциации добытчиков минтая.

Завершающим мероприятием стал городской праздник «Русская рыба» на Васильевском острове. Фестиваль вызвал большой интерес у жителей и гостей Северной столицы – его посетили около 20 тысяч человек. Особый интерес публики вызвало кулинарное шоу: на гигантском вертеле повара приготовили больше 100 кг свежей чавычи, доставленной на праздник специальным авиарейсом из Камчатки. Порцию дальневосточного деликатеса можно было попробовать за 100 рублей. Частью кулинарного шоу стало приготовление 150-литров дальневосточной ухи. Был представлен широкий

выбор закусок с морскими деликатесами – креветками, мидиями, крабами.

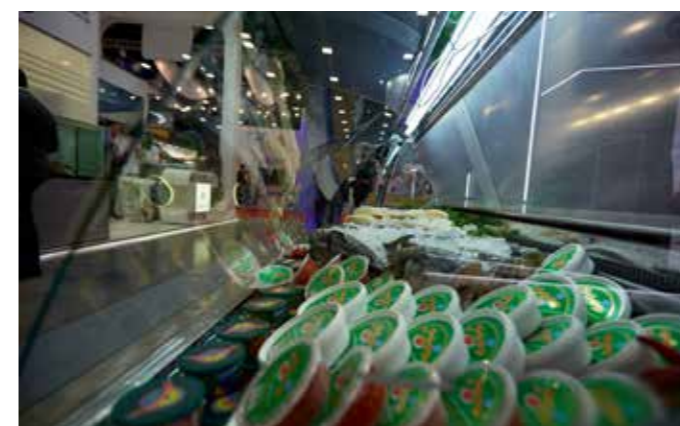
Доступными ценами приятно удивила гостей праздника рыбная ярмарка, где продавалась рыба и морепродукты со всех промысловых регионов России. К примеру, стоимость трески не превышала 300 рублей за килограмм, корюшку и минтай можно было приобрести за 150 рублей за килограмм, зубатку – за 230 рублей. В ассортименте также лососевые виды рыб, палтус, креветки, речная рыба, готовая рыбная продукция.

Причем, на выставке в этом году было использовано интеллектуальное мультимедийное оборудование, созданное специально для мероприятия ведущими российскими разработчиками медиаконтента. Во входной зоне экспозиции гости могли принять участие в интерактивной экскурсии по ведущим предприятиям российской рыбопромышленной отрасли: Южно-Курильскому рыбокомбинату, Рыболовецкому колхозу «Восток-1», Карельскому рыболовного флота и Русской рыбопромышленной компании. В этой же зоне был установлен главный мультимедийный объект выставки – интерактивный тоннель, зайдя в который каждый посетитель выставки мог оказаться в подводном мире и увидеть его обитателей, реагирующих на движение. Такой эффект был достигнут благодаря специальному датчику, установленному на современной мультимедийной сетке,

передающей изображение высокого качества. В тоннеле также транслировалась инфографика о Карельском рыболовном флоте и старейшем российском рыбопромышленном предприятии – Озерновском рыбоконсервном заводе №55, который в этом году отмечает свое 90-летие.

В зоне стенда Рыболовецкого колхоза «Восток-1» все желающие смогли побывать в виртуальной реальности. С помощью современной аудиовизуальной техники, посетители погружались «на батискафе» в океан. Мультимедийные технологии, создающие среду виртуальной реальности, использовали в своей экспозиции и представители отраслевой науки. Всероссийский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии (ВНИРО) организовал интерактивную 3D-презентацию проекта «12 столетий рыболовства России». Этот проект, создаваемый при поддержке Росрыболовства, состоял из зон, разделенных по историческим и тематическим периодам и объединенных единым сюжетом – сценарием посещения. Посетитель мог пройти путь от начала рыболовства на Руси до наших дней и узнать о его значении для развития страны, способах ловли и технологиях переработки, исторических персонажах и современниках, перспективах в XXI веке.

Федор Ильин





Калининград – форпост России на Балтике



Основу экономики региона формируют обрабатывающие производства: предприятия автомобиле- и судостроения, пищевой, химической, радиоэлектронной, промышленности, фармацевтики, мебельной отрасли формируют более 23% валового регионального продукта. Власти Калининградской области реализуют комплексный подход к развитию промышленности, повышая экономическую устойчивость территории за счёт роста числа новых бизнесов и диверсификации производства. На это направлена инфраструктура поддержки бизнеса, политика кластеризации отдельных направлений, развитие наукоемких отраслей: IT, инжиниринга, управления. Заметную долю в эксклавной экономике также занимает сфера услуг, составляющая сейчас более 17% ВРП, торговля - 12,7% и транспорт - 10%.



Развитие рыбохозяйственного комплекса Калининградской области

Рыбохозяйственная отрасль - одна из ведущих в экономическом развитии Калининградской области. Среди регионов Российской Федерации рыбная отрасль Калининградской области одна из самых передовых и интенсивно развивающихся.

В области решены задачи:

- по обеспечению промысловиков квотами на мелкосельдевые виды рыб на уровне до 72 тысяч тонн;

- увеличению добывающих мощностей (в 2013-2016 годах проведена модернизация более 10 малых рыболовных траулеров, эта деятельность продолжается);

- обеспечению приемки уловов, заморозки и увеличению холодильных мощностей (общая мощность суточной заморозки рыбы в регионе превышает 600 тонн, объем единовременного хранения составляет 21,5 тысячи тонн).

Сегодня рыбохозяйственный комплекс региона вышел на новый этап - развитие судостроения и судоремонта. Эта тенденция связана не только с флагманом отрасли - Прибалтийским судоремонтным заводом «Янтарь», но и деятельностью небольших компаний.

В Калининградской области есть все условия для развития гражданского судостроения. Есть свободные мощности для строительства и ремонта промысловых судов, они уже наработали серьезный опыт, действуют собственные проектные организации, ведется подготовка кадров - от квалифицированных рабочих до опытных инженеров. Все это позволяет региону решать одну из приоритетных задач развития рыбопромышленного комплекса - обновлять промысловый флот.

В Калининградской области в 2017 году построено три судна для рыбохозяйственной отрасли.

Масштабный проект реализует ПСЗ «Янтарь». Здесь по контракту с одним из ве-



дущих рыбопромышленных предприятий Камчатки - рыболовецким колхозом им. В. И. Ленина строится три траулера-сейнера. Это промысловые суда нового поколения, не имеющие аналогов в России: многофункциональные корабли способны выполнять различные задачи по промыслу биоресурсов.

Мощности одного из самых востребованных судоремонтных предприятий области - ЗАО «МПБ» позволяют осуществлять ремонт и строительство новых рыбопромысловых судов. На верфи в Светлом впервые за постсоветские годы проведена глубокая модернизация малого рыболовного траулера рефрижераторного типа. Фактически судно построено заново, от стандартного МРТР его отличают большие энерговооруженность, мощность, грузовместимость. Специалисты отмечают, что калининградские промысловики получили комфортный рыбоналивной траулер с высокими показателями эффективности, отвечающий всем требованиям



Российского морского регистра судоходства и экологической безопасности, способный доставлять на причал охлажденную рыбу.

На «Ушаковских верфях» в 2017 году по заказу местного бизнеса был построен многофункциональный катамаран. Судно может быть использовано для обслуживания садков, добычи водорослей, для доставки аквалангистов, дайверов, для вывоза на морскую рыбалку, в целях рыбохозяйственной мелиорации. Это первый подобный опыт судостроения и для компании, и для региона.

В настоящее время ГК «ФОР» по инвестициям будет строить три крупнотоннажных судна длиной 100 метров в Ленинградской области для промысла на Баренцевом море.

В рамках II Международного рыбопромышленного форума и Выставки рыбной индустрии, морепродуктов и технологий состоялась презентация проекта рыбоналивного судна, предназначенного для промысла

в Балтийском море. Проект нового рыбоналивного судна МРТК (малый рыболовный траулер кормовой) для промысла мелкосельдевых видов в Балтийском, Черном и Каспийском морях разработало ООО «Адомат». Заказчиками судна являются рыбодобывающие организации, осуществляющие добычу водных биоресурсов на Балтике, ООО «Морская фирма «Сталактит» и ООО «Марфиш». Первые четыре судна планируется построить для промысла в Балтийском море.

В 2017 году калининградские рыбаки достигли высоких результатов на промысле. В Атлантическом океане выловлено 210 тысяч тонн рыбы (это на 20 % выше, чем годом ранее – 175 тысяч тонн). Общий вылов на Балтике составил 75 тысяч тонн, это на 2 тысячи тонн больше, чем год назад (на Балтике вылов растет с 2015 года). За последние годы это лучший результат калининградских рыбаков на промысле.

Именно на Калининградскую область приходится ключевой объем добычи в Балтийском море среди российских регионов. На сегодняшний день для калининградских рыбаков обеспечен оптимальный уровень квот для промысла на Балтике. Общая квота по мелкосельдевым видам рыбы (килька и салака – основные на Балтике) к уровню 2014 года увеличена почти в полтора раза – и составляет более 70 тыс. тонн.

В последние годы производство рыбной продукции в регионе было на уровне 340-350 тысяч тонн, по итогам 2017 года – 383 тыс. тонн.

Всего в России производится 550 млн условных банок всех видов рыбных консервов, из них в Калининградской области – около 200 млн.

В 2016 году и первой половине 2017 года основная работа была сосредоточена на увеличении производства шпротных консервов.



Если ранее в области в среднем производилось 15-18 миллионов банок шпротных консервов, то, по итогам 2017 года, выпуск увеличен в три раза – до 48 млн консервных банок. По объему производства шпрот у региона первое место в России.

В регионе отмечается не только количественный прирост, но и принципиальный качественный рывок – расширяется ассортимент продукции. В регионе изготавливается значительный спектр качественной пищевой рыбопродукции (продукции с высокой добавленной стоимостью), которая покрывает широкий спрос, начиная от кильки в томатном соусе и заканчивая рыбным филе, креветками. В том числе работает экспортная модель – продукция производится в РФ из сырья, добытого российскими компаниями, и идет на реализацию за пределы региона и страны.

Развивается производство консервов тунцовой группы – они широко востребованы в мире, в России этот рынок только формируется (компания «Корат» занимается производством подобных консервов, есть интерес со стороны других производителей).

Ряд предприятий региона (ООО «Вичюнай-Русь», ООО «Группа компаний «Атлантис») работают с рыбопродукцией, которой в советское и постсоветское время не было – это креветки различных модификаций, готовая экспортная модель – рыба в кларе, в панировочный сухарях.

Поддержку правительства можно разделить на два системных компонента:

- 1) Общие правила особой экономической зоны (рыбоперерабатывающие предприятия пользуются льготами ОЭЗ);
- 2) Точечные меры поддержки в сегментах, которые были менее конкурентоспо-

собны на российском рынке в силу импорта продукции и риска маржинальности – добыча таких видов рыбы на Балтике как килька и салака. По этому направлению поддерживалось субсидирование прямых затрат, процентной ставки, чтобы предприятия могли выйти в короткие сроки (3-5 лет) на рентабельность.

За последние три года объем инвестиций в рыбохозяйственный комплекс региона (включая капитальные вложения в обеспечивающую инфраструктуру) составили 2,4 млрд рублей. За период действия региональной программы развития рыбохозяйственного комплекса с 2014 года суммарно на поддержку отрасли было направлено порядка 300 млн рублей.

Транспортная инфраструктура региона

В Калининградской области совместно с Минтрансом России в 2018 году дан старт проекту строительства международного круизного терминала в г. Пионерском. Терминал сможет принимать и круизные лайнеры, и грузопассажирские паромы. Планируется обеспечение в год пассажирооборота не менее, чем в 250 тысяч человек, и грузооборота в 80 тысяч грузовых единиц.

Реализуется план обеспечения транспортной доступности Калининградской области, которым предусмотрено строительство паромов для работы на линии Балтийск - Усть-Луга до 2020 года.

В целях развития контейнерных перевозок через регион Калининградской железной дорогой реализуется проект организации транзита контейнерных поездов сообщения «Китай – Европа – Китай» через российско-польские пограничные переходы с перегрузом контейнеров на КЖД.



Для расширения связей с Евроазиатским пространством на территории региона реализуются проекты, направленные на создание и развитие логистических центров.

Принятые меры создают условия для привлечения и импортного, и экспортного груза, в том числе в рамках международного проекта «Новый Шелковый путь».

Кроме того, в текущем году завершена реконструкция международного аэропорта «Храброво».

В рамках указанного проекта были реконструированы аэродромные объекты и здание самого аэровокзального комплекса.

Пресс-служба Правительства Калининградской области

ВЫСШАЯ СТЕПЕНЬ ПРИЗНАНИЯ



12 июня страна отмечала национальный праздник – День России. По уже сложившейся традиции, в этот день Президент провёл торжественный прием и вручил в Георгиевском зале Московского Кремля государственные премии за выдающиеся достижения в области науки и технологий, литературы и искусства, а также в области гуманитарной деятельности. Государственная премия Российской Федерации в области литературы и искусства 2017 года была присуждена Генеральному директору Музея Мирового океана - СИВКОВОЙ Светлане Геннадьевне за вклад в изучение, сохранение и популяризацию морского наследия.



- Путь к успеху – это, конечно же, напряжённый повседневный труд с полной отдачей, без поблажек, с предельной ответственностью. Убеждён, это большое счастье – жить так, как вы, посвящать себя, свои знания, силы, талант своему призванию, восхищаться, удивлять, вдохновлять других грандиозными

результатами своего труда, приносить огромную пользу родной стране и её гражданам, – обратился к лауреатам Государственной премии Президент страны Владимир Путин. В ответном слове Генеральный директор самого западного музея страны поблагодарила Главу государства, членов Совета по

культуре и искусству за высокую оценку работы в деле сохранения морского наследия России.

- Наш музей очень молод. Нам всего четверть века, и по музейным меркам мы просто в детском возрасте находимся, - адресовала свои слова участникам торжественного собрания Светлана Геннадьевна. - Мы начинали жизнь в сложные 90-е. Начинать с нуля, с разбитых временем и людским равнодушием кораблей. При этом было огромное желание сделать музей мирового уровня. Ведь нам дали имя – Музей Мирового океана. Очень высоко была поставлена планка. Нам пришлось изрядно поработать. Но, как говорил адмирал Степан Осипович Макаров, русским морякам лучше всего удаются предприятия невыполнимые! И поэтому сегодня Музей Мирового океана – это: набережная исторического флота, протянувшаяся от Калининграда до Санкт-Петербурга и не имеющая аналогов в мире, потому что у причала ошвартованы корабли всех флотов. От легендарного НИС «Витязь», боевой подводной лодки в Калининграде до героического ледокола «Красин» в Санкт-Петербурге, который 90 лет назад стал главным участником экспедиции по спасению потерпевшего крушение экипажа дирижабля «Италия». Сегод-

ня Музей мирового океана – единственный в стране комплексный морской музей, музей истории исследования океана и его природы, самый географический музей России, созданный всего за четверть века. Мы строим лодки, поднимаем парус, воспитываем будущих мореплавателей и исследователей, формируем морское сознание нации.

свою Планету?».

- Россия – великая морская держава. И мы должны гордиться тем, что сделано русскими мореплавателями и исследователями океана, способствовать тому. Чтобы никогда не были потеряны позиции России в Мировом океане, чтобы эпоха таких кораблей, как

ния еще семи россиян. За открытия в науке и новых разработок отмечены три сотрудника научно-исследовательского центра «Кристаллография и фотоника», который создан при Академии наук - Михаил Алфимов, Сергей Громов и Александр Чибисов. В числе лауреатов также - главный эндокринолог фе-

«Сегодня Музей мирового океана – единственный в стране комплексный морской музей, музей истории исследования океана и его природы, самый географический музей России, созданный всего за четверть века. Мы строим лодки, поднимаем парус, воспитываем будущих мореплавателей и исследователей, формируем морское сознание нации. Ежегодно в музей приходят свыше 630 тысяч человек»

мируем морское сознание нации. Ежегодно в музей приходят свыше 630 тысяч человек!

По словам Светланы Геннадьевны, сегодня музей активно развивается и строит свой главный корабль – современный музейный центр «Планета Океан», где каждый вошедший попробует ответить на вопрос великого Канта «на что я могу надеяться» и «Что необходимо сделать, чтобы сохранить себя и

«Витязь», продолжалась, так как сегодня вопросы экологии, сохранения морского наследия выходят на первый план во всем мире. И неудивительно, что все эти важнейшие задачи сегодня могут решать музеи – связывающие прошлое с будущим! – завершила свое выступление Светлана Сивкова.

Кроме Светланы Геннадьевны на самом высоком уровне были отмечены достиже-

дерального министерства здравоохранения Иван Дедов и доктор биологических наук Евгений Рогаев. Также премия была присуждена Юрию Темирканову - художественному руководителю Санкт-Петербургской академической филармонии и худруку Санкт-Петербургского академического театра балета Борису Эйфману.

М. Алексеев





МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
МУЗЕЙ МИРОВОГО ОКЕАНА

24 декабря 2018 года
исполняется 50 лет
со дня подъема
Государственного флага
на ПЛ Б-413



50
ПА Б-413
**ВАХТА ДЛИНОЮ
В ПОЛВЕКА!**

г. Калининград, наб. Петра Великого, 9
тел.: +7 (4012) 53 17 44, 34 02 44

ВАХТА ДЛИНОЮ В ПОЛВЕКА

Подводная лодка Б-413 641-го проекта в 2018 году празднует свой 50-летний юбилей. Спущенная на воду в сентябре 1968 года она более 30 лет несла службу в составе Северного, а потом и Балтийского флотов.



Сегодня подводная лодка продолжает нести свою вахту, но уже музейную. В ночь на 15 июня 2000-го года, после ремонта на заводе «Янтарь», она ошвартовалась у набережной исторического флота Музея Мирового океана в Калининграде. А до этого лодка, спущенная на воду в 1968 году, не раз признавалась лучшим подводным кораблем Северного флота и гордостью Балтийского. В то время лодки этой серии считались одними из лучших в мире. Единственная в стране и одна из немногих в мире подводных лодок, относящихся к доатомному периоду подводного флота. Её уникальность состоит в том, что она сохранена в первозданном виде. Прочный и легкий корпуса, надстройка, все главные и вспомогательные механизмы, приборы и оружие предстают перед посетителями в том же виде, что и в день вывода корабля из состава Военно-морского флота России. На борту представлена экспозиция



1-й отсек крышки ТА и модели



Боевая рубка

«Из истории подводного флота России». Здесь можно увидеть флажок с подводной лодки «Комсомолец» и фрагменты корпуса атомохода «Курск», на котором погибли 7 выпускников калининградского военно-морского училища. Посетителям предоставляется возможность познакомиться с бытом и особенностями службы подводников, узнать о трагедиях и победах нашего военного подводного флота и о том, как он создавался.

Сама подводная лодка Б-413, экспозиции, размещенные в выставочном павильоне «Куб воды», образцы вооружения и техники, расположенные на открытой территории, а также гидросамолет Бе-12 - все это объекты Военно-морского центра музея, ставшего научно-методическим и культурно-просветительским комплексом военно-патриотической направленности.

Сохраняя славные морские традиции, Музей Мирового океана ежегодно 19 марта проводит мероприятия, посвященные Дню моряка-подводника. По традиции в этот день на причальной стенке происходит торже-

ственное построение ветеранов, личного состава воинских подразделений Балтийского флота, курсантов и кадет учебных заведений.

Ведь сегодня Б-413 - не только популярный туристический объект. Она стала символом мужества, отваги и побед советских военных моряков. Место её стоянки, это место встреч для ветеранов-подводников, курсантов, кадетов и калининградцев где они отдадут дань уважения субмарине и всем морякам военного флота СССР и России.

Полученное во время несения военной службы звание «Отличный корабль» Б-413 продолжает нести и в качестве музея, входя уже не один год в ТОП-10 самых популярных музеев России по версии TripAdvisor.

Поднимаясь на борт корабля, вы становитесь сопричастным к сохранению морского наследия страны и прикасаетесь к частичке великой истории России.

О. Ковалева, А. Буданов
Фото из архива музея



СОХРАНИТЬ ИСТОРИЧЕСКОЕ КОРАБЛЕСТРОЕНИЕ В РОССИИ

В Петрозаводске состоялась расширенное заседание Межведомственной комиссии по морскому культурному и историческому наследию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. Такое мероприятие проводилось в республике впервые.

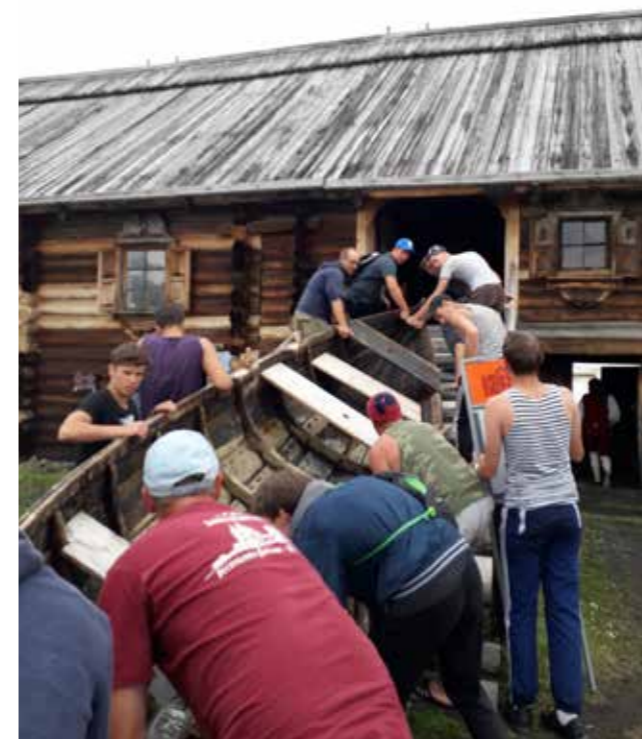
Открывая заседание, заместитель Председателя комиссии Светлана Сивкова отметила передовой опыт карельских корабелов в области исторического деревянного судостроения:

– Поверьте, Петрозаводск – впереди нас всех. То, что начинал «Полярный Одиссей», а сегодня делает верфь деревянного судостроения «Варяг», никто в стране на таком уровне не делает.

Глава республики Артур Парфенчиков приветствовал участников дискуссии, отметив, что проведение Межведомственной комиссии совпало с «Кижской регатой» – одним из основных в России событийных мероприятий по продвижению внутреннего и въездного водного туризма.

Руководитель региона подчеркнул необходимость развития на территории республики водного туризма, что позволит свести к минимуму сезонную неравномерность туристского потока и привлекать туристов не только летом и зимой, но также весной и осенью.

Участники заседания высоко оценили ре-



зультаты работы музея «Кижь» по сохранению народного судостроения и организации «Кижской регаты». Члены комиссии отметили необходимость развития водного историко-культурного туризма на маломерных судах в охранной зоне не только кижского заповедника, но и всех морских музеев России в целом.

В 2019 году члены комиссии внесут в Морскую коллегию ряд предложений по облегчению для владельцев маломерных судов процедуры организации экскурсионно-туристической деятельности с использованием

объектов морского наследия и историко-культурного потенциала регионов России.

Особое внимание было уделено профориентационной работе с молодежью на основе морского наследия России. Глава Карелии предложил возродить Клуб юных моряков в Петрозаводске. Базой для его размещения может стать Президентское кадетское училище, где, по мнению Артура Парфенчикова, необходимо ввести изучение морского дела, в частности, походы на деревянных судах, которые строятся в республике.

В связи с этим директор Морского центра

дополнительного образования детей «Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова» Андрей Березкин порекомендовал Петрозаводску принять участие в молодежной программе «Морское наследие Петра Великого», а руководитель «Фонда поддержки Российского флота» Андрей Галкин предложил использовать в образовательном процессе опыт профориентационного Проекта «Царь-Плотник», ориентированного на будущих судостроителей.



70 ЛЕТ В СИСТЕМЕ ВОЕННОГО ОБРАЗОВАНИЯ – ПРОДОЛЖАЯ ПУТЬ

К юбилею филиала ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» в г. Калининграде



Первый начальник 2-го БВВМУ контр-адмирал Филиппов Андрей Михайлович

Военное дело становится все сложнее и требует тщательной и системной подготовки профессионала и специалиста. Важным условием обеспечения военной безопасности страны является качественная подготовка военных кадров. Именно такая задача стоит сегодня перед филиалом Военного учебно-научного центра Военно-Морского Флота «Военно-морская академия» в г. Калининграде. Потенциал, заложенный в военно-морском учебном заведении, стоит на фундаменте наследия своих предшественников – выдающихся личностей и истории традиций.

