



Морская политика РОССИИ

ЛЮДИ . СОБЫТИЯ . ФАКТЫ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№12 2012



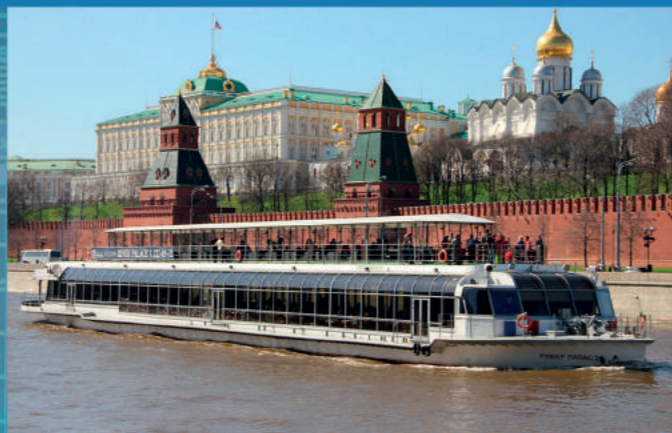
«Все будем строить у себя в стране»

Д.О.Рогозин



СПЕЦСУДОПРОЕКТ

РАЗРАБОТКА ПРОЕКТНОЙ, КОНСТРУКТОРСКОЙ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ ДЛЯ ПОСТРОЙКИ СУДОВ И ИЗГОТОВЛЕНИЯ СУДОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ



197341, Санкт-Петербург, Коломяжский пр., д. 27, лит. А

тел. (812)340-01-12, 340-01-20, 340-01-23. факс: 340-01-28.

e-mail: s-s-p@s-s-p.spb.ru

ssp.info@s-s-p.spb.ru

«Морская политика России.
Люди. События. Факты»
Официальный печатный орган
Морской коллегии при Правительстве РФ
№ 12 июль 2015
Издает
«Морское Информационное Агентство»
При участии:
Секретариата Морской коллегии при Правительстве РФ;
ФГУП «ЦНИИ «Центр»
Учредитель журнала: НО «Фонд поддержки
российского флота»
Адрес редакции:
123242, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская,
дом 11, стр.1, ФГУП «ЦНИИ «ЦЕНТР»
тел/факс: +7 (499) 254-43-13,
+7 (499) 254-67-20, 8-963-781-04-36
www.morskopolitikarossii.spb
www.morinform.com
e-mail: info@morinform.com

Главный редактор
АНДРЕЙ КАМШУКОВ
Заместитель главного редактора
АННА СМЕХОВА
Директор по маркетингу
ВИКТОР РОТОВ
Ответственный редактор
АНДРЕЙ БУДЯКИН
Литературный редактор
АЛЕКСАНДР КАМШУКОВ
Редактор-координатор
ИЛЬЯ РУДНИЧЕНКО
Начальник отдела интернет технологий
АНАСТАСИЯ СОЛОВОВА

Редакция журнала выражает особую благодарность за участие в издании лично Олегу Грызлову

Материалы и иллюстрации:
Виктор Флусов, Андрей Гавриленко,
Валерий Куличко, Дмитрий Сребный,
Илья Рудниченко, Семён Майстерман,
Алексей Буданов, Софья Гридасова,
Виталий Масленников, Наталия Лебедева,
Леонид Шамшин, Дали Куриева,
Наталья Григорьева, Анастасия Федотченко,
Светлана Фоломеева-Вдовина, Елена Ткачева,
Надежда Дзюбина, Борис Логунов,
Мария Воробьева, Татьяна Танакова,
Евгений Маськов, Евгений Кириенко, и др.

kremlin.ru, government.ru,
mintrans.ru, portnews.ru,
rostransnadzor.ru, liveinternet.ru,
http://www.1tv.ru/, http://oborona.gov.ru/,
http://seaport.ru, http://narod.port.com,
http://newsportriver.ru, http://shipsea.ru,
http://nave.com, http://shipbuilding.ru,
http://tass.ru/, http://www.banktest.ru/,
http://teknoblog.ru/, http://www.vestifinance.ru/

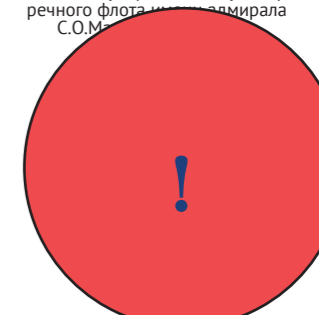
Отпечатано в типографии
ООО «Мир печати»,
Ростовская область, г. Ростов-на-Дону,
тел.:+ 7 (863) 59-82-30
Дата государственной регистрации-
28 июля 2008 года
Свидетельство ПИ № ФС77-50701
от 19 июля 2012 г.
выдано Федеральной службой
по надзору в сфере связи,
информационных технологий и
массовых коммуникаций
по Москве и Московской области
Тираж 10 000 экземпляров
Цена договорная

Благодарим за содействие в подготовке номера:
Управление пресс-службы
и информации Президента РФ,
пресс-службу Правительства РФ,
пресс-службу Министерства обороны РФ,
пресс-службу «Росморречфлот»
пресс-службу МЧС РФ,
пресс-службу Министерства транспорта РФ,
пресс-службу Федерального агентства
морского и речного
транспорта РФ,
службу по связям с общественностью
ОАО «ОСК»
а также лично
Иванову Т.П., Кравченко А.А.,
Михайлову Л.Д., Савченко В.М.,
Котенева М.Б., Рощина А.А.,
Старцева Г.В., Малышеву Н.Ю.,
Абызова М.Н., Соболевского А.А.,
Камшукову А.А., Виноградову Н.С.,
Поспелова Е.А., Николаева А.Г.

Позиция редакции может не совпадать с мнением авторов.



- Государственная политика
- 2 Международный военно-технический форум «Армия-2015». Выступление В.В.Путина
- 4 «Армия-2015»
- 6 Все будем строить у себя в стране
- 8 Мы начинаем арктическую индустриализацию
- Морская коллегия. Люди. События. Факты
- 10 О новой редакции Морской доктрины Российской Федерации
- ВМФ
- 16 Заглядывая в будущее
- Морские национальные интересы
- 18 «Строим флот сильной страны» (модуль ОСК)
- 22 Российскому флоту – отечественные производители
- 24 Черноморские виды (Нева 2015)
- Порты России
- 28 Проблемы правоприменительной практики в морском порту Ростов –на- Дону
- 34 Капитан порта Кавказ Евгений Тузинкевич: «Мы мобилизованы и имеем опыт для принятия оперативных решений» (Транзас)
- Российское судостроение
- 38 Решение проблем импортозамещения в судостроении (ЦНИИ)
- 42 Корабли Крыма - «Полный Вперед!»
- 44 Курс на FIFA – 2018. Полный вперед!
- 46 Импортозамещение в специальном машиностроении
- 48 «НВК – Инжиниринг»: новая жизнь старых кораблей
- 50 Российские катамараны – от Черного моря до Заполярья (Современный малый флот-российские инновации)
- События отрасли
- 54 Прибалтийскому заводу «Янтарь» - 70 лет!
- Морское образование
- 56 Учимся морскому делу – от времен Петра до века XXI
- 58 Российскому парадайвингу быть!
- Морское наследие
- 62 Дорога к Храму
- Флот. Война. Победа
- 68 Флот. Война. Победа
- 71 Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О.Макарова





Международный военно-технический форум «Армия-2015». Выступление В.В.Путина

Уважаемые дамы и господа, зарубежные гости!

Рад приветствовать вас на открытии Международного военно-технического форума «Армия-2015». Он проходит в новом парке, который мы назвали «Патриот». По сути, здесь формируется крупный культурный, экспозиционный, деловой центр Министерства обороны России. После того как этот комплекс будет полностью введён в строй, его

инфраструктура откроет перед посетителями самые широкие возможности.

Здесь можно будет посмотреть на реконструкции известных и легендарных битв, познакомиться с историей развития военной авиации, флота, сухопутных войск, поучаствовать в соревнованиях по военно-техническим видам спорта, по экстремальным видам спорта. Уверен, что новый парк станет важным звеном в системе военно-патри-

отической работы с молодёжью.

И конечно, это прекрасная площадка для демонстрации новейшей техники и вооружения, которыми всегда славилась наша страна. Не случайно именно в парке «Патриот» было решено впервые провести столь масштабный смотр достижений и научно-технического потенциала оборонно-промышленного комплекса России.

В отличие от специализированных выставок здесь представлены самые разные образцы военной продукции. Среди них – стрелковое оружие и бронетанковая техника, боевые роботы и системы управления. Именно они будут во многом определять не только сегодняшний, но и завтрашний день наших Вооружённых Сил. Оснащение их современным и перспективным оружием остаётся ключевой задачей военного строительства. И реализации масштабной госпрограммы вооружения, модернизации оборонно-промышленного комплекса мы уделяли и будем уделять особое внимание.

Так, в текущем году состав ядерных сил пополнят более 40 новых межконтинентальных баллистических ракет, которые будут способны преодолевать любые, даже самые технически совершенные, системы противоракетной обороны.

В апреле начата полноформатная работа радиолокационной станции в городе Армавире. В ближайшие месяцы предстоит госпитания нового радиолокационного узла загоризонтного обнаружения воздушных целей. Впоследствии он будет контролировать западное стратегическое направление. Такой же узел с этого года будет создаваться и на восточном направлении.

В войска начали поступать первые образцы бронетехники на унифицированных платформах «Армата», «Курганец», «Бу- меранг», а также самоходные установки «Коалиция-СВ».

По своим боевым возможностям эти машины не имеют аналогов в мире. 9 мая они были впервые показаны на параде, посвящённом 70-летию Победы в Великой Отечественной войне.

Активно совершенствуется боевой потенциал Военно-воздушных сил и Военно-Морского Флота. В этом году на боевое дежурство заступит стратегический подводный крейсер «Владимир Мономах», пополнится состав надводного флота, авиационная компонента.

Ждём от ОПК конкретной, осязаемой отдачи и для укрепления безопасности России, и для экономики, и для развития технологической и научной базы России.

Напомним, по итогам реализации госпрограммы доля современных образцов оружия к 2020 году должна вырасти до 70, а в некоторых случаях и до 100 процентов. Это действительно серьёзные показатели. Рассчитываем, что предприятия оборонно-промышленного комплекса, научные и конструкторские центры приложат все силы для своевременной и качественной реализации намеченных планов.

Очевидно, что эффективность ОПК – это важнейший ресурс роста всей экономики. Больше того, именно оборонная отрасль должна задавать планку по многим технологическим и производственным параметрам и впредь оставаться одним из локомотивов развития инноваций, в том числе двойного и гражданского назначения, в первую очередь в таких отраслях, как энергетика, машиностроение, коммуникации, микроэлектроника и некоторые другие.

Важно совершенствовать механизмы частно-государственного партнёрства в отрасли, распространять успешный опыт частных компаний, которые предлагают узлы, детали и компоненты для производства военной продукции, и, конечно, активнее привлекать к выполнению госзаказа гражданские предприятия, университеты, наши исследовательские центры.



Особо отмечу, что наше оружие и техника остаются весьма востребованными на мировом рынке вооружений. Все последние годы спрос на них стабилен, а портфель заказов сформирован на годы вперёд.

На нынешнем форуме присутствуют делегации из 59 стран. Здесь сегодня присутствуют посетители из ещё большего количества стран. Рассчитываем, что в ходе запланированных презентаций вы сможете, дорогие друзья, ещё раз убедиться в высокой эффективности и надёжности российской продукции военного назначения, откроете новые возможности для долгосрочных контактов.

Сегодня российские предприятия готовы предложить весь комплекс услуг – от поставки вооружений и техники до постгаран-

тийного обслуживания, сервиса и подготовки кадров. И конечно, они заинтересованы в расширении сфер и направлений работы с иностранными партнёрами.

Подчеркну, что мы открыты для кооперации, совместной работы, для совместных разработок перспективных образцов вооружений, для запуска перспективных инновационных проектов.

Уважаемые друзья! Позвольте пожелать всем участникам и гостям форума «Армия-2015» плодотворной работы, интересных контактов, общения и результатов от вашей совместной работы.

Спасибо вам за внимание.

По материалам с сайта <http://www.kremlin.ru/>



«Армия - 2015»

Общее время морских походов надводных и подводных кораблей России увеличилось в 2014-2015 годах на 30%, количество учений – на 20%, интенсивность выходов стратегических подводных лодок на боевую службу – почти на 50% по сравнению с 2013 годом.

Военно-морской флот России в ближайшие пять лет получит серию из четырёх кораблей противоминной обороны проекта 12700 «Александрит». В настоящее время на Средне-Невском судостроительном заводе проходит ходовые испытания головной корабль «Александр Обухов», в строительстве находятся ещё три корабля, в том числе, первый серийный «Георгий Курбатов».

В 2015-2017 годах в состав флота войдут два фрегата проекта 22350 «Адмирал флота Горшков» и «Адмирал флота Касатонов». В 2015 году ещё два фрегата проекта 11356 «Адмирал Григорович» и «Адмирал Эссен». В 2015-2016 годах – два многоцелевых корвета проекта 20380 «Совершенный» и «Гремячий», в этом же году ВМФ получит большой десантный корабль проекта 11711 «Иван Грен», до 2020 года – до 10 малых ракетных кораблей проекта 21631 «Буян-М» и патрульных катеров проекта 03160 «Раптор», в ноябре этого года флот пополнится головным спасательным судном проекта 21300 «Игорь Белоусов».

Тематический кластер ВМФ представлен

модернизированным противолодочным самолётом Ил-38 с комплексом «Новелла», многоцелевым истребителем Су-30СМ, истребителем корабельного базирования МиГ-29, вертолётном радиолокационном дозоре и наведения Ка-31р, береговыми ракетными комплексами «Бастيون», «Бал», береговым радиолокационным комплексом «Монолит-БР», бронетранспортерами БТР-82А, необитаемыми телеуправляемыми подводными аппаратами.

В рамках научно-деловой программы форума прошёл круглый стол по вопросам создания и внедрения энергетических установок кораблей нового поколения в интересах ВМФ России. Его организатором выступил НИИ кораблестроения и вооружения Военно-морской академии имени Н.Г. Кузнецова. Мероприятие было посвящено поиску технологий создания энергетических установок кораблей ВМФ нового поколения, основанных на новых принципиальных технических решениях и инновационных исследованиях. При участии ООО «Уральский дизель-моторный завод», ОАО «Звезда» и ОАО «Коломенский завод» были рассмотрены вопросы исследования и создания дизельных двигателей для энергетических установок кораблей ВМФ нового поколения.

Не менее интересным мероприятием, прошедшим в рамках форума, стал круглый стол по созданию амфибийных технических средств для Военно-морского флота. При



участии ОАО «Камаз» и МГТУ им. Баумана были рассмотрены вопросы исследований в области создания перспективной боевой машины морской пехоты, десантных и десантно-штурмовых катеров нового поколения и базового шасси – унифицированной амфибийной платформы для боевой машины пехоты.

На одном из стендов парка «Патриот» предприятия ОСК из Санкт-Петербурга, Северодвинска и Зеленодольска разместили свои наиболее интересные разработки и проекты: автономный необитаемый подводный аппарат (АНПА) «Юнона»; дизель-электрическую субмарину проекта 677Э («Амур 1650») с воздушнозависимой энергоустановкой; малые подводные лодки прибрежного действия «Пиранья» и «Пиранья-Т»; дизель-электрические подводные лодки проекта 877 ЭКМ; малый сторожевой корабль (корвет) проекта 20382 «Тигр»; десантный корабль на воздушной подушке проекта 12322 «Зубр»; патрульное судно проекта 22160; малый ракетный (артиллерийский) корабль проекта 21632 «Торнадо»; корабль береговой охраны проекта 1124М2; рейдовый тральщик проекта 10750Э; корабль противоминной обороны проекта 12701 и ракетный катер проекта 12418.

В составе делегации ОСК на форуме «Армия-2015» приняли участие 13 предприятий корпорации: ЦКБ МТ «Рубин», Северное ПКБ, ЦМКБ «Алмаз», Адмиралтейские верфи, ПО «Севмаш», ЦС «Звездочка» (включая НПО «Винт»), Средне-Невский судостроительный завод, СПМБМ «Малахит», Зеленодольское ПКБ, ПСЗ «Янтарь», Балтийский завод-Судостроение, СЗ «Северная верфь» и Пролетарский завод.

Модернизация атомных подводных ракетных крейсеров (АПРК) проекта 949А «Антей» ведётся на Дальневосточном заводе «Звезда».

«Рубин» также приступил к следующему этапу разработки неатомных подводных лодок пятого поколения проекта «Калина».

Ракетоносцы проекта «Борей» после завершения строительства серии из восьми кораблей получат свое дальнейшее развитие. После «Бореев-А» будут «Борей-Б» и «Борей-Д».

Дизель-электрические подводные лодки проекта 636 класса «Варшавянка» будут отремонтированы с продлением срока службы на 10 лет в Центре судоремонта «Звёздочка» (Северодвинск).

Представитель «Рубина» отметил, что сейчас на «Адмиралтейских верфях» строятся подлодки без ВНЭУ проекта 677 «Кронштадт» и «Великие Луки». Имеет перспективы и российско-итальянский проект подводной лодки малого водоизмещения S-1000.

Крупнейшая в России оборонная верфь готова строить перспективный авианосец и модернизировать единственный отечественный корабль этого класса «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов».

К следующему форуму концерн «Моринформсистема-Агат» предложит Министерству обороны России арктический вариант берегового ракетного комплекса «Бал» на принципиально новой транспортной платформе.

Идёт реализация программы по переснащению гидрографических служб Военно-морского флота, которая предполагает строительство свыше 20 больших гидрографических катеров, способных выполнять задачи на удалении до 1000 миль от пунктов базирования.

Российские корабли ведут подготовительные научные работы, необходимые для строительства перспективного авианосца для Военно-морского флота. Концептуальный проект разработал Крыловский государственный научный центр. Проект нового многоцелевого тяжёлого авианосца получил индекс 23000Э «Шторм». По предварительным данным, длина корабля составит 330 метров, ширина - 40 метров, а осадка - 11 метров. Его скорость будет достигать 30 узлов.

А. Гавриленко
газета «Красная Звезда»





Все будем строить у себя в стране

Пять тезисов Дмитрия Rogozina

«ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ НАШ ДОЛГОСРОЧНЫЙ ПРИОРИТЕТ»

Надо разделять первоочередные задачи по импортозамещению, от решения которых зависит реализация уже запущенных проектов, имеющих для нас критически важное значение. Говоря об этом импортозамещении, да, сроки определены: программа импортозамещения оборонной продукции западных стран и Украины рассчитана на два-три года. Что касается долгосрочной перспективы, то импортозамещение - это не замена одного импорта другим импортом. Тот, кто так думает, тот не думает вообще. Политика импортозамещения должна быть стимулом для новых конструкторских ре-

шений, новых технологических разработок. Лучший ответ на санкции, принятые против России, акцентированно заниматься развитием собственной промышленности и провести полное импортозамещение, чтобы быть максимально независимыми в условиях беспрецедентного давления на нашу страну. Особенно это касается вопросов обороны и безопасности.

Сейчас наша задача не просто замещать западную продукцию - для нас самое главное сегодня - модернизировать промышленность в процессе импортозамещения и разрабатывать перспективные импортнезависимые образцы вооружений военной и специальной техники.

«МЫ ДОЛЖНЫ БЫТЬ СИЛЬНЫМИ, ВООРУЖЕННО СИЛЬНЫМИ»

Несмотря ни на какие санкции, мы выполнили и выполняем эффективно задачу, связанную с исполнением государственного оборонного заказа, с реализацией программы вооружения. В области военного кораблестроения Президенту была представлена и одобрена им программа кораблестроения до 2050 года, то есть горизонт планирования довольно-таки серьёзный. Я могу сказать, что нагрузка на ведущие сейчас наши оборонные судостроительные заводы такова, что она не только может сравниться с советской нагрузкой, но кое-где мы даже превосходим. Сегодня производственные мощности судостроения серьёзно загружены.

В этом году наш флот получит два фрегата, два многоцелевых корвета, большой десантный корабль, головное спасательное судно. На подходе еще два фрегата, серия из четырех кораблей противоминной обороны. До 2020 года ВМФ будет поставлено десять малых ракетных кораблей и патрульных катеров. И это лишь небольшая часть из всего объема работ, который проводится нашими судостроительными кампаниями для модернизации военного флота.

Особая ставка сегодня делается на атомный подводный флот. В конце прошлого года корабеллы «Севмаша» заложили уже шестую атомную подводную лодку «Генерал-лиссимус Суворов». Подводный атомный

ракетоносец из серии «Бореев». Один ракетоносец - это как целые ракетные войска стратегического назначения, тем более автономный и неуязвимый, почти бесшумный.

Согласно Военно-морской доктрине РФ в перспективе подводные лодки этого проекта станут основными многоцелевыми атомными подлодками России. По госпрограмме вооружения до 2020 года «Севмаш» должен построить восемь атомных подлодок классов «Ясень» и «Ясень-М», вооружённых крылатыми ракетами.

«МЫ БУДЕМ СТРОИТЬ ВСЁ САМИ У СЕБЯ В СТРАНЕ»

Сейчас в судостроении наблюдается явный перекоп в сторону решения военных задач. И, конечно, особенностью нашего судостроения является наличие единого производственного потенциала как для гражданского, так и для военного судостроения. Поэтому сейчас крайне важно освоить гражданские технологии. Они нам нужны. Задача, которая поставлена Путиным, предельно простая и ясная, - мы не будем покупать никакой подобной рода техники для освоения этих шельфовых месторождений, мы будем строить всё сами у себя в стране. Пусть лучше мы даже на год сдвинем разработку месторождения, зато поставим уже высокотехнологичные гражданские суда.

Задача военного кораблестроения состоит в том, чтобы поделиться своим опытом, осваивать гражданские заказы, и это задача крайне амбициозная. Сейчас есть поручение Правительства, есть поручение Президента. Морская коллегия должна проанализировать всю потребность в гражданской морской технике, в судах. Для пассажирского речного, морского флота, коммерческого флота нужно? Нужно. Все рыболовецкие суда, которые были «порезаны» или выведены за пределы национального флага, - всё это надо восстановить полностью, построить на собственных верфях. Шельфовая техника - всё должны построить на собственных верфях, различного рода яхты, суда, катера - всё, что необходимо. Вот этот заказ будет слеплен, организован, проанализирован, продуман, рассчитан по годам, рассчитан по всем верфям.

«МЫ ХОТИМ НАШ НАРОД ПОРАДОВАТЬ, А СУПОСТАТА ОГОРЧИТЬ СОЗДАНИЕМ НЕКОТОРЫХ ОБРАЗЦОВ НОВОЙ ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ»

Мы хотим наш народ порадовать, а супостата огорчить созданием некоторых образ-



Универсальный атомный ледокол «Сибирь» (строительный номер 05707) проекта 22220. Закладка 26 мая 2015 года на ООО «Балтийский завод - судостроение»

цов новой военной техники. Прежде всего речь идет о создании некоторых авиационных комплексов, ракетных вооружениях и создании мощного флота. В том числе и атомного. Сейчас на петербургском Балтийском заводе идёт строительство головного атомного ледокола на 60 МВт. Он станет самым большим и мощным ледоколом в мире. Его длина составит 173,3 метра, ширина - 34 метра, Недавно заложен второй, уже серийный атомный ледокол. Всего мы планируем до 2020 года построить три таких ледокола. Далее, мы скорее всего продолжим эту серию и построим еще два ледокола.

Есть и другие задумки. Сегодня Крыловский государственный научный центр и ЦКБ «Айсберг» разработали проект ледокола-лидера на 130 МВт, который будет делать проход в ледовом поле. Причем лёд серьёзный, более четырех метров толщиной может быть преодолён. И этот проход сможет обеспечить проводку караванов газозавозов дедевитом не менее 200 тысяч тонн. Что позволит России быть реальным хозяином тех уникальных газовых месторождений, а там сосредоточено более 80% наших газовых месторождений. Это вновь укрепит позиции России как великой энергетической державы.

Есть у нас и проекты мелкоседающих ледоколов необходимых для работы на месторождениях Ямала. Поэтому атомный флот мы строим не только для военных целей, но и гражданских. Он универсален. Любые ледовые проводки обеспечивают для нас жизнь Северного морского пути. А значит, гарантируют защиту наших государственных интересов и прав в этом огромном и очень богатом Арктическом регионе.

«МЫ РАЗВОРАЧИВАЕМСЯ ЛИЦОМ К АРКТИКЕ»

Арктика - регион геостратегических интересов России. Долгое время этот регион воспринимался как стратегический тыл. А сейчас мы разворачиваемся лицом к Арктике. Арктика становится новой средой формирования мировой политики. Здесь добывается более 80% газа России, свыше 90% никеля и кобальта, большая часть других ресурсов. В Арктике создается более 15% ВВП и более четверти всего экспорта страны. При этом большая часть Арктики еще не исследована. Без согласованных действий дальше двигаться нельзя. Именно поэтому президент принял решение о создании Комиссии.

На своем первом заседании 14 апреля мы оценили масштабы предстоящей работы, определили приоритеты и приняли решение немедленно приступить к освоению этой богатейшей части страны. Общий объем финансирования арктических программ на 2015 - 2020 годы должен составить 222 млрд руб. Осуществляя подобные программы, следует придерживаться принципа комплексности. В частности, при социально-экономическом развитии Арктики должны реализовываться глобальные проекты в сфере транспорта, промышленности, энергетики, решаться задачи национальной безопасности, сохраняться уникальная экосистема Арктики, и не нарушаться законные интересы местного населения. Одним словом, Арктика - это наша долгосрочная перспектива. Это наше всё.

По материалам выступлений
Д.О.Рогозина. МПР



Дизельная подводная лодка Б-585 проекта 677

Мы начинаем арктическую индустриализацию

Председатель Государственной комиссии по вопросам развития Арктики заместитель Председателя Правительства Д.О. Рогозин

«Арктика – регион геостратегических интересов России. Долгое время этот регион воспринимался как стратегический тыл. А сейчас мы разворачиваемся лицом к Арктике. Арктика становится новой средой формирования мировой политики».

Во исполнение Указа Президента от 3 февраля 2015 года №50 «О Государственной комиссии по вопросам развития Арктики» 14 марта 2015 г

Правительство Российской Федерации постановило утвердить Положение о Государственной комиссии по вопросам развития Арктики и соответствующее распоряжение о составе Государственной комиссии.

Положением определены цель и основные задачи комиссии, рассматриваемые ею вопросы, а также порядок её формирования и деятельности.

Подписанным распоряжением утверждён состав Государственной комиссии. В него включены руководители заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, высшие должностные лица субъектов Федерации, полностью или частично входящих в состав Арктической зоны, полномочные представители Президента России в отдельных федеральных округах, представители аппарата Совета Безопасности, Администрации Президента, других государственных органов, научных и общественных организаций.

Председателем Государственной комиссии по вопросам развития Арктики назначен заместитель Председателя Правительства Д.О.Рогозин. У главы Комиссии

пять заместителей: министр энергетики Александр Новак, министр природных ресурсов и экологии Сергей Донской, министр экономического развития Алексей Улюкаев, министр транспорта Максим Соколов и заместитель секретаря Совета безопасности РФ Владимир Назаров.

Принятое решение позволит организовать взаимодействие федеральных, региональных органов исполнительной власти и органов местного самоуправления, иных государственных органов и организаций при решении социально-экономических и других задач, касающихся развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности.

ЗАКОНУ ОБ АРКТИКЕ БЫТЬ?

14 апреля состоялось первое заседание Государственной комиссии по развитию Арктики. В работе заседания приняло участие более десяти членов Морской коллегии при Правительстве РФ. Глава Комиссии вице-премьер Дмитрий Рогозин поднял вопрос о разработке закона об Арктике. Созданием комплексного правового акта, который усовершенствует управление арктическим регионом, займётся Минэкономики и Минюст. К следующему заседанию комиссии, намеченному на декабрь, Минэкономики и Мин-

фин должны подготовить новую редакцию госпрограммы «Социально-экономическое развитие Арктики до 2020 года». После чего ведомства разработают комплексный правовой акт, чтобы усовершенствовать систему госуправления Арктикой. «Законы, которые регулируют правоотношения в Арктике, практически отсутствуют», отметил Дмитрий Рогозин. – Надо определиться, нужен ли нам единый нормативно-правовой акт – закон об Арктике».

В АРКТИКЕ ПРОВЕДУТ «РЕВИЗИЮ»

Выступая на заседании Государственной комиссии по развитию Арктики, Дмитрий Рогозин заявил, что финансирование «арктических» программ на ближайшие пять лет должно составлять 222 млрд руб., из них 160 млрд – за счет бюджета. Он отметил, что сейчас проблемы устойчивого развития Арктики решаются «фрагментарно и, по сути дела, бессистемно».

По итогам первого заседания комиссии были даны поручения ряду министерств и ведомств. Минэкономики должно подготовить предложения по созданию «интегрированной базы данных» об обстановке в Арктике. Дмитрий Рогозин призвал провести «ревизию Арктики», причем «не только

действующих инфраструктурных, промышленных и иных объектов, но и перспективных планов министерств, регионов и компаний в Арктике». По словам вице-премьера, действующий документ носит экспертный характер, «поскольку в бюджете нет средств на его реализацию».

