

# Морская политика РОССИИ

ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ №13 2015

ОФИЦИАЛЬНОЕ ПЕЧАТНОЕ ИЗДАНИЕ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

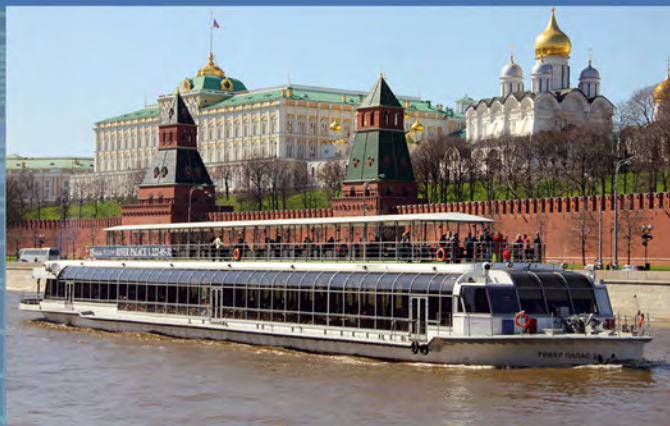


МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ  
при  
Правительстве Российской Федерации



# 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](mailto:s-s-p@s-s-p.spb.ru)

[ssp.info@s-s-p.spb.ru](mailto:ssp.info@s-s-p.spb.ru)

**«Морская политика России. Люди. События. Факты»**  
 Официальный печатный орган  
 Морской коллегии при Правительстве РФ  
 № 13 сентябрь 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) 254-67-20,  
 8-963-781-04-36  
[www.морскаяполитикароссии.рф](http://www.морскаяполитикароссии.рф)  
[www.morinform.com](http://www.morinform.com)  
 e-mail: [info@morinform.com](mailto:info@morinform.com)

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

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

Материалы и иллюстрации:  
 Виктор Флусов, Андрей Гавриленко, Валерий Куличков, Мария Сафонова, Илья Рудниченко, Софья Гридасова, Андрей Осокин, Антонина Бухарина, Наталия Лебедева, Игорь Неватус, Дали Куриева, Наталья Григорьева, Анастасия Федотченко, Влада Янукова, Марина Шистерова, Владимир Корчев, Анастасия Мансурова, Елена Ткачева, Надежда Дзюбина, Мария Воробьева, Игорь Дубовский, Александр Горлов, и др.

[kremlin.ru](http://kremlin.ru), [government.ru](http://government.ru),  
[mintrans.ru](http://mintrans.ru), [portnews.ru](http://portnews.ru),  
[rostransnadzor.ru](http://rostransnadzor.ru), [liveinternet.ru](http://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., Котенева М.Б.,  
 Рошина А.А., Соболевского А.А.,  
 Осокина В.В., Рудниченко Л.П.,  
 Старцева Г.В., Малышеву Н.Ю.,  
 Абызова М.Н., Савченко В.М.,  
 Камшукову А.А., Виноградову Н.С.,  
 Николаева А.Г., Морозову Д.Р.,  
 Драгунову Е.Э.

Позиция редакции может не совпадать с мнением авторов.



## СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА:

- 2** Морская доктрина России - в приоритете Арктика и Крым
- 4** Арктический вектор
- 6** «О проекте федерального закона о государственном управлении морской деятельностью РФ»
- 10** Рыболовственный флот можно строить в России
- 12** Свободный порт Владивосток - ключ к процветанию Приморья
- 14** «Газпромнефть Марин Бункер»: в фарватере мировых тенденций роста
- 16** Энергетика мирового океана
- 20** Программа выставки и конференции «Нева-2015»
- 22** От технологической платформы «Освоение океана» к созданию единой отрасли морских технологий
- 26** Инжиниринговый центр «Арктика»
- 28** Спецсудопроект - здесь проектируют будущее
- 30** Ростовские катера «РИФ»
- 32** Система пожаротушения «Туман» НВК Инжиниринг
- 34** Научно-производственный центр корабельного насосостроения «НПО «Гидромаш»
- 36** Обводы V поколения Валева – Морозова
- 38** Конференция «Инновации судового оборудования»
- 40** Российскому парадайвингу быть!
- 44** Морская доктрина: отечественному флоту высококвалифицированные специалисты
- Официальные документы
- 50** Морская доктрина РФ
- 64** Проект федерального закона о государственном управлении морской деятельности РФ
- 80** Постановление Правительства РФ о Морской коллегии
- 81** Положение о Морской коллегии при Правительстве РФ
- 86** Состав Морской коллегии при Правительстве РФ



# Морская доктрина России - в приоритете Арктика и Крым

В ходе празднования Дня ВМФ России в самом западном городе страны - Балтийске прошло совещание, результатом которого стало появление новой редакции Морской доктрины России. Основной акцент в этом документе сделан на развитии атлантического и арктического направлений и на выстраивании союзнических отношений с Китаем и Индией.

В новой версии доктрины говорится о неприемлемости планов продвижения военной инфраструктуры НАТО к границам России.

"Определяющим фактором в отношениях с НАТО остаются неприемлемость для Российской Федерации планов продвижения военной инфраструктуры альянса к ее границам и попытки придания ему глобальных функций", - сказано в документе.

В ходе исторического совещания, состоявшегося на борту фрегата "Адмирал флота Советского Союза Горшков" Президент России Владимир Владимирович Путин сказал:

**"Мы с вами провели работу по обновлению Морской доктрины Российской Федера-**

**ции. Главная цель этого сложнейшего документа заключается в обеспечении целостной, последовательной и эффективной морской политики России, направленной на защиту государственных интересов.**

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

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

Как подчеркивает вице-премьер Дмитрий Олегович Рогозин, новая редакции Морской доктрины Российской Федерации является



системообразующим, ключевым документом национальной морской политики, то есть документом стратегического планирования Российской Федерации.

Разработка этого документа шла в рамках Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, при ведущей роли Военно-Морского Флота Российской Федерации. Всего 15 федеральных органов исполнительной власти и организаций принимали участие в разработке новой редакции.

Две причины, почему мы предложили внести некоторые изменения в Морскую доктрину, которая была принята еще в 2001 году, на перспективу до 2020 года, – это прежде всего изменение международной ситуации, обстановки в мире, и, конечно, укрепление нашей страны как морской державы.

Морская доктрина охватывает четыре функциональных направления, шесть региональных направлений. Четыре функциональных направления – это военно-морская деятельность, морской транспорт, морская наука, а также разработка полезных ископаемых. Шесть региональных направлений – это атлантическое, арктическое, тихоокеанское, Каспий, индоокеанское, и добавлена Антарктида, поскольку в последнее время вокруг Антарктиды развивается достаточно много событий, это очень интересный для России регион.

Основные акценты сделаны на двух направлениях: Арктика и атлантическое направление. Причины здесь следующие. Атлантическое – в связи с тем, что в последнее время происходит достаточно активное развитие Североатлантического альянса и его приближение к нашим границам, на что, безусловно, Российская Федерация находит свой ответ.

Второй момент связан с тем, что воссоединены Крым и Севастополь с Российской Федерацией, и необходимо принять меры



*«Главная цель этого сложнейшего документа заключается в обеспечении целостной, последовательной и эффективной морской политики России, направленной на защиту государственных интересов». Президент Владимир Путин.*

для скорейшей интеграции в экономическую деятельность Крыма и Севастополя. И конечно, восстановление присутствия российского морского флота в Средиземном море.

Что касается Арктики, это обусловлено несколькими событиями. Это рост значения Северного морского пути. Я Вам докладывал, Владимир Владимирович, что мы развернули работы по строительству нового атомного ледокольного флота. В 2017-м, 2019-м и 2020 годах уже три атомных ледокола приступят к работе, к ледовым проводкам. Кроме того, Арктика для нас – это свободный выход в Атлантический и Тихий океаны не ограниченный

ничем. И конечно, само богатство континентального шельфа, которое требует внимательного отношения к разработке.

Особый акцент в Морской доктрине также сделан, внимание уделено экологическим проблемам, потому что для нас важно не только разрабатывать эти богатства, но и сохранить их для будущих поколений.

Появился в Морской доктрине и новый раздел – это судо- и кораблестроение. Во многом это связано с тем, что действительно за последние 10–15 лет у нас появилось кораблестроение, которое в части военного кораблестроения, его объема сегодня сопоставимо с теми задачами, которые решались в советское время. Что касается судостроения в интересах гражданского, коммерческого флота, то здесь мы стимулируем создание частных судостроительных компаний, которые успешно себя проявили.

Важный раздел Морской доктрины касается вопросов государственного управления морской деятельностью. Здесь очерчена роль Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, уточнена компетенция других органов государственной власти. И по сути дела, после утверждения Вами Морской доктрины мы можем приступить к формированию всего перечня документов: кратко-, средне-, долгосрочному планированию морской деятельности Российской Федерации **МП**

*МПР, по данным СМИ и ИА.*





## Арктический вектор

*Североморцы успешно решают поставленные задачи. О первых итогах деятельности созданного на базе Северного флота объединённого стратегического командования и перспективах развития арктической инфраструктуры – наш разговор с командующим СФ адмиралом Владимиром КОРОЛЁВЫМ.*

– Владимир Иванович, какие качественные изменения произошли в структуре Северного флота с формированием объединённого стратегического командования?

– В составе межвидового стратегического объединения Северный флот функционирует уже более полугода. За это время мы значительно усилили нашу береговую составляющую. Она пополнилась вновь сформированной арктической мотострелковой бригадой, в бригаду мы также переформировали и полк морской пехоты.

Значительно усилились возможности флота в плане решения задач противовоздушной обороны. В состав флота вошли дивизия противовоздушной обороны, а также смешанный авиационный полк. Но это только начало серьёзных структурных преобразований, которые происходят на Северном флоте в связи с расширением задач по защите национальных интересов Российской Федерации в Арктике. Мы уже сейчас приступили к работе по формированию в составе Северного флота армии ВВС и ПВО. Параллельно ведётся работа по совершенствованию структуры управления береговыми войсками и наращиванию их возможностей.

Продолжается формирование разветвлённой военной инфраструктуры на арктических островах по всему северному направлению –



от островов архипелага Земля Франца-Иосифа до Новосибирских островов.

Ну и нельзя не отметить, что за счёт приёма в свой состав новейших атомных подводных лодок, я имею в виду корабли проектов «Борей» и «Ясень», и расширения возможностей материально-технического обеспечения боевой потенциал Северного флота увеличился в разы.

– О каких промежуточных итогах по формированию арктической инфраструктуры Северного флота можно говорить сегодня?

– Деятельность по развёртыванию военной инфраструктуры в Арктике – это одна из наших приоритетных задач. В настоящее время мы создаём в Арктической зоне самую современную и разветвлённую систему освещения обстановки. Частично эта задача

уже решена, и различные компоненты этой системы в режиме реального времени производят мониторинг воздушной и надводной обстановки.

Так, на острове Котельный в текущем году планируется завершить строительство административно-жилищного комплекса замкнутого цикла «Северный клевер». Общие показатели по выполненным работам на данном объекте уже близки к 90 процентам. Хочу отметить, что в настоящее время это один из самых современных административно-жилищных комплексов в Вооружённых Силах. В течение нескольких месяцев в нём проживают наши военнослужащие и апробируют все заложенные в него возможности.

Уже начато строительство аналогичного комплекса, создаваемого с применением самых современных технологий, на острове Земля Александры на архипелаге Земля Франца-Иосифа. По показателям выполненных работ на данном объекте мы приближаемся к 50 процентам.

Активные работы по созданию современной инфраструктуры проводятся в посёлке Рогачёво на Новой Земле – здесь мы уже близки к завершению строительства и ожидаем в ближайшее время сдачи объекта.

Мы начали доставку грузов, накопление строительных материалов и полноценную подготовку к строительству объектов инфраструктуры на острове Средний архипелага Северная Земля.

**- Такое масштабное строительство в Арктике – это и определённое воздействие на окружающую среду. А что делается для защиты экологии региона?**

- Вопросы экологической безопасности в Арктическом регионе у нас на особом контроле. Минобороны России предпринимает активные усилия по устранению негативных последствий предыдущей военной деятельности в Арктике.

В прошлом году по завершении работы нашего отряда кораблей и судов обеспечения на архипелаге Новосибирских островов мы впервые вывезли для утилизации на материк с острова Котельный более 300 ёмкостей металлической тары, использовавшейся силами флота для доставки ГСМ, и более 500 бочек.

**- Планирует ли Северный флот заниматься в Арктике боевой учёбой?**

- Мы не только планируем, но и активно занимаемся боевой подготовкой в Арктике. Это планомерная и разносторонняя работа, затрагивающая все видовые составляющие Северного флота.

В нынешнем году мы подготовили для вы-



полнения задач в морях Арктического бассейна новейшие стратегические ракетноносцы «Юрий Долгорукий», «Александр Невский» и «Владимир Мономах». На постоянной основе над морями Северного Ледовитого океана ведут патрулирование противолодочные самолёты морской авиации Северного флота. Ежегодно в арктические походы отправляются наши боевые корабли и суда обеспечения. Но самое пристальное внимание мы уделяем подготовке подразделений береговых войск к действиям в арктических условиях.

В прошлом году мы впервые провели комплексное тактическое учение подразделений береговых войск по охране островной зоны и морского побережья России в Арктике во взаимодействии с надводными силами и выполнением комплексов зенитных и ракетных стрельб. В ходе этих учений на арктических островах впервые применялся зенитный ракетно-пушечный комплекс наземного базирования «Панцирь-С1».

Уже в течение нескольких лет мы отрабатываем задачи по высадке морского десанта с больших десантных кораблей на необорудованное побережье арктических островов. Аналогичные мероприятия боевой подготовки планируем провести и в ближайшие месяцы на архипелаге Новосибирских островов.

Но самым интересным и насыщенным мероприятием боевой подготовки в этом году станет межвидовое учение по защите стратегически важных объектов экономической деятельности. Такое учение будет проводиться впервые. В нём будут задействованы силы морского десанта, подразделения мотострелковой арктической бригады. В ходе этого мероприятия боевой подготовки наши арктические подразделения будут взаимо-

действовать с силами воздушно-десантных войск и спецподразделениями.

Это учение мы планируем провести на новом для нас театре действий – в районе Норильска.

**- В последнее время структурные подразделения Вооружённых Сил часто оцениваются по результатам внезапных проверок. Насколько готовы силы Северного флота действовать по подобного рода вводным?**

- Внезапные проверки для нас уже давно перестали быть чем-то необычным, ведь, по сути, это проверка готовности тех или иных воинских коллективов решать задачи по предназначению.

Совсем недавно в ходе проверки отдельных соединений и частей Северного флота вышестоящим командованием наряду с действиями по решению различных кризисных ситуаций техногенного характера были сняты нормативы по развёртыванию группировок разнородных сил.

Несмотря на то, что проверке по внезапным вводным подвергались лишь отдельные части и соединения флота, в целом готовность выполнять задачи по предназначению подтвердили более 140 экипажей боевых кораблей, подводных лодок, судов обеспечения. В назначенное время они вышли в указанные районы Баренцева и Белого морей и отработали установленные нормативы.

Для нас это очень хороший показатель, который подтверждает, что в целом силы Северного флота готовы решать любые поставленные задачи.

*Юлия КОЗАК,  
Андрей ГАВРИЛЕНКО.*



## «О проекте федерального закона о государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации»

В настоящее время процессы морской деятельности государства регулируются актами международного морского права, подписанными Российской Федерацией, 35-ю федеральными законами (в т.ч. 5 кодексами), 5-ю указами Президента Российской Федерации, 53-мя Постановлениями Правительства Российской Федерации.

Из них к законам, специально посвященным регулированию отношений в области морской деятельности, относятся только семь.

В 77 законодательных актах, не относимых к морскому законодательству, регулируются отношения, связанные с отдельными аспектами морской деятельности:

25 Федеральных законов, включая Таможенный и Налоговый кодексы;

2 указа Президента Российской Федерации;

28 Постановлений и Распоряжений Правительства Российской Федерации.

Сложившаяся структура действующего морского законодательства, как показала

практика, не в полной мере обеспечивает должную эффективность государственного управления морской деятельностью.

Функции государственного управления развитием отечественной морской деятельности фрагментированы среди целого ряда министерств и не являются для них приоритетными.

При наличии в морском законодательстве весьма качественно проработанных законов, тем не менее, оно представляет собой в основном результат отраслевых (ведомственных) инициатив, а содержащиеся в них практически значимые положения пока целостно не применяются для управления морской деятельностью.

Ни один из существующих федеральных органов исполнительной власти не обязан и не способен самостоятельно обеспечить сбалансированного развития всего морского потенциала, проведения интегрированной и целесообразной национальной морской политики и не может осуществлять комплексный мониторинг и анализировать российскую морскую деятельность на всех функциональных и региональных направлениях.

Данный законопроект разрабатывается по исполнению решения Совета Безопасности Российской Федерации (пункт 1.6 Протокола заседания СБ РФ) от 9 июня 2010 года, утвержденного Президентом Российской





Федерации 21 июня 2010 года № Пр-1791, в целях создания целостной и эффективной системы государственного управления морской деятельностью.

Подготовка законопроекта предусмотрена п. 55 Плана законопроектной деятельности Правительства Российской Федерации на 2015 год. Срок внесения законопроекта в Правительство Российской Федерации – декабрь 2015 г., в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации – в феврале 2016 г.

Проект федерального закона «О государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации» (далее - законопроект), разработанный Министерством обороны Российской Федерации (ВМФ) направлен на создание правовых основ обеспечения государственного управления морской деятельностью Российской Федерации.

1. Представляемый законопроект является первым актом практической реализации положений новой Морской доктрины Российской Федерации утверждённой Президентом Российской Федерации 17 июля 2015 г., обеспечивающий формирование нормативного механизма ее воплощения в жизнь, обеспечивающего повышение эффективности морской деятельности Российской Федерации.

Содержание законопроекта в полной мере согласуется с основными положениями Морской доктрины. Понятийный аппарат законопроекта согласован с понятийным аппаратом Морской доктрины, а также с действующими законами в сфере морской деятельности, и дополнен рядом необходимых понятий, применяемых в законопроекте.



Предметом регулирования законопроекта являются общественные отношения, возникающие в связи с осуществлением государственного управления морской деятельностью на территории Российской Федерации и в акваториях, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации или используемых на основании международных договоров Российской Федерации, включая пространства Мирового океана.

2. Законопроект определяет ранее не закреплённые явным образом на уровне законов:

- цели, задачи, принципы и методы государственного управления морской деятельностью Российской Федерации;
- виды морской деятельности и перечень субъектов в различных ее видах;
- принципы взаимодействия субъектов государственного управления с субъектами

морской деятельности;

- меры государственной поддержки субъектов морской деятельности по различным видам их деятельности;
- права субъектов морской деятельности по участию в международном сотрудничестве;
- предназначение и задачи военной составляющей морского потенциала Российской Федерации по обеспечению реализации и защите национальных интересов в Мировом океане и военной безопасности государства с морских и океанских направлений;
- обязанности субъектов морской деятельности по мобилизационной подготовке и мобилизационной готовности кадрового состава и средств водного транспорта;
- обязанности субъектов морской деятельности по защите окружающей природ-



ной среды, безопасности непосредственно объектов и процессов морской деятельности.

3. С учётом комплексного характера морской деятельности и отнесения отдельных ее областей в соответствии со статьями 71 и 72 Конституции Российской Федерации как к предметам ведения Российской Федерации, так и ее субъектов, в законопроекте определены и разграничены их полномочия в сфере управления морской деятельностью, а также определено предназначение координационных и совещательных органов при исполнительных органах в сфере управления морской деятельностью на федеральном и региональном уровнях.

Данные полномочия либо в принципе отсутствуют в действующем законодательстве, либо не закреплены явным образом на уровне законов.

Определены также условия участия органов местного самоуправления и иных субъектов в осуществлении управления морской деятельностью.

4. В предлагаемом законопроекте впервые определена организация морской деятельности государства в целом, в том числе:

- организация ее стратегического планирования, конкретизирующая применительно к данной сфере деятельности положения Федерального закона Российской Федерации от 28 июня 2014 г. N 172-ФЗ "О стратегическом планировании в Российской Федерации" по разработке документов планирования на различных уровнях государ-

ственной власти;

- порядок мониторинга реализации программ и планов морской деятельности с учетом ее специфики на различных уровнях государственной власти;

- предписан порядок определения приоритетных направлений развития морской деятельности Российской Федерации;

- определен порядок разработки, реализации и контроля выполнения государственных и федеральных целевых программ Российской Федерации по развитию морской деятельности;

- определен перечень специальных требований к субъектам морской деятельности, в том числе порядок ее лицензирования, осуществления отдельных видов морской деятельности, ее государственной регистрации и квотирования, а также порядок технического регулирования в сфере морской деятельности военной и гражданской ее составляющих.

- определена организация обеспечения и развития морской деятельности в областях судостроения, подготовки кадров, информационного обеспечения, страхования, а также меры их государственной поддержки.

5. Особое место в законопроекте выделено регламентированию безопасности в сфере морской деятельности, в том числе в областях:

- предоставления государственных услуг, обеспечивающих безопасность мореплавания в определенных в соответствии с международными соглашениями районах, с

определением обязанностей и ответственности субъектов морской деятельности в данной области;

- предоставления государственных услуг по поисково-спасательному обеспечению в этой чуждой человеческой природе среде, включая проведение мероприятий в зонах ответственности Российской Федерации, вытекающих из международных обязательств Российской Федерации в этой области;

- обеспечения безопасности объектов морской инфраструктуры и прилегающих к ним акваторий с учетом угроз терроризма, пиратства и неправомерного вмешательства в функционирование субъектов морской деятельности;

- защиты и сохранения морской среды с определением требований к субъектам морской деятельности и государственного контроля за их выполнением.

6. В законопроекте предусмотрены меры по государственному контролю и надзору, расследованию происшествий и ответственности субъектов морской деятельности в процессе ее ведения.

*Руководитель секции по военно-морской деятельности НЭС Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации  
Рудометкин Анатолий Павлович  
21 августа 2015 г.*





**ОСК**

ОБЪЕДИНЕННАЯ  
СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ  
КОРПОРАЦИЯ



**СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ**

[www.oaosk.ru](http://www.oaosk.ru)



## Рыбопромысловый флот можно строить в России

В последнее время в прессе все активнее разворачивается полемика вокруг вопроса о том, зачем нужны квоты на вылов для государственной поддержки, строительства судов на российских верфях, и стоит ли увязывать развитие отечественного судостроения с регулированием рыболовной отрасли.

По данным ОАО «Гипрорыбфлот», в 2013 году средний возраст российских рыболовных судов составлял 27,5 лет, а по большому счету, на которые приходится основная доля вылова водных биологических ресурсов, около 29 лет. При этом модернизация эксплуатирующихся сверх нормативного срока службы судов, из-за плохого технического состояния большинства из них, может быть лишь вре-

менным инструментом на ближайшие 5-10 лет и не решает вопроса обновления флота.

Кроме того ужесточающиеся требования к судам со стороны Международной морской организации (ИМО) делают в перспективе менее эффективным процесс модернизации судна по сравнению с новым строительством. Таким образом, очевидна необходимость обновления флота вне зависимости от того, какой механизм распределения квот будет принят после 2018 года.

Теперь несколько слов о том, могут ли российские верфи строить современные рыболовные суда. Несмотря на то, что все последние годы российским судостроителям в укор ставится, что они умеют строить только

военные корабли, сейчас многими российскими верфями, в том числе и ОСК, накоплен опыт строительства технически сложных гражданских судов. В настоящее время на верфях ОСК строятся суда вспомогательного флота и гражданского назначения, не уступающие по технологической сложности рыболовным. Например, в этом году завод «Янтарь» сдал уникальное океанографическое судно с одноименным названием «Янтарь», на Выборгском судостроительном заводе и Хельсинкской верфи Arctech строятся сразу несколько ледоколов, два из которых в этом году выйдут на ходовые испытания и будут переданы Заказчику.

Для того чтобы развеять предубеждение рыболовных компаний относительно невозможности строить рыбопромысловые суда на российских верфях, 6 августа этого года ОСК провела презентацию проектов рыболовецких судов и верфей на площадке Росрыболовства. Мы постарались собрать проекты, которые с нашей точки зрения могут заинтересовать рыбаков и стать базой для дальнейшего обсуждения индивидуальных требований каждой компании.

По каждому проекту были даны его основные характеристики, ориентировочная стоимость и сроки строительства, а также приведено сравнение с данными по средневропейским ценам на аналогичные суда, взятые из открытых источников, а также озвученные ранее самими рыболовными компаниями. На мероприятии были также представлены заводы, которые готовы приступать к строительству рыболовных судов с 2015 года или в



ближайшей перспективе. Это уже упомянутый выше завод «Янтарь», Выборгский судостроительный завод и Центр судоремонта «Звездочка» в Северо-Западном регионе, Хабаровский судостроительный завод на Дальнем Востоке и Судостроительный завод «Лотос» на Юге России.

Проведенный нами анализ показал, что на текущий момент стоимость строительства рыболовных судов в России сопоставима со среднеевропейскими ценами. Хотелось бы отметить, что мы готовы строить суда не только по проектам, которые были презентованы 6 августа, но и по любым проектам, предпочтение которым отдаст заказчик. Заводы готовы брать на себя финансовые обязательства по гарантированию сроков строительства, тем более что это является стандартной практикой при реализации проектов строительства гражданских судов ОСК в настоящее время.

Мы полагаем, что если государство предоставляет частным компаниям в пользование ресурс национального статуса, а водные биологические ресурсы являются именно такими, государство может устанавливать для пользователей ресурса определенные правила игры в интересах страны. Строительство судов на российских верфях с определенной степенью локализации может быть одним из таких правил игры, так как флот является основным производственным активом рыбопромышленных компаний и он требует обновления.

При этом государство ни в коем случае не должно определять за рыболовную компанию, какое судно, когда и на какой верфи ему надо строить. Достаточно установить равные для всех участников рынка принципы, по которым будут определяться государственная поддержка при заказе судов на российских



верфях, а заказчик сам решит, какое судно и на каком заводе ему строить. Такой механизм будет стимулировать изготовление судов на российских верфях, что позволит российским верфям развить необходимые компетенции в строительстве рыболовных судов. Более того введение требования поэтапной локализации производства рыболовного оборудования создаст предпосылки для производства такого оснащения в России, так как для производителя оборудования при принятии решения о размещении производства важно видеть рынок сбыта, который таким образом будет гарантирован.

Хотелось бы отметить, что ОСК ни в какой степени сама не претендует на получение квот на вылов водных биологических ресурсов, а заинтересована только в том, чтобы выполнять заказы на строительство новых судов для тех рыбопромышленных компаний, которые

захотят воспользоваться механизмом государственной поддержки и строить новые суда в России.

Полагаем, что достаточно создать стимулы для строительства флота в России, чтобы этот механизм начал работать и развиваться самостоятельно. При этом опыт последних лет показывает, что если не создавать дополнительных стимулов, то средний возраст флота будет увеличиваться, создавая потенциальную опасность для жизни тех, кто работает на старых судах. За все время работы механизма исторического принципа не было построено ни одного крупнотоннажного траулера. Поэтому заверения рыбопромышленных компаний о том, что если ничего не менять, а просто продлить исторический принцип еще на 25 лет, то они начнут заказывать новые суда, в том числе в России, вызывает существенные сомнения.

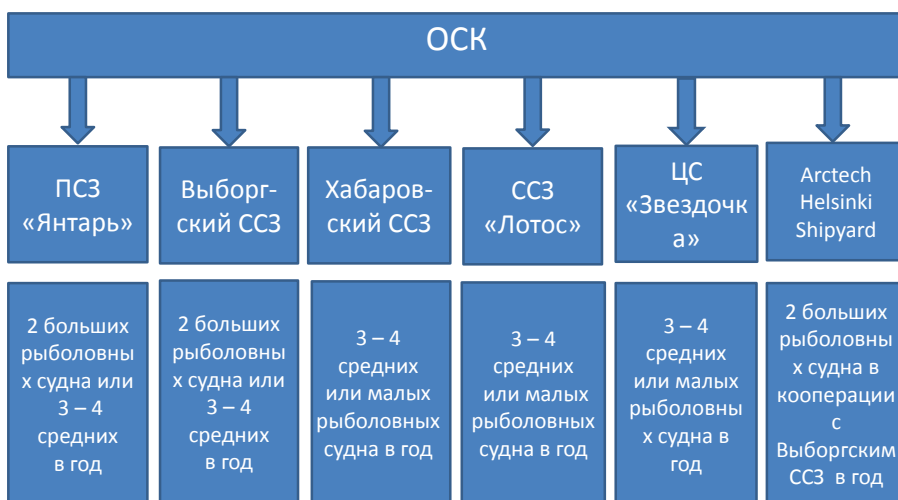
Тезис о том, что при введении механизма квот господдержки сразу вырастет цена на рыбу для населения, не выдерживает критики, потому что предоставление квоты государственной поддержки на длительный срок, соответствующий периоду окупаемости судна, никак не повлияет на механизм ценообразования в отрасли.

В то же время отсутствие механизма государственной поддержки при строительстве судов в России неизменно приведет к тому, что те немногие заказы на строительство новых судов, которые будут делать рыболовные компании, будут по-прежнему уходить на зарубежные верфи. Как дают понять коллеги-рыбаки, никто не хочет становиться первым заказчиком рыболовных судов в России, если при этом не будет иметь дополнительных преимуществ от размещения такого заказа на отечественных мощностях.

Пресс-служба АО «ОСК»



Верфи АО «ОСК», способные строить рыболовные суда



# Свободный порт Владивосток — ключ к процветанию Приморья

В июле этого года Президент РФ Владимир Путин подписал федеральный закон «О свободном порте Владивосток». Закон, которого так долго ждали и с которым связаны самые радужные надежды на кардинальное преобразование всего Дальневосточного региона.

Создание свободного порта в Приморье стало логическим развитием ключевой идеи, заложенной в новой модели социально-экономического развития Дальнего Востока. Это обеспечение наилучших конкурентоспособных условий предпринимательской деятельности и на этой основе увеличение объемов производства и экспорта товаров в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Свободный порт Владивосток создаётся на семьдесят лет. При этом предусматрива-

ется возможность продления данного срока, а также досрочного прекращения применения мер государственной поддержки предпринимательской деятельности на его территории.

Финансовое обеспечение создания (модернизации) объектов инфраструктуры на территории свободного порта Владивосток осуществляется за счёт средств внебюджетных источников с применением механизмов государственно-частного партнёрства, а также в порядке, предусмотренном бюджетным законодательством России.

Управление свободным портом Владивосток будет осуществляется наблюдательным советом, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим на территории Дальневосточного федерального округа функции по координации

деятельности по реализации государственных программ и федеральных целевых программ (уполномоченный федеральный орган), а также управляющей компанией, определённой Правительством Российской Федерации в соответствии с Федеральным законом «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации», или её дочерним обществом.

Напомним, предложение предоставить Владивостоку статус Свободного порта с привлекательным, облегченным таможенным режимом было озвучено Президентом России Владимиром Путиным в Послании Федеральному Собранию в декабре 2014 года.

В Свободном порту будет действовать особый правовой режим осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, а также будут созданы лучшие условия ведения бизнеса по отношению к аналогичным территориям, функционирующим в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Действие законопроекта распространяется на 15 муниципальных образований Приморья. Также в законе предусмотрены дополнительные механизмы поддержки резидентов и сформированы нормы, позволяющие создать зону Freeport в Свободном порте Владивосток.

По мнению губернатора края Владимира Миклушевского, законопроект о создании свободного порта в Приморье удалось сделать гибким и легко администрируемым, а сам режим станет конкурентоспособным уже существующим в АТР.

«Законопроект разрабатывался с привлечением большого количества экспер-



тов, людей из бизнеса, в общей сложности в обсуждении закона приняли участие 750 человек. Я очень благодарен нашим коллегам из Минвостокразвития, потому что к этому вопросу мы с одной стороны подошли творчески, с другой – так широко обсудили, и мне кажется, что законопроект получился неплохим. Мы постарались использовать лучшие практики стран – «азиатских тигров», как их называют. Поэтому я со сдержанным оптимизмом буду говорить, но думаю, что мы сможем быть конкурентоспособными», – подчеркнул глава региона.

## СВОБОДНЫЙ ПОРТ ПРИБАВИЛ ОЧКОВ ПРИМОРЬЮ

Приморский край вошел в третью группу по комфортности условий для ведения бизнеса, заняв 48-е место из всех регионов-участников Национального рейтинга. По мнению экспертов, не последнюю роль здесь сыграл проект по созданию свободного порта Владивосток.

Агентство стратегических инициатив (АСИ) опубликовало Национальный рейтинг состояния инвестиционного климата в субъектах Российской Федерации. Приморский край отмечен как регион с высокой динамикой улучшения инвестклимата. Хорошие позиции Приморья обеспечили такие проекты, как свободный порт Владивосток и будущий ТОР, считают эксперты.