Семидесятилетняя история филиала ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» в г. Калининграде начинается в первые годы после окончания Великой Отечественной войны с перевода в Калининград в 1947 году Бакинского военно-морского подготовительного училища (БВМПУ). С первых же дней силами приехавших офицеров и воспитанников началось переоборудование и обустройство обширной территории нового училища.

24 ноября 1947 года БВМПУ было переименовано в Калининградское ВМПУ (КВМПУ), начальником которого стал опытный и авторитетный на флоте моряк – контр-адмирал Андрей Михайлович Филиппов. Костяк офицерского состава состоял из высококвалифицированных преподавателей, основная часть которых прибыла в Кали-

нинград из Баку для продолжения обучения воспитанников. Постановлением Совета народных комиссаров от 4 августа 1948 года на базе Калининградского военно-морского подготовительного училища было образовано 2-е Балтийское высшее военно-морское училище (2-е БВВМУ). 17 марта 1950 года состоялось вручение ему Боевого знамени.

К этому времени была выполнена огромная и сложная работа по переходу от системы подготовительного училища к системе высшего военно-морского учебного заведения с формированием кафедр, подразделений и необходимых отделов и служб. Учебный процесс во 2-м БВВМУ начался 1 октября 1948 года. Программа предусматривала подготовку вахтенных офицеров надводных кораблей со сроком обучения четыре года. Первый курс состоял из выпускников КВМПУ. Подготовительное училище функционировало до 1950 года.

8 октября 1951 года Приказом МО СССР для курсантов 3–4 курсов была введена специализация обучения. Всех курсантов распределили по факультетам (артиллерийский, штурманский и минно-торпедный).

7 ноября 1951 года училище впервые участвовало в военном параде на Красной площади в Москве, на котором достойно представило ВМФ.

2 октября 1952 года состоялся первый выпуск офицеров 2-го Балтийского высшего

военно-морского училища. В последующем среди выпускников 1952 года – Герой Советского Союза контр-адмирал Катышев Андрей Павлович, семь адмиралов, более 40 командиров кораблей и подводных лодок.

В феврале 1953 года в командование училищем вступил известный подводник, Герой Советского Союза капитан 1 ранга Николай Павлович Египко. Высокую оценку училищу дал Главнокомандующий Военно-морскими силами – адмирал флота Николай Герасимович Кузнецов, впервые посетивший 2-е БВВМУ 27 мая 1953 года. Его визит дал новый импульс развитию и совершенствованию подготовки офицеров ВМФ в учебном заведении.

Очередное изменение наименования училища произошло 3 мая 1954 года. Теперь оно стало именоваться, как Балтийское высшее военно-морское училище (БВВМУ). В начале 1956 года в БВВМУ прибыл новый начальник училища – контр-адмирал Абрам Михайлович Богданович.

В соответствии с Приказом МО СССР от 12 мая 1959 года 2-е Высшее военно-морское училище подводного плавания (г. Рига) объединилось с Балтийским ВВМУ. С этого момента БВВМУ изменило наименование на Балтийское высшее военно-морское училище подводного плавания (БВВМУ ПП).

Прошло чуть больше года, и 7 июля 1960 года состоялся последний IX выпуск молодых офицеров из стен Балтийского ВВМУ ПП. 26 апреля 1960 года в соответствии с директивой МО СССР и Приказом ГК ВМФ училище было расформировано.

Обустроенная площадка училища была использована для подготовки кадров для флота на курсах офицерского состава запаса ВМФ. Училище было фактически поставлено



на консервацию, благодаря чему удалось сохранить его материальную и учебную базу. 7 октября 1965 года Курсы офицерского состава запаса ВМФ переименованы в 58-е флотские офицерские курсы. 23 мая 1967 года Главнокомандующий ВМФ подписал приказ о переводе 58-х флотских офицерских курсов в Кронштадт. За 7 лет своей работы Курсы, ежегодно выпуская от 300 до 500 офицеров запаса ВМФ и специалистов флота для службы на кораблях, сыграли большую роль в подготовке кадровых резервов ВМФ, сохранили и приумножили базу бывшего БВВМУ ПП.

Развитие океанского ракетно-ядерного флота в СССР потребовало к середине 60-х годов увеличения количественно и улуч-

шения качественно офицерских кадров ВМФ. Именно это обстоятельство послужило иницирующим толчком к возрождению военно-морского учебного заведения на Калининградской земле. 30 мая 1967 года в соответствии с приказом МО СССР в Калининграде на базе бывшего Балтийского ВВМУ ПП и 58-х флотских офицерских курсов началось учреждение Филиала высшего военно-морского ордена Ленина, Краснознаменного, ордена Ушакова училища имени М.В. Фрунзе.

1 июня 1967 года был подписан приказ № 1 о вступлении в должность начальника филиала – капитана 1 ранга В.С. Пилипенко, участника Великой Отечественной войны, Героя Советского Союза. Были образованы два





факультета: штурманский и артиллерийский. С этого времени именно в Калининграде стали готовить высококлассных офицеров-специалистов артиллерийского и зенитного вооружения надводных кораблей.

С первых дней филиал был объектом пристального внимания командования ВМФ. Дважды, 24 августа 1967 года и 2 июля 1969 года училище посетил Главнокомандующий ВМФ СССР Адмирал Флота Советского Союза С.Г. Горшков. Посещая училище, Главнокомандующий интересовался учебным процессом, условиями жизни и быта курсантов, обустройством учебно-лабораторной базы, на месте принимал многие решения, имевшие принципиальное значение для развития училища.

7 апреля 1969 года было принято решение о преобразовании филиала ВВМОЛКУ им. М.В. Фрунзе в Калининградское высшее военно-морское училище (КВВМУ). Этим событием завершился очередной этап в деятельности высшего военно-морского учебного заведения в Калининграде, которое 1 октября 1969 года начало учебный год под новым наименованием.

1 февраля 1970 года состоялось знаменательное событие – командующий Балтийским флотом адмирал В.В. Михайлин вручил училищу Боевое знамя Калининградского высшего военно-морского училища и Грамоту Президиума Верховного Совета СССР.

Лето 1970 года для курсантов и офицеров училища было насыщено интересной и сложной корабельной практикой, которая совпала с маневрами ВМФ СССР «Океан». Курсанты 1-го и 2-го курсов были непосредственными участниками высадки на берег тактического десанта в составе батальона морской пехоты.

5 июля 1971 года состоялся первый (общий 10-й) выпуск офицеров ВМФ из Калининградского ВВМУ. Лейтенантские погоны и кортики им вручал первый заместитель Главнокомандующего ВМФ адмирал флота В.А. Касатонов.

15 марта 1973 года КВВМУ посетил член Политбюро ЦК КПСС, Министр обороны СССР Маршал Советского Союза А.А. Гречко в сопровождении Главнокомандующего ВМФ Адмирала Флота Советского Союза С.Г. Горшкова и других должностных лиц.

30 июня 1973 года Главнокомандующий ВМФ Адмирал Флота Советского Союза С.Г. Горшков принял участие в церемонии вручения выпускникам офицерских погон и кортиков. После посещения училища в марте 1974 года в училище был образован факультет «Радиосвязи ОСНАЗ». До настоящего времени военно-морское учебное заведение, расположенное в Калининграде, является уникальным и единственным местом подготовки специалистов морской радиоэлектронной разведки.

7 ноября 1975 года училище приняло участие в военном параде войск на Красной площади в Москве.

С 1978 года в КВВМУ началась подготовка специалистов радиосвязи.

В январе 1979 года курсанты четвертого курса начали один из самых длительных и сложных штурманских походов. Выйдя из Балтийска, корабли обогнули Европу и вошли в Средиземное море, где в течение месяца отработали программу практики. Затем корабли вышли из Средиземного моря через Гибралтарский пролив, обошли вокруг Африки, через Суэцкий канал вернулись в



Черное море с завершением похода в Севастополе, оставив за кормой около 20 тысяч морских миль.

В 1981 году начальником КВВМУ был назначен контр-адмирал Виктор Михайлович Буйнов (в дальнейшем – вице-адмирал). С его приходом началось дальнейшее совершенствование учебного заведения. Особое внимание было уделено подготовке научно-педагогических кадров. В училище была внедрена система наставничества.

С июня 1989 года до января 1994 года училище возглавлял контр-адмирал Геннадий Михайлович Смирнов, которому пришлось заниматься созданием факультета ракетного вооружения надводных кораблей. С 1992 года в соответствии с директивой ГШ ВМФ училище начало заниматься подготовкой иностранных военнослужащих.

С апреля 1994 года по сентябрь 1997 года училищем руководил контр-адмирал Геннадий Павлович Ясницкий. По итогам работы комиссии Главного штаба ВМФ под руководством Главнокомандующего ВМФ России адмирала Ф.Н. Громова в 1995 году училище получило высокую оценку.

В 1997 году руководством Министерства обороны РФ было принято решение о преобразовании высших военно-морских училищ в военно-морские институты. Особенно активизировалась эта работа с назначением в феврале 1998 года Указом Президента Российской Федерации нового начальника училища контр-адмирала Адама Адамовича Римашевского (в дальнейшем – вице-адмирала). 20 июня 1998 года Главнокомандующий ВМФ утвердил дату годового праздника Калининградского ВВМУ – 1 сентября. 31 октября 1998 года был произведен торжественный ритуал преобразования Калининградского ВВМУ в Балтийский военно-морской институт (БВМИ). В 2002 году по распоряжению Правительства РФ



от 24.05.2002 г. № 695-р Балтийскому военно-морскому институту присвоено почётное наименование – имени адмирала Ф.Ф. Ушакова.

В 2002 году для дальнейшего наращивания научного потенциала была открыта адъюнктура. В 2003 году при институте утверждён диссертационный совет по защите закрытых диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, а с 2006 года – кандидата и доктора наук по трём научным специальностям. Научная деятельность в филиале тесно связана с проблемами ВМФ и, прежде всего, с Балтийским флотом. Филиал успешно прошел все необходимые аттестации и аккредитации.

В мае 2003 года прибыл новый начальник института контр-адмирал Дмитрий Владимирович Комков. Под его руководством в 2007 году впервые в ВМФ учебное заведение было награждено Кубком ГК ВМФ как лучший воен-но-морской институт. Через год, в 2008 году впервые в ВМФ был организован набор курсантов-девушек для учёбы по спе-

циальностям «Радиотехника» и «Средства связи с подвижными объектами».

В мае 2005 года институт принял участие в московском военном параде, посвящённом 60-летию Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Кроме того, филиал участвовал в Парадах Победы на главной площади страны в 2009, 2010, 2014, 2015, 2016, 2018 годах.

Со второй половины 2000-х годов повысился уровень интенсивности морской и штурманской подготовки. В 2015 году состоялся самый длительный и протяжённый поход курсантов института за последние 35 лет. Участники по-хода вышли из Севастополя, пройдя через Средиземное море, спустились в южные широты Атлантического океана. По маршруту перехода корабли совершили деловые заходы в порты: Лас-Пальмас (Испания), Луанда (Ангола) и Малабо (Экваториальная Гвинея). Спустя два месяца курсанты возвратились в Балтийск, пройдя более 15 000 морских миль.

В целях совершенствования системы подготовки специалистов для Вооружённых Сил и оптимизации сети военных образовательных организаций Министерства обороны распоряжением Правительства Российской Федерации № 1951-р от 24 декабря 2008 г. создано федеральное военное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Военный учебно-научный центр ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», в состав которого вошёл Балтийский военно-морской институт имени адмирала Ф.Ф. Ушакова.

С сентября 2009 года до августа 2014 года филиал возглавлял контр-адмирал Александр Евгеньевич Цуркан. 01 мая 2014 года филиалу ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» (г. Калининград) вручено Боевое знамя – символ чести, доблести, славы и боевых традиций – и Грамота Президента Российской Федерации.

7 августа 2014 года начальником филиала был назначен капитан 1 ранга Вячеслав Николаевич Родионов (в дальнейшем – контр-



адмирал). Имея за плечами штурманскую военную специальность и годы службы на крейсерах, капитан 1 ранга Родионов В.Н. старался во всем соблюдать строгий флотский порядок и точность, настраивая коллектив на слаженную и эффективную работу с обучающимися.

26 января 2016 года приказом Министра обороны Российской Федерации № 28 утверждена новая редакция Устава, в соответствии с которым учебное заведение стало именоваться: филиал Федерального государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Военный учебно-научный центр ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова» в г. Калининграде.

28 марта 2016 года Министр обороны РФ генерал армии С.К. Шойгу в посетил филиал ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» в г. Калининграде. Министр обороны осмотрел комплексные тренажёры «Мостик 2000», «Регель», кабинет информационной базы данных электронных материалов слушателей (курсантов) и дал высокую оценку деятельности филиала по подготовке кадров для ВМФ России.

В июле 2017 года начальником филиала назначен контр-адмирал Вячеслав Борисович Сытник. За неполный год под руководством контр-адмирала Сытника В.Б. филиал успешно прошёл контрольную проверку комиссии ГУК МО РФ. Он командовал переходом по маршруту п. Кронштадт – п. Севастополь с курсантами военно-морских учебных заведений, а также возглавил парадный полк ВМФ на московском военном параде 9 мая 2018 года.

Сегодня филиал представляет собой сложившееся и развивающееся высшее военно-морское учебное заведение страны с многоуровневой системой подготовки вы-

сокопрофессиональных военных кадров для Военно-Морского Флота Российской Федерации.

Филиал идёт в ногу со временем, формирует информационно-образовательную среду, постоянно расширяя возможности и повышая доступность информационной образовательной среды. Для этого произведено подключение к единой информационной образовательной среде всех воинских частей, предоставлена возможность всем военнослужащим использовать информационные образовательные ресурсы для повышения уровня профессиональных знаний, создан закрытый сегмент электронных изданий, производится наполнение электронной библиотеки филиала учебными изданиями. Практики и стажировки синхронизированы с мероприятиями боевой подготовки войск (сил). В учебно-методические материалы включен опыт применения войск (сил) в вооруженных конфликтах, в том числе за пределами Российской Федерации. Режим подготовки курсантов максимально приближен к условиям прохождения военной службы на флоте и в войсках, что подтвердило участие филиала в стратегических совместных учениях «Запад-2017» в период с 23 августа по 19 сентября 2017 года при проведении проверочных сборов.

Высокий научный потенциал, педагогическое мастерство и преданное отношение к делу коллектива филиала позволяет производить качественную подготовку современных специалистов для ВМФ России, что подтверждается результатами ежегодных Всеармейских олимпиад, где представители филиала традиционно занимают самые высокие места, уверенно опережая своих коллег из других военно-морских учебных заведений. Командование филиала старается сохранять опытных преподавателей в стенах филиала, руководствуясь в основе своих

управленческих решений высказыванием Министра обороны Российской Федерации С.К. Шойгу: «Учебный процесс – это тоже искусство, для которого требуются талантливые люди».

В 2018/2019 учебном году филиал вступает в новый этап своего развития как сложившееся высшее военно-морское учебное заведение, со своей много-уровневой, многопрофильной целевой системой подготовки высокопрофессиональных офицеров и мичманов, научно-педагогических кадров для Военно-Морского Флота Российской Федерации и иностранных военнослужащих.

Одновременно с повышением требований к качеству обучения происходит и обновление материально-технической базы филиала. Занятия с курсантами проводятся на современных компьютерных комплексах с новым программным обеспечением и техническим оборудованием, которые поступают на вооружение в рамках модернизации армии и флота Российской Федерации.

За все этапы своего развития филиал произвёл 59 выпусков офицеров и 19 выпусков мичманов. Подготовлено более 17 000 выпускников, многие из которых стали адмиралами, командующими флотами, командирами объединений и соединений, частей, кораблей, флагманскими специалистами, учеными, общественными деятелями, специалистами отечественной промышленности и руководителями предприятий. Выпускники Калининградского ВВМУ – Балтийского ВМИ имени адмирала Ф.Ф. Ушакова – филиала ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» в г. Калининграде стоят на страже морских рубежей нашей Родины и с честью выполняют свой ратный труд.

История, которую делали люди 70 лет, продолжается.

Горин Ю.П., Камшуков А.В., Лосев Д.Е., Сытник В.Б.



Подготовка кадров для ВМФ отвечает требованиям времени

Нашим собеседником на эту важную тему стал начальник Военного учебно-научного центра Военно-морского флота «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова» вице-адмирал Владимир КАСАТОНОВ.



Вице-адмирал
Владимир КАСАТОНОВ

– Военный Учебно-научный центр ВМФ включает в себя целый ряд учебных заведений. Наверное, сама их история обязывает высоко держать планку военно-морского образования. С какими результатами завершился учебный год? Каких специалистов и сколько подготовили учебные заведения флота в 2018 году?

– Подготовка квалифицированных кадров для Военно-морского флота, развитие системы военного образования – приоритетные задачи как для Главного командования ВМФ, так и для руководства Военно-морской академии.

В настоящее время система военного образования ВМФ – это достаточно отлаженный и эффективно работающий механизм, обеспечивающий подготовку по всем уровням образования, профессиональную переподготовку и повышение квалификации военных кадров в системе дополнительного профессионального образования.

Эти задачи в полном объеме выполняет Военно-морская академия с входящими в её состав военно-морскими институтами.

В 2018 году у нас состоялся очередной выпуск офицеров. В интересах Военно-мор-

ского флота и дружественных иностранных государств в этом году были подготовлены более 1 тысячи офицеров и мичманов по самым востребованным и наукоёмким специальностям. В их числе свыше 250 офицеров по программам магистратуры и дополнительным профессиональным образовательным программам; более 600 офицеров по программам специалитета; свыше 100 офицеров, подготовленных в интересах военно-морских сил более чем 30 иностранных государств; более 200 мичманов.

Отрадно отметить, что каждый четвертый выпускник академии и военно-морских институтов окончил её с отличием.

Высокое качество подготовки выпускников было подтверждено в ходе работы государственных экзаменационных комиссий. При этом для повышения объективности оценки все председатели экзаменационных комиссий и более половины их состава были представителями Главного командования ВМФ, флотов, ведущих научных организаций и предприятий оборонного комплекса.

По сути, проведённая государственная итоговая аттестация явилась внешним аудитом качества образовательной деятельности

нашей академии.

В последнее десятилетие в отечественном и мировом образовании, в том числе и в военном, чётко проявилась тенденция создания университетских комплексов, объединяющих научные и образовательные учреждения различных уровней и ступеней образования. В гражданском образовании эта идея нашла воплощение в создании национальных исследовательских университетов, а в военном – видовых военных учебно-научных центров, одним из которых и является ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия».

– Какие новые тенденции сложились в сфере военно-морского образования? Много сегодня говорится об инновациях, об интеграции военной науки и образования. Как с этим в образовательной сфере ВМФ?

– Главная наша задача в настоящее время – интеграция образования и науки, которая позволит в полной мере обеспечить инновационность образовательного процесса по всем уровням.

Вошедшие в состав Военно-морской ака-

Также нельзя не отметить, что в ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» в соответствии с решением Президента Российской Федерации от 17 апреля 2013 года № Пр-864 сформирована научная рота № 1 (Военно-морского флота).

Научная рота комплектуется наиболее успешными выпускниками гражданских вузов, в которых не предусмотрена военная подготовка. Под руководством опытных педагогов и ведущих учёных операторы научной роты активно участвуют в научной деятельности ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия»: выполняют научные исследования в соответствии с планом научной работы ВУНЦ ВМФ, публикуют научные доклады и статьи, участвуют в научных конференциях и выставках, на которых представляют наиболее значимые результаты их деятельности. По завершении срочной службы операторы, добившиеся наибольших успехов, назначаются на должности научно-педагогических работников в НИИ и вузы, а также на другие воинские должности на кораблях и в части

«Сегодня особенно важно развитие единой информационной среды и системы непрерывной подготовки военнослужащих в течение всего периода их службы»

демии научно-исследовательские институты сохранили за собой весь перечень направлений научных исследований по обоснованию строительства и развития Военно-морского флота, создания перспективных образцов вооружения, военной и специальной техники.

В подтверждение этих слов приведу пример участия наших представителей, в том числе слушателей, курсантов и операторов научной роты, в Московском международном салоне изобретений и инновационных технологий «Архимед».

Это очень значимое мероприятие, которое проводится уже в течение 20 лет. На постоянной основе в этом салоне участвуют более 300 российских и зарубежных предприятий, научных и образовательных организаций.

Мы достойно представляем Военно-морской флот, занимая лидирующие позиции в области инновационных разработок. Академия с 2014 года прочно удерживает первое место в общем медальном зачёте среди всех участников салона «Архимед».

В этом году в ходе работы XXI Международного салона мы представили более 40 научных разработок и изобретений. По результатам участия наша академия завоевала 38 медалей, из них – 22 золотые, и специальный приз салона – Кубок регионов.

Следует подчеркнуть, что Военно-морская академия – единственная организация, которая дважды завоевала высшую награду – главный приз салона – Гран-при «Золотой Архимед» – в 2015 и 2017 годах.

ВМФ с заключением контракта и присвоением воинского звания лейтенант.

С 2014 года по настоящее время заключил контракты, став офицерами, 61 выпускник научной роты. 33 из них проходят службу в вузах и НИИ ВУНЦ ВМФ.

– Владимир Львович, а как у вас обеспечивается неразрывность науки и практики?

– Главной особенностью военно-морского образования на современном этапе как раз и является глубокая интеграция с практикой флотов, способность оперативно реагировать на их потребности в подготовке военных кадров. В чём это выражается?

Первое. Ввод в состав ВМФ новых современных надводных кораблей и подводных лодок, формирование в составе флотов новых воинских частей и соединений значительно увеличили заказ на подготовку военных кадров.

В последние годы проблемных вопросов с комплектованием первых курсов ни по количественному составу, ни по уровню знаний абитуриентов Военно-морской флот не испытывает.

– Несколько слов об особенностях набора 2018 года.

– В этом году средний конкурс в военно-морских институтах составляет более 3 человек на место. Это средняя цифра, а по некоторым специальностям кандидатов более 7 на место. Это по юношам, а по девушкам конкурс вдвое больше – 12 на место.

Приведу и другие цифры. В соответствии с планом предварительного отбора органов военного управления необходимо было ото-

брать 2136 кандидатов на обучение. В настоящее время поступило 2223 дела, тем самым план отбора выполнен на 104 процента.

Количество поступивших дел по сравнению с прошлым годом увеличилось на 15 процентов.

Наивысший конкурс сложился в Военно-морском институте: 5,2 человека на место по специальности «Применение и эксплуатация морского подводного вооружения подводных лодок».

В Военно-морском политехническом институте конкурс 3,6 человека на место по специальности «Применение и эксплуатация гидроакустических средств».

– Товарищ вице-адмирал! Многих традиционно интересует вопрос об обучении девушек в военно-морских учебных заведениях. Расскажите немного об этом.

– Конкурс по девушкам по состоянию на 7 июля 2018 года составляет: Военно-морской политехнический институт – 10,9 человека на место; Филиал (г. Калининград) – 7,2 человека на место;

Конкурс по программам среднего образования самый высокий в Военно-морском институте – 1,43 человека на место.

– Владимир Львович, как вы оцениваете итоги профориентационной работы среди молодёжи?

– В настоящее время у ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» установлены контакты более чем с 400 школами Российской Федерации. В 2018 году наши представители провели в них более 450 различных мероприятий. Это выступления перед школьниками, показ фильмов патриотической направленности, проведение уроков мужества, классных часов, дней открытых дверей в рамках Всероссийской информационно-агитационной акции «Есть такая профессия – Родину защищать!».

За пределами региона была проведена профориентационная работа офицерами и гражданским персоналом ВУНЦ в 28 командировках с охватом более 53 тысяч юношей, отобраны для поступления 1487 из них.

Желание поступать в военно-морские институты изъявили 13 выпускников НВМУ. Это 26 процентов от выпуска. К нам собираются поступать 43 выпускника КВМКК (70 процентов от выпуска). ВМФ выбрали 2 выпускника Санкт-Петербургского СВУ.

Информация о ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» с правилами поступления размещена в четырёх общероссийских печатных справочниках.

На постоянной основе работает телефон «горячей линии» Центральной приёмной комиссии для оказания информационной под-

держки потенциальным кандидатам.

В этом году профориентационными мероприятиями было охвачено более 100 тысяч человек, 2656 из них изъявили желание стать кандидатами на поступление в образовательные организации ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия».

– Применяете ли какие-то новые формы работы в данном направлении?

– Разумеется. Организовано взаимодействие с региональной организацией Всероссийского военно-патриотического общественного движения «Юнармия». В июле – августе 2018 года планируем заключить соглашение и составить план совместной работы по проведению мероприятий военно-профессиональной направленности в общеобразовательных учреждениях, входящих в состав «Юнармии» и «Юнфлота».

На вооружение ВМФ поступает всё более наукоёмкая и технологически сложная техника. Это потребовало большую часть мичманов комплектовать специалистами, имеющими профильное среднее профессиональное образование. Сегодня такое обучение проводится у нас по 21 специальности.