СФОРМИРОВАНЫ ПРЕЗИДИУМ И РАБОЧИЕ ГРУППЫ КОМИССИИ

На заседании Комиссии были сформированы ее президиум, а также восемь рабочих групп. В президиум помимо Дмитрия Рогозина вошли 34 члена комиссии, в том числе руководитель Минкомсвязи Николай Никифоров, глава МЧС Владимир Пучков, глава Росграницы Константин Бусыгин, спецпредставитель президента РФ по Арктике Артур Чилингаров, глава Карелии Александр Худилайнен (единственный губернатор в президиуме) Возглавили рабочие группы: министр природных ресурсов Сергей Донской – по обеспечению экологической безопасности, глава Минэкономики Алексей Улюкаев – по социально-экономическому развитию, министр энергетики Александр Новак – по развитию энергетики, министр транспорта Максим Соколов – по развитию транспортной системы. За развитие международного сотрудничества будет ответственным первый заместитель главы МИДа Владимир Титов, образования и науки – глава Минобрнауки Дмитрий Ливанов.

Особое внимание было уделено созданию Делового совета Государственной комиссии, задачей которого, прежде всего, является улучшение делового и инвестиционного климата в Арктической зоне Российской Федерации. Руководителем Делового совета назначен председатель президиума Морской коллегии при Правительстве РФ С.Н. Шишкарёв. Деловой совет оценит степень существующего взаимодействия власти и бизнеса в приарктических регионах и предложит меры для усиления его эффективности. Члены совета, среди которых немало видных российских бизнесменов, транспортников и представителей различных отраслей экономики, примут активное участие в разработке новой редакции государственной программы РФ «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ на период до 2020 года», обеспечивающей безусловное достижение приоритетов государственной политики Российской Федерации в Арктике. Предполагается, что отдельным направлением работы совета будут консультации и практические рекомендации по строительству инфраструктуры



и организации транспортных схем и узлов, обеспечивающих Севморпуть. В этой работе проявится многолетний опыт деятельности С.Н. Шишкарёва как президента Группы компаний «Дело». Деловой совет в рамках сотрудничества с различными министерствами во временной рабочей группе также будет участвовать в рассмотрении предложений по совершенствованию нормативной базы, регулирующей деятельность на арктическом шельфе. Эти темы являются ключевыми и для Делового совета Госкомиссии, и для президиума Морской коллегии при Правительстве РФ. Пересечение их деятельности в решении поставленных задач несомненно оптимизирует совместную работу государственных и частных структур по конкретным вопросам развития Арктики.

Научно-экспертным советом будет руководить Артур Чилингаров. Дмитрий Рогозин возглавил группу по обеспечению национальной безопасности.

Заседания президиума комиссии будут проводиться не реже одного раза в квартал. В июне заседание президиума (по развитию Арктики до 2020 года) пройдет в поселке Тикси в Якутии, в сентябре (по развитию рыбохозяйственного комплекса и арктического туризма) в Архангельске, в ноябре в Ненецком автономном округе. Второе заседание комиссии по Арктике планируется провести в декабре в Санкт-Петербурге в рамках форума «Арктика: настоящее и будущее».

СЕВЕРНЫЙ «ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ»

«Но Арктика – это еще и Северный морской путь, самый короткий путь из Азии в Европу, – сказал на заседании Комиссии вице-премьер. – Полуостров Камчатка может стать «хабом» для пополнения ресурсов и ремонта кораблей. Камчатка – это «дверь»

в Арктику. Другая «дверь» – Архангельск». «Это говорит о том, что у нас в руках имеется уникальный инструмент для создания «холодного шелкового пути», – сказал вице-премьер. Для реализации этих масштабных планов на заседании был принят проект Комплексного развития Севморпути и направлен на согласование с федеральными органами исполнительной власти.

8 июня глава Правительства РФ утвердил Комплексный проект развития Северного морского пути, предусматривающий меры по навигационно-гидрографическому, аварийно-спасательному и гидрометеорологическому обеспечению судоходства, строительству новых ледокольных судов, а также меры по развитию морских портов, расположенных в акватории Севморпути.

Комплексный проект даст большой толчок реализации потенциала этой акватории как для транзитного судоходства, так и для доставки грузов из соответствующих пунктов, находящихся на севере России, и в них. Сейчас выдано более 600 разрешений на провозку судов в год. Объём доставляемых грузов составляет порядка 4 млн тонн. Потенциал, оцениваемый за период 15 лет – более 80 млн тонн. Увеличение объёмов перевозок возможно в 20 раз.

Увеличить поток грузов, проходящих по Северному морскому пути, поможет создание кораблей нового ледокольного класса. И в России сейчас строится целая серия таких кораблей, в том числе новых атомных ледоколов, которые должны быть спущены на воду к 2020 году. Вице-премьер Дмитрий Рогозин уверен, что новой техники в ближайшее время нашей стране потребуются очень много, так как с широкомасштабным освоением своих северных территорий мы фактически начинаем «арктическую индустриализацию».



О новой редакции Морской доктрины Российской Федерации

«Для столь обширного приморского Государства, как Российская Федерация, необходимость неуклонного поступательного развития национальной морской деятельности является насущной, не имеет альтернатив и требует постоянного внимания».

Синецкий Валентин Петрович



А.Л. Бабибердин
Ответственный секретарь
Морской коллегии при Правительстве
Российской Федерации, к.э.н.

ггии. Утверждение этого документа Президентом Российской Федерации планируется осуществить в июле 2015 года.

Современный период развития российской государственности, связанный с системным укреплением ее позиций, потребовал корректировки и развития национальной морской политики. С момента принятия Морской доктрины на период до 2020 года, утвержденной Президентом Российской Федерации 27 июля 2001 г. Пр-1387, произошли существенные изменения геополитических, военно-стратегических и социально-экономических условий, влияющих на морскую деятельность. Принятие новой редакции Морской доктрины - важный шаг на пути реализации национальных ин-

тересов Российской Федерации в Мировом океане.

В новой редакции Морской доктрины сохранена преемственность в отношении действующей Морской доктрины, усилены акценты на системном укреплении России, как развитой морской державы, за счет увеличения морской деятельности в развитии экономического потенциала и укрепления безопасности страны.

В соответствии с Морской доктриной национальная морская политика - это не только определение государством и обществом целей, принципов, направлений, задач и способов достижения национальных интересов Российской Федерации, но и практическая деятельность по их реали-



Морская доктрина - основополагающий документ, представляющий совокупность официально принятых взглядов на ведение морской деятельности Российской Федерацией и определяющий государственную политику России в этой области - национальную морскую политику. Новая редакция Морской доктрины Российской Федерации (далее - Морская доктрина), разработанная во исполнение протокольных решений Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (далее - Морская коллегия) от 20 сентября 2011 г. № 1(20) и от 29 марта 2013 г. № 1(19), в декабре 2014 года была рассмотрена и поддержана на заседании Морской колле-

зации. Морская доктрина создает основу для формирования современной системы государственного управления морской деятельностью, которая сможет обеспечить согласованные действия федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и организаций по сохранению и совершенствованию морского потенциала Российской Федерации, эффективному развитию морской деятельности и решению комплексных проблем, возникающих в ходе ее осуществления.

Отличительными особенностями новой редакции Морской доктрины, в частности, являются положения, направленные на:

повышение влияния национальной морской политики на экономическое развитие и обеспечение национальной безопасности Российской Федерации;

усиление экологической составляющей морской деятельности государства;

повышение требований к обеспечению безопасности морской деятельности и сохранению человеческих жизней на море;

сохранение значения военно-морской деятельности, как категории высшего государственного приоритета;

повышение государственного управления национальной морской политикой и ее комплексного обеспечения.

В новой редакции Морской доктрины уточнены национальные интересы России в Мировом океане, которые представляют собой совокупность потребностей государства и общества в сфере морской деятельности, реализуемых на основе морского потенциала Российской Федерации. К национальным интересам Российской Федерации в Мировом океане, в частности, относятся:

незыблемость суверенитета Российской Федерации, распространяющегося на вну-



тренние морские воды, территориальное море, их дно и недра, а также на воздушное пространство над ними;

суверенные права и юрисдикция Российской Федерации, осуществляемые в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации в целях разведки, разработки и сохранения природных ресурсов, как живых, так и неживых, находящихся на дне, в его недрах и в покрывающих водах, управления этими ресурсами, производства энергии путем использования воды, течений и ветра, создания и использования искусственных островов, установок и сооружений, морских научных исследований, защиты и сохранения морской среды, освоения и использования в интересах обороны и безопасности страны с участием военной составляющей ее морского потенциала, а также права на изучение и освоение минеральных ресурсов международного района морского дна;

свобода открытого моря, включающая свободу судоходства, полетов, рыболовства,

научных исследований, прокладывания подводных кабелей и трубопроводов;

сохранение человеческой жизни на море;

функционирование жизненно важных морских коммуникаций;

предотвращение загрязнения морской среды отходами производства, потребления и утилизации;

комплексное использование ресурсов и пространств Мирового океана в целях устойчивого экономического и социального развития страны, ее приморских регионов.

Одной из новаций Морской доктрины является значительное расширение перечня принципов национальной морской политики, основных положений, которыми руководствуются субъекты национальной морской политики в ходе ее формирования и реализации. Также в новой редакции документа уточнены основные понятия, такие как «морская деятельность», «морской потенциал Российской Федерации» и другие.

В число целей национальной морской

политики, основных положений, которыми руководствуются субъекты национальной морской политики в ходе ее формирования и реализации. Также в новой редакции документа уточнены основные понятия, такие как «морская деятельность», «морской потенциал Российской Федерации» и другие.

В число целей национальной морской

политики, основных положений, которыми руководствуются субъекты национальной морской политики в ходе ее формирования и реализации. Также в новой редакции документа уточнены основные понятия, такие как «морская деятельность», «морской потенциал Российской Федерации» и другие.

В число целей национальной морской





политики включены «обеспечение сохранения человеческой жизни на море», «обеспечение устойчивого экономического и социального развития страны», «сохранение морских природных систем и рациональное использование их ресурсов», внесены уточнения в формулировки некоторых других целей. В число организаций, через которые федеральными органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления осуществляется решение задач национальной морской политики, теперь добавлены структуры предпринимательского сообщества

Российской Федерации.

Утверждение в 2001 году Морской доктрины Российской Федерации до 2020 года способствовало восстановлению и поступательному развитию морской деятельности в стране. При разработке новой редакции Морской доктрины содержание национальной морской политики на функциональных и региональных направлениях было уточнено, расширено и дополнено, как с учетом существенных изменений социально-экономического положения Российской Федерации, так и с учетом обострения международной ситуации и применяемых к России экономических санкций, возрастания угро-

зы военной безопасности и национальным интересам России в океанских районах и морских зонах.

Функциональные направления национальной морской политики - это области морской деятельности в соответствии с предназначением субъектов морской деятельности по изучению, освоению и использованию пространств и ресурсов Мирового океана. В Морской доктрине к ним относятся:

- деятельность в области морского транспорта;
- освоение и сохранение ресурсов Мирового океана;
- морские научные исследования;
- военно-морская и другие области морской деятельности.

Функциональное направление «освоение и сохранение ресурсов Мирового океана» дополнено подразделом, определяющим создание и функционирование морских трубопроводов и долгосрочные задачи национальной морской политики в части развития сети подводных магистральных трубопроводов.

Региональные направления национальной морской политики - это области морской деятельности, связанные с особенностями отдельных регионов Российской Федерации и мира, объединенных общими физико-географическими, экономико-географическими, политико-географическими или военно-географическими характеристиками наиболее значимых для Российской Федерации территорий и акваторий.

В качестве главных региональных направлений национальной морской политики Морская доктрина выделяет: Атлантическое, Арктическое, Тихоокеанское, Каспийское и Индоокеанское направления. В отдельный раздел дополнительно выделено Антарктическое региональное направление, в связи с тем, что Антарктика обладает огромным ресурсным потенциалом, и Российская Федерация объективно заинтересована в поддержке мира и стабильности в регионе, сохранении условий для ведения обширной научной деятельности.

В новой редакции Морской доктрины уточнены основы национальной морской политики и долгосрочные задачи на всех региональных направлениях национальной морской политики. На Атлантическом региональном направлении особо выделен важный аспект, связанный с Крымом и задачами по его интегрированию в экономическое пространство Российской Федерации и включению в сферу национальной морской политики. В целом, основой национальной

морской политики на Черном и Азовском морях являются ускоренное восстановление и всестороннее укрепление стратегических позиций Российской Федерации, поддержание мира и стабильности в регионе.

Национальная морская политика на Арктическом региональном направлении определяется особой важностью обеспечения свободного выхода российского флота в Атлантику и Тихий океан, богатствами исключительной экономической зоны и континентального шельфа, возрастающим значением Северного морского пути для устойчивого развития и безопасности Российской Федерации, важной ролью Северного флота для обороны страны с морских и океанских направлений. Большое значение в развитии этого направления имеет модернизация инфраструктуры морских портов вдоль трасс Северного морского пути, их адаптация к условиям и требованиям базирования кораблей ВМФ и судов других ведомств при решении ими задач в Арктической зоне Российской Федерации.

В региональные направления национальной морской политики включены изменения, которые во многом обусловлены обострившейся ситуацией в мире. Например, на Атлантическом региональном направлении определяющим фактором в отношениях с НАТО являются неприемлемость для Российской Федерации планов продвижения военной инфраструктуры альянса к нашим границам и попытки придания ему глобальных функций.

Некоторые изменения внесены в структуру Морской доктрины. В частности в раздел «Обеспечение реализации национальной морской политики» включен подраздел «Судостроение, кораблестроение». Учти-



вая, что судостроение создает техническую основу для практической реализации положений Морской доктрины, главными направлениями национальной морской политики в области национального судостроения являются обеспечение строительства военных кораблей и судов, объектов гражданской морской техники для государственных нужд, преимущественно на отечественных верфях, с их насыщением комплектующим оборудованием отечественного производства, а также содействие максимальному размещению заказов отечественных потребителей морской техники на национальных верфях. Уровень развития отечественного судостроения должен обеспечить возможность полного удовлетворения потребностей государства и предпринимательского сообщества в современной продукции кораблестроения и судостроения на основе достижения кон-

курентных позиций на внутреннем и внешнем рынках. Для достижения уровня передовых стран по качеству судостроительной продукции, эффективности производства и инвестиционной привлекательности национального судостроения государство планирует активно реализовывать систему мер, которая должна соответствовать практике ведущих морских стран.

Особое внимание в Морской доктрине уделено совершенствованию государственного управления морской деятельностью на основе уточнения функций ее субъектов и совершенствования нормативной правовой базы. Вместо раздела «Администрирование морской деятельности» в Морскую доктрину включен раздел «Государственное управление морской деятельностью». Государственное управление морской деятельностью осуществляется в интересах реализации на





циональной морской политики на основе и в соответствии с нормативными правовыми актами в области государственного управления морской деятельностью Российской Федерации. В разделе определены функции Президента Российской Федерации, Совета Безопасности Российской Федерации, Федерального Собрания Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, органов исполнительной власти приморских субъектов Российской Федерации при определении приоритетных задач, содержания и реализации национальной морской политики.

В Морской доктрине определена роль Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации и морских советов приморских субъектов Российской Федерации в реализации национальной морской по-

литики. Указывается, что Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации является постоянно действующим координационным органом, обеспечивающим согласованные действия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций в области морской деятельности, судостроения и создания морской техники, а также в области изучения и освоения Мирового океана, Арктики и исследования Антарктики. Согласно Морской доктрине морские советы приморских субъектов Российской Федерации являются координационными и совещательными органами, способствующими обеспечению согласованных действий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Фе-

дерации и организаций в области морской деятельности.

Морская доктрина определила, что контроль эффективности мер по реализации национальной морской политики осуществляется на основании ежегодной комплексной оценки состояния национальной безопасности Российской Федерации в сфере морской деятельности и результатов ежегодного мониторинга выполнения целевых показателей Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 года. Доклад Президенту Российской Федерации о результатах ежегодной комплексной оценки состояния национальной безопасности Российской Федерации в сфере морской деятельности готовится Правительством Российской Федерации, исходя из следующих основных обобщенных критериев:

степени реализации краткосрочных и долгосрочных задач национальной морской политики;

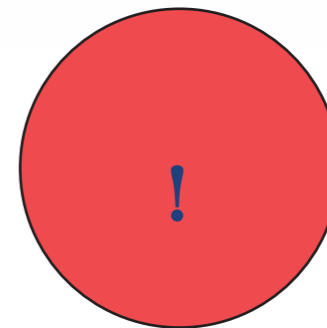
степени реализации морским потенциалом Российской Федерации национальных интересов в Мировом океане, суверенных прав в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации;

способности военной составляющей морского потенциала Российской Федерации во взаимодействии с другими войсками, воинскими формированиями и органами обеспечить реализацию и защиту национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане, а при необходимости отражение агрессии с морских и океанских

направлений.

Новая редакция Морской доктрины Российской Федерации и принятая в 2014 году Военная доктрина Российской Федерации уточнили цели и задачи национальной морской политики, военные угрозы безопасности нашей страны. На основе этих доктринальных документов должны быть разработаны и откорректированы документы краткосрочного, среднесрочного и долгосрочного планирования, реализация которых направлена на обеспечение национальной безопасности Российской Федерации в области морской деятельности, на развитие приморских субъектов Российской Федерации. Морская коллегия в соответствии с возложенными на нее задачами должна взять на себя координацию этой работы. Формируемая система стратегического планирования морской деятельности позволит обеспечить увязку планируемых действий, требующих значительных организационных и ресурсных затрат, их структурирование и эшелонирование во времени, что будет способствовать более рациональному использованию средств федерального бюджета на приоритетных направлениях национальной морской политики.

Реализация положений Морской доктрины будет способствовать устойчивому поступательному развитию страны, позволит обеспечить эффективную реализацию и надежную защиту национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане, поднять и поддержать ее международный авторитет и сохранить статус великой морской державы.





Заглядывая в будущее

Для Российского ВМФ разрабатываются проекты новых кораблей

Так многоцелевой тяжёлый авианосец проекта 23000Э «Шторм» получит не имеющий аналогов в мире корпус. Он позволит на треть снизить сопротивление движению корабля и получить максимально возможные характеристики. Аванпроект авианосца для российского ВМФ разработали специалисты Крыловского государственного научного центра. Как сообщил советник генерального директора центра Валерий Половинкин, форма и палубы корпуса авианосца определены таким образом, чтобы при ограниченном водоиз-

мещении и главных измерений иметь максимально возможный парк летательных аппаратов.

По предварительным оценкам, сопротивление движению этого корабля будет примерно на 30 процентов меньше традиционного обвода корпуса. «Это означает, что при обычной энергетике можно будет иметь дальность плавания на 30 процентов больше и настолько же меньше будет расход топлива», - пояснил эксперт.

Аванпроект предусматривает газотурбинный и атомный вариант силовой уста-

новки авианосца. Предполагается, что длина корабля составит 330 метров, ширина - 40 метров, а осадка - 11 метров. Его скорость будет достигать 30 узлов.

В свою очередь эсминец нового поколения проекта 23560Э «Шквал», аванпроект которого для ВМФ России также разработан в Крыловском государственном научно-исследовательском центре, будет иметь высокий модернизационный потенциал.

Со временем будет меняться и состав вооружения эсминца. Корабль будет создаваться по модульному принципу: платформа



и в виде модуля отдельные виды оружия и систем. Соответственно, как модульный корабль он будет иметь высокий коэффициент оперативного использования. Эсминец предлагается с разными типами энергетической установки следующего поколения: газотурбинной и атомной. Главный штаб ВМФ, как отметил Половинкин, склоняется к атомному варианту.

«Газотурбинная установка будет нового поколения, но она предусматривает автономность, которая будет ограничиваться запасами топлива. Зато водоизмещение корабля будет меньше в полтора-два раза, чем с атомной установкой. Какой может быть тип атомного реактора, ещё обсуждается специалистами. Главнокомандующий ВМФ ранее высказывался, что эсминец будет иметь атомную энергетику», - пояснил он.

По оценке эксперта, возможности и резервы флота на проектирование и строительство эсминца есть. Более того, сейчас модернизируются заводы с тем, чтобы была возможность в установленные сроки его строить. Скорее всего, корабль будут строить на «Северной верфи» в Санкт-Петербурге. Тем более, эта верфь скоро будет переживать второе рождение, есть очень серьёзные проекты ее модернизации.

Представитель Крыловского центра подчеркнул, что аванпроект позволяет ещё до разработки технического проекта корабля представить его облик, оценить тактико-технические характеристики, ходкость и мореходность. «Создание аванпроекта - решение исключительно правильное. Сегодня кораблестроение работает по принципу «без права на ошибку». Если раньше корабль могли построить, затем взять его в опытовую эксплуатацию, чтобы оценить способен ли он пойти в серию. Сейчас это непозволительно дорогое удовольствие», - отметил Половинкин.

Тяжёлый авианосец проекта 23000Э «Шторм» и эсминец с индексом 23560Э «Шквал», чьи аванпроекты разработаны в Крыловском государственном научно-исследовательском центре для ВМФ России, относятся к океанским кораблям пятого поколения, их техническое проектирование может начаться через два-три года. До этого предстоит работа с проектными организациями. «Будем доказывать проектным организациям, что облик корабля, предложенный на этапе аванпроекта, - лучший. Последнее слово, конечно, останется за заказчиком и потребителем - ВМФ», - отметил эксперт. **МП**

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



СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ

АПЛ «Северодвинск» проекта 885 «Ясень»



Алексей Рахманов,
Президент Объединенной
судостроительной корпорации.

— Давайте начнем с итогов 2014 года. Они пока еще, насколько я понимаю, не раскрыты, но можете Вы назвать какие-то предварительные цифры по итогам деятельности компании?

— С удовольствием. Мы подготовили Годовой отчет, подвели итоги 2014 года. Выручка компании составит 281 млрд. рублей. Чистая прибыль 11 млрд. 700 млн. рублей, что на самом деле исторический рекорд для ОСК. Эта цифра превышает, во-первых, прогнозы 2014 года, приблизительно вдвое и в три раза выше, чем прибыль, которую мы

ожидали получить в 2013 году. Компания впервые за свою восьмилетнюю историю заплатит дивиденды. Около 500 млн. рублей. В этом смысле результат хороший, можно долго говорить, что стало причиной, но прежде всего конечно же, работа, которая была построена с учетом ошибок, предыдущих лет. И второй фактор – это обменный курс. Поскольку около 25 % выручки компании – это внешнее военно-техническое сотрудничество. И для нас положительную роль сыграло изменение курсовых разниц.

Но оно также положительно сыграло,

как и отрицательно повлияло на всю купочную историю, которую мы имеем в гражданском судостроении. Поэтому сбалансировать два этих фактора, в итоге получается положительный результат.

— Вы недавно заявили, что Ваша задача – сделать ОСК глобально конкурентоспособной, какие еще шаги предпринимаются для повышения конкурентоспособности?

— Когда мы говорим о глобальной конкурентоспособности, конечно мы имеем в виду те факторы, которые находятся под нашим контролем. В первую очередь – это оптими-



ДЭПЛ «Новоросийск» проекта 06363.

зация проектного управления, это снижение затрат, это техническое перевооружение и производительность труда. Четыре основных фактора, помноженные на тот интеллектуальный потенциал, которые есть в проектных бюро и на наших предприятиях, позволяют нам охватить нишу, для ответственного судостроения, в первую очередь для ОСК.

А именно – высокотехнологичные суда, ледокольный флот, развитие Арктики, нефтегазовые проекты, морская техника – сможет помочь достичь нам тех задач, выполнить те задачи, которые мы перед собой поставили. Это не простая тема, она требует огромной концентрации усилий и самое главное – серьезных организационных изменений, без которых в корпорации добиться такого результата не получится.

— Вот сегодня на Петербургском форуме, на одной из сессий очень много говорилось о человеческом капитале, о необходимости инвестировать в человеческий капитал. Вы собирали достаточно тщательно команду в ОСК. В конечном итоге, как выглядит эта команда? Кого Вы пригласили? Как она сейчас устроена?

— Команда сформирована почти на 100 человек. Было только несколько позиций, по которым мы не нашли тех людей, которых хотели видеть, как ее можно называть – Dream Team. Люди приходят из очень разных отраслей, не только судостроители. За что как раз меня критикуют, говорят, ну как же так, вы привели людей из энергетики, из финансов. Но я считаю, что корпоративный юрист совсем не обязательно хорошо работает со своим бэкграундом в прошлом, в судостроении. Финансист, он должен хорошо понимать в первую очередь в финансах. И ровно из этих исходил, подбирая, прежде всего, специалистов на руководящие должности. Всего за период, который я работаю в корпорации, пришло около 100 новых сотрудников, к подбору каждого из которых мы подошли с такой же тщательностью.

— Вы также сказали о модернизации. Можно расшифровать, потому что модернизация звучит в самых разных повестках дня. Что модернизируется? Это производственные мощности? Это?

— Модернизация живет в нескольких ипостасях. В первую очередь – производственные мощности, поскольку они непосредственно влияют на трудоемкость, на производительность труда и на качество. Второе – это модернизация различного рода электронных систем: учетные системы. Например, мы только в этом году подошли к тому, чтобы собирать бюджеты в режиме ре-



Фрегат «Адмирал Эссен» пр.11356

ального времени. Мы сделали казначейство, которое нам позволяет нам отслеживать, что происходит с финансами на каждом из предприятий. Оно имеет ограниченную функциональность, исходя из того, что львиная доля нашей выручки идет через гооборонзаказ, а там есть, сами знаете, свои ограничения. Но тем не менее – финансовая дисциплина. В конце этого года мы закончим целый блок, который посвящен корпоративной отчетности и управлению движением наличных, который позволит нам оперативно собирать эти данные. Кроме этого, есть один из проектов, который приведет к созданию общего центра пользования, в котором, собственно говоря, вся бухгалтерская информация будет стекаться в одной точке и в этом смысле мы уже в режиме реального времени будем понимать, приблизительно финансовую отчетность по большинству предприятий, ну в том управленческом формате сначала, а дальше будем уже выходить на аудированные цифры. И это будет очень хорошие цифры и это будет очень хорошие материалы для аудиторов, упростит их работу и сделает ее дешевле.

При этом модернизация, собственно говоря, коснется и проектных бюро в ближайшее время. Это пожалуй наша главная концентрация наших конкурентных преимуществ. Там все сложнее, поскольку многие проектные бюро живут в своих системах и привыкли к своим стандартам проектирования. Но при этом, добавляя некий общий знаменатель к этой работе, применяя методы стандартизации и унификации, мы сможем сделать этот маленький вклад через эту модернизацию в общую копилку конкурентоспособности компании. Это сложная и кропотливая работа, которая не делается за один день.

— Вообще такие вещи обычно очень приятно слышать акционерам компании, когда говорят. Что оперативно будет появляться отчетность, отчетность будет в разных форматах, появляются дивиденды и так далее. И еще один важный вопрос в этой общей диспозиции – это финансирование. Как обстоят дела с кредитованием, особенно с учетом действующих санкций в отношении России?

— На сегодняшний день с учетом того баланса производства и продуктового ряда, который мы имеем, вопрос финансирования так остро не стоит, в моменте. Поскольку в основном для гооборонзаказа вся работа через кредитную схему через прямое финансирование Министерством обороны сделана. ВТС финансируется и для этого достаточно банковского финансирования, которое мы имеем на сегодняшний день. С точки зрения развития гражданского судостроения для нас на сегодняшний день – это один из главных вызовов, поскольку один речной флот требует замены порядка 80 % флота судов. А финансирование потребуются связанное, особым образом структурированное, поскольку пойти в банк, большинству наших покупателей, операторов просто взять деньги под текущие проценты, будет означать на самом деле подвергнуть свой транспортный бизнес риску.

Мы сейчас готовим ряд предложений вот с такими механизмами и системами финансирования и можем озвучить, как только получим на них соответствующее одобрение совета директоров.

— А может быть сейчас у же какие-то вещи, которые вы могли бы на уровне идеи обозначить?

— Мы за последние 4 года делали пилот. Мы около 6 млрд. рублей было вложено в



Ледокол проекта 22220

уставной капитал корпорации для передачи лизинговым компаниям, для последующей выдачи нашим заказчикам. Этот инструмент показал себя очень хорошо, за эти деньги было построено около 27 судов. Причем мы получили возвратное финансирование, которое нам сейчас позволяет вкладывать снова в строительство следующих серий судов. При этом вопрос опять же нахождения оптимума и если позволите такой термин «замешивания» денег, которые вложены в капитал с деньгами с рынка, чтобы дальше можно было бы предложить нашим заказчикам финансирование, которые позволят жить в их сроках окупаемости. Мы все равно говорим про длинные деньги, мы все равно говорим про стоимость денежного ресурса, который позволит отбивать инвестиции в подвижной состав, в данном случае корабли, баржи, суда и иные технические средства.

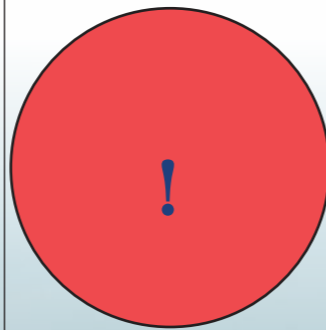
— Вы говорили еще о гражданской части производства. Как ее планирует развивать ОСК. И опять же вот. Замена речного флота, понятна — это вопрос внутрироссийский. А вот в контексте глобализации, глобальной конкурентности компании. Как?

— Мы создали 4 дивизиона в гражданском судостроении. Первый занимается ре-

ка-море, то с чего начали разговор. Второй занимается морской техникой и техникой для шельфа — это пожалуй самый большой блок, который мы видим наиболее перспективным в сегменте развития гражданского судостроения. Кроме этого — это флот ледокольный. И рыбаки.