Оценка регионов проводилась по четырем направлениям: «Регуляторная среда», «Институты для бизнеса», «Инфраструктура и ресурсы», «Поддержка малого предпринимательства», всего – 50 показателей.

По оценке разработчиков, в результате принятия и реализации законопроектов о создании с вободного порта валовый региональный продукт Приморского края составит к 2021 году 1,106 триллиона рублей (рост в 1,7 раза к 2015 году), к 2025 году – 1,402 триллиона рублей (рост в 2,2 раза к 2015 году), к 2034 году – 2,157 триллиона рублей (рост в 3,4 раза к 2015 году).

Прирост ВРП Приморского края составит 470,1 миллиарда рублей к 2021 году, 766,2 миллиарда рублей – к 2025 году, 1,521 триллиона рублей – к 2034 году.

Количество созданных рабочих мест достигнет 84,7 тысяч человек к 2021 году, 108 тысяч – к 2025 году, 468,5 тысяч человек – к 2034 году.

Прирост ВРП ДФО к 2025 году в результате реализации проекта может составить 1,97 триллиона рублей – до 34 процентов образовательной и иных видов деятельности на территории свободного порта Владивосток.



*Рыбаки – это те участники свободного порта, которые позволят поднять на высокий уровень развития не только Приморье, но и весь Дальний Восток. Директор департамента рыбного хозяйства и водных ресурсов Александр ПЕРЕДНЯ.*

## СВОБОДНЫЙ ПОРТ ДАСТ ТОЛЧОК РАЗВИТИЮ РЫБОЛОВСТВА

В рамках X Международного конгресса рыбаков в августе этого года состоялся круглый стол на тему «Свободный порт Владивосток – новые перспективы рыбной отрасли». Как сообщил директор департамента рыбного хозяйства и водных ресурсов Александр Передня, создание «Свободного порта» создаст благоприятный режим работы с преференциями, облегчением налоговых позиций, отчислений, сборов и особых мер регулирования вопросов оформления пограничных, таможенных процедур. Это будет способствовать развитию тех предприятий рыбной отрасли, которые станут участниками этой свободной зоны.

«Прежде всего, это существенное сокращение налоговых отчислений. Рыбакам сразу смогут поднять заработную плату. Почти каждое рыбопромышленное предприятие использует импортное оборудование, из-за чего идут отчисления на пошлины. В этом плане «Свободный порт» готов предоставить льготы. Вопрос остается только в одном: как будет сбалансировано соглашение между Наблюдательным советом порта, участниками в лице рыбаков и всеми соответствующими компаниями»

По словам директора департамента, на данный момент главным вопросом остаются требования к участникам.

«Если говорить о рыбной отрасли, то будут удовлетворены позиции правительства и президента РФ Владимира Путина, подписавшего закон, в котором появилась 21 статья, касающаяся промышленного рыболовства и аквакультуры. Указанные в ней направления потенциально могут определить участников «Свободного порта Владивосток».

Как сообщил Александр Передня, в Приморье есть целый ряд предприятий, которые ведут инвестиционную направленность и являются потенциальными участниками «Свободного порта».

«Это ведущие предприятия – БАМР, «Преображенская база», «Доброфлот», «Русская агропромышленная компания», «Восток -1», «Дальрыба» и другие. Это те компании, которые уже обновляют свой флот, свои производственные возможности и они, по сути, уже реализуют те направления, которые предусмотрены по закону. Они все потенциальные участники этого процесса». **МП**

**МПП по данным ИА и СМИ.**



## «Газпромнефть Марин Бункер»: в фарватере мировых тенденций роста

С января 2015 года для участников бункерного рынка началась новая жизнь. Большое влияние на их деятельность оказывают ограничения на содержание серы в судовом топливе, введенные Приложением VI Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL 73/78) с января 2015 года. Предел содержания серы в зонах контроля за выбросами (Emission Control Areas или ECA) теперь составляет 0,1%. Нынешние и перспективные порты присутствия оператора бункерного бизнеса «Газпром нефти» - компании «Газпромнефть Марин Бункер» - в Северо-Западном регионе попали в зону действия новых ограничений. Эффект от нововведения проявился практически сразу.

Необходимость соответствия международным экологическим требованиям конвенции стала основной предпосылкой изменения структуры спроса на бункерном рынке Северо-Запада. Если по итогам 2014 года доля мазута в закупках потребителей региона составляла около 80 процентов, то сейчас весьма вероятно ее снижение примерно до 50 процентов. Полностью мазут из структуры потребления в обозримом будущем не исчезнет – он продолжает оставаться востребованным судами, выходящими за пределы зоны SECA, и судами, оснащенными скрубберами - аппаратами для очистки отработанных газов от вредных выбросов. Но замещение мазута дизельным и новыми видами экологического топлива уже происходит. Проведенное специалистами «Газпромнефть Марин Бункера» исследование позволило спрогнозировать изменение структуры спроса на бункерное топливо в регионе. При уже упомянутой оценочной доле темных топлив на уровне 50 процентов около 30 процентов в структуре потребления займут светлые то-

плива, а остальные объемы закрепятся за новым экологическим топливом. В перспективе в результате воплощения в жизнь проектов использования СПГ в качестве бункерного топлива его доля в структуре потребления, как ожидается, к 2025 году может превысить 10-процентную отметку. Поэтому большую важность приобретают такие направления деятельности основных игроков бункерного рынка, как создание нового топлива на базе дистиллятов с низким содержанием серы и, конечно, дальнейшее развитие проектов СПГ-бункеровки. «Газпромнефть Марин Бункер», следуя за мировыми тенденциями и учитывая потребности судовладельцев, участвует в формировании нового сегмента бункерного рынка. «Возможность дальнейшего ужесточения требований к концентрации загряз-

няющих веществ и введение ограничений помимо серы еще и на окислы азота делает СПГ в перспективе едва ли не безальтернативным видом топлива в ECA, - полагает генеральный директор «Газпромнефть Марин Бункера» Андрей Васильев, - Мы занимаемся разработкой проекта специализированного судна-бункеровщика СПГ». Для его дальнейшей реализации необходимо переводить научные разработки в проектную документацию. Мы должны быть уверены в полной заинтересованности судовладельцев и видеть их активную позицию, иметь долгосрочные соглашения. Нужно понимать, что все мощности спроектированного судна будут задействованы, и оно будет функционировать максимально эффективно».

«Газпромнефть Марин Бункер» – дочернее предприятие «Газпром нефти», созданное в 2007 году для организации круглогодичных поставок судовых топлив и масел для морского и речного транспорта.

Компания является лидером розничного бункерного рынка Российской Федерации, ее доля по итогам 2014 года составляет 18,6%. Суммарный объем продаж судовых топлив компанией в 2014 году составил 3,9 млн тонн, из них «в борт» компания реализовала 3,1 млн. тонн судовых топлив. На сегодняшний день в состав компании входят 9 региональных представительств – Калининград, Архангельск, Мурманск, Санкт-Петербург, Новороссийск, Туапсе, Владивосток, Ярославль, Азов и 6 дочерних обществ – Gazpromneft Marine Bunker Balkan S.A. (бункеровка судов в черноморском порту Констанца); AS Baltic Marine Bunker (деятельность в балтийском порту Таллинн), «Газпромнефть Шиппинг» – управление собственным флотом компании, состоящим из девяти судов; «Газпромнефть Терминал СПб» – эксплуатация бункерного терминала в Санкт-Петербурге; «Новороснефтесервис» припортовый терминал, обеспечивающий перевалку и хранение судового топлива компании на Черном море; «Новороссийский Нефтеперевалочный Комплекс» - морской терминал, основная задача которого - перевалка топлива «Газпромнефть Марин Бункер» на Черном море.

Компания представлена во всех основных морских портах России, – Находка, Владивосток, Восточный, Посет, Зарубино, Козьмино, о. Сахалин, Новороссийск, Туапсе, порт Кавказ, Тамань, Сочи, Санкт-Петербург, Усть-Луга, Приморск, Калининград, Балтийск, Мурманск, Архангельск, – а также в 13 речных и устьевых портах – Санкт-Петербург, Азов, Ярославль, Шексна, Нижний Новгород, Череповец, Казань, Самара, Волгоград, Астрахань, порт Оля, Ростов-на-Дону, Усть-Кут, Нижнекамск, Томск, Новосибирск.





## Газпромнефть Омск — новый бункеровщик «Газпромнефть Марин Бункера» на Черном море

- Снабжение топливом судов большой грузоподъемности
- Оперативность подачи топлива за счет высокой производительности систем судна
- Бункеровка в сложных погодных условиях
- Безопасность гарантирована соблюдением требований международных стандартов ISO 14001:2004 и OHSAS 18001:2007



Стремиться к большему

# Энергетику Мирового океана на службу России



Подводный снимок аппарата Wave Glider (внизу глайдер с движительной установкой, использующей энергию волнения, наверху буксируемый им поплавок с аппаратурой, датчиками и солнечной батареей)

**Н**овым перспективным для мирового и российского судостроения сегментом экономики является экологически чистая возобновляемая энергетика глубоководного шельфа, акваторий морей и океана (энергетика Мирового океана - ЭМО). В последние годы за рубежом уже внедрены десятки коммерческих установок. Наблюдается тенденция роста единичных мощностей типового ряда энергетических установок и размещение их все дальше от берега в открытом океане. Такие автономные энергоблоки, мощностью от сотен киловатт до нескольких мегаватт, можно производить

на небольших заводах и верфях, тиражировать большими сериями, легко транспортировать в избранную точку акватории и, главное, быстро устанавливать практически на любом грунте, под водой и подо льдом практически без специальных долговременных изысканий и дорогостоящих подготовительных работ. Из отдельных блоков достаточно легко, быстро и поэтапно можно составлять энергетические фермы мощностью в сотни мегаватт, а также их удобно поднимать при ремонте или переставлять в другое место. Важно, что для создания таких блоков и ферм применяются уже

не сложные проекты гидроэнергетического строительства, а оффшорные или океанские судостроительные и подводные технологии. Большие коммерческие перспективы имеет также развитие флота сопутствующих ЭМО услуг и портовой инфраструктуры.

Россия омывается тринадцатью морями, ее водная граница простирается на 40 тыс. км. Совокупные ресурсы ЭМО в нашей стране колоссальны, особенно в Арктическом и Дальневосточном бассейнах. Рассмотрим кратко некоторые зарубежные достижения в области ЭМО с точки зрения применения к этим районам.

## МИКРОЭНЕРГЕТИКА ОКЕАНА

Возобновляемая ЭМО, в сочетании с новейшими коммуникационными, подводными и судостроительными технологиями, позволяет создавать не имеющие аналогов морские робототехнические средства и системы для долговременных непрерывных наблюдений, сбора и передачи данных. Фактически это обеспечивает новую парадигму проведения высококачественных исследований и наблюдений в прибрежной зоне, морях и океанах без использования очень дорогих по затратам судов и кораблей для накопления и использования информации в ЕСИМО, а также для охраны морской границы России.



Подводные турбинные преобразователи энергии течений SeaGen

## ВЕТЕР В ОКЕАНЕ

На встрече министров энергетики 23 стран мира в 2012 году было подписано соглашение о сотрудничестве в разработке морских ветровых технологий в водах с глубинами более 60 метров, где от установленной мощности обеспечивается отдача намного выше, чем на побережье. Размещение плавучих ВЭУ в открытом океане решает основную проблему ветроэнергетики, связанную с недостатком свободных и недорогих площадей на суше. Наибольшие ветровые ресурсы в России сосредоточены на побережьях и в акваториях северных и восточных морей, особенно во льдах и на островах Арктики, где особенно перспективно использование ветровых ферм мощностью 100–200 МВт на плавучих и льдоустойчивых платформах.

## ВОЛНЕНИЕ

Волновой энергетикой занимаются десятки компаний по всему миру. Одним из наиболее успешных проектов является волновой буй Power Buoy. С 2012 года совместно с корпорацией Lockheed Martin началось создание у берегов США первого энергетического волнового парка, состоящего из сотен таких буев, с планируемой общей мощностью 50 МВт. Аналогичный проект с заявленной мощностью 100 МВт и стоимостью 66 млн. USD, реализуется у побережья Австралия. Планируется экспорт этих технологий по всему миру. Крупные проекты волновых энергетических ферм реализуют также шотландская компания Pelamis (150 МВт), корпорация DCNS (16 МВт) и ряд других фирм. В России волновая энергетика имеет большие перспективы. Так, например, удельная мощность энергии вол-



Плавучий волновой энергетический преобразователь «Pelamis»

нения составляет для Баренцева моря – 29 кВт/м, а для Охотского – 30 кВт/м.

## ТЕЧЕНИЯ

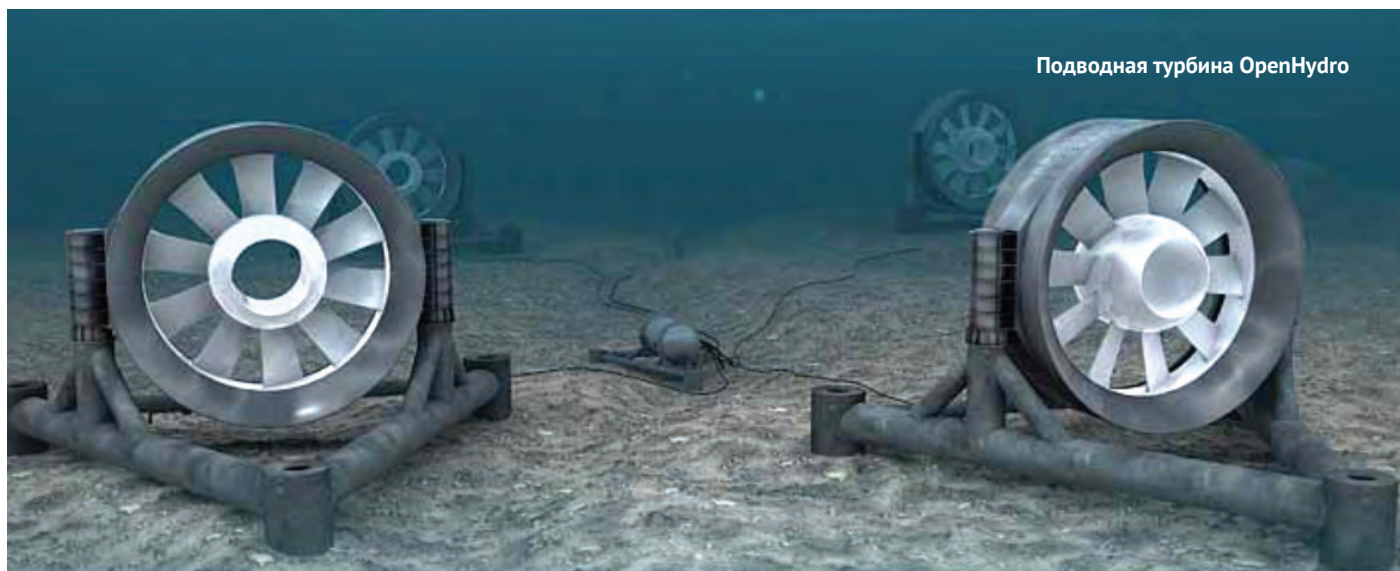
За рубежом быстрыми темпами развиваются технологии, позволяющие использовать кинетическую энергию приливно-отливных течений непосредственно в потоке без специальных трудоёмких и дорогостоящих плотин. Например, в 2014 году корпорация DCNS и компания OpenHydro подписали договор о создании в водах Великобритании энергетической фермы в 300 МВт, состоящей из 150 подводных турбин

Планы корпорации распространяются в перспективе на многие акватории по всему миру. В Баренцевом и Охотском морях скорости течений достигают 2,5 м/с, а в горле Белого моря и в проливах между Курильскими островами даже до 4 м/с. Здесь возможна установка, в том числе и подо льдом, энергетических ферм, состоящих из десятков подводных блоков единичной мощностью до 2 МВт каждый.

## ТЕПЛО

Среди возобновляемых источников только тепловая энергия океана, определя

*в 2014 году корпорация DCNS и компания Open Hydro подписали договор о создании в водах Великобритании энергетической фермы в 300 МВт, состоящей из 150 подводных турбин Планы корпорации распространяются в перспективе на многие акватории по всему миру*



Подводная турбина OpenHydro



Концепт - проект первой плавучей коммерческой ОТЕС концерна Lockheed Martin

*Концерн Lockheed Martin уже готов к практическому внедрению технологий плавучих тепловых преобразователей (ОТЕС) мощностью до 100 МВт около Гавайев, в водах Пуэрто-Рико, на островах Гуам, Диего-Гарсия и Маршалловых островах. Концерном было подписано соглашение в Пекине о создании на юге Китая уже к 2017 году коммерческой плавучей ОТЕС мощностью 10 МВт. Большие планы также у корпорации DCNS по проектам ОТЕС в Индийском и Тихом океанах, а также в Карибском регионе.*

емая разницей температуры поверхностных и глубинных вод, в тропической зоне доступна стабильно и непрерывно круглый год. Поэтому, даже в периоды низких цен на природное топливо, исследования по этому направлению ЭМО проводились постоянно десятками компаний различных стран. Так, концерн Lockheed Martin уже готов к практическому внедрению технологий плавучих тепловых преобразователей (ОТЕС) мощностью до 100 МВт около Гавайев, в водах Пуэрто-Рико, на островах Гуам, Диего-Гарсия и Маршалловых островах. Концерном было подписано соглашение в Пекине о создании на юге Китая уже к 2017 году коммерческой плавучей ОТЕС мощностью 10 МВт. Большие планы также у корпорации DCNS по проектам ОТЕС в Индийском и Тихом океанах, а также в Карибском регионе.

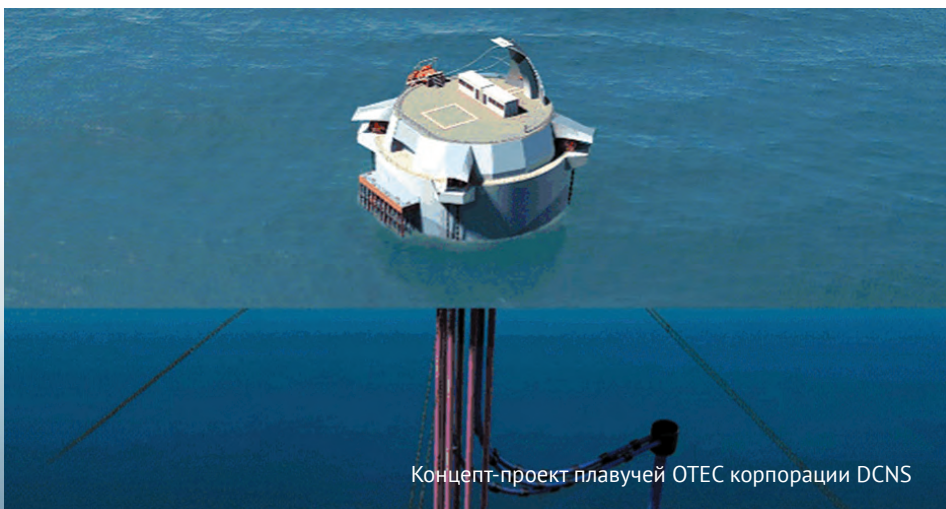
В российской Арктике наблюдаются значительные разности температуры между относительно теплой подледной водой и морозным наружным воздухом, что может быть также использовано для производства электроэнергии или водорода. Например, в акватории Новосибирских островов за год

бывает всего 2 - 4 дня с температурой воздуха выше минус десяти градусов, а в некоторых местах Полярного океана температура достигает зимой 50 градусов Цельсия. Несмотря на многие недостатки АОТЕС, зарубежные достижения в области развития ОТЕС для тропиков позволяют более оптимистично оценивать возможности их создания и внедрения в Арктике.

Анализ глобального рынка ЭМО показывает, что зарубежные компании ведут очень активную работу по экспорту своих технологий в различные страны мира и расширения там своего геополитического влияния. Это особенно важно отметить сегодня, когда Россия, наконец, переходит к программе отечественного импортозамещения. Целесообразно также и нам оценить перспективы научно-технической кооперации в этой области со странами БРИКС. Развитие ЭМО в нашей стране может быть перспективно для создания в Арктике и на Дальнем Востоке автономной роботизированной сети мониторинга нефтегазовых акваторий и охраны морской границы России развития там экологически чистой инфраструктуры, размещения в Мировом океане плавучих пунктов материально-технического обеспечения судов и кораблей, энергообеспечения районов добычи сульфидных руд, кобальтовых корок и конкреций, экспорта технологий ЭМО и, особенно, с геополитической точки зрения.

Для успешной реализации проектов ЭМО требуется четкая межведомственная координация разработок в области подводной техники, судостроения, традиционной и возобновляемой энергетики, электромашиностроения и новейших современных материалов, надежных и долговечных в морской среде. С этой целью Морской коллегии желательно рассмотреть программу развития нового инновационного направления двойного назначения - «Энергетика Мирового океана» - для включения её как в Морскую доктрину России, так и в ФЦП «Мировой океан».

*Руководитель проекта «Энергетика океана» Института океанологии им. П.П. Ширшова РАН Горлов Александр Анатольевич*



Концепт-проект плавучей ОТЕС корпорации DCNS



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

# НЕВА 2015

РОССИЯ ■ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ■ 22-25 СЕНТЯБРЯ 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](mailto:ttn@peterlink.ru)

[www.transtec-neva.ru](http://www.transtec-neva.ru)



## ПРОГРАММА ВЫСТАВКИ И КОНФЕРЕНЦИИ «НЕВА-2015»

### 22 СЕНТЯБРЯ 2015 г.

**10.00-18.00** Работа выставки «НЕВА-2015». Павильоны №№ 1" F" и 2" G" ВК «ЭкспоФорум»

**12.00-** Церемония официального открытия «НЕВА-2015», Зона входа в павильон №1 "F" ВК «ЭкспоФорум»

**12:00** Презентация на стенде Российского морского регистра судоходства «Участие РС в проектах обустройства морских нефтегазовых месторождений». Российский морской регистр судоходства. Контакты: pr.dept@rs-class.org

**11.00-15.00** Семинар-презентация «Оборудование и программное обеспечение для геофизических и гидрографических исследований морского дна». Зал H28-H29 Выставочного Центра

*11.00-13.00 Подводные гидроакустические системы позиционирования с ультракороткой и длинной базой, последние разработки и результаты, включая: позиционирование подводных аппаратов, сейсмических датчиков (донных и буксируемых). Докладчик – Hubert Pelletier, IXBLUE.*

*13.00-14.00 Инерциальные навигационные системы: последние разработки и результаты. Докладчик – Emmanuel Sgherri, IXBLUE*

*14.00-15.00 Гидролокаторы фирмы IXBLUE: картографирующий с синтезированной апертурой, многолучевой рыбопоисковый и донные профилографы). Докладчик – Emmanuel Sgherri, IXBLUE*

*Организаторы: ООО «Компания Технополь», фирмы IXBLUE, Teledyne Reson, Teledyne Odom Hydrographic, Teledyne Blue View, EIVA, Elac Nautic Контакты: Воронков Александр Петрович тел.: +7 (496) 213 3935, факс: (496) 213 4925, technopole@dubna.ru*

**14.00-16.00** Конференция «Охрана объектов интеллектуальной собственности и формирование новых рынков». Зал G 25-G27 Выставочного центра. Организаторы: ЗАО «Бизнес Порт». Контакты: Пшенникова Елена Владимировна, PR-manager тел.: +7 (495) 374 79 47, Elena@sudostroenie.info

**14.00-16.00** Заседание «Трансфер технологий как инструмент импортозамещения». Зал G20-G21 Выставочного центра. Организатор: ЗАО «Коммерсантъ» в Санкт-Петербурге». Контакты: Захарова Марина Геннадьевна, руководитель отдела информационных проектов, тел +7 (921) 396-82-64, zaharova@spb.kommersant.ru

**14.00- 17.00** Совместный семинар IBCON и AVEVA «Создание виртуальных тренажеров. Планирование и контроль сроков при работе над созданием судов». Зал H20-H21 Выставочного центра. Организаторы: IBCON, AVEVA. Контакты: Бобров Виталий, Вигиляйнен Владимир тел.: 812-3259128, office@ibicon.ru , elena.kolesnikova@aveva.com

**14:00** Презентация на стенде Российского морского регистра судоходства «Одобрение продукции морского назначения». Российский морской регистр судоходства. Контакты: pr.dept@rs-class.org

**16:00** Презентация на стенде Российского морского регистра судоходства «Развитие нормативных требований Регистра и МАКО к движителям». Российский морской регистр судоходства. Контакты: pr.dept@rs-class.org

### 23 СЕНТЯБРЯ 2015 г.

**10.00-18.00** Работа выставки «НЕВА-2015». Павильоны 1" F" и 2" G" ВК «ЭкспоФорум»

**09.00-17.00** Международная научно-техническая конференция «Инновационные сварочные технологии в судостроении, производстве морской техники и строительстве береговых объектов-2015». Зал H20-H21 Выставочного центра. Организаторы: Альянс сварщиков Санкт-Петербурга и Северо-Западного региона. Контакты: Дашкова А.А., начальник отдела рекламы Альянс сварщиков Санкт-Петербурга и Северо-Западного региона, тел. (812)309-03-68, ac@welding.spb.ru

**10.00-18.00** Семинар «Пути развития рыболовного флота Российской Федерации: импортозамещение и строительство рыбопромысловых и научно-исследовательских судов нового поколения для рыбохозяйственных и океанографических исследований в России в условиях антироссийских санкций». Зал H26-H27 Выставочного центра Организаторы: АО "Центр технологии судостроения и судоремонта" Контакты: Бочарникова Марина Владимировна, Главный специалист по рекламе, тел.: +7-812-786-0522; факс: +7-812-786-0459 info@sstc.spb.ru

**10.00-17.00** Третья ежегодная конференция "Техника и технологии для портов: эффективные инвестиции". Зал G25-G27 Выставочного

центра. Организаторы: Комитет по технологии и механизации Ассоциации морских торговых портов (АСОП), журнал «Морские порты», Контакты: Марина Титова тел.: (495) 366-62-55, моб: (495) 763-53-89, marina.titova@morvesti.ru

**Обязательна предварительная регистрация у Организаторов конференции.**

**11.00-15.00** Семинар «Дизель-генераторы на базе двигателей «Scania». Зал G20-G21 Выставочного центра. Организаторы: ООО «СПБ Марин». Контакты: тел(812)3356820, y.karlova@spbmarine.com

**12.00-15.00** «Компьютерное моделирование виброакустики в судостроении. Оптимизация конструкции на основании виброакустического анализа» Зал G22-G24 Выставочного центра, Организатор: ESI Group. Контакты: Несветова Наталья Викторовна, тел 8 919 361 14 80, Natalia.nesvetova@esi-group.com

**12:00** Презентация на стенде Российского морского регистра судоходства «Информационные сервисы для клиентов РС». Российский морской регистр судоходства. Контакты: pr.dept@rs-class.org

**13.00-16.00** Семинар «Современные технологии размерного контроля в судостроении и судоремонте». Зал G28-G29 Выставочного центра. Организаторы: ЗАО «БумТехно». Контакты: тел. (812) 3140121(доб. 163), TFedotova@bumt.spb.ru

**14.00-18.00** Семинар «Норвежская морская индустрия для судостроения России». Зал H28- H29. Организаторы: ООО «Морской Петербург», Innovation Norway St.Petersburg, Контакты: тел (812) 230-94-43, info@morspb.ru

**14.00** . Официальная церемония поднятия флага на головном судне серии- ледоколе проекта 21900 М «Владивосток». Транспорт: от площадки «НЕВА-2015» - КВЦ «ЭкспоФорум». Организаторы: ОАО «ОСК» Контакты: Шатилина Анна Сергеевна PanfilovaAS@vsy.ru

**14:00** Презентация на стенде Российского морского регистра судоходства «Планирование освидетельствования судов». Российский морской регистр судоходства. Контакты: pr.dept@rs-class.org

## 24 СЕНТЯБРЯ 2015 г.

**10.00-18.00** Работа выставки «НЕВА-2015». Павильоны №№ 1" F" и 2" G" ВК «ЭкспоФорум»

**10.00-17.00** Вторая ежегодная конференция «Безопасность портов и судоходства: инновации, технологии, оборудование». Зал G25-G27 Выставочного центра. Организаторы: газета «Морские вести России», Контакты: Марина Титова тел.: (495) 366-62-55, моб: (495) 763-53-89, marina.titova@morvesti.ru

**Обязательна предварительная регистрация у Организаторов конференции.**

**11.00-15.00** Семинар-презентация «Оборудование и программное обеспечение для геофизических и гидрографических исследований морского дна». Зал H28-H29 Выставочного Центра

**11.00-11.40** Многолучевые эхолоты Teledyne-RESON и Teledyne-ATLAS. Докладчик – Kim Jensen, Teledyne Reson

**11.40-12.20** Многолучевой эхолот MB2 – высоко-интегрированное и портативное решение для прибрежных вод и мелководья. Докладчик – Richard Dentzman, Teledyne Odom Hydrographic

**12.20-13.00** Многолучевые гидролокаторы фирмы Teledyne Blue View, формирующие 2-х и 3-х мерное изображение для обследования подводных объектов, поиска, навигации, метрологии и батиметрии. Докладчик – Ed Cheesman, Teledyne Blue View

**13.00-14:00** Программное обеспечение и оборудование фирмы EIVA. Докладчик – Stefan Steinmetz, EIVA

**14.00-15.00** Многолучевые эхолоты и гидроакустические системы безопасности судоходства фирмы Elac Nautik. Докладчик – Jens Higgen, L-3 Communication Elac Nautik.

Организаторы: ООО «Компания Технополь», фирмы IXBLUE, Teledyne Reson, Teledyne Odom Hydrographic, Teledyne Blue View, EIVA, Elac Nautic Контакты: Воронков Александр Петрович тел.: +7 (496) 213 3935, факс: (496) 213 4925, technopole@dubna.ru

**11.00-16.00** Семинар «Инновационные решения Keysight Technologies для сектора гражданского судостроения». Зал H20-H21. Организаторы: ООО «Кейсайт Текнолоджи» Контакты: Пестова Наталья тел: 8 (495) 7973919, Natalia\_pestova@keysight.com

**11.00-13.00** Бизнес-презентация «Возможности судостроения и промышленности Санкт-Петербурга для Китайских судостроительных компаний, компаний-производителей морского и промышленного оборудования». Зал H22-H24 Выставочного центра. Организаторы: Китайского деловой центр (Санкт-Петербург), ЭкспоФорум-Интернэшнл. Контакты: Руководитель Центра Муштатова Елена тел: (812) 3212661, e.mushtatova@expoforum.ru

**13.00-15.00** Круглый стол «Экономическое, технологическое и морское сотрудничество в Арктике». Зал G 20- G 21 Выставочного центра. Организаторы: Автономная некоммерческая организация «Центр стратегических оценок и прогнозов», Контакты: www.csef.ru, sgreen@csef.ru Вход на мероприятие свободный. Предварительная регистрация по электронной почте info@csef.ru приветствуется.