В результате возросла интенсивность подготовки курсантов, уже с первого курса ярче выражена практическая направленность обучения, повысился уровень знаний и умений, необходимых для быстрой адаптации наших воспитанников на флотах.

– А какие у курсантов возможности познакомиться с морем «на вкус» до того, когда они получат офицерские погоны?

– В течение нескольких лет мы реализуем практику участия курсантов военно-морских вузов в дальних океанских походах на учебных кораблях ВМФ.

В настоящее время продолжается дальний морской поход по маршруту Кронштадт – Севастополь – Коломбо (Шри-Ланка) – Бали (Индонезия) – порт Морсби (Папуа – Новая Гвинея) – Владивосток – Петропавловск-Камчатский – Североморск – Кронштадт.

Этот поход, по сути, является полукругосветным плаванием, рассчитанным более чем на пять месяцев.

Курсанты приобретают необходимый для их будущей служебной деятельности опыт океанского плавания.

В ходе учебных практик имеют место

В соответствии с требованиями Корабельного устава ВМФ подготовленность специалиста должна быть доведена до такой степени совершенства, чтобы его действия в любой обстановке выполнялись точно, быстро и умело, в полном соответствии с руководствами, правилами и инструкциями. Поэтому в основе методики подготовки каждого подводника и экипажей подводных лодок в целом в наших учебных центрах – практическая направленность.

Преподавательский состав учебных центров – это, как правило, высококлассные специалисты, имеющие богатый опыт службы на подводных лодках и способные умело передать его молодым подводникам.

В учебном центре на заключительном этапе подготовки происходит слаживание экипажей подводных лодок. Есть такое высказывание: «Работает как часы»... Мы им и руководствуемся.

В тех успехах, которых добиваются экипажи подводных лодок при решении ответственных боевых задач, в том числе и за пределами Российской Федерации, есть вклад и наших учебных центров.

«Главная особенность военно-морского образования – его глубокая интеграция с практикой флотов»

– На торжественной церемонии выпуска офицеров, который состоялся на Якорной площади, в строю стояли и иностранные военнослужащие. Несколько слов о том, как вы обучаете.

– Расширение военно-технического сотрудничества с иностранными партнёрами укрепило имидж и престиж Военно-морского флота, значительно увеличило географию стран – сегодня их более 30 – и количество иностранных военнослужащих, обучающихся в нашей академии. Таких более тысячи.

– Владимир Львович, какие задачи стоят перед центром в обозримой перспективе?

– Будем совершенствовать организацию подготовки военных кадров для ВМФ, повышать её мобильность и инновационность. Важная задача – усиление практической направленности обучения, введение для слушателей и курсантов режима обучения, максимально приближенного к условиям службы на флоте.

Будем ещё больше заботиться о морской выучке курсантов, которая прививается в дальних морских походах на учебных кораблях, а также при участии курсантов в мероприятиях боевой службы и боевого дежурства надводных кораблей и подводных лодок в процессе флотских практик и стажировок.

В этой связи уже скорректированы подходы к организации образовательного процесса.

деловые заходы в порты иностранных государств, что способствует дальнейшему укреплению дружественных отношений между Российской Федерацией и различными странами.

Мы ещё больше ориентируем образовательную деятельность вуза на раскрытие индивидуальных способностей слушателей и курсантов, организуем их обучение по индивидуальным образовательным траекториям.

При этом в полной мере осознаём проблему подготовки именно офицера-моряка. Это связано не только с формированием профессиональных компетенций, но и с воспитанием офицера как личности, формированием у него не только психологической устойчивости, но и личностной мотивации к преодолению трудностей службы на кораблях и подводных лодках, в отрыве от берега, семьи, привычных для каждого человека комфортных условий жизнедеятельности.

– Владимир Львович! Все знают об особой специфике службы на подводных лодках. Как вы готовите будущих подводников?

– Одна из важнейших задач академии – подготовка экипажей подводных лодок, в том числе атомных, в наших учебных центрах в Обнинске и Сосновом Бору.

Экипажи подводных лодок в учебных центрах обучаются с момента их формирования и с определённой периодичностью до расформирования.

– Сложилась стойкая тенденция по формированию единой информационной среды в образовательном процессе. В системе ВУНЦ ВМФ это применимо?

– Безусловно. Важнейшее направление – развитие информационной образовательной среды и системы непрерывной подготовки военнослужащих в течение всего периода их военной службы.

В этом направлении уже сделаны важные шаги. Обучение всех слушателей и курсантов академии проводится с использованием электронных учебных изданий.

На основании утверждённого министром обороны Российской Федерации единого стандарта наши педагоги разработали и оцифровали свыше 2 тысяч учебников и учебных пособий по всем учебным дисциплинам. Внедрены базовые электронные учебники по 40 общим для всех военных вузов дисциплинам.

Электронные учебные издания отличаются современным интерактивным и мультимедийное сопровождение, возможность проводить самоконтроль и оценивать знания обучающихся.

Все они объединены в единый информационный образовательный ресурс, к которому, как и к Президентской библиотеке, электронному фонду диссертаций Российской национальной библиотеки и ведущим электронным библиотекам России, обеспечен доступ каждого слушателя и курсанта.

Важный шаг в этом направлении – интеграция электронных образовательных ресурсов родственных военных и гражданских вузов.

К примеру, уже сегодня у нас организовано информационное взаимодействие с Санкт-Петербургским государственным электротехническим университетом «ЛЭТИ», Балтийским государственным техническим университетом имени Д.Ф. Устинова «Военмех», Санкт-Петербургским государственным морским техническим университетом, Государственной морской академией им. С.О. Макарова.

Дальнейшее развитие электронной образовательной среды направлено на расширение её возможностей и обеспечение доступности военнослужащим как в период обучения в вузе, так и во время службы на флотах.

В этих целях предусмотрено создание закрытых сегментов электронных изданий, наполнение электронной библиотеки Военно-морской академии ресурсами научно-исследовательских организаций, расширение взаимодействия ресурсов ВУНЦ ВМФ и профильных гражданских вузов.

– Преподавательским составом вы довольны?

– С 2014 года мы последовательно наращиваем научный потенциал, который в настоящее время составляет 74 процента: докторов наук у нас 12,5 процента, кандидатов наук – 61,5 процента. Это превышает уровень таких ведущих вузов страны, как национальные исследовательские университеты.

Профессорско-преподавательский состав активно привлекается к учениям и другим мероприятиям подготовки флотов, к испытаниям новых образцов вооружения и военной техники. По сравнению с прошлым годом у нас более чем в 2 раза возросло количество

военных педагогов, участвовавших в учениях и внезапных проверках сил и войск, в 1,5 раза – в испытаниях вооружения и военной техники.

– А как развивается инфраструктура и учебно-материальная база учебных заведений ВМФ? Успеваете за временем?

– Министр обороны Российской Федерации утвердил Программу нашего развития на период до 2020 года, которая взаимосвязана с Государственной программой вооружений и государственным оборонным заказом.

Она предусматривает упреждающую поставку современного вооружения, военной и специальной техники, которая синхронизирована с обеспечением академии соответствующими учебно-тренировочными средствами.

Уже к концу 2018 года доля современных образцов вооружения, военной техники и тренажёров в академии составит около 90 процентов.

Перспективным направлением развития тренажёрной базы является широкое внедрение комплексных тренажёрных средств, позволяющих обучать управлению силами и войсками ВМФ в составе межвидовых группировок.

Например, сравнительно недавно в академии установили принципиально новый оперативно-тактический тренажёрный комплекс «Автоматизм», имеющий сетевую структуру из почти 200 автоматизированных рабочих мест. Комплекс предназначен для совершенствования умений и навыков не только слушателей Военно-морской академии, но и оперативного состава ВМФ по всем этапам подготовки и ведения современных операций и боевых действий.

– Несколько слов о вашем участии в реализации кораблестроительной программы.

– С 2009 года, с момента образования на

основе Военно-морской академии крупного научно-образовательного центра ВМФ, в который, помимо военных учебных заведений, вошли научно-исследовательские организации, научно-педагогический состав ВУНЦ ВМФ привлекается к сопровождению научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, выполняемых в интересах ВМФ. К этой работе активно подключаются слушатели, курсанты, адъюнкты и докторанты центра.

Ни один боевой корабль, ни одно судно специального назначения, ни один образец вооружения и военной техники не принимается в состав ВМФ без участия учёных и преподавателей ВУНЦ ВМФ.

Формирование концептуальных направлений развития Военно-морского флота осуществляется на ежегодных научно-практических конференциях ВМФ, которые традиционно проходят в стенах нашей академии под руководством главнокомандующего ВМФ с привлечением командования флотов, руководителей предприятий и организаций ОПК, представителей научно-исследовательских и образовательных организаций Минобороны России.

Выработанные коллегиально предложения находят отражение в основных программных уставных документах по строительству и развитию Военно-морского флота.

В завершение хочу ещё раз подчеркнуть: деятельность руководящего состава Военно-морской академии направлена на всестороннюю подготовку всех категорий обучающихся к эффективному исполнению ими своих задач и функций по будущему служебному предназначению.

Андрей ГАВРИЛЕНКО,
«Красная звезда»





СКФ Дальневосточная регата учебных парусников 2018

В 2018 году Дальневосточная регата учебных парусников впервые прошла на Дальнем Востоке России. Участие в регате приняли учебные парусники из России, Японии, Индонезии, Республики Корея, а также парусные яхты из КНР. Старт мероприятиям регаты был дан 27 августа в южнокорейском городе Йосу, после чего парусники преодолели дистанцию в 600 морских миль и прибыли во Владивосток – к началу Восточного экономического форума.

Владивосток стал столицей регаты на шесть дней. В эти дни жители и гости города смогли бесплатно посетить парусники, увидеть красочный парад экипажей по улицам города и «Парад парусов» по акватории Амурского залива, стать участниками различных событий, связанных с проведением первой дальневосточной регаты. Во время «Открытых трапов» в течение одного дня на борт парусников поднималось до семи тысяч человек, были организованы экскурсии для 40 учебных заведений Приморского края, в том числе и для детей, оставшихся без попечения родителей.

Самым красочным мероприятием владивостокского этапа регаты стала гонка парусных судов в акватории Амурского залива. На дистанцию одновременно вышли около 80

детско-юношеских парусных лодок, более 60 килевых яхт класса С и D и пять больших учебных парусников класса А и В.

Кульминацией Дальневосточной регаты стала церемония награждения экипажей, в которой приняли участие лидеры пяти государств. Владимир Путин вручил приз за первое место в регате российскому учебному парусному судну «Надежда». Премьер-министр Республики Корея Ли Нак Ён наградил японское судно Kaiwo Maru за «Вклад в развитие парусных традиций и морского дела». Премьер-министр Японии Синдзо Абэ вручил приз экипажу шхуны Kogeara из Республики Корея в номинации «Международное морское братство». Президент Монголии Халтмаагийн Баттулга вручил приз экипажу «Qingdao Team» из КНР «За волю к победе». Председатель Китайской Народной Республики Си Цзиньпин наградил самых маленьких участников регаты – победителей детско-юношеских соревнований в яхтах класса «Оптимист» и «Кадет» среди детей до 12 лет Софье Даниленко и Илье Соловейчик.

В России международные регаты учебных парусников проводятся ежегодно в соответствии с утвержденной Министерством транспорта Российской Федерации пятилет-





Фото предоставлены Морским Фотографическим Собранием

ней программой. Следующая регата пройдет в 2019 году на Черном море, а в 2020 году соревнование учебных парусников снова примет Владивосток.

Программа Регат учебных парусников реализуется под лозунгом «Морское братство и сотрудничество». За последние несколько лет в таких мероприятиях приняли участие парусники из 23 стран мира с экипажами в составе более 6000 человек 34 национальностей, а мероприятия регат посетили около 2 миллионов жителей и гостей регионов.

Проходящие в России международные регаты учебных парусников организуются некоммерческой организацией «Sail Training International» (Сэйл Трейнинг Интернешнл) и Ассоциацией учебных парусников России, титульным спонсором таких регат на протяжении многих лет является компания «Совкомфлот», при поддержке которой такие события стали проводиться в России на регулярной основе.

Паруса дружбы над Владивостоком

Фото предоставлены Морским Фотографическим Собранием

Старт гонки СКФ Дальневосточной регаты больших парусных судов был дан в южнокорейском городе Йосу, а завершился этап во Владивостоке. Там в рамках Восточного экономического форума также прошла историко-просветительская выставка «ПАРУСА ДРУЖБЫ» известных фотографов-маринистов.

В экспозиции были представлены 16 уникальных фотографий самых знаменитых парусников мира, съёмки которых проводились в течение почти 20 лет: «Крузенштерн» (Россия), Kaiwo Maru (Япония), Tarangini (Индия), «Надежда» (Россия), Eugora (Нидерланды), «Паллада» (Россия), MARITE (Индонезия), «Мир» (Россия), «Херсонес» (Россия), «Седов» (Россия), «Полярный Одиссей» (Россия).

Авторы работ – фотохудожники Юрий Масляев, Александр Кильмет, Александр Алякринский, выбравшие объектами своих фотографий море и мировой парусный флот, участники Морского фотографического собрания, действительные члены Русского географического общества, профессионалы и ценители парусов, авторы фотовыставки произведений музейного качества «Аристократы морей», собравшей фотокартины музейно-галерейного качества.

С фотовыставкой, организованной совместными усилиями ОСК и Российского исторического общества, ознакомились делегаты более чем из 60 стран мира, прибывшие на ВЭФ-2018.



33 СРЗ: Гражданские заказы – это подушка безопасности

Вы пришли на 33 судоремонтный завод пять лет назад. Как оцените состояние предприятия на тот момент?

Не могу сказать, что работа была как-то плохо организована. Просто на тот период завод находился в тяжелом финансовом состоянии. С первых дней вступления в должность пришлось заниматься вопросами вывода предприятия из банкротства. Требовалось срочно выходить из кризиса, начинать своевременно платить людям зарплату и готовить котельную завода к началу отопительного сезона. Кстати, котельная предприятия неотъемлемый участник городской схемы теплоснабжения и благодаря заводским теплоэнергетическим мощностям в дома балтийцев в осенне-зимний период поступает тепло. При отсутствии на тот период загрузки производства это было нелегко. Но на сегодня мы погасили долги периода 2013–2014 годов.

Какие типы кораблей и судов сегодня может ремонтировать завод?

Работаем с кораблями любых классов, которые находятся на Балтике, у нас практически нет ограничений. Естественно, мы не можем поставить эсминец водоизмещением 9000 тонн к себе в док. Как головной исполнитель, привлекаем завод АО «ПСЗ «Янтарь» к выполнению доковых работ для таких кораблей. Не беремся только за атомные подводные лодки и авианосцы, остальные классы кораблей 33 СРЗ в состоянии ремонтировать.

Недавно в СМИ прошла информация о возможном переводе ДЭПЛ «Алроса» на Балтфлот для прохождения ремонта и дальнейшей службы. Может ли предприятие ремонтировать дизель-электрические подлодки?

Мы спокойно доковали подводные лодки. Если необходим ремонт общекорабельных систем и механизмов, завод способен это сделать. Часть причальных стенок на 33 СРЗ подготовлены для размещения субмарин и обеспечения их всеми видами энергосредств. Ремонт, сервисное обслуживание остального вооружения и военной техники, при необходимости, предприятие как головной исполнитель сможет передать участникам кооперации.

Есть ли у завода компетенции для ремонта композитных корпусов? Например, тральщиков проекта 12700, которыми планируют перевооружать Балтфлот?

33 СРЗ полноценно взаимодействует с АО «Средне-Невским судостроительным заводом», с АО ЦМКБ «Алмаз». Современные проекты типа 12700 мы доковали. Это было связано с необходимостью проверки подводной части при проведении государственных испытаний.

В начале XXI века БДК порой ремонтировали в считанные недели, сейчас они стоят на предприятии по несколько месяцев. С чем это связано?



Цифровизация предприятия, планы по строительству плавдоков и диверсификация стали темами для беседы с генеральным директором 33 судоремонтного завода (33 СРЗ) Ильей Самариним. Верфь в августе передала флоту БДК «Калининград» и взялась за ремонт его систершипа - большого десантного корабля «Оленегорский горняк».

Временной интервал ремонта зависит от ряда факторов: наличия комплектующих, состояние техники, ее возраст. Еще один важный аспект - контроль качества, который осуществляют подразделения Минобороны - отдел 823 военной приемки, закрепленный за предприятием. Поэтому я бы говорил не об увеличении сроков ремонта кораблей, а о требовательности к выполнению работ, качеству поставляемого ЗИП, комплектующих и материалов.

Например, по БДК проекта 775 существуют нюансы с поставкой ЗИПа, потому что техника полностью импортная. Многие элементы этого ЗИПа даже не выпускаются. Из-за этого ряд работ требует более длительного и тщательного подхода. К примеру, корпус корабля. Если у него полностью вышел срок службы, его нужно тщательно дефектовать, отремонтировать, чтобы никаких инцидентов в последующем не происходило.

Простому обывателю кажется, что корабль простаивает несколько месяцев. А на самом деле происходит скрупулезный ремонт.

Сколько кораблей проекта 775 завод может ремонтировать одновременно?

Одновременно максимум два. Мы всегда себя позиционировали как завод, способный ремонтировать БДК проекта 775. У 33 СРЗ удобная географическая локация, в частности для доставки ЗИПа, и опыт работы с кораблями, созданными на зарубежных верфях. Как только мы отремонтировали БДК «Калининград», приступили к ремонту БДК

«Оленегорский горняк». До этого 33 СРЗ ввел в строй плавмастерскую «ПМ-82».

Какие задачи стоят перед вами по модернизации производственных мощностей?

На сегодняшний день существует инвестиционный проект развития завода. Его главная идея - создание компактного судоремонтного предприятия, консолидация производства в одном месте, чтобы не было «разбросанных» цехов.

Какие планы у 33 СРЗ по достройке и оснащению цехов?

Модернизации, когда раскатывают бульдозером всю территорию и заново строят завод, в Балтийске не будет. Здесь идет компоновка предприятия в одном месте, концентрация усилий производства, закупка постоянно необходимого оборудования. Я имею в виду то, что ежедневно используется людьми при выполнении ремонта. Следующий шаг - это приобретение станков. Например, мы хотим заменить пять старых токарников одним современным станком. Но необходимо к этому подойти с заделом по прибыли, чтобы мы могли купить оборудование самостоятельно, без привлечения дополнительных средств. Объективно оно нам срочно не нужно, мы в состоянии станками старого парка выполнять поставленные задачи.

Будет ли построен на территории завода сухой док?

Мы ушли от этой концепции. Рассчитали стоимость дока, его загрузку и решили, что предприятию было бы лучше заменить один

из доков ПД-8 или ПД-33 на док большего водоизмещения - порядка 6 000 тонн. На сегодняшний день наши доки могут поднимать корабли водоизмещением 4 500 тонн. Такой вариант в итоге удобнее, чем длительный процесс согласования проекта, разработки и постройки сухого дока.

Планируются ли работы по реконструкции причальных стенок?

В этом году у нас происходит аудит причальных стенок для определения необходимого объема работ. Задача на будущую пятилетку - подготовка гидротехнических сооружений, вывод их на должный уровень по техническому состоянию.

Если взять соотношение предприятия по военным и гражданским заказам, как оно выглядит? Стоит ли такая задача по увеличению объемов «гражданки»?

То, что завод должен диверсифицироваться и заниматься не только госзаказами - объективная необходимость. При ремонте кораблей достаточно много требований, которые в свою очередь увеличивают временной интервал ремонта. В будущем планируем наращивать долю «гражданки». Мы мало ремонтируем гражданский флот, потому что в основном активы завода востребованы при выполнении государственного оборонного заказа. Однако, в 2019 г. завод планирует произвести ремонт легендарного научно-исследовательского судна «Витязь» Музея Мирового океана Министерства культуры РФ.

Объединенная судостроительная корпорация планирует диверсифицировать портфель заказов к 2030 году. Вы тоже ориентируетесь на этот срок?

Мы хотим это сделать раньше, чтобы к 2025 году объем ремонта кораблей ВМФ составлял 65%, а ремонт гражданского флота вырос до 35%, но это не означает, что мы сократим объем ремонта кораблей ВМФ.

Какова ваша стратегия по привлечению гражданских заказчиков?

Для любого заказчика ключевой фактор - скорость ремонта. Второй момент - это наличие ЗИПа для быстрого возвращения в строй судов, квалификация сотрудников и способность завода доковать суда того или иного класса. 33 СРЗ есть, что предложить заказчику. Мы должны иметь какую-то подушку безопасности, которая позволит заводу



функционировать даже при отсутствии государственного оборонного заказа.

Сегодняшний тренд в судостроении - глобальная цифровизация. Расскажите о своем опыте. Например, есть ли у завода опыт использования 3D-моделей при ремонте кораблей?

Да, в части восстановления корабля при отсутствии ремонтной документации. Мы берем элемент сломанного механизма, снимаем, переводим его в цифру, воссоздаем 3D-модель, определяем допуски и делаем инструкцию по ремонту. Например, у меня на столе лежит инструкция по ремонту брашпиля БДК «Оленегорский горняк», созданная на основании 3D-моделирования. Эту работу мы проводили совместно с инженерно-техническим институтом ФГАУВО БФУ им. Канта.

Какие еще процессы оцифрованы на предприятии?

Мы единственный судоремонтный завод в России, который использует ERP-систему на базе 1С. Она фактически отражает весь технологический процесс предприятия. В эту программу входят бухгалтерия, технические вопросы, кадровая политика. Одним словом, все аспекты, встречающиеся в процессе ремонта судов, вплоть до нормирования.

Благодаря ERP у нас есть документы по каждому этапу ремонта. Мы всегда их можем поднять, найти информацию вплоть до того, какие шайбы и гайки потрачены на конкретный заказ. В результате на 33 СРЗ полностью изменился подход к бюджетированию, планированию и работе с кадрами.

Сколько человек сейчас работает на заводе, и какова динамика по численности сотрудников?

На сегодняшний день около 500 сотрудников.

А если говорить об основных производственных рабочих?

Порядка 230.

Получится ли увеличить их численность вдвое в ближайшее время?

Да, в наших планах увеличить долю производственных рабочих минимум до 400 человек. С учетом количества заказов - это вполне реально.

На предприятии действует программа по обеспечению сотрудников жильем? Есть ли условия для релокации в регион квалифи-

рованных кадров - например, из центральной России?

У нас на сегодняшний день такой программы нет, она по сути не нужна. Город маленький. В Балтийске можно арендовать жилье по недорогим ценам. Программа, которая реализована в ОСК по предоставлению компенсации за аренду, полноправно позволяет находиться иногороднему человеку здесь, откуда бы он не приехал.

Снять квартиру в Балтийске можно за 8000-11000 рублей. При компенсации порядка 5000 рублей за однокомнатную квартиру, я считаю, что человек, получающий среднюю зарплату около 45000-48000, способен арендовать себе жилье. Мы заинтересованы в молодых специалистах. Главное - желание приходить на завод и работать.

Когда заканчивается ваш контракт, собираетесь ли продолжить работу на 33 СРЗ?

Контракт завершится в следующем году. Конечно же, желание его продлить существует. Мне очень нравится работа, которой я занимаюсь. Хочется, чтобы завод дальше развивался. Надеюсь, в будущем предприятия в РФ выйдут на такой режим, когда им не нужна будет финансовая помощь от государства. Это займет около десяти лет. На сегодняшний день мы прошли пятилетку - хороший рубеж. Минобороны доверяет нам выполнение ГОЗ как головному исполнителю - это сервисные контракты на ремонт порядка 160 кораблей.

Мы хотим вернуть былую славу 33 СРЗ, когда корабли ремонтировались в Балтийске от начала до конца. За 5 лет сотрудники предприятия многое для этого сделали.

По материалам Mil.Press FlotProm
Фото предоставлены МИА





Ситуационные центры как инструмент эффективного управления

В условиях развивающейся экономики России перед органами управления особенно остро стоит задача оперативного реагирования на быстро меняющуюся ситуацию.

Сфера принятия обоснованных решений в последнее время все чаще нуждается в организации Ситуационных центров.

Ситуационный центр представляет собой совокупность аппаратно-программных средств для проведения аудиовизуального экспресс-анализа в реальном времени, а также моделирования сценариев возможных событий и выбора способов управленческого воздействия на ту, или иную ситуацию, при

информационном взаимодействии с различными системами, комплексами и объектами. Интерактивное аудиовизуальное отображение бизнес-процессов является наиболее эффективным инструментом контроля и управления работой филиальной сети, крупными объектами, экосистемами предприятия в реальном масштабе времени. Так же площадки ситуационных центров используются для проведения обучающих семинаров и совещаний, с возможностью одновременно отображения информации, переговоров, встреч, видеоконференций.