Последняя тема является, пожалуй, самой острой, поскольку дебатов было много — квоты под киль, киль под квоты, каким образом можно стимулировать покупку судов на российских верфях. Мы на самом деле готовим сейчас такую ярмарку проектов, которую покажем нашим основным потребителям для очень простой цели. Мы никогда не будем конкурентноспособными, если будем строить маленькие серии, состоящие из одного, двух, трех кораблей. Нам нужна длинная серия, поэтому мы предложили Росрыболовству, чтобы зафиксировать 3-4 типажа рыболовецких судов, которые можно было бы поставить на производство, тогда мы точно предложим хорошую цену, плюс наше связанное финансирование, т.е. в купе это получается достаточно интересная бизнеспропозиция от которой, я надеюсь, наши потребители не откажутся.

— Алексей Львович, мы с Вами некоторое время назад говорили о ситуации, ко-



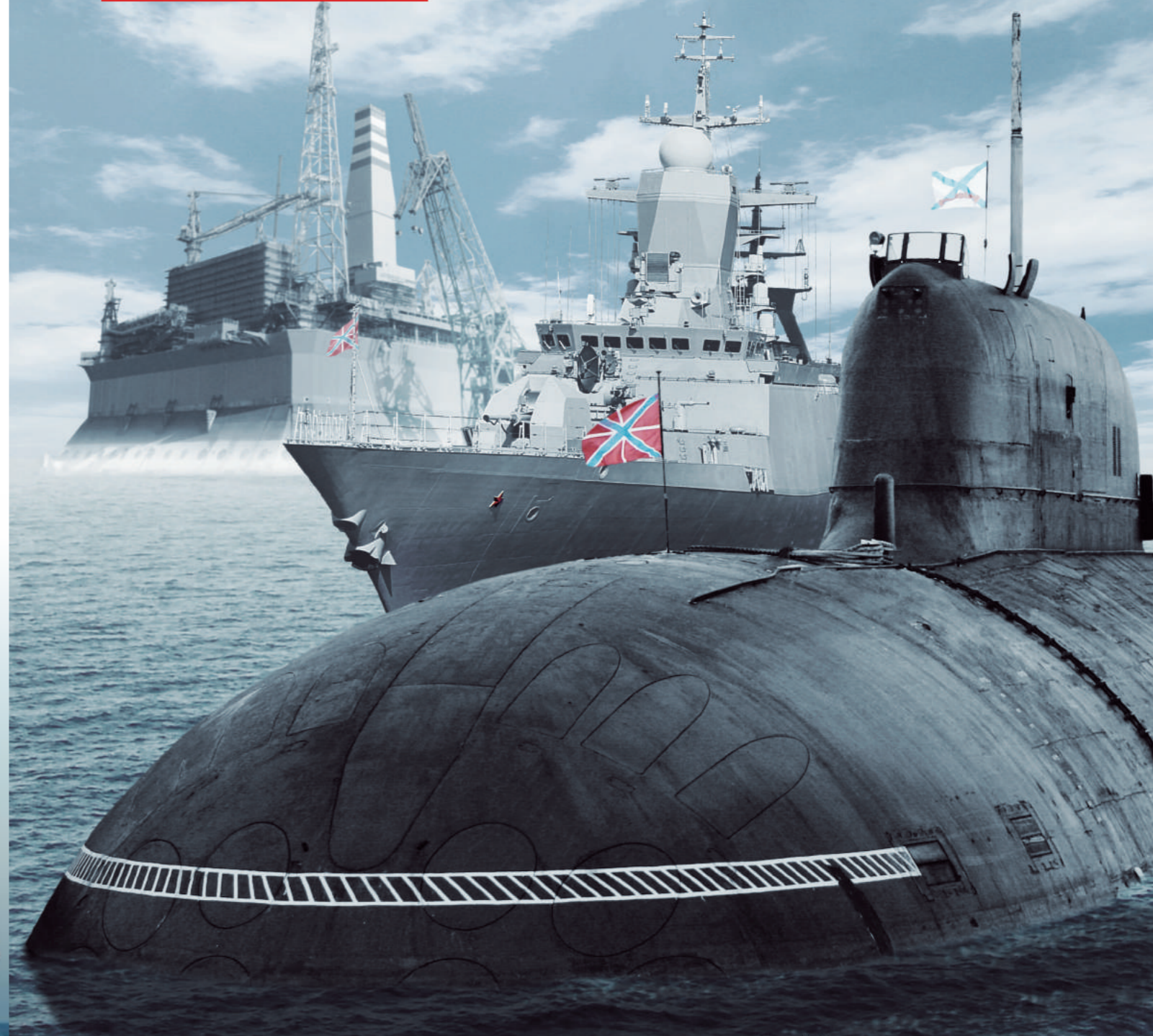
торая появилась в связи с проблемами на Украине. В частности в том, что там зависли турбины, далее используемые в судостроении ОСК. Как решен этот вопрос на сегодняшний день?

— Вопрос решен в рамках программы импортозамещения, которую ведет Минпромторг. В первую очередь было обеспечено финансированием, определены исполнители этой работы. Это будет делать НПО «Сатурн» вместе с питерским предприятием «Звезда», которые будут суммарно производить тот самый агрегат, состоящий из турбины и редуктора, собирать все вместе, испытывать на том стенде, который будет работать в Рыбинске. И мы надеемся, что в рамках этих действий мы получим замену, причем замену с серьезным улучшением по физике, по качеству, по расходу топлива, по мощности тех турбин, которые мы до этого получали с Украины. Т.е. это на самом деле один из самых правильных и хороших примеров импортозамещения, когда мы не тупо воспроизводим все то что до этого было предложено и существовало в старых технологических решения. Но мы идем с улучшением и по сути создаем ту компетенцию, которая еще очень долго будет востребована в военном и пожалуй в гражданском кораблестроении.

— Алексей Львович, благодарю Вас за Ваши ответы.

— Спасибо большое
По материалам интервью телеканалу «Россия 24» на ПМЭФ 2015

Корвет «Стойкий» проекта 20380



СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ

www.oaosk.ru

Российскому флоту – отечественные производители



Проблема импортозамещения судовых механизмов и оборудования является одной из основных в российском судостроении и судоремонте и требует решения на государственном уровне.

В настоящее время доля импортного оборудования в зависимости от типа судна составляет от 55 % до 70 % от общей стоимости оборудования судов. Большое количество технически сложных судовых механизмов и оборудования либо не производится на территории Российской Федерации, либо включает в себя высокий процент комплектующих иностранного производства. В качестве таких судовых механизмов и оборудования можно выделить следующие:

- низкооборотные (мощностью от 2 МВт), среднеоборотные (мощностью до 9 МВт) и высокооборотные (мощностью до 1,2 МВт) судовые дизельные двигатели с редукторными агрегатами, работающие на различных видах топлива, в том числе на сжиженном природном газе;
- винто-рулевые колонки с механическим приводом с высоким ледовым классом мощностью 1,5 МВт и более;
- винто-рулевые колонки с электродвигателем в гондole с высоким ледовым классом мощностью 2 МВт и более;
- палубное оборудование;
- спасательные средства;
- оборудование очистки льяльных вод (сепараторы очистки льяльных вод);
- оборудование очистки балластных вод

- (сепараторы очистки балластных вод);
- оборудование топливоподготовки;
- судовые низковольтные полупроводниковые преобразователи частоты напряжения мощностью до 5 МВт;
- судовые высоковольтные полупроводниковые преобразователи частоты напряжения мощностью до 10 МВт и выше;
- оборудование судовых интегрированных систем управления техническими средствами (программный и аппаратный комплексы);
- системы управления судовой энергетической установкой (программный и аппаратный комплексы);
- судовые низковольтные гребные электродвигатели мощностью до 5 МВт;
- судовые высоковольтные гребные электродвигатели мощностью до 10 МВт и более;
- оборудование очистки вредных выбросов выхлопных газов судовых двигателей различной мощности от вредных примесей (окислов серы, азота и углерода), что крайне важно, учитывая резкое ужесточение международных требований в плане ограничения уровней таких выбросов;
- современные системы и оборудование заправки, хранения, контроля и управления обеспечения эксплуатации сжиженного природного газа для использования его в качестве судового топлива.

Ситуация с высокой долей импортного судового оборудования приводит к жесткой зависимости стоимости строительства судна от колебания валютных курсов и различных вво-



димых санкций. Основной мерой снижения негативного воздействия введенных санкций на поставки импортного оборудования является развитие отечественного производства.

При этом решение стратегического вопроса по импортозамещению судовых механизмов и оборудования может потребовать достаточно длительного времени и больших целевых вложений в отечественную промышленность.

В качестве проблем развития отечественного судового машиностроения и приборостроения следует выделить следующие:

- наличие небольшого количества производственных площадок, на которых возможно развертывание серийного производства судовых механизмов и оборудования;
 - изготовление судовых механизмов и оборудования осуществляется мелкими сериями под конкретный заказ, что приводит к увеличению сроков изготовления и стоимости данного оборудования;
 - высокий процент срыва сроков поставки оборудования на судостроительную верфь;
 - отсутствие ряда комплектующих изделий отечественного производства, необходимых для создания судовых механизмов и оборудования;
 - использование большей частью производств устаревшего оборудования (с высоким моральным и физическим износом) и технологических процессов, что приводит к снижению качества получаемого оборудования. Отсутствие на заводах высокоточного металлорежущего оборудования не позволяет изготавливать детали требуемой сложности и с высокой точностью для судовых механизмов и систем;
 - отсутствие на предприятиях квалифицированных инженерно-технических кадров, в том числе управляющего персонала.
- Для ускорения разработки и производства отечественными предприятиями судовых механизмов и оборудования, не уступающих по качеству зарубежным аналогам целесообразно рассмотреть проведение следующих мероприятий:

- рассмотрение и согласование перечня оборудования и механизмов, подлежащих импортозамещению, с определением конкретного срока окончания их производства (изготовление опытного образца) российскими предприятиями;
- закрепление производства импортозамещающей продукции за конкретными предприятиями, специализирующимися на производстве данного вида оборудования;
- организация НИОКР по созданию комплектующего оборудования с выходом на серийное производство, которое в настоящее время в Российской Федерации отсутствует и без которого невозможно создание образцов судовой техники, предназначенной, в том числе, для освоения Арктики;
- продолжение программы переоснащения/дооснащения производств современным оборудованием, с учетом существующих и перспективных потребностей судостроения и судового машиностроения;
- развитие системы подготовки и переподготовки квалифицированных кадровых ресурсов, как инженерных, так и производственных (решение этой проблемы должно стать долгосрочной программой, направленной на обучение и привлечение молодых кадров, организацию их стажировок на другие судостроительные и машиностроительные

производства, достойное материальное обеспечение, обеспечение заводских рабочих жильем и проч.);

- организация или репрофилирование производственных мощностей для развертывания серийного производства судовых механизмов и оборудования и их комплектующих по ключевым позициям;
- организация совместных предприятий с передовыми зарубежными компаниями по производству судового оборудования и его комплектующих.

В общем и целом, предложенные меры позволят в максимально короткий срок внедрить в серийное производство на отечественных предприятиях судовые механизмы и оборудование, которые пока еще нам приходится закупать за рубежом. Вопросы импортозамещения в условиях нынешней политической обстановки являются сегодня задачей национальной безопасности России. Как заявил заместитель председателя Правительства России Дмитрий Rogozin на одном из форумов, посвященных вопросам судостроения: «У нас нет другого пути, как строить всё самим у себя в стране». В этом залог наших побед. **МП**

По материалам предоставленным Росморречфлотом



ЧЕРНОМОРСКИЕ ВИДЫ

Рынок морских перевозок Азово-Черноморского бассейна по итогам 2014 года стал одним из самых быстрорастущих в стране. А «Газпром нефть» завоевала статус бункеровщика № 1 в регионе, причем за счет бизнес решений, принятых в не лучшие для черноморских портов времена. Пополнение флота компании новым крупнотоннажным танкером-бункеровщиком – еще один шаг в направлении создания единого технологического цикла бункеровки с центром в Новороссийске

КРИЗИС В ПОМОЩЬ

Несмотря на предкризисные тенденции, в 2014 году российские морские порты работали в плюс, прибавив к объему перевалки 2013-го 5% - 619 млн тонн грузов. При этом по данным Ассоциации морских торговых портов, основной вклад в положительную динамику внесли порты Дальневосточного (+12,3%) и Азово-Черноморского (+11,2) бассейнов. Но если в Приморье можно говорить о сохранении положительной динамики, то перевалочный комплекс Черного и Азовского морей в 2013 году показал самые слабые результаты, став единственным регионом, сработавшим в минус. В основном это было связано с ухудшением показателей самого крупного черноморского порта – новороссийского, который, занимая более чем 60%-ную долю от общего грузооборота бассейна, играет определяющую роль в регионе. Однако, судя по всему, кризис удалось преодолеть, и в 2014 году грузооборот порта Новороссийск увеличился до 121,5

млн.т (+8%). По оценке эксперта трансконтинентальной логистической компании TMBC LOGISTICS INC Александра Булыгина, объем экспортных грузов, проходящих через южные порты РФ, будет увеличиваться на протяжении всего 2015 года. Он связывает это, прежде всего, со смещением торговли в сторону стран Ближнего Востока и Турции на фоне сокращения товарооборота со странами Европейского союза. Кроме того,

в качестве одного из существенных факторов роста экспортных объемов перевалки через Новороссийск отраслевые аналитики называют политические причины, заставившие уйти ряда российских экспортеров из портов Украины. Первые месяцы 2015 года подтверждают эти прогнозы - порты Азово-Черноморского бассейна показали лучшую динамику в стране, став лидирующим направлением перевалки грузов в России.

ПОРТ НОВОРОССИЙСК

Новороссийск – один из крупнейших портов России. Расположен в восточной части Черного моря на берегу Новороссийской (Цемесской) бухты. Занимает выгодное географическое положение на пересечении международных транспортных коридоров, связывающих Россию со Средиземноморьем, Ближним Востоком, Африкой, Южной и Юго-Восточной Азией, Северной и Южной Америкой. Новороссийск – единственный глубоководный порт на юге России, инфраструктура которого позволяет заходить судам океанского класса. Незамерзающая Цемесская бухта обеспечивает круглогодичную работу, а укрепительные сооружения и волнорезы позволяют минимизировать время вынужденных простоев из-за погодных условий.

Соответствующие тенденции отмечаются и на бункерном рынке региона. По информации директора черноморского управления «Газпромнефть Марин Бункера» Юрия Карпенко, емкость бункерного рынка Черного моря (в основном это тяжелое судовое топливо, более 90% - мазут) по итогам 2014 года выросла почти на четверть по сравнению с 2013 годом. Эксперт объясняет это ростом объема перевалки наливных и насыпных грузов - преимущественно зерна. Кроме того, Юрий Карпенко связывает положительные тенденции с увеличением количества судозаходов крупнотоннажных судов в черноморские порты и активной работой Керченской паромной переправы – единственной сегодня транспортной связи России с Крымом и ростом рынка Сочи за счет обеспечения топливом пассажирских судов в период проведения зимней Олимпиады.

СТАРТ НА НИЗКОМ РЫНКЕ

Привлекательность черноморского бункерного рынка очевидна, поэтому здесь активно работают операторы, представляющие и вертикально-интегрированные нефтяные компании, и крупные независимые игроки. О жесткости конкурентной борьбы говорит расстановка сил – примерно равными рыночными долями владеют «Роснефть-Бункер» и независимый «Трансбункер» (12,3% и 12,2%, соответственно), чуть меньше у еще одного независимого оператора

- Южной Бункерной Компании (9,7%) и замыкает ведущую пятерку «ЛУКОЙЛ-Бункер» с 5,2%. В лидеры же по итогам 2014 года вышел «Газпромнефть Марин Бункер» с долей 16,4%. Причем, в 2014 году компания увеличила объем реализации судового топлива в регионе сразу на 33% - до 649 тыс. тонн, из которых 559 тыс. тонн пришлось на премиальные розничные продажи.

По оценке генерального директора «Газпромнефть Марин Бункера» Андрея Васильева, ключевое решение, позволившее сделать столь мощный рывок, было принято как раз в неудачном для региона 2013 году: «Ограниченные терминальные возможности сдерживали развитие компании в этом регионе. Начать активное движение вперед позволило приобретение береговых терминальных активов «Новороснефтесервис» и «Новороссийский нефтепервалочный комплекс». В свою очередь, Юрий Карпенко напомнил, что именно «Газпромнефть Марин Бункер» стал первым среди бункерных операторов черноморского региона, который получил разрешение на работу в морском

«Газпромнефть Марин Бункер» укрепляет позиции в перспективном регионе

«ГАЗПРОМНЕФТЬ МАРИН БУНКЕР»

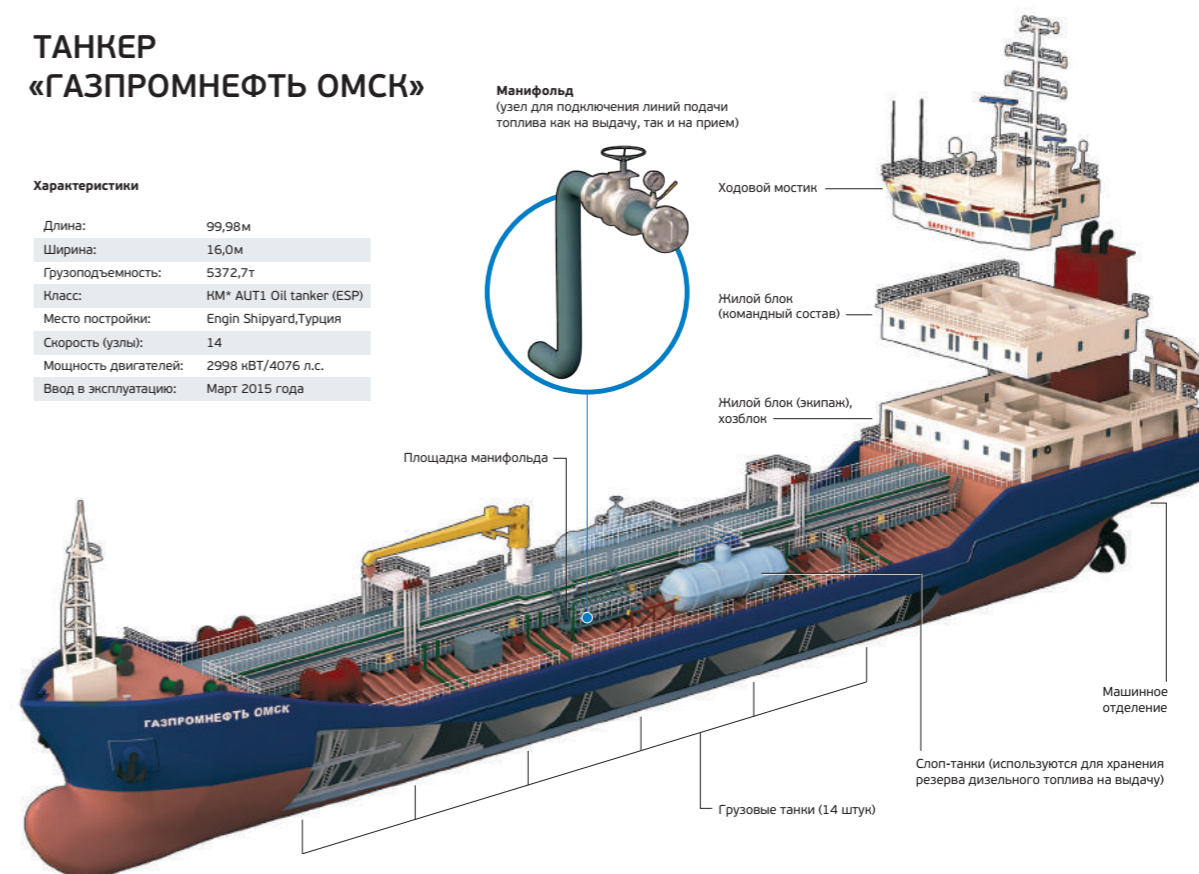
Дочернее предприятие «Газпромнефти», созданное в 2007 году для организации круглогодичных поставок судовых топлив и масел для морского и речного транспорта. По итогам 2014 года компания реализовала «в борт» 3,1 млн тонн судового топлива. В состав «Газпромнефть Марин Бункера» входят девять региональных представительств и шесть дочерних обществ. Компания имеет самую обширную географию деятельности среди всех российских бункерных компаний, работая в 19 морских и 14 речных портах в России, а также в Эстонии, Латвии и Румынии.

В Черноморском регионе среди клиентов компании крупнейшие мировые перевозчики и трейдеры, такие как Zim Integrated Shipping Services, Thenamaris, SCF, CSSA Chartering and Shipping Services SA, Minerva Marine, Oldendorff Carriers GmbH & Co KG. Бункеровочный флот компании состоит из четырех судов: «Газпромнефть Зюйд-Вест», «Газпромнефть Вест», «Газпромнефть Норд-Ист» и «Газпромнефть Омск».

ТАНКЕР «ГАЗПРОМНЕФТЬ ОМСК»

Характеристики

Длина:	99,98м
Ширина:	16,0м
Грузоподъемность:	5372,7т
Класс:	ИМ* АУТ1 Oil tanker (ESP)
Место постройки:	Engin Shipyard, Турция
Скорость (узлы):	14
Мощность двигателей:	2998 кВт/4076 л.с.
Ввод в эксплуатацию:	Март 2015 года



ПОРТЫ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАСЕЙНА 2015 ГОДУ

По данным Федерального агентства морского и речного транспорта грузооборот портов Азово-Черноморского бассейна РФ (с учетом портов Крыма и стивидоров Севастополя) по итогам января-февраля 2015 года увеличился на 22,1% по сравнению с аналогичным периодом 2014 года и составил 34 млн тонн. Рост перевалки грузов отмечен у большинства портов бассейна. Порт Геленджик увеличил перевалку грузов в 3 раза

до 66,6 тыс. тонн, Кавказ – в 2,7 раза до 2,62 млн тонн, Темрюк – в 2,1 раза до 0,43 млн тонн, Таганрог – на 57,3% до 0,51 млн тонн, Туапсе – на 35,2% до 4,3 млн тонн, Новороссийск – на 11,1% до 21,3 млн тонн.

порту Сочи, что в преддверии олимпиады стало важным конкурентным преимуществом.

Оценивая возможности развития в регионе, Андрей Васильев говорит об организации логистической связи новороссийских активов компании с одним из крупнейших портов Черного моря в Европе –

Констанцой, где в том же 2013 году «Газпром нефть» приобрела румынскую Marine Bunker Balkan S.A. Сегодня компания вышла на стабильный объем бункеровок, который составляет в среднем половину потребления в порту Констанцы.

По мнению господина Васильева, отладив логистическую цепочку между Новороссийском и Констанцой, «Газпромнефть Марин Бункер» сможет двигаться дальше – в Европу, до Хорватии и Австрии. Этот шаг – один из элементов стратегии развития компании, предполагающей ее трансформацию в крупного международного игрока с объемом реализации за рубежом более 3,5 млн тонн топлива. Достижение этой цели вряд ли возможно без развития собственного мощного и эффективного бункеровочного флота.

ОМСК ДЛЯ ЧЕРНОГО МОРЯ


Крупнотоннажный бункеровщик «Газпромнефть Омск», приобретенный в конце 2014 года, стал девятой собственной единицей флота, находящегося под управлением компании «Газпромнефть Шиппинг» и четвертой работающей в акватории Азово-Черноморского бассейна. Судно, длиной 100 м и дедвейтом 5372 тонн, построено на верфях Engin Shipyard в Турции, и предназначено, в первую очередь, для снабжения

топливом океанских контейнеровозов и нефтяных танкеров. «Газпромнефть Омск» может без дозаправки провести до шести бункеровок, что значительно повышает оперативность поставок топлива на суда компаний-партнеров. С марта нынешнего года новый бункеровщик начал обслуживание клиентов топливом в портах Кавказ, Тамань, а также в Новороссийске, Туапсе и Сочи.

По оценкам специалистов «Газпромнефть Марин Бункера», исходя из прогнозов развития рынка, до 2025 года для работы в портах Азово-Черноморского бассейна потребуется еще два судна-бункеровщика. А в целом в стратегических планах компании увеличение собственного флота к этому времени до 24 судов.

Продолжится в 2015 году и развитие берегового комплекса компании в Новороссийске – в рамках реконструкции терминала, его пропускная способность должна вырасти в два раза. Таким образом, «Газпромнефть Марин бункер» создает в крупнейшем черноморском порту единый технологический цикл бункеровки: береговая инфраструктура и бункерный флот взаимодополняют друг друга, увеличивая тем самым показатели компании.


По материалам корпоративного издания «Сибирская нефть»



ПРОВОДИТСЯ ПО РАСПОРЯЖЕНИЮ
ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
№ 1910-Р ОТ 21 ОКТЯБРЯ 2013 ГОДА

НЕВА 2015


РОССИЯ ■ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ■ 22-25 СЕНТЯБРЯ 2015



XXIV
1991-2015


ДВАДЦАТЬ ЧЕТЫРЕ ГОДА
НА СЛУЖБЕ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОГО ФЛОТА И СУДОСТРОЕНИЯ

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



ЗАО «Транстех Нева Эксбишнс» • 199106 Санкт-Петербург, Большой пр. В. О., 103
+7 812 321 2676, 321 2677 • ttn@peterlink.ru

www.transtechneva.ru





Проблемы правоприменительной практики в морском порту Ростов-на-Дону



А.М. СКРЫННИК
директор по правовым вопросам группы компаний ОАО «Ростовский порт», кандидат экономических наук, доцент по специальности международное (морское) право

11 ноября 2007 года в результате внезапно возникших неблагоприятных погодных условий в Керченском проливе погибли 19 моряков и несколько судов типа «река-море» затонуло. Причинно-следственная связь данного события – редкой силы шторм, который случается не так часто в этих местах. Шторм, сопровождаемый южным ветром, очень редким для этого сезона, от которого не защищает Крымско-Кавказское побережье и коса Тузла. До Черного моря дошел в ослабленном виде один из тропических ураганов. Это было форс-мажорное обстоятельство непреодолимой силы, с которым почти невозможно бороться. В такие погодные условия попали суда и их экипажи, которые изначально строились для плавания в спокойной воде и с малой осадкой. Разрешение на выход в Азовское и Черное море погибшим судам (а это речные суда, поднадзорные российскому речному регистру, с предписанием плавания в определенной для таких судов части морей), давали капи-

таны устьевых (не морских) портов.

Результатом произошедших трагических событий осени 2007 года стало принятие политического и экономико-правового решения: об исключении из состава «внутренних водных путей» участка внутренних водных путей, проходящего по устью реки Дон; о создании в акватории реки Дон морского порта Ростов-на-Дону, как хозяйствующего субъекта; о создании государственного контрольного органа – администрации морского порта Ростов-на-Дону. С учетом этого, участок реки Дон, в установленных нормативно-правовым актом Правительства Российской Федерации границах морского порта Ростов-на-Дону, многие правоприменители стали самостоятельно толковать как «внутренние морские воды».

Однако, в процессе переименования порта Ростов-на-Дону из разряда «устьевых» в «морской» и его дальнейшей эксплуатации в новом статусе возникли проблемы всей правоприменительной практики, а имен-

но: торговое мореплавание регулируется нормами международного и российского морского права (каботажные перевозки), а деятельность на внутренних водных путях – нормами российского речного (и иных норм) права.

С учетом этого возникают три вопроса: первый, есть ли в настоящее время правовые основания для отнесения акватории морского порта Ростов-на-Дону, расположенного в акватории реки Дон, что закреплено действующими российскими нормативными правовыми актами, к внутренним морским водам; второй, являются ли суда, занятые в судоходстве на внутренних водных путях, судами, занятыми в торговом мореплавании при заходе (проходе транзитом) в акваторию морского порта Ростов-на-Дону, расположенного на реке Дон; третий, правомочность требований уполномоченных административных органов по применению норм международного и российского морского права к сложившимся условиям хозяйствования, и, соответственно, что необходимо предпринять для кардинального изменения и улучшения сложившейся ситуации? Рассмотрим затронутую проблему в комплексе:

- пунктом 5 приказа Минтранса России от 4.03.2013 №62 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Ростов-на-Дону» морской порт расположен на реке Дон от 3121 км (устье реки Аксай) по течению реки Дон до 3151 км реки Дон (устье реки Койсуг). Границы морского порта Ростов-на-Дону установлены распоряжением Правительства Российской Федерации от 14 июля 2010 г. №1160-р. Сведения о морском порте Ростов-на-Дону внесены в Реестр морских портов Российской Федерации. Более того, хотелось бы отметить, что на акваторию морского порта Ростов-на-Дону заходят и проходят транзитом, в основном, суда внутреннего водного плавания и суда типа «река-море» с учетом незначительных



Общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом (иным правовым актом), то применяются правила международного договора

гарантированных (до 4-х метров) глубин на судовом ходу.

Акватория Нижнего Дона (устье), порт Ростов-на-Дону, расположенный в этой акватории, входит в единую глубоководную систему европейской части России и порт международного значения. Он включен в европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения, заключенное в Женеве 19.01.1996 г. государствами, являющимися членами Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. Россия подписала указанное соглашение 26.09.1997 г. и утвердила постановлением Правительства РФ от 21.07.2000 г. № 547 «Об утверждении европейского соглашения от 19.01.1996 г. «О важнейших внутренних водных путях

международного значения». Соглашение, как разновидность международного договора, вступило в силу для России 29.08.2002 г. Исходя из этого, правовой статус некоторых внутренних водных судоходных путей Азово-Донского бассейна был закреплен на международном уровне.

В силу п. 4 ст. 15 Конституции РФ, которая гласит, что «общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом (иным правовым актом), то применяются правила международного договора». С учетом вышеизложенного, европейское соглашение от 19.01.1996 г., как





разновидность международного договора, не может и не должно подвергаться сомнению и не применению, т.к. Конституция РФ имеет нормы прямого действия!