**14:00** Презентация на стенде Российского морского регистра судоходства «Одобрение продукции морского назначения». Российский морской регистр судоходства. Контакты: pr.dept@rs-class.org

**15.00-18.00** Семинар «Перспективы Российско-Финского сотрудничества в судостроении». Зал G28-G29 Выставочного центра. Организаторы: ООО «Морской Петербург», Контакты: Цукер Виктор Иосифович, тел (812) 230-94-57, info@morspb.ru

## 25 СЕНТЯБРЯ 2015 г.

**10.00-16.00** Работа выставки «НЕВА-2015». Павильоны №№ 1" F" и 2" G" ВК «ЭкспоФорум»



## От технологической платформы «Освоение океана» к созданию единой отрасли морских технологий

*«Хотелось бы подчеркнуть, что для АО «Концерн «Моринформсистема-Агат» Дальний Восток – это своего рода точка роста. Мы надеемся на инновационный и технологический потенциал региона и хотим быть в авангарде развития этого стратегического региона» – генеральный директор и генеральный конструктор концерна «Моринформсистема-Агат» Георгий Анцев.*

Одним из главных направлений развития мировой цивилизации в третьем тысячелетии является освоение пространств и ресурсов Мирового океана. Ведущие морские державы уже занимаются освоением Мирового океана. Перед Россией стоит задача наверстать упущенное в этой сфере. Реализовать весь научно-исследовательский потенциал в практическую плоскость. Перейти от теоретических исследований к практической деятельности под водой. Именно поэтому сегодня так остро стоит вопрос о создании полноценной отрасли морских технологий. Развитие морских технологий становится для нашей страны одним из приоритетных направлений, напрямую связанных с национальной безопасностью России. Это нашло отражение и в принятой недавно «Морской доктрине РФ». Первый и очень важный шаг в этом направлении был сделан ещё в 2011 году, когда на заседании Правительственной





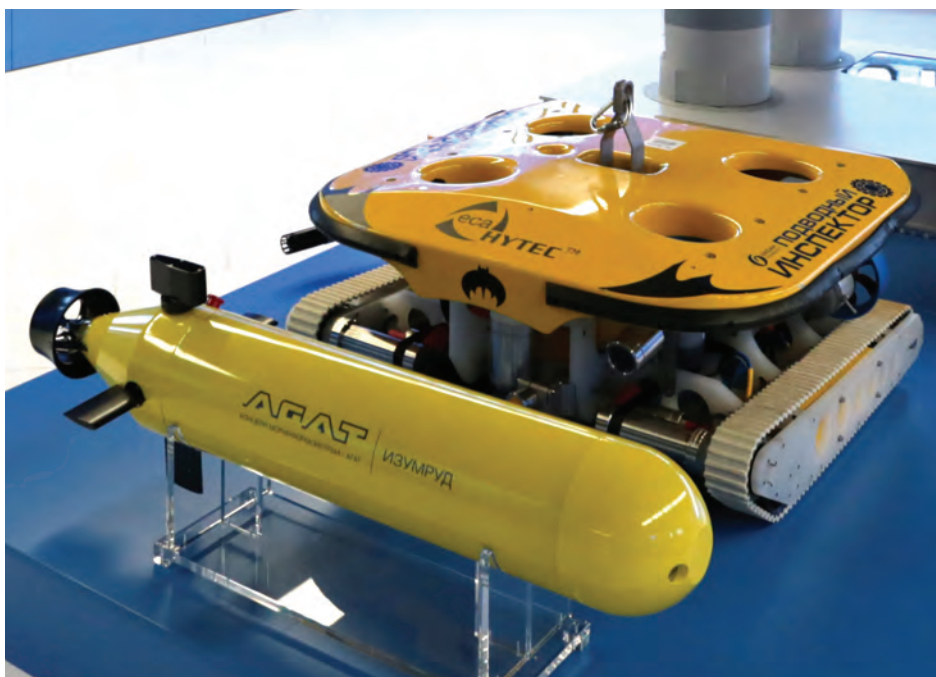
комиссии по высоким технологиям и инновациям под руководством Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина была принята Технологическая платформа «Освоение океана». Стратегической целью технологической платформы «Освоение океана» является создание совокупности «прорывных» технологий, которые сформируют облик перспективной инфраструктуры, обеспечивающей экономически эффективную и комфортную деятельность человека в Мировом океане.

Первоначально Меморандум о присоединении к Платформе подписали 24 организации: предприятия, научно-исследовательские институты, ВУЗы. Координаторами Платформы являются ОАО «Концерн «Моринформсистема-Агат», ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» и ОАО «Концерн «Морское подводное оружие – Гидроприбор».

Предприятия, входящие в Платформу, подписали Меморандум о создании инновационного территориального кластера по подводной робототехнике и морскому приборостроению в Приморском крае. Концерн «Моринформсистема-Агат» и другие представители промышленности выразили свою готовность, заинтересованность и состоятельность совместными усилиями развивать высокие морские технологии на благо будущего развития Дальнего Востока. В настоящее время технологическая платформа насчитывает более 105 членов, среди которых более 30 организаций являются лидерами в своих отраслях деятельности, которые стремятся к систематизации подхода в области морской деятельности

## СМОЖЕТ ЛИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ ПЛАТФОРМА «ОСВОЕНИЕ ОКЕАНА» СТАТЬ ОСНОВОЙ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА?

Одним из главных мероприятий Стратегического плана развития технологической платформы «Освоение океана» (который представляет собой модель создания отрасли морских технологий и приборостроения) является образование на Дальнем Востоке научно-производственного объединения по подводной робототехнике и морскому приборостроению для апробации современных экономических, организационных и социальных подходов и инноваций в этой области. Конечная цель – единая отрасль морских техноло-



гий и приборостроения, которая должна стать драйвером ускоренного роста и социально-экономической стабильности обширных территорий, а также источником пополнения местных и федеральных бюджетов и залогом технологической самостоятельности России.

Предприятия, входящие в Платформу, стремятся к объединению научного и производственного потенциалов для создания на Дальнем Востоке высокотехнологичного продукта в одной из наиболее перспективных отраслей приборостроения – морском приборостроении. Впоследствии такой продукт можно было бы продвигать

не только на местном рынке, но и на рынках стран АТР, многие из которых нуждаются в современных морских приборах и роботах для проведения геолого-разведывательных работ, рыболовства, а также охраны объектов на море и в прибрежной зоне.

Например, на международном форуме "Морская индустрия России - 2015" концерн "Моринформсистема-Агат" совместно с предприятиями «Технологической платформы» представили элементы охраны морского побережья, а также модель интеграции разнообразных технических средств подводного, надводного, воздуш-

**Создание инновационного кластера по подводной робототехнике и морскому приборостроению – системное решение для Дальневосточного региона, которое позволит обеспечить:**

- Создание современной технологической базы в области подводных технологий и морского приборостроения;
- Освоение выпуска широкой линейки востребованного на рынке (в том числе внешнем) подводного и надводного оборудования, парка новых приборов, организация сервиса для оказания услуг с применением этих устройств;
- Выведение инновационных технологий на рынки Юго-Восточной Азии предприятиями Дальнего Востока России;
- Создание основы морской сервисной службы – оператора работ на шельфе Дальневосточного региона;
- Развитие системы подготовки и повышения квалификации научных, инженерно-технических и управленческих кадров Кластера;
- Значительное увеличение возможностей экономики страны по освоению шельфа окраинных морей Дальнего Востока России;
- Переход к устойчивому экономическому развитию Дальневосточного региона. Создание точек роста и развития на Дальнем Востоке.
- Дальнейшее повышение качества образования на Дальнем Востоке, особенно по техническим и прикладным специальностям. В перспективе – повышение привлекательности вузов ДВ для иностранных студентов.
- Технологическая и экономическая поддержка трассы и прилегающих районов Северного морского пути и Арктической зоны Российской Федерации.



ного и берегового базирования в единую комплексную систему. Такая система, включающая в себя широкий спектр робототехнических средств, может представлять интерес не только для России, но и для других стран, имеющих протяженные морские границы. Она может быть использована как в целях охраны объектов прибрежной зоны (портов, нефтяных платформ и т.д.), предотвращения террористических актов и диверсий с моря, так и для геологоразведывательных работ, рыболовства, метеорологических и гидрографических работ (в том числе, предупреждения стихийных бедствий), спасательных работ и т.д. Главные достоинства подобной системы охраны - управляемость, в том числе возможность управления из единого центра, а также модульность, обеспечивающая мультифункциональность и сокращение стоимости.

Среди предприятий концерна значительным опытом в разработке и производстве роботизированных систем, в том числе гидроакустических, и систем управления ими обладают предприятия: АО «Изумруд» (г.Владивосток), АО «Атолл» (г.Дубна), ЦНИИ «Курс» (г.Москва), АО «Марс», АО «НПФ «Меридиан», АКИН и др. (посмотреть точные названия с сайтов).

Большой опыт по производству подводной робототехники есть, например, у ОАО

«СПМБМ «Малахит». КБ «Малахит» специализируется в области глубоководной техники, созданию оборудования, работающего в условиях агрессивной гидросреды, большого гидростатического давления. По заказу «Газфлота» по проекту «Малахита» на Тюменском судостроительном заводе построено комплексное судно обеспечения бурения.

В начале 2015 года успешно завершились испытания первого отечественного телеуправляемого необитаемого подво-

дного аппарата (ТНПА) «Марлин-350» компании ОАО «Тетис Про». Аппарат предназначен для поиска подводных объектов и выполнения осмотровых и обследовательских работ под водой в прибрежных морских или внутренних водах на глубинах до 350 метров. При собственном весе 50 кг. он способен поднимать на поверхность грузы до 12 кг. «Марлин-350» уже запущен в серийное производство и вскоре поступит в Службу поисковых и аварийно-спасательных работ ВМФ России.

**АО «Концерн "Моринформсистема-Агат" создано во исполнение Указа президента России от 3 февраля 2004 года №134 «Об открытом акционерном обществе «Концерн "Моринформсистема-Агат"». 100% акций Концерна находятся в федеральной собственности. Концерн – ведущая организация ОПК России в кораблестроении по информационным системам и технологиям, системному инжинирингу корабельных информационно-вычислительных средств, вопросам электромагнитной совместимости радиоэлектронных средств и размагничивания, системам управления стрельбой крылатыми и баллистическими ракетами морского базирования, боевым информационно-управляющим и интегрированным системам управления надводных кораблей и подводных лодок.**

**Среди наиболее известных систем, созданных предприятиями концерна, можно выделить корабельные системы управления стрельбой ракетных комплексов подводных лодок – Club-S, и надводных кораблей – Club-N; артиллерийские системы – МР-123 и "Пума" (5П-10); радиолокационные станции типа "Фрегат", "Подберезовик" и "Позитив"; береговой ракетный комплекс "Бал-Э" и Club-M;**

**АО Концерн «Моринформсистема-Агат» является системным интегратором информационно-управляющего пространства Военно-Морского Флота России. Сегодня предприятия Концерна также активно диверсифицируют производство в высокотехнологичные сферы гражданского судостроения и высокоточного гражданского приборостроения.**

Подводные роботизированные системы могут быть также интегрированы с беспилотными летательными аппаратами, в том числе на вертолетной основе. В сотрудничестве с предприятиями Технологической платформы несколько вариантов таких беспилотников предлагает АО «НПП «Радар-ммс». Беспилотные системы этой компании уже используются МЧС России.

Можно привести еще десятки примеров отечественных «прорывных» высокотехнологичных проектов, которые уже запущены в работу. Однако все они, к сожалению, пока еще одиночны и разрозненны. Для того чтобы придать этой работе системность на государственном уровне и запущен технологический проект «Освоение океана», который позволяет мобилизовать на решение насущных задач все лучшие научно-технические силы страны.

Идея создания в рамках этого проекта комплексного дальневосточного инновационного кластера по морскому приборостроению появилась не на пустом месте. Она продиктована острой необходимостью создания своей собственной технологической отрасли, позволяющей России успешно конкурировать в сфере освоения Мирового океана.

## НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ: СОЗДАНИЕ ЕДИНОЙ ОТРАСЛИ МОРСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ

«Программа развития Дальневосточного научно-производственного объединения по подводной робототехнике и морскому приборостроению» предполагает создание КБ и полигона для апробации изделий и испытательной базы. Это позволит сделать работу по внедрению инновационных технологий в морском приборостроении системной. И речь здесь не только о робототехнических системах.

К инициативе Концерна в области робототехники добавились другие перспективные, интересные, значимые проекты, в которых началась совместная работа. Это и проект создания комплексной морской роботизированной системы в целях охраны прибрежной зоны, и проект скоростного пассажирского судоходства, и проект модернизации порта г. Владивосток, и проект коммерциализации результатов научно-технологического сотрудничества с Дальневосточным федеральным университетом (ДВФУ), с которым у Концерна весьма конструктивные, многопрофильные отношения. Научные связи, совместные разра-

ботки и ОКРы с ведущим ВУЗом Приморья начались несколько лет назад. В прошлом году на базе ДВФУ был открыт Дальневосточный центр компетенций Концерна, где представлены наиболее высокотехнологичные разработки уже имеющегося технологического потенциала и наиболее перспективных векторов будущего развития Концерна и предприятий-партнеров.

## БУДУЩЕ ЗА СКОРОСТНЫМИ СУДАМИ

Рассматривается также возможность внедрения некоторых совместных разработок предприятий, входящих в Технологическую платформу «Освоение океана», например, в области гражданского судостроения, на благо Дальнего Востока. Сегодня широко обсуждается вопрос о перспективах возрождения скоростного речного транспорта, тех программах, которые активно развивались еще в СССР и были приостановлены в период Перестройки. Дальний Восток, Камчатка и Сибирь обладают разветвленной речной сетью. При этом данные регионы сталкиваются со значительным количеством транспортно-инфраструктурных проблем, решить которые можно было бы с помощью перевозок с использованием судов на воздушной подушке, на подводных крыльях, с воздушной каверной на днище и гражданских экранопланов. Это позволило бы решить многолетние транспортные проблемы регионов ДВ и Сибири и способствовало бы реализации в них проектов опережающего социально-экономического развития.

Очевидно, что для развития разветвленной авиационной и дорожной инфраструктур для пассажиро- и грузоперевозок в прибрежных регионах Дальнего Востока и Сибири необходимы значительно большие финансовые ресурсы, чем для осуществления проектов речных и морских перевозок, потому что эти регионы имеют природную водную транспортную сеть. Кроме того, авиaperевозки значительно дороже речных и морских, а потому требуют значительной нагрузки по субсидированию на федеральный и региональные бюджеты.

Маршруты дальневосточных и сибирских скоростных судов были просчитаны специалистами Концерна «Моринформсистема-Агат» совместно со специалистами ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева, предприятия, ведущего свое начало от легендарного конструкторского бюро, которое возглавлял Р. Е. Алексеев и в котором еще в советское время были начаты работы по проектированию, испытанию и созданию скоростных судов.

По мнению многих экспертов Концерна использование скоростных судов позволило бы обеспечить бесперебойное и безопасное сообщение между такими областными и районными центрами Дальнего Востока и Камчатки, как: Владивосток, Славянка, Ванино, Холмск, Александрово-Сахалинский, Петропавловск-Камчатский. Технически скоростные суда вполне могли бы соединить и более удаленные и труднодоступные населенные пункты данного региона и других транспортных коридоров нашей страны. **МП**

*Морское Информационное Агентство*





## Инжиниринговый центр, как способ развития национального производства...

В Морской доктрине Российской Федерации до 2020 года четко сформулирован государственный заказ на развитие всей отрасли, названы приоритеты как во внешней, так и внутренней политике по защите интересов России, и указаны векторы интересов страны в настоящем и будущем. Основной упор сделан на развитие масштабных инфраструктурных проектов. А что может стать наилучшим инструментом для реализации таких проектов? Возможно, мощные инжиниринговые центры, способные решать сложные комплексные задачи и выдавать готовые полностью просчитанные и смоделированные решения.

«Инжиниринг.. сфера деятельности по проработке вопросов создания объектов промышленности, инфраструктуры и др., прежде всего в форме предоставления на коммерческой основе различных инженерно-консультационных услуг. К основным видам инжиниринга относятся услуги предпроектного, проектного, послепроектного характера, а также рекомендательные услуги по эксплуатации, управлению, реализации выпускаемой продукции». (Большой юридический словарь» издательского дома «Инфра-М)

Согласно определению, данному Евро-

пейской экономической комиссией ООН в 80-е гг. прошлого века, инжиниринг – это особая деятельность, связанная со строительством и эксплуатацией предприятий и объектов инфраструктуры. Другими словами, совокупность проектных и практических работ и услуг, относящихся к инженерно-технической области и необходимых для возведения объекта и содействия его эксплуатации.

«Инженерное дело (инженерия) – область человеческой интеллектуальной деятельности, дисциплина, профессия, задачей которой является применение достижений науки, техники, использование законов физики и природных ресурсов для решения конкретных проблем, целей и задач человечества. Инженерное дело реализуется через применение как научных знаний, так и практического опыта (инженерных навыков, умения) с целью создания (в первую очередь проектирования) полезных технологических и технических процессов и объектов, которые реализуют эти процессы».

Инжиниринг и инженерия, как мы увидели из приведенных выше цитатах, имеют различия в определениях. Но мы эти термины объединяем в предлагаемом проекте Инжинирингового Центра «АРКТИКА». И вот

почему. Мы считаем, что управление проектами и управление в целом это именно инженерная задача.

Задачи, поставленные при создании Морского Инжинирингового Центра:

1. Собрав под единым управлением ресурсы, научный и производственный потенциал всех участников МИЦ, реализовать самые прикладные и актуальные инфраструктурные проекты, которые станут локомотивами развития для МИЦ и для смежных предприятий и отраслей промышленности.

2. Используя накопленный опыт, знания и навыки всех участников, разрабатывать и внедрять перспективные проекты и технологии на основе прорывных фундаментальных открытий и изобретений МИЦ.

3. Организовать качественное управление и научную, промышленную и межотраслевую кооперацию между предприятиями, научными объединениями и учебными заведениями при реализации любого проекта МИЦ.

При изучении опыта СССР давно было замечено, что для осуществления динамичного и поступательного развития экономики государством всегда использовались так называемые «локомотивы» отрасли или экономики в целом. Это были или отрасле-

вые предприятия, или целые отрасли, или отдельные проекты, города, рудники, заводы и др.

Любой такой проект давал жизнь, заказы, доходы множеству предприятий смежных отраслей.

Сегодня для России такие проекты могут стать идеальным решением освоения и развития территорий, регионов, отраслей промышленности и науки. А Инжиниринговые центры (ИЦ) могут сыграть ведущую роль в разработке таких проектов и в управлении ими.

Первым таким масштабным локомотивным инфраструктурным проектом нашего МИЦ мы считаем проект создания глобальной системы медицинской помощи и медицинского обеспечения для удаленных и труднодоступных регионов, и регионов с отсутствием стационарных медицинских учреждений (пример – обеспечение программы развития Северного морского пути). Данная система строится на основе морских универсальных госпитальных судов с применением современных телемедицинских технологий. Кроме того, такие морские комплексы могут быть с успехом использованы при оказании помощи в условия техногенных и природных катастроф, эпидемий, военных конфликтов, иных действий, связанных с необходимостью оказания помощи людям. Подробно о проекте было рассказано в журнале Морская политика России №4 2013 год и №11 2015 год.

Коротко перечислю основные наукоемкие и высоко технологичные направления в разработке и производстве такого проекта:

- развитие непосредственно национального высоко технологичного судостроения. Россия до сего дня в гражданской отрасли не строила суда такого типа.
- разработка уникального судового оборудования для морских госпитальных судов.
- разработка морского госпиталя и медицинского оборудования, методов и технологий медицинских исследований и прочее. По существу, данный проект может стать для России настоящим испытательным лабораторным комплексом для исследова-

ний различной направленности, испытания новейшего оборудования, технологий, препаратов, методов обследования и лечения и прочее.

- разработка новых моделей и комплексов обеспечения связи в любом уголке земного шара. Как мы знаем, в условиях катастроф зачастую наземные линии связи разрушены, а поддерживать коммуникацию с внешним миром обычными методами становится проблематично. Для решения данной задачи мы для своих судов и комплексов разрабатываем собственные независимые решения.
- разработка мобильных наземных передвижных диагностических комплексов.
- разработка авиационных комплексов на базе малых вертолетов и самолетов.
- разработка маломерных морских спасательных средств, медицинских катеров и др.
- разработка собственных программных средств управления комплексом.
- разработка собственной системы управления и безопасности комплекса.
- разработка иных средств обеспечения безопасности экипажа и пациентов госпиталя.
- многое другое...

В рамках МИЦ уже рассматривается около десятка уникальных разработок и технологий, которые будут параллельно внедряться в главный проект.

Кроме того, данный проект идеально укладывается в цели и задачи таких международных организаций, как БРИКС, ШОС, ВОЗ, ООН. А для России он может стать проектом, который объединит весь пояс БРИКС под девизом спасения людей и повышения их качества жизни и медицинского обслуживания.

В рамках международного проекта предлагается организовать взаимодействие с разработчиками и производителями различных систем и оборудования стран-участниц проекта, предложив им участие в разработке или доработке элементов системы, предназначенной для работы в их регионах. Таким образом, мы расширим тех-

нологические и финансовые возможности самого проекта.

Глобальный проект может быть разбит на отдельные сегменты с учетом потребности или специфики заказчика или участника. Ровно так же весь проект может быть мгновенно собран под управление из единого центра.

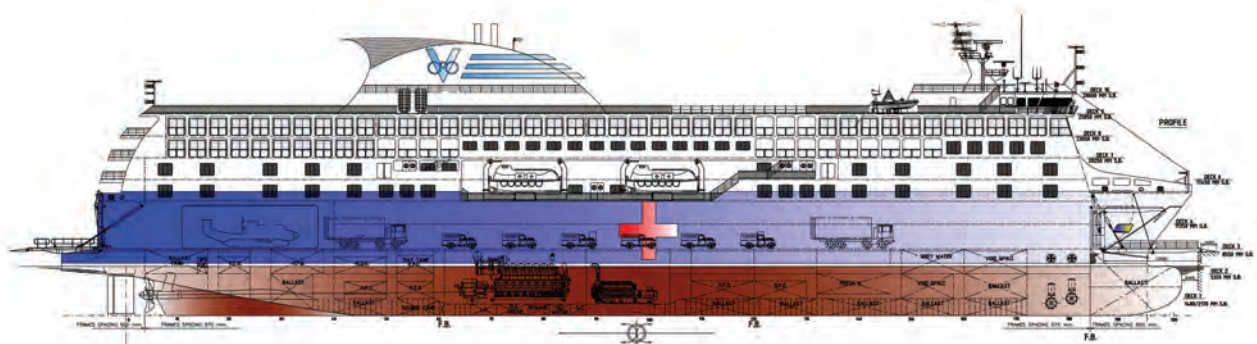
Разрабатывая этот проект, «ГК Альянс Марин» и «Национальное телемедицинское агентство» пришли к выводу, что реализация его даст очень мощный импульс развитию ряда высоко технологичных отраслей промышленности и науки Российской Федерации. Появится мощный спрос на высоко квалифицированных специалистов, будут запрограммирована занятость по мере запуска проекта, появится спрос на подготовку квалифицированных кадров в ВУЗах.

Для того, чтобы быть полностью готовым к реализации этого проекта, сегодня в созданный по инициативе организаторов уже вошли более 20 ведущих российских проектных, инженерных, научных, учебных и производственных предприятий.

- Структура ИЦ включает в себя:
- подразделения морского проектирования и дизайна
  - научные и испытательные лаборатории
  - опытно-конструкторские мощности
  - центр подготовки и переподготовки специалистов
  - технико-экономический отдел
  - подразделение IT и высоких технологий
  - информационно-аналитический отдел
  - экспертный совет
  - другое.

Проработаны многие аспекты и детали проекта и его элементов и можно утверждать, что аналогов такому проекту в мире нет, и поэтому важна способность реализовать его в полном объеме силами российских участников.

*Игорь Дубовский*  
Руководитель проекта  
Морского Инжинирингового Центра  
"АРКТИКА"





# СПЕЦСУДОПРОЕКТ

С 1 ПО 5 ИЮЛЯ 2015 ГОДА ЗАО «СПЕЦСУДОПРОЕКТ» ПРИНЯЛО УЧАСТИЕ

*На стенде были представлены макеты кораблей по проектам: Морское судно тылового обеспечения проект 23120; Морской плавучий самоходный кран проект 02690; Средний морской танкер проект 23130, выполняемые ЗАО «Спецсудопроект» в период с 2012 по 2015 год.*



*О перспективах развития в сфере гражданского судостроения, о новейших разработках компании «Спецсудопроект» шла речь на конференции с молодыми специалистами и студентами Санкт-Петербургского Государственного морского технического университета, проведённой руководством ЗАО «Спецсудопроект» во время Международного Военно-Морского Салона -2015.*

## ЗАО «СПЕЦСУДОПРОЕКТ» - ЗДЕСЬ ПРОЕКТИРУЮТ БУДУЩЕЕ

В РАБОТЕ СЕДЬМОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЕННО - МОРСКОГО САЛОНА - 2015



*В ходе Международного Военно-Морского Салона -2015 ЗАО «Спецсудопроект» совместно с СФ «Алмаз» провели торжественное мероприятие по сдаче Департаменту Транспортного обеспечения Министерства Обороны РФ третьего (заводской номер 903) морского плавучего самоходного крана проекта 02690.*



*Молодые специалисты и студенты изъявили желание проходить практику в ЗАО «Спецсудопроект», стать частью команды компании. И это не удивительно, ведь это одна из самых перспективных и динамично развивающихся судостроительных компаний, которая заботится о привлечении молодых кадров, их обучении будущем карьерном росте.*



# Катера ростовского «Риф» - новое слово в отечественном судостроении



**Р**ассекающие гладь Финского залива ростовские катера, быстрые, лёгкие, маневренные, сразу оказались в центре внимания участников и гостей Военно-морского салона, состоявшегося в июле 2015 года в Санкт-Петербурге. Ростовский судостроительный-судоремонтный завод «Риф» представил на выставке две головные модели катеров – «Риф 75 СК» и «Риф 112 СК», демонстрация которых сразу же покорила строгое жюри. За свои скорост-

ные и маневренные качества эти модели стали лауреатами в номинации «Лучший выставочный экспонат». Ещё одним показателем успеха для судостроителей стал поток представителей различных ведомств, частных компаний, иностранных делегаций, проявивших самый живой интерес к катерам. Это представители МИД РФ, МО РФ, МЧС РФ, Министерства промышленности и торговли, и прочих ведомств, а также представители коммерческих компаний и мно-

гих иностранных делегаций, не говоря уже о большом числе частных лиц, заинтересовавшихся новой разработкой. Почему такое пристальное внимание к катерам завода «Риф»? Все дело в уникальной технологии материала, из которой они изготовлены.

## СЕКРЕТ УСПЕХА В ИННОВАЦИОННОМ МАТЕРИАЛЕ

Речь идёт о полиэтилене высокой плотности (HDPE). Этот инновационный материал даёт изделию целый ряд преимуществ. Корпус является гибким и пластичным, не подвержен коррозии и не требует ежегодной покраски, не выгорает на солнце, что значительно снижает эксплуатационные расходы судовладельца. Превосходная стойкость к образованию трещин, повышенная ударпрочность даже при экстремально низких температурах, простота в уходе и эксплуатации – всё это позволяет продлевать срок службы катера. Минимальный срок эксплуатации такого катера более 30-ти лет.

Полиэтилен высокой прочности значительно превосходит традиционные материалы (сталь, алюминий, дерево, стекловолокно) в надёжности и экономичности.

Корпус катера изготовлен методом сварки листов и трубных конструкций, снабжен бортовым баллоном, что обеспечивает надёжную остойчивость и высокие мореходные качества. Сам материал корпуса плюс заполненные пенополистеролом герме-

*Модельная линия – рабочие, скоростные, универсальные катера. Они могут обслуживать порты, транспортировать людей, проводить различные инспекционные работы. – Валерий Белозеров, генеральный директор судостроительного-судоремонтного завода «РИФ»*





тичные отсеки и бортовые жестко-сварные баллоны по периметру **создают уникальную систему 100% непотопляемости судна даже при значительных повреждениях и в экстремальных погодных условиях, когда катера других типов теряют живучесть.** По своей конструкции данный катер напоминает класс РИБ, который считается «непотопляемым», однако, в отличие от РИБов, **конструкция катеров «Риф» неуязвима при повреждениях, неприхотлива в обслуживании и ремонте корпуса.**

Так, бортовой надувной баллон РИБа имеет сложную секционную конструкцию, требует периодической подкачки воздухом, а, в случае повреждения одной из секций баллона, судно теряет свои мореходные качества и уровень плавучести. Полиэтиленовый катер, при такой же прочности как у пластиковых и алюминиевых судов, является экологически чистым, не требует специальной антикоррозионной и противообрастающей защиты, 100% диэлектрик. Корпус судна из полиэтилена обладает звукопоглощающими свойствами.

Пластичность и легкость материала обеспечили большую грузоподъемность, непотопляемость и высокую скорость хода судна.

Корпус катера не ржавеет, не требует покраски и не выгорает. В зависимости от комплектации, такое судно может развивать скорость до 40 узлов – 70 километров в час. А осадка катера варьируется от 30-ти до 80-ти сантиметров. Быстроходное судно может проходить расстояние в 120 миль – около 200 километров, а также выдерживает морское волнение до четырех баллов.

## САМЫЙ ШИРОКИЙ СПЕКТР ПРИМЕНЕНИЯ

Модификации данной линейки катеров «Риф» позволяют применять их в самых различных сферах грузо-пассажирских перевозок. Они идеальны для использования в экстремальных условиях, как катера специального назначения – например, спасательные. Осадка катера, его остойчивость, особая ударостойкость корпуса делают его просто незаменимым транспортным средством в условиях горных рек.

Были проведены многочисленные тесты на плавучесть и устойчивость судна в сложных погодных условиях и в экстремальных ситуациях. Катера «Риф» с успехом выдержали все испытания и доказали свою надежность при любых условиях эксплуатации. Модельная линейка катеров подразделяется на рабочие, универсальные и скоростные.



*Такой проект осуществлен в России впервые. Катера выполнены с применением новых технологий. На сегодняшний день это практически единственные суда, которые обеспечивают 100-процентную непотопляемость. – Игорь Пивоваров, член совета директоров ГК Ростовский порт*

Основные задачи, для выполнения которых предназначен катер:

- Транспортировка пассажиров и малогабаритных грузов по рекам и озерам, с корабля на берег (на другой корабль) в акваториях внутренних и внешних рейдов гаваней, а так же в открытом море.
- Поиск и спасение людей, терпящих бедствие в воде.
- Обнаружение, преследование и задержание маломерных плавсредств.
- Поиск и спасение судов, летательных аппаратов, терпящих бедствие на воде.
- Обслуживание объектов рыбного хозяйства на водных объектах рыбозабоев и рыболовства.
- Обеспечение гидрографических и водо-

лазных работ.

- Решение различного рода задач речной и морской практики.
- Активный отдых на воде. Буксировка лыжников и вейкбордистов.

Ростовские судостроители используют также уникальную запатентованную технологию Sealegs, которая позволяет превратить катер «Риф» в катер-амфибию, способный развивать скорость на земле до 7-10 км/ч, не теряя при этом своих мореходных качеств.

Итак, разработанные судостроительным-судоремонтным заводом «Риф» катера, без сомнения являются новым словом в отечественном судостроении, имеют прекрасные перспективы в будущем. **МП**



# Безопасность объектов ВМФ и МЧС

## Система пожаротушения «Туман»

С 11 по 23 августа 2015 года на территории 4 субъектов Северо-Западного федерального округа прошел Форум «Общество за безопасность». В рамках этого проекта на базе Северо-западного центра МЧС России в г. Вытегра, Вологодской области, в период с 20 по 23 августа состоялась демонстрация систем безопасности и техники МЧС России. Участие в работе форума приняла компания «НВК-Инжиниринг», которая разместила выставочный стенд с действующим образцом и демонстрацией эффективности новой отечественной системы пожаротушения ТРВ НД «ТУМАН».



Принцип работы системы основан на уменьшении концентрации кислорода в защищаемом объеме помещения и одновременном охлаждении, нагретых в результате пожара поверхностей.

Как результат - эффективное тушение возгорания при абсолютной безопасности для людей, оборудования и окружающей среды так как в качестве огнетушащих агентов выступают азот и вода.

ЦЭкспериментальные исследования более чем за 25-летний период показали, что эффективность пожаротушения распылен-

ной водой находится в прямой зависимости от величины распыленных капель.

Приведенный сравнительный анализ показывает:

- Эффективность пожаротушения спринклерными и дренчерными установками очень низка: быстрая скорость оседания, малая активная поверхность, большое время парообразования. Результат – около 95% распыленной воды не участвует в процессе тушения. Следствие данный тип установок зачастую используется для ограничения распространения и локализации пожара.

- Установки пожаротушения с применением оросителей тонкого распыла (размер распыляемых капель менее 400 мкм, но более 100 мкм) обладают большей эффективностью: меньше скорость оседания капель, большая активная поверхность капель, меньшее время парообразования.

Следствие – используется для поверхностного пожаротушения твердых горючих веществ класса А, могут использоваться для тушения очагов пожара класса В (горючих жидкостей с температурой вспышки >610С)

- ТРВ «Туман» со среднеарифметическим размером капель (менее 100 мкм) имеет высокую эффективность пожаротушения: очень малая скорость оседания, значительно развитая площадь активной поверхности капель, значительно малое время парообразования, способность циркулировать в пространстве, заполняя весь объем помещения. Результат – используется для пожаротушения очагов класса А всех групп (твердых и тлеющих горючих материалов), класса В (горючих жидкостей с температурой вспышки <280С) и класса С (в случае применения специальных огнетушащих составов), класса Е до 1000 В.

Следствие – газо-водяное тушение тонкораспыленной водой делает систему наиболее эффективной и универсальной.

Преимущества комбинированной газо-

Параметры	Спринклерные и дренчерные системы		Системы тушения ТРВ ВД		ТРВ НД «Туман»	
	Диаметр капель, мкм					
	400	200	150	100	50	25
Скорость седиментации (оседания), м/с	4,8	1,2	0,6	0,3	0,075	0,02
Суммарная площадь поверхности капель ОТВ массой 1 кг, кв.м/кг	15	30	45	60	120	240
Время испарения, мс	2,5	560	320	140	35	9
Время до остановки капли в пространстве (замедления), мс	80	20	10	5	1,25	0,3
Путь замедления, мм	400	100	50	25	6	3

Огнетушащее вещество	Безопасность для людей	Охлаждение поверхностей	
«Туман» Вода, азот	+	+	+
CO <sub>2</sub>	-	Частично	+
Ar / N <sub>2</sub>	+	-	+
Тонкораспыленное	+	+	Частично
Спринклерное	+	+	-
Порошковое	Частично	-	-



водяной системы пожаротушения «Туман»  
- Быстрое и надежное пожаротушение + низкое водопотребление:

Система эффективно справляется с подавлением пожара, используя примерно в 10 раз меньшее количество воды по сравнению с традиционными системами водяного пожаротушения ТРВ ВД.