Одним из ярких примеров реализации

ситуационного центра является проект, реализованный ООО «Софтинг» для Федеральной налоговой службы. В данном Ситуационном центре президент Владимир Путин провел рабочую встречу с руководителем Федеральной налоговой службы Михаилом Мишустиним, на встрече обсуждался в том числе ряд важных процессов, связанных с проектами службы: показатели собираемости налогов, итоги работы по исключению из реестра юридических лиц фирм-однодневок, планы по совершенствованию системы регистрации в налоговых органах самозанятых граждан.



Ситуационные центры, реализованные на флоте, обеспечат эффективную систему управления, определяют качественно новый, недостижимый ранее уровень выполнения функций по сбору, передаче, обработке, отображению информации, по выработке решений и его исполнению.

Такая система способна отражать не только системную организацию всех многообразных средств автоматизации процессов управления, но и представляет саму систему управления, эффективность функционирования которой всесторонне обеспечивается автоматизированной обработкой информации.

Генеральный директор ООО «Софтинг»
Козарезов С.П.





Завод «Риф» - расширяем экспортные горизонты!

Судостроительно-судоремонтный завод «Риф» продолжает внедрение инновационных технологий в российскую промышленность. Успешно пройденные испытания и 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 о своей работе. Материал хорошо зарекомендовал себя даже в условиях жаркого климата, не обрастает микроорганизмами, не деформируется, не подвержен коррозии, катер с лёгкостью швартуется даже к необорудованным причалам, покрытым песком или гравием.

Выход на международный рынок – высший пилотаж предпринимательской дея-

тельности. В особенности, если речь идет о странах ЕС, выделяющихся своим консерватизмом и высокими требованиями к качеству поставляемой продукции, зачастую задача становится очень сложной. Выход на европейский рынок сопряжен с рядом технических требований к качеству, дизайну и сервисному обслуживанию моделей. Однако на данный момент российское производство

«Завод «Риф» – одно из немногих отечественных предприятий, которые за короткий срок успешно показали себя на международном рынке в условиях жесткой конкуренции»

плотности на вооружение и снабжение ВМФ РФ, доказали успешное применение ПЭНД в судостроении.

Завод «Риф» принимает активное участие в различных международных и отечественных форумах, где общение с конечным потребителем помогает учитывать нюансы эксплуатации и постоянно совершенствовать продукцию завода.

Завод «Риф» - одно из немногих отечественных предприятий, которые за короткий срок успешно показали себя и на международном рынке в условиях жесткой конкуренции. В частности, первая партия катеров из полиэтилена высокой плотности уже доставлена в страны Северной Африки. Катера серии «Риф» длиной от 7,5 до 12 метров эксплуатируются на побережье Красного моря и акватории реки Нил уже продолжительное время и получают только положительные от-



Катер «Риф75Б» доставлен в яхт-клуб Монако

катеров серии «Риф» полностью соответствует требованиям европейских стандартов, о чем свидетельствует недавно полученный сертификат CE, а также главным преимуществом завода «Риф» по сравнению с конкурентами остается более привлекательная цена.

В сентябре 2018 года состоялась торжественная передача первого катера европейской линейки «Риф» – в яхт-клуб Монако. На церемонии присутствовал князь Монако Альбер II, который самостоятельно провёл «тест-драйв» новой модели. Катер «Риф 75 «Брат», отличающийся габаритными размерами, позволяющими перевозить его в любую точку мира в стандартном 40-футовом контейнере, уверенно вышел на глиссирующий режим и показал крейсерскую скорость в 80 км/ч при волнении 1,5 балла. Этот катер – лишь первая ласточка в планирующемся



Церемония передачи катера «Риф 75 Б» в яхт-клуб Монако

«Главный секретарь Яхт-клуба Монако, господин Барнард д'Алессандри: «Риф-75 «Брат» найдет свое применение при проведении различных регат в качестве судейского катера, а также будет использоваться для доставки пассажиров на борт круизных лайнеров и мега-яхт»»

к обновлению флота Яхт-клуба. Главный секретарь Яхт-клуба Монако, господин Барнард д'Алессандри с уверенностью заявил, что катер найдет свое применение при проведении различных регат в качестве судейского катера, а также будет использоваться для доставки пассажиров на борт круизных лайнеров и мега-яхт. Завод «Риф» планирует сотрудничество со многими крупными маринами и яхт-клубами Лазурного берега, а также выход в другие страны Евросоюза.

Анастасия Григорова



Катера серии «Риф» для африканского континента



Главный секретарь и члены яхт-клуба Монако на борту «Риф-75Б»



Князь Монако Альбер II на борту «Риф-75Б»



Стандартизация в трехмерном моделировании



s-s-p.ru

СПЕЦСУДОПРОЕКТ

На сегодняшний день в судостроении, и в том числе кораблестроении, в процессе создания трехмерных моделей широко используется несколько основных систем автоматизированного проектирования (САПР): Aeva, Fagan, Catia, а также другие, менее распространенные системы трехмерного моделирования. Данные САПР тесно связаны с системами управления данными об изделии (далее - PDM). Почти всегда при сдаче проекта крупному заказчику, гражданскому или ВМФ, наряду с другими требованиями возникает необходимость передачи трехмерной модели судна для дальнейшего использования при эксплуатации. Однако, каждая САПР и PDM имеет свой закрытый формат хранения данных и доступа к ним, и для дальнейшего использования, а также для обычного просмотра 3D-модели, как правило, необходимо наличие развернутой САПР с соответствующими лицензиями на программное обеспечение, позволяющей использовать полученный формат 3D-модели.

Не менее важным является передача

и обмен данными между конструкторским бюро (КБ) и заводом-строителем. Конвертация данных из одной САПР в другую трудоемкий и дорогостоящий процесс. По сложившейся практике КБ проектируют для различных верфей, в свою очередь, верфь взаимодействует с различными КБ, каждое из которых внедряет свою систему автоматизированного проектирования. При обмене информацией на уровне чертежей и спецификаций проблем с обменом данными не возникает. Они появляются в случае готовности КБ открыть доступ или передать заводу информационную модель изделия и состоят в необходимости обеспечить приём и дальнейшее использование моделей из различных, не совместимых между собой систем автоматизированного проектирования, построенных по разным методикам и правилам. Конкуренция между разработчиками САПР растет, что усугубляет проблему обмена информацией между созданными в разных технологиях цифровыми моделями, т.е. передачу геометрии и топологии моделей. Эта же

проблема возникает и при переходе к очередной новой версии CAD-пакета одного и того же производителя. Необходимы эффективные средства для обмена проектными данными между различными САПР.

Причины, по которым возникает подобная необходимость:

- применение данных, использованных в ранее выполненных проектах, при создании новых проектов;
- затруднения при обмене данными между компаниями-смежниками, поскольку корректные данные в нужном формате передаются лишь в 10% случаев;
- долгосрочное хранение и доступ к проектным данным, разработанным много лет назад;
- при переносе 3D модели, созданной с помощью одной САПР в другую.

При импорте трехмерной геометрии, теряются параметризация и структура модели. Переданная таким образом модель не подлежит редактированию.

Только в отдельных случаях удается автоматически распознавать и разбивать импортированную модель на отдельные редактируемые примитивы.

При создании 3D-модели корабля формируются каталоги типовых узлов, элементов и оборудования, которые могут быть использованы на других государственных заказах и проектах в целях унификации, снижения временных и финансовых затрат. Здесь очевидна необходимость создания единой электронной платформы на отраслевом уровне для обмена типовыми 3D-элементами моделей, со всей атрибутивной информацией, которая будет полезна как производителям оборудования, так и конструкторским бюро и заводу-строителю.

САПР достаточно эффективно используются при создании корпуса судна или корабля. Значительно хуже эффект при проектировании сложных помещений. При заключении договора на строительство судна или корабля составляется график строительства, исходя из наиболее эффективной загрузки заводских мощностей, и этот график, как правило, не согласуется с проектантом. В этом случае конструкторская организация разрабатывает документацию по монта-

жу и установке механизмов, оборудования, прокладке электротрасс, ориентируясь на плановые этапы завода. По мере выполнения работ в конструкторской организации идет насыщение электронного макета загруженных помещений параллельно со строительством этих помещений на заводе. Т.е. фактически формирование модели идет на заводе. Это приводит к переделкам, росту трудозатрат, увеличению сроков строительства.

Учитывая это, необходимо, чтобы макеты насыщенных помещений создавались в КБ. Это должно учитываться в графике строительства заказа, и создание электронных макетов насыщенных помещений должно быть в перечне конструкторских работ.

Электронный макет после загрузки всего оборудования, прокладки всех систем и электротрасс, проходящих в данном помещении по разрабатываемой документации, должен быть согласован всеми участниками работ, а потом утвержден со стороны завода, службой строителей и технологов. Только после этого выпускается весь комплект документов и начинается монтаж оборудования и систем в помещении. Такой порядок выполнения работ позволит

на стадии создания электронной модели исключить значительные переделки, применить оптимальные решения по размещению оборудования и систем, следовательно, повысить качество, сократить фактические сроки выполнения работ.

Конечно, могут быть исключения. Так, в обеспечение спуска корабля не целесообразно ждать окончательного изготовления электронных макетов по насыщенным помещениям. На размещение систем, обеспечивающих спуск, выполняется документация и выполняются работы на судне. По этой документации начинается формирование электронных макетов, эти системы и оборудование не подлежат корректировке. По завершению разработки, электронные макеты насыщенных помещений (например, машинно-котельное помещение) целесообразно передать на завод для использования.

Обмен данными можно обеспечить, введя нейтральную структуру базы данных, называемую нейтральным форматом, который был бы независим от существующих САПР. Эта структура будет действовать как промежуточная точка коммуникации между различными

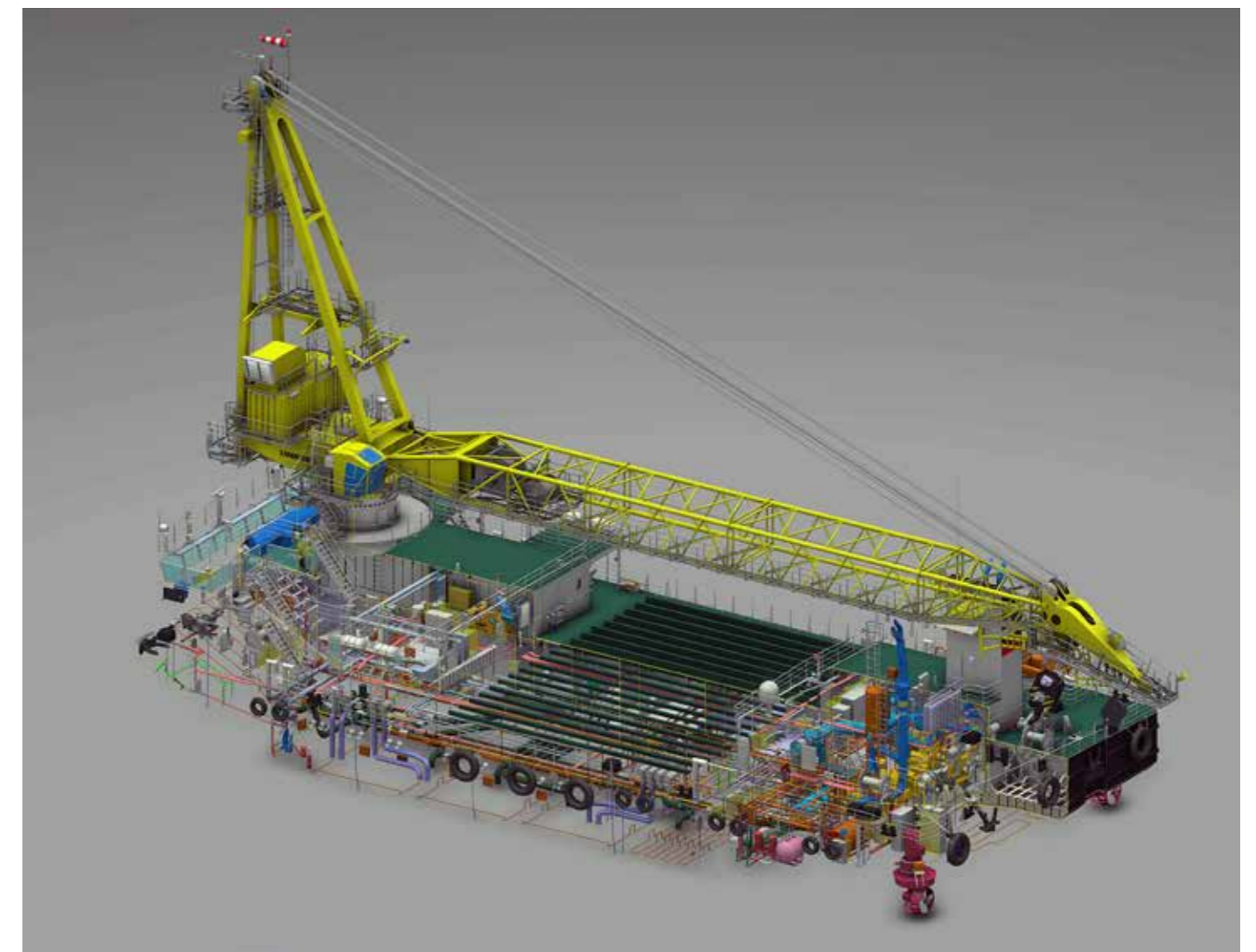




Таблица 1. Обзор результатов в отношении пригодности форматов для использования нейтральных 3D в выделенных сценариях

| Сценарий | STEP | 3D XML | JT | 3D PDF |
|-----------------------|------|--------|-----|--------|
| Просмотр | * | ** | *** | *** |
| Обмен данными | *** | * | ** | * |
| Цифровой макет | * | ** | | * |
| Архивирование | ** | * | ** | *** |
| Передача документации | * | * | * | *** |

- *** Подходит очень хорошо
- ** Применим
- Применим с ограничениями

структурами баз данных САПР. Таким образом, в каждой системе будет своя пара конвертеров для экспорта и импорта данных в этот нейтральный формат.

Для передачи 3D-моделей имеются «нейтральные 3D-форматы» (STEP, 3D XML, JT и 3D PDF). Каждый из них обладает различными характеристиками: уровень точности геометрии, качество визуализации, размер файлов, универсальность и др. Однако их использование ограничивает возможность редактирования импортированных данных, так как теряется информация об истории и

контексте построения геометрии, ассоциативная связь между моделью и чертежом.

По результатам исследований нейтральных 3D-форматов установлено, что при выборе из четырех перечисленных наиболее популярных 3D-форматов существенным является открытость спецификации формата, распространение его применения в будущих инженерных проектах.

Сценариями использования форматов STEP, 3D XML, JT и 3D PDF являются:

просмотр инженерных данных; обмен данными; цифровой макет; документирование и архивирование; использование переносимых документов в PLM, то есть использование 3D и дополнительной информации в областях, связанных с инженерной работой.

Из таблицы 1 видно, что каждый формат демонстрирует разные преимущества для разных сценариев. Если в приоритет обмен данными, то лучшим выбором является STEP. Если же приоритетно использование переносимых документов в PLM, то есть использова-

ние 3D и дополнительной информации в областях, связанных с инженерной работой, просмотр инженерных данных, документирование и архивирование, то преимущество имеет 3D PDF.

Несмотря на развитие инструментальной базы трансляции данных, значительного продвижения в этой области не наблюдается, а недостаточная совместимость форматов осложняет повторное использование ранее созданных данных при создании новых проектов.

При оценке информационного обмена, критериями могут быть выбраны:

- точность геометрической модели;
- сохранение дерева построения;
- твердотельность модели, а не каркасность;
- возможность модификации;
- возможность сохранения модификаций;
- характеристики детали (материал, плотность, масса, площадь, объем и центр масс).

Для решения вышеуказанных вопросов очевидна необходимость разработки открытого формата (стандарта) описания 3D-данных для визуализации, совместной работы и обмена данными в САПР, предоставление доступа к распределенным данным о геометрии изделия, технологической информации и ассоциированным данным в режиме реального времени на всех этапах жизненного цикла изделия.

Формат должен быть ориентирован на поддержку интерактивного отображения больших сборок, содержащих десятки

тысяч деталей. Формат и соответствующее программное обеспечение должны быть структурированы таким образом, чтобы обеспечить возможность быстрой загрузки, редактирования и управления большим количеством деталей в режиме реального времени. Формат должен позволять сохранять геометрию 3D-модели, технологическую информацию, а также метаданные, экспортируемые из «родных» САПР или вносимые системой управления данными об изделии (PDM). Формат должен использоваться для совместной разработки изделий и обмена проектными данными, а файлы создаваться посредством трансляции данных из различных САПР.

Стандартизация и разработка отраслевого стандарта необходима и в области интерактивных электронных руководств (ИЭТР), которые приходят на смену привычной бумажной документации. При использовании интерактивной инструкции моряки способны серьезно повысить свои профессиональные компетенции – что естественным образом повлечет за собой сокращение случаев выхода из строя того или иного оборудования.

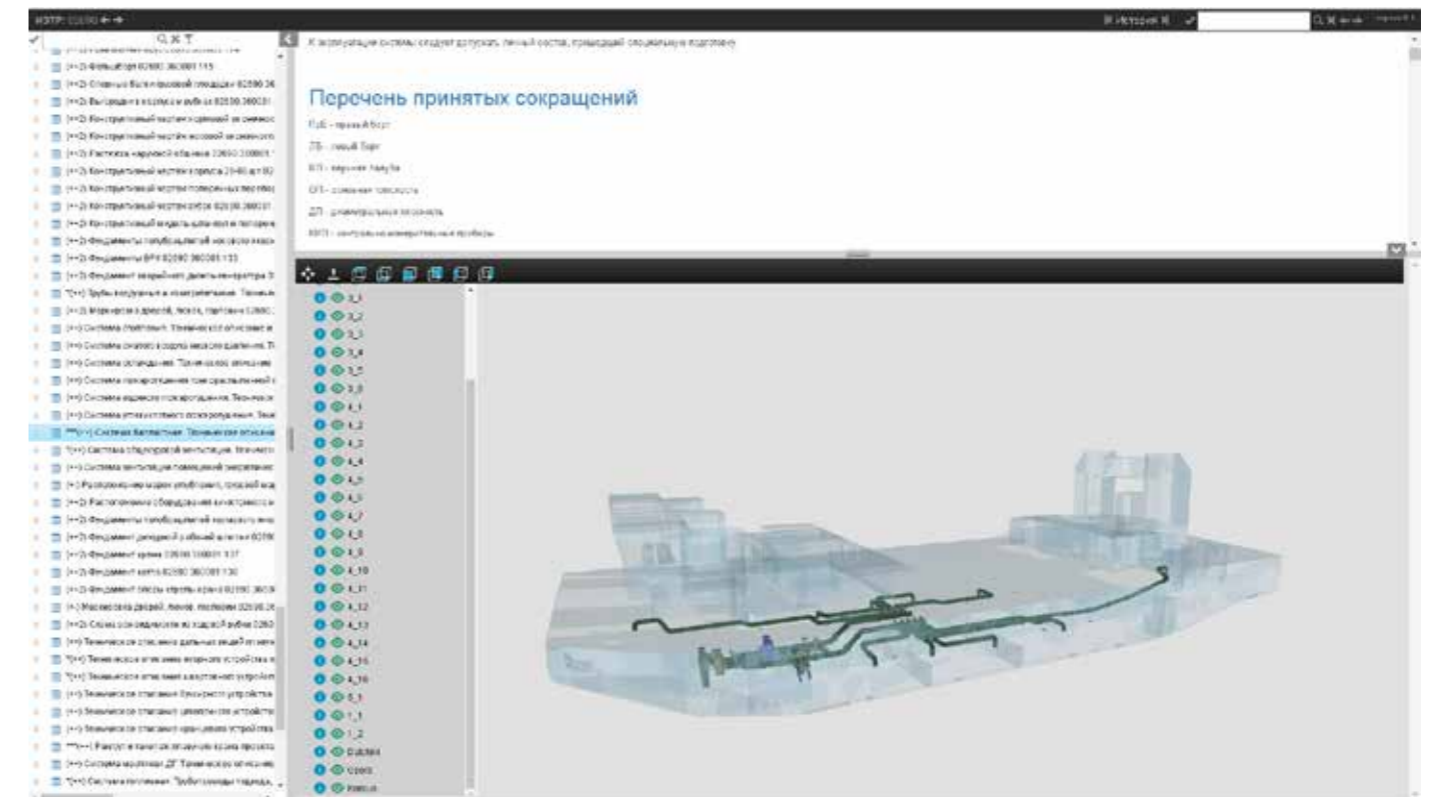
Одно из ключевых преимуществ ИЭТР – упрощение взаимодействия между эксплуатантами и различными подразделениями или предприятиями, имеющими отношение к жизненному циклу корабля и его оборудованию. ИЭТР можно доработать до универсального справочника о применяемых в проектах деталях и наличии запчастей на складах – при должном соучастии поставщиков.

ЗАО «Спецсудопроект» разработан

комплект ИЭТР проекта 02690, получивший положительные оценки со стороны судовладельца. Программа сводит данные обо всех агрегатах и механизмах плавкрана проекта 02690 в единую информационную систему, что позволяет оперативно найти все необходимые сведения. Каких-либо дополнительных драйверов для установки не требуется – достаточно стандартного браузера. Продукт обладает дружелюбным интерфейсом: он интуитивно понятен и схож по своей структуре с веб-сайтом, его можно дополнить аудио- и видеоматериалами, переходить по гиперссылкам со страницы с судовым механизмом на страницу со смежным устройством. Структурно софт выглядит как иерархический каталог, в котором размещены устройства корабля поочередно – от крупных машин к их мелким комплектующим. Системные требования к оборудованию, на котором устанавливается интерактивное руководство, минимальны. Глубина проработки трехмерной графики зависит от пожеланий заказчика. Установить документацию можно и на планшет. Существует система разграничения прав доступа.

Методики и алгоритмы преобразования 3D-моделей, разработанные в рамках этой работы, могут стать основой для создания открытого стандарта описания 3D-данных для визуализации, совместной работы и обмена данными в САПР высокого уровня.

s-s-p.ru





«РОСФЛОТСЕРВИС» - ОБЕСПЕЧЕНИЕ ФЛОТА СИЛЬНОЙ СТРАНЫ

С целью оказания спектра услуг в области материально-технического снабжения и сервисного обслуживания в рамках полного жизненного цикла кораблей ВМФ МО РФ, катеров Пограничного управления ФСБ России и РОСГВАРДИИ в 2015 году в городе-герое Новороссийске основана Морская сервисная компания «РОСФЛОТСЕРВИС». Компания действует в Черноморском регионе от портов Абхазии до порта Севастополь.

С первых дней основания «РОСФЛОТСЕРВИС» активно развивается, улучшает свою материально-техническую базу. Штат компании укомплектован высококвалифицированными сервисными инженерами с большим производственным опытом, которые постоянно повышают свою квалификацию, проходя обучение у ведущих мировых производителей различного судового оборудования и систем. Знание и опыт, подтвержденные сертификатами, позволяют инженерам «РОСФЛОТСЕРВИС» выполнять работы по установке и обслуживанию аппаратуры, оборудования и механизмов на кораблях и катерах на должном качественном уровне в соответствии со стандартными гарантийными обязательствами, предоставляемыми заводами-изготовителями.

«РОСФЛОТСЕРВИС» одними из первых на Черноморском побережье разработали

и внедрили на предприятии систему менеджмента качества в соответствии со стандартами **ISO 9001:2015** и **ГОСТ РВ 0015-002-2012** в области технического сервисного обслуживания, наладки и ремонта судового оборудования, механизмов и систем на кораблях Военно-Морского Флота.

Соответствие требованиям предприятия военному стандарту **ГОСТ РВ 0015-002-2012** подтверждено сертификатом соответствия в системе «Оборонсертифика», выданного ведущим Российским органом по сертификации «Русский регистр». Все виды проводимых сервисных и ремонтных работ также подтверждены свидетельствами Российского Морского Регистра Судоходства (РМРС).

Сервисное обслуживание кораблей и катеров Военно-Морского Флота в рамках полного жизненного цикла «РОСФЛОТСЕРВИС» проводит силами штатных сервисных инже-

неров предприятия на основании заключенных контрактов с судостроительными заводами России, такими, как «Зеленодольский завод им.А.М.Горького» (предприятие входит в состав Судостроительной Корпорации «Ак Барс»), Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» (входит в состав «ОСК»), Ры-



бинский судостроительный завод «Вымпел» (входит в Концерн «Калашников»).

В рамках заключенных государственных контрактов должным образом выполнены работы по освидетельствованию аварийно-спасательного оборудования и надувных спасательных плотов на сторожевых кораблях проекта 11661З (шифр «Гепард»).