Однако, с 2008 года, в соответствии с распоряжением Правительства РФ от 5 мая 2008 г. № 623-р «Об утверждении изменений, которые вносятся в перечень внутренних водных путей Российской Федерации», внутренние водные пути, проходящие по устьевым участкам акватории реки Дон, исключены из состава «внутренних водных путей». На этом этапе процесс нормотворчества со стороны уполномоченных государственных органов закончился.

1. В то же время, действующая нормативно-правовая база такого искусственного «оморячивания» не в полной мере соответствует требованиям международных договоров Российской Федерации, в частности Конвенции ООН по морскому праву 1982 года и основных российских «морских» федеральных законов: ФЗ-155, 1998 г. «О

внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне РФ» (далее, ФЗ-155, 1998 г.); ФЗ-81, 1999 г. «Кодекс торгового мореплавания РФ» (далее, КТМ РФ); ФЗ-261, 2007 г. «О морских портах РФ...» (далее, ФЗ-261, 2007 г.) и национальному внутренневодному (речному) праву.

Статьей 2 ФЗ-155, 1998 г. определено, что к внутренним морским водам относятся воды: портов Российской Федерации, ограниченные линией, проходящей через наиболее удаленные в сторону моря точки гидротехнических и других постоянных сооружений портов. В то же время, с учетом расположения морского порта Ростов-на-Дону на реке Дон, трудно определить удаление в сторону моря гидротехнических и других постоянных сооружений порта, ввиду отсутствия такового, ну если только по географическим координатам ориентироваться на Азовское море.

Исходя из выше изложенного, можно сделать вывод о том, что в настоящее

время на акваторию реки Дон, на которой расположен морской порт Ростов-на-Дону – статус внутренних морских вод не распространяется (ввиду отсутствия действующей закрепляющей и регламентирующей нормативной правовой базы).

Более того, к выводу о не распространении на акваторию реки Дон, на которой расположен морской порт Ростов-на-Дону, статуса внутренних морских вод (ввиду отсутствия действующей регламентирующей нормативной правовой базы) пришли в принятых решениях по конкретным административно-хозяйственным спорам арбитражные суды (по подсудности):

1) Арбитражный суд Ростовской области – Арбитражный суд Ростовской области по иску ЗАО «РИФ» к Департаменту Росприроднадзора по ЮФО (далее, Департамент) об отмене предписания, выданного Департаментом, в связи с не проведением ЗАО «РИФ» государственной экологической экспертизы. Решением суда от 09.04.2013 г. по делу №А53-1598/2013 иск ЗАО «РИФ» судом удовлетворен. Проанализировав действующую нормативную правовую базу, судебный акт мотивирован тем, что статус внутренних морских вод не относится к водам морского порта Ростов-на-Дону [Решение Арбитражного суда Ростовской области по заявлению ЗАО «РИФ» к Департаменту Росприроднадзора по ЮФО от 09.04.2013 г., дело №А53-1598/13// rostov.arbitr.ru];

2) 15 арбитражный апелляционный суд – Постановлением 15 арбитражного апелляционного суда от 26.09.2013 г. решение Арбитражного суда Ростовской области

оставлено без изменения, апелляционная жалоба без удовлетворения [Постановление 15 арбитражного апелляционного суда по проверке законности и обоснованности решений (определений) арбитражных судов, не вступивших в законную силу по апелляции Департамента Росприроднадзора по ЮФО от 26.06.2013 г., дело №А53-1598/13, 15 АП-6909/2013//rostov.arbitr.ru];

3) Федеральный арбитражный суд Северо-Кавказского округа – Постановлением Федерального арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 06.09.2013 г. решение Арбитражного суда Ростовской области от 09.04.2013 г. и Постановление 15 арбитражного апелляционного суда от 26.09.2013 г. оставлено без изменений, а кассационная жалоба Департамента – без удовлетворения [Постановление федерального арбитражного суда Северо-Кавказского округа (кассационная инстанция) о рассмотрении кассационной жалобы Департамента Росприроднадзора по ЮФО от 06.09.2013 г., дело №А53-1598/13, 15 АП-6909/2013//rostov.arbitr.ru];

4) Высший Арбитражный суд Российской Федерации – определением об отказе в передаче дела № А53-1598/13 Арбитражного суда Ростовской области в Президиум Высшего Арбитражного Суда РФ для пересмотра в порядке надзора постановления Федерального арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 06.09.2013.

2. Статьей 9 КТМ РФ под морским портом понимается совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, и других услуг, обычно оказываемых в морском порту, а также взаимодействия с другими видами транспорта. Как видно из толкования ст. 9 КТМ РФ, о судах внутреннего водного плавания в ней не упоминается. Соответственно, речные суда не являются участниками торгового мореплавания (кроме случаев, оговоренных частью 2, ст. 3 КТМ РФ). Поэтому, правовых оснований для отнесения речных судов, заходящих (проходящих транзитом) в акваторию морского порта Ростов-на-Дону к судам, занятым в торговом мореплавании, в настоящее время нет!

3. В соответствии со статьей 14 ФЗ-261, 2007 года «О морских портах в Российской Федерации...» капитан морского порта издает обязательные для исполнения поста-



Есть ли в настоящее время правовые основания для отнесения акватории морского порта Ростов-на-Дону, расположенного на акватории реки Дон, к внутренним морским водам?

новления. Уполномоченные должностные лица Администрации морского порта Ростов-на-Дону стали требовать от судовладельцев, осуществляющих деятельность на внутренних водных путях (де-факто), выполнение п. 89 приказа Минтранса России от 2013 г. №62 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» наличие у лиц несущих ходовую вахту документа подтверждающего знание Конвенции и Международных правил предупреждения столкновения судов в море 1972 года (далее, МППСС-72) и требований Международной гидрографической организации по навигационно-гидрографическому обеспечению морского судоходства для лиц, несущих ходовую вахту на судах внутреннего водного плавания при их плавании с внутренних водных путей в акватории морских портов и на подходах к ним. Подтверждение должно выдаваться капитаном морского порта после сдачи квалификационного испытания по программе, согласованной с Росморреч-

флотом. Заметим, что действие Конвенции и одноименных с ними Правил – МППСС-72 направлены на предотвращение навигационных происшествий с морскими судами в морях, а не в акваториях рек! Правила плавания в акваториях рек в настоящее время предусмотрены национальным нормативным правовым актом – приказом Минтранса России №129, 2002 г. «Об утверждении Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации». Статьей 1 Правил плавания по ВВП РФ установлено, что они действуют на внутренних водных путях, открытых в установленном порядке для судоходства, за исключением устьевых участков рек с морским режимом судоходства. В то же время, нормативный правовой акт, определяющий и закрепляющий за определенными акваториями рек такой режим (статус) – отсутствует! Более того, в КТМ РФ, МППСС-72 и ППВВП РФ отсутствует так же правовое определение понятий: «морской режим судоходства» и «морской путь».





И поэтому, предъявляемые администрацией морского порта и иными административными органами к судам и членам экипажей судов внутреннего водного плавания требований, как к судам и членам экипажей судов, занятым в торговом мореплавании, противоречат действующим нормам российского морского права.

Статьей 2 ФЗ-287, 2012 года «О внесении изменений в Федеральный закон «О континентальном шельфе Российской Федерации и ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» были внесены изменения в ФЗ-155, 1998 г., путем дополнения его статьей 16.1. «Особенности эксплуатации, использования искусственных островов, установок, сооружений, подводных трубопроводов, проведения буровых работ при региональном геологическом изучении, геологическом изучении, разведке и добыче углеводородного сырья, а также при транспортировке и хранении нефти и нефтепродуктов во внутренних морских водах и в территориальном море».

В связи с выходом в свет ФЗ-287, 2012 г. административные органы действующие на территории деятельности морского порта Ростов-на-Дону, (администрация морского порта, контрольно-надзорные органы Росприроднадзора (федеральные и субъекта РФ), МЧС РФ) стали требовать от субъектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, осуществляющих операции по перевозке нефтепродуктов на внутренних водных путях, но заходящих на акватории морских портов, расположенных на акваториях рек, проведения государственной экологической экспертизы при утверждении Планов по ликвидации разливов нефти, предусмотренные пунктом 7 ст.11 ФЗ-174, 1995 года «Об экологической экспертизе».

С учетом вышеизложенного, предъявляемые органами Росприроднадзора к субь-

ектам транспортной инфраструктуры требования по проведению государственной экологической экспертизы при транспортировке и хранении нефти и нефтепродуктов также противоречат действующим российским нормам морского права.

4. В защищенной в 2014 году в институте государства и права диссертации по теме «международно-правовой режим внутренних вод государства» на соискание ученой степени «кандидат юридических наук» (igrgan.ru) соискатель Гуцуляк В.В. отметил, что закономерности развития мировой экономики и активный рост морских перевозок, которые ныне обеспечивают 90% мировой торговли, делают необходимым все более детальное регулирование судоходства во всех районах Мирового океана; реки и озера, географически связанные с Мировым океаном, неизбежно испытывают также и влияние правового режима, установленного в Мировом океане. Поэтому международные договоры по вопросам мореплавания, и, прежде всего – Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. также оказывают влияние на формирование правового режима внутренних вод. Для Российской Федерации вопрос о таком режиме приобретает осо-



бую актуальность еще и в связи с тем, что наша обширная система внутренних водных путей в настоящее время недостаточно используется в грузовом и пассажирском сообщении. Очевидно, настал момент для поэтапного открытия внутренних водных путей для международного судоходства.

Хотя диссертантом и не были исследованы уже открытые для международного судоходства некоторые внутренние водные пути (в частности участки реки Дон), тем не менее, проблема была затронута.

Нами, в статьях «проблемы правового статуса морских портов, расположенных на акваториях рек» (Российская юстиция, 2014, №2, стр. 63-64) и «проблемы применения международных договоров России и российских нормативных правовых актов в области торгового мореплавания к деятельности морских портов, расположенных на акваториях рек (на примере морских портов Ростов-на-Дону и Азов)» (Северо-Кавказский юридический вестник, 2015, №1, стр. 16-21), были исследованы международные договоры и национальная нормативная правовая база.

В результате проведенного исследования мы пришли к следующим выводам: первое, действующая основная нормативная правовая база, регулирующая правовой статус внутренних морских вод, в частности, морских портов, не затрагивает складывающегося специфического правового статуса акватории реки Дон, с проходящими по ней внутренними водными путями, на которой расположен морской порт Ростов-на-Дону; второе, правовой статус судов, занятых деятельностью на внутренних водных путях не изменяется при их заходе (проходе) на участки рек, на которых расположен морской порт; третье, правовой статус членов экипажей судов, занятых деятельностью на внутренних водных путях также не изменяется; четвертое, неправильное толкование,

понимание и применение действующих правовых норм в сфере торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта (в первую очередь - административными органами) приводит к негативным последствиям для хозяйствующих субъектов воднотранспортной деятельности, и, таким образом, мы имеем налицо искусственно созданные пробелы в праве, препятствующие дальнейшему развитию региональной и национальной экономики в современных условиях хозяйствования.

С учетом вышеизложенного, для введения осуществляемой хозяйственной деятельности (и администрирования) в акватории морского порта Ростов-на-Дону в правовое русло считаем, что необходимо внести изменения и дополнения в действующие российские нормативные правовые акты, применив новое понятие «внутренние водные пути международного значения», а именно:

1) в распоряжение Правительства РФ от 5 мая 2008 г. № 623-р «Об утверждении изменений, которые вносятся в перечень внутренних водных путей Российской Федерации», изложив его в следующей редакции:

устьевому участку реки Дон, от 3121 км (устье реки Аксай) по течению реки Дон до 3151 км реки Дон (устье реки Койсуг), устанавливается правовой режим внутренних водных путей международного значения. Правовой режим внутренних водных путей международного значения означает, что на этих участках могут располагаться морские порты и действуют как нормы международного морского права (в отношении контроля и обслуживания морских судов и судов типа «река-море»), так и нормы внутреннего водного права России (в отношении контроля и обслуживания речных судов);

2) в пункт 5 приказа Минтранса РФ от 04.03.2013 г. №62 «Об утверждении обязательных постановлений в морском порту Ростов-на-Дону», изложив его в следующей редакции:

морской порт Ростов-на-Дону расположен на устьевом участке реки Дон, от 3121 км (устье реки Аксай) по течению реки Дон до 3151 км реки Дон (устье реки Койсуг), для которого установлен правовой режим внутренних водных путей международного значения.

С нашей точки зрения, путем внесения изменений в действующие российские нормативные правовые акты нового правового понятия «внутренние водные пути международного значения» будет достигнут компромисс в выполнении, применении и имплементации норм международного



В решениях арбитражных судов всех инстанций определено, что статус внутренних морских вод на акваторию морского порта Ростов-на-Дону не распространяется

морского права к сложившимся специфическим условиям хозяйствования в морских портах, расположенных на акваториях рек. Понятие «внутренние водные пути международного значения» не будет смешано с понятием «внутренние морские воды», и в то же время будет соответствовать статусу расположенных на них морских портов, как обслуживающих международное судоходство. Сугубо речные суда смогут транзитом проходить через «внутренние водные пути международного значения» и заходить в акваторию морского порта без применения к ним санкций за нарушение норм международного морского права, применяемых к морским судам и судам типа «река-море». Для этого достаточно ввести в штат администрации морских портов Азовского бассейна одного специалиста – речника (заместитель капитана морского порта по контролю за безопасностью судоходства на ВВП), который будет осуществлять контроль за речными судами в зоне ответственности капитана морского порта (за счет внутренних кадровых ресурсов). Подобные реорганизации были проведены при сокращении администраций морских рыбных портов.

Капитаны морских портов, расположенных на акваториях «внутренних водных путей международного значения», смогут в полной мере исполнять функции по выполнению норм международного морского права в отношении заходящих в акваторию морского порта морских судов и судов типа «река-море», возложенных на них «Положением о капитане морского порта», ФЗ-81, 1999 года, ФЗ-155, 1998 года, ФЗ-261, 2007 года.

Придание и закрепление российскими

нормативными правовыми актами правового статуса (режима) «внутренних водных путей международного значения» участку акватории реки Дон, на котором расположен морской порт Ростов-на-Дону, никоим образом не затронет правовой статус (режима) морского порта Ростов-на-Дону, но, в тоже время, снимет остроту проблем, сложившихся в настоящее время в рассмотренном направлении правоприменительной практики. К примеру, в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года правовой статус морского дна и его недр отличается от правового статуса покрывающих его вод и у мирового сообщества не возникает желания смешать эти понятия или каким то образом подменить их.

В то же время государственная бассейновая администрация внутренних водных путей и капитан бассейна внутренних водных путей продолжают исполнять вмененные им государственные функции в рамках предоставленных полномочий в пределах внутренних водных путей не отнесенным к «внутренним водным путям международного значения».

Вышеперечисленные предлагаемые нами изменения в действующие российские нормативные правовые акты не потребуют дополнительных расходов из федерального бюджета.

Поднятая нами проблема правового регулирования хозяйствования в морских портах, расположенных в акваториях рек, в полной мере касается всех устьевых портов России, получивших де-юре статус «морских»: Азов, Астрахань, Архангельск, Ростов-на-Дону и другие. **МП**

Капитан порта Кавказ Евгений Тузинкевич: «Мы мобилизованы и имеем опыт для принятия оперативных решений»



ЕВГЕНИЙ ТУЗИНКЕВИЧ
Капитан порта Кавказ

Капитан порта Кавказ Евгений Тузинкевич: «Мы мобилизованы и имеем опыт для принятия оперативных решений»

Включение Крыма в состав РФ поставило новые задачи перед администрацией морского порта Кавказ: в разы увеличился его грузооборот и пассажирооборот. О готовности портовых мощностей к возросшей нагрузке и новшествах в логистике пассажирского паромного сообщения региональному корреспонденту ИАА «Порт Ньюс» рассказал капитан морского порта Кавказ Евгений Тузинкевич.

Включение Крыма в состав РФ поставило новые задачи перед администрацией морского порта Кавказ: в разы увеличился его грузооборот и пассажирооборот. О готовности портовых мощностей к возросшей нагрузке и новшествах в логистике пассажирского паромного сообщения региональному корреспонденту ИАА «Порт Ньюс» рассказал капитан морского порта Кавказ Евгений Тузинкевич.

– Евгений Владимирович, расскажите, пожалуйста, каковы итоги работы порта в части обработки грузов и приема пассажиров за первый квартал 2015 года?

– Морской порт Кавказ за первый квартал 2015 года обработал 3 млн 559 тыс. тонн различных грузов, что в три раза больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Экспорт из порта Кавказ увеличился по сравнению с аналогичным периодом в 2,5 раза благодаря рейдовому перевалочному району, чему способствовали благоприятные погодные условия. Впервые за четыре года суда-накопители на рейде порта Кавказ работали и зимой, то есть навигация не заканчивалась. Это связано с благоприятными погодными условиями, и с тем, что в этом году в зимний период мы продолжали работать с грузами, которые раньше поступали по реке и останавливались зимой в связи с ледовой навигацией.

Импорт по итогам I квартала 2015 года уменьшился в три раза, так как основная доля импортных товаров приходилась на Республику Крым в составе Украины. Кабо-

тажные перевозки при этом увеличились более чем в 160 раз. Если за первый квартал 2014 года было перевезено 11,8 тыс. тонн, то за аналогичный период 2015 года – 1 млн 926 тыс. тонн.

Объем бункеровок по итогам трех месяцев 2015 года в порту вырос в два раза – до 84,5 тыс. тонн.

Пассажирооборот морского порта Кавказ вырос в 4,2 раза: 99 692 человека было перевезено в первом квартале 2014 года и 417 тыс. 643 человека за 3 месяца 2015 года.

За три месяца текущего года 2015 года в морском порту Кавказ зарегистрировано 2 тыс. 846 судозаходов, что в два раза больше чем за аналогичный период прошлого года, когда порт посетило 1 тыс. 481 судно.

– Как сегодня выглядит рейдовый перевалочный комплекс? Сколько якорных мест предусмотрено?

– На рейде в порту Кавказ открыт участок № 2, где предусмотрено 16 якорных мест с максимальной осадкой судов до 16 м. Кроме того, поскольку к нам пришел приток



грузов из Керчи, будет открыт участок № 3, более глубоководный, с осадками судов до 22 м. Это связано с тем, что возникают потребности в заходах судах типа Suezmax с большими осадками.

На данном этапе у нас открыты 16 якорных стоянок на втором участке, третий участок находится в процессе разминирования, так как это участок остаточной минной опасности. Там планируется 16-18 точек, но в первую очередь будут введены только четыре точки. Этими работами сейчас занимается ФГУП «Росморпорт».

– Какие компании работают на рейде в этом году?

– На рейде у нас работают компании, которые занимаются перевалкой нефтепродуктов: ООО «Инфотек Ново», ООО «СВЛ МТС», «Солид СТС». Перевалкой зерна занимаются «ЕвроТЭК-Универсал», «Линтер», «Транскарго», а также «Универсальная стивидорная компания». Кроме того, есть перевалка серы, которую ведут «СВЛ МТС» и «ЕвроТЭК-Универсал». Возможна также перевалка удобрений, в прошлом году этим занимался «ЕвроТЭК-Универсал».

– Какая доля грузооборота приходится на рейд?

– Чтобы было понятно: в прошлом году около 25 млн было перевалено в порту Кавказ, из них 17 млн было перевалено через рейдовые комплексы. Если говорить о прогнозах на этот год, то полагаю, что не менее 20-25 млн тонн грузов мы обработаем на рейдовом перевалочном районе. Эти цифры были заявлены в преддверии нового года, когда компании делали свой план.

– То есть в этом году на рейде будет перевален объем, сопоставимый с грузооборотом всего порта Кавказ в 2014 году?

– Точно так.

– Сколько причалов работает сейчас на паромной пассажирской переправе в порту



Кавказ? Сколько паромов курсируют?

– На автопассажирской паромной переправе сейчас работают четыре причала: третий, четвертый, седьмой и восьмой. Железнодорожное сообщение с Крымом обеспечивается с двух причалов: пятого и шестого.

На данном этапе на переправе работают четыре больших паромов «Крым», «Глюкофилоза-II», «Олимпиада» и «Протопорус-IV» и четыре небольших – «Николай Аксёненко», «Севастополь», «Керченский-2» и «Ейск». В перспективе планируется добавить от двух до четырех паромов большой вместимости.

– Насколько стабильно работает переправа? Вот сегодня и завтра объявлено штормовое предупреждение, паромы ходят?

– Штормовое предупреждение у нас объявляется после 15 м/с. При этом обязательными постановлениями в морском порту Кавказ для автопассажирской паромной переправы критической является скорость ветра 17 м/с. То есть когда объявлено штормовое предупреждение, это не значит, что паромы остановились. До 17 м/с мы рабо-

таем гарантированно, а при большем ветре – по фактической погоде, потому что надо учитывать, что каждый паром имеет свои особенности.

Переправа, безусловно, работает стабильно. Это показывает и первая пиковая нагрузка 2015 года – с 1 по 11 мая. Мы, конечно, пережили, что повторятся очереди 2014 года, но при отсутствии больших очередей было перевезено на 180% больше пассажиров, чем с 1 по 11 мая 2014 года. Получается так: в 2014 году с 1 по 11 мая было перевезено 64 тыс. 628 пассажиров, за аналогичный период 2015 года – 120 тыс. 662 человека.

Автотранспортом было перевезено за отчетный период в 2014 году 17 тыс. 104 человека, в 2015 – 32 тыс. 810 человек. Практически везде в два раза увеличили показатели, и при этом не было транспортного коллапса, огромных очередей благодаря выстроенной логистике и увеличению количества паромов.

– Как именно изменилась логистика?

– Во-первых, появилось понятие единого транспортного билета, этими услугами занимается Морская дирекция – единый опера-





бочей осадкой до 22 м.

– **Количества транспорта в порту увеличилось, объемы перевалки растут, насколько аварийно-спасательные средства готовы к этой нагрузке?**

– Аварийно-спасательные средства в основном обеспечиваются у нас Морспасслужбой Росморречфлота. По порту несут аварийно-спасательную готовность не менее трех судов каждые сутки. Например, сейчас, когда мы с Вами беседуем, это суда «Меркурий», «Импульс» и «Зенит». Они же и ведут контроль за обеспечением планов ликвидации аварийных разливов нефти (ЛАРН).

У компаний, работающих на рейде, достаточно большие объемы перевалки опасных грузов, т.е. у них федеральный уровень по ЛАРН и соответственно задействованы свои силы и средства по плану ЛАРН. Раз в три года, согласно плану ЛАРН, должны проводиться учения. Так, до конца мая будут проводить учения ООО «Газпромнефть Марин Бункер» и компания «ЕвроТранс» с привлечением Ространснадзора, прокуратуры и других контролирующих органов.

Хочу подчеркнуть, что даже при увеличившемся грузообороте порта аварийно-спасательных сил и средств пока достаточно.

– **Какой прогноз по работе порта можете дать на 2015 год?**

– Если на центральном районе порта сохранятся объемы перевалки на уровне прошлого года, то в 2015 году мы сможем обработать до 30 млн тонн грузов, с учетом работы третьего грузового района. Службы и портовые мощности готовы к таким объемам.

Если говорить о пассажирской переправе, то с учетом количества паромов и возросших мощностей, допускаем, что в этом году с потоком справимся. Майские праздники – тому подтверждение: мы благополучно отработали. В этом году мы мобилизованы и имеем опыт для принятия оперативных решений.

*Беседовала Елена Ткачева
"Порт Ньюс"*

тор на паромной переправе.

Во-вторых, были созданы подхватывающие парковки. Раньше людям приходилось ждать на трассе, это, конечно, очень тяжело. Сейчас у нас создано несколько парковок с нормальными условиями: они оборудованы для питания, там есть душ и туалет, постоянно дежурят правоохранительные органы. Первая парковка находится перед поселком Ильич, вторая парковка – на косе Чушка. И есть парковки непосредственно в порту перед погрузкой. В перспективе планируется создать накопительные площадки для грузового транспорта в районе 24-25-го причалов.

Этой инфраструктуры не было в прошлом году. Сегодня она работает и позволяет избежать социальных стрессов, т.е. очереди нет, люди спокойны и уравновешены.

– **Несколько вопросов о портовом сервисе. Сколько буксирных компаний работает в порту?**

– В порту Кавказ работают шесть буксиров двух компаний: ООО «Аншип» и ФГУП «Росморпорт». Также у нас порядка 10 буксирных компаний работают на рейде, т.е. занимаются обеспечением непосредственно рейдовой перевозки: любой несамостоятельный плавкран должен быть обеспечен буксиром, поэтому буксиры дежурят постоянно. Максимальная мощность буксиров с учетом рейдового перегрузочного комплекса составля-

ет до 3,5 тыс. л.с.

– **Сколько работает бункеровочных компаний? Сколько мест предусмотрено для отгрузки нефтепродуктов?**

– В порту Кавказ представлено 14 бункеровочных компаний, в среднем 60-70 тыс. тонн бункерного топлива реализуется ими в месяц. По сравнению с прошлым годом увеличение реализации бункерного топлива – в два раза. Это связано с ростом количества судозаходов. В самом порту Кавказ сейчас осталось одно место для отгрузки нефтепродуктов, а на рейде ограничений нет: есть 16 мест и на любом из них возможна бункеровка.

– **Проводится ли дноуглубление в порту? Кем, в каком объеме? Есть ли план увеличения глубин?**

– Дноуглубление проводится Росморпортом. За 2014 год объем дноуглублений составил 149 тыс. куб. м. На 2015 год планируется порядка 155 тыс. куб. м. Дноуглубительные работы проводятся периодически в течение всего года.

На подходном канале в порт Кавказ поддерживается глубина 6,5 м. На рейде разные точки имеют разные глубины, максимальная глубина – 18,5 м, рабочая осадка составляет 16 м. Это естественные глубины, которые не планируются увеличивать.

Однако, чтобы увеличить осадку принимаемых в порту судов, мы делаем третий участок на рейде с глубинами до 24 м и ра-

TRANSAS



ГРУППА «ТРАНЗАС» – ПРИЗНАННЫЙ МИРОВОЙ ЛИДЕР В РАЗРАБОТКЕ И ПРОИЗВОДСТВЕ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОЙ ПРОДУКЦИИ И ИННОВАЦИОННЫХ РЕШЕНИЙ ДЛЯ СФЕРЫ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА.

- 5 500 тренажерных систем в более чем 950 учебно-тренажерных центрах
- 10 000 электронных картографических систем
- Коллекция насчитывает более 17000 электронных карт
- Пользователям поставлено свыше 3 млн электронных карт
- 205 систем управления движением судов в 100 портах мира

Решение проблем импортозамещения в судостроении



В настоящее время тема импортозамещения является крайне актуальной и рассматривается повсеместно в различных отраслях промышленности и секторах экономики. Активно ведутся дискуссии по данной тематике, как среди представителей бизнеса, так и на различных уровнях государственной власти. Однако большинство участников обсуждения по данной проблематике сходятся во мнении, что наиболее эффективные результаты проектов в области импортозамещения будут достигнуты только в том случае, если эти проекты будут нацелены не только на покрытие спроса на внутреннем рынке, но и будут обладать значительным экспортным потенциалом.

Основным продуктом, выпускаемым любым российским конструкторским бюро, является конструкторская документация. С первого взгляда данную продукцию сложно рассматривать в призме импортозамещения.

В подавляющем большинстве случаев данная продукция создана российскими инженерами на территории Российской Федерации для заказчиков с внутреннего рынка. Однако, если мы рассмотрим орудия производства конструкторских бюро, то окажется,

что, опять же, в подавляющем большинстве случаев, это сплошь зарубежная продукция. В наш век цифровых технологий орудия производства КБ прошли трансформацию от кульмана и карандаша до вычислительной компьютерной техники и систем автоматизированного проектирования (САПР) и до специализированного прикладного программного обеспечения. И тут сразу напрашивается вывод, что основным путем в

области импортозамещения для КБ может являться замена орудий производства на российские аналоги. Однако, при детальном рассмотрении данный вопрос не кажется таким уж простым.

С точки зрения обладания экспортным потенциалом продукция КБ должна быть конкурентоспособна не только на внутреннем рынке, но и на внешнем. А значит КБ должны обладать сравнимым уровнем



конкурентоспособности с зарубежными КБ и инжиниринговыми компаниями, прежде всего, быть способными выдавать документацию высокого качества в сжатые сроки, не выходя за рамки бюджета. Причем к качеству конструкторской документации в настоящее время предъявляются очень высокие требования, не только с точки зрения выполненных технических решений, но и с точки зрения исполнения самой Документации.

Документация должна быть разработана средствами современной САПР и передана заказчику в цифровом виде, не только в виде 2D чертежей, но и часто в виде 3D моделей, для последующего использования этих данных заказчиком на этапе автоматизации конструкторско-технологической подготовки производства.

Конкурировать с зарубежными КБ за счет более низкой стоимости труда инженеров-конструкторов в настоящее время не представляется возможным. Во-первых, уровень заработных плат российских специалистов сейчас сопоставим с уровнем оплаты таких специалистов за рубежом, а, во-вторых, применение современных САПР в процессе проектирования требует привлечения к выполнению работ высококвалифицированных опытных специалистов, труд которых не может стоить дешево в принципе. Таким образом, единственный путь экспортного и технологического развития для КБ – это внедрение в производственный процесс современной САПР и других элементов системы управления циклом изделия для поддержания уровня конкурентоспособности за счет качества документации путем

снижения проектных ошибок, автоматизации ноу-хау, сокращения сроков проектных работ. Кстати, по такому же пути во многом сейчас идут и азиатские верфи, если раньше они конкурировали в, основном, за счет низкой стоимости труда, то последние годы, из-за постоянного продолжающегося повышения стоимости трудовых ресурсов, азиатские верфи и судозаводы сфокусировались на технологическом переоснащении предприятий и на реализации процессов автоматизации производства.