- Сохранение жизни людей:

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

«При работе системы образуется разделительный слой. Время существования видимого порога среды до полного его исчезновения составляет 5-7 минут с момента запуска системы. Формируемая среда обладает высокой дымоосаждающей способностью, что дополнительно способствует снижению вреда от продуктов горения для здоровья людей. При распространении газо-водяной смеси в помещении мелкие капли воды остаются в подвешенном состоянии и не выпадают из двухфазной среды».

- Низкое давление и взрывобезопасность:

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

Система пожаротушения «Туман» объ-

единила в себе эффективность систем газового (объемного) типа и систем тушения тонкораспыленной водой:

Универсальный подход позволяет системе «Туман» работать в режиме локального и объемного тушения (рисунок 1 и 2).

Данные показатели и универсальность системы «Туман» позволяет применять ее на технически сложных и опасных объектах:

- Объекты морского транспорта (суда гражданского флота и корабли ВМФ)
- Центры хранения и обработки данных
- Морские нефтедобывающие платформы
- Объекты нефтегазовой промышленности
- Моторные отсеки транспортных средств
- Социальные и другие объекты

**ГРУППА КОМПАНИЙ НВК ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ "НВК-ИНЖИНИРИНГ".**

**198035, Россия, г.Санкт-Петербург, Межевой канал, д.8, Тел/ факс: +7 (812) 680 29 88. Электронная почта: [pnwsgroup@pnwsgroup.ru](mailto:pnwsgroup@pnwsgroup.ru). Обособленное подразделение, г. Балтийск, Калининградская область 238520, Россия, г. Балтийск, ул. Русская набережная, д.2 Электронная почта: [baltic@pnwsgroup.ru](mailto:baltic@pnwsgroup.ru). Обособленное подразделение, г. Новороссийск. 353910, г.Новороссийск, ул.Рыбацкая, д.33. Электронная почта: [povoros@pnwsgroup.ru](mailto:povoros@pnwsgroup.ru)**

**Генеральный директор Компании «НВК- Инжиниринг» Осокин А.В.**

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:

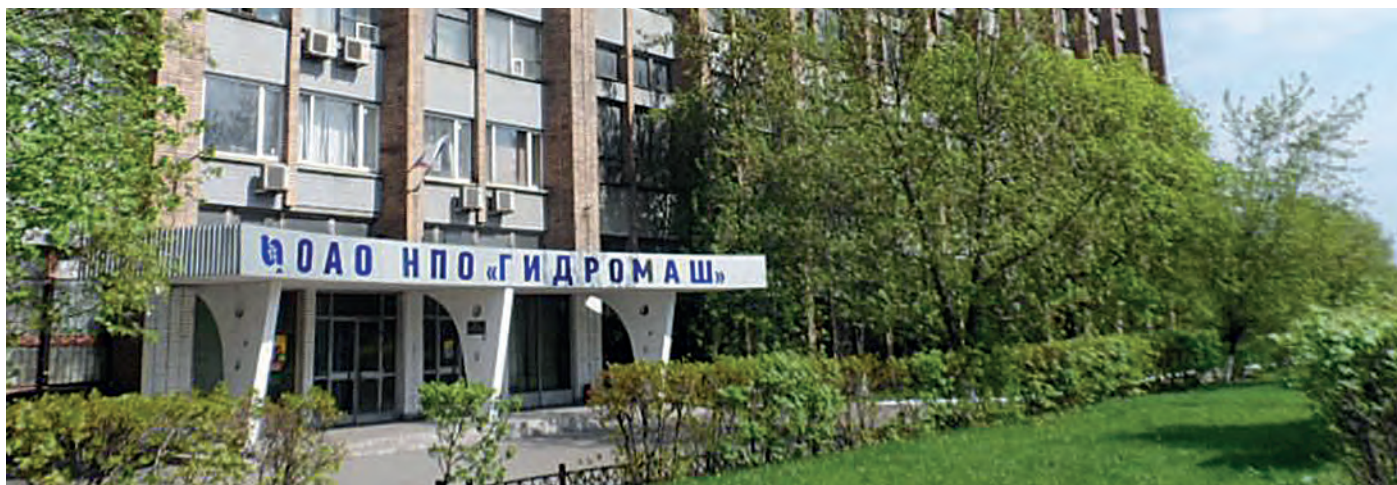
- ООО «НВК»;
- ООО «НВК-Инжиниринг»;
- ООО «НВК-Сервис»;
- ООО «ВытеграФлотСервис»;
- «МКБ «Северо-Запад».

Объединение имеет опыт успешной работы с такими заказчиками, как: ОАО «33 судоремонтный завод», ФГУП «Росморпорт», ОАО «Морской порт «Санкт-Петербург», ЗАО «СК БашВолготанкер», 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 Шипинг», ФГУП «Гидрографическое предприятие», 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 и Калининградской области (г.Балтийск). Мы успешно ремонтируем суда и отдельные судовые установки как на собственной производственной базе, так и выездными бригадами.

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





## ОАО «НПО «ГИДРОМАШ» - ОСНОВНОЙ РАЗРАБОТЧИК И ПРОИЗВОДИТЕЛЬ НАСОСНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ВМФ РОССИИ

ОАО «НПО «Гидромаш» – научно-исследовательское, конструкторское предприятие, производящее насосы для различных отраслей: судостроительной, атомной, нефтяной, космической и других. Объединение постоянно совершенствует конструкции выпускаемых насосов, а также разрабатывает новые. Современное высокоточное оборудование позволяет производить оборудование с учетом самых последних требований по надежности, эффективности и малому шуму. Предприятие имеет собственный уникальный центр для испытания электронасосных агрегатов с определением гидравлических, энергетических и виброшумовых характеристик.

За последние годы в рамках государственной программы вооружений спроектированы, изготовлены и проходят испытания опытные образцы герметичных электронасосов типа ГЭН для атомных подводных лодок четвертого поколения проектов «Борей» и «Ясень». Начато серийное производство этих насосов. Также спроектированы, изготовлены и поставлены на производство насосы заказа «Лада». Проведена научно-исследовательская работа и созданы экспериментальные образцы по уникальному проекту «Калина ВМФ».

ОАО «НПО «Гидромаш» также является постоянным изготовителем и поставщиком насосов на объекты Госкорпорации «Росатом».

Свою историю ОАО «НПО «Гидромаш» начинает с 1931 года. Тогда на базе гидравлического отдела ЦАГИ им. Н.Е. Жуковского и Гидроэнергетического института было создано предприятие по исследованию, разработке и производству насосного обо-



Арутюнян Арам, генеральный директор, кандидат технических наук.

рудования - ВНИИГидромаш. ОАО «НПО «Гидромаш» является его единственным правопреемником.

С момента основания на предприятии уделялось особое внимание организации перспективных научных исследований, без которых было бы невозможно создание новой техники с высокими характеристиками. С 50-х годов XX века начинает выпускаться насосное оборудование для первых атомных подводных лодок.

За многолетнюю научную деятельность и заслуги в создании и освоении производства специальных насосов в 1984 году предприятие было награждено орденом Трудового Красного Знамени. Более 80 % всех насосов, работающих и выпускаемых в России и странах СНГ, созданы учеными и инженерами ВНИИГидромаш.

В рамках программы импортозамещения Объединение разрабатывает и осваивает

новую линейку насосов с качественно улучшенными параметрами. ОАО «НПО «Гидромаш» участвует в работах по продлению показателей ресурса и надежности насосного оборудования находящегося в эксплуатации, в том числе изготовленными другими предприятиями.

ОАО «НПО «Гидромаш» обладает всеми сертификатами и лицензиями, необходимыми для разработки, изготовления и ремонта насосного оборудования для нужд флота.



РОССИЯ, 129626 Москва, 2-ая Мытищинская ул., 2.  
 Тел.: (495) 687-35-55, Факс.: (495) 687-35-89  
[info@gidromash.com.ru](mailto:info@gidromash.com.ru)

# ЭКСПЕРТ. ПРОВЕРЕНО ВРЕМЕНЕМ!

## ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

- ➔ Оценка охраны и разработка планов охраны судов, портовых средств и судоходных гидротехнических сооружений.
- ➔ Оценка уязвимости и разработка планов обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта.
- ➔ Проектирование и монтаж комплексных интегрированных инженерно-технических систем и средств охраны.
- ➔ Оборудование пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.
- ➔ Аудит, проектирование, построение и модернизация различных систем связи.
- ➔ Сервисное обслуживание установленных технических систем.
- ➔ Производство тепловизоров и специализированных видеокамер.

### **ООО «Управляющая компания АМБ»**

Адрес: 109341, г. Москва, ул. Братиславская, д. 6, офис 34  
Тел. / Факс.: +7 (495) 215-00-96

E-mail: [uk@amb-expert.ru](mailto:uk@amb-expert.ru)

Посетите наш сайт: <http://www.amb-expert.ru/ru>





## Обводы V поколения Валеева - Морозова (Обводы несущей поверхности быстроходных мореходных судов)

*«Ты никогда не решишь проблему, если будешь думать так же, как те, кто ее создал»  
(Альберт Эйнштейн).*

1920 год – пороговый в споре между реданными «плоскодонками» с ярко выраженным острым форштевнем А.Н. Туполева и «мореходными» килевыми катерами из Англии. Схлестнулись русская удаля с протестантским расчетом.

Советские «плоскодонки» с острыми носовыми обводами превосходили английские килевые в штилевую погоду, но уступали на волнении.

В штилевых условиях на испытаниях

АНТ-5 (Г-5) отмечена невероятная, по тем временам скорость – катер с торпедами развивал скорость 58 узлов (107,4 км/ч), а без торпед – 65,3 узла (120,9 км/ч).

И здесь крупным планом возникли приоритеты: что важнее, скорость или мореходность?

Необходимость и достаточность...

Исторически считается, что А.Н. Туполев ошибся – победил рациональный Запад с высоким углом килеватости при относительно-

но полных носовых обводах – мир заполнили клоны китобойного вельбота Boston Whaler 1956 года с компромиссной мореходностью.

Почему столько о килеватости? Потому что именно она «краеугольный камень» – амортизирующий элемент корпуса судна.

Та победа Запада оказалась пирровой. Сверхкритичный слеминг, низкая мореходность, недостаточный уровень энергетической эффективности и это далеко не полный перечень унаследованных проблем привнесенной постоянной в плоскости шпангоутов килеватости.

Наука и практика упёрлись в стену...

Тупик? Нет! Когда-то Стругацкие написали «инструкцию по прохождению сквозь стену»: «Видеть цель, верить в себя и не замечать препятствий», впрочем, и до них об этом говорил Иисус Христос, для людей, ходящих по воде.

Пришло осознание необходимости смены парадигмы, но сделать это можно только отказавшись от догм о несущей способности угла килеватости, что позволило совместить в одном катере скорость, мореходность и энергетическую эффективность.

Это произошло 21 мая 2013 года – была решена задача создания энергетически эффективных, быстроходных мореходных катеров. Сущность предложенной идеи заключается в том, что у быстроходного судна с динамическим принципом поддержания, заявленные мореходные качества достигаются за счет применения днищевых обводов с перемененно-дискретными углами килеватости в поперечных сечениях корпуса с высоким углом килеватости нижнего сегмента днища.

*Теория корабля, конструкционные материалы – области, где нам нет равных в мире. Компетенция ученых Петербургской школы конструкторов и технологов. Здесь наше государство обладает реальным потенциалом для научного и технологического прорыва.*



Первый пробный образец катера был разработан и построен в содружестве Х-М.М. Валеева и Д.Р. Морозова в 2013 году с двумя сегментами днища со «скромными» углами 18° и 21°.

## ОТ СЛОЖНОГО К СОВЕРШЕННОМУ

Успех опыта позволил приступить к разработке проекта мореходного катера с полнотью отечественными комплектующими.

При действенной поддержке генерального директора ГНЦ ФГУП «ЦНИИ КМ «Прометей» А.С. Орыщенко и Минпромторга России в лице начальника отдела НИОКР А.Н. Князева, катер «Консепт 5.0» был построен на верфях ООО «Беркут-Марин» и экспонировался на Международном Военно-морском салоне (IMDS 2015). Угол килеватости нижнего сегмента несущей поверхности в районе кормового среза – 45°! Одновременно было получено Решение ФИПС о выдаче патента №154728 на полезную модель «Корпус глиссирующего судна с обводами Валеева-Морозова».

Директор департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России М.Н. Кочетков на «IMDS 2015» высоко оценил идею и поддержал предложение по дальнейшей работе над темой с привлечением ученых и технологов отрасли.

## ЗДЕСЬ НАШИ СКРЫТЫЕ РЕЗЕРВЫ

Президент России Владимир Путин сказал (27.04.2015): «Мы можем выращивать бананы? Можем. Но это будут золотые бананы. Зачем? Но есть вещи, которые мы совершенно точно должны делать сами. Мы можем это сделать: гражданское самолетостроение, судостроение. Много вещей абсолютно в таких, в каких мы всегда имели высокую степень компетенции».

Подчеркнём, теория корабля, конструкционные материалы – области, где нам нет равных в мире, именно эту компетенцию ученых, конструкторов и технологов имел в виду президент России. Петербургская школа. Здесь наше государство обладает реальным потенциалом для научного и технологического прорыва. Но импортозамещение только по решению власти без инициативы на местах обречено на судьбу пара, ушедшего в свисток. Поэтому поддержка департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России, а также ФГУП «Кры-



*21 мая 2013 года в содружестве начальника отдела государственных научно-технических программ АО «Концерн «Океанприбор», действительного члена ВАН КБ Х-М.М. Валеева и главного конструктора ООО «Беркут-Марин» Д.Р. Морозова была решена задача создания энергетически эффективных, быстроходных мореходных катеров.*

ловский государственный научный центр» имеют чрезвычайно важное значение для практической реализации данного проекта.

Потенциал предложенной идеи высок. И опирается он на реальные результаты. Уже на первых ходовых испытаниях при 3-4 балльном волнении (вся Ладога в барашках, ветер 12 м/с) и с необкатанной силовой установкой (83,5 кВт) катер развил скорость более 27 узлов. Подчеркнём. Катер, длиной 6,0 метров! И это далеко не предел для 100 % отечественного проекта с заволжским дизелем «ЗМЗ-5143.10» и водомётным движителем «Kjet 230», изготовленным в ООО «ДМ Технолоджи» г. Москва.

Отдельно следует отметить тот факт, что катер «Консепт 5.0» изготовлен из сплава 1565ч, разработанного учёными ГНЦ ФГУП «ЦНИИ КМ «Прометей» и научно-техническими специалистами ЗАО «Алкоа СМЗ».

Самарским металлургическим заводом получено свидетельство Российского Морского Регистра Судоходства на изготовление прокатной продукции из сплава 1565ч для судостроения, являющегося многофункциональным материалом, обеспечивающим оптимальное сочетание прочности, пластичности, высокой свариваемости и специальных характеристик в зависимости от областей его применения.

Следующее слово за наукой и технологией. Необходимы научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. Нужны рекомендации учёных и разработки технологов – отраслевые ЦКБ должны получить надёжный инструмент. И тогда, только тогда, как результат объединённой работы, возникнет экспортный потенциал науки и судостроительной промышленности в части строительства быстроходных мореходных судов с динамическим принципом поддержания.

Моря, океаны и внутренние водные пути России ждут своих высокоскоростных тружеников класса offshore, а это суда МЧС, силовиков, лоцманские катера, флот обеспечения нефтегазовых месторождений на шельфе, пассажирские и многие другие, включая рекреационные, где востребованы мореходность, скорость, безопасность, энергетическая эффективность и экология.

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

*Главный конструктор  
ООО «Беркут-Марин» Д.Р. Морозов.*



## II Международная научно-практическая конференция «Современные технологии и оборудование для судостроения, портов и бункеровки» (17-18 марта 2016 года, Санкт-Петербург)

*Морское Информационное Агентство приглашает принять участие во II Международной научно-практической конференции «Современные технологии и оборудование для судостроения, портов и бункеровки» 17-18 марта 2016 года в Санкт-Петербурге. Мероприятие будет посвящено новейшим разработкам и последним технологическим достижениям в области судового и портового оборудования. Генеральным партнером конференции второй год выступает компания «Кронштадт» – один из лидеров на рынке поставок судового и портового оборудования от ведущих мировых производителей. Конференцию планируется провести с участием членов Президиума Морской коллегии при Правительстве РФ, экспертной группы Министерства транспорта РФ, ОСК и других профильных морских структур.*

Морское Информационное Агентство приглашает принять участие во II Международной научно-практической конференции «Современные технологии и оборудование для судостроения, портов и бункеровки» 17-18 марта 2016 года в Санкт-Петербурге. Мероприятие будет посвящено новейшим разработкам и последним технологическим достижениям в области судового и портового оборудования. Генеральным партнером конференции второй год выступает компания «Кронштадт» – один из лидеров на рынке поставок судового и портового оборудования от ведущих мировых производителей.

Цель II Международной научно-практической конференции – предоставить всем участникам рынка информацию о наиболее современных технологиях и оборудовании, создать площадку для обмена опытом, а также налаживания и укрепления деловых контактов между компаниями, ра-

ботающими в данной отрасли. К участию в мероприятии приглашаются представители законодательной и исполнительной власти, ответственные за судостроение, топливно-энергетический менеджмент, инженеры, технические специалисты судостроительных предприятий, профильных компаний, проектных организаций и другие специалисты отрасли.

**ПЕРВЫЙ ДЕНЬ** мероприятия будет посвящен современным технологическим разработкам и оборудованию в области судостроения. На него приглашаются члены Президиума Морской коллегии при Правительстве РФ, что позволит участникам конференции обсудить важнейшие профессиональные вопросы с ключевыми государственными фигурами отрасли и установить новые деловые контакты с представителями государственных структур.

**ВТОРОЙ ДЕНЬ** конференции будет посвящен портам и бункеровке. Участники мероприятия обсудят актуальные вопросы

проектирования, строительства, модернизации и эксплуатации портовых терминалов, особое внимание будет уделено морской технике обеспечивающей бункеровку судов.

В ходе конференции запланировано проведение тематических круглых столов и индивидуальных консультаций.

I Международная научно-практическая конференция «Современные технологии и оборудование для судостроения и портов» проходила в марте 2015 года. Тогда в мероприятии приняли участие представители крупнейших государственных структур и отраслевых компаний, таких как ОАО «Адмиралтейские верфи», ФГУП «Атомфлот», ООО «Балтморпроект», ООО «Восточная верфь», КБ «Вымпел», Министерство промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области, ФБУ «Администрация «Волго-Балт», ассоциация «Морпортэкспертиза», ООО «ГЦКБ Речфлота» и многие



Генеральный директор компании «Кронштадт» Иван Белотуров комментирует:

«Судостроение сегодня является одной из ключевых отраслей российской промышленности. Обеспечение ее конкурентоспособности на мировом рынке входит в сферу национальных интересов страны. Именно содействие этому сложному и длительному процессу является одной из миссий ООО «Кронштадт». На I Международной конференции, генеральным партнером которой также выступала наша компания, была собрана целая плеяда специалистов самой высокой квалификации, в том числе авторитетные докладчики от крупнейших отраслевых компаний и гос.структур. Участникам конференции удалось обсудить актуальные темы о новейших достижениях в области оборудования для судостроения и портов.

Мы остались довольны результатами первого мероприятия, проведенного в марте 2015 года. Самый важный результат конференции в том, что выступления и общение специалистов позволили четко сформулировать возможные решения проблем отрасли, наиболее остро стоящих на повестке дня».

Например, проблема нехватки производственных мощностей на большинстве отраслевых предприятий рассматривалась многими авторитетными докладчиками. В

Генеральный партнер мероприятия ООО "Кронштадт"



ООО «Кронштадт» - инжиниринговая компания, которая существует на российском рынке с 1998 года и занимается проектированием, подбором и поставками высокотехнологичного оборудования от ведущих производителей США, Европы и Азии. Собственные представительства в Америке (Kron Energy, Хьюстон), Германии (Kron-CIS, Гамбург) и Китае (Kron-Well, Шанхай) позволяют компании напрямую сотрудничать с заводами, гарантируя использование новейших технологий, высокое качество и полную комплектность поставляемых изделий и агрегатов. Тесное сотрудничество с проектными институтами и монтажными организациями позволяют компании реализовывать инжиниринговые проекты «под ключ». Система менеджмента качества ООО «Кронштадт» сертифицирована в соответствии с требованиями МС ISO 9001:2008.



Генеральный директор компании «Кронштадт» Иван Белотуров

ходе ее обсуждения специалисты отрасли пришли к выводу, что наиболее эффективным выходом из сложившейся ситуации является внедрение инновационных решений на судостроительных предприятиях. Рядом экспертов были предложены конкретные технологии и пути их внедрения. Кроме того, во многих выступлениях лейтмотивом прошла тема слабого нормативного обеспечения отрасли. Эксперты, затронувшие данную проблему, естественно, не преминули предложить и пути ее решения. Выводы, сделанные специалистами на I Международной конференции были оформлены в соответствующую резолюцию мероприятия, которая была взята в работу профильными государственными структурами, отраслевыми организациями и предприятиями.

II Международную научно-практическую конференцию «Современные технологии и оборудование для судостроения, портов и бункеровки» планируется провести в еще большем масштабе как по количеству авторитетных докладчиков, так и по глубине и актуальности рассматриваемых тем. Регулярное проведение данного мероприятия с хорошими практическими результатами позволит оказать существенное содействие развитию судостроительной отрасли.

**РЕЗОЛЮЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ СУДОСТРОЕНИЯ И ПОРТОВ»**

Участники мероприятия приняли к сведению информацию об инновационных мировых технологиях, о современном состоянии нормативной базы в части обеспечения исполнения «Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта», изложенную в выступлениях представителей федеральных органов исполнительной власти, ведущих проектно-изыскательских организаций и отраслевых компаний.

На основе этого были представлены предложения, касающиеся организации работы по совершенствованию нормативной базы в области проектирования, строительства и эксплуатации объектов морской инфраструктуры. Данный процесс должен предусматривать актуализацию нормативных документов не реже, чем каждые 5 лет. Организационными документами по совершенствованию нормативной базы должны стать «Структура системы нормативных документов в отрасли» и «План переработки нормативных документов», утверждаемые Минтрансом России.

Минтрансу России предлагается обратить внимание на предложение ЗАО «Морстройэкспертиза» о поэтапном выполнении переработки руководящих отраслевых документов: внедрении свода правил «Правила технической эксплуатации морских портов и акваторий», затем - национального стандарта ГОСТ Р 54523-2011 и разработки Административного регламента.

Внесены предложения по объединению усилий субъектов регулирования, которые рекомендуется принять к сведению заинтересованным федеральным органам исполнительной и законодательной власти, общественным профессиональным союзам и ассоциациям.



# 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 рыбешки 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 спинальных 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 дружелюбной Словенской организации IAND 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 «гуру».

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 друге, 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.

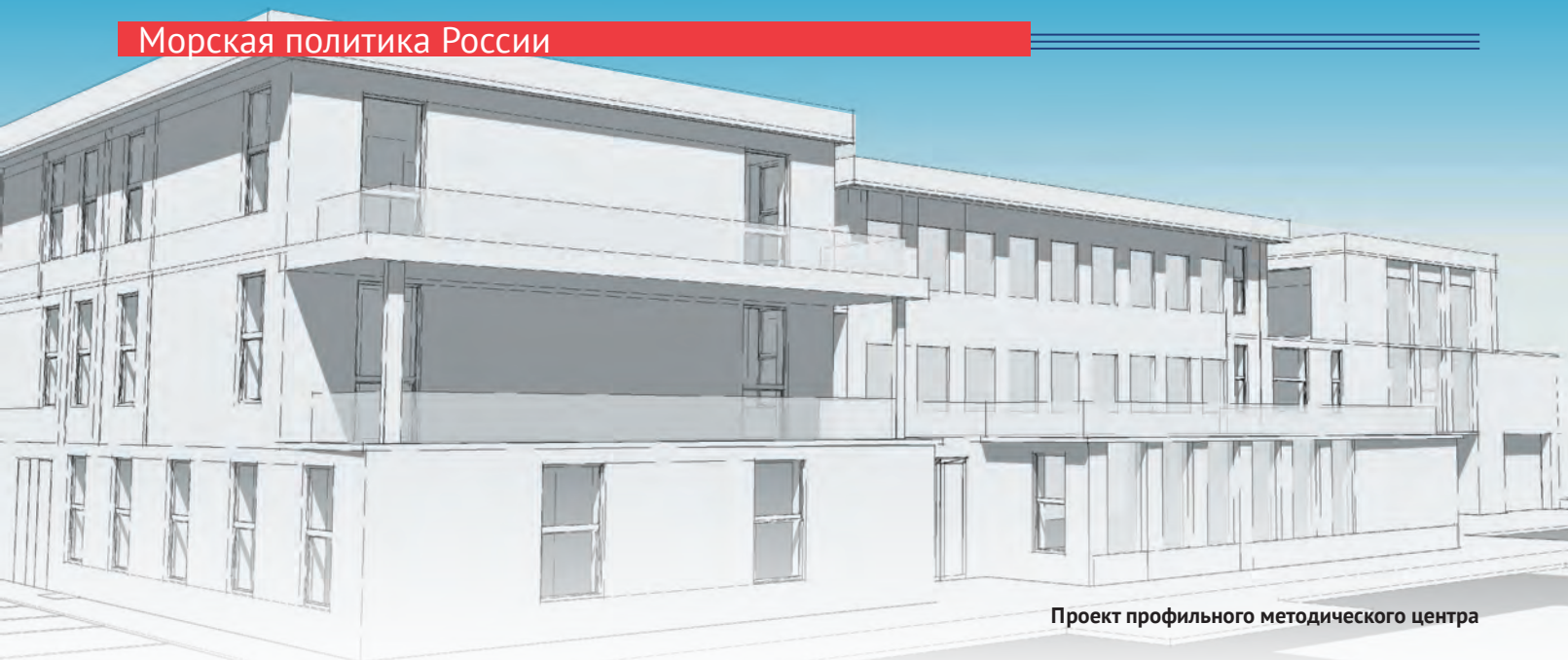
На первом семинаре обучилось 11 инструкторов из разных городов России. Работать стали, конечно, не все заниматься инвалидами – дело сложное, сопряжено и с моральными и с финансовыми проблемами, с отсутствием инфраструктуры и недовери-

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 кривых 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 Парадайвлaгeря 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 парадайвлaгe-

ря в Дубровнике, к тому же, что Ядрaнское 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, «200Bar»), Владимир Прохоренко (Анапа, «Аква-Глобус»), Елена Топыричева (Санкт-Петербург, «Аква-Глобус»), Игорь Частиков (Сочи, «Сирена») и, конечно, Бранко Равнак (Словения, IAHN Adriatic). Бранко, давая интервью очередному телеканалу, похвастался: «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, отрабатывают упражнения». Действительно, наладился своего рода конвейер, не побоюсь этого сравнения. Инструктор рассказывает, показывает, ободряет, 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 прибыло. Сильная команда сложилась в Анапе, в Клубе подводного плавания «Аква-Глобус». Никита Ванков (первый сертифицированный в России парадайвер КПДР/CMAS) 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.

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

## *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 / CMAS1\* 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-

Конфедерации подводной деятельности России и CMAS, 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»*

# МОРСКАЯ ДОКТРИНА: ОТЕЧЕСТВЕННОМУ ФЛОТУ - ВЫСОКОКВАЛИФИЦИРОВАННЫЕ КАДРЫ

Водные пути – артерии огромного живого организма нашей страны. Моря и океаны – это наша постоянная и крепкая связь со всем миром, со всеми государствами планеты. Трудно представить себе более важную миссию тех, кто день за днем, в любых, даже самых сложных условиях, надежно перевозит людей, народнохозяйственные грузы, уверенно и в срок доставляя их по назначению.

На Северо-Западе России готовит моряков, работников речного транспорта, специалистов портовой инфраструктуры, гидротехников, многих других профессионалов транспортной системы - Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. Наш вуз – единственный в стране с официальным статусом образовательного учреждения, которое готовит кадры и для морской отрасли, и для внутреннего водного транспорта.

Недавно Правительством России была принята Морская доктрина, в которой определены основные задачи национальной морской политики страны. Она направлена на всемерное развитие отечественного судостроения, в том числе в сфере науки и разработок морской техники.

В июле этого года на базе Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова состоялось заседание Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации под председательством заместителя Председателя Правительства РФ Дмитрия Олеговича Рогозина.



**СЕРГЕЙ БАРЫШНИКОВ, ректор Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, председатель Северо-Западного регионального отделения Российской Академии транспорта**

На заседании обсуждались перспективы и проблемы развития отечественного судостроения и приборостроения; мерах по подготовке инженерных и рабочих кадров для отечественного судостроения и другие важные и актуальные вопросы. На коллегии прозвучал и мой доклад о подготовке инженерных и рабочих кадров для отечественного судостроения и обеспечения судоходства.

И в этих условиях обязательно сверяешь направления деятельности нашего Универ-

ситета на соответствие стоящим перед отраслью задачам. С удовлетворением могу констатировать: практика нашей работы свидетельствует, что в принципе действуем правильно.

Уникален мощный научный потенциал университета. Численность профессорско-преподавательского состава только головного вуза - около 900 человек, из них профессоров, докторов наук – более 140, доцентов, кандидатов наук – более 450.

Развиты материально-техническая база, современные технологии и способы организации учебного процесса.

Вуз завершает создание Центра плавательной практики. В нем проходят практику курсанты отраслевых вузов не только Санкт-Петербурга, но и других городов европейской части страны. Аналогичный центр будет образован на Дальнем Востоке. В планах университета - расширение учебной флотилии, в перспективе ее может возглавить крупнотоннажный «плавучий университет» океанского плавания, оснащенный дублерами машинного отделения, капитанского мостика, лабораториями, учебными классами и аудиториями.

Университет активизирует партнерство с ведущими компаниями, занятыми добычей углеводородов на морском шельфе. Мощный тренажерный центр университета



ориентирован, в том числе, на подготовку экипажей плавучих буровых установок, командование которых должно на высоком уровне владеть навыками штурманов, других флотских профессий. Деловое сотрудничество с «Газпромом», «Лукойлом», компанией «Стена», «Совкомфлотом», компанией «Арктикморнефтегазразведка» предопределяет совершенствование образовательных программ в соответствии с требованиями времени и направлениями деятельности отрасли.

Более полному соответствию Российской системы образования международным требованиям, включая конвенции, способствует участие университета в деятельности Международной ассоциации морских университетов в качестве члена исполнительного комитета. Представители вуза являются постоянными участниками в работе Подкомитета ИМО по Подготовке моряков и несению вахты. ГУМРФ аккредитована Лондонским институтом морской инженерии, науки и технологии (институт морских инженеров), морскими администрациями Норвегии, Швеции, Либерии, гидрографическим бюро Международного консультативного совета (Монако) и другими международными организациями.

Наличие в нашем вузе учебно-методического объединения, которое связывает высшие учебные заведения морского, речного, рыболовского и военно-морского флота, а также участие наших представителей в работе различных международных организаций позволяют говорить о значительном вкладе университета в мировую систему морского образования.

## МЫ ГОТОВИМ УНИВЕРСАЛОВ

Если раньше говорили, что Университет водных коммуникаций готовит для реки, а Академия Макарова – для моря, то сейчас чистых речников практически нет. Все более развивается флот смешанного плавания. Поэтому тем, кто думал плавать на реке, приходится получать документы, чтобы выходить в море. Даже на великих сибирских реках Лене, Оби, Енисее есть колоссальные проекты, связанные с завозом по Северному морскому пути. И в дальнейшем все будет переплетаться еще сильнее. Значит – нужны наши, более универсальные специалисты.

Мы должны идти в ногу со временем, с решениями Министерства образования и Минтранса. Помимо уже существовавших институтов «Морская академия» и института Дополнительного профессионального образования, в которых реализуются тренажерная



*Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова – единственный в стране с официальным статусом образовательного учреждения, которое готовит кадры и для морской отрасли, и для внутреннего водного транспорта.*

подготовка и многие другие направления, мы образовали еще два: Институт международного транспортного менеджмента и Институт водного транспорта. Подготовку специалистов сохранили только на эксплуатационных специальностях. Остальное – бакалавриат. В этой связи очень важно усилить научные направления. В университете есть научно-исследовательский сектор. Но нужно привлекать к научной работе кафедры. Как раз это мы и планируем сделать с помощью новой системы организации. Институты получат больше самостоятельности для того, чтобы расширили научную деятельность, чтобы каждая кафедра помимо преподавания вела научную работу. А заработанные в результате средства будут оставаться у них. Помимо всего прочего, это может послужить стимулом к омоложению, которое во всех вузах проходит достаточно тяжело.

Кроме того хотелось бы в доходах университета от внебюджетной деятельности какие-то доли закрепить за институтами. Это тоже может дать толчок к более энергичному развитию.