Противодиверсионные катера проекта 21980 шифр «Грачонок», построенные на «Зеленодольском заводе им.А.М.Горького» (предприятие входит в состав Судостроительной Корпорации «Ак Барс») и судостроительном заводе «Вымпел» (входит в Концерн «Калашников») ежегодно проходят плановое сервисное обслуживание, проводят необходимые регламентные работы на одобренном предприятии «РОСФЛОТСЕРВИС» в городах Новороссийск и Севастополь.

Катера проекта 21980 предназначены для борьбы с диверсионно-террористическими силами и средствами в акваториях пунктов базирования и ближних подходах к ним, а также для оказания содействия Пограничной службе ФСБ России при решении задач охраны и защиты государственной границы России.

Катера оборудованы скоростными жесткокаркасными лодками с надувными бортами. Обслуживание моторов, ремонт надувных баллонов бортов, систем освещения и бортовых огней на морской сервисной станции «РОСФЛОТСЕРВИС» выполняется в строгом соответствии с технологическими инструкциями заводов-изготовителей и разработанными сервисными инженерами ремонтными методиками.

«Мускулистые и зубастые» корабли (малые ракетные корабли проекта 21631 (шифр «Буян-М») - корабельная ударная группа Военно-Морского Флота Российской Федерации, принимавшая участие в операции по принуждению к миру враждующих сторон в САР, после проведенного сервисного обслуживания и ремонта продолжает нести службу по защите национальных интересов нашей Родины от внешних и внутренних угроз.



В составе Черноморского флота малые ракетные корабли проекта 21631 (шифр «Буян-М») представлены кораблями «Град Свяжск», «Великий Устюг», «Серпухов», «Зеленый дол» и «Вышний Волочек». На МРК в соответствии с контрактом и ремонтными ведомостями, в интересах Государственного заказчика сервисными инженерами «РОСФЛОТСЕРВИС» выполняются работы и проводятся мероприятия по поддержанию корабля, его механизмов и оборудования в рабочем исправном состоянии и обеспечению технической готовности.

«РОСФЛОТСЕРВИС» - работа, сделанная в России и для России.

<http://rosflotservice.ru>

Группа компаний «НВК»

«Туман»: уникальная система пожаротушения для флота



Группой компаний «НВК» в лице Морского конструкторского бюро «Северо-Запад» и ООО «НВК-Инжиниринг» разработана принципиально новая Система комбинированного пожаротушения мелкодисперсной азото-водяной смесью - шифр «Туман». Принцип работы Системы основан на уменьшении концентрации кислорода в защищаемом объеме помещения (в пределах безопасного уровня для дыхания человека) и одновременном охлаждении нагретых в результате пожара поверхностей. Как результат, предлагаемая Система является безопасной для людей, охлаждает нагреваемые поверхности и не наносит вреда оборудованию в результате своей работы.

Одним из важных требований для морской отрасли являются гибкость и системный подход. На одном объекте зачастую могут применяться системы пожаротушения различного типа. В основу системы комбинированного пожаротушения «Туман» лег принцип «универсальности», что позволило объединить в одной системе преимущества различных типов тушения (объемного с использованием азота и тушения тонкораспыленной водой).

Система пожаротушения «TUMAN» предназначена для тушения очагов пожаров классов: А (твердых горючих материалов), В (горючих жидкостей) и Е (электроустановок напряжением до 1000 В) по ГОСТ 27331 в замкнутых объемах помещений различных классов по функциональной пожарной опасности как для защиты отдельных выгороженных объемов пожароопасных участков, так и всего объема защищаемых помещений.

Областью применения Системы «Туман», в частности, являются объекты морского транспорта (корабли ВМФ и суда гражданского флота), нефтедобывающие платформы

и другие объекты промышленности. Учитывая инновационные и не имеющие аналогов возможности для защиты от пожара, на данном этапе система включена Росстандартом в план национальной стандартизации на 2018 год (Приказ № 82 от 23.01.2018 – Разработка ГОСТ Р «Системы пожаротушения судовые комбинированные. Технические требования»).

В настоящее время закончена работа по сертификации и испытанию системы в Научно-исследовательском институте перспективных исследований и инновационных технологий в области безопасности жизнедеятельности МЧС России (НИИПИИТвОБЖ), а также ведется работа с Российским Морским Регистром Судоходства (РС) по одобрению системы пожаротушения «Туман» ТУ 2944216-09641539-2015 как эквивалентной системы пожаротушения в соответствии с Резолюцией MSC.98(73) Международной кодекс по системам противопожарной безопасности;

Процесс сертификации имеет особенности в связи с тем, что систему комби-

нированного пожаротушения «Туман» ТУ 2944216-09641539-2015, как систему газожидкостного пожаротушения, нельзя отнести в полной мере ни к одной конкретной системе (объемного пожаротушения или тушения тонкораспыленной водой), из указанных в разделе 3 части VI «Противопожарная защита» Правил классификации и постройки морских судов.

Для выхода на серийное производство необходимо провести работы, относящиеся к этапу ОКР: разработка нового ГОСТа и/или РД на проектирование комбинированных систем подобно системе пожаротушения «Туман»; изготовление опытных образцов серийных изделий, проведение огневых испытаний.

Так в свое время произошло с системой аэрозольного пожаротушения, принцип тушения которой не подпадал под существующие стандарты. Тогда были разработаны правила и нормы проектирования и появилось Руководство по одобрению стационарных аэрозольных систем пожаротушения, эквивалентных стационарным системам объем-

ного пожаротушения IMO MSC.1/Circ.1270, и включен раздел 3.11 в Правила РМРС.

В документ на основании проведенных огневых испытаний должны быть включены основополагающие принципы проектирования системы ТУМАН, применимые правила и нормы из действующих стандартов, закреплены отличия, уникальные для системы.

Преимущества комбинированной системы пожаротушения «Туман»:

- Быстрое и надежное пожаротушение, низкое водопотребление. Система эффективно справляется с подавлением пожара, используя примерно в 10 раз меньшее количество воды по сравнению с традиционными системами пожаротушения тонкораспыленной водой высокого давления.

- Сохранение жизни людей. Система не требует специальных средств защиты органов дыхания и зрения, а также срочной эвакуации людей из помещения с возникшим очагом возгорания.

- Низкое давление и взрывобезопасность. Отсутствует взрывная реакция при тушении горящих масел и эффект теплового удара. Трубопроводы системы в режиме ожидания не находятся под давлением.

Андрей Осокин



«Для выхода на серийное производство необходимо провести работы, относящиеся к этапу ОКР: разработка нового ГОСТа и/или РД на проектирование комбинированных систем подобно системе пожаротушения «Туман»; изготовление опытных образцов серийных изделий, проведение огневых испытаний»





Вадим Дядюра: «Каждый человек на нашей верфи незаменим»

Судоремонтная верфь «Алексино» хорошо известна в Азово-Черноморском регионе как динамично развивающаяся и перспективная компания, которая предлагает широкий спектр работ и услуг по доковому ремонту и обслуживанию яхт, судов портового флота в Новороссийске. Верфь «Алексино» входит в структуру Группы компаний «Дело», которая в этом году отмечает свой «серебряный юбилей» – 25 лет присутствия на рынке транспортно-логистических услуг.

Сегодня в планах руководства не только продолжать завоевывать рынок и сердца моряков высококачественным сервисом «судового супермаркета», открывать на территории верфи сервисные центры всемирно известных компаний, но и развивать судостроение. Об этом и других аспектах жизни предприятия наше интервью с директором верфи Вадимом Дядюрой.

На магнитной карте в кабинете Вадима Анатольевича – схема верфи с прикрепленными вдоль причалов макетами лоцманских катеров, буксиров и яхт. Схема актуальна: на сегодняшнее утро в ремонте находятся 35 судов.

– У нас ремонтируют суда портового и

вспомогательного флота водоизмещением до 160 тонн. Это тот сегмент флота, который занят в обслуживании новороссийского порта и судов из Туапсе, Геленджика, Анапы, Сочи. В рамках реализации инвестиционной программы будет завершена подготовка береговой инфраструктуры, расширены доковая и технологическая площадки. Планируется, что после окончания работ по реконструкции верфь «Алексино» сможет предлагать услуги докования судов водоизмещением до 450 тонн с помощью нового кранового оборудования. Хотелось бы отметить, что на сегодняшний день это первый судоподъемник в России, который планируется использовать в Алексино.



– **Сколько новороссийцам ваша верфь дает работу?**

– В пиковую нагрузку в смену здесь работает до 200 человек. Это и наши сотрудники, и те, кто трудится на верфи по субподрядам. К этому можно прибавить экипажи тех судов, которые стоят у нас на ремонте. Ведь, чтобы поставить один контейнеровоз к причалу, к примеру, нужны один лоцманский катер, три-четыре буксира, бункеровщик. То есть шесть судов вспомогательного флота. Который мы и обслуживаем. Мы отлично понимаем: пока судно на берегу, оно судовладельцу денег не приносит. Сегодня скорость работы нашего судоподъемного устройства в разы выше, чем при использовании устаревших методов выполнения судоподъемных работ, таких как док, плавдок. Уходит почти сутки, чтобы с их помощью поднять судно на берег. Мы же судно водоизмещением 160 тонн можем поднять за 15 минут! То есть не только судоремонтники, но и члены судовых команд косвенно зависят от нашей работы, от нашей оперативности, профессионализма и четкости действий каждого сотрудника.

– **После развала «большого судоремонта» в Новороссийске многие высококвалифицированные кадры остались без работы. А сегодня большинство из них уже пенсионного возраста. Где вы находите специалистов?**

– Специалистов, которых раньше выпускали наши вузы, готовить перестали, и действительно случился провал профессионалов 35-40 лет. Техника обновляется, появляются новые суда, новые принципы их подъема. Нам пришлось переучивать персонал. За три года с небольшим нам удалось сделать это. Каждый сотрудник обладает уникальным набором знаний и компетенций. И каждый – незаменим.

Подтверждение высокого уровня нашей команды – награда, которую мы получили несколько дней назад. Мы стали победителями регионального этапа национальной премии «Золотой Меркурий» в номинации «Лучшее малое предприятие в сфере производства». В крае на эту номинацию было подано 43 заявки. При подведении итогов учитывались финансовые показатели нашей работы, инновации, которые мы используем, отзывы клиентов. Теперь мы от края поедом на национальный этап конкурса, который пройдет в Москве 28 мая 2018 года.

– **Многим знаком ваш слоган «Алексино – место, где встречаются люди и корабли». Понятно, что вы вкладываете в эти слова что-то свое, особенное. Это не просто место, куда люди приходят на смену и швартуются суда, требующие ремонта...**

– У меня и всего нашего коллектива особая философия проведения судоремонта.

Люди – это мы, судоремонтники, и экипажи судов, которые приходят к нам на ремонт. Бывает, что мы друг друга знаем только по телефонным звонкам, а когда судно швартуется у нас для проведения докового подъема, мы знакомимся ближе. Дружеские улыбки, рукопожатия, мы им рады помочь не только с ремонтом, но и познакомиться с нашим городом, например, свозить на экскурсию. Второй момент – судоремонтники встречаются с прибывшим судном, начинают читать чертежи, ремонтные ведомости. Мы ведь ремонтируем совершенно разные суда – от дорогих пластиковых яхт до рабочих лошадок – буксиров. Они все стоят здесь в одном ряду. Яхт-клуб – там только яхты, порт – там только рабочие суда. И только у нас все эти суда (яхты, буксиры, катера и т.д.) могут встретиться!

Верфь «Алексино» известна, пожалуй, каждому, кто имеет отношение к судоремонтной отрасли, и не только в Новороссийске. Это, вроде бы небольшое судоремонтное предприятие сумело занять свою, крайне важную для нашего региона нишу! Ждем вас в Алексино!

Елена КАЛАШНИКОВА

По материалам общественно-политической газеты «Новороссийский рабочий»



Фестиваль «От винта!»

Ассоциация «Морколлегия информ»: наш подарок фестивалю!

Впервые Фестиваль «От Винта!» прошел среди субъектов Южного Федерального Округа на площадке Экспограда Юг в Краснодаре. Этот фестиваль – региональное мероприятие по инженерии и отраслевой профориентации, площадка для взаимодействия творческой молодежи, преподавателей вузов, наставников, представителей власти, корпораций и предприятий промышленности.

Фестиваль «От Винта!» – демонстрационная площадка методик по интеллектуализации человеческого капитала и расширению отраслевого сотрудничества. 14-16 сентября 2018 года в Краснодаре молодежь Южного федерального округа представило свои инновационные проекты. Лучшие разработки, сформировавшие «Витрину проектов» Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, будут приглашены для дальнейшего участия в крупнейших промышленных выставках для представления своего субъекта.

Ассоциация «Морколлегия информ» по поручению Департамента судостроения и судоремонта Минпромторга РФ организовало выставочную экспозицию морской техники и пригласила для участия в деловой программе фестиваля молодых ученых из Москвы, Новосибирска и Санкт-Петербурга.

Тема безопасности мореплавания вызвала живой интерес среди участников Международного Фестиваля «От Винта!». На стенде технической станции «РОСФЛОТСЕРВИС» участники и гости Фестиваля получали информацию о противопожарном и спасательном оборудовании, проходили конкурсы на одевание спасательных жилетов и фотосессии с участием «Гидротермокостюмов», «Костюмов пожарного»

и «Средств индивидуальной защиты кожных покровов (СИЗ КП)». Особый интерес вызвали тренировки с использованием отечественных спасательных плотов и награждения наиболее умелых. При ознакомлении с комплектацией спасательных плотов можно было и попро-

бовать на вкус пищевую рацию для терпящих бедствие в море.

Генеральный директор компании «РОСФЛОТСЕРВИС», член Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве РФ Роман Викторович Паршин совместно с Ильей



Васильевичем Помылевым, начальником отдела гражданской морской техники Департамента судостроительной промышленности и морской техники Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, предложили организаторам и участникам фестиваля участие в конкурсе «Российскому Флоту - Российский Плот!». Условия создания, технические требования и необходимая комплектация надвудного спасательного плота нового поколения будет размещены в рубрике «Судостроение» портала Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации marine.gov.ru, Министерства промышленности и торговли Российской Федерации minpromtorg.gov.ru, портале «РОСФЛОТСЕРВИС» www.rosflotse.ru.

Приглашаем юные таланты, заинтересованные в реализации своих творческих потенциалов, принять участие в данном конкурсе и направить ход своего безграничного воображения на благо будущего нашей Родины.

«Горизонты морских технологий» были представлены Сибирским Государственным Университетом Водного Транспорта (г. Новосибирск) в виде экспозиции технических разработок научного центра университета. Руководитель делегации – проректор по научной работе Палагушкин Борис Владимирович вы-

ступил на площадке научно-технической конференции фестиваля с докладом о создании логистического варианта шелкового пути из Китая (внутренняя Монголия, Урумчи) через Новосибирский кластер, а аспирант университета Дьячков Леонид Валерьевич в рамках выступления «Уникальные технологические компетенции в развитии водного транспорта России» продемонстрировал современные отечественные технологии по сверхпрочному напылению механизмов, применяемых в судостроении.

В рамках деловой программы фестиваля прошли выступления и консультации представителя Ассоциации «Морколлегия информ» Соболевского Антона Антоновича, ведущего инженера-конструктора компании «Спецсудопроект» (г. Санкт-Петербург) на тему «Отечественные разработки в интерактивном проектировании судов».

«Аллея морской славы России» – международный проект, который стал одной из самых зрелищных экспозиций фестиваля: галерея полномасштабных памятников флотоводцам России, уникальная экспозиция из более чем 60-ти малых бюстов выдающихся людей нашего отечества, серия книг «Российскому флоту – слава!» и эксклюзивная скульптурная экспо-

зиция «Русские сказки». Проект представляли Надежда и Виталий Юровы, руководитель проекта – Сердюков Михаил Леонидович.

«Паруса детства» – школа парусного спорта «Абрау-Дюрсо» представила программу обучения и участие в спортивных соревнованиях с демонстрацией малой яхты класса С и яхтенного снаряжения. Руководитель – старший инструктор школы Трефилов Андрей Владимирович.

Морской стенд посетил губернатор Краснодарского края, член Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации Вениамин Иванович Кондратьев уделив при этом особое внимание экспозиции спасательного оборудования на воде. В беседе с руководителем компании «РОСФЛОТСЕРВИС» Романом Викторовичем Паршиным выразил благодарность за деятельность направленной именно на обучение и обеспечение безопасности детей при нахождении на воде.

Особую благодарность за работу на фестивале выражаем Паршиной Галине Петровна, Захаровой АLINE Игоревне, Ясновой Наталье Анатольевне, Поспелову Сергею Евгеньевичу, Поспелову Андрею Евгеньевичу, Юрову Сергею Юрьевичу, Гридасову Игорю Юрьевичу, Корюкалову Александру Ивановичу, Яснову Виктору Григорьевичу.

Во время работы на форуме представителями Ассоциации было организовано и проведено:

4 выступления на главной площадке; 26 демонстрационных презентаций с приглашением участников форума на рабочую площадку Департамента; 8 выступлений в рамках деловой программы на научно-технические темы; показ более 20 тематических фильмов; проведение 2-х игровых конкурсов с награждениями; вручение 36 призов от имени Ассоциации (малые бюсты выдающихся ученых России); активное освещение мероприятий фестиваля на ведущих профильных площадках СМИ страны и на официальных интернет порталах коллегии и министерства.

С уважением, исполнительный директор Ассоциации предприятий морской индустрии «Морколлегия информ» Камшуков А.В.





Ассоциация «Морколлегия информ»: наш подарок фестивалю!



- УНИКАЛЬНЫЕ ОТРАСЛЕВЫЕ РЕШЕНИЯ с учетом специфики бизнеса клиента
- СОБСТВЕННАЯ ОТРАСЛЕВАЯ ЭКСПЕРТИЗА
- БАНК ПРЕДСТАВЛЕН В ЗНАЧИМЫХ ДЛЯ ОТРАСЛИ ГОРОДАХ: Москве, Санкт-Петербурге, Мурманске, Владивостоке, Находке, Калининграде, Новороссийске и Волгограде

ПРИНЦИП РАБОТЫ МОРСКОГО БАНКА – РОСТ БАНКА ВМЕСТЕ С РОСТОМ БИЗНЕСА КЛИЕНТА!





Подвиг, который потряс мир

Бой брига «Меркурий» с турецкими кораблями 1829 года

Капитан-лейтенант А.И. Казарский стал командиром боевого корабля, когда ему исполнилось 28 лет. За плечами было уже 11 лет службы на море. Тем не менее для того времени он был молодым капитаном, что говорило о его незаурядных командирских качествах и о справедливом к нему отношении главного командира Черноморского флота вице-адмирала А. С. Грейга.

Двухмачтовый бриг «Меркурий» был построен в 1820 году в Севастополе по чертежам известного корабельного мастера Ивана Яковлевича Осминина. Вооружение — 18 двадцатичетырехфунтовых карронад с коротким стволом, предназначенных для нанесения неприятелю тяжелых ударов на близкой дистанции. Еще две пушки были дополнительно установлены на носу и на корме.

В апреле 1828 года А. С. Грейг отправил А. И. Казарского к Константинопольскому проливу, как говорится в документах, «для обозрения турецкого флота». Десять дней «Меркурий» крейсировал под турецкими берегами. Иногда Казарский входил в зону обстрела турецких батарей, вызывая их огонь, и хладнокровно отмечал состояние орудий. Один из членов команды Селивестр Дмитриев свидетельствовал, что бесстрашие, с ко-

торым Казарский маневрировал под огнем противника, снискали ему большое уважение. Авторитет нового командира укреплялся с каждым днем.

Крейсерство у Босфора под самым носом турецкого флота было нешуточным делом. Чуть ли не ежедневно русским разведчикам приходилось на всех парусах уходить от противника, который бросался вдогонку целой эскадрой.

Первый успех выпал на долю «Меркурия» в начале мая 1829 года, когда от греческих патриотов удалось узнать, что в Пендераклие (город и порт на южном берегу Черного моря, современное название Эреган) достраивается линейный турецкий корабль. Отряд русских кораблей на всех парусах помчался к туркам и потопил 18 судов неприятеля.

А. С. Грейг принял решение усилить разведку у Босфора. Теперь «Меркурий» ходил не один, а вместе с 44-пушечным фрегатом «Штандарт» и бригам «Орфей». Старшим отряда был назначен командир фрегата Павел Яковлевич Сахновский.

11 мая (по старому стилю) 1829 года у Босфора отряд из трех кораблей разведчиков столкнулся с турецкой эскадрой из 13 боевых кораблей. Сахновский принял решение: разойтись разными курсами и идти по-

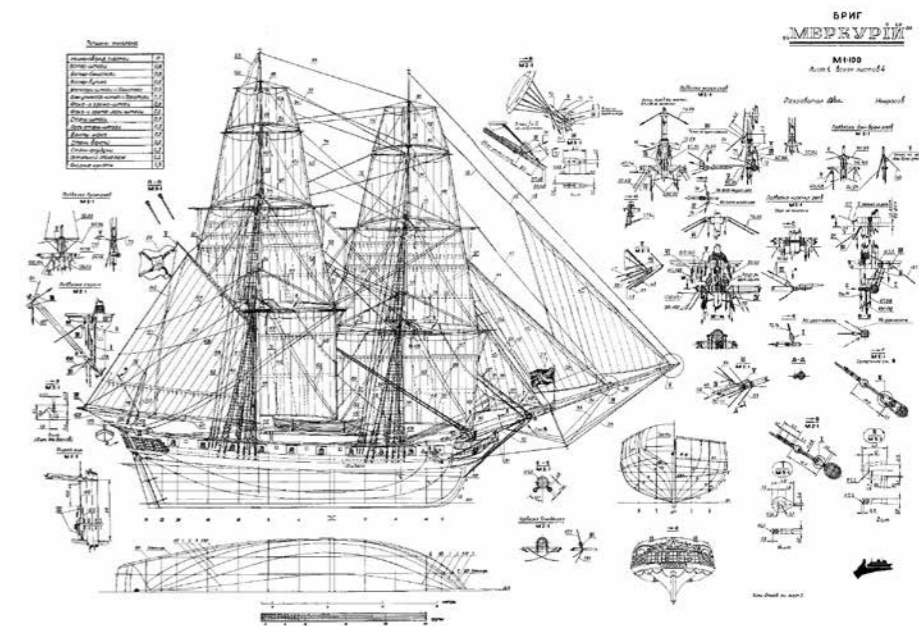
одиночке, чтобы хотя бы один мог дойти до главных сил у Румейских берегов и сообщить о появлении противника. Более быстроходные «Штандарт» и «Орфей» вскоре скрылись за горизонтом. «Меркурия», уходящего на норд-норд-вест, стали настигать два линейных корабля: 110-пушечный «Селимие» под флагом капудан-паши и 74 пушечный «Реал-Бей». (Соотношения по орудиям — 184 пушки против 18 (20).

Казарский собрал офицерский совет. По предложению поручика корпуса флотских штурманов Ивана Петровича Прокофьева было решено драться. Последний оставшийся в живых офицер выстрелом из пистолета в кюйт-камеру должен был взорвать бриг. Марос Савельев получил от Казарского приказ стрелять в каждого, кто попытается в знак сдачи в плен спустить флаг. О предстоящем бое Казарский рассуждал примерно так:

У «Меркурия» даже в начале боя будет очень невыгодное положение. Что он может противопоставить мощным пушкам носовых батарей турок? Две маленькие пушечки, что сосредоточат на корме? Значит, нужно маневрировать, все время маневрировать, чтобы могли действовать более мощные карронады с бортов. Меткий огонь по самым уязвимым местам кораблей врага и правильный быстрый маневр должны решить дело.

Вскоре турецкие линкоры подошли на расстояние выстрела и открыли огонь мраморными ядрами. Однако тактика отважного и умелого Казарского была настолько необычна и неожиданна, что турки никак не могли пристреляться. Когда турки наконец заняли желаемую позицию и «Меркурий» оказался под перекрестным огнем, Александр Иванович прошел под форштевнем «Селимие» и вырвался из клещей. Турки в орудийном дыму продолжали палить друг в друга.

Вскоре канонир «Меркурия» Лысенко сбил грот-мачту «Селимие», вынудив его лечь в дрейф. Матрос Щербаков грудью заслонил командира от смертельной пули. Подойдя на пистолетный выстрел к «Реал-бею», канониры брига перебили ему фор-марса-рей (вторая от палубы поперечная перекладина носовой мачты). Так как все паруса фок-мачты



рухнули на палубу продолжать преследование «Реал-бей» уже не мог.