Если вернуться к орудиям производства КБ и их импортозамещению, то предлагаем оставить за рамками обсуждения вопрос

нельзя определенно назвать программные продукты российских разработчиков в области САПР как полностью отечественные – все они либо работают только под зарубежной проприетарной операционной системой (конечно же, речь прежде всего о MS Windows), либо имеют в своем составе импортные компоненты (например, геометрическое ядро). А во-вторых, и что гораздо более важно, данным разработкам пока крайне сложно конкурировать с зарубежными аналогами по целому ряду технических и технологических критериев, таких, как полнота функционального охвата, технический уровень реализации ряда компонен-

В настоящее время специалисты ЗАО «Спецсудопроект» работают над четырьмя крупными проектами в рамках государственного оборонного заказа для нужд Минобороны России

импортозамещения компьютерного оборудования и общесистемного программного обеспечения (прежде всего операционных систем), поскольку данная высокотехнологичная продукция объективно имеет наименьший потенциал к в обозримой перспективе. А вот что касается САПР и другого специализированного прикладного инженерного программного обеспечения, то в этой области есть определенный потенциал для импортозамещения. Существует ряд российских разработчиков (прежде всего, это компании Аскон, Топ Системы, Нанософт и некоторые другие), которые достигли в этой области определенных успехов, однако, тут все не так однозначно. Во-первых,

тов, наличие специализированных отраслевых решений и многое другое. И это не удивительно. Если, например, рассматривать только универсальные hi-end САПР (а таких систем в мире только 3 – это NX разработкой американской Siemens PLM Software, CATIA – французской, Dassault Systemes и Creo – американской PTC) – это высокотехнологичные наукоемкие продукты международной кооперации с центрами разработок, расположенными по всему миру и вобравшими в себя передовой мировой опыт в данной области за последние несколько десятков лет. Зарубежные вендоры инвестируют каждый год несколько сотен миллионов долларов на разработку своих программных

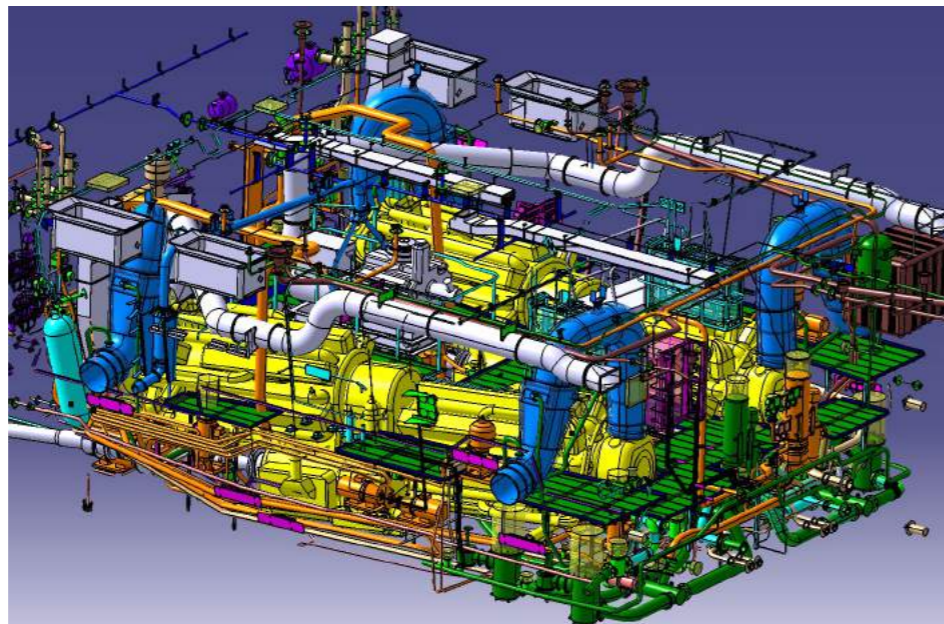


...
 продуктов и покупку (поглощение) новых технологических компаний в этой области. Неудивительно, что российским разработчикам очень сложно конкурировать в данной области, так как пока что они прошли более короткий путь своего развития и имеют гораздо меньшую емкость рынка сбыта, что не дает им таких инвестиционных возможностей в области R&D.

Кроме того, работа в кооперации с иностранными контрагентами и заказчиками (не только с иностранными, но и с некоторыми отечественными) также накладывает определенное ограничение на состав используемого программного обеспечения – требования к форматам данных и перечню передаваемой цифровой документации. Все эти факторы, в том числе изложенные в предыдущем абзаце, не позволяют российским КБ полностью отказаться от использования зарубежного программного обеспечения и перейти к российским аналогам – иначе КБ утратит некоторые ключевые показатели своей конкурентоспособности. Однако, это не исключает применения некоторого российского узкоспециального прикладного программного обеспечения для решения локальных задач в области проектирования и инженерных расчетов.

С 2011 г. Спецсудопроект внедряет универсальную hi-end САПР CATIA и в настоящее время рассматривает использование CATIA как основного инструмента для проектирования и информационной системы ENOVIA как основной платформы для работы с конструкторской документацией и данными. При внедрении данного программного обеспечения наше КБ преследует и решает следующие цели и задачи:

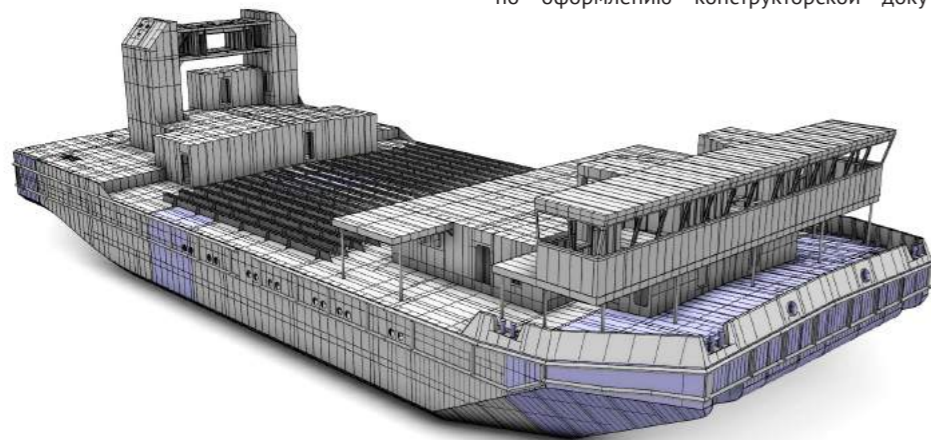
- существенное повышение качества конструкторской документации, в том числе за счет снижения рисков возникновения проектных ошибок;
- существенное сокращение сроков проектирования;
- создание системы капитализации зна-



ний, наработок и ноу-хау компании (базы знаний), автоматизация повторного применения знаний и наработок;

- разработка и внедрение в производственный процесс собственной адаптированной методологии проектирования для эффективного применения САПР в решении конструкторских задач;
- адаптация САПР под специализированные требования, а также требования российских государственных и отраслевых стандартов по оформлению конструкторской документации.

Наибольшее внимание мы уделяем реализации последних двух задач из вышеизложенного перечня. Зачастую инвестиции на приобретение программного обеспечения могут оказаться неэффективными, если не проводить полноценного внедрения. По реализации проекта внедрения мы сотрудничаем с компанией IGA Technologies, в том числе, активно заказываем разработку функциональных расширений САПР CATIA под наши специализированные требования, а также требования российских государственных и отраслевых стандартов по оформлению конструкторской доку-



ментации. Исключительные права на данные разработки принадлежат компании «Спецсудопроект» таким образом, можно сказать, что это наш вклад в импортозамещение, поскольку такая интеллектуальная собственность, при необходимости, может быть тиражирована и внедрена на других судостроительных КБ, использующих САПР CATIA, как основной или один из инструментов проектирования.

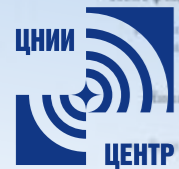
Стратегическим приоритетом в своем развитии компания «Спецсудопроект» ставит существенное повышение конкурентоспособности за счет технического и технологического развития, прежде всего в области внедрения современных САПР и прикладного инженерного программного обеспечения. Надеемся, что в среднесрочной перспективе это позволит нам побороться не только за крупные проекты на внутреннем рынке, но и за зарубежные заказы в области гражданского судостроения. Экономический эффект от реализации экспортных контрактов позволит нам не только возместить затраченные инвестиции на приобретение зарубежного программного обеспечения, но и получить мультипликативный экономический эффект, в том числе, вывести компанию на новый этап своего развития. В целом же, добавленная стоимость от реализации мероприятий по внедрению САПР по нашим оценкам значительно превышает стоимость вложений (стоимость лицензий ПО и работ по внедрению). Поэтому в не зависимости от задач в области импортозамещения, амбиций, по реализации экспортных контрактов и других существующих ограничений, наша компания, без сомнения, продолжит активно развиваться.



ВСЕГДА В ЦЕНТРЕ СОБЫТИЙ

СТАТИСТИКА
 АНАЛИЗ
 ПРОГНОЗЫ
 В ПРОМЫШЛЕННОСТИ

ФГУП «ЦНИИ «Центр»
 123242, а/я 1, г. Москва,
 ул. Садовая-Кудринская, д.11, стр. 1,
 тел./факс +7(499)254-50-56
 e-mail: center@sbnet.ru



Корабелы Крыма – «Полный вперед!»



С.И. ДОВГУЧИЦ
Директор ФГУП «ЦНИИ «Центр»,
кандидат экономических наук,
заслуженный экономист РФ.

В центре внимания Минпромторга России находится процесс интеграции предприятий Крымского федерального округа, среди которых насчитывается большое число судостроительных организаций. Такая специализация сложилась исторически. Из 42 предприятий оборонных отраслей промышленности, расположенных в Крымском федеральном округе, 19 имеют именно такую отраслевую принадлежность.

В настоящее время завершается сложный этап адаптации предприятий Крыма к новым институциональным условиям. Он включает в себя перерегистрацию в качестве российских юридических лиц, лицензирование по требованиям соответствующих органов Российской Федерации и другие задачи.

Будучи преодоленными, эти временные

трудности откроют для организаций Крыма новые возможности. Речь, прежде всего, идет о доступе к уже отработанным и показавшим свою эффективность мерам поддержки государства в рамках ряда государственных программ как в сфере гражданской, так и оборонной.

Эти меры охватывают широкий круг вопросов и включают не только прямую финансовую поддержку промышленным предприятиям, но также мероприятия направленные на развитие кадрового потенциала, оказание информационно-консультативной поддержки, стимулирование научно-технической и инновационной деятельности в сфере промышленности, поддержка внешнеэкономической деятельности, а также предоставление государственных и муниципальных преференций.

Для того, чтобы подробнее охарактеризовать направления государственной поддержки, оказываемой судостроительным предприятиям, необходимо обратиться к мероприятиям следующих государственных программ:

- ГП «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2015-2030 годы». Программа является ключевым элементом государственной промышленной политики в судостроении. В настоящий момент Программа находится в стадии корректировки, и, следовательно, вопрос проработки наиболее эффективных мер поддержки, с целью использования их в Программе особенно актуален;

- ФЦП «Развитие гражданского судостроения и техники» на 2009-2016 годы. Программа направлена на преодоления научно-технического и технологического отставания отечественного судостроения от уровня промышленно-

развитых стран мира, а также на развитие производственного его потенциала;

- ГП «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» (5 ПП «Ускоренное развитие оборонно-промышленного комплекса»);

- ГП «Развитие транспортной системы» (4 ПП «Морской и речной транспорт»);

- Государственные и федеральные целевые программы в области обороны и безопасности;

- Государственные и федеральные целевые программы развития сопутствующих отраслей.

Как известно простое выделение бюджетных средств не является эффективным инструментом само по себе и должно являться частью системы мер, предусматривающей применение, в том числе, нефинансовых инструментов государственного регулирования для гибкой настройки институциональной среды.

Однако учитывая специфику текущего периода, характеризующегося ассимиляцией предприятий Крыма и требующего оперативного государственного регулирования, наиболее эффективными, дающими быстрый, а не отложенный во времени результат, являются финансовые меры стимулирующего и поддерживающего характера. Их предоставление предусмотрено программой №5 Государственной программы №16 «Развитие промышленности и ее конкурентоспособности», а именно:

- 1) субсидии стратегическим организациям с целью предупреждения банкротства;

- 2) субсидии организациям промышленности на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и ГК «Вне-

экономбанк» на осуществление инновационных и инвестиционных проектов по выпуску высокотехнологичной продукции;

- 3) субсидии российским организациям-экспортерам промышленной продукции на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в ГК «Внешэкономбанк»;

- 4) мероприятия, направленные на поддержание уникальной стендовой базы и полигонов.

Программа предусматривает также меры в области развития кадрового потенциала промышленности такие как назначение стипендий для ученых, конструкторов, технологов и молодых работников (до 35 лет) организаций-исполнителей государственного оборонного заказа за выдающиеся достижения в создании прорывных технологий и разработке современных образцов и технологий в интересах обеспечения обороны страны и безопасности государства.

Важным элементом поддержки обеспечения требуемых характеристик кадрового состава предприятий является выделение субсидий на софинансирование проектов повышения квалификации и переподготовки кадров.

Набор инструментария по поддержке и стимулированию отрасли постоянно пополняется в соответствии с вновь возникающими вызовами. Так, с целью оказания помощи субъектам хозяйственной деятельности в условиях нестабильной экономической конъюнктуры Постановлением Правительства РФ от 12 марта 2015 г. № 214 введены субсидии на погашение затрат по кредитам, полученным для пополнения оборотных средств и (или) финансирования текущей деятельности. Экономический эффект от применения этой меры для судостроитель-



V Международный форум «Морская Индустрия России»

ных предприятий особенно ощутим с учетом длительности производственного цикла.

Все эти меры направлены на поддержание высокотехнологичных промышленных производств в целом, но не в полной мере учитывают отраслевые особенности судостроения. Целый арсенал финансовых мер предусмотрен в действующей редакции Государственной программы именно для судостроителей:

- субсидии российским транспортным компаниям и пароходствам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам и организациям рыбохозяйственного комплекса на закупку гражданских судов;

- субсидии российским транспортным компаниям и пароходствам, а также организациям рыбохозяйственного комплекса на возмещение части затрат на уплату лизинговых платежей по договорам, заключенным с российскими лизинговыми

компаниями на приобретение гражданских судов;

- субсидии российским организациям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию, а также лизинговых платежей по договорам лизинга с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию;

- субсидии российским лизинговыми компаниям на компенсацию части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным на закупку гражданских судов с последующей их передачей российским транспортным компаниям и пароходствам по договорам лизинга.

С 2016 года планируется выделять субсидии российским лизинговыми компаниям на закупку гражданских судов с последующей их передачей российским транспортным компаниям и пароходствам по договорам лизинга. А с 2017 года предусматривается предоставление гранта по утилизации судов применительно к отдельным группам судов (рыбопромысловые, внутреннего плавания, включая пассажирские, смешанного река-море плавания).

Совокупность всех этих мер позволит уже в среднесрочной перспективе предприятиям Крымского федерального округа перейти от восстановительного роста к опережающему развитию. У них появится доступ к широкому пулу источников финансирования, что повышает реализуемость широкого круга проектов.

С.И. Довгучиц
Директор ФГУП «ЦНИИ «Центр»





Курс на FIFA - 2018. Полный вперед!

На волне оглушительного успеха Олимпиады-2014 в Сочи Россия принимает новую цель – достойное проведение Чемпионата мира по футболу FIFA - 2018. Подготовка идет полным ходом: строятся стадионы, аэропорты, гостиницы. Нельзя забывать и о водной сфере – морально и технически устаревший флот нужно привести в соответствие с международными стандартами качества и безопасности. Чем же его заменить? Судостроительный-судоремонтный завод «Риф» предлагает свое решение сразу по нескольким пунктам.

Одним из основных направлений деятельности завода «Риф» стало проектирование и изготовление катеров для государственных служб, береговой охраны, скорой помощи, такси. Катера «Риф» помогут быстро и максимально комфортно доставить группу людей из одного места в другое, используя водные пути, в объезд городских пробок, что значительно разгрузит автомобильные дороги. Это особенно удобно для городов, расположенных по обеим сторонам рек, поскольку пропускная способность мостов ограничена, а большое скопление автотранспорта, особенно во время проведения Чемпионата, создаст дополнительные заторы. Например, в г. Ростов-на-Дону, где основная часть населения и большинство гостиниц расположены на правом берегу реки Дон, а стадион будет находиться на левом, быстрые и маневренные катера помогут справиться с оперативной доставкой людей и грузов с одного на другой берег, более эффективно охранять территорию и разгрузят транспортный поток автомашин через ограниченное число мостов в городе.



НОВАЯ СТУПЕНЬ РАЗВИТИЯ

ЧМ не за горами, еще многое предстоит сделать, и в связи с актуальными геополитическими условиями очень радует, что в России есть прекрасная альтернатива импортной продукции. Отвечая на требования Правительства и Президента РФ о развитии отрасли, судостроительный-судоремонтный завод «Риф» открывает новую главу в истории донского судостроения. Современные, высокотехнологичные и многофункциональные суда, катера и причалы «Риф» станут рентабельным вложением и будут особенно востребованы в рамках крупных международных мероприятий, которые сегодня принимает Россия. Вместе мы сможем сделать FIFA World Cup 2018 ярким и запоминающимся событием спортивной жизни России и способствовать дальнейшему развитию туризма и после окончания Чемпионата мира.

СТРОИТЕЛЬСТВО ПРИЧАЛОВ И ПРИСТАНЕЙ

Не секрет, что часто даже в крупных городах отсутствует достаточное количество причалов и швартовка во многих случаях затруднительна. Судостроительный-судоремонтный завод «Риф» предлагает 2 типа понтонов для строительства причалов и пристаней, а также целых яхтенных марин: пластиковые и железобетонные.

Как говорят, порт, который не выдержал шторма – не настоящий порт. Завод «Риф» строит понтоны по шведской технологии SF Marina System – одного из мировых лидеров в производстве яхтенных марин любого уровня. Понтоны завода «Риф» выдержат любой шторм! Это может подтвердить Совкомфлот – заказчик первой в России яхтенной марины – Сочи Гранд Марина, строительство которой было приурочено к Зимней Олимпиаде Сочи 2014. Сегодня Сочи Гранд Марина, построенная специалистами завода «Риф», наряду с красивейшим морским вокзалом, является одной из достопримечательностей города Сочи.

ПРОГРЕССИВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И ЯРКИЙ ДИЗАЙН

Внедряя современные технологии производства судов, мы применяем в строительстве катеров полиэтилен высокой плотности HDPE, который по своим характеристикам значительно превосходит традиционные материалы, такие как сталь, алюминий, стекловолокно. Этот материал легче воды, устойчив к ультрафиолету и не подвержен коррозии, а значит, не требует дополнительных затрат на плановое обслуживание и имеет гарантийный срок службы до 50 лет. При этом стоимость катеров «Риф» значительно ниже рыночной на суда подобного предназначения.

Что касается пассажирского флота, то завод «Риф» разработал собственные проекты прогулочных судов различной модификации. Суда имеют небольшую осадку – всего 0,9 метра, что позволяет использовать их на реках, а также высоту не более 7 метров, благодаря чему судно свободно проходит под мостами. Дизайн судна также может варьироваться от суперсовременного лайнера (проект «Дельфин») до классического или старинного теплохода. Такие яркие прогулочные корабли станут истинным украшением города и точно будут востребованы как туристами, так и местными жителями. Стоимость проектов весьма привлекательна – от 20 миллионов рублей, в зависимости от технических характеристик и пассажироместности.



Импортозамещение в специальном машиностроении

Опыт ОАО «ЛГМ»
(Московский насосный завод
им. М.И. Калинина)



В 1864 году было основано одно из старейших российских предприятий по производству насосов. В 1927-ом году завод становится предприятием союзного значения и получает название Государственный московский насосный завод № 3 им. М.И. Калинина.

В 90-ые годы XX века завод преобразовывается в акционерное общество по производству лопастных гидравлических машин (ОАО «ЛГМ»).

Сегодня ОАО «ЛГМ» - это современное предприятие, серийно выпускающее насосы самой различной модификации НЦВ, НЦВС, НЦВп, ЦНГ, ЭНС, ЭСН, СЭА, Д, ДПЖН, КсВ, НкпМ и другие, в том числе насосы в специальном морском и атомном исполнении. Кроме серийной продукции, разрабатываются новые образцы насосов, в том числе, с целью импортозамещения.

Особая гордость предприятия - дополнительная линейка герметичных электронасосов типа БЭН в специальном морском исполнении, Эта работа была начата предприятием по заданию Министерства обороны РФ еще в 90-ые. И сегодня, в условиях усилившегося со стороны Запада давления на Россию, приобрела особую актуальность. Предприятие полностью освоило номенклатуру молдавского завода, который ранее был единственным поставщиком герметичных насосов для Военно-морского флота РФ. Герметичные насосы со спецтребованиями играют ключевую роль в обеспечении работы систем живучести, энергетики и вооружения подводных кораблей, применяются при строительстве гражданских объектов с ядерными энергетическими установками, в ракетно-космической отрасли.

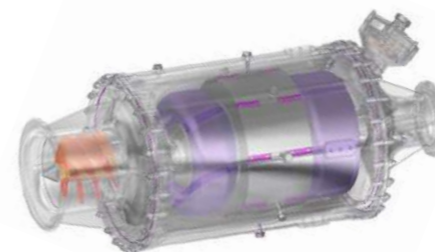
Производственная программа по поставке герметичных электронасосов типа БЭН, ГЭН и ЦНГ для нужд ВМФ сформирована до 2020 года и на дальнейшую перспективу. Успешное завершение программы позволяет преодолеть зависимость от импортного оборудования такого класса при строительстве и модернизации современных подводных лодок, включая атомные АПЛ. На повестке дня опытно-конструкторские работы по дальнейшему расширению номенклатуры специальных электронасосов, созданию новых образцов морской техники с уникальными характеристиками.

В рамках импортозамещения была проведена работа по созданию отечественных аналогов насосного оборудования для перекачивания сжиженного природного газа.

Дело в том, что для транспортировки сжиженного природного газа (СПГ) с арктического шельфа на материк эксплуатируются, в основном, импортные наливные суда (газовозы), с использованием в системе перекачивания СПГ насосов производства США, Японии, Франции и других стран. Сегодня при поддержке государства с целью импортозамещения эта ситуация существенно меняется. В рамках федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники» на 2009-2016 гг. ОАО «ЛГМ» разработало и изготовило типоразмерный ряд нового насосного оборудования для перекачивания СПГ, которое предназначено для использования на отечественных судах - газовозах, танкерах, в береговых хранилищах СПГ, а некоторые модификации, возможно,



Коллектив Московского насосного завода. 30-е годы 20 века



Насос для перекачивания СПГ

применять в системах заводов по сжижению природного газа и СПГ-терминалах.

Сегодня готовятся комплексные решения, которые позволяют по требованиям заказчика спроектировать и изготовить целые системы по перекачиванию сжиженного природного газа, облегчить работу заказчика при проектировании и выборе необходимого оборудования.

Проект 22220 - это амбициозный план строительства трёх самых больших и мощных атомных ледоколов в мире. Свой вклад в создание российского ледокольного флота нового поколения вносит и ОАО «ЛГМ». В марте 2015 года предприятие завершило успешные испытания судового электронасоса ЭНС 2000-8 для атомного ледокола ЛР-60 нового поколения, проекта 22220, который ведёт ООО «Балтийский завод-Суудоостроение» (Санкт-Петербург).

Электронасосы ЭНС 2000-8 будут обеспечивать работу дифференциальной системы ледокола, которая применяется для облегчения движения судна во льдах. В случае если ледокол не может преодолеть тяжелые льды за счет собственного веса, прибегают к искусственному расквашиванию путем равномерной переброски балласта из кормы в нос, чем и обеспечивается продавливание ледяного покрова. В состав системы входят специальные носовые и кормовые цистерны, которые заполняются и осушаются с помощью мощных электронасосов. Именно для этих целей будет использована новая разработка.

Электронасос ЭНС 2000-8 разработан конструкторами ОАО «ЛГМ» и изготовлен на собственной производственной базе. Насос успешно прошел испытания под контролем Российского морского регистра судоходства, представителей ФГУП «Атомфлот» ЦКБ «Айсберг» и принят в серийное производство.

Разработанный насос типа ЭНС легко встраивается в систему, благодаря конструкции «инлайн». Имеет универсальное исполнение, как вертикальное, так и горизонтальное. Способен работать в широком диапазоне напоров и подач, благодаря ре-



Насос БЭН

гулируемым лопастям. Имеет улучшенные массогабаритные характеристики, встроенный электродвигатель. А также, две ступени с осевыми колесами, позволяющими осуществлять реверсивное и прямое направление потока жидкости.

Каспийского моря, осваиваемого структурами ОАО НК «Лукойл». Ранее аналогичное оборудование с повышенными требованиями по эксплуатационным характеристикам и сейсмостойчивости поставлялось только по импорту.

Наши разработки призваны составить достойную конкуренцию импортным аналогам по техническим характеристикам, сервисному обслуживанию, простоте эксплуатации и по стоимости.

Электронасос ЭНС 2000-8 является отечественной инновационной продукцией, не уступающей мировым аналогам. Это позволит в дальнейшем укомплектовывать ледокольный флот отечественными насосами, не прибегая к услугам зарубежных поставщиков.

Предприятие «ЛГМ» будет поставщиком электронасосного оборудования для дифференциальных систем всех трех ледоколов.

Для освоения шельфа.

В 2014 году ОАО «ЛГМ» отгрузило заказчику партию высоконапорных польдерных электронасосных агрегатов в погружном исполнении, предназначенных для монтажа в пожарные системы нового типа ледостойкой стационарной буровой платформы ЛСП-1 месторождения «Филановское» на шельфе

За последние годы предприятие укомплектовало специальным насосным оборудованием в морском исполнении целый ряд объектов шельфовой инфраструктуры, построенных «Лукойлом» в рамках освоения первого российского нефтегазоконденсатного месторождения им. Ю. Корчагина на Каспии.

Разработки ОАО «ЛГМ» имеют непреходящее значение для развития отечественной насосной промышленности. Предприятие в состоянии обеспечить разработку и производство достойной продукции, способной заменить импортные аналоги. Некоторые работы ОАО «ЛГМ» не только не уступают по техническим характеристикам, сервисному обслуживанию, простоте эксплуатации и стоимости зарубежным аналогам, но в ряде случаев, их даже превосходят. **МП**



Коллектив ОАО «ЛГМ» на испытаниях

«НВК-Инжиниринг»: новая жизнь старых кораблей



Экономический спад во всех рыночных сегментах, сокращение объемов производства напрямую затронуло и отрасль судостроения и судоремонта.

Многие судоремонтные компании столкнулись с необходимостью заново выстраивать деловые и коммерческие отношения, искать новые пути стабилизации и развития.

Удалось это не всем. Избалованные докризисным спросом, предприятия вовремя не подстроились к требованиям рынка. Выжили компании, оперативно отреагировавшие на изменившуюся конъюнктуру, даже за счет снижения уровня собственной доходности.

Нашей компании удалось не просто выстоять в тяжелых экономических условиях, но и значительно расширить комплекс оказываемых работ и услуг в сфере судоремонта. Зарекомендовать себя на этом рынке как надежных партнёров.

ОТ БАЛТИЙСКА ДО НОВОРОССИЙСКА

Следуя намеченным Президентом России и Правительством РФ курсом на укрепление обороноспособности нашей страны, ООО «НВК-Инжиниринг» целенаправленно стремилось к участию в решении поставленной руководством страны задачи в области судоремонта.

В апреле 2015 года мы получили лицензию на разработку, производство, испытание, установку, монтаж, техническое обслуживание, ремонт и реализацию вооружения и военной техники. Тем самым мы стали полноправными участниками государственной программы, выполняя заказы по ремонту кораблей и судов ВМФ.

Для оперативной поддержки технической готовности кораблей и судов флота компания имеет филиалы в г. Балтийске Калининградской области и в г. Новороссийске.

ске. Это позволило значительно расширить зону охвата рынка судоремонтных услуг, оказываемых ООО «НВК-Инжиниринг».

Наличие пассажирского и грузового причалов в г. Вытегре, Вологодской области на одной из главных водных артерий страны – «Волго-Балтийском водный пути», позволяют расширить географию судоремонта нашей компании на внутренние водные пути, а также участвовать в развитии как туристической отрасли края, так и водных грузоперевозок.

Качественное выполнение работ и высококвалифицированные специалисты компании обеспечивают весь необходимый спектр востребованных работ по судоремонту в регионе.

НАШ ВКЛАД В ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

Нашей общей стратегической задачей, продиктованной сложившейся геополитической обстановкой, является программа эффективного импортозамещения промышленной продукции. Президент Владимир Путин призвал «снять критическую зависимость от зарубежных технологий и промышленной продукции». В рамках решения этой задачи в оборонном комплексе наше предприятие силами своих конструкторов и инженеров ведет проектно-конструкторскую работу с целью внедрения в производство и монтаж на кораблях и судах российских систем жизнеобеспечения экипажей, одной из которых является система пожаротушения. Имеющиеся необходимые сертификаты и разрешения дают нам возможность заявить об использовании нашей системы для

эффективного пожаротушения как в технических, так и в жилых судовых помещениях.