Своего рода НЭП университетского масштаба. Люди должны чувствовать, что все, заработанное ими, не отберут в какой-то непонятный фонд. А они сами решат – куда направить – на зарплату, ремонт, приобретение нового оборудования, открытие направлений в исследовательской работе... Получается, что институтам делегируется часть уни-

верситетских функций. Самостоятельность – путь к развитию.

Много судов сейчас вернулось под российский флаг. И компании получили возможность заказывать эти суда. Например «Газпром» строит серию газозовов «Снежная королева». И принято решение, что от матроса до капитана на них будут только российские моряки.

Работая над докторской диссертацией, я изучал списки всех российских компаний, которые работают на внутренних водных путях и имеют в своем флоте суда смешанного плавания. Поверьте – это десятки тысяч единиц. Представьте, сколько на них требуется одних только капитанов. А еще ведь нужны офицеры, матросы и так далее. То есть востребованность специалистов – колоссальная.

Вот и получается, что выпускники как высшего образования, так и среднего звена – речь идет об эксплуатационных специальностях – нарасхват. На судах огромная нехватка кадров. У нас ребята проходят по ходу обучения несколько практик. Как только курсант получил свой первый морской документ – он нарасхват. Ребята ставят на штатные должности. 1000 долларов они получают практикантами на судне. Так что зарплаты неплохие. Другое дело, что работа не легкая.

Мы упоминали о представителях эксплуатационных специальностей. А ведь Университет готовит еще специалистов по портам, гидротехническим сооружениям. Эти специ-



*Российские компании, которые работают на внутренних водных путях имеют в своем флоте десятки тысяч единиц судов смешанного плавания. На судах огромная нехватка кадров. Представьте, сколько на них требуется одних только капитанов. А еще ведь нужны офицеры, матросы и так далее. То есть востребованность специалистов – колоссальная. Выпускники как высшего образования, так и среднего звена – нарасхват.*

альности также очень востребованы. Во многих регионах им сразу представляют жилье. В частности на Енисее в Красноярске. И зарплата совсем неплохая.

### УНИКАЛЬНАЯ КАФЕДРА

В Университете с 1998 года действует кафедра судоремонта на базе ЗАО «Канонерский судоремонтный завод». С момента основания кафедры ее возглавляет генеральный директор КСЗ, доктор технических наук, профессор, президент Ассоциации судоремонтных заводов России и СНГ, член Морского Совета при правительстве Санкт-Петербурга Николай Михайлович Вихров. Канонерский судоремонтный завод в 1997-1998 годах участвовал в международном проекте «Морской старт». Его уникальность заключалась в возможности запуска ракет-носителей с экватора, что существенно повышает эффективность их применения. В условиях жесткой конкуренции КСЗ выиграл международный тендер и получил заказ на дооснащение сборочно-командного судна Sea Launch Commander, построенного на верфи в Глазго. Работники петербургского предприятия всего за полгода произвели монтаж сложнейшего оборудования, позволяющего проводить на борту комплексную

сборку и контроль ракеты-носителя, а также разгонного блока.

Первый запуск ракеты с комплекса «Морской старт» был осуществлен в 1999 году. Всего за 16 лет с плавучего космодрома запустили более 30 космических аппаратов, что подтверждает высокий уровень проведенных работ.

Большинство учебных занятий, проводимых преподавателями кафедры, проходят в лаборатории судоремонта на КСЗ и в других производственных подразделениях пред-

приятия. Это позволяет успешно сочетать теорию учебного процесса с подробным изучением студентами современных технологических процессов ремонта судовых технических средств, организации и особенностей судокорпусных работ непосредственно на рабочих местах. Все студенты, обучающиеся по направлению «Судовые энергетические установки» и по специальности «Эксплуатация судовых энергетических установок», проходят на заводе производственные практики, руководство которыми осуществляют преподаватели кафедры. Знакомительные практики на заводе проводятся также для студентов других специальностей и направлений.

Основной задачей кафедры была и остается сегодня организация и осуществление практической подготовки будущих инженеров в условиях реального производства. Развивается практика создания структурных подразделений профессиональных образовательных организаций на предприятиях судостроительной отрасли, обеспечивающих совмещение теоретической подготовки с практическим обучением. Накопленный научно-теоретический потенциал упростила процесс адаптации предприятия к новым условиям хозяйствования и позволил пройти успешную сертификацию по международной системе качества ИСО 9001: 2000.

Главным направлением государственной политики в области национального судостроения является обеспечение строительства объектов гражданской морской техники для государственных нужд исключительно на отечественных верфях с их насыщением комплектующим оборудованием отечественного производства, содействие максимальному размещению заказов отечественных потребителей морской техники на национальных верфях.





Кадровое обеспечение морского комплекса имеет первостепенное значение и направлено на подготовку, привлечение и закрепление квалифицированных кадров. Оно, в частности, предусматривает решение и следующих долгосрочных задач: создания в российском флоте условий для привлечения и закрепления квалифицированных кадров в плавсоставе и в управлении морской деятельностью; сохранения и укрепления традиций российских морских учебных заведений, расширение сети морских детских школ, клубов юных моряков и речников, подготовка молодежи к работе в российском флоте.

Стараемся достичь этих целей, действуя комплексно. Например, по ходу плавательных практик мы выполняем двуединую задачу. Не только обучаем курсантов, но еще и воспитываем.

## ПОД ПАРУСАМИ «МИРА»

Каждый поход учебного парусника «Мир», на котором проходят практику курсанты ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, мы стремимся, чтобы это была не только рутинная работа, но и что-то интересное, что работало бы на патриотическое воспитание. Мы не забываем, что «Мир» – это посланец Санкт-Петербурга, и мы его таким образом позиционируем. Поэтому ребята участвуют в акциях за рубежом. Так 9 мая отмечали в Гамбурге. И немцы очень хорошо к этому подготовились.

В прошлом году основным лейтмотивом учебного плавания была Олимпиада в Сочи. Чтобы успеть на нее, вышли в феврале. 45 суток шли без заходов. В жестокие шторма. В Ла-Манше крен доходил до 45 градусов. В Черном море опять попали в жестокий шторм. Но ни один парень не сдался – выдержали все. Сначала работали в порту в качестве волонтеров. А потом пришлось заменить тех, кто сбежал из горного кластера, где было очень тяжело. По итогам Игр многие ребята получили наградные часы от министра транспорта.

И из Сочи мы пошли за иконой Святого Владимира, которая была написана в Александро-Невской лавре, потом ее самолетом отправили в Ватопедский монастырь на Святой Афон. Там она набиралась святости. Мы на паруснике ее забрали и дальше пошли маршрутом славы российского флота. И на акваториях морских сражений рассказывал ребятам об истории флота, чтобы привить им гордость за свою страну.

По возвращении мы пришли с этой иконой крестным ходом и водрузили ее в Пантелеймоновской церкви, для которой она и писалась.



Нынешний год – 70-летие Победы в Великой отечественной войне. Еще с былых времен большее внимание при освещении тех событий уделялось центральным и южным участкам фронта. А вот как в войне сражался Север – знают мало. А ведь на Рыбачьем остался кусок границы, который немцы так и не смогли преодолеть. Мало кто знает, что от Мурманска остались практически одни печные трубы. И, конечно, героические Северные конвои! Под бомбежками, в условиях постоянных торпедных атак. И при этом моряки понимали, что в случае гибели судна они – смертники. 15 минут в воде при той температуре – это верная гибель от переохлаждения. Но все честно выполняли свой долг.

Поэтому в этом году мы решили пройти маршрутом северных полярных конвоев. Парусник «Мир» в июне в дальнем походе, посвященном 70-летию Великой Победы, посетил Архангельск. Там состоялся ряд совместных торжественно-праздничных мероприятий, в том числе в рамках фестиваля «МОРФЕСТ-2015»: торжественные встреча и проводы парусника «Мир», встреча молодежи с Патриархом Московским и всея Руси Кириллом, круглый стол «Арктический университет: постигая Русскую Америку», гала-концерт лауреатов и дипломантов IV Открытого фестиваля искусств САФУ, включая победителей фестиваля «Сияние Арктических морей», конференция «Север в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.», подведение итогов II фестиваля «МОРФЕСТ-2015».

Связь между Государственным университетом морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова и Северным (Арктическим) федеральным университетом имени М.В. Ломоносова, отмечающим в этом году

свое 5-летие – яркий пример дружеских, приносящих взаимную пользу отношений.

Дружба двух университетов укрепилась и летом 2015 года. Арктическому Университету на открытие аудитории имени Иоанна Кронштадского мы подарили икону с изображением этого святого. В 2015 году 25-летие его канонизации. Этот святой объединяет нас и архангельские земли. Иоанн Кронштадтский отслужил молебен в кабинете адмирала Макарова, когда тот отправлялся на войну в Порт-Артур. А родом он с Поморья.

Икона Святого Владимира вернется в Петербург. Этот год – год Святого Владимира – 1000-летие его кончины.

В прошлом году, когда пришли в Грецию, нас попросили на обратном пути зайти в город Александруполис на границе с Турцией. Там оказалось очень много этнических греков, которые выехали из разваливающегося СССР. Поэтому отношение к России – особое. По просьбе местного митрополита мы крестным ходом доставили икону Святого Владимира в местный собор Святого Николая. Там она простояла двое суток. Мимо нее прошел весь город. Владимир оказался одним из самых почитаемых святых, поскольку он спас Византию от гражданской войны. Его дружина из 6 тысяч варягов остановила братоубийство. Греки это помнят.

При возвращении мы устраиваем «Миру» торжественную встречу. Приходят представители морского совета, морской администрации, порта, Росморпорта, комитета по молодежной политике, Морского собрания. Но, наверно, надо чаще открывать корабль для горожан. Это и определенная профориентационная работа, и многим сегодня интересно – что же такое парусник, как он устроен.

Морская политика России



# Морская политика РОССИИ

ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## Морские губернии России

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



Редакция журнала «Морская политика России.  
Люди. События. Факты»  
представляет

**новый проект 2015 года:**  
**«МОРСКИЕ ГУБЕРНИИ РОССИИ»**

Контакты редакции: 127473, РФ, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская,  
д. 11, стр.1, ФГУП «ЦНИИ «Центр», офис 807В  
Тел: +7 (499) 254-67-20 , тел./факс: +7 (499) 254-43-13  
e-mail: info@morinform.com



# Официальные документы

Морская Доктрина Российской Федерации

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О государственном управлении морской  
деятельностью Российской Федерации

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Правительства Российской Федерации от 21 августа 2013 г. № 723  
о Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации

ПОЛОЖЕНИЕ

о Морской коллегии  
при Правительстве Российской Федерации

Состав Морской коллегии  
при Правительстве Российской Федерации

26 июля 2015 г.  
г. Балтийск

УТВЕРЖДАЮ  
Президент Российской Федерации  
В. Путин



# Морская доктрина Российской Федерации

## I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Морская доктрина Российской Федерации (далее - Морская доктрина) является основополагающим документом, определяющим государственную политику Российской Федерации в области морской деятельности - национальную морскую политику Российской Федерации (далее - национальная морская политика).

Морская деятельность - это деятельность по изучению, освоению и использованию Мирового океана в интересах устойчивого развития и обеспечения национальной безопасности Российской Федерации.

Правовую основу Морской доктрины составляют Конституция Российской Федерации, федеральные конституционные законы и федеральные законы, иные нормативные правовые акты Российской Федерации в области морской деятельности, общепризнанные принципы и нормы международного права, международные договоры Российской Федерации в области морской деятельности, использования ресурсов и пространств Мирового океана.

Реализация национальной морской политики обеспечивается совокупностью ресурсов государства и общества, которые составляют морской потенциал Российской Федерации.

Основу морского потенциала Российской Федерации составляют морской транспорт, Военно-Морской Флот, рыбопромысловый, научно-исследовательский и специализированные флоты, а также глубоководные силы и средства Министерства обороны Российской Федерации, силы и средства органов федеральной службы безопасности (далее - российский флот), объекты и средства разведки и добычи топливно-энергетических и минеральных ресурсов, других полезных ископаемых, организации национального кораблестроения и судостроения, а также инфраструктура, обеспечивающая их функционирование и развитие.

## II. НАЦИОНАЛЬНАЯ МОРСКАЯ ПОЛИТИКА

1. Национальная морская политика - это определение государством и обществом целей, принципов, направлений, задач и способов достижения национальных интересов Российской Федерации на морском побережье, во внутренних морских водах, в территориальном море, в исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе Российской Федерации и в открытом море, а также практическая деятельность по их реализации.

2. Субъектами национальной морской политики выступают

государство и общество. Государство осуществляет национальную морскую политику через федеральные органы государственной власти и органы государственной власти субъектов Российской Федерации. Общество участвует в формировании и реализации национальной морской политики через органы местного самоуправления, заинтересованные общественные объединения и предпринимательское сообщество, действующие на основе Конституции Российской Федерации и законодательства Российской Федерации.

3. Основным содержанием национальной морской политики является:

а) определение стратегических национальных приоритетов и содержания морской политики на ближайшую и долгосрочную перспективы;

б) реализация морского потенциала государства и управление отраслями экономики и науки, связанными с морской деятельностью;

в) правовое, экономическое, информационное, научное, кадровое и иное обеспечение национальной морской политики;

г) оценка эффективности реализации и корректировка национальной морской политики.

4. Национальные интересы Российской Федерации в Мировом океане - это совокупность потребностей государства и общества в сфере морской деятельности, реализуемых на основе морского потенциала Российской Федерации.

5. К национальным интересам Российской Федерации в Мировом океане относятся:

а) незыблемость суверенитета Российской Федерации, распространяющегося на внутренние морские воды, территориальное море, их дно и недра, а также на воздушное пространство над ними;

б) 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;

в) свобода открытого моря, включающая свободу судоходства, полетов, рыболовства, научных исследований, прокладки подводных кабелей и трубопроводов;

г) сохранение человеческой жизни на море;

д) функционирование жизненно важных морских коммуникаций;

е) предотвращение загрязнения морской среды отходами производства, потребления и утилизации;

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

## ЦЕЛИ НАЦИОНАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ПОЛИТИКИ

6. Цели национальной морской политики заключаются в реализации и защите национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане и укреплении позиций Российской Федерации среди ведущих морских держав.

7. В качестве основных целей национальной морской политики выступают:

а) сохранение суверенитета во внутренних морских водах, территориальном море, а также в воздушном пространстве над ними, на дне и в недрах;

б) реализация юрисдикции и защита суверенных прав в исключительной экономической зоне на разведку, разработку, транспортировку и сохранение природных ресурсов, находящихся на дне, в его недрах и в покрывающих водах, управление этими ресурсами, производство энергии путем использования воды, течений и ветра, создание и использование искусственных островов,

установок и сооружений, проведение морских научных исследований и сохранение морской среды;

в) реализация и защита суверенных прав на континентальном шельфе Российской Федерации по разведке и разработке его ресурсов;

г) реализация и защита свободы открытого моря;

д) обеспечение сохранения человеческой жизни на море;

е) защита территории Российской Федерации от агрессии с океанских и морских направлений, охрана государственной границы Российской Федерации на море;

ж) обеспечение устойчивого экономического и социального развития страны;

з) сохранение морских природных систем и рациональное использование их ресурсов.

## ПРИНЦИПЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ПОЛИТИКИ

8. К принципам национальной морской политики относятся следующие основные положения, которыми руководствуются субъекты национальной морской политики в ходе ее формирования и реализации:

а) соблюдение общепризнанных принципов и норм международного права и положений международных договоров Российской Федерации при осуществлении морской деятельности и защите национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане;

б) приоритет политико-дипломатических, правовых, экономических, информационных и других невоенных средств при разрешении противоречий в Мировом океане и устранении существующих и вновь возникающих вызовов и угроз национальной безопасности Российской Федерации с океанских и морских направлений;

в) обладание достаточным военно-морским потенциалом и его эффективное использование в случае необходимости для силовой поддержки морской деятельности государства, устранения угроз национальной безопасности Российской Федерации с океанских и морских направлений, обеспечения неприкосновенности государственной границы Российской Федерации;

г) целостный подход к морской деятельности и дифференциация ее на отдельных направлениях с учетом изменений их приоритетности в зависимости от геополитической ситуации;

д) поддержание морского потенциала Российской Федерации на уровне, соответствующем национальным интересам Российской Федерации, в том числе обеспечение присутствия российского флота в Арктике и удаленных районах Мирового океана и деятельности российских исследователей в Антарктике;

е) взаимодействие и координация усилий федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и заинтересованных общественных объединений в вопросах формирования и реализации национальной морской политики;

ж) наращивание, координация и интеграция научных исследований по проблемам формирования и реализации национальной морской политики;

з) комплексный подход к развитию систем государственного экологического мониторинга (государственного мониторинга окружающей среды) приморских территорий, территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации;

и) активизация морских научных исследований в интересах поддержания конкурентоспособности морской деятельности Российской Федерации;

к) правовое обеспечение морской деятельности российских физических и юридических лиц в различных видах морских пространств, включая разведку и разработку минеральных ресурсов международного района морского дна;

л) эффективный государственный контроль и надзор над судами, осуществляющими морскую деятельность под Государственным флагом Российской Федерации в Мировом океане, в том числе государственный портовый контроль и контроль за состоянием и использованием природных ресурсов внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации;

м) концентрация усилий по строительству и развитию инфраструктуры российского флота на территориях субъектов Российской Федерации, традиционно связанных с мореплаванием, унификация этой инфраструктуры для военных, научных и хозяйственных нужд;

н) поддержание Военно-Морского Флота в готовности к решению стоящих перед ним задач, а также мобилизационной готовности морского транспорта, рыбопромыслового, научно-исследовательского и специализированных флотов и организаций, обеспечивающих их работу;

о) системность военно-морской подготовки экипажей судов, руководящего состава судоходных компаний и органов государственного управления к работе в условиях военного времени;

п) комплексность развития приморских территорий и прибрежных акваторий, поддержка малого и среднего предпринимательства на приморских территориях;

р) концентрация ресурсов центра и регионов для развития коммуникаций, в том числе водных, между центральной и приморскими частями Российской Федерации, особенно ее дальневосточным и северным, в том числе арктическим, регионами, Крымским федераль-

ным округом в интересах их дальнейшего освоения и развития;

с) экосистемность - рассмотрение морской среды как единого целого, а происходящих в ней процессов во взаимосвязи; т) сохранение человеческой жизни на море;

у) сохранение и защита трудовых ресурсов российского флота, развитие систем мониторинга состояния здоровья моряков;

ф) сохранение и совершенствование системы обучения и воспитания молодежи, подготовки кадров к службе и работе в сфере морской деятельности;

х) эффективная пропаганда целей и традиций национальной морской политики.

### ЗАДАЧИ НАЦИОНАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ПОЛИТИКИ

9. Задачи национальной морской политики определяются национальными интересами Российской Федерации в Мировом океане, направлены на достижение ее целей и формируются в соответствии с ее принципами и содержанием.

10. Формирование задач национальной морской политики осуществляют Президент Российской Федерации и Правительство Российской Федерации в пределах своей компетенции.

11. Задачи национальной морской политики носят краткосрочный (краткосрочные задачи) и долгосрочный (долгосрочные задачи) характер.

12. Краткосрочные задачи определяются:

а) динамикой изменения геополитических условий, военно-политической и финансово-экономической обстановки в мире;

б) социально-экономической ситуацией в Российской Федерации и в ее отдельных регионах;

в) экономической конъюнктурой на мировых рынках - фрахтовом, водных биологических, углеводородных и других ресурсов Мирового океана;

г) достижениями научно-технического прогресса;

д) степенью эффективности морской деятельности Российской Федерации.

13. Долгосрочные задачи составляют основное содержание национальной морской политики на функциональных и региональных направлениях ее реализации.

14. Формирование задач национальной морской политики осуществляется с учетом выводов из проводимого на постоянной основе сравнительного анализа состояния и тенденций развития морской деятельности в Российской Федерации и в мире в целом, результатов системных исследований по вопросам, касающимся обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, и результатов реализации государственных, федеральных целевых и иных программ и проектов в сфере изучения, освоения и использования ресурсов и пространств Мирового океана.

15. Решение задач национальной морской политики осуществляется федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления через подведомственные им организации, заинтересованные общественные объединения и структуры предпринимательского сообщества Российской Федерации.

### III. СОДЕРЖАНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ПОЛИТИКИ

16. Российская Федерация реализует последовательную и преемственную национальную морскую политику путем выполнения краткосрочных и долгосрочных задач, согласованных по функциональным и региональным направлениям.

1. Функциональные направления национальной морской политики

17. Функциональные направления национальной морской политики - это области морской деятельности в соответствии с пред назначением субъектов морской деятельности по изучению, освоению и использованию пространств и ресурсов Мирового океана.

18. К ним относятся:

а) деятельность в области морского транспорта;

б) освоение и сохранение ресурсов Мирового океана;

в) морские научные исследования;

г) военно-морская и другие области морской деятельности.

### ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

19. Морской транспорт является составной частью единой транспортной системы Российской Федерации. Большая часть внешнеторгового грузооборота России осуществляется с использованием его материально-технической базы: морского

транспортного флота и обеспечивающих видов транспортного флота, морских портов и перегрузочных комплексов, современных средств связи и систем обеспечения безопасности мореплавания. Решающей продолжает оставаться роль морского транспорта в жизнеобеспечении районов Крайнего Севера и Дальнего Востока.

20. Политика в области деятельности морского транспорта заключается в создании благоприятной организационной и экономической среды, способствующей развитию и поддержанию флота и прибрежно-портовой инфраструктуры на уровне, гарантирующем экономическую независимость и национальную безопасность государства, сокращение транспортных издержек, увеличение объемов внешнеторговых, каботажных и транзитных перевозок через территорию Российской Федерации.

21. Для этого необходимо решить следующие долгосрочные задачи:

а) обновление морского транспортного флота, повышение его конкурентоспособности на мировом фрахтовом рынке, снижение среднего возраста судов под Государственным флагом Российской Федерации;

б) увеличение доли морского транспортного флота, зарегистрированного под Государственным флагом Российской Федерации, за счет развития механизмов долгосрочного финансирования;

в) обновление средств специализированного флота, обеспечивающих видов транспортного флота (ледокольный, аварийно-спасательный, природоохранный, служебно-вспомогательный) в целях повышения качества предоставляемых услуг и безопасности мореплавания в морских портах и на подходах к ним;

г) увеличение доли морского транспортного флота российских судоходных компаний в общем объеме перевозок национальных внешнеторговых и транзитных грузов;

д) развитие портовых мощностей за счет строительства новых и модернизации действующих портов и терминалов;

е) обеспечение сбалансированного функционирования и развития портовой инфраструктуры за счет строительства и реконструкции подъездных железнодорожных путей, автомобильных дорог и создания современных транспортно-логистических центров;

ж) обеспечение мобилизационной подготовки и мобилизационной готовности морского транспорта и его инфраструктуры;

з) повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности отечественных морских портов;

и) создание условий для сохранения Северного морского пути

как национальной транспортной коммуникации с возможностью международного использования, конкурентоспособной по отношению к традиционным морским маршрутам по качеству транспортных услуг и безопасности мореплавания;

к) развитие и надежное функционирование комплексной системы обеспечения безопасности мореплавания;

л) развитие системы охраны здоровья моряков, сохранения и защиты трудовых ресурсов на морском транспорте, отвечающей международным и национальным требованиям в области безопасности мореплавания;

м) формирование системы обязательного экологического страхования рисков при осуществлении морской деятельности;

н) повышение уровня защиты окружающей природной среды за счет реализации экологических требований в составе инвестиционных проектов морского транспорта, строительства новых и реконструкции действующих сооружений по очистке сточных вод, переработке и обезвреживанию судовых отходов.

## ОСВОЕНИЕ И СОХРАНЕНИЕ РЕСУРСОВ МИРОВОГО ОКЕАНА

22. Освоение ресурсов Мирового океана является необходимым и обязательным условием сохранения и расширения сырьевой базы Российской Федерации, обеспечения ее экономической и продовольственной безопасности.

## МОРСКОЕ РЫБОЛОВСТВО

23. Российская Федерация по уловам водных биологических ресурсов входит в число ведущих рыбопромышленных государств мира.

24. Рыбное хозяйство играет значительную роль в продовольственном комплексе страны, обеспечении ее продовольственной безопасности и является важным источником занятости населения в большинстве приморских регионов.

25. Основную часть сырьевой базы российского рыболовства составляют водные биологические ресурсы исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации.

26. В целях эффективного освоения Российской Федерацией водных биологических ресурсов и сохранения ее позиций в ряду ведущих морских держав осуществляется системный перевод рыбохозяйственного комплекса в режим инновационного развития с широкомасштабной модернизацией и техническим перевооружением предприятий отрасли, обновлением рыбопромыслового флота, созданием научно-производственной базы, формированием ее кадрового потенциала.

27. Для этого в области морского рыбного хозяйства решаются следующие долгосрочные задачи:

а) проведение регулярных ресурсных исследований и государственного мониторинга водных биологических ресурсов Мирового океана как в российских морях, так и за пределами исключительной экономической зоны Российской Федерации;

б) сохранение и рациональное использование биологических ресурсов территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации;

в) повышение эффективности государственного контроля вылова водных биологических ресурсов;

г) оптимизация управления рыбопромысловым флотом на основе эффективного прогнозирования пространственного и временного распределения биологических ресурсов в доступных для российского рыбопромыслового флота акваториях морей и океанов;

д) обеспечение мобилизационной подготовки и мобилизационной готовности судового состава и инфраструктуры рыбопромыслового флота;

е) систематическое обновление и техническое переоснащение добывающих мощностей;

ж) строительство новых, а также модернизация существующих рыбообрабатывающих и холодильных мощностей;

з) расширение направлений и масштабов научных исследований и разработок в области рыбного хозяйства;

и) повышение эффективности искусственного воспроизводства водных биологических ресурсов, развитие марикультуры, основанное на современных технологиях разведения и выращивания рыбы и нерыбных объектов;

к) развитие системы мониторинга (наблюдения и контроля рыболовства) деятельности рыбопромыслового флота и обработки информации, основанной на использовании современных средств связи;

л) создание условий для преимущественного размещения заказов на строительство рыбопромысловых судов на российских верфях;

м) создание новых технологических процессов и оборудования для эффективной добычи и переработки водных биологических ресурсов, совершенствование методов хранения и транспортировки рыбной продукции;

н) развитие морских терминалов, предназначенных для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота во всех районах промысла;

о) сохранение и увеличение объемов вылова водных биологических ресурсов в согласованных районах исключительных экономических зон иностранных государств, в конвенционных районах и открытой части Мирового океана с использованием современного добывающего и перерабатывающего рыбопромыслового флота, обеспечивающего комплексную переработку сырья на месте лова;

п) активизация участия Российской Федерации в деятельности международных рыбохозяйственных организаций в связи с усиливающейся конкуренцией за доступ к использованию биологических ресурсов Мирового океана, дальнейшим развитием процессов международной координации, международно-правового регулирования рыболовства и повышением требований к деятельности по защите и сохранению морской среды;

р) обеспечение интересов Российской Федерации в части сохранения и использования биологических ресурсов в Каспийском и Азовском морях, разработка и обеспечение строгого соблюдения согласованных с прибрежными странами мер, направленных на сохранение популяций ценных и исчезающих видов водных биологических ресурсов;

с) создание системы мониторинга качества и безопасности водных биологических ресурсов, продуктов их переработки, ведения технологических процессов рыболовства и рыбоводства;

т) разработка и реализация мероприятий, направленных на увеличение потребления населением Российской Федерации продукции из водных биологических ресурсов до уровней, обеспечивающих здоровое питание;

у) обеспечение максимальной безопасности водных экосистем в условиях необходимого и естественного для населения страны развития морской деятельности путем эффективного мониторинга потенциальных угроз для водных объектов и водных биологических ресурсов, разработки стратегии адекватного реагирования на возможное нанесение вреда водным биологическим ресурсам, неукоснительное соблюдение рыбохозяйственных требований к проектам морской деятельности на континентальном шельфе Российской Федерации на всех стадиях их реализации.

## ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ОСВОЕНИЮ МОРСКИХ МИНЕРАЛЬНЫХ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ

28. Перспектива истощения запасов углеводородного сырья и других минеральных ресурсов на суше предопределяет переориентацию поиска, разведки и добычи ресурсов полезных ископаемых на континентальный шельф Российской Федерации, а в перспективе и на океанические склоны и ложе Мирового океана.

29. В интересах сохранения и дальнейшего расширения минерально-сырьевой базы, создания стратегического резерва запасов, обеспечения перспективы освоения минеральных и энергетических ресурсов Мирового океана решаются следующие долгосрочные задачи:

а) изучение геологического строения и определение ресурсного потенциала континентального шельфа Российской Федерации путем измерений физических полей над океанским дном, картографирования, бурения и грузоподъемных работ со дна, а также осуществления государственного мониторинга геологической среды;

б) изучение и освоение минеральных и энергетических ресурсов Мирового океана, в том числе нетрадиционных источников энергетического сырья, таких как подводные газовые гидраты и другие;

в) государственный контроль и регулирование разведки и добычи топливно-энергетических и минеральных ресурсов, других полезных ископаемых на континентальном шельфе Российской Федерации и в Мировом океане с учетом обеспечения национальной безопасности государства;

г) разработка выявленных морских месторождений и интенсивная разведка перспективных ресурсов нефти и природного газа на континентальном шельфе Российской Федерации;

д) сохранение на континентальном шельфе Российской Федерации разведанных запасов минеральных и энергетических ресурсов в качестве стратегического резерва;

е) создание условий и возможностей для изучения, разведки и добычи минеральных ресурсов международного района морского дна, закрепление в рамках полномочий Международного органа по морскому дну, учрежденного Конвенцией ООН по морскому праву от 10 декабря 1982 г., прав Российской Федерации на разведку и разработку минеральных ресурсов международного района морского дна;

ж) предотвращение техногенных катастроф путем осуществления строгого государственного надзора за проектированием, строительством и эксплуатацией буровых платформ (разведочных, эксплуатационных и технологических) и подводно-подледного промыслового оборудования;

з) обеспечение оптимального сочетания трубопроводного и танкерного видов транспортировки углеводородов потребителям;

и) разработка новых технических средств и технологий изучения, освоения, добычи и транспортировки минеральных и топливно-энергетических ресурсов Мирового океана, интенсификация работ в области специального судостроения, включая строительство морских платформ различного класса;

к) обеспечение мобилизационной подготовки и мобилизационной готовности судового состава и инфраструктуры научно-исследовательского и специализированных флотов;

л) выполнение обязательств, принятых Российской Федерацией в рамках контрактов по поиску и разведке железомарганцевых конкреций и глубоководных полиметаллических сульфидов, подписанных с Международным органом по морскому дну;

м) освоение инновационных технологий выработки электрической энергии с использованием приливо-отливных явлений, прибрежных приводных ветров и ветровых волн, температурного градиента воды,

термальной энергии и течений, а также тепловой калорийности биомассы водорослей.

## ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ МОРСКИХ ТРУБОПРОВОДОВ

30. Эффективное функционирование морских трубопроводов углеводородного сырья, в том числе добытого на шельфе, имеет стратегическое значение в обеспечении внутреннего потребления и во внешнеэкономической деятельности Российской Федерации.

31. В особенности значительна роль морских магистральных газопроводов в доставке энергетического сырья на экспорт.

32. С учетом этих обстоятельств актуальными являются следующие долгосрочные задачи национальной морской политики в части развития сети подводных магистральных трубопроводов:

а) предотвращение антропогенных и техногенных катастроф путем осуществления строгого государственного надзора за проектированием, строительством и эксплуатацией морских трубопроводов, в том числе на основе развития и использования современных технических средств, включая роботизированные средства, комплексы и системы;

б) повышение безопасности морских трубопроводов, защита окружающей среды от возможных негативных последствий морской транспортировки углеводородов, в том числе путем установления специальных норм, лицензионных условий и требований.

Морские научные исследования

33. Морские научные исследования направлены на получение системных знаний о Мировом океане и его использовании, всех аспектах природных и техногенных процессов, происходящих на его дне и в недрах, в водной толще, на поверхности и в атмосфере над ним, на антропогенных объектах в Мировом океане в интересах обеспечения устойчивого развития и национальной безопасности Российской Федерации.

34. Политика в области морских научных исследований заключается в наращивании фундаментальной и прикладной научной базы, обеспечивающей устойчивое развитие морской деятельности и морского потенциала, укрепление национальной безопасности Российской Федерации, снижение возможного ущерба от природных и техногенных катастроф.

35. Долгосрочными задачами на данном направлении являются:

а) обеспечение систематических исследований морской среды, ресурсов и пространств океанов и морей, всего комплекса проблем, связанных с использованием Мирового океана;

б) достижение уровня знаний о природе Мирового океана, обеспечивающего эффективную реализацию и защиту национальных интересов Российской Федерации;

в) формирование и последующее развитие общегосударственного (межотраслевого) научно-технического комплекса, включающего:

единую систему мониторинга Мирового океана и его морей на основе дистанционного зондирования и контактных наблюдений; научно-исследовательский флот;

экспериментальные базы для разработки средств океанотехники и морских биотехнологий;

подводные аппараты;

картографическое обеспечение;

базы и банки данных о морской среде;

г) развитие международного сотрудничества, включая деятельность в рамках компетентных международных организаций в области морской деятельности.