Это произошло спустя четыре часа после начала боя. Ни разу в ходе боя турецкие линкоры не отважились подойти вплотную к русскому бригу, и на то были свои причины. Когда 18 мая 1788 года корабль капитана 2-го ранга Иоганна Рейнгольд Сакена достигли одиннадцать быстроходных турецких кораблей у устья Буга, он принял решение взорвать свой корабль, но не сдаваться врагу. Вместе с русским кораблем взлетели на воздух и четыре турецких. Перед этим такой подвиг совершил командир бота Донской флотилии капитан Дефремерн. Турки стали избегать абордажных схваток с русскими кораблями.

Повреждения лишили турок возможности продолжать преследование, и бой прекратился. Уходящие корабли «Штандарт» и «Орфей» СТИХШУЮ канонаду восприняли как гибель «Меркурия» и приспустили в знак траура по нему свои флаги.

Поединок наблюдал экипаж фрегата «Рафаил», за три дня до этого без боя спустивший флаг и находившийся в плену на ту-

рецком флагмане. Турецкий офицер с флагманского корабля писал: «Ежели в великих деяниях древних и наших времен находятся подвиги храбрости, то сей поступок должен все оные помрачить и имя сего героя должно быть начертано золотыми литерами на храме славы. Он называется капитан-лейтенант Казарский, а бриг — «Меркурий».

Из 114 человек экипажа «Меркурия» погибло 4 и ранено 6 матросов. А. И. Казарский получил контузию в левой части головы. Корпус брига получил 22 пробоины, 16 поврежденных в рангоуте, 133 — в парусах и 148 — в такелаже. Заделяв повреждения и откачав воду, корабль пошел на соединение с главными силами флота.

Командир Черноморского флота вице-адмирал А. С. Грейг, восхищенный мужеством А. И. Казарского, в донесении писал: «...храбрость и твердость духа командира судна и всех чинов оно, обрешив себя на смерть для спасения чести флага им носимого, превyšает всякую обыкновенную меру награды, какую я могу назначить сим людям».

Экипаж «Меркурия» был щедро награжден. А. И. Казарский и И. И. Прокофьев получили по Георгию IV степени, остальные офицеры — ордена Владимира IV степени с бантом, все матросы — Знак отличия Военного ордена. Офицеров произвели в следующие чины, а Казарский получил еще и звание флигель-адъютанта императора. Всем офицерам и матросам была назначена пожизненная пенсия в размере двойного жалования. В дворянские гербы офицеров Департамент Геральдики Сената внес изображение тульского пистолета, что лежал на шпигеле брига и должен был сыграть решающую роль в уничтожении корабля «Меркурий» получил Георгиевский флаг и вымпел.

Виктор Кот
Председатель Севастопольского
Морского Собрания



Герб Казарского

«Командир, — говорил Скаловский, — должно уметь управлять не только парусами, но и сотнями людей. Доверены ему их жизни и здоровье. А еще командир вручен флаг Отечества. Матрос поэтому должен, как в судьбу свою, переть командирскому слову. Вот, коли достигнешь на своем корабле этого, тогда тебе преград в батальных инкавах не будет...»



Сделано в России: «Чистое море»



представляет уникальную экологически чистую продукцию, полностью подходящую под строгие стандарты использования мощных средств на борту кораблей и судов. Сделанные на основе активного бесфосфатного препарата для обработки органических отходов, средства не загрязняют окружающую среду. Они подвержены быстрой биодegradации, что позволяет свести к минимуму попадание

отходов, мусора, остаточных отбросов и различных утечек в состав палубного водостока или смыва.

Линия продукции «Чистое море» включает средства для прачечного, камбузного оборудования, для санузлов, мытья посуды, антибактериальное мыло для рук и прочие средства, необходимые для поддержания чистоты на кораблях и судах.

Современные речные и морские суда располагают обширными комплексами помещений, которые требуют особого ухода с использованием современных чистящих препаратов и моющих средств. Однако, несмотря на, казалось бы, ежедневную необходимость, в направлении товаров, пригодных для использования на борту, наблюдается дефицит.

Российская компания «Куст» не первый год занимается разработкой чистящих средств. Обладая собственным производством, российские энтузиасты создают уникальную отечественную продукцию, успешно замещая зарубежных производителей. На данный момент предприятие готовит линию чистящих и моющих средств для использования на морских и речных судах «Чистое море».

В линии «Чистое море» производственно-торговое предприятие «Куст»



Отечественная экологически чистая продукция, подходящая под стандарты использования на борту кораблей и судов

«ЧИСТОЕ МОРЕ» – ЭТО:

- ✓ Быстрота действия
- ✓ Простота использования
- ✓ Безвредность

для окружающей среды

НЕТОКСИЧНЫЕ
ЧИСТЯЩИЕ
И МОЮЩИЕ СРЕДСТВА

для использования
на морских и речных судах

www.chistoe-more.ru
info@chistoe-more.ru

Компания «КУСТ»

Адрес: РФ, г. Москва,
п. Московский,
Киевское ш., 22-й км,
тел.: +7 (495) 136 50 93

В Кронштадте открыли крупнейший в России корабль-музей «БЕСПОКОЙНЫЙ»

Торжественное открытие крупнейшего в России корабля-музея эсминца «Беспокойный» состоялось 27 июля 2018 года в Кронштадте. Командующий войсками ЗВО генерал-полковник Андрей Картаполов, выступая на церемонии открытия корабля-музея, выразил уверенность в том, что сотни мальчишек и девчонок, побывавших на этом корабле, навсегда пропитаются любовью к морю, к Родине и флоту.

Эскадренный миноносец «Беспокойный» был заложен на заводе имени Жданова в 1987 году, спущен на воду 9 июня 1990 года. Участвовал в 30 эпизодах различных учений, боевых походах патрулирования и боевом дежурстве. В 1994 году «Беспокойный» обеспечивал визит в Санкт-Петербург правящей королевы Великобритании Елизаветы II.



В преддверии Дня ВМФ в Кронштадте произошли сразу три замечательных события: открытие памятного знака «Триумф Российского флота», посвященного первому военноморскому параду в России, открытие восстановленной часовни в честь победы в Полтавской битве и открытие корабля-музея «Беспокойный».

В этот день была возобновлена историческая традиция полуденного выстрела в Кронштадте. Команду к выстрелу из 45-миллиметровой салютной пушки эсминца «Беспокойный» дал губернатор Петербурга Георгий Полтавченко.

Боевой корабль Балтийского флота «Беспокойный» стал кораблем-музеем в составе строящегося в Кронштадте парка «Патриот» Западного военного округа по решению министра обороны России Сергея Шойгу. В июне 2018 года «Беспокойный» был отбуксирован в Купеческую гавань Кронштадта из базы ВМФ РФ в Балтийске. Эсминец «Беспокойный» стал крупнейшим кораблем-музеем на территории России.



Доступ гостей на корабль-музей будет бесплатным. В отличие от корабля-музея крейсера «Аврора» посетители «Беспокойного» смогут познакомиться с современными образцами вооружения и боевой техники Военно-морского флота, ракетными установками, артиллерийскими системами, минным оружием, а также бытом моряков. Корабль-музей «Беспокойный» будет также оснащен средствами мультимедийного представления информации.



«У каждого корабля есть душа. Вот сейчас душа эсминца «Беспокойный», она радуется вместе с нами, потому что его боевой путь будет продолжен, формируя сознание любви к флоту, понимания тяжелого труда корабельной службы», — сказал во время церемонии заместитель главнокомандующего ВМФ вице-адмирал Александр Федотенков»



ОСК

ОБЪЕДИНЕННАЯ
СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ



СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ

www.aosk.ru



**Официальные и рабочие
документы**

Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года

I. Общие положения

1. Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года (далее – Стратегия) направлена на обеспечение национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане, формирование и реализацию эффективной социально-экономической политики Российской Федерации в области морской деятельности.

2. Стратегия сформирована с учетом определенных Морской доктриной Российской Федерации критериев эффективности национальной морской политики – степени реализации краткосрочных и долгосрочных задач национальной морской политики и суверенных прав Российской Федерации в ее исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе, свобод открытого моря в районах Мирового океана, способности военной составляющей морского потенциала России обеспечить защиту национальных интересов в Мировом океане и военную безопасность Российской Федерации с океанских и морских направлений.

3. В Стратегии на основе анализа современного состояния морской деятельности, основных мировых тенденций ее развития выявлены и определены основные проблемы и перспективные пути развития морской деятельности Российской Федерации.

4. Исходя из основных проблем и перспектив развития морской деятельности, применительно к функциональным и региональным направлениям национальной морской политики определены долгосрочные стратегические цели, задачи и целевые показатели развития морской деятельности Российской Федерации (приложение № 1).

5. Реализация Стратегии осуществляется поэтапно. Сроки реализации этапов:

I этап – 2018 - 2020 годы;

II этап – 2021 - 2030 годы.

6. Прогнозные значения целевых показателей I этапа развития морской деятельности Российской Федерации определены в приложении № 2.

Прогнозные значения целевых показателей II этапа развития морской деятельности Российской Федерации определены в приложении № 3.

Ожидаемые результаты реализации развития морской деятельности Российской Федерации определены в приложении № 4.

7. Стратегия как документ стратегического планирования, разрабатываемый на федеральном уровне в рамках целеполагания по отраслевому и территориальному принципу, корректируется в сроки, определяемые прогнозом социально-экономического развития

Российской Федерации на долгосрочный период, или в другие сроки, определяемые Президентом Российской Федерации или Правительством Российской Федерации.

8. Достижение стратегических целей морской деятельности государства обеспечивается федеральными органами исполнительной власти при участии органов исполнительной власти приморских субъектов Российской Федерации. Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти приморских субъектов Российской Федерации руководствуются положениями, изложенными в ежегодных посланиях Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации, целевыми ориентирами, предусмотренными Стратегией социально-экономического развития Российской Федерации, Стратегией национальной безопасности Российской Федерации и другими документами в сфере обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, а также отраслевыми документами стратегического планирования, реализуемыми в сферах их ведения и деятельности.

9. Реализация Стратегии осуществляется в рамках государственных программ Российской Федерации, включающих в себя федеральные целевые программы и подпрограммы, содержащие, в том числе, ведомственные целевые программы и отдельные мероприятия органов государственной власти, а также непрограммных направлений деятельности.

10. Правительство Российской Федерации через федеральные органы исполнительной власти и Морскую коллегию при Правительстве Российской Федерации осуществляет государственное управление реализацией Стратегии, обеспечивает решение задач национальной морской политики, определяет в документах стратегического планирования порядок их всестороннего обеспечения.

11. Федеральные органы исполнительной власти, взаимодействуя между собой и с органами исполнительной власти приморских субъектов Российской Федерации, осуществляют в пределах своих полномочий государственное управление морской деятельностью Российской Федерации и обеспечивают реализацию национальной морской политики на ее функциональных и региональных направлениях.

12. Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации

в пределах своих полномочий координирует деятельность федеральных органов исполнительной власти, органов исполни-

ПРОЕКТ
одобрен на совещании членов Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, протокол от 28 апреля 2018 г. № 1(29)

тельной власти приморских субъектов Российской Федерации и организаций в сфере морской деятельности, организует ежегодный мониторинг и контроль реализации Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года, определяет основные мероприятия по реализации приоритетных направлений морской деятельности Российской Федерации на краткосрочный период

Перечень основных направлений, по которым органами исполнительной власти приморских субъектов Российской Федерации направляется в научно-экспертный совет Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации информация в рамках ежегодного мониторинга реализации Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года определен в приложении № 5.

13. Методическое обеспечение разработки и корректировки Стратегии, мониторинг и контроль ее реализации осуществляются федеральным органом исполнительной власти, выполняющим функции по выработке и реализации государственной политики, нормативно-правовому регулированию в области обороны. Правила осуществления мониторинга и контроля реализации Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года, определены в приложении № 6.

14. Информация о результатах ежегодного мониторинга реализации Стратегии включается в проект доклада Правительства Российской Федерации Президенту Российской Федерации о результатах комплексной оценки состояния национальной безопасности Российской Федерации

в сфере морской деятельности.

15. Реализация Стратегии позволит сконцентрировать внимание, организационные усилия и средства органов государственной власти, органов местного самоуправления, деловых кругов, научного сообщества и общественных организаций на главных проблемах развития морской деятельности. Поэтапное разрешение этих проблем будет способствовать повышению уровня национальной безопасности государства, позитивным изменениям социально-экономической ситуации в стране, сохранению российских морских традиций и морского наследия, а также повышению эффективности функционирования морской транспортной системы, продовольственного, топливно-энергетического и сырьевого комплексов с учетом их влияния друг на друга и на морскую среду.

II. Основные проблемы развития морской деятельности Российской Федерации

16. Стратегия выделяет следующие основные проблемы развития морской деятельности Российской Федерации:

в развитии морского транспорта и атомного флота:

1) малая доля судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, в тоннаже мирового торгового флота, слабое участие российского торгового флота в глобальных международных перевозках;

2) необходимость приведения систем обеспечения безопасности мореплавания Крымского полуострова в соответствие со стандартами систем обеспечения безопасности мореплавания в других регионах Российской Федерации;

3) устаревший парк судов атомно-технологического обслуживания, не позволяющий обеспечить необходимое технологическое обслуживание строящихся новых ледоколов с различными новыми типами ядерных реакторов и активных зон;

4) устаревшая система лоцманского обеспечения торгового мореплавания, не гарантирующая эффективного лоцманского обеспечения во всех морских портах Российской Федерации;

5) наличие административных барьеров, избыточных и дублирующих требований к судам под Государственным флагом Российской Федерации;

в освоении и сохранении ресурсов Мирового океана:

1) в развитии рыболовства, рыбоводства (аквакультуры):

а) отставание от принятых норм уровня удовлетворения физиологических потребностей граждан Российской Федерации в протеине морского происхождения, отрицательно влияющее на качество и продолжительность жизни населения;

б) высокий уровень экономических потерь от незаконного оборота водных биологических ресурсов, добытых в акваториях, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации;

в) физическое и моральное старение рыбопромыслового флота и недостаточный объем строительства и модернизации судов рыбопромыслового флота на отечественных судостроительных предприятиях;

г) недостаточный уровень развития инфраструктуры терминалов морских портов, предназначенных для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота;

д) несовершенство законодательства, регулирующего отношения в области рыболовства и сохранения водных биологических ресурсов, недостаточный уровень внедрения систем дистанционного контроля за промысловой деятельностью;

е) низкий уровень промысла рыбы и других морепродуктов судами под российским флагом и российских рыбопромысловых

компаний в исключительных экономических зонах иностранных государств и открытых районах Мирового океана;

2) в развитии исследования и освоения месторождений морских минеральных и энергетических ресурсов:

а) уменьшение объемов разведочных работ на шельфе, обусловленное снижением государственных и частных инвестиций в геологоразведку, перенос бурения и сейсморазведки на шельфе на более поздний период;

б) введение рядом государств ограничений, распространяющихся на отдельные российские нефтегазовые компании, на поставки современных технологий и оборудования, используемого для разведки и разработки российских глубоководных, морских арктических и сланцевых месторождений, и на привлечение долгосрочного финансирования;

в) слабая отечественная научно-техническая база разработок новых методов и средств поиска, разведки и добычи полезных ископаемых, которая сдерживает освоение морских минеральных и энергетических ресурсов;

г) отсутствие в настоящее время в законодательстве Российской Федерации нормативно-правового регулирования добычи полезных ископаемых Международного района морского дна;

в развитии морских научных исследований:

1) сокращение комплексных экспедиционных научных исследований в ключевых районах Мирового океана, необходимых для воспроизводства ресурсной базы, предупреждения и уменьшения опасных последствий стихийных бедствий, а также постоянного мониторинга природных, антропогенных и техногенных явлений глобального и регионального масштабов;

2) изношенность научно-исследовательских судов, в первую очередь океанического типа, в том числе многоцелевых, для проведения разведочных работ на твердые полезные ископаемые дна Мирового океана, отсутствие технических средств нового поколения для морских научных и ресурсных исследований;

в развитии военно-морской деятельности:

1) сохраняющиеся территориальные притязания к Российской Федерации и незавершенность процесса международно-правового оформления морских пространств;

2) ограниченные возможности по призыву морских судов, плавающих под флагом Российской Федерации, в состав Вооруженных Сил Российской Федерации, в период мобилизации, а также в мирное время при проведении специальных операций;

3) изношенность корабельного со-

става органов федеральной службы безопасности и пунктов его базирования, недостаточный уровень оснащения современным корабельным составом, необходимым для эффективного решения задач пограничной деятельности на морских направлениях;

в развитии судостроения, кораблестроения:

1) несоблюдение сроков строительства кораблей и судов из-за необходимости решения вопросов импортозамещения;

2) низкая доля российских судовладельцев в общем объеме заказов отечественных судовладельцев на строительство, модернизацию и ремонт судов гражданского назначения, вызванная недостаточным уровнем технической оснащенности предприятий судостроения и высокой стоимостью производства;

в развитии образования и кадрового обеспечения в сфере морской деятельности:

1) недостаток квалифицированных кадров по видам и направлениям морской деятельности и в сфере ее государственного управления, отсутствие оценки состояния кадрового потенциала и координации деятельности по его созданию, отсутствие условий для сохранения и привлечения квалифицированных кадров в плавсостав и в сферу управления морской деятельностью;

2) недостаточный уровень обеспеченности научными и педагогическими кадрами, развития лабораторной, учебно-тренажерной и методической базы образовательных учреждений, готовящих специалистов для сферы морской деятельности, внедрения инновационных технологий в образовательный процесс;

в развитии видов обеспечения безопасности морской деятельности:

1) в развитии навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности:

а) недостаточный уровень навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности, в первую очередь в арктических и тихоокеанских районах, ввиду: существенного сокращения объемов работ по картографированию морских пространств; технологического отставания в развитии инфраструктуры и инструментальных средств исследований; изношенности и несоответствия современным требованиям к проведению гидрографических, океанографических и морских геофизических исследований большей части судов и катеров;

2) в развитии гидрометеорологического обеспечения морской деятельности:

а) недостаточная плотность морской береговой наблюдательной сети для получения состоятельных оценок изменчивости природной среды и дальнейшего прогнозирования мезомасштабных гидрометеорологических процессов, неблагоприятных и

опасных для морской деятельности погодных явлений;

б) неудовлетворительное качество результатов наблюдений, получаемых с действующей морской береговой гидрометеорологической сети, особенно в Арктическом районе, в связи с высоким износом измерительного оборудования;

в) недостаточное развитие российских океанографических автоматических и автономных средств измерений – дрейфующих буев различного назначения, притопленных буйковых станций, подводных роботов (глайдеров) и, как следствие, недостаточное развитие исследований океанических процессов как физической основы совершенствования и создания новых методов расчета, диагноза и прогноза состояния океана в широком спектре пространственных и временных масштабов;

г) существенное сокращение морских экспедиционных исследований с целью мониторинга состояния и загрязнения акваторий морей Российской Федерации, получения регулярных данных о процессах, происходящих в Мировом океане, изучения и прогнозирования опасных гидрометеорологических явлений;

д) износ и вывод из эксплуатации научно-исследовательских судов Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды;

е) недостаточность российской орбитальной группировки космических аппаратов дистанционного зондирования Земли для решения задач в области гидрометеорологии, существенная зависимость от зарубежных спутниковых данных при гидрометеорологическом и ледовом обеспечении в Арктике, Антарктике и Мировом океане;

3) в развитии поисково-спасательного обеспечения морской деятельности:

а) недостаточный уровень взаимодействия и комплексного подхода к развитию и обеспечению функционирования сил и средств аварийно-спасательных формирований Федеральных органов исполнитель-

ной власти;

б) износ состава поисково-спасательных судов, связанный с низким уровнем его обновления;

в) отсутствие межведомственной автоматизированной системы обмена информацией при проведении поисково-спасательных работ на море;

4) в обеспечении безопасности объектов морской инфраструктуры прилегающих к ним акваторий: недостаточный уровень оснащения объектов морской инфраструктуры и прилегающих к ним акваторий современными отечественными техническими средствами охраны и физической защиты, в том числе с применением подводных робототехнических комплексов, для предупреждения и пресечения террористических и диверсионных действий, иных актов незаконного вмешательства в их функционирование;

5) в развитии медико-санитарного обеспечения морской деятельности: недостаточный уровень реализации требований по охране труда и сохранению здоровья работников российского флота, установленных международно-правовыми актами о труде в морском судоходстве, участницей которых является Российская Федерация;

в развитии информационного обеспечения морской деятельности:

организационная и техническая незавершенность формирования единого информационного пространства, создания общей информационно-коммуникационной инфраструктуры информационного обеспечения морской деятельности;

в обеспечении защиты и сохранения морской среды:

1) возрастающее антропогенное загрязнение морских акваторий, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации, и недостаточная эффективность мер по обеспечению защиты морской среды от усиливающегося загрязнения с судов и других объектов морской деятельности, обусловленного ростом интенсивности судоходства,

активизацией разведки и добычи природных ресурсов, а также от загрязнения, поступающего с водами трансграничных рек и морскими течениями с сопредельных государств;

2) наличие значительного количества экологически опасных объектов и загрязнение окружающей среды затонувшими судами;

3) негативное воздействие на окружающую среду в районах добычи нефти, транспортировки, перевалки и хранения нефти и нефтепродуктов, особенно в Арктической зоне Российской Федерации;

4) несовершенство нормативно-правовой базы, определяющей природоохранные требования к осуществляемой на территории приморских субъектов, морских пространствах и в Международном районе морского дна хозяйственной деятельности, связанной в частности с использованием их ресурсов, а также порядок осуществления надзора за их соблюдением и ликвидацией последствий чрезвычайных ситуаций;

5) низкая оснащенность надзорных органов современными специализированными судами и техническими средствами, необходимыми для эффективного осуществления государственного экологического надзора, предупреждения загрязнения и ликвидации последствий загрязнения морской среды субъектами морской деятельности.

в обеспечении комплексного развития приморских территорий и прибрежных акваторий:

отсутствие нормативно-правовой базы, определяющей разработку программ комплексного развития приморских территорий и прибрежных акваторий, разграничение (согласование) полномочий федеральных органов государственной власти и органов государственной власти субъектов Российской Федерации по управлению природопользованием приморских территорий и прибрежных акваторий.

на которые распространяется суверенитет, юрисдикция и суверенные права Российской Федерации, на основе применения современной техники и инновационных технологий, обеспечивающих экологическую безопасность, расширение масштабов освоения минеральных и энергетических ресурсов Мирового океана;

5) проведение регулярных научных экспедиционных исследований морской среды, ресурсов и пространств Мирового океана, Арктики и Антарктики с применением современных средств и технологий;

6) восстановление комплексного мониторинга состояния природной среды и загрязнения акваторий морей Российской

Федерации;

7) наращивание фундаментальной и прикладной научной базы, обеспечивающей устойчивое развитие морской деятельности и морского потенциала, укрепление национальной безопасности Российской Федерации, снижение возможного ущерба от природных и техногенных катастроф;

8) поддержание и развитие военной составляющей морского потенциала Российской Федерации на уровне, обеспечивающем военную

и пограничную безопасность Российской Федерации, защиту национальных интересов Российской Федерации по изучению, освоению ресурсов и использованию морских пространств;

9) развитие группировок морских сил общего назначения Военно-Морского Флота в целях наделения их потенциалом стратегического неядерного сдерживания;

10) повышение мобилизационной готовности морских судов, плавающих под флагом Российской Федерации, до уровня, необходимого для обеспечения решения Военно-Морским Флотом задач в военное время;

11) совершенствование информационного обеспечения морской деятельности в целях повышения ее эффективности и безопасности;

12) унификация судов поисково-спасательного назначения и поисково-спаса-

тельной техники;

13) обеспечение экологической безопасности морской среды, сохранения и восстановления морских экосистем;

14) переход к комплексному планированию развития прибрежных акваторий и приморских территорий;

15) развитие системы медико-санитарного обеспечения морской деятельности, в том числе деятельности работников нефтяных и газодобывающих платформ на шельфе морей Северного Ледовитого океана и водолазной медицины на всех региональных направлениях национальной морской политики;

16) совершенствование медицинской помощи экипажам российских судов, находящимся в удаленных районах Мирового океана с применением телемедицинских технологий с использованием Единой государственной информационной системы в сфере здравоохранения, государственной информационной системы в сфере здравоохранения субъекта Российской Федерации, медицинских информационных систем медицинской организации, иных информационных систем, предназначенных для сбора, хранения, обработки и предоставления информации, касающейся деятельности медицинских организаций и предоставляемых ими услуг;

16) совершенствование международного правового обеспечения морской деятель-

ности и развитие международного сотрудничества в сфере морской деятельности;

17) проведение гидрографических работ по уточнению географических координат, точек, определяющих положение исходных линий для отсчета ширины территориальных вод, экономической зоны и континентального шельфа;

18) создание эффективной системы гидрометеорологического обеспечения морской деятельности, включая восстановление и развитие наблюдений на морских береговых станциях гидрометеорологической сети, развитие автоматических и автономных технических средств, систем наблюдения за характеристиками морской природной среды, средств обработки и анализа информации, методов и моделей расчета гидрометеорологических характеристик морской среды, включая ледовые;

19) обеспечение исследовательских работ по определению возможностей использования твердых полезных ископаемых в Международном районе морского дна для расширения минерально-сырьевой базы Российской Федерации;

20) обновление и развитие научно-исследовательского флота;

21) решение основных проблем развития морской деятельности Российской Федерации, указанных в разделе II Стратегии.