Особенностью данной системы является сохранение жизни и здоровья экипажа, а также судового оборудования при тушении пожара, в том числе в замкнутых помещениях.

ВИДЫ ВЫПОЛНЯЕМЫХ РАБОТ И УСЛУГ

Судоремонтные работы (ремонт корпусных конструкций, включая работы по замене наружной обшивки, водонепроницаемых конструкций, изготовление трубопроводов, ремонт арматуры и ДВС, ремонт и техническое обслуживание главных и вспомогательных судовых машин, механизмов, судовой автоматики и электрооборудования), в т.ч. в рамках государственного оборонного заказа; работы по зачистке и окраске корпусных конструкций, цистерн, танков и трюмов; судовые водолазные работы; проектирование судов и внебереговых объектов.

ДЕТАЛИЗАЦИЯ ВЫПОЛНЯЕМЫХ РАБОТ

Монтаж и ремонт корпусных конструкций:
дефектация корпусных конструкций судов;

ремонт и замена наружной обшивки корпуса судна, палуб, переборок, кингстонных выгородок, шахт эхолота, топливных танков, цистерн (вкладных и в составе корпуса);

ремонт трещин и правка бухтин, вмятин, ребристости корпусных конструкций;

ремонт и замена водонепроницаемых закрытий (дверей, люков и их комингсов, иллюминаторов, закрытий вентиляции, вентиляционных головок);

ремонт и замена металлических и деревянных привальных брусьев и металлических скуловых килей;

ремонт и замена фальшборта, леерного ограждения, клюзов, трапов, сходней, мачт.

Ремонт и изготовление трубопроводов:
очистка труб и арматуры; ремонт стальных, медных и алюминиевых труб; правка, гибка труб; гидравлические испытания на прочность; изоляция трубопроводов.

Ремонт, диагностика, монтаж и обслуживание судового электрооборудования и судовой автоматики:

генераторов; электродвигателей; контактной и коммутационной аппаратуры; ГРЩ и РЩ; кабельных трасс; систем пожаротушения и пожарной сигнализации; судовой автоматики и систем контроля; электронных систем ДАУ.

Проектно-конструкторские работы:

разработка проектной документации для строительства, реконструкции, технического переоборудования, капитального ремонта и модернизации судов, плавучих и погружных буровых платформ, нефтяных и газовых вышек;

деятельность в сфере инжиниринга, выполнение научно-исследовательских, научно-исследовательских и проектных работ; 3D-моделирование.

ИНФОРМАЦИОННАЯ СПРАВКА О ГРУППЕ КОМПАНИЙ «НВК»

Многопрофильное производственное объединение «Группа компаний «НВК» было создано на базе компании Nord West Company в 2007 г. и работает в области судоремонта и технического обслуживания флота более 8 лет. Принцип работы компаний, входящих в группу, основан на комплексном подходе к выполнению заказов путем тесной кооперации.

В состав Группы компаний входят:

ООО «НВК»;
ООО «НВК-Инжиниринг»;
ООО «НВК-Сервис»;
ООО «ВытеграФлотСервис»;
«МКБ «Северо-Запад».

Объединение имеет опыт успешной работы с такими заказчиками, как: ОАО «33 судоремонтный завод», ФГУП «Росморпорт», ОАО «Морской порт «Санкт-Петербург», ЗАО «СК БашВолготанкер», ФГБУ «Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт», ОАО «Мурманское морское пароходство», ОАО «Вознесенская РЭБ флота», ОАО «Волжское пароходство», ОАО «Северо-Западное пароходство», ОАО «51 ЦКТИС», ГУП «Экострой», ГУП «Ленводхоз», ООО «Водоходъ», ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь», ООО «Балтийский завод-судостроение», ЗАО «Канонерский судоремонтный завод», ЗАО «Спецсудопроект», ЗАО «Лукойл-Бункер», ООО «Газпромнефть Марин Бункер», ООО «Газпромнефть Шиппинг», ОАО «СКАТ-28 ВЗ» и др.

Общество с ограниченной ответственностью «НВК-Инжиниринг» зарегистрировано 3 июля 2012 года. Предприятие имеет производственные мощности в Санкт-Петербурге, Ломоносове, Вытегре, Калининградской области (г. Балтийск), Новороссийске. Мы успешно ремонтируем суда и отдельные судовые установки как на собственной про-

изводственной базе, так и выездными бригадами.

Работники предприятия обладают необходимой квалификацией для работы на современном оборудовании с использованием передовых технологий.

ООО «НВК-Инжиниринг» ведет работу и в различных направлениях социальной политики, одним из которых является патристическое воспитание молодежи. Компания является членом попечительского совета общественной организации «Подросток».

Для выполнения работ предприятие обладает всеми необходимыми лицензиями, разрешениями, сертификатами:

- Лицензия на разработку, производство, испытание, установку, монтаж, техническое обслуживание, ремонт и реализацию вооружения и военной техники.
- Сертификат соответствия системы менеджмента качества требованиям ГОСТ РВ 0015-002-2012 и ГОСТ ISO 9001-2011.
- Лицензия на осуществление работ с использованием сведений, составляющих государственную тайну.
- Свидетельство о соответствии предприятия требованиям Российского морского регистра судоходства.
- Сертификат соответствия системы менеджмента качества требованиям ГОСТ ISO 9001-2011.
- Сертификат ABS на проведение подводных и водолазных работ.
- Свидетельство о допуске к работам в области инженерных изысканий, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства.
- Свидетельство о допуске к определенному виду или видам работ, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства.

«НВК-ИНЖИНИРИНГ»

198035, Россия,
г. Санкт-Петербург, Межевой канал, д.8
Тел/факс: +7 (812) 680 29 88 (многокан.)
Эл. почта: nwcgroup@nwcgroup.ru
Филиал: г. Балтийск, Калининградская обл.
Эл. почта: baltic@nwcgroup.ru
Филиал: г. Новороссийск
Тел/факс: +7 (8617) 60 74 36
Эл. почта: novoros@nwcgroup.ru

Российские катамараны от Черного моря до Заполярья

Важность и значимость грузо-пассажирского водного транспорта в каждом году возрастает, при этом необходимо отметить что сегодня однокорпусных судов не всегда достаточно. Новые виды грузов требуют больших площадей грузовых помещений, имеют повышенные требования к скорости и устойчивости судов. Катамаран идеально отвечает этим требованиям. Это прекрасно понимает Дмитрий Сребный, известный в прошлом яхтсмен-международник, прошедший школу строительства катамаранов в Австралии. Вернувшись на родину, в Россию, он вместе с компаньоном Павлом Железняком основал в поселке Архипо-Осиповка на берегу Чёрного моря свою верфь. Там он занялся любимым делом: проектированием и строительством современных катамаранов. Все построенные им катамараны отличаются индивидуальностью, они обязательно красивы внутри и снаружи, а конструкция очень прочна.

Дмитрий разработал и воплотил в жизнь более десятка моделей катамаранов. Начиная с простейших «для проката отдыхающих» – «Азимут», «Торнадо», «Анастасия», «Атолл», затем пошли серьезные проекты. Первым совместным проектом с Николаем Бойковым, капитаном дальнего плавания, участником многих морских экспедиций (в том числе, антарктических и арктических), разработчиком проектов переоборудования научно-исследовательских судов «Акварин» и «Хезер Си», стал катамаран «Борей». Строительство научно-исследовательского катамарана расширило представления о новых разработках и востребованности многокорпусных судов.

Главное преимущество многокорпусного судна перед однокорпусным оценили еще древние жители Океании: оно заключается в исключительно хорошей поперечной устойчивости, предотвращающей опрокидывание судна. Благодаря тому, что два

жестко соединённых мостом корпуса отстоят сравнительно далеко один от другого, у катамарана образуется большой переносный момент инерции площади действующей ватерлинии относительно продольной оси. Именно это обеспечивает высокую поперечную устойчивость, недостижимую на однокорпусном судне сравнимых размеров. Поэтому катамараны особенно пригодны для работ, связанных с повышенными требованиями к устойчивости.

В числе других преимуществ – высокая скорость, которую способен развить катамаран, и лучшие маневренные качества по сравнению с однокорпусным кораблем. Более острые обводы корпуса катамарана уменьшают волновое сопротивление, за счет чего улучшаются ходовые качества. Катамаран буквально летит по волнам. Поскольку главные двигатели установлены в каждом корпусе судна, мощность, подводимая к одному гребному винту, уменьшается



вдвое, что позволяет повысить коэффициент полезного действия винтов.

Но главный «козырь» катамарана – это увеличенная в несколько раз по сравнению с однокорпусным судном площадь палубы. Поэтому из них получаются не только научные океанографические суда, мореходные плавучие краны и малые рыболовные суда, которые должны работать и на взволнованном море, но и транспортные. Для перевозки таких видов грузов, как контейнеры, автомашины и промышленное оборудование в сборе, требуется много места. Если размещать их только в глубине трюмов, то будет недостаточно эффективно использоваться грузоподъемность судна. Эти грузы необходимо ставить и наверху, намного выше ватерлинии, и даже на верхней палубе (разумеется, в том случае, если позволяет устойчивость судна). И там, где возможности однокорпусного судна будут исчерпаны, на сцену выходит катамаран.

Катамараны активно используются как в пассажирских перевозках, так и в качестве судов специального назначения (береговая охрана, суда-снабженцы, суда нефтегазовой отрасли и т.д.).

На верфи «Дискат», расположенной на Черноморском побережье России в селе Архипо-Осиповка, катамараны строят более 10 лет, и очередной заказ ее специалисты

Главное преимущество многокорпусного судна перед однокорпусным заключается в исключительно хорошей поперечной устойчивости, предотвращающей опрокидывание судна.

восприняли как вызов. Заказчик требовал, чтобы у судов была минимальная осадка для работы на мелководье и одновременно они обладали хорошими мореходными качествами для работы в открытой акватории Обской губы и в прибрежной зоне Карского моря. Учитывая суровые штормовые условия региона, суда должны были иметь достаточную остойчивость и большую дальность автономного хода, быть полностью автономными, комфортабельными для экипажа и могли бы без сбоев функционировать в тяжёлых условиях Заполярья. Кроме того, катамараны должны быть разборными. На палубе предполагалось размещать до 10 тонн научно-исследовательского оборудования. В кратчайшие сроки инженеры верфи разработали проект и через полгода ГНЦ «Южморгеология» получил оба судна – «Шельф-1» и «Шельф-2». Они получились очень энерго- и техноёмкими, были укомплектованы лучшим импортным оборудованием. В разобранном виде катамараны погрузили в автотранспорт и отправили в г. Тобольск. Заказчик попросил выделить два

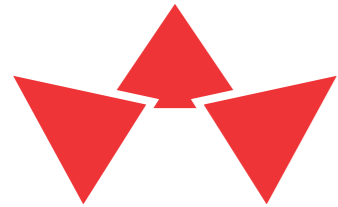
экипажа от верфи, чтобы помочь на месте разобраться с установленным на катамаранах современным оборудованием. Лучшие капитаны-испытатели и механики судов верфи отправились на север.

Сезон был тяжёлый – частые штормы, большой объем работ. Катамараны эксплуатировались круглые сутки в любую погоду. Люди падали от усталости, но техника не подвела и выполнила запланированную работу на 100 %.

Катамараны зарекомендовали себя как живучие и надежные мореходные суда. Специалистам «Дискат» удалось в очередной раз выполнить сложный заказ и построить для заказчика высокотехнологичные суда, которые могут бесперебойно работать в самых суровых условиях.

В настоящее время конструкторской группой разработаны и воплощены в жизнь ещё несколько интереснейших уникальных проектов, назначение которых пассажирские перевозки по побережью Черного моря и Крыма, экскурсионные и познавательные прогулки для детей. **МП**





Современный малый флот

Проблемы однокорпусных быстроходных судов на волнении и не только всем известны это высокие вертикальные ускорения жесткие удары скулой в волну горб сопротивления при выходе на режим глиссирования но с этим почему-то перестали бороться и обращать внимание, а стали увеличивать мощность, а это увеличенный расход топлива и т. д.

Проект № ДС 2714 www.DISCAT.net



Обводы этого катера 2х режимные они допускают двигаться с экономичной скоростью против волны не разбивая ее, а протыкая как волнопронизывающий катамаран и в тоже время очень безопасным и хорошо управляемым на высоких скоростях, корпус имеет гидролыжу на которую он выходит мягко без горба сопротивления, дифферента и развивает скорости доступные только катерам с традиционными обводами таких же размеров НО мощностями в 3 раза большими и идти на этих скоростях мягко как катамаран. В принципе обводы этого катера заключают в себе симбиоз катамарана даже точнее тримарана со всеми лучшими его качествами но в тоже время освободилось от худших качеств много корпусников так как является одно корпусником.

Судно оправдало на 150% все теоретические расчеты,
Характеристики судна: Длина - 18.30 м. Ширина - 4.5 м. Двигатель - 2 x 300 л/с. Материал сталь. днище - 6 мм. борта - 4 мм. носовая часть 10 мм !!! 5 водонепроницаемых переборок. Название судна - проекта - www.DISCAT.net

Проект № 2915 МОРИНФОРМ (MORINFORM.COM)



Уникальная разработка для обеспечения исследовательских и мониторинговых работ проводимых на побережье Черного моря с учетом устойчивости и гидродинамики корпуса при проведении видео и фото съемок. Успешно показал себя как передвижной пресс-центр СМИ во время проведения Черноморской международной регаты и др. морских отраслевых мероприятий. Типы таких катамаранов хорошо обкатан в течении 6 лет и зарекомендовали себя мореходными, надежными во всех отношениях качествами как для служебных так и для прогулочных судов.

Характеристики: Рабочая носовая площадка - 6 кв. м Площадка верхнего крепления для аппаратуры ТВ И др. - 4 кв. м.
Длина корпуса - 12.0 м. Ширина - 4.2 м. Двигатель - 2 x 115 л/с.

- российские инновации

Проект № ДС 2815 – ОРЛЁНОК



Этот катамаран был специально разработан для Черноморского лагеря Орленок как для морских прогулок так и для морской практики юных моряков, Приоритет на функции, остойчивости, непотопляемости, мореходным качествам. Характеристики: Длина - 10 м. Ширина - 3.75 м. Двигатель - 2 x 300 л/с. Носовой бак вынесен в корму и подвешен под мостом между корпусами в экстренных ситуациях он отделяется от корпуса и не мешает движению. В строительстве наш лозунг был ВСЕ ЛУЧШЕЕ ДЕТАМ !!! Катамаран со всей ответственностью УДАЛСЯ и доказал свою надежность. Сразу его полюбили, а это лучшая оценка. Катамаран второй месяц успешно эксплуатируется в прибрежной зоне.



Проект № 3015.- РЕЧНОЙ ТРАМВАЙЧИК



Построен для маршрутной перевозки отдыхающих по реке Вулан с. Архипа Осиповка по маршруту: авто вокзал - поселок - пляж. их два БЕЛКА и СТРЕЛКА. Характеристики речного трамвайчика: Длина - 9.5 м. Ширина - 3.0 м. Осадка - 0.2 м. Двигатель - дизель - 21 л/с.

Конструкторское бюро DISCAT представляет новые уникальные разработки - www.DISCAT.net

Прибалтийскому заводу «Янтарь» – 70 лет!

История. События. Люди.



Рождение корабля в чем-то схоже с рождением человека. Корабль тоже рождается в муках. В муках творчества и созидания. И каждый корабль, как и человек неповторим и индивидуален. Каждый требует особого подхода. Именно так, тщательно и выверено подходят к каждому новому проекту на Прибалтийском судостроительном заводе «Янтарь».

ИСТОРИИ НЕМЕРКНУЩИЕ СТРОКИ

Свою историю Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» ведёт с 8 июля 1945-го, когда Государственный Комитет Обороны СССР узаконил образование советского судостроительного предприятия в Кёнигсберге на базе бывшего завода Шихау.

С осени 1945 г. завод стал проводить мелкий ремонт больших и малых морских охотников, трофейных минных тральщиков, плавдока и т.д.

построено 154 корабля. В этот же период со ступеней завода кроме военных кораблей сошло более 100 крупных и около 400 малых гражданских судов. Среди них стоит отметить строительство сухогрузов «Балтийский»; ледокольных паромов «Сахалин»; спасательных буксиров ледового класса и портовых буксиров; самоходных речных грузовых судов «Днепр», природоохранного судна. Заводом «Янтарь» отремонтировано свыше 450 кораблей ВМФ и гражданских судов.

тов, благодаря которым «Янтарь» не просто удержался на плаву, но уже с 1999 года стал наращивать объёмы производства.

С 2004 года наблюдается ощутимый рост финансирования государством оборонного заказа. Жизненно важную роль в новейшей истории завода сыграл заказ Индии на постройку шести военных фрегатов. Благодаря этому крупному и ответственному заказу, полученному в 2006 году, калининградское предприятие вновь встало на ноги, увеличило свой производственный и кадровый потенциал, вышло на новый уровень развития.

ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ «ЯНТАРЯ»

За последние восемь лет промышленного подъёма калининградская верфь серьёзно укрепила свои позиции в российском судостроении и вышла на новые рубежи развития. Во многом этому способствовала интеграция завода в состав Объединённой судостроительной корпорации в 2007 году, что стало выгодным приобретением для обеих сторон.

Вновь основным направлением деятельности предприятия становится военное кораблестроение, в котором «Янтарь» накопил богатый опыт за годы своей исто-

Сегодня завод по праву занимает одно из лидирующих мест в области отечественного судостроения. Встречая 70-тилетний юбилей прославленного предприятия, калининградские судостроители могут гордиться своими достижениями.

Первенцем судостроительной программы стал СКР «Орёл». Завод достроил три заказа этого проекта – «Орёл», «Коршун», «Зоркий». Основной послевоенной специализацией калининградской верфи стало строительство военных кораблей.

Всего за период с 1949 г. по 2012 г. для отечественного и союзнических ВМФ было

В начале 90-х годов начался непростой процесс реструктуризации под новые условия работы. Завод стал акционерным обществом с сохранением контрольного пакета акций в руках государства. Несмотря на сложные финансовые условия, полное отсутствие опыта работы на рынке, предприятию удалось заключить ряд серьёзных контрак-



СКР «Адмирал Григорович»

гои. Гособоронзаказ составляет наибольшую долю нынешней производственной программы, и это своего рода продолжение практики прошлых лет, когда завод «Янтарь» был одним из ведущих поставщиков кораблей новых проектов для ВМФ СССР. Наибольшее число проектов сейчас завод осуществляет по заказу Министерства обороны Российской Федерации, и это соответствует новой роли предприятия как ведущего строителя боевых надводных кораблей 2 и 3 ранга в составе ОСК.

Сегодня ОАО «ПСЗ «Янтарь» – многопрофильное, интенсивно развивающееся судостроительное и судоремонтное предприятие, обеспеченное заказами до 2016 года. Мощности завода задействованы более чем на 80 %, это одно из самых загруженных предприятий отрасли.

Завод уверенно смотрит в будущее с точки зрения загруженности заказами и обеспечения работой своих сотрудников. Калининградские судостроители имеют контракты на строительство шести фрегатов для ВМФ России и ещё двух десантных кораблей. И сегодня рассматриваются вопросы по участию завода в дальнейшей программе вооружения, которая определена до 2025 года. Там тоже есть заказы, которые предполагается разместить на «Янтаре».

Помимо военных заказов «Янтарь» прорабатывает варианты выпуска гражданской продукции. Сейчас завод участвует в конкурсе на строительство парома-ледокола для Дальнего Востока. Новое судно так же предназначено для перевозки и пассажиров, и грузов, в том числе автомобильного транспорта. Два таких парома заявлены к постройке Федеральным агентством морского и речного транспорта.

По судоремонту у завода сегодня два прямых контракта: один – на серьёзный, масштабный ремонт СКР «Неустршимый», дру-

гой – это ремонт и модернизация буксирного судна, переоборудование его под гидрографическое исследовательское судно.

Сегодня на «Янтаре» 1200 производственных рабочих, а общая численность заводского коллектива – более 3 тыс. человек, с контрагентами – почти 5 тыс. работников ежедневно трудятся над выполнением заказов.

НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ – МОДЕРНИЗАЦИЯ

Помимо выполнения производственной программы, перед заводом стоит стратегическая задача реконструкции и технического перевооружения. Разработана генеральная схема развития ПСЗ «Янтарь». Этот проект включён в федеральную целевую программу развития оборонно-промышленного комплекса страны на 2011-20 годы,

а также в программу инновационного развития Объединённой судостроительной корпорации до 2020 года. Реализация программы начата в 2011 году в сотрудничестве с Министерством промышленности и торговли РФ.

По завершении пятилетнего проекта техперевооружения предприятие должно увеличить производительность труда в 4,5 раза и сократить срок строительства одного судна в среднем в 1,5 раза. Выполнение программы развития предприятия также позволит повысить качество строящихся судов и снизить их себестоимость. Кроме того, предполагается, что персонал ПСЗ «Янтарь» увеличится с 3,5 до 4,5 тыс. человек при росте выпуска продукции на одного рабочего в 7,4 раза. **МП**



ОИС «ЯНТАРЬ»

Океанографическое исследовательское судно «Янтарь» – «дитя» калининградского завода. Судно было заложено 8 июля 2010 года, в день 65-летия предприятия, и названо в его честь. 5 декабря 2012 года судно было спущено на воду и находилось на швартовых испытаниях. И вот, 23 мая этого года «Янтарь» передан Военно-морскому флоту РФ. Это был особый для завода заказ. «Янтарь» – головное судно проекта 2210 разработки Центрального морского конструкторского бюро «Алмаз» по своим характеристикам уникально и во многом превосходит зарубежные ана-

логи. Его строительство было непростым, но интересным. Предприятие подошло к этому со всей ответственностью, доказав свою способность воплощать самые современные и уникальные проекты. Заказчик настолько доволен этим судном, что уже планирует разместить заказ на постройку следующего корабля этого проекта на ПСЗ «Янтарь» – лишь первый пункт напряжённой сдаточной программы завода на этот год. До конца года предприятие передаст нашему флоту ещё три корабля: СКР «Адмирал Григорович» и «Адмирал Эссен» и БДК «Иван Грен».

Учимся морскому делу – от времен Петра до века XXI

(основы концепции военно-морского образования XXI века)



В.Н. СОКОЛОВ
Начальник Военно-морского института
ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия»

Уместно отметить, что «...по оценкам наших военных экспертов, которые были сделаны сразу после окончания Великой Отечественной войны, причины многих неудач 1941–1942 годов были связаны с проблемами именно военного образования в предвоенные годы»¹. Исследовав тенденции и закономерности развития военного образования, в Военно-морском институте пришли к выводу, что в системе военного образования сегодня активно формируется военно-морское на-

правление со своей глубокой спецификой и характерными особенностями. В частности, командный профиль Военно-морского института задал новый ориентир в подготовке будущих офицеров Военно-морского флота как специалистов по управлению сложными социотехническими системами.

Уникальность военно-морского образования командного профиля заключается в том, что служба на кораблях Военно-морского флота требует от выпускников качества, далеко не ограниченного понятием «специалист». Как специалисту высокой квалификации, ориентированному на качественно новые условия несения службы с преобладанием многократно усложненных задач, требующих необычных для военнослужащего гибкости мышления и способности к прогнозированию, будущему офицеру необходимы также фундаментальные знания в области естественных и общественных наук.

Кроме того, для полноценного и успешного исполнения обязанностей по занимаемой должности на кораблях ВМФ выпускник должен быть подготовлен не только как специалист, но и как:

- личность (мотивация на службу Отечеству, готовность в любую минуту встать на его защиту и, если потребуется, отдать свою жизнь);

- командир (навыки управления социотехническими системами, которые предполагают фундаментальные знания в области управления как особого вида деятельности);

- офицер корабельной службы или моряк (знания и навыки в сфере управления, обеспечения живучести корабля, морской практики и др.).

Эти требования явно выходят за рамки компетенций, установленных Федеральными государственными образовательными стандартами. В частности, задача подготовки кадров для Военно-морского флота в рамках действующего Федерального государственного образовательного стандарта, рассчитанного на пятилетнее обучение, с одной стороны, и поступающих с флотов требований к сегодняшним специалистам – с другой, решается крайне сложно.

В настоящее время в Военно-морском институте начата масштабная работа по модернизации военно-морского образования с целью приведения его в соответствие требованиям Военно-морского флота на период 2021–2030 годов и перспективу до 2050 года. В качестве исходных данных приняты требования к системе военного образования и подготовке офицерских кадров, изложенные Верховным Главнокомандующим на совещании по вопросам развития системы военного образования: «...система высшего

Модель подготовки офицера ВМФ

ВЫПУСКНИК ВОЕННО - МОРСКОГО ИНСТИТУТА

ЛИЧНОСТЬ

КОМАНДИР

СПЕЦИАЛИСТ

МОРЯК

ОБЩЕКУЛЬТУРНЫЕ КОМПЕТЕНЦИИ

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ КОМПЕТЕНЦИИ



ГУМАНИТАРНАЯ, СОЦИАЛЬНАЯ И ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА



МАТЕМАТИЧЕСКАЯ И ЕСТЕСТВЕННО-НАУЧНАЯ ПОДГОТОВКА



ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА



ФИЗИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА



КОРАБЕЛЬНАЯ (ВОЙСКОВАЯ) ПОДГОТОВКА



НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ПОДГОТОВКА

военного образования, подготовка офицерских кадров является, безусловно, фундаментом Вооружённых Сил. И он должен быть надёжным, прочным, отвечающим требованиям времени и рассчитанным, что очень важно, на перспективу».

В рамках основных тезисов данного выступления и последовавшего за ним поручения Президента Российской Федерации Правительству Российской Федерации, руководством Военно-морского института намечен ряд приоритетных направлений развития образовательной организации.

В Военно-морском институте разработан и уже апробирован комплексный подход к подготовке офицеров флота. Главной своей задачей мы видим подготовку офицера Военно-морского флота как гармоничной личности (гражданина и патриота), грамотного и справедливого командира, умелого специалиста и профессионального моряка. Последовательность данных сущностных характеристик соответствует их целесообразной иерархии.

На формирование личностных качеств направлена отдельная программа Военно-морского института, увязанная с основными целями и задачами образовательного процесса. Она позволяет сформировать за счет дополнительных занятий и мероприятий будущего офицера ВМФ не только как специалиста, но и как личность с целостно развитыми и устойчивыми качествами гражданина и патриота Российской Федерации. В данном направлении активно ведется взаимодействие с учреждениями и организациями Санкт-Петербурга.

В качестве педагогического эксперимента данная программа осуществляется Военно-морским институтом уже в течение года и с успехом себя зарекомендовала.

Подготовку кадрового резерва в сфере военно-морской деятельности Военно-морской институт обеспечивает на основе общекультурного и историко-патриотического наследия института через координацию и методическую поддержку организаций дополнительного образования детей морской направленности.

Работа ведется в соответствии с Концепцией развития дополнительного образования детей, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 4 сентября 2014 года №1726-рв части решения задачи по «формированию эффективной межведомственной системы управления развитием дополнительного образования детей», и согласуется с основными позициями Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года, где сказано: «Кадровое обеспечение всех видов морской деятельности имеет первостепенное значение и предусматривает... укрепление российских морских традиций, расширение сети морских детских школ, клубов юных моряков и речников, рассматривая обучение в них как начальную ступень подготовки к службе и работе в российском флоте».

В идеологически, культурно и социально разорванной стране мы видим необходимым поднять престиж военной службы не только «контрактными вознаграждениями», и силовыми методами воздействия, а за счет усиления гражданской позиции и патриотической мотивации военнослужащих. В силу специфики военных профессий, национальной, профессиональной и личностной для во-

еннослужащего трансформируется в единое качество жизни. Офицер ВМФ РФ, воспитанный на основе традиций, истории, культуры, в полной мере способен формировать национальную устойчивость и идентичность.

Таким образом, в данном ключе в Военно-морском институте выбрана стратегическая линия развития не по догоняющему, а по опережающему сценарию. При этом система целей модернизации военно-морского образования включает:

1. Приведение военно-морского образования в соответствие требованиям Военно-морского флота 20–30 гг. XXI века.

2. Формирование кадрового резерва в сфере морской (в частности, военно-морской) деятельности.

3. Формирование абитуриентской базы организаций профессионального морского и военно-морского образования.

4. Участие в формировании морского сознания нации через общекультурное и патриотическое воспитание детей и молодежи совместно с образовательными организациями морской и гуманитарной направленности.

5. Поднятие престижа морских и военно-морских профессий.

Путь к модернизации и развитию военно-морского образования в стране лежит в комплексном межведомственном и межуровневом подходе, для чего важна интеграция усилий организаций и ведомств, имеющих непосредственное отношение к образовательной (учебной и воспитательной) деятельности, в частности Военно-морского института ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия».

контр-адмирал Соколов Владимир Николаевич, начальник Военно-морского института Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия»



Российскому парадайвингу быть!

Инвалидная коляска осталась на берегу, а ты, ограниченный в движениях на суше и под водой, паришь, передвигаешься в любом направлении, несмотря на парализованные ноги, и рыбки доверчиво тыкаются в твои ладони, раскрытые навстречу синеве. Сказка, мечта? Реальность!

ПЕРВЫЕ ШАГИ.