36. Решение указанных задач обеспечивается путем исследований:

а) континентального шельфа, исключительной экономической зоны, территориального моря и внутренних морских вод Российской Федерации;

б) морских биологических ресурсов и динамики экосистем Мирового океана, внутренних морских вод Российской Федерации;

в) строения материковых отмелей, склонов, подводных каньонов, гор, рифтовых долин и ложа океанов, динамики их изменения под воздействием природных и антропогенных факторов;

г) природной среды Арктики и Антарктики и глобальных процессов, происходящих в Мировом океане и смежных сферах;

д) биологического разнообразия океанов и морей как важнейшего фактора глобальной экологической устойчивости и оптимального использования возобновляемого ресурсного потенциала;

е) влияния Мирового океана на экосистему и климат планеты (в первую очередь на территории Российской Федерации), на состояние здоровья человека, включая влияние на него факторов судовой среды;

ж) опасных для морской деятельности и населения страны явлений, связанных с Мировым океаном, с целью их заблаговременного предупреждения для снижения наносимого ими ущерба;

з) экологической нагрузки на акватории Мирового океана, внутренних морских вод Российской Федерации и разработки принципов и методов, направленных на ее снижение;

и) проблем гидрометеорологического, навигационно-гидрографического, аварийно-спасательного, медицинского, информационного обеспечения деятельности российского флота;

к) влияния проблем строительства и эксплуатации морских трубопроводов, буровых платформ (разведочных, эксплуатационных, технологических) и подводно-подледного промыслового оборудования на состояние морской среды;

л) военно-политических, экономических и правовых проблем использования пространств и ресурсов Мирового океана, проблем военно-морской и других видов морской деятельности, в том числе по ограничению и контролю торгового мореплавания в различных правовых режимах, и других.

## ВОЕННО-МОРСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

37. Под военно-морской деятельностью понимается целенаправленная деятельность государства по формированию и поддержанию военными методами благоприятных условий в Мировом океане для устойчивого развития и реализации основных приоритетов национальной безопасности Российской Федерации.

38. Военно-морская деятельность является составной частью (видом) военной деятельности государства, осуществляемой в Мировом океане в целях предотвращения агрессии против Российской Федерации и реализации ее национальных интересов.

39. Военно-морская деятельность относится к категории высших государственных приоритетов.

40. Основы, главные цели, стратегические приоритеты и задачи государственной политики в области военно-морской деятельности Российской Федерации, а также меры по ее реализации определяются Президентом Российской Федерации.

41. Главной составляющей и основой морского потенциала Российской Федерации, одним из инструментов внешней политики государства является Военно-Морской Флот.

42. Военно-Морской Флот предназначен для обеспечения

защиты национальных интересов Российской Федерации и ее союзников в Мировом океане военными методами, поддержания военно-политической стабильности на глобальном и региональном уровнях, отражения агрессии с морских и океанских направлений.

43. Военно-Морской Флот создает и поддерживает условия для обеспечения безопасности морской деятельности Российской Федерации, обеспечивает военно-морское присутствие Российской Федерации, демонстрацию флага и военной силы в Мировом океане, принимает участие в борьбе с пиратством, в осуществляемых мировым сообществом военных, миротворческих и гуманитарных акциях, отвечающих интересам Российской Федерации, осуществляет заходы кораблей и судов Военно-Морского Флота в порты иностранных государств.

44. Оперативно-стратегические объединения Военно-Морского Флота: Северный, Тихоокеанский, Балтийский и Черноморский флоты, а также Каспийская флотилия являются силовой основой решения задач национальной морской политики на соответствующих региональных направлениях.

45. Количественный и качественный составы флотов и Каспийской флотилии поддерживаются на уровне, соответствующем угрозам национальным интересам и безопасности Российской Федерации на конкретном региональном направлении, и обеспечиваются соответствующими инфраструктурами базирования, судостроения и судоремонта.

46. Федеральная служба безопасности Российской Федерации организует и обеспечивает в пределах своих полномочий защиту и охрану государственной границы Российской Федерации, охрану внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны, континентального шельфа Российской Федерации и их природных ресурсов.

47. Силы и средства органов федеральной службы безопасности оптимизируются в соответствии с угрозами безопасности Российской Федерации в пограничной сфере.

48. В необходимых случаях Военно-Морской Флот и органы федеральной службы безопасности оказывают взаимное содействие в выполнении решаемых ими задач.

Региональные направления национальной морской политики

49. 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.

50. В качестве главных региональных направлений национальной морской политики Российская Федерация выделяет Атлантическое, Арктическое, Тихоокеанское, Каспийское, Индоокеанское и Антарктическое направления. Национальная морская политика на этих направлениях строится исходя из их специфических особенностей.

## АТЛАНТИЧЕСКОЕ РЕГИОНАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

51. Национальная морская политика на Атлантическом региональном направлении определяется существующими в этом регионе условиями, ориентированными только на Организацию Североатлантического договора (НАТО), а также несовершенством правовых механизмов обеспечения международной безопасности.

52. Определяющим фактором в отношениях с НАТО остаются неприемлемость для Российской Федерации планов продвижения военной инфраструктуры альянса к ее границам и попытки придания ему

глобальных функций.

53. Основу национальной морской политики на данном направлении составляет решение долгосрочных задач в Атлантическом океане, на Балтийском, Черном и Азовском морях, а также в Средиземном море.

54. В Атлантическом океане:

а) обеспечение достаточного военно-морского присутствия Российской Федерации в регионе;

б) развитие и наращивание объемов морских перевозок, рыболовства, морских научных исследований и мониторинга морской среды, геолого-разведочных работ в пределах российского разведочного района на глубоководные полиметаллические сульфиды в рамках контрактов Российской Федерации с Международным органом по морскому дну.

55. На Балтийском море:

а) развитие прибрежно-портовой инфраструктуры, обновление морских и смешанного (река-море) плавания судов, дальнейшее развитие системы подводных трубопроводов как в интересах экспорта, так и для обеспечения энергоносителями Калининградской области Российской Федерации;

б) развитие морского транспорта как одного из ключевых элементов специализации регионального направления, строительство конкурентоспособного судового состава;

в) строительство логистических комплексов, а также специализированных портовых комплексов по переработке и транспортировке углеводородного сырья;

г) обеспечение транспортной доступности для Калининградской области, развитие паромной линии в направлении морских портов Усть-Луга и Санкт-Петербурга;

д) развитие автомобильно-железнодорожного паромного комплекса, соединяющего приморские территории России с европейскими странами;

е) ремонт, модернизация и строительство новых мощностей рыбохозяйственного комплекса, в первую очередь рыбопромышленного флота и средств производства рыбоперерабатывающих предприятий;

ж) создание условий для развития судостроения, судоремонта и производства судового оборудования;

з) проведение комплексных научных исследований, включающих мониторинг состояния захороненного химического оружия, потенциально опасных подводных объектов, состояния подводных трубопроводов;

и) увеличение значимости туристско-рекреационных комплексов на побережье, расположенных на пересечении ведущих европейских туристических маршрутов, организация круизного и яхтенного туризма;

к) сохранение морского природного и культурно-исторического наследия на основе взаимодействия органов государственной власти и органов местного самоуправления, заинтересованных общественных объединений и организаций;

л) повышение качества подготовки специалистов в системе высшего и среднего профессионального образования в сфере морской деятельности;

м) формирование крупных научно-инновационных морских центров на базе ведущих научных учреждений Российской академии наук, технологических платформ, отраслевых научно-исследовательских институтов, а также занимающихся научной деятельностью подразделений в составе вузов;

н) создание условий для стабильного экономического сотрудничества со странами Балтийского региона, рационального совместного использования морских природных ресурсов, придание мерам доверия всеобъемлющего характера во всех областях морской деятельности;

о) развитие сил (войск), а также системы базирования Балтийского флота.

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

57. В этих целях должны быть обеспечены:

а) установление на основе норм международного морского права благоприятного для Российской Федерации международного правового режима Черного и Азовского морей, порядка использования водных биологических ресурсов, разведки и эксплуатации месторождений углеводородов, прокладки и эксплуатации подводных трубопроводов;

б) международно-правовое регулирование режима и порядка использования Керченского пролива;

в) совершенствование состава и структуры сил (войск) Черноморского флота, развитие их инфраструктуры в Крыму и на побережье Краснодарского края;

г) строительство конкурентоспособных судов морского транспорта, обновление смешанного (река-море) плавания судов, модернизация и развитие прибрежно-портовой инфраструктуры, развитие внутричерноморских паромных перевозок;

д) формирование морских хозяйственных центров общенационального и межрегионального назначения на базе крупных агломераций и активизация морской составляющей в зонах опережающего развития (Крымской, Черноморско-Кубанской и Азово-Донской);

е) обеспечение соответствия портовых мощностей региона прогнозируемому росту экспортных поставок энергоресурсов с учетом развития портово-прибрежной инфраструктуры Крыма;

ж) дальнейшее развитие экспортной газотранспортной системы, в том числе подводных трубопроводов;

з) обеспечение транспортной доступности Крыма, развитие паромных линий в направлении Краснодарский край - Крым;

и) реализация транспортно-транзитного потенциала приморских территорий данного регионального направления путем развития международных транспортных коридоров;

к) развитие судостроительного и судоремонтного комплекса региона с учетом потенциала судостроительных и судоремонтных предприятий Крыма, модернизация производства и технологий в судостроении региона;

л) проведение комплексных научных исследований, включающих контроль за состоянием и изменениями морских экосистем в условиях активного антропогенного воздействия, прогнозирование опасных гидрометеорологических, гидрофизических и сейсмологических явлений, представляющих угрозу для населения побережий и береговой зоны, подводных трубопроводов и потенциально опасных подводных объектов;

м) проведение геолого-разведочных работ, обновление имеющихся данных по месторождениям полезных ископаемых и безопасное освоение экономически выгодных месторождений;

н) развитие товарного рыболовства и подготовка кадров в данной области;

о) развитие туризма и рекреации, освоение наиболее известных приморских курортов с последующим распространением инфраструктурных инвестиций на новые курортные центры на побережье, увеличение пропускной способности морских транспортных коммуникаций для обеспечения пассажиропотоков в зоны развития туризма, подключение портов Крыма и Азово-Черноморского бассейна к средиземноморским круизным маршрутам и развитие

многофункциональных рекреационных комплексов международного масштаба;

п) сохранение морского природного и культурно-исторического наследия на основе взаимодействия органов государственной власти и органов местного самоуправления, заинтересованных общественных объединений и организаций;

р) создание условий, в том числе с привлечением возможностей регионов, для базирования и использования составляющих морского потенциала, обеспечивающих защиту суверенитета, суверенных и международных прав Российской Федерации на Черном и Азовском морях.

58. На Средиземном море:

а) проведение целенаправленного курса на превращение региона в зону военно-политической стабильности и добрососедства;

б) обеспечение достаточного военно-морского присутствия Российской Федерации в регионе на постоянной основе;

в) развитие круизного судоходства из портов Крыма и Краснодарского края в страны Средиземноморского бассейна.

## АРКТИЧЕСКОЕ РЕГИОНАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

59. 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 Российской Федерации, возрастающим значением Северного морского пути для устойчивого развития и безопасности Российской Федерации, решающей ролью Северного флота для обороны страны с морских и океанских направлений.

60. Основу национальной морской политики на данном направлении составляют:

а) снижение уровня угроз национальной безопасности Российской Федерации и обеспечение стратегической стабильности в Арктическом регионе;

б) укрепление военно-морского потенциала Российской Федерации, развитие сил (войск) Северного флота;

в) укрепление экономического потенциала Российской Федерации путем расширения использования природно-ресурсных возможностей континентального шельфа, в том числе проведения геолого-разведочных работ;

г) создание условий для деятельности российского флота, российских нефтегазодобывающих и газотранспортных компаний в арктических морях, в акватории Северного морского пути, а также в северной части Атлантики;

д) содействие реализации арктическими странами, которые несут особую ответственность за сохранение морской среды, управление ее живыми ресурсами, их сохранение, разведку и эксплуатацию в Арктике, соответствующих прав и обязанностей, обеспечивающих устойчивое развитие этого региона;

е) развитие российского Северного морского пути, совершенствование навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения мореплавания на его акватории;

ж) развитие системы обеспечения поиска и спасения людей и системы предотвращения и ликвидации последствий аварийных разливов нефти на море в арктическом регионе;

з) стимулирование использования энергосберегающих и экологически чистых технологий, а также проведения научных исследований по этим направлениям;

и) упрочение лидирующих позиций Российской Федерации в изучении и освоении морских пространств Арктики.

61. При этом решаются следующие долгосрочные задачи:

а) разведка и разработка природных ресурсов, в том числе топливно-энергетических, при строительстве и эксплуатации морских трубопроводов, буровых платформ (разведочных, эксплуатационных, технологических) и подводно-подледного промыслового оборудования, запасов биоресурсов и минерального сырья в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации;

б) осуществление активного взаимодействия с приарктическими государствами в целях разграничения морских пространств, в том числе арктического шельфа, на основе норм международного права, взаимных договоренностей с учетом национальных интересов Российской Федерации;

в) юридическое закрепление внешней границы континентального шельфа Российской Федерации в Северном Ледовитом океане;

г) безусловное соблюдение интересов Российской Федерации, российских нефтегазодобывающих и транспортных компаний при разграничении морских пространств и дна морей Северного Ледовитого океана с приарктическими государствами;

д) формирование промышленной, технологической и научной базы хозяйственного освоения арктических приморских территорий и прилегающих акваторий;

е) строительство атомного ледокольного флота и повышение безопасности его эксплуатации путем создания современной базы атомно-технологического обслуживания;

ж) обновление основных фондов морской инфраструктуры, развитие ледокольного и научно-исследовательского флотов, строительство судов ледового класса, модернизация сети арктических портов, объектов военно-морской и пограничной инфраструктуры;

з) освоение арктического континентального шельфа Российской Федерации и создание необходимой инфраструктуры и перерабатывающих предприятий на побережье;

и) проведение геолого-разведочных работ, обновление имеющихся данных по месторождениям полезных ископаемых и безопасное освоение экономически выгодных месторождений природных ресурсов континентального шельфа арктических морей Российской Федерации;

к) расширение исследований водных биоресурсов в центральной части Арктического бассейна, оценка запасов перспективных объектов промысла в Карском и Чукотском морях;

л) ускоренное развитие морехозяйственного комплекса региона, а также развитие межтерриториальной кооперации морехозяйственных производств;

м) развитие и модернизация объектов гидрометеорологической наблюдательной сети;

н) диверсификация и активизация морской деятельности на архипелагах Шпицберген, Земля Франца-Иосифа, Новая Земля, острове Врангеля;

о) использование туристско-рекреационного потенциала приморских территорий, акватории и островов Северного Ледовитого океана, сохранение морского природного и культурно-исторического наследия на основе взаимодействия органов государственной власти и органов местного самоуправления, заинтересованных общественных объединений и организаций;

п) подготовка, переподготовка и повышение квалификации специалистов с высшим и средним профессиональным образованием для работы в специфических условиях Арктики на базе профильных учебных заведений;

р) развитие технологий защиты природной среды арктических акваторий, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации;

с) проведение комплексных научных исследований и мониторинга состояния и изменений морской арктической среды в условиях активного антропогенного воздействия с учетом роли и места Арктического бассейна в глобальных климатических процессах;

т) контроль радиационной обстановки в местах захоронения радиоактивных отходов и атомных реакторов атомных подводных лодок и атомных ледоколов в акватории архипелага Новая Земля;

у) развитие медицинского обеспечения работников нефтяных и газодобывающих платформ на шельфе северных морей;

ф) создание аварийно-спасательных баз на арктическом побережье;

х) строительство на шельфе Баренцева, Печорского и Карского морей газопроводов, соединяющих добывающие комплексы с побережьем, и соединение их с единой газотранспортной системой страны подводными трубопроводами;

ц) развитие систем мониторинга обстановки в Арктике;

ч) ограничение иностранной военно-морской деятельности в согласованных районах и зонах на основе двусторонних и многосторонних соглашений с ведущими морскими державами;

ш) развитие сил (войск), а также системы базирования Северного флота, обеспечение наращивания их количественно-качественных параметров;

щ) уточнение местоположения прямых исходных линий вдоль арктического побережья Российской Федерации для отсчета ширины территориальных вод, экономической зоны и континентального шельфа.

### ТИХООКЕАНСКОЕ РЕГИОНАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

62. Значение Тихоокеанского регионального направления для Российской Федерации огромно и продолжает возрастать. Российский Дальний Восток обладает колоссальными ресурсами, особенно в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе. При этом он малонаселен и относительно изолирован от промышленно развитых регионов Российской Федерации. Эти условия усугубляются интенсивным развитием государств Азиатско-Тихоокеанского региона, оказывающим весьма существенное влияние на экономические, демографические, военные и иные процессы в регионе.

63. Важной составляющей национальной морской политики на Тихоокеанском региональном направлении является развитие дружественных связей с Китаем, а также наращивание позитивного взаимодействия с другими государствами региона.

64. Основу национальной морской политики на Тихоокеанском региональном направлении составляет решение долгосрочных задач в Японском, Охотском, Беринговом морях, в северо-западной части Тихого океана, в восточной части Арктики на акватории Северного морского пути.

65. Долгосрочными задачами на этом направлении являются:

а) снижение уровня угроз национальной безопасности Российской Федерации и обеспечение стратегической стабильности в регионе;

б) развитие сил (войск) и системы базирования Тихоокеанского флота, а также сил и средств органов федеральной службы безопасности, наращивание их количественно-качественных параметров;

в) преодоление экономической и инфраструктурной изоляции приморских регионов от остальной части Российской Федерации и наиболее развитых российских рынков путем активизации морской деятельности и развития морской инфраструктуры;

г) строительство конкурентоспособного пассажирского флота и паромов, современных морских судов для обеспечения перевозок, в первую очередь на Сахалине и Курильских островах;

д) активизация разработки природных ресурсов континентального шельфа, включая повышение геологической изученности дальневосточных морей, создание соответствующей береговой инфраструктуры, в том числе подводной трубопроводной системы транспортировки добываемых на шельфе углеводородов и мощностей по производству сжиженного и отгрузке сжатого газа с созданием специализированных терминалов;

е) формирование надежной ресурсной базы для долгосрочного газоснабжения российских потребителей и организации перспективных экспортных поставок;

ж) обеспечение согласованного развития основных морских транспортных и логистических узлов, включая морские порты национального, регионального и местного значения, интеграция региона в экономическое пространство Азиатско-Тихоокеанского региона с одновременным восстановлением и развитием регулярного пассажирского морского сообщения в дальневосточных морях;

з) формирование биоресурсного и рекреационного комплексов, развитие туристической и курортной деятельности на Курильских островах;

и) сохранение морского природного и культурно-исторического наследия на основе взаимодействия органов государственной власти и органов местного самоуправления, заинтересованных общественных объединений и организаций;

к) активизация исследований водных биологических ресурсов и среды их обитания, сохранение и увеличение рабочих мест в данном секторе экономики при формировании комфортной среды жизнедеятельности населения на побережье;

л) развитие полного цикла переработки рыбы и морепродуктов, а также производства продукции для биофармацевтической, пищевой и топливной промышленности, кормов для агропромышленного комплекса и мариферм, продукции технического назначения;

м) формирование зон лечебно-оздоровительного и рекреационного туризма, включая развитие морских круизов;

н) развитие экспериментально-производственной деятельности, в том числе внедрение инновационных технологий с максимально широким использованием биологических ресурсов моря, аквакультуры, строительством рыбопромысловых судов, разработкой новых технологий воспроизводства биологических ресурсов, развитие рыбохозяйственных технико-внедренческих центров и технопарков;

о) проведение комплексных научных исследований и мониторинга состояния и загрязнения морской среды дальневосточных морей в условиях активного антропогенного воздействия, прогнозирование опасных гидрометеорологических, гидрофизических и сейсмологических явлений, представляющих угрозу для населения побережий, береговой зоны и подводных трубопроводов;

п) обеспечение безопасности населения приморских районов во время стихийных бедствий (цунами, извержения вулканов, землетрясения, тайфуны и т.п.);

р) заключение межгосударственных соглашений об ограничении военно-морской деятельности в согласованных районах и зонах;

с) активизация сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона по обеспечению безопасности мореплавания, борьбе с пиратством, наркобизнесом, контрабандой, оказанию помощи судам, терпящим бедствие, и спасанию жизни на море;

т) повышение эффективности использования существующей

транспортной инфраструктуры региона для привлечения на Транссибирскую магистраль транзитных грузов из Юго-Восточной Азии и США в Европу и другие страны, реализация мер, направленных на максимальное освоение национальной грузовой базы в регионе;

у) выполнение геолого-разведочных работ в пределах российских разведочных районов на глубоководные полиметаллические сульфидные руды и кобальтоносные и железомарганцевые корки в рамках контрактов Российской Федерации с Международным органом по морскому дну;

ф) ввод в эксплуатацию шельфовых месторождений углеводородов Охотского моря, обеспечение их связи с берегом и между собой сетью промысловых трубопроводов;

х) строительство газопроводов Сахалин - Комсомольск-на-Амуре, Хабаровск - Владивосток (с морским трубопроводом через Тарский пролив);

ц) проектирование и строительство подводных коммуникационных туннелей под проливами тихоокеанских морей и их сопряжение с магистральными трубопроводами;

ч) развитие систем мониторинга обстановки на Тихоокеанском региональном направлении.

### КАСПИЙСКОЕ РЕГИОНАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

66. Каспийский регион обладает уникальными по объемам и качеству минеральными и биологическими ресурсами, требующими комплексного подхода к их освоению.

67. На данном региональном направлении решаются следующие долгосрочные задачи:

а) формирование современного нефтегазодобывающего сектора на российском участке дна Каспийского моря и связанной с ним береговой транспортной инфраструктуры с учетом требований экологической безопасности, привлечение российских компаний к осуществлению геолого-разведочных и поисковых работ и включение месторождений российского участка дна Каспийского моря в систему экспортных подводных трубопроводов;

б) развитие, модернизация и повышение пропускной способности морских портов в целях роста эффективности внешнеэкономической деятельности, а также диверсификации направлений, объемов, способов и маршрутов поставок товаров и услуг на внутренне и внешние рынки морским транспортом;

в) обновление судового состава флота, в первую очередь судов типа "река-море", специализированного флота, строительство паромов;

г) повышение эффективности мероприятий по сохранению и воспроизводству водных биологических ресурсов, прежде всего рыб семейства осетровых, развитие интегрированных форм рыбоводства;

д) проведение комплексных научных исследований и мониторинг состояния и изменений экосистемы Каспийского моря в условиях активного антропогенного воздействия, прогнозирование опасных гидрометеорологических, гидрофизических и сейсмологических явлений, представляющих угрозу для населения прибрежных районов, береговой зоны и буровых платформ;

е) развитие сотрудничества со странами Каспийского региона в области гидрометеорологии и мониторинга морской среды Каспийского моря, обеспечения экологической безопасности жизнедеятельности населения прибрежных районов;

ж) предотвращение роста, а в перспективе - существенное снижение антропогенного воздействия на экосистемы Волжско-Ка-

спийского рыбохозяйственного бассейна;

з) организация трансграничного сотрудничества в сфере туризма на предмет организации каспийских морских круизных линий, развитие туристических кластеров пляжного и экологического типа;

и) сохранение морского природного и культурно-исторического наследия на основе взаимодействия органов государственной власти и органов местного самоуправления, заинтересованных общественных объединений и организаций;

к) предотвращение оттока профессиональных кадров в сфере морской деятельности;

л) определение благоприятных для Российской Федерации международного правового режима Каспийского моря, порядка использования рыбных запасов, разведки и эксплуатации месторождений углеводородов нефти и газа, прокладки и эксплуатации подводных трубопроводов;

м) развитие сил (войск), а также системы базирования Каспийской флотилии, наращивание их количественно-качественных параметров.

### ИНДООКЕАНСКОЕ РЕГИОНАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

68. Важнейшим направлением национальной морской политики на Индоокеанском региональном направлении является развитие дружественных связей с Индией. Национальная морская политика также направлена и на наращивание позитивного взаимодействия с другими государствами региона.

69. Национальная морская политика на Индоокеанском региональном направлении предусматривает решение следующих долгосрочных задач:

а) расширение российского судоходства, совместных с другими государствами действий по разведке шельфовых месторождений углеводородов и строительству подводных трубопроводов;

б) проведение целенаправленного курса на превращение региона в зону мира, стабильности и добрососедства, обеспечение на периодической основе или по мере необходимости военно-морского присутствия Российской Федерации в Индийском океане, участие в обеспечении безопасности морской деятельности, в том числе в борьбе с пиратством;

в) проведение морских научных исследований в интересах сохранения и закрепления позиций Российской Федерации в регионе.

### АНТАРКТИЧЕСКОЕ РЕГИОНАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

70. Антарктика обладает огромным ресурсным потенциалом. Российская Федерация объективно заинтересована в том, чтобы в этом регионе поддерживались мир и стабильность, сохранялись условия для ведения обширной научной деятельности.

71. Постоянное и активное присутствие Российской Федерации, являющейся одним из государств - участников Договора об Антарктике, в Антарктическом регионе способствует обеспечению ее полноценного участия в решении международных вопросов, связанных с использованием Антарктики.

72. Национальная морская политика на Антарктическом региональном направлении предусматривает решение следующих долгосрочных задач:

а) эффективное использование механизмов и процедур, предусмотренных системой Договора об Антарктике, для сохранения и расширения присутствия Российской Федерации в Антарктике;

б) всестороннее содействие сохранению и прогрессивному развитию системы Договора об Антарктике;

в) сохранение Антарктики в качестве зоны мира, стабильности и сотрудничества, предотвращение возможного возникновения очагов международной напряженности и природно-климатических угроз глобального характера;

г) развитие комплексных научных исследований в Антарктике с учетом ее роли и места в глобальных климатических процессах;

д) обеспечение гидрометеорологической, навигационной и гелио-геофизической информационной поддержки деятельности Российской Федерации в Антарктике;

е) обеспечение строительства научно-экспедиционных и научно-исследовательских судов для развития исследований в Антарктике;

ж) оценка водных биологических ресурсов Антарктики на основе исследований в отношении прогнозирования состояния их запасов для обеспечения экономически эффективного рыбного промысла;

з) использование водных биологических ресурсов Антарктики для укрепления экономического потенциала России;

и) проведение научных геолого-геофизических исследований минеральных и углеводородных ресурсов континентальных районов Антарктиды и омывающих ее морей;

к) развитие спутниковых систем дистанционного зондирования Земли, связи и навигации, расширение и модернизация наземных комплексов поддержки системы ГЛОНАСС;

л) охрана окружающей среды Антарктики;

м) модернизация и реорганизация экспедиционной инфраструктуры Российской Федерации в этом регионе и транспортного обеспечения Российской антарктической экспедиции.

## IV. ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ПОЛИТИКИ 1. СУДОСТРОЕНИЕ, КОРАБЛЕСТРОЕНИЕ

73. Судостроение создает техническую основу для практической реализации положений Морской доктрины, обеспечивает высокий социальный эффект от сохранения и увеличения количества высококвалифицированных рабочих мест в судостроительной и смежных отраслях промышленности.

74. Уровень развития отечественного судостроения должен обеспечить возможность полного удовлетворения потребностей государства и предпринимательского сообщества в современной продукции кораблестроения и судостроения на основе достижения конкурентных позиций на внутреннем и внешнем рынках.

75. Национальная морская политика направлена на всемерное развитие отечественного судостроения как в сферах военного кораблестроения и гражданского судостроения, так и в сфере науки и разработок морской техники.

76. Для достижения уровня передовых стран по качеству судостроительной продукции, эффективности производства и инвестиционной привлекательности национального судостроения государство активно реализует систему мер, которая должна соответствовать практике ведущих морских стран с учетом требований участия России в международных организациях.

77. Главными направлениями национальной морской политики в области национального судостроения являются:

а) обеспечение строительства военных кораблей и судов, объектов гражданской морской техники для государственных нужд преимущественно на отечественных верфях с их насыщением комплектующим оборудованием отечественного производства;

б) содействие максимальному размещению заказов отечественных потребителей морской техники на национальных верфях.

78. Для достижения целей национальной морской политики в этой сфере должны решаться следующие долгосрочные задачи:

а) совершенствование судостроительного комплекса на основе создания и развития крупных научно-производственных структур;

б) сохранение государственного контроля над стратегически значимыми организациями судостроения;

в) обеспечение технологической независимости Российской Федерации в области кораблестроения и военно-морской техники в соответствии с государственной программой вооружения;

г) преодоление сложившегося технологического отставания в сегменте гражданского судостроения за счет внедрения передовых методов проектирования и строительства судов;

д) активизация инновационной и инвестиционной деятельности в области судостроения, позволяющей проводить качественное обновление научно-технической и производственно-технологической базы;

е) формирование комплекса приоритетных технологий, обеспечивающих разработку и создание перспективных систем и образцов вооружения, военной и специальной техники для развития военной составляющей морского потенциала Российской Федерации;

ж) разработка и внедрение военных и гражданских базовых и критических технологий, обеспечивающих создание, производство и ремонт находящихся на вооружении и перспективных образцов вооружения и военно-морской техники, а также способствующих технологическим прорывам или созданию опережающего научно-технологического задела в целях разработки принципиально новых образцов вооружения и военно-морской техники, обладающих ранее недостижимыми возможностями;

з) разработка и производство перспективных систем и образцов вооружения, военной и специальной техники, повышение качества и конкурентоспособности продукции военного назначения для развития военной составляющей морского потенциала Российской Федерации;

и) совершенствование системы программно-целевого планирования развития судостроения в целях повышения эффективности оснащения Военно-Морского Флота и органов федеральной службы безопасности кораблями, вооружением и специальной морской техникой;

к) совершенствование механизма размещения заказов на поставку продукции, выполнение работ и оказание услуг для федеральных нужд в области судостроения;

л) совершенствование деятельности организаций судостроения и судоремонта путем внедрения организационно-экономических механизмов, обеспечивающих их эффективное функционирование и развитие;

м) координация с участием федеральных органов исполнительной власти планов строительства верфей и производственных программ с планами нефтегазовых компаний по освоению месторождений и планами судоходных компаний по приобретению новых судов;

н) создание высокотехнологичных верфей для освоения производства крупнотоннажных судов и техники класса "оффшор";

о) обеспечение мобилизационной готовности судостроения;

п) совершенствование системы гарантированного материально-сырьевого обеспечения судостроения и эксплуатации морского вооружения и специальной техники на всех этапах жизненного цикла, в том числе отечественными комплектующими изделиями и элементной базой;

р) сохранение мирового лидерства в строительстве и эксплуатации атомных ледоколов;

с) обеспечение государственного финансирования и государ-

ственной поддержки строительства и эксплуатации ледоколов и транспортных судов ледового класса, в первую очередь с атомными энергетическими установками, развитие специализированной системы их базирования;

т) развитие научно-исследовательского флота и морского научного приборостроения;

у) создание высокоэффективных рыбопромысловых судов, обеспечивающих рентабельную добычу (вылов) водных биоресурсов за пределами 200-мильной экономической зоны Российской Федерации и в отдаленных районах Мирового океана;

ф) проведение научных исследований в области совершенствования ледовых качеств судов, направленных на расширение диапазона допустимых эксплуатационных природных условий;

х) создание высокотехнологичных платформ, обеспечивающих качественный рост глубины переработки пластового продукта непосредственно на морском шельфе, вплоть до получения нефтепродуктов или синтетического топлива;

ц) строительство пассажирского флота круглогодичного использования, обеспечивающего положительную рентабельность перевозок, и конкурентоспособного отечественного судового оборудования;

ч) совершенствование системы межгосударственной кооперации в области разработки, производства и ремонта морской техники.

## 2. КАДРОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, МОРСКОЕ ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

79. Кадровое обеспечение, морское обучение и воспитание играют важную роль в повышении эффективности морской деятельности. Они направлены на подготовку, привлечение и сохранение квалифицированных кадров всех уровней, поддержание профессионализма, морских традиций и неравнодушного отношения граждан к морской истории страны, служат позитивному представлению, пропаганде и поддержке национальной морской политики, морской деятельности и морской службы в обществе.