III. Основные приоритеты развития морской деятельности Российской Федерации на долгосрочный период

17. Основными приоритетами развития морской деятельности Российской Федерации на долгосрочный период являются:

1) совершенствование нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих процессы развития морской деятельности, взаимодействия федеральных органов исполнительной власти и органов государственной власти субъектов Российской Федерации по решению задач государственного управления морской деятельностью;

2) развитие морского транспорта Российской Федерации на уровне, гарантирующем транспортную независимость и экономическую безопасность государства;

3) инновационное развитие рыбохозяйственного комплекса с широкомасштабной модернизацией и техническим перевооружением предприятий отрасли, обновлением рыбопромыслового флота, созданием научно-производственной базы, формированием ее кадрового потенциала, модернизация рыбоперерабатывающего сектора и стимулирование производства рыбной продукции глубокой степени переработки, развитие искусственного воспроизводства экологически чистых водных биологических ресурсов и аквакультуры;

4) планомерное и регламентированное освоение углеводородных, минеральных ресурсов дна и морских пространств,



Государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013 - 2030 годы»

В соответствии с распоряжением Правительства от 6 июня 2015 года №1033-р название госпрограммы изменено на «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы». Параметры её финансирования приведены в соответствии с Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов».

П А С П О Р Т

Государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013 - 2030 годы»

| | |
|--|---|
| Ответственный исполнитель Программы | Министерство промышленности и торговли Российской Федерации |
| Соисполнители Программы | Отсутствуют |
| Участники Программы | Федеральное агентство морского и речного транспорта (с 2013 по 2015 годы), Федеральное агентство по рыболовству |
| Подпрограммы Программы (в том числе федеральные целевые программы) | подпрограмма 1 «Развитие судостроительной науки»; подпрограмма 2 «Развитие технологического потенциала гражданского судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений»; подпрограмма 3 «Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли»; подпрограмма 4 «Государственная поддержка»; федеральная целевая программа «Развитие гражданской морской техники» на 2009 - 2016 годы |
| Цель Программы | увеличение объемов производства гражданских судов и морской техники в отечественных судостроительных и судоремонтных организациях в 5 раз по отношению к 2013 году (в текущих ценах), а также достижение уровня локализации производимой продукции судостроения до 70 процентов |
| Задачи Программы | разработка и внедрение новых прорывных разработок, необходимых для создания морской, речной техники и техники для освоения шельфовых месторождений; развитие инжиниринга в судостроительной промышленности до уровня сопоставимого со странами-лидерами судостроения; обеспечение импортозамещения и локализации производства продукции судостроения, комплектующего оборудования и техники, в том числе для освоения шельфовых месторождений; поддержка развития производственных мощностей; развитие кадрового потенциала судостроения; стимулирование спроса на продукцию судостроительной отрасли |
| Целевые индикаторы и показатели Программы | динамика выпуска гражданских судов и морской техники отечественными судостроительными и судоремонтными организациями в денежном выражении по отношению к 2013 году; уровень локализации производства продукции судостроения по кооперации 1 уровня; объем выпуска судостроительной продукции организациями отрасли (водоизмещение порожнем); рост производительности труда (выработки на одного работающего) в промышленных организациях судостроительной отрасли по отношению к 2013 году; объем экспорта гражданской продукции судостроительной отрасли (в денежном выражении); доля отечественной продукции судостроительной отрасли на внутреннем рынке; количество созданных высокопроизводительных рабочих мест в судостроительной отрасли; рост мощностей по обработке металла в корпусообработывающем производстве по отношению к 2013 году; объем выпуска судов водоизмещением более 80 тонн |

| | |
|---|--|
| Этапы и сроки реализации Программы | 2013 - 2030 годы, в том числе: I этап - 2013 - 2020 годы; II этап - 2021 - 2025 годы; III этап - 2026 - 2030 годы |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | создание научно-технического задела для производства конкурентоспособных высокоэкономичных судов и плавсредств гражданского назначения для морского, речного, рыбопромыслового флота и отраслей, осуществляющих добычу минеральных, биологических и энергетических ресурсов Мирового океана и континентального шельфа, а также судов научно-исследовательского и экспедиционного флота; разработка новых технологий и инновационных проектов гражданской морской техники и техники для освоения шельфовых месторождений, в том числе обладающих потенциально высокой конкурентоспособностью на мировом рынке; осуществление технического перевооружения на уникальных исследовательских, испытательных комплексах и стендах в интегрированных структурах отрасли в интересах создания научно-технического задела для развития отрасли; создание производственных мощностей, обеспечивающих строительство, ремонт и модернизацию современных крупнотоннажных судов и морской техники; осуществление обновления производственной базы организаций судостроительной промышленности; создание необходимого задела для увеличения в структуре судостроения доли высокотехнологичной продукции; обеспечение создания и полномасштабного функционирования научно-исследовательских организаций в судостроительной отрасли; достижение следующих целевых индикаторов: к 2020 году: динамика выпуска гражданских судов и морской техники отечественными судостроительными и судоремонтными организациями в денежном выражении по отношению к 2013 году - в 1,5 раза; уровень локализации производства продукции судостроения по кооперации 1 уровня - 45 процентов; количество созданных высокопроизводительных рабочих мест в судостроительной отрасли - 2,6 тыс. единиц; рост производительности труда (выработки на одного работающего) в промышленных организациях судостроительной отрасли по отношению к 2013 году - в 1,7 раза; к 2030 году: динамика выпуска гражданских судов и морской техники отечественными судостроительными и судоремонтными организациями в денежном выражении по отношению к 2013 году - в 5 раз; уровень локализации производства продукции судостроения по кооперации 1 уровня - 70 процентов; объем выпуска судостроительной продукции предприятий отрасли (водоизмещение порожнем) - 450 тыс. тонн; количество созданных высокопроизводительных рабочих мест в судостроительной отрасли - 6 тыс. единиц; рост производительности труда (выработки на одного работающего) в промышленных организациях судостроительной отрасли по отношению к 2013 году - в 2,5 раза |

Раздел представлен из государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения и техники на 2013 - 2030 годы»

1.2.7. ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ОСВОЕНИЯ КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФА

В настоящее время морской шельф обеспечивает около 50% мировой добычи углеводородов (80 - 100 млрд. долл. в год).

За 100-летнюю историю развития морской нефтегазодобычи сформировались три основные группы специализированной шельфовой техники:

буровые платформы разведочного и эксплуатационного бурения;
добывающие (технологические) платформы;
флот обеспечения, представленный в основном судами высокой технической сложности (суда снабжения, суда подводно-технических работ, краново-монтажные суда, суда-трубоукладчики и др.).

Континентальный шельф Российской Федерации содержит обширные, в том числе - в мировом масштабе, запасы полезных ископаемых, прежде всего, углеводородно-

го сырья. Необходимость повышения доли разведанных ресурсов и увеличения практической добычи углеводородов на шельфе определена стратегическими документами Правительства России.

Основная доля потенциальных ресурсов сосредоточена в морях и на побережье Северного Ледовитого океана. По тяжести природно-климатических условий (в первую очередь, ледовых) в районах расположения перспективных морских месторождений они не имеют аналогов в мировой практике.

Сегодня работы на месторождениях углеводородов российского шельфа осуществляют открытое акционерное общество «Газпром», открытое акционерное общество «Нефтяная компания «Роснефть», открытое акционерное общество «Нефтяная компания «Лукойл», компания «Сахалин Энерджи». Все они, в большей или меньшей степени,

используют технологии, разработанные зарубежными компаниями, адаптируя их к условиям конкретных месторождений, во многих случаях арендуют или приобретают специализированные суда и морскую технику за рубежом. Вместе с тем, при реализации морских нефтегазовых проектов на российском шельфе российской промышленностью накоплен определенный опыт создания сложных морских технических средств, в том числе предназначенных для работы в ледовых условиях. Такой опыт практически отсутствует у большинства зарубежных компаний, которые не занимались в таком объеме разработкой ледостойких морских сооружений и технологий работы во льдах.

Опыт российских нефтегазодобывающих и судостроительных компаний, полученный применительно к условиям шельфа о. Сахалин, Северного Каспия, Печорского моря,

является недостаточным уже при переходе в Карское море и, тем более, для районов Восточной Арктики. Требуется создание морской техники принципиально новых типов, включая основанную на применении преимущественно подводно-подледных технологий. При этом подводные технологии, применяемые за рубежом, не могут быть в полной мере использованы на замерзающем шельфе, поскольку наличие ледового покрова затрудняет или даже полностью исключает возможность оперативного доступа для обслуживания и ремонта подводного оборудования. В условиях круглогодичного ледового покрова необходима также разработка новых технологий монтажа подводного оборудования.

Дополнительные сложности освоения арктических месторождений обусловлены слабым развитием береговой инфраструктуры и особой экологической чувствительностью региона. Эти обстоятельства формируют совокупность специфических требований к морским техническим средствам, и, как показывает опыт международного сотрудничества, зарубежные нефтегазодобывающие и операционные компании, привлекаемые к участию в перспективных российских проектах на континентальном шельфе, не в состоянии ни обеспечить полное удовлетворение этим требованиям только на основании адаптации собственных технологий, ни выполнить весь цикл работ по обустройству и обеспечению эксплуатации месторождений в ледовых условиях.

По совокупным оценкам российских нефтегазовых компаний, освоение континентального шельфа потребует уже к 2030 году создания технических средств и со-

путствующей инфраструктуры для добычи и транспортировки до 100 млн. т нефти и до 200 млрд. м³ газа в год. Наиболее существенная доля российского гражданского судостроения в ближайшие десятилетия будет приходиться именно на сектор шельфовой техники для разведки и добычи (включая транспортировку) углеводородов. Очередность развертывания работ по месторождениям не имеет принципиального значения для судостроения, поскольку номенклатура требуемых морских технических средств достаточно близка. Более того, поскольку при любом сценарии работы будут осуществляться практически во всех регионах (Охотское море на Дальнем Востоке, Баренцево и Карское моря в Арктике, Северный Каспий, Черное море), имеется возможность производственной загрузки судостроительных организаций, расположенных в этих регионах.

Освоение морских месторождений с наиболее сложными комплексными условиями обуславливает ряд принципиально новых технологических решений в части добычи и промысловой подготовки продукта, обеспечивающих максимальную эффективность.

Для газовых, так и для нефтяных месторождений, расположенных на акваториях с тяжелым ледовым режимом, перспективным направлением является использование подводных судов для разведки и подводных добычных комплексов для освоения.

Таким образом, на долгосрочную перспективу (20 - 30 лет) применительно к условиям российского шельфа можно определить следующие основные тренды развития морской шельфовой техники:

рост глубины переработки пластового продукта на морских платформах вплоть до

получения нефтепродуктов или синтетического топлива с последующей его транспортировкой судами в районы потребления;

постепенный переход к подводным (подледным) технологиям освоения шельфовых месторождений на всех этапах - от разведки до переработки.

Основная доля потенциальных ресурсов сосредоточена в морях и на побережье Северного Ледовитого океана. По тяжести природно-климатических условий (в первую очередь, ледовых) в районах расположения перспективных морских месторождений они не имеют аналогов в мировой практике.

Российской промышленностью уже накоплен определенный опыт создания сложных морских технических средств, в том числе предназначенных для работы в ледовых условиях. Такой опыт практически отсутствует у большинства зарубежных компаний, которые не занимались в таком объеме разработкой ледостойких морских сооружений и технологий работы во льдах.

Поэтому данный сектор рынка для России имеет первостепенное значение. Высокий уровень нашей конкурентоспособности здесь определяется не экономическими показателями, а в первую очередь наличием ледовых технологий.

Суммарный портфель заказов на технические средства освоения континентального шельфа с началом реальных широкомасштабных работ по освоению нефтегазовых месторождений на ближайшие 10 лет для российских организаций может составить около 1 трлн. руб., что составляет 100% внутреннего рынка на морские платформы и более 80% на обеспечивающие суда.



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



О ходе реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013—2030 годы»



г. Калининград

Октябрь 2018 г.

Общие сведения о программе

2012 год

Утверждена в первой редакции 24 декабря 2012 года
Распоряжением Правительства Российской Федерации № 2412-р

2014 год

Постановлением Правительства № 304 от 1 апреля 2014 года
госпрограмма утверждена в новой редакции

2015 год

Изменение наименования
Распоряжение Правительства Российской Федерации от 6 июня 2015 года
№ 1033-р

2017 год

Внесение изменений
Постановление Правительства Российской Федерации от 31 марта 2017
года № 374

2018 год

Внесение изменений. Действующая редакция.
Постановление Правительства Российской Федерации от 30 марта 2018
года № 360

Общие сведения о программе

Цель:

Увеличение объемов производства гражданских судов и морской техники в отечественных судостроительных и судоремонтных организациях в 5 раз по отношению к 2013 году, а также достижение уровня локализации производимой продукции судостроения до 70 процентов

Задачи

- Разработка и внедрение новых прорывных разработок, необходимых для создания морской, речной техники и техники для освоения шельфовых месторождений
- Развитие инжиниринга в судостроительной промышленности до уровня сопоставимого со странами-лидерами судостроения
- Обеспечение импортозамещения и локализации производства продукции судостроения, комплектующего оборудования и техники, в том числе для освоения шельфовых месторождений
- Поддержка развития материально-технической базы отрасли
- Развитие кадрового потенциала судостроения
- Стимулирование спроса на продукцию отрасли

Подпрограммы

1 – Развитие судостроительной науки

2 – Развитие технологического потенциала гражданского судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений

3 – Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли

4 – Государственная поддержка

ФЦП «Развитие гражданской морской техники» на 2009-2016 годы

Структура бюджетного финансирования

Общий объем финансирования 2013-2030 – 334,6 млрд. рублей

Фактический объем финансирования 2013-2017 – 88,8 млрд. рублей

млрд руб.

| Подпрограмма | 2019 год | 2020 год | 2021 год |
|---|-------------|-------------|-------------|
| Подпрограмма 1. Развитие судостроительной науки | 4,08 | 4,19 | 4,19 |
| Подпрограмма 2. Развитие технологического потенциала гражданского судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений | 2,13 | 0,38 | 0,38 |
| Подпрограмма 3. Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли | - | 0,80 | 0,80 |
| Подпрограмма 4. Государственная поддержка | 3,59 | 4,40 | 4,40 |
| ФЦП «РГМТ» на 2009-2016 годы | - | - | - |
| Итого: | 9,80 | 9,80 | 9,80 |

С учетом доведенных лимитов Минфина России на период 2019-2021 годов

Подпрограмма 1 «Развитие судостроительной науки»

Цель подпрограммы:

создание более 300 защищенных технологических решений для создания перспективной наукоемкой морской техники

Задачи

- развитие и укрепление научного потенциала отрасли;
- создание опережающего задела и технологий, необходимых для создания перспективной техники;
- укрепление и развитие научного и проектно-конструкторского потенциала отрасли;
- развитие кадрового потенциала научных и проектно-конструкторских организаций судостроительной отрасли;
- увеличение объема фундаментальных и поисковых исследований в судостроении

Результаты

В период с 2016 года по н.в. завершена:
31 работа

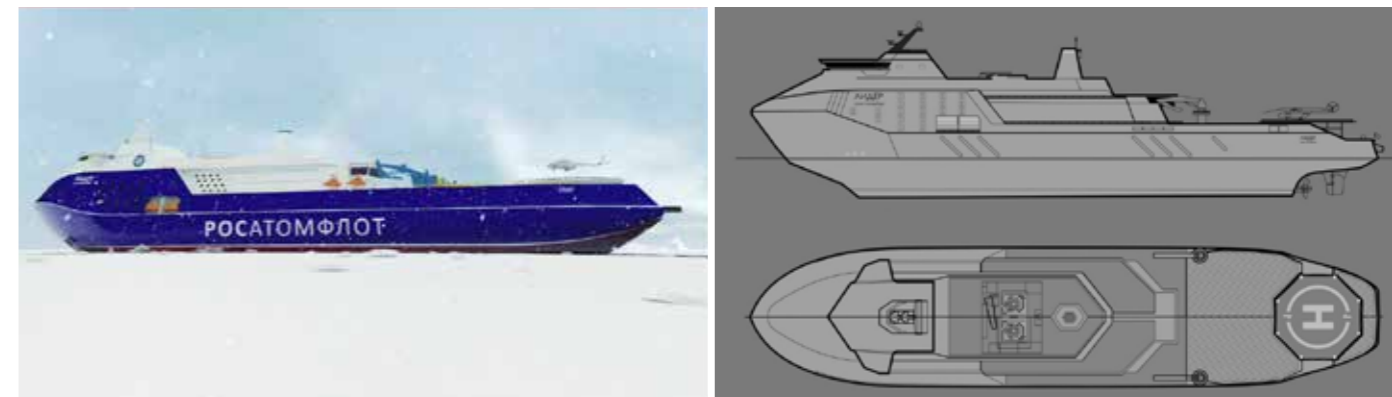
Выполняется:
39 работ

Подпрограмма 1 «Развитие судостроительной науки»

Наиболее значимые работы, выполненные в рамках реализации подпрограммы:

ОКР «Ледокол-лидер»

Разработка технического проекта атомного ледокола-лидера мощностью на винтах 120 МВт для круглогодичной работы на трассе Северного Морского Пути



Главные размерения:

Длина 209,0 м
Ширина 47,7 м
Осадка по КВЛ 13,0 м
Осадка минимальная рабочая 12,0 м

Водоизмещение:

при осадке по КВЛ ок. 68601 т
при минимальной осадке 12м ок. 61417 т

Ледопроездимость:

максимальная ок. 4,3 м
при скорости 13 узл. ок. 2 м

Подпрограмма 1 «Развитие судостроительной науки»

Наиболее значимые работы, выполненные в рамках реализации подпрограммы:

ОКР «Валдай 45»

Создание экспериментального образца речного пассажирского судна на подводных крыльях и проведение опытной эксплуатации с возможным выходом на серийное строительство

Скоростные испытания речного пассажирского СПК «Валдай 45Р» пр. 23180

Главные размерения:

Длина 21,3 м
Ширина 5,2 м
Осадка 1,1 м

Водоизмещение:

порожном 14,9 т
полное 20,3 т



ОКР «Многоцелевое судно обеспечения»

Разработка технического проекта многоцелевого судна обеспечения

Главные размерения:

Длина 90,3 м
Ширина 22 м
Осадка 8 м

Водоизмещение:

10 830 т

Дедвейт:

5 530 т



Подпрограмма 2 «Развитие технологического потенциала гражданского судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений»

Цель подпрограммы:

создание более 400 и внедрение более 300 технологий по созданию судов и техники для освоения шельфовых месторождений с учетом необходимости импортозамещения

Задачи

- стимулирование разработки проектов судов, судового оборудования и техники для освоения шельфовых месторождений;
- создание условий для развития технологического потенциала промышленности по созданию судов и техники для освоения шельфовых месторождений

Результаты

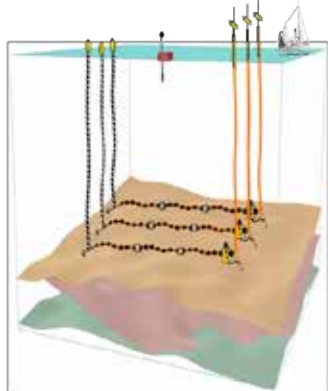
В период с 2016 года по н.в. завершено: **6 работ**

Выполняется: **20 работ**

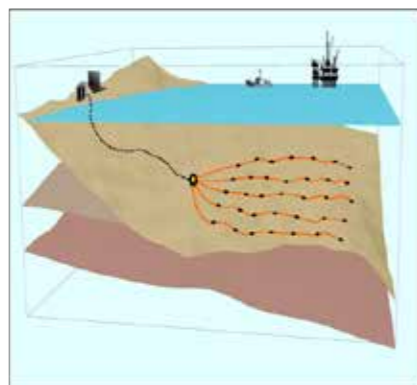
Подпрограмма 2 «Развитие технологического потенциала гражданского судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений»

Наиболее значимые работы, выполненные в рамках реализации подпрограммы:

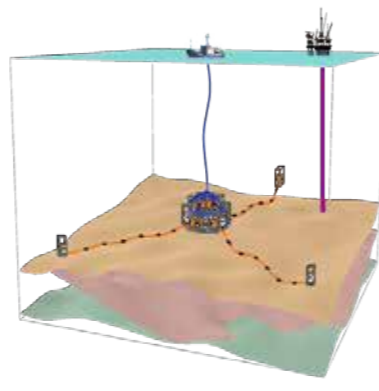
ОКР «Сейсмокоса» - Разработка типоряда донных сейсмокос для морской сейсморазведки на шельфе;



Автономная секционная донная сейсмокоса (АСДС) для детальной сейсморазведки на шельфе



Мобильный программно-аппаратный комплекс для проведения сейсморазведочных работ в транзитных зонах на основе четырехкомпонентных цифровых кабельных сейсмокос (ЦКС-4с)



Саморазвертывающаяся мобильная распределенная донная антенны для мониторинга и морской сейсморазведки шельфовых месторождений углеводородов под ледовым покровом

Подпрограмма 2 «Развитие технологического потенциала гражданского судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений»

Наиболее значимые работы, выполненные в рамках реализации подпрограммы:

ОКР «Геленаполненная коса» - Разработка и создание регистрирующего комплекса с геленаполненной буксируемой сейсмокосой и источниками упругих колебаний.



Заполненные секции сейсмокосы

ОКР «Сейсмотомография» - Разработка мобильного аппаратно-программного комплекса морской сейсморазведки и мониторинга в транзитных зонах и на шельфе на основе 4-х компонентных автономных донных сейсмических станций нового поколения.



Донная станция в разрезе

Подпрограмма 3 «Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли»

Создание судостроительного комплекса «Звезда»



График первой очереди строительства

| | |
|--|--------------------|
| Ввод в эксплуатацию открытого стапеля | III кв. 2017 |
| Ввод в эксплуатацию транспортно-логистического центра | III кв. 2017 |
| Ввод в эксплуатацию транспортно-передаточного стального дока | II кв. 2018 |
| Ввод в эксплуатацию достроечных цехов, набережных, причала | II кв. 2019 (план) |
| Завершение строительства | II кв. 2019 (план) |

По итогам его полной реализации в России станет возможным строительство танкеров типа Aframax, крупнотоннажных газовозов, различных судов обеспечения ледового класса, морских платформ, а также другой техники, востребованной для обустройства нефтегазовых месторождений шельфа Арктики и Дальнего Востока.

Подпрограмма 4 «Государственная поддержка»

Постановление Правительства Российской Федерации № 383 от 22.09.2008 г.

Получатель - российские транспортные компании и паромства.

Субсидии на уплату % по кредитам на закупку судов и лизинговых платежей предоставляются при соблюдении следующих условий:

- суда изготовлены на российских верфях
- плавание под флагом РФ
- российские кредитные (+ВЭБ) и лизинговые организации

Программа льготного лизинга АО «ОСК»

Условия:

- российский исполнитель судостроительного контракта (определяется АО «ОСК»)
- российские лизинговые компании
- лизингополучатель - российские компании

Постановление Правительства Российской Федерации № 502 от 27.04.2017 г.