То, что подводная среда благоприятна для людей с некоторыми проявлениями инвалидности, кажется очевидным, многие методы реабилитации используют воду. Нахождение в воде и под водой не в медицинских целях, а для удовольствия, то есть занятия рекреационным дайвингом, не менее интересное и важное направление. Однако, еще несколько лет назад практически ни одна официальная организация, обучаю-

щая подводному плаванию, не предлагала ни стандартов по обучению, ни, тем более, методов обучения и сертификации. Некоторые инструкторы, к которым порой обращались люди без ноги или руки, на свой страх и риск брали их под воду. Но систематической школы и организаций, работающих в области подводного плавания для людей с инвалидностью на территории нашей страны, не было.

Идея возникла у Татьяны Ананьевой, владелицы анапского дайв-центра «Аква-Глобус» и руководителя дайв-центра Оксаны Замула: поделиться своей радостью общения с подводным миром именно с теми, для кого это будет особенно ценно, научить спинальников и шейников, то есть наиболее зависимых от посторонней помощи групп инвалидов. Сотрудники дайв-центра и друзья идею поддержали, в итоге собралась команда единомышленников. Когда была принята государственная программа Российской Федерации «Доступная среда» на 2011 - 2015 годы, мы увидели, что наше направление – дайвинг для людей с инвалидностью, может внести достойный вклад в улучшение качества жизни и создали свое объединение «Фонд содействия выполнению государственной программы «Доступная среда».

Казалось, все легко и просто: обучим инструкторов, они обучат колясочников, а те вприпрыжку побегут в отделы социальной защиты, где им предоставят бесплатно доступные для колясок бассейны, поездки к морю, на дайвинг... Сейчас, по прошествии почти пяти лет активных действий, пони-



маешь, как непросто не то, что заниматься подводным плаванием, а жить инвалиду в России (да и во многих других странах мира), как много еще недоступного и в физическом и в моральном смысле. Однако, ситуация меняется к лучшему и, если работать, то результаты видны.

ЗА РАБОТУ!

Изучили существующую ситуацию и мировой опыт. С помощью Конфедерации подводной деятельности России вышли на президента дружественной Словенской организации IAHN Adriatic Бранко Равнака, который к тому времени уже почти 10 лет занимался подводными погружениями с инвалидами-колясочниками на Адриатике. Бранко, с его потрясающим опытом и впечатляющими результатами стал нашим «гургу».

Встречая в Краснодарском аэропорту Бранко и Дамиана Пеклара, первого инвалида-колясочника и дайв-инструктора Всемирной конфедерации подводной деятельности CMAS, основанной самим Кусто, прилетевших по нашему приглашению для проведения первого семинара, все очень волновались. Как колясочник будет передвигаться по Анапе, как гости воспримут нашу действительность: что в воду с причала надо сходить по лестнице, что дверь в туалет меньше, чем инвалидная коляска, что на входе в клуб высокий порог и повсюду ступени...

Однако, все эти «временные трудности» не испугали учителей. Дамиан при входе в туалет «складывал» коляску (кстати, производства его собственной компании) и обходился практически без посторонней помощи во всем, и в передвижении, и в общении на иностранном для него языке.

На первом семинаре обучилось одиннадцать инструкторов из разных городов России. За лето 2014 года погрузились 36 человек

На семинаре он показал, что под водой может и должен делать все сам, сам надевал и снимал снаряжение, показывал, рассказывал.

Бранко и Дамиан провели в бассейне санатория «Анапа» и на открытой воде блестящий семинар, в результате которого были обучены и сертифицированы российские инструкторы. Тренироваться друг на друга, поочередно прикидываясь парализованным или слепым, не пришлось. Кого-кого, а инвалидов в Анапе хватает, и некоторые из тех, кто на семинаре играл роль «подопытного кролика», пришли в «Аква-Глобус» учиться подводному плаванию.

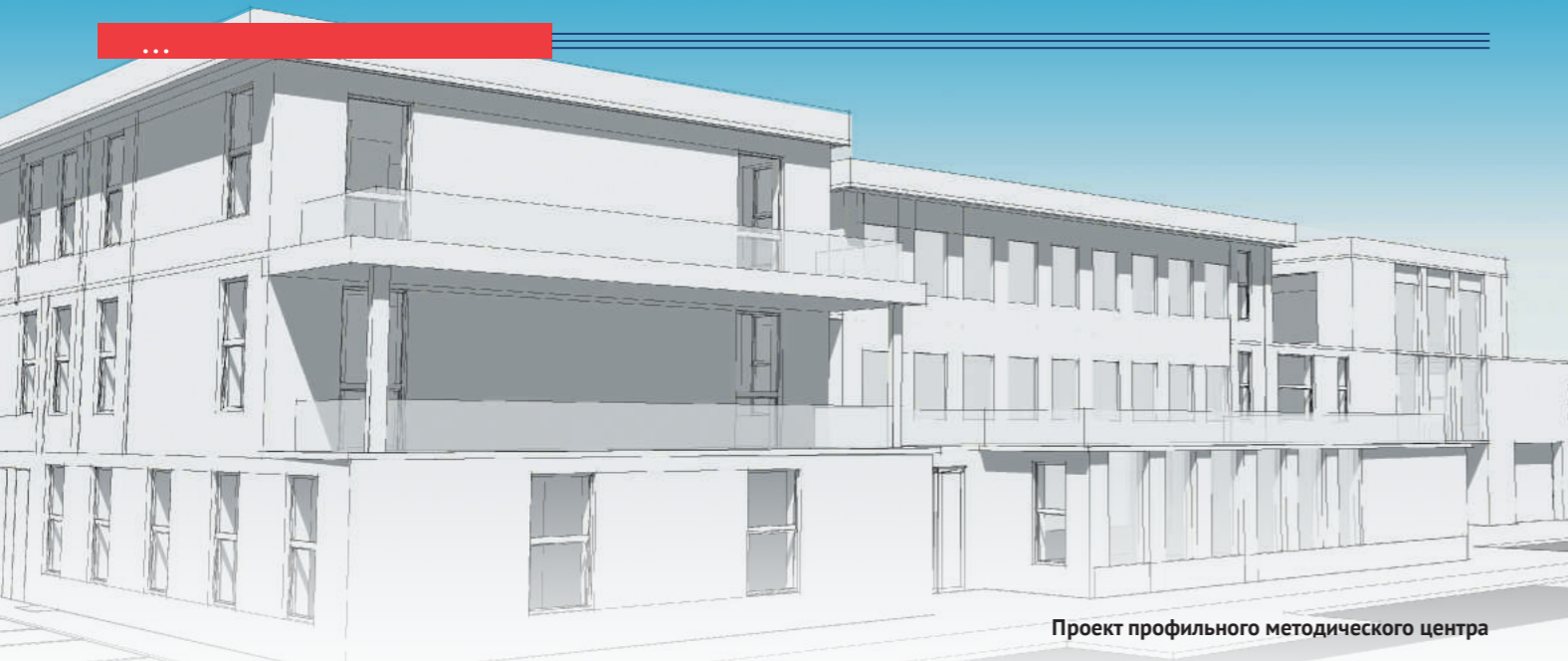
На первом семинаре обучилось 11 инструкторов из разных городов России. Работать стали, конечно, не все заниматься инвалидами – дело сложное, сопряжено с моральными и с финансовыми проблемами, с отсутствием инфраструктуры и недовери-

ем общества. Однако, через несколько лет настоящие сертифицированные парадайверы появились в Воронеже и Воронежской области, Ханты-Мансийске, Москве и, конечно, в Анапе.

КАЖДЫМ ЛЕТОМ.

В Анапе - самое большое число инструкторов по работе с парадайверами. Летом, если позволяет погода и море, в «Аква-Глобусе» ежедневно проходят ознакомительные погружения для колясочников, съезжающих в Анапу со всей России, и из всех санаториев Анапы. С каждым годом желающих все больше и больше. За лето 2014 погрузились 36 человек, при условии участия в программе Фонда. Надо учитывать, что лето – основной сезон для дайв-центра и каждый день работы на вес золота для инструктора. Эта каждодневная работа, ставшая обычным делом для клуба,





Проект профильного методического центра

оплачивается из средств Фонда. А откуда берет деньги Фонд? Основной материальный вклад – лично от соучредителя фонда Владимира Ананьева, частных лиц и дайверских компаний. Началось с того, что друг клуба Петр Козейкин подарил фонду пневматическое кресло для спуска человека в воду и погружать людей с инвалидностью стало гораздо проще – до этого их заносили в воду на руках. Ждать, пока до каждого уголка Анапы докатится «доступность» нет возможности, и вот, постепенно, сами решают проблемы: дверь в туалет расширена, на входе в класс размещается съемный пандус. Для погружений инвалидов используются отдельные комплекты снаряжения, они на самом деле такие же, как и для всех, только при парализованных ногах нет нужды в ластах, а вот неопреновые носки обязательны. Нечувствующие боли ноги легко поранить, да и носочки поддерживают плавучесть. В парадайвинге много тонкостей, которые приходят с опытом.

Инженерная фирма «Тетис» оказала нам неоценимую помощь – обеспечили снаряжением «Aqua Lung» в таком количестве,

что можно было бы организовать небольшой дайв-центр. Так что у наших парадайверов есть свое снаряжение, современное, надежное, удобное.

И дайверы и парадайверы вместе погружаются, вместе учатся и вместе отдыхают. И нет косых взглядов на инвалидные коляски и костыли, нет ханжеского снисхождения к убогому. Колясочник и в магазин съездит продуктивнее, и тяжелое снаряжение подвезет. Именно это человеческое общение называется модным термином «инклюзив».

ЯРКИЕ СОБЫТИЯ.

Стало традицией проведение, в сотрудничестве с Российским спортивным союзом инвалидов (РССИ), летнего Парадайвлэгеря в Анапе, в котором в разные годы участвовали парадайверы, сопровождающие волонтеры и инструкторы из России (Москва, Санкт-Петербург, Борисоглебск Воронежской области, Воронеж, Сочи, Тюмень, Уфа), Украины (Одесса), Словении и Хорватии. Погружения, экскурсии, семинары и дружеское общение – получился настоящий дайверский праздник, не хуже парадайвлэге-

ря в Дубровнике, к тому же, что Ядранское море приветливее нашего, Черного.

Многие организационные вопросы в Анапе решаются легко – председатель местного отделения ДОСААФ России Георгий Григорьевич Пилипенко по мере возможности предоставляет площади для проведения спартакиад, парадайв-лагерей, семинаров.

Настоящим «звездным» событием стало погружение в Гидролаборатории Центра подготовки космонавтов имени Юрия Гагарина, в Звездном городке, и исследование находившейся там Международной космической станции.

В рамках культурной программы Паралимпийских зимних игр Сочи 2014 была проведена конференция «Возможности дайвинга для людей с инвалидностью» для участников и болельщиков. «Невозможно плавать под водой, если нет воды, все остальное только кажется невозможным», – так мы на свой лад перефразировали паралимпийские лозунги. Штаб Российского спортивного союза инвалидов и представительная делегация инвалидов со всей России располагалась в санатории «Южное взморье»

РССИ признал необходимость и целесообразность создания Многофункционального центра социально-культурной реабилитации и направил соответствующие ходатайства Председателю городского совета Анапы. Встал вопрос о получении земли под строительство. Мы обратились в мэрию города Анапа. На словах проект поддержан и главой городской думы, и Председателем Анапского отделения партии «Единая Россия», Леонидом Кочетовым, и депутатами, но вопрос не решается. А время идет! Подводное плавание может и должно стать сильным фактором, улучшающим качество жизни людей с инвалидностью.



в Адлере. Там, в просторном бассейне под руководством опытных инструкторов погружения совершили 44 человека с инвалидностью – гости Паралимпийских игр.

Команда инструкторов Фонда работала без остановки. Это Виктор Израйлит (Воронеж, «200Ваг»), Владимир Прохоренко (Анапа, «Аква-Глобус»), Елена Топыричева (Санкт-Петербург, «Аква-Глобус»), Игорь Частиков (Сочи, «Сирена») и, конечно, Бранко Равнак (Словения, IAND Adriatic). Бранко, давая интервью очередному телеканалу, похвалялся: «Сейчас я могу даже в воду не входить. Когда в первый раз приезжал в Анапу проводить инструкторский курс, не вылезал из бассейна, а сейчас – все сами... показывают, отработывают упражнения». Действительно, наладился своего рода конвейер, не побоюсь этого сравнения. Инструктор рассказывает, показывает, поощряет, опускает человека в воду, потом под воду, и вот его уже придерживает за руки ассистент, а еще немного, и человек сам плавает под водой под постоянным присмотром. Надо сказать, что и сертифицированных парадайверов в нашем полку пришло. Сильная команда сложилась в Анапе, в Клубе подводного плавания «Аква-Глобус». Никита Ванков (первый сертифицированный в России парадайвер КПДР/СМАС) Михаил Кириллов продемонстрировали полный комплекс навыков работы на воде. Равный помогает равному, а костыли и инвалидные коляски отдыхают на бортике.

ПЕРВЫЙ ПАРАДАЙВЕР.

С подводной фотографии в Гидролаборатории Центра подготовки космонавтов улыбается Никита Ванков. В обычной жизни парень парализован и передвигается на инвалидной коляске.

Полученный в юности компрессионный перелом 6-го и 7-го шейных позвонков, ка-

залось, сулит жалкое существование, но не для сильных духом и стремящихся жить настоящим. Физические упражнения, занятия спортом, учеба. А теперь еще и дайвинг.

Несколько лет назад в бассейне санатория «Анапа» Никита увидел веселый баннер с глобусом и ластами, оставшийся с проведения инструкторского семинара и заинтересовался. В районном отделении ВОИ получил информацию и отправился в дайв-центр Аква - Глобус. Так в его жизнь вошел подводный мир.

В рамках культурной программы Паралимпийских зимних игр Сочи 2014 была проведена конференция «Возможности дайвинга для людей с инвалидностью» для участников и болельщиков.

Никита Ванков – первый, с кем инструкторы Аква – Глобуса начали систематически заниматься по программе Фонда содействия выполнению Государственной программы «Доступная среда». Он прошел полное обучение, успешно выдержал испытания на открытой воде. 1 сентября 2012 года Никите вручен сертификат подводного пловца Конфедерации подводной деятельности России / СМАС1* II уровня! Вместе с ним и полный комплект снаряжения Aqua Lung (без ласт – они не нужны...). Сейчас в лог-буке Никиты свыше 40 погружений, большинство – дома, в Черном море. Из выдающихся – рэк «Таранто», который лежит в полумиле к западу от Дубровника, на глубине 53 м. Глубина погружения Никиты составила 43,6 м.

Так как Никита живет в Анапе, он имеет возможность заниматься круглый год: вне сезона опытный инструктор Алексей Вартанянц проводит теоретические занятия, а летом – регулярные погружения, что положительно сказывается на состоянии и само-

чувствии Никиты. Прошлым летом он прошел обучение по погружениям на Тримиксе, на это лето планируется следующая ступень дайверской квалификации.

МЕЧТА.

Рассказывает Татьяна Ананьева. У Фонда есть конкретные планы и задачи, которые постепенно воплощаются. Сложился свой штат инструкторов в разных городах, появился и свой курс-директор, то есть возможность обучать инструкторов в системе

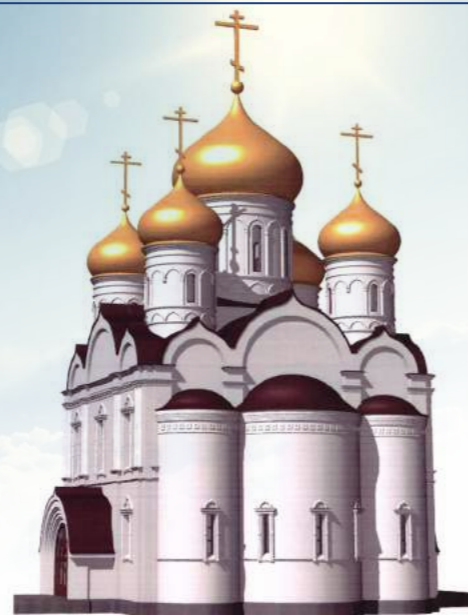
Конфедерации подводной деятельности России и СМАС, но пока нет своих врачей, нет своего бассейна, в котором можно было бы заниматься круглый год. Наш потенциал растет, и мы хотим приносить еще больше пользы, чем сейчас! Главная мечта – создать в Анапе, городе-курорте, профильный методический центр. Ни в одном городе России пока нет такого центра, где был бы и бассейн, и доступный выход в море и удобные для въезда на колясках катера... Мы продумали все. И проект уже есть, его сделал Петр Козейкин, архитектор с мировым именем, – тоже наш дайвер. Очень хочется, чтобы люди сюда приезжали, могли учиться, чтобы формировалась команда, которая сможет самостоятельно выезжать и на другие моря.

Подводное плавание может и должно стать сильным фактором, улучшающим качество жизни людей с инвалидностью. **МП**

Текст: Светлана Мурашкина
Фото: Фонд «Доступная среда»

Дорога к Храму

В Москве строится Храм святого праведного воина Адмирала Феодора Ушакова



Проект Храма святого праведного воина Феодора Ушакова

15 апреля 2015 года Святейший Патриарх Московский и Всея Руси Кирилл освятил закладку храма святого праведного воина Феодора Ушакова в Южном Бутове г. Москвы. Строящийся воинский храм ориентирован на особую миссию: окормление воинов, патриотическое воспитание, работу с молодежью. Мы встретились с настоятелем Подворья Патриарха Московского и всея Руси при храме святого праведного воина Феодора Ушакова игуменом Дамианом (Залетовым) и попросили его дать для нашего журнала развернутое интервью.



В 2001 году православная церковь канонизировала Ушакова и причислила его к праведникам, чего он, безусловно, заслужил.

Фёдор Фёдорович Ушаков – выдающийся русский флотоводец, адмирал (1799), командующий Черноморским флотом. Единственный из адмиралов, причисленный Русской православной церковью к лику святых как праведный воин Феодор Ушаков. Православная церковь канонизировала его как святого покровителя военно-морских сил. Фёдор Ушаков родился (13) 24 февраля 1745 года в селе Бурнаково (ныне Рыбинский район Ярославской области) в дворянской семье.

— Отец Дамиан, расскажите пожалуйста почему адмирал Фёдор Фёдорович Ушаков причислен нашей Православной Церковью к лику святых?

— К лику святых причисляются исключительно те христиане после своей кончины, которые показали высоту духовной жизни, до конца были верны Христу. Это не значит, что они не имели какие-либо недостатки, но в течение своей земной жизни показали деятельное покаяние, приложили все усилия для их преодоления. Конечно, борясь с грехом, святые стяжали многие добродетели. Их житие стало для нас назидательным, а сами они по воле Божией стали нам деятельными помощниками на нашем пути христианской жизни. Естественно, что те или иные занятия людей, их профессия и труд как таковой, содействуют приобретению добродетелей, потому что христианин, тем более святой, не может быть лентяем, тунеядцем, и более того стремиться помочь другому от плодов своего труда. Все это относится к адмиралу Ушакову, который был верный сын Православной Церкви, ревностный христианин, добродетельный человек. Уже как следствие своих добродетелей, в том числе трудолюбия, мужества, жертвенности, он стал выдающимся военачальником. И непобедимым адмиралом, потому что Бог содействует и помогает тем, кто трудится в защиту истины, добра, помогает людям. Всегда показателен конец жизни человека, ведь не зря

говорят: конец всему делу венец. Тут наш святой адмирал проявил такие высокие и для многих сложные черты, как скромность, смирение, терпение. Такой герой не стремился к славе и почестям, положению при дворе и материальным благам, хотя все это было им заслужено подвигами и победами. Он встретил конец жизни, как начало новой во Христе. Скончался, живя рядом с Санаксарской обителью. И теперь, может дворцы и галереи не завешаны его помпезными портретами, но зато в храмах Божиих установлены его иконы, а он сам предстоит у Престола Божия за Россию.



— Мы все с радостью воспринимаем строительство нового храма святого праведного воина Федора Ушакова в Южном Бутове. А как возникла идея строительства храма? Что послужило толчком? И почему храм назван именно в честь адмирала Ушакова?

— Тут вспоминаются слова Священного Писания: «Праведники во веки живут», «Память праведного с похвалами». Имя настоящего героя не может быть забыто или померкано. Были годы, когда наша история была не в почете, но во время испытаний настоящее, подлинное очищается от мусора и забвения. Так было и с памятью Феодора Федоровича. Мы в этом году вспоминаем великую дату, 70-летие Победы в Великой Отечественной войне. Но ведь сначала были трудные годы битв. В тяжёлый момент наш народ обратил свой взор на своих отцов, героев. Прозвучали имена Александра Суворова, Федора Ушакова, Александра Невского... Их жизни и подвиг стали вдохновлять наше воинство на борьбу с врагом. В определенном смысле они вновь стали участниками битв и сражений, повели наше воинство к Победе. Естественно, появились награды в их честь, памятники, книги и фильмы. Их имена были увековечены в названиях улиц и площадей. Так, в Москве, в Южном Бутове, в честь адмирала Феодора Ушакова были названы улица, бульвар, станция метро, открыт памятник-бюст. Это по своему Божий знак, дар, который нам надо осмыслить и развить. Высшая слава, конечно от Бога, которая была явлена в канонизации адмирала. Теперь нам надо построить храм Божий, во славу святого воина Ушакова. Этим увековечивается наша благодарность к нему. Хотя всегда главное со-



Патриарх Московский и всея Руси Кирилл на освящении закладки Храма

стоит в том, чтобы мы брали пример с таких людей и подражали им. Самое естественное место для строительства храма в честь святого адмирала там, где он уже чувствуется, в Южном Бутове, на улице его имени. Главной причиной побудившей к строительству храма, это искреннее почитание его жизни и трудов, молитвенное единство со святым. Поводом стала, с одной стороны, Программа строительства новых храмов в Столице, которая ведется по инициативе и благословению Святейшего Патриарха Кирилла, а с другой стороны, празднуемый в 2015 году юбилей, 270-летие со дня рождения адмирала Ушакова. Нельзя не упомянуть и тот факт, что святой адмирала является прежде всего примером для наших воинов, не только моряков, но и всех родов войск. Им как никому другому нужен этот светлый образ и, конечно, храм для молитвы. Так, многие воины и обращались за решением этого вопроса. Повторю, что не только адмиралы и моряки, но и многие другие. Так этот строящийся храм и стал по определению воинским вообще, конечно, мы особенно чтим морскую тематику. Еще по благословению Святейшего Патриарха мы особенно поминать воинов государственной безопасности, отдавших свои жизни за наше Отечество. Это очень ответственное служение, ведь зачастую их имена по определенным причинам мало известны, такова специфика их подвига. По христиански мы бы сказали, что их служение особенно созвучно с такими добродетелями, как скромность, смирение, бескорыстие. Это очень напоминает личность Феодора Ушакова, защитника нашего народа и государства.

— Святой адмирал Ушаков является небесным покровителем русских военных мо-

ряков. Видимо, это предопределяет особую роль храма в деле духовного окормления и воспитания личного состава нашего ВМФ, военно-патриотического воспитания подрастающего поколения?

— Это естественно, ведь в храме нуждается не святой, а прежде всего мы сами. Воинский храм ориентирован на особую миссию: окормление воинов, патриотическое воспитание, работа с молодежью. И хотя у нас еще сравнительно небольшой срок церковного служения на этом месте, но уже есть наработки, какие то успехи. Так, утверждает связь с ВМФ. Командующий ВМФ Чирков В.В. подарил нашему храму Андреевский флаг, который для нас стал святыней, мы его носим на всех Крестных ходах. Особые отношения сложились у нашего Подворья с Всероссийским Общественным движением поддержки флота. Вместе мы про





водим большую работу по популяризации воинского служения, истории флота, имени Федора Ушакова и других великих сынов нашего Отечества. В стремлении к счастью и процветанию нашей страны и ее армии встретились единомышленники. Не могу не отметить активной позиции председателя Движения Ненашева М.П. Добрые отношения складываются у нас и с Морской коллегией при Правительстве России. Наш сегодняшний разговор наглядное тому свидетельство.

И, конечно, молодежь. Наше подворье учредило и поддерживает две молодежные футбольные команды «Флагман» и «Адмирал». В спортивной деятельности принимают участие все желающие ребята, которые разделяют с нами уважение к русской истории и ее героям. Стены моего кабинета уже украшены спортивными трофеями.

В храме мы уже сейчас чтим все дни воинской славы России, молимся за героя, напоминаем о нашем великом наследии, прививаем его молодежи. Тесные контакты у нас с разными школьными патриотическими клубами, например, «Ушаковцы» из средней школы 1883 г. Москвы.

«Все наши труды совершаются с одной целью - для встречи Бога и человека»

«Сейчас ищут новую идеологию для России, много говорят и пишут об этом, забывая, что у уже существующей России всегда была такая идеология - это особый российский путь, основанный на Православии».

— Батюшка, нам известно, что Вы много времени отдаете работе с детьми и подростками. При храме есть воскресная школа и даже футбольная команда. Расскажите об этом подробнее.

— Все светлое и вечное необходимо сеять в чистую и неповрежденную почву детских сердец. Как трудно осознать и принять вечные истины и изменить жизнь, когда проходят года и совершено много неправильного. Поэтому при каждом храме есть воскресная школа. Это наш настоящий фундамент. Ведь все наши труды совершаются с одной целью - для встречи Бога и человека, и как хорошо, когда эта встреча случится как можно раньше, а значит путь в Богом будет намного длиннее. С самого начала устройства временного храма на участке строительства основной церкви, несмотря на трудности, была открыта воскресная школа для детей.

Сейчас мы несколько расширились, построили своими силами пристройку к временному храму, получили пусть небольшие, но крайне нужные помещения. Здесь уютно расположены аудитории, библиотека. Но не остаются «без присмотра» и взрослые, для них по воскресениям проходит в храме библиейский кружок. Не остались без внимания и те, кто пока не дошел до храма, но имеет насущные вопросы. Для них проводится Православный лекторий в районных библиотеках. На таких, так сказать светских, нейтральных, площадках проходит встреча и знакомство многих наших соотечественников с богатством русской истории и православной культуры. Отдельное направление для нас — это работа по введению в средних школах предмета «Основы православной культуры». В рамках этого культурологического предмета мне уже удалось побеседо-

«Святые — это наши духовные маяки»



вать со школьниками об адмирале Федоре Ушакове, великом князе святом Владимире Киевском, 1000-летие которого празднуется ныне у нас в стране всем обществом, а в прошлом году мы говорили о преподобного Сергии Радонежском, приурочив встречи к 700-летию этого великого человека, святого и гражданина.

— Святитель Московский Филарет (Дроздов) (1782-1867гг.), современник адмирала Ушакова, кстати, сформулировал особую формулу отношения православных христиан к врагам Божиим и врагам Отечества: «Гнушайтесь убо врагами Божиими, поражайте врагов Отечества, любите враги ваша». Эти слова сегодня стали крылатыми. Можем ли мы руководствоваться этой формулой в деле воспитания воина христианина? И в чем Вы видите смысл служения воина христианина?

— Известный московский архипастырь, всероссийский мудрец, святитель Филарет самым лучшим образом сформулировал эту непростую дилемму. Думаю, что его слова сохраняют свою актуальность и исполнены духовной правды. Лучше и не скажешь. А еще лучше, если мы так и будем сами поступать, и учить своих детей и внуков. Суть мысли святителя в том, что в нашей жизни сохраняется главный Евангельский идеал — стремление к миру и любви. Тогда как, это стремление ни как не противоречит с необходимостью борьбы со злом, прежде всего в самом себе, а потом уже и вокруг себя. Эти два поля битвы, внешний и внутренний, тесно взаимосвязаны. Нельзя преодолеть зло вокруг, в другом человеке, в обществе, государстве, в целом мире, если оно в тебе самом живет и процветает. В этом и была всегда сила православного воина: мужество и любовь. Когда мы говорим о святом адмирале Федоре Ушакове, то, конечно, отмечаем тот факт, что у него, как и у Суворова, не было ни одного поражения, одни

«Смысл служения православного воина совпадает со служением каждого христианина, ведь любой христианин это воин со злом».

победы. В том числе главная Победа, над самим собой. Смысл служения православного воина совпадает со служением каждого христианина, ведь любой христианин это воин со злом. Только у воина в армии есть еще большая ответственность: под водительством мудрых военачальников сокрушать внешнее зло, не повредив себе, своей совести, душе.

Так, многие и сейчас справедливо хотят изменить к лучшему целый мир, этому посвящены целые идеологии, приносятся великие жертвы, забывая, что источник проблем в человеке, причем прежде всего в самом себе. Сейчас ищут новую идеологию для России, много говорят и пишут об этом, забывая, что у уже существующей России всегда была такая идеология, хотя часто она ее и подзабывала, пыталась экспериментировать. Это особый российский путь, основанный на Православии. Этот

путь привел нас к величию, воспитал наших героев, укрепил нас в борьбе, создал великую русскую культуру. Теперь надо только продолжить его, перенять от отцов и прокладывать дальше, учитывая вызовы современности, хотя это технический аспект.

— У замечательного православного богослова преподобного Иустина (Поповича) есть проникновенные слова: «У русской души есть свой рай и свой ад. Нигде нет ада более страшного, и нигде нет рая более дивного, чем в русской душе. Ни один человек не падает так глубоко, до последнего зла, как русский человек; но точно так же ни один человек не достигает так высоко, выше вершин, как русский человек. История свидетельствует: русская душа мечется между самым черным адом и самым светлым раем. Мне кажется, что из всех душ на земле, у русской души самый жуткий ад и самый чарующий рай. В драме русской души участвуют

«Наши храмы — это наши духовные крепости»





не только все ангелы неба, но и все дьяволы ада. Русская душа — самое драматическое поприще, на котором беспощадно борются ангелы и дьяволы. За русскую душу ревниво бьются миры, бьются Сам Бог и сам сатана».