80. Развитие кадрового обеспечения морской деятельности, морского обучения и воспитания предусматривает решение следующих долгосрочных задач:

а) создание на российском флоте условий для привлечения и сохранения квалифицированных кадров в плавсоставе, в управлении морской деятельностью и ее обеспечении;

б) комплексное совершенствование профессионально-психологического отбора и системы образования со специализацией по всем видам морской деятельности;

в) комплектование научных учреждений и образовательных организаций морского профиля подготовленным и высококвалифицированным научным и профессорско-преподавательским составом, развитие структуры образования и морской науки со специализацией по видам морской деятельности, совершенствование системы морского воспитания в профильных образовательных организациях;

г) совершенствование системы медико-психологической реабилитации плавсостава, обеспечивающей профилактику заболеваний и улучшение качества жизни;

д) совершенствование системы подготовки управленческих и руководящих кадров федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области морской деятельности;

е) сохранение и укрепление традиций российских морских учебных заведений, расширение сети морских детских училищ, школ, классов, гимназий, клубов юных моряков и речников, подготовка молодежи к службе и работе на российском флоте;

ж) подготовка, переподготовка и повышение квалификации специалистов с высшим и средним профессиональным образованием на базе образовательных организаций морского профиля;

з) сохранение и увековечение памяти прославленных отечественных кораблей и судов путем помещения их на вечную стоянку и переоборудования в музейные комплексы;

и) сохранение объектов морского культурного наследия и российских морских традиций;

к) обеспечение государственной поддержки строительства, содержания и эксплуатации учебных судов, материально-технической базы образовательных организаций морского профиля;

л) совершенствование контрактной формы найма работников, взаимодействие с профессиональными союзами моряков, работодателями и общественными объединениями судовладельцев по вопросам обеспечения социальной защищенности российских моряков, в том числе и при работе их на заграничных судах;

м) реализация принципов проектного управления кадровым потенциалом морского комплекса.

## 3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

81. Морская деятельность осуществляется с проведением комплекса эффективных мер по обеспечению ее безопасности, связанных с особенностями водной среды и другими обстоятельствами природного и техногенного характера.

82. Безопасность морской деятельности включает в себя безопасность мореплавания, поиск и спасание людей на море, безопасность объектов морской инфраструктуры и прилегающих к ним водных акваторий, защиту и сохранение морской среды.

83. Безопасность мореплавания обеспечивается:

а) проведением гидрографических, геодезических, океанографических, гидрометеорологических, медицинских исследований в пределах национальной юрисдикции и в других районах Мирового океана в интересах национальной безопасности Российской Федерации;

б) координацией функционирования ведомственных гидрографических служб, четким разграничением их ответственности и обеспечением согласованности действий по целям, задачам, месту и времени;

в) оперативным доведением до российских субъектов морской деятельности информации об опасных морских гидрометеорологических явлениях (штормовые ветра, сильное волнение моря, нагоны воды на побережья, цунами, тяжелые морские льды, обледенение сооружений и другое), о состоянии и прогнозах изменения морской среды и других сведений, касающихся безопасности мореплавания;

г) созданием в Российской Федерации инновационного картографического производства, основанного на передовых технологиях;

д) постоянной актуализацией и поддержанием на уровне современных требований мировой коллекции навигационных и электронных карт, изданий и пособий;

е) поддержанием и развитием систем и средств навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, ведомственных заинтересованным федеральным органам исполнительной власти, при их эффективном взаимодействии;

ж) выполнением международных обязательств по предоставлению мореплавателям метеорологической и навигационной информации в

рамках Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности;

з) государственным контролем выполнения классификационных требований к техническому состоянию и годности судов, их всестороннему оснащению и обеспечению, подготовке и сертификации экипажей судов и персонала соответствующих объектов;

и) созданием интегрированной системы электронной навигации и управления на морских и внутренних акваториях;

к) развитием береговых систем управления движением судов, обходом судов и навигационно-гидрографических объектов средствами и аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС;

л) развитием системы медицинского обеспечения морской деятельности.

84. Для обеспечения поиска и спасания людей на море необходимо:

а) совершенствовать существующую систему поиска и спасания людей на море, основанную на взаимодействии федеральных органов исполнительной власти, имеющих в своем ведении силы и средства спасания, под единым руководством федерального органа исполнительной власти, ответственного за поисково-спасательное обеспечение морской деятельности в зонах ответственности Российской Федерации;

б) унифицировать ведомственные системы подготовки специалистов морских аварийно-спасательных служб и сертификации поисково-спасательной техники и лицензирования различных видов поисково-спасательной деятельности, включая развитие водолазного дела и водолазной медицины на всех региональных направлениях национальной морской политики;

в) создать государственную глобальную автоматизированную систему мониторинга и контроля местоположения российских судов и наблюдения за обстановкой в Мировом океане, обеспечивающую международный обмен данными о местоположении зарубежных судов, находящихся в территориальных водах Российской Федерации;

г) обеспечить своевременное восстановление и обновление судового состава аварийно-спасательного и вспомогательного флота;

д) создавать и развивать эффективные судовые, авиационные, глубоководные и роботизированные средства поиска и спасания, оснащать ими аварийно-спасательные службы;

е) развивать международное сотрудничество по поиску и спасанию людей на море.

85. Безопасность объектов морской инфраструктуры и прилегающих к ним водных акваторий должна обеспечиваться:

а) координацией деятельности органов государственной власти и организаций всех форм собственности с определением и разграничением сферы их полномочий и ответственности;

б) оснащением объектов комплексными системами мониторинга обстановки (подводной, надводной, воздушной),

автоматизированными системами охраны и противодействия (активными, пассивными) террористическим и диверсионным силам и средствам;

в) выявлением, предупреждением и пресечением диверсионных и террористических актов, иных противоправных действий.

86. Защита и сохранение морской среды достигается:

а) мониторингом состояния морской среды и комплексными мерами по предупреждению и ликвидации последствий ее загрязнения;

б) осуществлением мероприятий по предотвращению разливов нефти при ее разведке, добыче и транспортировке, строительством и реконструкцией приемных сооружений в портах для сбора и переработки отходов;

в) стимулированием создания и закупок отечественного обо-

рудования для предупреждения загрязнения и ликвидации последствий загрязнения морской среды, пополнением российского флота специализированными судами для осуществления природоохранной деятельности и проведения подводных работ специального назначения;

г) развитием инфраструктуры отечественного атомного флота, системы надзора за его безопасной эксплуатацией, совершенствованием технологии утилизации атомных судов и ядерных отходов;

д) предупреждением и ликвидацией чрезвычайных ситуаций на подводных потенциально опасных объектах, находящихся во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации;

е) выполнением Российской Федерацией своих международных обязательств по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций, в том числе с использованием возможностей международного сотрудничества;

ж) разрешением противоречий между увеличением объемов и интенсивности добычи углеводородного сырья и других ресурсов с морского дна и необходимостью сохранения, воспроизводства и добычи биоресурсов Мирового океана.

#### 4. ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

87. Информационное обеспечение морской деятельности является основой для принятия решений при изучении, освоении и использовании ресурсов и пространств Мирового океана на всех уровнях и направлениях реализации национальной морской политики.

88. Информационное обеспечение морской деятельности заключается в своевременном предоставлении субъектам морской деятельности необходимой информации об обстановке в Мировом океане, включая информацию о состоянии морской среды, прибрежных территорий и воздушно-космического пространства над ними, в том числе координатно-объектовой и иной информации об антропогенных объектах в Мировом океане (надводных и подводных).

89. Информационное обеспечение морской деятельности предусматривает поддержание и развитие глобальных информационных систем, в том числе единой государственной системы информации об обстановке в Мировом океане, единой государственной системы освещения надводной и подводной обстановки, представляющих общую информационно-коммуникационную инфраструктуру информационного обеспечения морской деятельности.

90. Развитие глобальных информационных систем направлено на формирование и поддержание единого информационного пространства в области морской деятельности и предполагает:

а) совершенствование средств и технологий сбора, обработки, предоставления и распространения информации об обстановке в Мировом океане;

б) наращивание возможностей по сбору данных, включая применение отечественной орбитальной группировки космических аппаратов для дистанционного зондирования Земли, навигации, связи и наблюдения, мониторинга состояния и загрязнения морей Российской Федерации и ключевых районов Мирового океана;

в) обеспечение интеграции и рационального применения ведомственных и иных систем информации об обстановке в Мировом океане;

г) создание высокопроизводительных центров обработки дан-



ных об обстановке и оптимальных по пропускной способности каналов связи между центрами и основными потребителями информации, включая телемедицинские каналы для проведения медицинских консультаций судам, находящимся в удаленных районах Мирового океана;

д) обеспечение регламентированного обмена информационными ресурсами с аналогичными зарубежными системами на основе отечественных и международных стандартов взаимодействия и совместимости;

е) обеспечение необходимого уровня информационной безопасности процессов сбора и обмена, обработки и предоставления информации об обстановке в Мировом океане с учетом категорий доступа к информации;

ж) создание средств и технологий обслуживания, мониторинга состояния информационных систем в интересах обеспечения гарантированного уровня их бесперебойной работы.

91. Информационные ресурсы и средства информационных систем в области навигационно-гидрографического, гидрометеорологического, природоохранного, поисково-спасательного и других видов обеспечения должны быть интегрированы в общую инфраструктуру информационного обеспечения морской деятельности и развиваться на ее основе.

92. Мероприятия по совершенствованию информационного обеспечения морской деятельности проводятся согласованно на основе развития систем информации об обстановке в Мировом океане при централизованном управлении со стороны Правительства Российской Федерации.

## V. ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

93. Государственное управление морской деятельностью осуществляется в интересах реализации национальной морской политики на основе и в соответствии с нормативными правовыми актами в области государственного управления морской деятельностью Российской Федерации.

94. Президент Российской Федерации определяет приоритетные задачи и содержание национальной морской политики на ближайшую и долгосрочную перспективы и в соответствии с конституционными полномочиями принимает меры по обеспечению суверенитета Российской Федерации в Мировом океане, защите и реализации интересов личности, общества и государства в сфере морской деятельности, осуществляет руководство национальной морской политикой.

95. Совет Безопасности Российской Федерации как конституционный совещательный орган выявляет угрозы, определяет жизненно важные интересы общества и государства, разрабатывает основные направления стратегии обеспечения национальной безопасности Российской Федерации в Мировом океане.

96. Федеральное Собрание Российской Федерации в рамках своих конституционных полномочий осуществляет законодательное обеспечение деятельности по реализации национальной морской политики и осуществлению морской деятельности.

97. Правительство Российской Федерации через федеральные органы исполнительной власти и Морскую коллегию при Правительстве Российской Федерации осуществляет государственное управление в сфере морской деятельности, обеспечивает реализацию задач национальной морской политики, определяет в документах стратегического планирования порядок их всестороннего обеспечения. Развитие различных видов морской деятельности осуществляется на основе программно-целевых

методов планирования в рамках соответствующих государственных программ Российской Федерации.

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

99. 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.

100. Морские советы приморских субъектов Российской Федерации являются координационными и совещательными органами, способствующими обеспечению согласованных действий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций в области морской деятельности.

101. 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.

102. 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:

а) степени реализации краткосрочных и долгосрочных задач национальной морской политики;

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

в) 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.

## VI. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Российская Федерация, действуя на основе Морской доктрины, намерена решительно, последовательно и твердо укреплять свои позиции в Мировом океане.

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.

# ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

## О государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации

Настоящий федеральный закон устанавливает цели, задачи, принципы государственного управления морской деятельностью, условия предоставления государственной поддержки субъектам морской деятельности при осуществлении комплексного использования ресурсов и пространств Мирового океана для устойчивого социального и экономического развития, а также обеспечения национальной безопасности Российской Федерации.

### Глава 1. Общие положения

#### Статья 1. Предмет правового регулирования настоящего Федерального закона

1. Предметом регулирования настоящего федерального закона являются общественные отношения, возникающие в связи с осуществлением государственного управления морской деятельностью на территории Российской Федерации и в акваториях, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации или используемых на основании международных договоров Российской Федерации, включая пространства Мирового океана.

2. Особенности государственного управления морской деятельностью в отдельных областях морской деятельности регулируются специальными федеральными законами.

3. К отношениям в сфере управления морской деятельностью, связанным с обеспечением обороны, государственной и общественной безопасности, включая защиту и охрану Государственной границы на море, положения настоящего Федерального закона применяются в части, не урегулированной соответствующими федеральными законами.

#### Статья 2. Правовая основа регулирования отношений в сфере государственного управления морской деятельностью

1. Правовую основу регулирования отношений в сфере государственного управления морской деятельностью составляют Конституция Российской Федерации, общепризнанные принципы и нормы международного права, международные договоры Российской Федерации, настоящий федеральный закон, другие федеральные за-

коны и иные нормативные правовые акты Российской Федерации, а также принимаемые в соответствии с ними законы и иные нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации.

2. Органы местного самоуправления вправе издавать муниципальные нормативные правовые акты по вопросам, связанным с участием в осуществлении государственного управления морской деятельностью, в случаях и пределах, предусмотренных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, законами субъектов Российской Федерации.

#### Статья 3. Основные понятия и термины, используемые в настоящем Федеральном законе

Для целей настоящего федерального закона применяемые в нём понятия и термины используются в следующих значениях:

морская деятельность – деятельность Российской Федерации по изучению, освоению и использованию ресурсов и пространств Мирового океана в интересах устойчивого экономического и социального развития, обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, сохранения морских природных систем и рационального использования их ресурсов;

морская хозяйственная (морехозяйственная) деятельность – деятельность хозяйствующих субъектов по морским перевозкам, разработке, добыче и сохранению природных ресурсов как живых, так и неживых, находящихся на дне Мирового океана, в недрах морей и в покрывающих водах, управлению этими ресурсами, производству энергии путём использования воды, течений и ветра, созданию и использованию искусственных островов, установок и сооружений; военно-морская деятельность – целенаправленная деятельность

по формированию и поддержанию в Мировом океане военными методами благоприятных условий для реализации основных приоритетов национальной безопасности и обеспечения устойчивого развития Российской Федерации;

морская пограничная деятельность – деятельность, направленная на обеспечение пограничной безопасности Российской Федерации на морских направлениях и в морском пограничном пространстве Российской Федерации;

морская научная деятельность – творческая деятельность, направленная на получение новых знаний по всем аспектам природных и антропогенных процессов, происходящих в Мировом океане, на морском дне и в его недрах, в водной толще и атмосфере;

субъекты морской деятельности – юридические и физические лица, непосредственно участвующие в изучении, освоении и использовании пространств и ресурсов Мирового океана;

безопасность морской деятельности – безопасность мореплавания, поиск и спасание на море, транспортная безопасность, безопасность объектов морской инфраструктуры и прилегающих к ним водных акваторий, защита и сохранение морской среды.

медико-санитарное обеспечение морской деятельности – совокупность мероприятий, выполняемых государственными органами, в том числе органами государственного санитарно-эпидемиологического надзора, должностными лицами, судовладельцами, медицинскими, научно-исследовательскими и другими организациями в целях обеспечения охраны здоровья и гигиены труда моряков и персонала объектов береговой инфраструктуры, непосредственно обеспечивающих безопасность морской деятельности, включая оказание им медицинской помощи, а также оказание медицинской помощи пассажирам и другим лицам, временно находящимся на борту судна (корабля).

#### Статья 4. Цели и задачи государственного управления морской деятельностью

1. Целями государственного управления морской деятельностью являются обеспечение и защита национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане, повышение эффективности морской деятельности в интересах устойчивого социального и экономического развития, а также обеспечения военной безопасности Российской Федерации.

2. Основными задачами государственного управления в сфере морской деятельности являются:

1) поддержание морского потенциала Российской Федерации на уровне, необходимом для обеспечения национальных интересов Российской Федерации;

2) обеспечение геополитических, экономических и других интересов России на арктическом направлении и в удаленных районах Мирового океана;

3) обеспечение активного присутствия России в Антарктике;

4) сохранение суверенитета во внутренних морских водах, территориальном море, а также в воздушном пространстве над ними, на дне и в недрах;

5) реализация юрисдикции и защита суверенных прав в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации

по разведке и разработке их природных ресурсов, управлению такими ресурсами, а также осуществлению других видов деятельности;

6) получение экономической выгоды от использования природных ресурсов и пространств Мирового океана и возможностей российского морского транспорта для обеспечения устойчивого социально-экономического развития Российской Федерации, её приморских регионов;

7) обеспечение безопасности мореплавания, повышение эффективности федеральной системы поиска и спасания на море;

8) защита и сохранение морской среды в районах, находящихся под суверенитетом и юрисдикцией Российской Федерации;

9) защита территории Российской Федерации от агрессии с оке-

анских и морских направлений, охрана Государственной границы Российской Федерации на море;

10) проведение научных исследований по получению системных знаний о Мировом океане, его ресурсах в интересах обеспечения устойчивого развития и национальной безопасности Российской Федерации;

11) обеспечение мобилизационной готовности средств водного транспорта и объектов морской хозяйственной деятельности;

12) совершенствование информационного обеспечения морской деятельности путем формирования и поддержания единого информационного пространства в сфере морской деятельности.

#### Статья 5. Принципы государственного управления морской деятельностью

Государственное управление морской деятельностью основывается на следующих принципах:

1) единство системы и методов государственного управления при обеспечении координации действий всех субъектов морской деятельности Российской Федерации;

2) реализация и защита свободы открытого моря, включающей свободу судоходства, полетов, рыболовства, научных исследований, свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы;

3) равноправное и взаимовыгодное международное сотрудничество Российской Федерации в сфере морской деятельности;

4) сохранение морских природных систем и рациональное использование их ресурсов;

5) наращивание, координация и интеграция научных исследований по проблемам формирования и реализации государственной морской политики;

6) комплексный подход к морской деятельности в целом и её дифференциация на отдельных направлениях с учётом изменений их приоритетности.

#### Статья 6. Субъекты государственного управления морской деятельностью

Субъектами государственного управления морской деятельностью являются органы государственной власти Российской Федерации, органы государственной власти субъектов Российской Федерации, а также уполномоченные органы управления, созданные в соответствии с федеральными законами.

Органы местного самоуправления участвуют в осуществлении государственного управления морской деятельностью в случаях и в порядке, предусмотренных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, а также принятыми в соответствии с ними законами субъектов Российской Федерации.

#### Статья 7. Виды морской деятельности

1. Морская деятельность включает в себя деятельность по освоению и использованию пространства и ресурсов Мирового океана, а также деятельность, обеспечивающую освоение и использование пространства и ресурсов Мирового океана.

2. К видам морской деятельности по освоению и использованию пространства и ресурсов Мирового океана для устойчивого социально-экономического развития и безопасности Российской Федерации, подлежащих государственному управлению, относится деятельность в следующих областях:

1) морские перевозки;

- 2) освоение и сохранение ресурсов Мирового океана (рыболовство, освоение морских минеральных и энергетических ресурсов);
  - 3) морские научные и ресурсные исследования;
  - 4) военно-морская деятельность;
  - 5) морская пограничная деятельность;
  - 6) другие виды деятельности, использующие пространства морских акваторий и приморских территорий (морские виды спорта, туризм, рекреация и др.).
3. К видам морской деятельности, обеспечивающим освоение и использование пространства и ресурсов Мирового океана и подлежащим государственному управлению, относится деятельность в следующих областях:
- 1) судостроение;
  - 2) кадровое обеспечение морской деятельности, морское обучение и воспитание;
  - 3) обеспечение безопасности морской деятельности;
  - 4) информационное обеспечение морской деятельности.
  - 5) навигационно-гидрографическое, гидрометеорологическое и иные виды обеспечения морской деятельности, осуществляемые в соответствии с федеральными законами.

### Статья 8. Методы государственного управления в сфере морской деятельности

1. Государственное управление морской деятельностью осуществляется посредством проведения единой согласованной морской политики Российской Федерации, применяемой ко всем видам морской деятельности.
  2. Государственное управление морской деятельностью основывается на использовании следующих методов:
    - стратегического планирования;
    - установления обязательных требований к ее организации и осуществлению в области информационного обеспечения, обеспечения безопасности, мониторинга и контроля, защиты окружающей среды;
    - применения лицензионных, разрешительных и уведомительных процедур;
    - применения методов стимулирования, государственной поддержки хозяйствующих субъектов морской деятельности Российской Федерации;
    - государственного контроля и надзора;
    - установления мер ответственности к лицам, нарушившим обязательные требования.
- При осуществлении государственного управления морской деятельностью могут применяться также другие методы управления, предусмотренные законодательством Российской Федерации.

### Статья 9. Международное сотрудничество в сфере морской деятельности

1. Российская Федерация осуществляет сотрудничество в сфере морской деятельности с международными организациями и иностранными государствами на основе международных договоров Российской Федерации, настоящего федерального закона, других федеральных законов, а также в соответствии с международными проектами и программами.
2. Федеральные органы исполнительной власти и органы государственной власти субъектов Российской Федерации осуществляют взаимодействие в сфере морской деятельности с международными организациями, иностранными государственными органами,

а также иностранными неправительственными организациями в пределах своих полномочий в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

3. Субъекты морской деятельности вправе принимать участие в международном сотрудничестве посредством заключения договоров по вопросам морехозяйственной, научной и научно-технической деятельности с иностранными организациями и гражданами в соответствии с международными договорами Российской Федерации, настоящим федеральным законом и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.
4. Условия осуществления международного сотрудничества по отдельным направлениям осуществления морской деятельности, условия участия отдельных субъектов морской деятельности в международном сотрудничестве, а также ограничения такого сотрудничества регулируются федеральными законами.
5. Иностранцы граждане или иностранные организации, осуществляющие морскую деятельность на территории Российской Федерации, а также на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне Российской Федерации, в отношении которых Российская Федерация обладает суверенными правами и осуществляет юрисдикцию, пользуются теми же правами и несут те же обязанности, что и граждане Российской Федерации и российские юридические лица, если иное не установлено международными договорами Российской Федерации или федеральными законами.

### Глава 2. Полномочия субъектов государственного управления морской деятельностью

#### Статья 10. Полномочия федеральных органов государственной власти в сфере управления морской деятельностью

Органы государственной власти Российской Федерации в сфере государственного управления морской деятельностью:

- 1) определяют основные цели, задачи, принципы государственного управления морской деятельностью для социального и экономического развития и обеспечения национальной безопасности Российской Федерации;
- 2) принимают меры по сохранению суверенитета во внутренних морских водах, территориальном море, в воздушном пространстве над ними, обеспечению суверенных прав и юрисдикции Российской Федерации в её исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации;
- 3) осуществляют стратегическое планирование в сфере морской деятельности Российской Федерации, в том числе морское пространственное планирование;
- 4) обеспечивают координацию и взаимодействие федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, участвующих в управлении морской деятельностью Российской Федерации;
- 5) определяют порядок освоения месторождений минеральных ЦЦи энергетических ресурсов и участков международного района морского дна Мирового океана для создания сырьевой базы и стратегического резерва запасов в интересах обеспечения экономической безопасности Российской Федерации;
- 6) устанавливают порядок информационного обеспечения морской деятельности на основе создания и взаимодействия глобальных информационных систем, направленных на формирование и поддержание единого информационного пространства в сфере морской деятельности;

7) осуществляют меры, направленные на активное использование, дальнейшее освоение и развитие Северного морского пути;

8) принимают меры по сохранению морских экосистем, рациональному использованию и воспроизводству их ресурсов, защите и сохранению морской среды в районах, находящихся под суверенитетом и юрисдикцией Российской Федерации;

9) обеспечивают сбалансированное развитие российского флота на основе современной продукции отечественного судостроения, производства морской техники и вооружения;

10) обеспечивают проведение регулярных морских и ресурсных научных исследований по получению системных знаний о Мировом океане в интересах устойчивого развития и национальной безопасности Российской Федерации;

11) осуществляют развитие системы защиты и охраны Государственной морской границы Российской Федерации, обеспечение контроля за проведением промысла в конвенционных районах рыболовства;

12) обеспечивают безопасность национального мореплавания в Мировом океане, развитие федеральной системы поиска и спасания на море в соответствии с международными обязательствами Российской Федерации, определяют порядок использования сил и войск Военно-Морского Флота Российской Федерации

для организации поисковых и аварийно-спасательных работ, ликвидации последствий морских происшествий;

13) определяют меры по обеспечению мобилизационной готовности средств водного транспорта и объектов морской экономической деятельности;

14) разрабатывают и проводят единую государственную политику в области морского образования, организуют предоставление образования в сфере морской деятельности, включая создание морских образовательных организаций;

15) обеспечивают сохранение морского культурного и исторического наследия государства, развитие морских видов спорта, туризма и рекреации,

16) осуществляют международное сотрудничество в сфере морской деятельности;

17) реализуют иные полномочия в соответствии с настоящим Федеральным законом и иными федеральными законами.

#### **Статья 11. Полномочия органов государственной власти субъектов Российской Федерации в сфере управления морской деятельностью**

Органы государственной власти субъектов Российской Федерации с учётом своего географического и социально-экономического положения:

1) участвуют в разработке и реализации документов стратегического планирования Российской Федерации в сфере государственного управления морской деятельностью в части, касающейся развития территории субъекта Российской Федерации;

2) принимают государственные программы и иные документы стратегического планирования субъекта Российской Федерации по развитию морской хозяйственной деятельности субъекта Российской Федерации, освоению прибрежной зоны, а также охране морской среды прилегающей акватории субъекта Российской Федерации;

3) участвуют в реализации мер, осуществляемых органами государственной власти Российской Федерации, по использованию, восстановлению и охране водных объектов прилегающей акватории субъекта Российской Федерации, развитию береговой инфраструктуры;

4) участвуют в предупреждении и ликвидации последствий вредного воздействия вод, обеспечении безопасности населения от морских стихийных бедствий;

5) создают условия для подготовки, привлечения и сохранения квалифицированных кадров в сфере морской деятельности;

6) содействуют развитию морского обучения в системе общего образования, распространению знаний и просвещения населения в области реализации государственной морской политики по изучению, освоению и использованию пространств и ресурсов Мирового океана;

7) содействуют сохранению морского культурного и исторического наследия государства, укреплению российских морских традиций, расширению сети морских детских школ, клубов юных моряков и речников;

8) создают условия для развития морских видов спорта, туризма и рекреации, а также для использования в этих целях маломерного флота;

9) участвуют в развитии межрегионального и международного сотрудничества субъектов морской деятельности по вопросам изучения, освоения и эксплуатации морских пространств и ресурсов;

10) осуществляют иные полномочия в соответствии с настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации.

#### **Статья 12. Участие органов местного самоуправления в осуществлении государственного управления морской деятельностью**

В случаях, предусмотренных федеральными законами, законами субъектов Российской Федерации и принятыми в соответствии с ними уставами муниципальных образований, органы местного самоуправления вправе участвовать в осуществлении государственного управления морской деятельностью, в том числе принимать меры по содействию субъектам морской деятельности на территориях муниципальных образований, за счёт доходов местных бюджетов, за исключением межбюджетных трансфертов, предоставленных из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации, и поступлений налоговых доходов по дополнительным нормативам отчислений.

#### **Статья 13. Координационные и совещательные органы в сфере управления морской деятельностью**

1. Постоянно действующим координационным органом при Правительстве Российской Федерации в сфере управления морской деятельностью, обеспечивающим согласованные действия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций в сфере морской деятельности, судостроения и создания морской техники, а также в области изучения и освоения Мирового океана, Арктики и Антарктики, является Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации.

Морская коллегия действует на основании положения, утверждаемого Правительством Российской Федерации. Председатель и состав Морской коллегии утверждаются Правительством Российской Федерации.

2. В целях согласования действий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и органи-

заций в сфере управления морской деятельностью Правительство Российской Федерации и федеральные органы исполнительной власти могут создавать иные координационные и совещательные органы.

3. В субъектах Российской Федерации с учетом их географического и социально-экономического положения могут создаваться постоянно действующие координационные и совещательные органы, именуемые морскими советами. Решение об образовании, реорганизации и упразднении морского совета субъекта Российской Федерации, определении его компетенции, утверждении руководителя и состава принимает высшее должностное лицо субъекта Российской Федерации (руководитель высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации).

### Статья 14. Права иных субъектов в сфере государственного управления морской деятельностью

В проведении государственной политики, осуществлении нормативно-правового регулирования, оказании государственных услуг и управления государственным имуществом в сфере морской деятельности могут в пределах своих полномочий принимать участие иные органы и организации, включая государственные корпорации, деятельность которых регулируется федеральными законами.

### Глава 3. Субъекты морской деятельности

#### Статья 15. Субъекты деятельности в области морских перевозок

1. Субъектами деятельности в области морских перевозок являются:

1) физические и юридические лица (судовладельцы), от своего имени эксплуатирующие грузовые, пассажирские, прогулочные, спортивные и иные суда, не используемые для проведения морских научных и ресурсных исследований, осуществления военно-морской и морской пограничной деятельности, защиты и сохранения морской среды;

- 2) владельцы объектов инфраструктуры морских портов;
- 3) операторы морских терминалов;
- 4) капитаны морских портов.

2. Субъекты деятельности в области морских перевозок осуществляют морскую деятельность в соответствии с международными правовыми актами и федеральными законами, определяющими правовой статус соответствующих субъектов.

3. Взаимодействие субъектов государственного управления морских перевозок и субъектов деятельности в области морского транспорта основывается на следующих принципах:

1) создание благоприятной организационной и экономической среды, способствующей развитию и поддержанию судов, объектов инфраструктуры морских портов на уровне, гарантирующем экономическую независимость и национальную безопасность Российской Федерации;

- 2) сокращение транспортных издержек;
- 3) увеличение объемов внешнеторговых, каботажных и транзитных перевозок через территорию Российской Федерации;
- 4) увеличение доли российских судовладельцев в общем объеме перевозок национальных, внешнеторговых и транзитных грузов;
- 5) повышение конкурентоспособности российского морского транспортного флота на мировом фрахтовом рынке.

4. При осуществлении морских перевозок субъекты деятельности в области морского транспорта имеют право на получение государственной поддержки

в формах, предусмотренных действующим законодательством, в целях:

1) обновления морского транспортного флота, снижения среднего возраста судов под Государственным флагом Российской Федерации;

2) увеличения доли морского транспортного флота, зарегистрированного под Государственным флагом Российской Федерации;

3) обновления средств специализированного флота, обеспечивающих видов средств транспортного флота (ледокольный, аварийно-спасательный, природоохранный, научно-исследовательский, служебно-вспомогательный) в целях повышения качества предоставляемых услуг и безопасности мореплавания в морских портах и на подходах к ним;

4) в иных целях, определенных федеральными законами или документами стратегического планирования Российской Федерации.

5. При осуществлении морских перевозок субъекты деятельности в области морского транспорта наряду с обязанностями, установленными международными соглашениями Российской Федерации и федеральной нормативной правовой базой Российской Федерации, обязаны:

1) обеспечивать мобилизационную подготовку и мобилизационную готовность кадрового состава, судов и объектов инфраструктуры морских портов;

2) повышать уровень защиты окружающей природной среды за счет реализации экологических требований в составе инвестиционных проектов морского транспорта, строительства новых и реконструкции действующих сооружений по очистке сточных вод, переработке и обезвреживанию судовых отходов;

3) обеспечивать транспортную безопасность судов и объектов транспортной инфраструктуры.

#### Статья 16. Субъекты деятельности в области сохранения и освоения ресурсов Мирового океана

1. Субъектами деятельности в области освоения и сохранения ресурсов Мирового океана являются физические и юридические лица:

1) осуществляющие рыболовство, добычу и переработку водных биологических ресурсов;

2) от своего имени осуществляющие эксплуатацию и комплексное обслуживание судов рыболовецкого флота;

3) от своего имени создающие и (или) эксплуатирующие (использующие) искусственные острова, морские платформы, иные надводные и подводные установки, сооружения, морские трубопроводы в целях освоения, добычи

и сохранения морских минеральных и энергетических ресурсов;

4) осуществляющие деятельность по освоению, добыче и сохранению морских минеральных и энергетических ресурсов.

2. Субъекты деятельности в области освоения и сохранения ресурсов Мирового океана осуществляют морскую деятельность в соответствии с международными правовыми актами и федеральными законами, определяющими правовой статус соответствующих субъектов.

3. Взаимодействие субъектов государственного управления морской деятельностью и субъектов деятельности в области освое-

ния и сохранения ресурсов Мирового океана, указанных в пункте 1 части 1 настоящей статьи, основывается на следующих принципах:

1) инновационное развитие рыбохозяйственного комплекса со своевременной широкомасштабной модернизацией и техническим перевооружением предприятий, обновлением рыбопромыслового флота, созданием научно-производственной базы, формированием её кадрового потенциала;

2) сохранение и рациональное использование водных биологических ресурсов территориального моря Российской Федерации, исключительной экономической зоны Российской Федерации, континентального шельфа Российской Федерации, а также анадромных видов рыб, образующихся в реках Российской Федерации, трансграничных и далеко мигрирующих видов рыб;

3) повышение эффективности государственного контроля над состоянием промысловых судов и добычей (выловом) водных биологических ресурсов;

4) оптимизация управления рыбопромысловым флотом на основе эффективного прогнозирования пространственного и временного распределения биологических ресурсов в доступных для российского рыбопромыслового флота акваториях морей и океанов;

5) проведение регулярных ресурсных исследований и государственного мониторинга водных биологических ресурсов Мирового океана.