Получатель – российские организации. Субсидии на приобретение (строительство) новых судов, взамен сданных на утилизацию, предоставляются при соблюдении следующих условий:

Для новых судов:

- за счет собственных средств или кредита/лизинга от российской организации
- строительство не поддерживалось из бюджета
- зарегистрировано в российском реестре

Для старых судов:

- ≥ 30 срок службы
- сдача в утилизацию после 1 января 2016 г.
- последние 5 лет в российском реестре



Подпрограмма 4 «Государственная поддержка»

Субсидии на уплату % по кредитам на закупку судов и лизинговых платежей

ПП 383 от 22.09.08, 295 от 02.04.09

Субсидируется 105 судов

Завершено Субсидирование 14-ти судов



Круизное судно PV08



Танкер RSD 44



Танкер 19614



Буксир 90600



Танкер RST27



СВР МАРС-2000



СВР Хивус-10



Танкер 52

млрд руб.

| Мероприятия подпрограммы | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|-------|-------|-------|-------|
| Субсидии компаниям на уплату процентов по кредитам по договорам на закупку гражданских судов | 0,923 | 1,054 | 1,400 | 1,400 |
| Субсидии компаниям на уплату процентов по лизинговым платежам по договорам на закупку гражданских судов | 1,639 | 1,200 | 2,390 | 2,390 |

Подпрограмма 4 «Государственная поддержка»

Субсидии на приобретение (строительство) новых судов взамен сданных на утилизацию

ПП 502 от 27.04.17

Построено:

- ✓ 2 танкера проекта RST27
- ✓ танкер проекта RST11
- ✓ земснаряд проекта Ц480М2рД

В стадии строительства:

- ✓ 2 танкера проекта RST25

Заклучено соглашение о субсидии:

- ✓ 2 танкера проекта 00216М

млрд руб.

| Мероприятие подпрограммы | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|-------|-------|-------|-------|
| Субсидии из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию | 0,371 | 0,289 | 0,500 | 0,500 |

Подпрограмма 4 «Государственная поддержка»

Льготный лизинг судов АО «ОСК»

Протокол Правления АО «ОСК» №104-ПР от 28.02.2017

Результаты субсидирования в рамках программы лизинга АО «ОСК»:

Построено **29 судов**

164 судна - всего законтрактованных и планируемых к постройке в период 2008-2030 годов

В результате реализации Программы лизинга ожидается:

- строительство судов внутреннего водного транспорта различного назначения в количестве 68 единиц на сумму более 70,0 млрд руб.;
- повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализация транзитного потенциала страны;
- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения.

млрд руб.

| Мероприятие подпрограммы | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|--|-------|-------|------|------|
| Внос Российской Федерации в уставный капитал акционерного общества "Объединенная судостроительная корпорация", г. Санкт-Петербург в целях реализации проектов лизинга пассажирских судов | 0,923 | 0,900 | 0 | 0 |

ФЦП «Развитие гражданской морской техники» на 2009-2016 годы

За период 2009-2016 годов выполнено:

680 – НИОКР

Зарегистрированы результаты интеллектуальной деятельности:

| Наименование целевых индикаторов и показателей | Количество единиц |
|--|-------------------|
| Вновь разработанные технологии | 1505 |
| в том числе, соответствующие мировому уровню | 528 |
| Патенты и иные документы, удостоверяющие новизну технологических решений | 1039 |

О строительстве судов, разработанных в рамках ФЦП «Развитие гражданской морской техники» на 2009-2016 годы

| | |
|---------------------------------------|-------------------------------|
| Построено, строится и будет построено | Более 80 судов |
| Суммарная стоимость продукции | Около 500 млрд. рублей |

Морские научные исследования

Проекты научно-исследовательских судов (НИС), разработанные в рамках ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы»

ОКР «НИС-ИЭЗ»

Проект НИС для работы в исключительной экономической зоне



Главные размерения:

Длина 64,8 м
Ширина 15,0 м
Осадка 5,8 м

Водоизмещение:

при осадке по ЛГВЛ 14,9 т

ОКР «НИС 50010»

Концептуальный проект дооборудования корпуса проекта 50010 в НИС



Главные размерения:

Длина 38,5 м
Ширина 10,2 м
Осадка 4 м

Дедвейт:

250 т

Морские научные исследования

Проекты научно-исследовательских судов (НИС), разработанные в рамках ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы»

ОКР «НИС ЖМК»

Проект НИС для проведения опытной добычи ресурсов недр международного района морского дна



Главные размерения:

Длина 160 м
Ширина 30 м
Осадка 8,5 м

Водоизмещение:

при осадке по ЛГВЛ 24000 т

ОКР «НИС-Ледокол»

Концептуальный проект научно-исследовательского ледокола для комплексных геофизических исследований

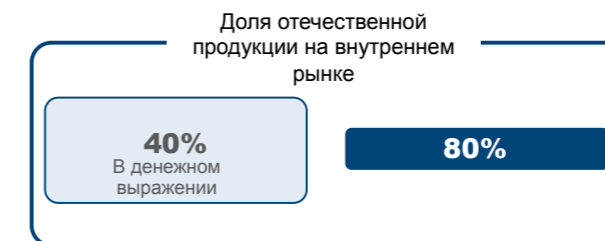


Главные размерения:

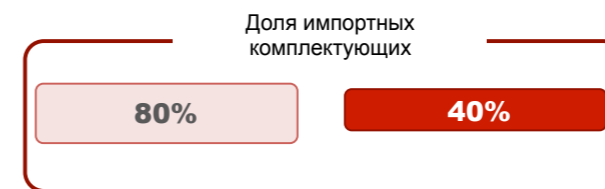
Длина 137,4 м
Ширина 29,5 м
Осадка 8,8 м

В рамках государственной программы «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013-2030 годы» ведется разработка **НИС проекта 23460 «Ростислав Алексеев»** по заказу Росрыболовства.

Результаты реализации государственной программы

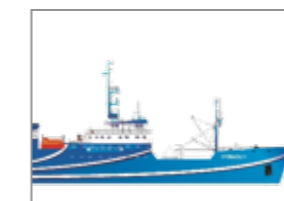


Средства разведки, бурения и добычи (в т.ч. подводные) углеводородов в особо сложных условиях арктического шельфа



Специализированная ледостойкая морская техника освоения газоконденсатных месторождений в условиях дрейфующих льдов и айсбергов

- Увеличение объемов производства гражданских судов и морской техники на отечественных судостроительных и судоремонтных предприятиях **в 5 раз**
- Рост производительности труда **в 2,5 раза**
- Количество созданных высокопроизводительных рабочих мест в судостроительной отрасли **6 тысяч единиц**



Специализированные суда для добычи и переработки морских биоресурсов

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации

О реализации национальной морской политики в области морских научных исследований

Морские научные исследования как составная часть Национальной морской политики определяются следующими государственными документами:

- Указ Президента РФ от 07.05.2018 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации до 2024 г.
- Указ Президента РФ от 01.12.2016 «О стратегии научно-технологического развития Российской Федерации»
- Морская доктрина Российской Федерации на период до 2030 года" (утв. Президентом РФ 26.07.2015).
- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2010 г. № 2205-р об утверждении «Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года».

Основные принципы национальной морской политики, связанные с морскими научными исследованиями

- Поддержание морского потенциала Российской Федерации на уровне, соответствующем национальным интересам Российской Федерации, в том числе обеспечение присутствия российского флота в Арктике и удалённых районах Мирового океана и деятельности российских исследователей в Антарктике.
- Наращивание, координация и интеграция научных исследований по проблемам формирования и реализации национальной морской политики.
- Активизация морских научных исследований в интересах поддержания конкурентоспособности морской деятельности Российской Федерации.

Долгосрочные задачи в области морских научных исследований

- обеспечение систематических исследований морской среды, ресурсов и пространств океанов и морей, всего комплекса проблем, связанных с использованием Мирового океана;
- достижение уровня знаний о природе Мирового океана, обеспечивающего эффективную реализацию и защиту национальных интересов Российской Федерации;
- формирование и последующее развитие общегосударственного (межотраслевого) научно-технического комплекса;
- развитие международного сотрудничества, включая деятельность в рамках компетентных международных организаций в области морской деятельности.

Совет по гидросфере Земли ФАНО России

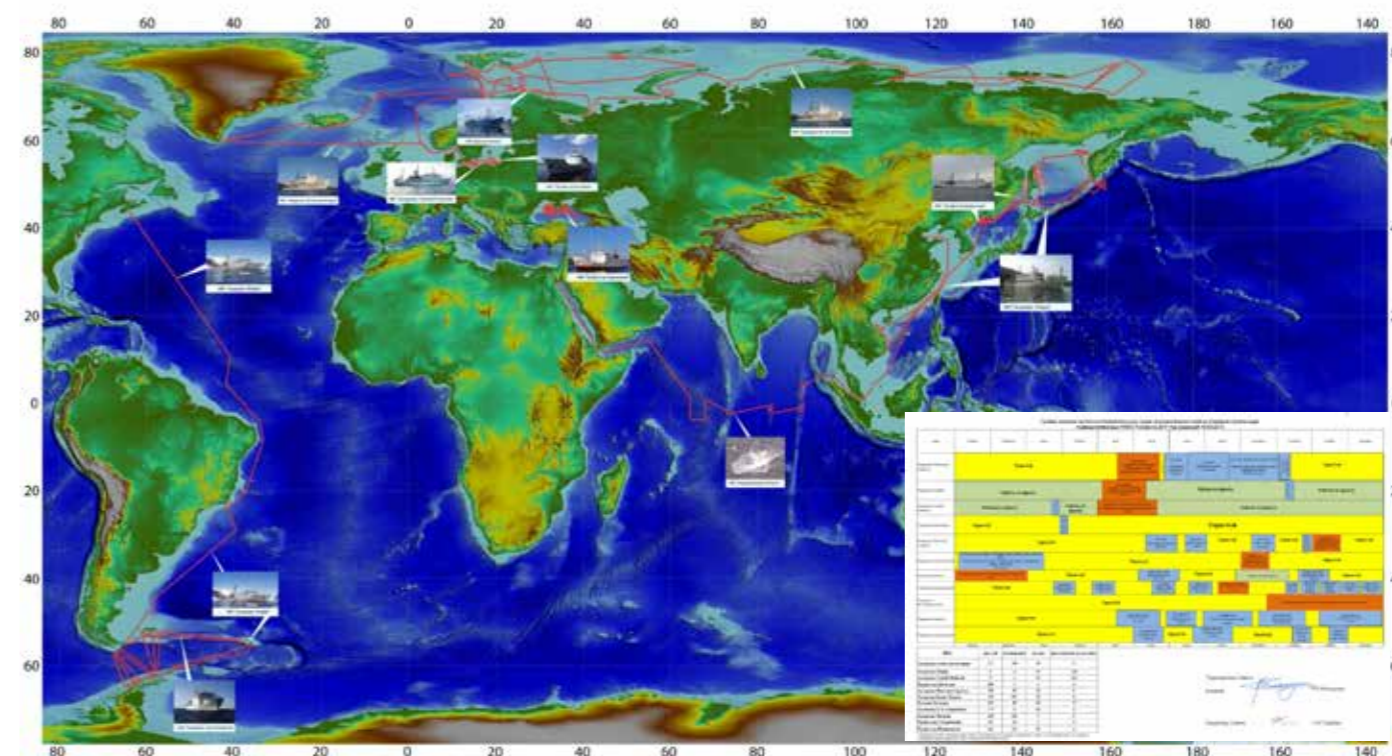
Секция по проблемам
Мирового океана и
морей России

Секция по проблемам
внутренних вод
России

Основные задачи Совета - подготовка предложений по

- формированию программ экспедиций;
- распределению ассигнований;
- эффективному управлению и содержанию флота.

Экспедиции на научных судах ФАНО России в 2017 г.



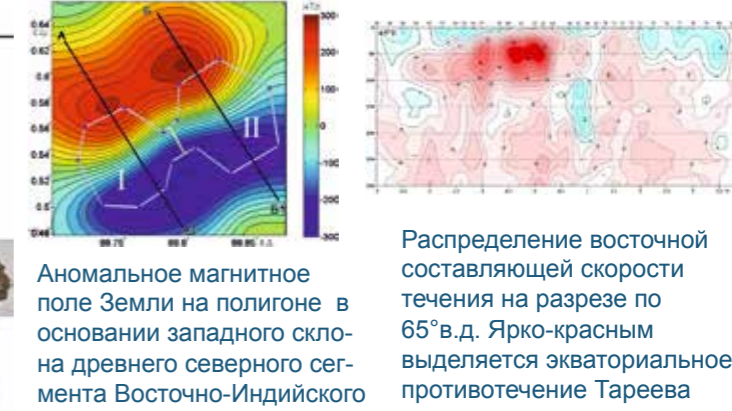
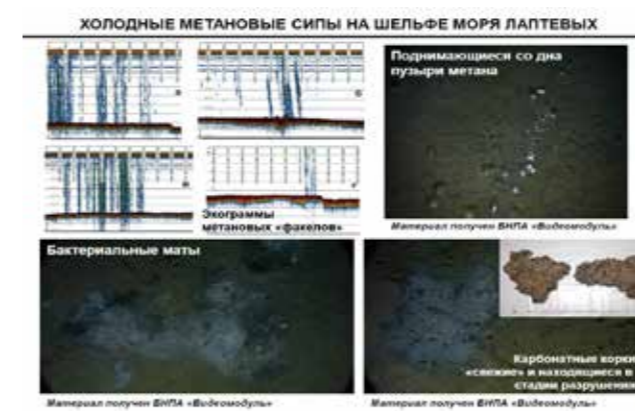
Некоторые научные результаты экспедиционных исследований



Районы экспедиционных работ
в арктических морях России в 2017 г.

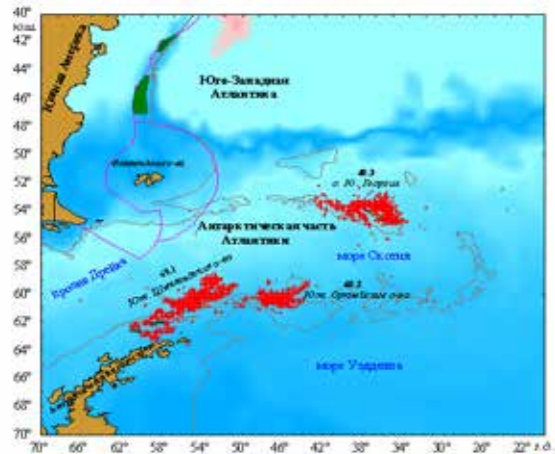


Экспедиция НИС «Академик Борис Петров»
В Индийском океане, январь-март 2017 г.



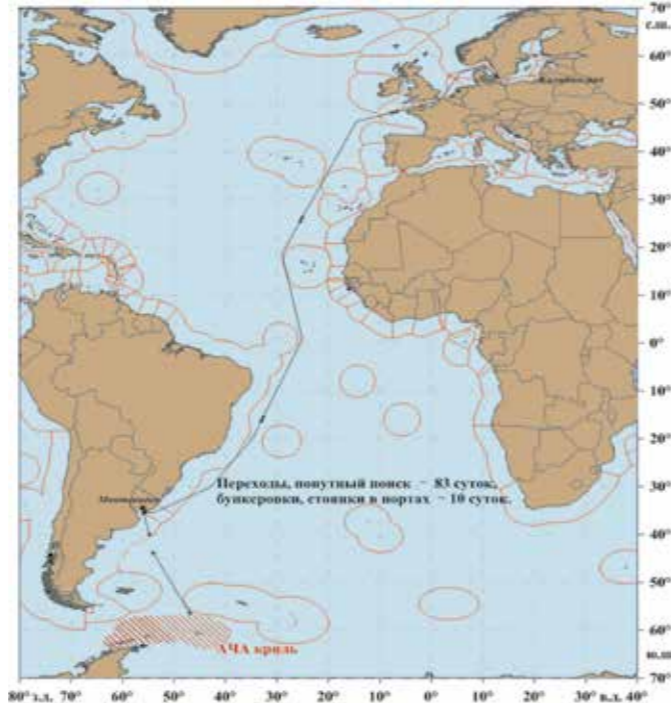
Аномальное магнитное поле Земли на полигоне в основании западного склона древнего северного сегмента Восточно-Индийского хребта в районе 0.5° с.ш.
Распределение восточной составляющей скорости течения на разрезе по 65° в.д. Ярво-красным выделяется экваториальное противотечение Тарева в районе 0.5° с.ш.

Комплексная экспедиционная программа ресурсных исследований криля и исследований экосистемы Южного океана (атлантический сектор)



Перспективные районы промысла криля в атлантическом секторе Антарктики.

Планируемая схема работ научно-исследовательской экспедиции

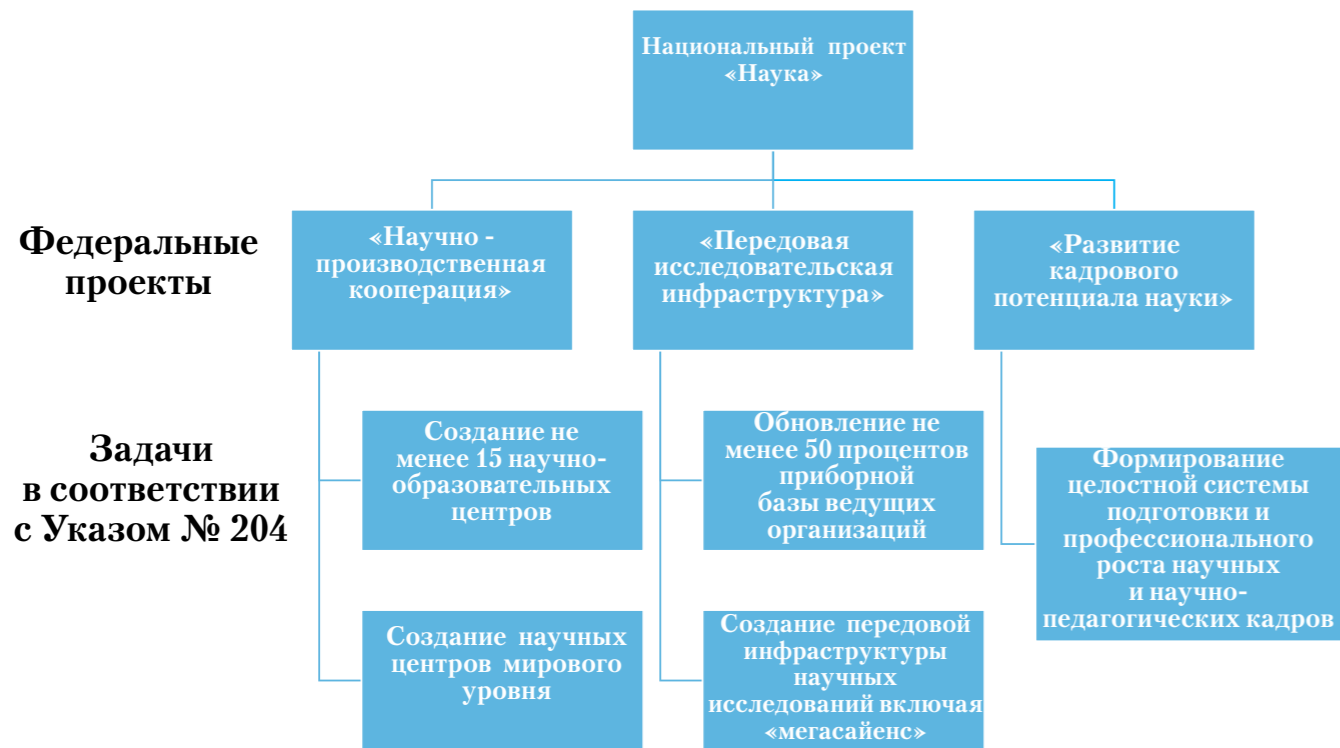


Строительство двух новых многофункциональных научно-исследовательских судов, оснащённых современным научным оборудованием значительно расширит возможности и конкурентоспособность российского научного флота и позволит проводить исследования во всех стратегически важных районах Мирового океана, включая арктические моря и Антарктику

Модернизация пяти действующих судов с обновлением не менее 50 % приборной базы позволит повысить их научный класс и конкурентоспособность на мировом рынке и обеспечить эффективное использование в проведении комплексных исследований в Мировом океане и морях России.



Структура национального проекта «Наука»



Десятилетие ООН наук об океане для устойчивого развития



Генеральная Ассамблея ООН 6 декабря 2017 г. в рамках сводной резолюции по Мировому океану и морскому праву (A/RES/72/73) постановила «провозгласить 10-летний период, начинающийся 1 января 2021 года, Десятилетием Организации Объединённых Наций, посвящённом науке об океане в интересах устойчивого развития».

Межправительственная океанографическая комиссия ЮНЕСКО видит в подготовке к Десятилетию необходимость определения новой роли океанографии в мировой экономической и социальной сферах, а именно:

- ✓ убедительно продемонстрировать значение океанографических наблюдений, исследований и услуг (с оценкой их экономической стоимости) для блага всего человечества;
- ✓ изменить приоритетные цели и задачи исследований океанов и морей;
- ✓ разрабатывать и поощрять действия по формированию значения океана для человечества, защищать океан и развивать управление и соответствующую инфраструктуру, используя «Десятилетие океанических наук ООН» в качестве основной платформы

«Духовные традиции русского флота»

серия «Традиции Российского флота. Книга 2»

«ТРАДИЦИИ РОССИЙСКОГО ФЛОТА»

Книга 2

Готовится к выходу вторая книга серии
«ТРАДИЦИИ РОССИЙСКОГО ФЛОТА»:
«Духовные традиции русского флота»



При поддержке Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации в 2018 году в свет вышла книга «Главный военно-морской парад», издание второе, дополненное и переработанное. Книга была издана по многочисленным просьбам читателей и открыла собой начало серии «Традиции российского флота», посвященной возрождению и сохранению славных многовековых традиций, торжественных церемоний и обычаев отечественного Военно-Морского Флота.

«Военная традиция – это доблестные примеры того, как наши предки исполняли свой военный долг. Эти примеры, тщательно и с любовью собранные со страниц истории национальной вооруженной силы и бережно передаваемые из поколения в поколение, составляют ту золотую книгу традиций, которой гордится не только личный состав вооруженной силы, но и вся нация». (контр-адмирал А.Бубнов)

Главные традиции зародились еще в петровском флоте. По сохранившимся традициям судили о достоинстве воинских частей или кораблей. Они передавались из поколения в поколение и чтились, как священные заветы доблестных предков. С развитием флота возникали новые традиции. Ведущие российские флотоводцы уделяли большое внимание развитию и укреплению традиций.

Упование на Бога являлось основой всех флотских традиций. На нем зиждилась традиция стойкой борьбы с иноземными захватчиками, традиция веры в предназначение служить народу православному, традиция мужества, стойкости, практической сметки, умелости, веры в командира.

Важной традицией было почитание корабельного военного знамени – Военно-Морского Андреевского стяга, который сопровождал корабль во всех его плаваниях и боях. Любой флаг несет в себе особый символ, символ нации. Флаг во имя святого апостола Андрея Первозванного, покровителя России и ее флота, символизировал собой, прежде всего религиозное отличие России от Запада – Православную веру.

Андреевский флаг – один из самых уважаемых национальных символов. «Флаг белый, поперек этого имеется синий Андреевский крест, коим Россию окрестил он», как записал в Корабельном уставе Петр, – вот уже триста лет гордо реет над кораблями.

«С нами Бог и Андреевский флаг!» – говорили на флоте и говорить будут.

Книга «Духовные традиции русского флота» является второй в серии «Традиции Российского флота». По вопросам издания, распространения и приобретения книг серии обращайтесь в редакцию журнала «Морская политика России. Люди. События. Факты».

Тел/факс: +7 (499) 254-67-20
+7 (963) 781-04-36
Email: info@morinform.com

«Военно-Морской Флот» Издание в 3 томах, часть 2

Учреждение Морской коллегии как важного военного органа периода деятельности Петра I стало одним из ключевых моментов развития флота России. В настоящее время работа Морской коллегии – неотъемлемая часть создания и управления морской деятельностью нашей страны. Краткой истории этой работы была посвящена первая часть трилогии «Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации. История. Деятельность. Документы». Во второй части издания представлена информация об образовании высших органов управления военно-морскими делами в России, структуре и деятельности ВМФ России в настоящее время, а также о важнейших периодах и главных участниках строительства современного военного флота.

Книга издается Ассоциацией предприятий морской индустрии «Морколлегия информ» по



инициативе Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, представителями Военно-Морского Флота и благодаря участию Объединенной судостроительной корпорации. Редакция издания осуществляется секретариатом и Научно-экспертным советом Морской коллегии при Правительстве РФ, коллективом журнала «Морская политика России. Люди. События. Факты» в сотрудничестве с И. Лещенко, автором серии книг по истории Военно-Морского Флота России.

Издание иллюстрировано материалами и фотографиями из архивов кораблей, частей и соединений Северного, Тихоокеанского, Черноморского, Балтийского флотов, Каспийской флотилии, ВУНЦ ВМФ (Военно-морская академия), Центрального военно-морского музея, фотоархивов Объединенной судостроительной корпорации, Морского Информационного Агентства и других профильных источников. Книга является очередным изданием серии «Библиотека Морской коллегии». По вопросам участия в издании, распространения и приобретения книг серии обращайтесь в редакцию журнала «Морская политика России. Люди. События. Факты».

Тел./факс: +7 (499) 254-67-20; +7 (963) 781-04-36 Email: info@morinform.com

СКФ Дальневосточная регата учебных парусников 2018

27.08 - 01.09 Йосу (Yeosu) (Республика Корея)

09.09 - 14.09 Владивосток (Россия)

www.tallships.pro www.marine.gov.ru



МОРСКОЕ ФОТОГРАФИЧЕСКОЕ СОБРАНИЕ
Выставка «Аристократы морей»
www.facebook.com/marinephotographic/