Отец Дамиан, Вы, как священник, безусловно находите на передовой этой борьбы за русскую душу, а храм святого воина Федора Ушакова — это своего рода бастион в этой борьбе. Как Вы считаете, кто в этой схватке за русскую душу, сегодня побеждает?

Благодарю за напоминание такой глубокой и важной мысли о нас самих, которую мог высказать только святой человек, а значит опытный в борьбе со злом в себе и вокруг, а также близкий нам по духу и истории сербский пастырь и патриот. Спасение души это несомненно борьба, а значит она предполагает передовую, оборону. Наши храмы — это наши духовные крепости. Многие об этом забывают, не приходят на молитву, не

борются духовно вообще. Потом, почему то с удивлением и разочарованием, замечают, что они в плену страстей, суеты, бессмысленности, зла. Все у них не так. Откуда то возникают проблемы с наркоманией, алкоголизмом, разрушение семьи. Первым шагом ищем виноватых: мы то хорошие, а значит проблема не в нас самих, а кто то нам навредил. Конечно, есть кому и навредить, только вот вредят то слабым, беспомощным, отбившимся с пути. Не случайно ведь слова «заблудиться», «блуждать» и «блудить» — это синонимы, в прошлом взаимозаменяемые. Тут требуется большая внутренняя работа, самокритика, смирение. Без этого не выбраться из плена. Не многие способны на такое вразумление. Но и обобщать здесь не правильно. Вообще, говорить о спасении можно только индивидуально, а не в категориях общества, народа в целом. Всегда есть и пшеница и плевелы. Так что «русская душа» у каждого своя и каждая ценна независимо от других. Вспоминается в данном контексте вопрос заданный учениками Христу: а много ли спасающихся? Он ответил не цифрами, которые, несомненно, знал, но какой смысл в цифрах? Он сказал, чтобы люди искали путь спасения, узкий путь самоотречения, преодоления эгоизма. Это главное. Хотя общество ведь состоит их конкретных людей, поэтому если конкретные люди будут не на высоте, то и само общество разрушается изнутри и гибнет. Отсюда личная ответственность каждого за происходящее в обществе, стране, а не просто поиск виноватых и врагов, которые тоже есть но они бессильны, если мы сами сильны.

— Расскажите нашим читателям немного о приходской жизни вашего храма. Какова на Ваш взгляд роль приходской общины в жизни города, региона, страны в целом? На-

сколько важна такая работа?

— Храмы и их значение не в каменных стенах и украшениях, все это необходимый ресурс для главного — живой приходской жизни, встречи братьев и сестер, их взаимопомощь в спасении души, в делах земных. Это можно в полной мере назвать духовной семьей, которая намного выше чем даже обычные родственные связи. Ведь и наших семьях по плоти главное что объединяет — это единомыслие, единокровие, взаимопонимание и, наконец, жертвенность. Если этого нет, и более того, главное в жизни полагается в удовольствиях, потреблении, эгоизме, который многие по состоянию души путают с любовью, то неминуемо разрушение и разлад. Если убрать гуманистические причитания и человеческие инстинктивные действия, что в чистом остатке видится большое «Я» и служение ему во всем. В этом видится корень современных проблем семьи и демографии.

Церковная община это образ идеальной семьи, ведь там Отец Бог, нет никаких формальных обязанностей, то есть обусловленных кровными узами, взаимозависимостью, а только бескорыстное жертвенное служение. Другое дело, что детьми Божьими, и, соответственно, братьями и сестрами во Христе, нельзя стать формально, только по умственному решению. То есть, мало просто сказать себе и другим: я крещеный, я христианин. Нужна работа над собой сопоставимая с зачатием в таинстве Крещения и развитием нового человека во утробе Православной Церкви. Такая терминология очень уместна, потому что нам Церковь должна стать Матерью. Один древний святой богослов, Тертуллиан Карфагенский, сказал: «кому Церковь не Мать, тому Бог не Отец». Вот отсюда следует делать выводы тем, кто говорит, что каждый верит как то по своему, Церковь не нужна и тому подобное. Это так же как попытаться родиться без матери. Думаю, что даже пробирка не заменит Матери никогда.

Поэтому жизнь общины это процесс формирования христиан, а не какой то музей или выставка достижений, хотя многие справедливо и ждут от нас лучшего, но увы, не всегда все получается, но ведь главное в той работе и борьбе, которая еще идет. Лишь бы не было поиска ложного духовного комфорта и спокойствия, которых многие ищут вместо борьбы и достижения главной цели — изменить себя и стал похожим на Христа, Который есть Образ нашего Небесного Отца. Это единственная цель Христианства.

— Не могли бы Вы подробнее рассказать

о том, каким будет будущий храм? Какая высота, количество и объем куполов, какая звонница? Сроки строительства? И, конечно, кто участвует в строительстве? Кто конкретно помогает?

— Храм святого праведного воина Федора Ушакова строится, как было уже сказано, в рамках Программы строительства новых храмов в Москве. На примере этого и других строек отчетливо видна причина в жизнь. Так называемые новые спальные районы огромны, но в них нет храмов или в лучшем случае старинный деревенский храм. Так что храмы нужны, нужны людям, особенно старикам, многодетным семьям, самим детям. У нас строится пятикупольный храм, рассчитанный на 500 человек, с домом причта, в котором разместятся необходимые службы, воскресная школа, библиотека и многое другое. Храм, несомненно, и архитектурное украшение современного города, который не отличается художественными излишествами и богатством видов. Звонница храма присоединена к дому причта. По заверениям строителей основные работы должны завершиться к концу 2015 года, когда в помещения должно быть подано отопление. Но, требуются еще и большие отделочные работы, которые тоже займут определенное время. Главное это то, что храм строится, а это не простое занятие, оно сопряжено не только с решением материальных вопросов, но это и важный духовный процесс, процесс духовного созревания всех нас. Эту ответственную работу ведут по милости Божией специалисты, сотрудники и строители СУ-155, авторитетной и общеизвестной строительной организации. С самого начала строительства ими было занято направление на лучшее и быстрое решение поставленной задачи и творческая, неформальная позиция. Общее кураторство программы по благословению Святейшего Патриарха ведет Владимир Иосифович Ресин, опытный и уважаемый специалист. Свое неизменное внимание строительству оказывает лично генеральный директор СУ-155 Александр Сергеевич Мещеряков. Строительство идет в тесном контакте с местными городскими властями, нас понимают и содействуют в Префектуре ЮЗАО, Управе района Южное Бутово.

Важно отметить, что 15 апреля 2015 года Святейший Патриарх Московский и Всея Руси Кирилл лично освятил закладку этого храма, подчеркнув его важность, как духовного центра района, и как места окормления воинов. Поэтому на закладку храма прибыл и Директор ФСБ России

Александр Васильевич Бортников, подчеркивая важность события для города и для патриотической работы, которая плодотворно осуществляется во взаимодействии и сотрудничестве.

— Храм — это, конечно, христианские святыни, к которым идут преклониться верующие. Кроме образа святого воина Федора Ушакова с частицей его мощей, какие еще иконы есть в храме?

— Святыни — это наши духовные маяки, ориентиры на Господа и Его святых. Прежде всего, как Вы уже отметили, наша святыня это образ святого адмирала, который, кстати сказать, был заказан самими прихожанами и торжественно принесен ими в храм. Перед ним мы совершаем каждое воскресенье молебен и читаем молитву святому воину Федору. Сейчас мы молимся во временной храме, посвященном иконе Божией Матери «Троеручица». Это особенный образ, с интересной историей и широким почитанием. У нас имеется греческая икона Богородицы «Троеручица», которая была освящена на Афоне перед явленной иконой и принесена в наш храм, перед ним каждое воскресенье совершается вечерня с акафистом. Также мы имеем икону Богородицы именуемую «Неупиваемая Чаша», которая была освящена у явленной иконы и перенесена из Серпуховского Высоцкого мужского монастыря. Перед нею каждую пятницу совершается молебен о страждущих от греховных страстей наркомании, алкоголизма и иных. Всеми почитается и икона Богородицы «Всецарица», принесенная также с Афона, икона блаженной Матроны с частицей ее мощей, иконы блаженной Ксении Петербургской с частицей ее священного надгробия. Особым почитанием пользуются иконы святых воинов: великомученика Георгия Победонос-



ца, великомученика Димитрия Солунского. Эти иконы также прибыли к нас из Греции. Чтим мы и великого чудотворца Николая, архиепископа Мирликийского. Ведь он покровитель моряков и всех воинов, а значит и каждого христианина, воина Христова. **МП**

Следует отметить, что исчерпывающую информацию о храме читатели смогут получить а сайте храма <http://hramushakova.ru>. Благодарю за внимание.

Беседу вел Будякин А.И., ответственный редактор журнала «Морская политика России».



Флот. Война. Победа!



Краткая хроника важнейших событий, связанных с участием ленинградских судостроителей в Великой Отечественной войне. Составлена инженером Л.М.Видуцким. Продолжение ст. №11 2015

25 августа.

Там же поднят флаг ВМФ СССР на 16-м МБК, начаты швартовные испытания на 17-м МБК. На Балтийском заводе заложены 25-й и 26-й ТЩ типа МТ-2..

26 августа.

Передан флоту 37-й БМО.

28 августа.

Завод им. А. А. Жданова передал флоту 5-й ТЩ типа МТ-1,

29 августа.

Подписан приемный акт на 11-й стотонник I серии (постройки Балтийского завода). Адмиралтейцы завершили ревизию механизмов на 17-м МБК, который совершил контрольный пробег по Неве.

30 августа.

Петрозавод приступил к государственным испытаниям дизельного ТЩ "Контр-адмирал Хорошкин". Адмиралтейцы сдали флоту 17-й МБК и буксир типа "Ижорец", спустили на воду 18-й МБК.

31 августа.

На Адмиралтейском заводе заложен головной МБК (по ленинградскому проекту № 186: водоизмещение 164 т, осадка 1,5 м, главные двигатели - дизели фирмы "Дженерал моторс" мощностью 2x500 л. с., скорость - 14 узлов, дальность плавания полным ходом 750 миль; вооружение - два орудия калибра 85 мм в танковых башнях, зенитное орудие калибра 37 мм, два спаренных пулемета калибра 12,7 мм в башенных установках). Основные отличия нового проекта

МБК: главные двигатели - дизели вместо бензомоторов; увеличена дальность плавания; универсальные морские орудия с углом возвышения до 80°; улучшены мореходные качества; усилено вооружение; увеличен боезапас; введена система управления огнем; повышены автономность и скорость. В этот же день переданы флоту 38-й и 39-й БМО (спущены на воду и испытаны в том же месяце). Ждановцы успешно завершили сдачу заказчику 6-го ТЩ, а балтийцы - 12-го стотонника. Петрозавод передал 5-й ТЩ в состоянии 50-процентной готовности для до-стройки на завод им. А. А. Жданова (сдан КБФ в декабре 1944г.). На Балтийском заводе в разных стадиях постройки находилось 15 стотонников. Заложены четыре БМО. Ка-

теростроители в августе передали флоту 16 боевых катеров, отремонтировали 28, заложили 4 МО. В середине 1944 г. ждановцы начали восстановление своего предприятия, одновременно выполняя производственные задания на другой территории, где работали в период блокады. В конце 1944 г. на основной территории завода началась производственная деятельность.

3 сентября.

Начаты заводские испытания СКР "Ястреб".

5 сентября.

Закончен ремонт БМО (бортовой номер 509).

10 сентября.

Ждановцы завершили модернизацию эсминца "Стройный".

Сторожевой корабль «Ястреб»



15 сентября.

Начаты швартовные испытания 18-го МБК постройки Адмиралтейского завода.

17 сентября.

Закончен ремонт БМО (бортовой номер 516).

22 сентября.

Заводские испытания 18-го МБК адмиралтейцев.

23 сентября.

Начаты швартовные испытания третьего ТЩ типа МТ-1 Петрозавода и государственные испытания 18-го МБК адмиралтейцев.

25 сентября.

Поднят флаг ВМФ СССР на ТЩ "Контр-адмирал Хорошкин" Петрозавода, 17-м и 18-м ТЩ балтийцев (строились 7 мес.), а также на 40-м БМО, заложенном в июле 1944 г.

26 сентября.

Подписан приемный акт на 18-й МБК Адмиралтейского завода (строился 4 мес.).

29 сентября.

Поднят флаг ВМФ СССР на третьем стотоннике Петро-завода (построен за 11 месяцев).

30 сентября.

Подняты флаги ВМФ СССР на кораблях: 42-м БМО, 19-м МБК (Адмиралтейского завода), 7-м ТЩ (завода им. А. А. Жданова), 19-м ТЩ (Балтийского завода), адмиралтейцы заложили второй МБК нового проекта, а балтийцы - 27-й ТЩ типа МТ-2.

Катеростроители отремонтировали шесть боевых катеров.

На Петрозаводе продолжалась постройка четырех стотонников.

Усть-Ижорская верфь сдала флоту понтон грузоподъемностью 80 т.

10 октября.

Ждановцы завершили ремонтные работы на эсминце "Стройный".

16 октября.

Адмиралтейский завод передал флоту ТК типа Г-5 XII серии.

18 октября.

Ждановцы успешно провели государственные испытания 8-го стотонника. В достройке находились еще три ТЩ.

20 октября.

Поднят Военно-морской флаг СССР на 43-м БМО, заложенном в августе.

29 октября.

Передан флоту 44-й БМО, заложенный в августе.

30 октября.

На Балтийском заводе успешно закончены государственные испытания последнего ТЩ типа МТ-1. Всего их было построено балтийцами 18 единиц. На Адмиралтейском заводе передан флоту 20-й МБК - последний

Торпедный катер типа Г-5 в Констанце, октябрь 1944 г.



катер этой серии, строившийся по проекту с Большой земли, откорректированному по результатам боевого использования первых катеров серии.

31 октября.

Переданы флоту 45-й и 46-й БМО, заложенные в августе, 21-й ТЩ (Балтийского завода) - головной корабль II серии (строился 6 мес.) и 4-й ТЩ типа МТ (построен Петрозаводск за 12 мес.). Отремонтирован БМО (бортовой номер 518; ремонт начат 19 сентября).

В октябре, кроме того, проводились следующие работы: катеростроители сдали флоту два ТК типа Д-3, три МО, шесть КМ и заложили на стапелях четыре МО и шесть КМ, отремонтировали два катера; в постройке на Усть-Ижорской верфи находились три ТЩ типа МТ-2; балтийцы изготовили два понтона грузоподъемностью по 200 т; адмиралтейцы завершили ремонт трех МБК (бортовые номера 501, 502 и 503); ждановцы в счет МЗК передали заказчикам 12 т лития, пять рулевых машин, 19 якорей Холла и др.

6 ноября.

Выполняя социалистические обязательства в честь XXVII годовщины Великого Октября, балтийцы досрочно сдали флоту 2-й ТЩ типа МТ-2 (по числу заложенных - 22-й корабль); завершен аварийно-боевой ремонт двух БМО.

12 ноября.

Балтийцы спустили на воду 3-й ТЩ типа МТ-2 (строился на поточной линии).

19 ноября.

На Адмиралтейском заводе успешно проведены государственные испытания и сданы флоту 4 ТК типа "Комсомолец".

29 ноября.

Поднят флаг ВМФ СССР на 9-м ТЩ типа МТ-2 ждановцев и 47-м БМО. На Балтийском заводе спущен на воду 4-й ТЩ типа МТ-2.

30 ноября.

Завершены государственные испытания и подписаны приемные акты на 48-й БМО, 3-й ТЩ типа МТ-2 (строился 5 мес.) балтийцев и 5, 6 и 7-й - петрозаводцев (строились от 9 до 11 мес.). Заложены на стапельных местах 9-й и 10-й МТ-2 у балтийцев и 10-й и 11-й у ждановцев. В течение ноября ленинградские судостроители выполнили ряд других работ. Катеростроители сдали флоту 1 ТК типа Д-3, 2 МО, 5 КТЩ, отремонтировали 1 боевой катер. На Балтийском заводе в различной стадии постройки находилось 11 ТЩ типа МТ-2 (с 24-го по 34-й). На заводе им. А. А. Жданова велись работы на трех ТЩ (10, 11 и 12-м); по МЗК были изготовлены 38 якорей, 7 рулевых машин и др. В разных стадиях постройки находилось 11 БМО (с 49-го по 56-й). Ремонт производился на 18 БМО.

9 декабря.

Балтийцы передали флоту 4-й ТЩ типа МТ-2 (строился 4,5 мес.).

16 декабря.

Там же спущен на воду 8-й ТЩ типа МТ-2, переданный в состоянии 30-процентной готовности для достройки Петрозаводу (сдан флоту 30 мая 1945 г.).

25 декабря.

В Ленинграде введена в строй крейсерская ПЛ К-55.

В конце декабря в постройке находились 5 МБК и 12 БМО (с 49-го по 60-й). На ремонте стояли минзаги "Марти" и "Урал", а также 48 БК и ТК. Ждановцы заложили на стапеле 12-й и 13-й ТЩ, передали флоту ТЩ, полученный с Петрозавода для достройки в августе 1944 г. В ремонте находился эсминец "Стерегущий". Сдан флоту СКР "Ястреб".

Катеростроители за год передали флоту 97 боевых деревянных катеров (16 ТК типа Д-3, 18 МО, 63 КМ).

Работники стройтреста № 16 отработали сверхурочно на разборке разрушенных домов: в 1942 г. - 6000, в 1943 г. - 8000 и в 1944 г. - 11300 чел.-дней.

1945 год

9 января.

На Балтийском заводе на поточной линии заложены 11-й и 12-й ТЩ типа МТ-2.

30 января.

Там же заложен 13-й ТЩ типа МТ-2.

В течение января продолжались работы на десяти БМО, имевших техническую готовность от 8 до 93%. В аварийно-боевом ремонте находились 15 БМО. Ремонт производился также на спасательном судне "Коммуна". Велись работы по разборке и изучению опытных акустических торпед вражеской подводной лодки U-250, потопленной нашим МО на Балтике. На Балтийском заводе в постройке находились ТЩ типа МТ-2. К концу января 2 ТЩ достраивались на стапеле, 3 ТЩ - на стапельных местах поточной линии, там же в начальной стадии постройки - 3 ТЩ. Готовилась закладка одного (33-го) ТЩ на поточной линии и 3 ТЩ - в корпусном цехе на площадке предварительной сборки (34-36-го). Седьмой ТЩ типа МТ-2 являлся макетным. На Адмиралтейском заводе работа велась на 7 МБК.

6 февраля.

На Балтийском заводе заложен 14-й ТЩ типа МТ-2.

26-27 февраля.

Там же заложены еще два ТЩ. В постройке находилось 12 ТЩ. Сдана флоту баржа-бензовоз. В феврале на заводе им. А. А. Жданова в разной стадии готовности находилось 11 ТЩ типа МТ-2. На Петрозаводе велась постройка пяти ТЩ, на Усть-Ижорской верфи - трех, на Адмиралтейском заводе - восьми МБК.

15 марта.

Ждановцы спустили на воду 10-й ТЩ типа МТ-2.

18 марта.

Они же спустили на воду 11-й ТЩ.

29-31 марта.

Балтийцы заложили на стапеле 3 МТ-2, тем самым выполнив план постройке судов, что стало возможно благодаря успешной подготовке производства к поточной постройке ТЩ. В различной стадии готовности находилось 14 ТЩ. Производился ремонт линкора, крейсеров, эсминцев "Грозный" и "Сильный". Кроме того, была организована отливка корпусов 85-мм снарядов. Завод им. А. А. Жданова заложил два и от-



Подводная лодка U-250 типа VIIC

ремонтировал три ТЩ. В постройке находилось 16 ТЩ (до 25-го включительно). Заложены 1 БМО, строились 11 БМО (по 63-й включительно). Адмиралтейцы заложили 1 МБК и отремонтировали 1. На Петрозаводе заложены 8-й и 9-й ТЩ, производилась разметка металла для двух стотонников. Техническая готовность строившегося ТЩ по пр. 53-У составляла 48%; выполнение ремонта на эскадренных турбинных тральщиках "Владимир Полухин" - 60%, "Василий Громов" - 70%, ТЩ "Контр-адмирал Хорошкин" - 80%. На Усть-Ижорской верфи техническая готовность канонерской лодки "Пионер" - до 90%; строились три ТЩ (техническая готовность 48, 36 и 21%). Велись также работы по изготовлению 7 понтонов грузоподъемностью по 80 т. Катеростроители заложили 9 катеров типа КМ-4.

10 апреля.

Начаты швартовные испытания 10-го ТЩ на заводе им. А. А. Жданова; завершены 10 мая.

14 апреля.

Ждановцы спустили на воду 13-й ТЩ.

19 апреля.

На Балтийском заводе спущен на воду 33-й ТЩ.

21 апреля.

Там же спущен на воду 27-й ТЩ.

22 апреля.

Там же спущен на воду 34-й ТЩ.

23 апреля.

Там же спущен на воду 35-й ТЩ.

25 апреля.

На заводе им. А. А. Жданова спущен на воду 12-й ТЩ.

26 апреля.

На Петрозаводе завершён ремонт эскадренных тральщиков "Владимир Полухин" и "Василий Громов".

28-29 апреля.

Балтийцы заложили на стапельных местах по одному ТЩ (42-й и 43-й), спустили на воду 30-й ТЩ.

30 апреля.

Ждановцы и балтийцы заложили по одному ТЩ (19-й и 44-й).

В апреле катеростроители передали флоту 7 боевых катеров, отремонтировали 5.

На Адмиралтейском заводе заложены 2 МБК по ленинградскому проекту. Спущены на воду 4 БМО (с 51-го по 54-й); заложены 1 БМО; в постройке находились 15 БМО.

Балтийцы сдали заказчику 1 ТЩ и бензоналивную баржу. На Петрозаводе заложены 1 ТЩ. На заводе им. А. А. Жданова в разной степени технической готовности находились 16 ТЩ. Одновременно строился СКР "Зоркий", ремонтировались СКР "Вихрь", эсминцы "Стерегающий" и "Опытный".

Адмиралтейцы изготовили 80 мин, 30 катерных тралов, 20 понтонов, запасные части для тракторов. Ремонтники отремонтировали 10 БМО, закончили ремонт на 5 БМО.

Велась разработка проекта ТЩ III серии.

1 мая.

Балтийцы строили 17 ТЩ типа МТ-2: 6 находились на плаву, 5 готовились к спуску на воду, 3 - на поточной линии, 3 заложены. В ремонте у заводского пирса стояли линкор, 2 крейсера, 2 эсминца и 3 ПЛ.

7 мая.

Балтийцы спустили на воду 3 ТЩ (25, 26, 29-й). Катеростроители сдали флоту 10 катеров типа КМ-4.

9 мая

День Победы над фашистской Германией!

Центральный военно-морской портал
и на пресс-службу АО «ОСК»



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

Университет представляет собой отраслевой вертикально интегрированный научно-образовательный комплекс, в котором обучение курсантов и студентов ведется по направлениям подготовки бакалавриата, магистратуры и специальностям эксплуатационного, технического, информационного, экономического и гуманитарного профилей в рамках 12 (двенадцати) укрупненных групп специальностей.

В настоящее время высокий рейтинг Университета среди технических вузов России и зарубежных технических университетов обеспечивается высококвалифицированным составом профессоров и ученых, развитой материально-технической базой, современными технологиями и способами организации учебного процесса. В Университете курсантам и студентам созданы все условия для реализации их способностей, активной профессиональной и творческой деятельности. Мы гордимся своей историей и традициями, развиваем новые образовательные технологии, думаем о будущем.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова - старейший транспортный вуз России, имеющий более чем 200-летнюю историю

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

7 (по новому стилю 19) мая 1876 года при Санкт-Петербургском речном яхт-клубе были открыты Мореходные классы второго разряда.

1 (14) июня 1902 года в Санкт-Петербурге было учреждено Училище дальнего плавания.

25 февраля (9 марта) 1904 года указом Императора Николая II Училищу было присвоено имя Императора Петра I и оно стало называться Санкт-Петербургское училище дальнего плавания Императора Петра I.

В 1905 году при Санкт-Петербургском училище дальнего плавания было учреждено Училище судовых механиков торгового флота и с 22 декабря 1907 года (4 января 1908 года) Император Николай II повелел называть это учебное заведение «Санкт-Петербургское соединенные училища дальнего плавания и судовых механиков торгового флота Императора Петра I».

23 сентября 1919 года Петроградские соединенные училища дальнего плавания и судовых механиков торгового флота были преобразованы в морское и механическое отделения Петроградского политехникума. В 1922 году на базе морского и меха-

нического отделений Петроградского политехникума был образован Петроградский техникум водных путей сообщения, с 1924 года - Ленинградский морской техникум (ЛМТ).

7 июня 1944 г. приказом НК МФ СССР № 229 ЛМТ был реорганизован в Ленинградское высшее мореходное училище (ЛВМУ).

25 апреля 1935 года Постановлением СНК СССР и ЦК ВКП (б) № 1726 от 20 июля 1934 года был открыт в Ленинграде Гидрографический институт Главного Управления Северного морского пути при СНК СССР.

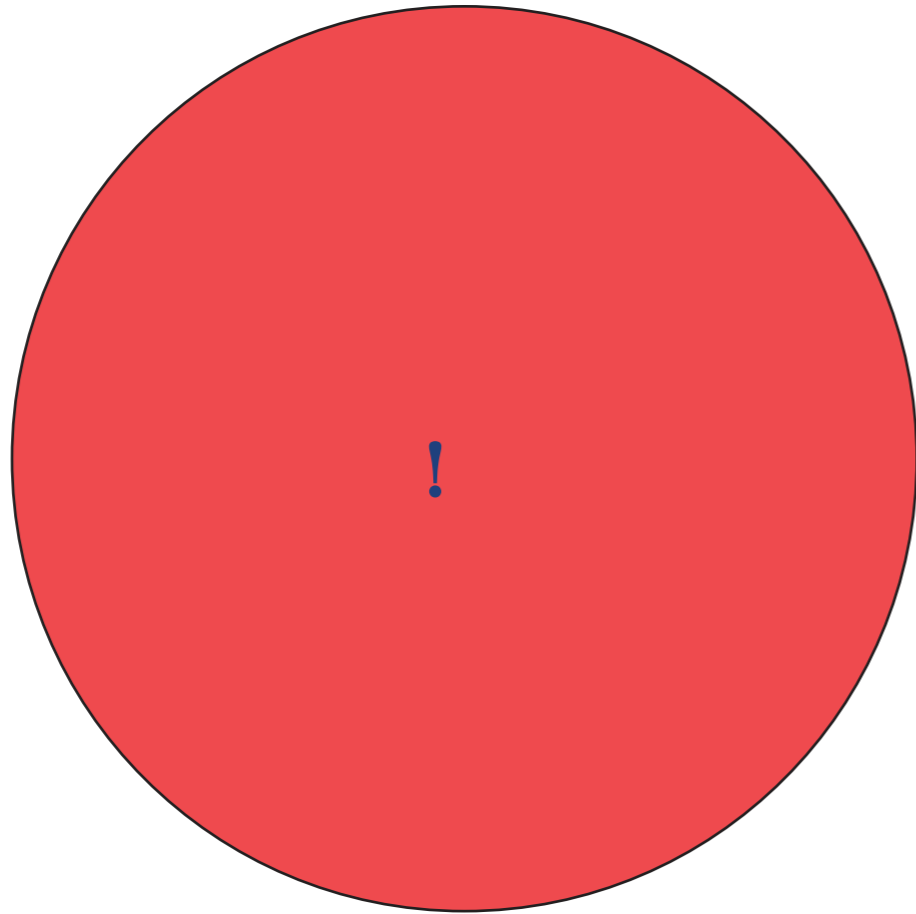
1 июля 1945 года Ленинградский Гидрографический институт преобразуется в Высшее арктическое морское училище Главсевморпути при СНК Союза ССР (ВАМУ).

В марте 1949 года вышло Постановление Совета Министров СССР № 1201 от 24.03.49г. «Об ознаменовании 50-летия работы ледокола «Ермак». В постановлении говорится: «В связи с 50-летием работы первого русского ледокола «Ермак» присвоить Высшему арктическому морскому училищу имя АДМИРАЛА МАКАРОВА, по проекту и под руководством которого был построен ледокол «Ермак»».

На основании Постановления Совета Министров СССР от 1 июня 1954 г. ВАМУ имени адмирала С.О. Макарова и ЛВМУ были объединены в Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О. Макарова (ЛВИМУ им. адм. С. О. Макарова).

28 декабря 1990 года по Постановлению Совета Министров СССР № 1350 Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О. Макарова было реорганизовано в Государственную морскую академию имени адмирала С.О. Макарова (ГМА им. адм. С. О. Макарова).

Приказом Министра транспорта РФ № 341 от 11 сентября 2012 года в состав Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций вливается Государственная морская академия имени адмирала С. О. Макарова. В результате преобразования образуется Федеральное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова».



Цели компании – это благополучность и безопасность клиентов.
«Газпромбанк» – это надёжные партнёры, которые обеспечивают надёжность и
стабильность бизнеса. Мы рады, что наши клиенты и партнёры выбирают именно
«Газпромбанк».

РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ



КОРПОРАТИВНЫЕ

Кредитование
и финансирование



КОРПОРАТИВНОЕ

Финансирование
и кредитование
на экспорт и импорт



КАПИТАЛЬНЫЕ

Инвестиции
в развитие
экономики
и регионов



ПРОДУКЦИЯ

Инвестиционные
инструменты
и управление
рисками



БИЗНЕС

Кредитование
и финансирование
бизнеса и МСБ



ОТДЕЛЕНИЕ «СИБИРЬ»

www.gazprombank.ru/godprom-sibir.ru