4. Взаимодействие субъектов государственного управления морской деятельностью и субъектов деятельности в области освоения и сохранения ресурсов Мирового океана, указанных в пункте 2 части 1 настоящей статьи, основывается на следующих принципах:

1) изучение геологического строения и определение ресурсного потенциала континентального шельфа Российской Федерации путем измерений физических полей над океанским дном, картографирования, бурения и грузоподъемных работ со дна, а также осуществления государственного мониторинга геологической среды в ходе реализации проектов государственно-частного партнерства;

2) расширение изучения и освоения минеральных и энергетических ресурсов Мирового океана, в том числе нетрадиционных источников энергетического сырья;

3) государственный контроль и регулирование разведки и добычи топливно-энергетических и минеральных ресурсов, других полезных ископаемых на континентальном шельфе Российской Федерации и в Мировом океане с учётом обеспечения национальной безопасности государства;

4) сохранение на континентальном шельфе Российской Федерации разведанных запасов минеральных и энергетических ресурсов в качестве стратегического резерва.

5. При осуществлении морской деятельности субъекты в области освоения и сохранения ресурсов Мирового океана, указанные в пункте 1 части 1 настоящей статьи, имеют право на получение государственной поддержки в формах, предусмотренных действующим законодательством, в целях:

1) систематического обновления и технического переоснащения добывающих мощностей;

2) строительства новых, а также модернизации существующих рыбообрабатывающих и холодильных мощностей;

3) расширения направлений и масштабов научных исследований и разработок в области водных биологических ресурсов;

4) повышения эффективности искусственного воспроизводства водных биологических ресурсов, развития марикультуры, основанного на современных технологиях разведения и выращивания рыбы и нерыбных объектов;

5) создания новых технологических процессов и оборудования для эффективной добычи и переработки водных биологических ресурсов;

6) совершенствования методов хранения и транспортировки водных биологических ресурсов;

7) развития морских терминалов, предназначенных для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота во всех районах промысла;

8) в иных целях, определенных федеральными законами или документами стратегического планирования Российской Федерации.

6. При осуществлении морской деятельности субъекты в области освоения и сохранения ресурсов Мирового океана, указанные в пункте 2 части 1 настоящей статьи, имеют право на получение государственной поддержки в формах, предусмотренных действующим законодательством, в целях:

1) разработки выявленных морских месторождений и интенсивной разведки перспективных ресурсов нефти и природного газа на континентальном шельфе Российской Федерации;

2) создания условий и возможностей для изучения, разведки и добычи минеральных ресурсов международного района морского дна;

3) обеспечения оптимального сочетания трубопроводного и танкерного видов транспортировки углеводородов потребителям;

4) разработки новых технических средств и технологий изучения, освоения, добычи и транспортировки минеральных и топливно-энергетических ресурсов Мирового океана,

5) интенсификации работ в области специального судостроения, включая строительство морских платформ различного класса;

6) выполнения обязательств, принятых Российской Федерацией в рамках международных договоров и конвенций;

7) освоения инновационных технологий выработки электрической энергии с использованием приливоотливных явлений, прибрежных приводных ветров и ветровых волн, температурного градиента воды, термальной энергии и течений, тепловой калорийности биомассы водорослей, иных физических, химических и биологических явлений;

8) в иных целях, определенных федеральными законами или документами стратегического планирования Российской Федерации.

7. При осуществлении морской деятельности субъекты в области освоения и сохранения ресурсов Мирового океана, наряду с обязанностями, установленными международными соглашениями Российской Федерации и федеральной нормативной правовой базой Российской Федерации, обязаны:

1) обеспечивать мобилизационную подготовку и мобилизационную готовность судового состава, кадрового состава и объектов инфраструктуры;

2) обеспечивать максимальную безопасность водных экосистем, неукоснительное соблюдение требований экологического законодательства Российской Федерации;

3) проводить предусмотренные действующим законодательством мероприятия в целях предотвращения природных и техногенных катастроф.

#### Статья 17. Субъекты морских научных и ресурсных исследований

1. Субъектами деятельности в области морских научных и ресурсных исследований являются физические и юридические лица:

1) эксплуатирующие суда научно-исследовательского флота,

подводные исследовательские аппараты и другие средства в целях осуществления научной, научно-технической деятельности и получения новых знаний о Мировом океане и протекающих природных и техногенных процессах в нем, а также в целях проведения ресурсных исследований Мирового океана;

2) имеющие имущество на праве собственности или иных правах, входящее в состав экспериментальных баз для разработки средств океанотехники и морских биотехнологий;

3) осуществляющие картографическое обеспечение морской деятельности;

4) являющиеся операторами информационных систем, создаваемых при проведении морских научных и ресурсных исследований, либо имеющих исключительные права на базы и банки данных, создаваемые при проведении морских научных и ресурсных исследований;

5) не указанные в пунктах 1-4 настоящей части, но являющиеся субъектами единой системы мониторинга Мирового океана и его морей.

2. Субъекты морских научных и ресурсных исследований осуществляют морскую деятельность в соответствии с международными правовыми актами и федеральными законами, регулирующими проведение морских научных исследований в открытом море, во внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации, на континентальном шельфе Российской Федерации и в исключительной экономической зоне Российской Федерации.

3. Взаимодействие субъектов государственного управления морской деятельностью и субъектов морских научных и ресурсных исследований основывается на следующих принципах:

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

2) обеспечение систематических исследований Мирового океана;

3) достижение уровня знаний о природе Мирового океана, обеспечивающего эффективную реализацию и защиту национальных интересов Российской Федерации;

4) развитие международного сотрудничества, включая деятельность в рамках компетентных международных организаций в области морской деятельности.

4. Субъекты морских научных и ресурсных исследований имеют право на получение государственной поддержки в формах, предусмотренных действующим законодательством, при проведении исследований:

1) Мирового океана, природной среды Арктики и Антарктики и глобальных процессов, происходящих в Мировом океане и смежных сферах;

2) континентального шельфа, исключительной экономической зоны, территориального моря и внутренних морских вод Российской Федерации;

3) морских биологических ресурсов и динамики экосистем Мирового океана, внутренних морских вод Российской Федерации;

4) строения материковых отмелей, склонов, подводных каньонов, гор, рифтовых долин и ложа океанов, динамики их изменения под воздействием природных и антропогенных факторов;

5) биологического разнообразия океанов и морей как важнейшего фактора глобальной экологической устойчивости и оптимального использования возобновляемого ресурсного потенциала;

6) влияния Мирового океана на экосистему и климат планеты (в первую очередь, на территории Российской Федерации), на состояние здоровья человека, включая влияние на него факторов судовой среды;

7) опасных для морской деятельности и населения страны явлений, связанных с Мировым океаном, с целью заблаговременного предупреждения населения для снижения наносимого ими ущерба;

8) экологической нагрузки на акватории Мирового океана, внутренних морских вод Российской Федерации и разработки принципов и методов, направленных на её снижение;

9) проблем гидрометеорологического, навигационно-гидрографического, аварийно-спасательного, медико-санитарного, информационного обеспечения деятельности Российской Федерации;

10) проблем строительства и эксплуатации морских трубопроводов, буровых платформ (разведочных, эксплуатационных, технологических) и подводно-подледного промыслового оборудования;

11) военно-политических, экономических и правовых проблем использования пространств и ресурсов Мирового океана, проблем военно-морской, морской пограничной и других видов морской деятельности.

5. При осуществлении морской деятельности субъекты морских научных и ресурсных исследований наряду с обязанностями, установленными международными договорами Российской Федерации и законодательством Российской Федерации, обязаны:

1) обеспечивать мобилизационную подготовку и мобилизационную готовность судов, кадрового состава и объектов инфраструктуры;

2) обеспечивать выполнение требований по защите окружающей среды при проведении морских научных исследований.

### Статья 18. Субъекты военно-морской и морской пограничной деятельности

1. Субъектами военно-морской деятельности являются:

1) формирования Военно-Морского Флота Вооружённых Сил Российской Федерации;

2) формирования войск, сил и средств других видов и родов Вооружённых Сил, и федеральных органов Российской Федерации, выделяемых для участия в военно-морской деятельности.

2. Субъектами морской пограничной деятельности являются формирования Береговой охраны Пограничной службы Федеральной службы безопасности Российской Федерации.

3. Субъекты военно-морской и морской пограничной деятельности при решении поставленных перед ними задач руководствуются общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами Российской Федерации и законодательством Российской Федерации, определяющими правовой статус соответствующих субъектов.

4. Военно-Морской Флот предназначен: в мирное время – для обеспечения национальных интересов Российской Федерации и ее союзников в Мировом океане, участия в поддержке военно-политической стабильности на глобальном и региональном уровнях, в военное время – для отражения агрессии с морских и океанских направлений.

5. Военно-Морской Флот в соответствии со своим предназначением:

1) участвует в поддержке военно-политической стабильности в стратегически важных районах Мирового океана;

2) обеспечивает гарантированный доступ Российской Федерации к ресурсам и пространствам Мирового океана в соответствии с



нормами международного морского права;

3) обеспечивает благоприятные условия для освоения и использования ресурсов Мирового океана в интересах социально-экономического развития Российской Федерации;

4) обеспечивает военную безопасность функционирования морской экономической деятельности;

5) осуществляет охрану и защиту государственной границы Российской Федерации в подводной среде;

6) содействует береговой охране Пограничной службы Федеральной службы безопасности Российской Федерации в охране и защите внутренних морских вод, территориального моря, континентального шельфа, исключительной экономической зоны Российской Федерации;

7) участвует в борьбе с международным терроризмом, пиратством и другими угрозами в интересах обеспечения безопасности морской экономической деятельности.

8) участвует в океанографическом, гидрометеорологическом, картографическом, поисково-спасательном и информационном обеспечении субъектов морской деятельности, соответствующих государственных органов, иных российских и международных организаций.

9) участвует в международной миротворческой деятельности и гуманитарных акциях, в том числе под эгидой ООН и в рамках взаимодействия с международными (региональными) организациями, отвечающими интересам Российской Федерации.

5. Формирования Береговой охраны Пограничной службы Федеральной службы безопасности Российской Федерации в пределах своих полномочий организуют и обеспечивают защиту и охрану Государственной границы Российской Федерации, экономических и иных законных интересов Российской Федерации в пределах приграничной территории, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации, осуществляют охрану за пределами исключительной экономической зоны Российской Федерации запасов анадромных видов рыб, образующихся в реках Российской Федерации, трансграничных и далеко мигрирующих видов рыб.

6. Взаимодействие субъектов государственного управления морской деятельностью и субъектов военно-морской и морской пограничной деятельности основывается на следующих принципах:

1) приоритет политико-дипломатических, правовых, экономических, информационных и других невоенных средств при разрешении противоречий и устранении существующих и вновь возникающих вызовов и угроз национальной безопасности Российской Федерации в Мировом океане;

2) обеспечение достаточности военной составляющей морского потенциала Российской Федерации и его эффективное использование в случае необходимости для силовой поддержки морской деятельности государства, устранения угроз национальной безопасности Российской Федерации с океанских и морских направлений;

3) обеспечение надежной защиты и охраны государственной границы Российской Федерации на море и в подводной среде, а также экономических и иных законных интересов Российской Федерации;

4) обеспечение постоянной готовности субъектов военно-морской и морской пограничной деятельности к сдерживанию и предотвращению военных конфликтов, к вооруженной защите национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане;

5) совершенствование мер по выявлению, предупреждению и пресечению актов терроризма, пиратства, экстремизма, других преступных посягательств на права и свободы человека и гражданина,

а также на собственность Российской Федерации и её граждан в Мировом океане;

6) обеспечение присутствия в конфликтных регионах Мирового океана субъектов военно-морской деятельности на основе норм международного права в целях решения политических, экономических и иных задач;

7) участие субъектов военно-морской деятельности Российской Федерации в проводимых в Мировом океане и на прилегающих к нему территориях под эгидой Организации Объединенных Наций и других международных организаций мероприятий по ликвидации природных и техногенных катастроф и чрезвычайных ситуаций, а также в оказании гуманитарной помощи пострадавшим странам;

7. При осуществлении военно-морской и морской пограничной деятельности её субъекты обеспечиваются в рамках бюджетного планирования Российской Федерации.

8. При осуществлении военно-морской и морской пограничной деятельности ее субъекты наряду с обязанностями, установленными международными соглашениями Российской Федерации и федеральной нормативной правовой базой Российской Федерации, обязаны:

1) создавать условия для поиска перспективных экологически чистых источников энергии для боевых кораблей, судов, морского оружия и вооружения;

2) соблюдать меры экологической безопасности и рационального природопользования при эксплуатации в мирное время кораблей, оружия и объектов инфраструктуры.

9. В необходимых случаях Военно-Морской Флот и Береговая охрана Пограничной службы Федеральной службы безопасности Российской Федерации взаимно оказывают содействие друг другу в выполнении решаемых ими задач.

#### Глава 4. Организация морской деятельности

##### Статья 19. Стратегическое планирование морской деятельности

1. Целью стратегического планирования морской деятельности является координация государственного стратегического управления и мер бюджетной политики для использования потенциала Российской Федерации как великой морской державы, занимающей передовые позиции в глобальной экономической конкуренции и надежно обеспечивающей национальную безопасность и реализацию конституционных прав граждан.

2. Основными задачами стратегического планирования морской деятельности являются:

1) качественный и количественный анализ объективных процессов развития морской деятельности в Российской Федерации и иностранных государствах, выявление тенденций научного и научно-технического развития Российской Федерации и их влияния на морскую деятельность Российской Федерации;

2) определение приоритетных направлений государственной политики в сфере морской деятельности, их координация с целями и задачами социально-экономического развития Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, отдельных отраслей и сфер государственного управления, обеспечения национальной безопасности Российской Федерации и мерами бюджетной политики;

3) установление целей и показателей развития морской деятельности Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований и их корреляции с целями и показателями социально-экономического развития, которые должны

быть достигнуты в долгосрочной, среднесрочной и краткосрочной перспективе;

4) определение внутренних и внешних условий, тенденций, ограничений, диспропорций, дисбалансов, возможностей, включая финансовые, социально-экономического развития Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, и их влияние на осуществление морской деятельности;

5) выбор путей и способов достижения целей и показателей и решения задач государственной политики в сфере морской деятельности;

6) определение ресурсов для достижения целей и показателей, и решения задач государственной политики в сфере морской деятельности Российской Федерации;

7) формирование и проведение комплекса мероприятий, обеспечивающих достижение целей и показателей и решение задач в сфере морской деятельности;

8) координация действий участников стратегического планирования в сфере морской деятельности и мероприятий, предусмотренных документами стратегического планирования в этой сфере, по срокам их реализации, ожидаемым результатам и параметрам ресурсного обеспечения;

9) организация мониторинга и контроля реализации документов стратегического планирования в сфере морской деятельности.

3. Осуществление стратегического планирования в сфере морской деятельности должно обеспечивать реалистичность, ресурсную обеспеченность, а также результативность и эффективность такой деятельности.

4. Документы стратегического планирования в сфере морской деятельности разрабатываются в рамках целеполагания, прогнозирования, планирования и программирования на федеральном уровне и на уровне приморских субъектов Российской Федерации.

5. К документам стратегического планирования в сфере морской деятельности, разрабатываемым на федеральном уровне, относятся:

1) документы стратегического планирования, разрабатываемые в рамках целеполагания, к которым относятся:

а) государственные приоритеты развития морской деятельности Российской Федерации;

б) Морская доктрина Российской Федерации;

2) документы стратегического планирования, разрабатываемые в рамках целеполагания по отраслевому и территориальному принципу;

3) документы стратегического планирования, разрабатываемые в рамках прогнозирования на долгосрочную, среднесрочную и краткосрочную перспективу;

4) документы стратегического планирования, разрабатываемые в рамках планирования и программирования, к которым относятся:

а) Государственная программа развития морской деятельности Российской Федерации;

б) планы деятельности федеральных органов исполнительной власти в сфере морской деятельности.

6. К документам стратегического планирования, разрабатываемым на уровне субъекта Российской Федерации, относятся:

1) документы стратегического планирования, разрабатываемые в рамках целеполагания, – стратегии социально-экономического развития субъектов Российской Федерации, а также отраслевые документы стратегического планирования субъектов Российской Федерации;

2) документы стратегического планирования, разрабатываемые в рамках прогнозирования, к которым относятся прогнозы социаль-

но-экономического развития субъектов Российской Федерации на долгосрочный, среднесрочный и краткосрочный период;

3) документы стратегического планирования, разрабатываемые в рамках планирования и программирования, к которым относятся:

а) планы мероприятий по реализации стратегий социально-экономического развития субъектов Российской Федерации;

б) государственные программы субъектов Российской Федерации;

в) планы деятельности органов государственной власти субъектов Российской Федерации;

7. Разработка и реализация документов стратегического планирования морской деятельности осуществляются в порядке, определенном законодательством Российской Федерации о стратегическом планировании в Российской Федерации, иными законодательными актами Российской Федерации с учетом особенностей, установленных настоящим Федеральным законом.

Координация разработки и реализации документов стратегического планирования морской деятельности осуществляется Президентом Российской Федерации, Правительством Российской Федерации и Российской академией наук по вопросам, находящимся в их ведении.

8. При разработке и реализации документов стратегического планирования морской деятельности должны учитываться результаты совместных прогнозно-аналитических исследований, проводимых государствами – членами Евразийского экономического союза в соответствии с международными правовыми актами Союза.

9. В целях повышения эффективности осуществления в Российской Федерации морской деятельности, а также эффективности функционирования системы стратегического планирования морской деятельности в Российской Федерации осуществляется мониторинг реализации документов стратегического планирования.

Основными задачами мониторинга реализации документов стратегического планирования морской деятельности являются:

1) сбор, систематизация и обобщение информации об осуществлении морской деятельности Российской Федерации и влиянии такой деятельности на национальную безопасность Российской Федерации, на экономическое и социальное развитие Российской Федерации и субъектов Российской Федерации;

2) оценка степени достижения запланированных целей и показателей развития морской деятельности Российской Федерации;

3) оценка результативности и эффективности документов стратегического планирования в сфере морской деятельности, разрабатываемых в рамках планирования и программирования отраслей экономики и сфер государственного управления;

4) оценка влияния внутренних и внешних условий на плановый

и фактический уровни достижения целей развития морской деятельности Российской Федерации;

5) оценка соответствия плановых и фактических сроков, результатов реализации документов стратегического планирования в сфере морской деятельности и ресурсов, необходимых для их реализации;

6) оценка уровня влияния морской деятельности на социально-экономическое развитие Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и состояние национальной безопасности Российской Федерации, проведение анализа, выявление возможных рисков и угроз и своевременное принятие мер по их предотвращению;

7) разработка предложений по повышению эффективности функционирования системы стратегического планирования в сфе

ре морской деятельности.

10. Основными документами, в которых отражаются результаты мониторинга реализации документов стратегического планирования морской деятельности, являются ежегодные доклады о состоянии морской деятельности Российской Федерации, представляемые Морской коллегией Президенту Российской Федерации и в Правительство Российской Федерации;

11. Порядок осуществления мониторинга реализации документов стратегического планирования в сфере морской деятельности и подготовки документов, в которых отражаются результаты такого мониторинга реализации документов стратегического планирования, определяется:

1) на федеральном уровне нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации;

2) на уровне субъекта Российской Федерации законодательством субъекта Российской Федерации.

12. Документы стратегического планирования в сфере морской деятельности и документы, в которых отражаются результаты мониторинга реализации документов стратегического планирования в сфере морской деятельности, за исключением сведений, отнесенных к государственной, коммерческой, служебной и иной охраняемой законом тайне, подлежат размещению на официальных сайтах органов, ответственных за разработку соответствующих документов стратегического планирования, и общедоступном информационном ресурсе стратегического планирования в сети «Интернет».

#### Статья 20. Приоритетные направления развития морской деятельности Российской Федерации

1. Приоритетные направления развития морской деятельности Российской Федерации определяются Президентом Российской Федерации и Правительством Российской Федерации по вопросам, отнесенным к их компетенции.

Приоритетные направления развития морской деятельности Российской Федерации определяются на основе предложений, ежегодно представляемых Президенту Российской Федерации и в Правительство Российской Федерации Морской коллегией при Правительстве Российской Федерации.

2. Порядок определения приоритетных направлений развития морской деятельности Российской Федерации устанавливается Президентом Российской Федерации и Правительством Российской Федерации.

3. Органы государственной власти приморских субъектов Российской Федерации в пределах своих полномочий определяют соответствующие приоритетные направления развития морской деятельности в субъектах Российской Федерации.

#### Статья 21. Государственные программы Российской Федерации о развитии морской деятельности

1. Правительство Российской Федерации и федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные в сфере регулирования морской деятельности, разрабатывают государственные программы Российской Федерации о развитии морской деятельности, предусматривающие реализацию научно-обоснованных планов мероприятий, направленных на поддержку субъектов морской деятельности, обеспечение рационального использования ресурсов и пространств Мирового океана в целях устойчивого экономического и социального развития, обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, а также охрану и воспроизводство природных ресурсов.

2. Реализация государственных программ осуществляется федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере морской деятельности. Сроки реализации государственных программ Российской Федерации определяются Правительством Российской Федерации в устанавливаемом им порядке. Порядок принятия решений о разработке государственных программ Российской Федерации формирования и реализации указанных программ устанавливается нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации.

3. Объем бюджетных ассигнований на финансовое обеспечение реализации государственных программ утверждается законом о бюджете по соответствующей каждой программе целевой статье расходов бюджета в соответствии с утвердившим программу нормативным правовым актом Правительства Российской Федерации.

4. Государственные программы Российской Федерации, предлагаемые к реализации начиная с очередного финансового года, а также изменения в ранее утвержденные государственные программы Российской Федерации подлежат утверждению в сроки, установленные Правительством Российской Федерации, с учетом положений законодательства Российской Федерации о парламентском контроле. По каждой государственной программе Российской Федерации ежегодно проводится оценка эффективности её реализации. Порядок проведения указанной оценки и её критерии устанавливаются Правительством Российской Федерации. По результатам указанной оценки Правительством Российской Федерации может быть принято решение о необходимости прекращения или об изменении начиная с очередного финансового года ранее утвержденной государственной программы, в том числе необходимости изменения объема бюджетных ассигнований на финансовое обеспечение реализации государственной программы.

5. Правительство Российской Федерации и федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные в сфере регулирования морской деятельности, в порядке, установленном международными договорами Российской Федерации, участвуют в разработке и реализации межгосударственных программ в сфере морской деятельности.

#### Статья 22. Требования к субъектам морской деятельности

1. К субъектам морской деятельности федеральными законами могут устанавливаться специальные требования в целях обеспечения безопасности морской деятельности, государственной безопасности, экологической безопасности, рационального использования ресурсов Мирового океана.

2. В целях обеспечения государственной безопасности к субъектам морской деятельности могут устанавливаться требования о гражданстве, о национальной принадлежности юридических лиц, о допустимой доле иностранного капитала в уставном капитале, о наличии допуска к сведениям, составляющим государственную тайну, и другие требования.

3. В целях обеспечения безопасности морской деятельности и экологической безопасности к субъектам данной деятельности могут устанавливаться требования по обеспечению транспортной безопасности, безопасности труда, безопасности эксплуатации транспортных средств и других технических устройств, безопасности технологических процессов. Указанные требования могут относиться к юридическим лицам, к работникам юридических лиц, к гражданам, к техническому оснащению и обустройству объектов морской деятельности.

4. В целях обеспечения рационального использования ресурсов Мирового океана могут устанавливаться требования по внедрению инновационных технологий разведки, изучения, добычи, использования, переработки природных ресурсов, захоронения грунта, продуктов переработки отходов производства.

5. Требования к субъектам морской деятельности могут устанавливаться только в соответствии с федеральным законом или международным договором Российской Федерации.

### Статья 23. Лицензии и иные специальные разрешения в сфере морской деятельности

1. Лицензирование отдельных видов морской деятельности устанавливается в соответствии с Федеральным законом «О лицензировании отдельных видов деятельности».

2. Лицензирование пользования недрами, включая их геологическое изучение, разведку и добычу минеральных ресурсов, проведение морских ресурсных исследований, создание, эксплуатацию, использование искусственных островов, установок, сооружений, проведение буровых работ, прокладку подводных кабелей осуществляется законодательством Российской Федерации о недрах. Лицензия на пользование недрами и её неотъемлемые составные части, наряду с требованиями к содержанию лицензий, установленными законодательством Российской Федерации о недрах, должны содержать сведения о мерах, предусматривающих применение технологий и методов ликвидации загрязнений в морской среде в ледовых условиях, при проведении работ во внутренних морских водах и в территориальном море в ледовых условиях.

3. Лицензирование деятельности в области использования атомной энергии осуществляется в соответствии с законодательством об использовании атомной энергии.

4. Лицензирование водопользования осуществляется в соответствии с Водным кодексом Российской Федерации. Лицензирование производства энергии путем использования приливов, течений и ветра в исключительной экономической зоне Российской Федерации осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации о континентальном шельфе Российской Федерации и об исключительной экономической зоне Российской Федерации.

5. Добыча (вылов) водных биоресурсов осуществляется на основании специального права в соответствии с законодательством Российской Федерации о рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов.

6. Федеральными законами может устанавливаться разрешительный порядок проведения морских ресурсных исследований; строительства объектов на континентальном шельфе Российской Федерации, во внутренних морских водах, в территориальном море Российской Федерации, исключительной экономической зоне Российской Федерации; осуществления деятельности на объекте, оказывающем негативное воздействие на окружающую среду; плавания судов в акватории Северного морского пути; пересечения границ акватории морских портов; подъема затонувшего в море имущества и проведения в порту строительных, гидротехнических и иных работ; пересечения Государственной границы Российской Федерации для перегрузки уловов водных биологических ресурсов, рыбной и иной продукции из водных биологических ресурсов во внутренних морских водах и в территориальном море; ведения промысловой, исследовательской, изыскательской и иной деятельности в российской части вод пограничных рек, озер и иных водных объектов, во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации; захоронения грунта, извлеченного при проведении дно-

углубительных работ; проведения буровых работ на морском дне и в его недрах, захоронения отходов и других материалов на континентальном шельфе; осуществления деятельности в Антарктике; устройства временных сооружений для причаливания, швартовки и стоянки судов и иных плавучих объектов, погрузки, выгрузки и хранения грузов, посадки на суда и высадки с судов пассажиров, на строительство временных строений и проведение других необходимых работ в случаях непредвиденных зимовок судов или транспортных происшествий с судами; перевозки грузов повышенной опасности, совершение иных операций, осуществление действий.

### Статья 24. Уведомительный порядок осуществления отдельных видов морской деятельности

1. Юридические лица, индивидуальные предприниматели, выполняющие работы и (или) оказывающие услуги, включенные в перечень, утвержденный Правительством Российской Федерации, обязаны уведомить о начале осуществления отдельных видов морской деятельности уполномоченный или уполномоченные в соответствующей области деятельности орган (органы) государственного управления морской деятельностью.

2. Предъявление требований о получении юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями разрешений, заключений и иных документов, выдаваемых органами государственной власти, органами местного самоуправления, для начала осуществления морской деятельности, за исключением случаев, установленных федеральными законами, не допускается.

3. Порядок уведомления о начале осуществления отдельных видов морской деятельности, форма уведомления и требования к содержанию уведомлений устанавливаются Правительством Российской Федерации.

### Статья 25. Техническое регулирование в сфере морской деятельности

1. В отношении оборонной продукции (работ, услуг), поставляемой по государственному оборонному заказу для целей осуществления военно-морской и морской пограничной деятельности, процессов проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации, утилизации, захоронения соответственно указанной продукции обязательными требованиями, наряду с требованиями технических регламентов, являются требования, установленные государственными заказчиками, федеральными органами исполнительной власти, уполномоченными в области обеспечения безопасности, обороны, внешней разведки, противодействия техническим разведкам и технической защиты информации, государственного управления использованием атомной энергии, государственного регулирования безопасности при использовании атомной энергии и (или) государственными контрактами (договорами).

2. Особенности технического регулирования в части разработки и установления обязательных требований государственными заказчиками, федеральными органами исполнительной власти, уполномоченными в области обеспечения безопасности, обороны, внешней разведки, противодействия техническим разведкам и технической защиты информации, государственного управления использованием атомной энергии, государственного регулирования безопасности при использовании атомной энергии, в отноше-

нии продукции (работ, услуг), указанной в части 1 настоящей статьи, а также соответственно процессов её проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации, утилизации, захоронения устанавливаются Президентом Российской Федерации, Правительством Российской Федерации в соответствии с их полномочиями.

3. Особенности стандартизации продукции (работ, услуг), указанной в части 1 настоящей статьи, а также соответственно процессов её проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации, утилизации, захоронения устанавливаются Правительством Российской Федерации.

4. Особенности оценки соответствия продукции (работ, услуг), указанной в части 1 настоящей статьи, а также соответственно процессов её проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации, утилизации, захоронения устанавливаются Правительством Российской Федерации или уполномоченными им федеральными органами исполнительной власти.

5. Техническое регулирование в отношении продукции, используемой для осуществления морехозяйственной деятельности, осуществляется в порядке, установленном Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года.

#### Статья 26. Государственная регистрация в сфере морской деятельности

Морские суда, суда смешанного (река-море) плавания, маломерные суда, недвижимое имущество, расположенное в территориальном море, исключительной экономической зоне на континентальном шельфе Российской Федерации, иные объекты, в том числе опасные производственные объекты, права, закрепляющие принадлежность объекта определенному лицу, ограничения таких прав и обременения, сделки, субъекты, осуществляющие морскую деятельность, подлежат обязательной государственной регистрации в случаях и в порядке, установленных в соответствии с федеральными законами.

#### Статья 27. Аттестация и аккредитация в сфере морской деятельности

1. Руководители и специалисты персонала организаций, осуществляющих морскую деятельность, подлежат обязательной аттестации на предмет соответствия их предъявляемым требованиям в порядке и в сроки, установленные Правительством Российской Федерации.

2. Аккредитация юридических лиц, подразделений транспортной безопасности, индивидуальных предпринимателей, специалистов осуществляется в целях допуска к реализации отдельных полномочий при условии соответствия установленным федеральным законом критериям.

Порядок аккредитации, порядок формирования и ведения реестров аккредитованных лиц устанавливаются Правительством Российской Федерации.

#### Статья 28. Квотирование в сфере морской деятельности

В целях рационального использования биологических и неживых ресурсов Мирового океана федеральными законами и международными договорами Российской Федерации могут устанавливаться

квоты добычи (вылова) водных биоресурсов; забора (изъятия) водных ресурсов; поставки добываемого минерального сырья.

### Глава 5. Обеспечение и развитие морской деятельности

#### Статья 29. Судостроение

1. Государственное управление морской деятельностью в области судостроения осуществляется в целях создания условий для выполнения полного жизненного цикла судов гражданского и военного назначения Российской Федерации, включая выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

2. Субъекты государственного управления морской деятельностью обеспечивают предоставление государственной поддержки судостроения путём:

1) установления ограничений, запретов и приоритетов при осуществлении закупок судов и их комплектующих для государственных нужд;

2) установления требований по перечню технологических операций и доле комплектующих, произведенных на территории Российской Федерации, в целях признания судов произведенными на территории Российской Федерации при осуществлении закупок для государственных нужд;

3) установления дополнительных требований к локализации производства комплектующих судов при закупках комплектующих судов для государственных нужд либо для нужд отдельных видов юридических лиц, осуществляющих закупки в соответствии с Федеральным законом «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц»;

4) использования механизма специального инвестиционного контракта, предусмотренного законодательством Российской Федерации о промышленной политике в Российской Федерации в целях стимулирования локализации производства комплектующих судов на территории Российской Федерации;

5) предоставления субсидий и бюджетных инвестиций при строительстве, эксплуатации, ремонте и утилизации судов гражданского и военного назначения Российской Федерации;

6) предоставления государственной поддержки в иных формах, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

3. Для достижения цели, указанной в пункте 1 настоящей статьи, субъекты государственного управления морской деятельностью решают следующие задачи:

1) совершенствование судостроительного комплекса на основе создания и развития крупных научно-производственных структур;

2) сохранение государственного контроля над стратегически значимыми организациями судостроения;

3) обеспечение технологической независимости Российской Федерации

в области кораблестроения и военно-морской техники в соответствии с государственной программой вооружения;

4) внедрение передовых методов проектирования и строительства в гражданском судостроении;

5) активизация инновационной и инвестиционной деятельности в области судостроения, позволяющей проводить качественное обновление научно-технической и производственно-технологической базы;

6) формирование комплекса приоритетных технологий, обеспечивающих разработку и создание перспективных систем и об разцов вооружения, военной и специальной техники для развития военной составляющей морского потенциала Российской Федерации;

7) создание, поддержание и внедрение военных и гражданских базовых и критических технологий, обеспечивающих создание, производство и ремонт находящихся на вооружении и перспективных образцов кораблестроения, военно-морской техники, а также обеспечивающих создание опережающего научно-технологического задела в целях разработки принципиально новых образцов вооружения, военно-морской техники, обладающих ранее недостижимыми возможностями;

8) разработка и производство перспективных систем и образцов вооружения, военной и специальной техники, повышение качества и конкурентоспособности продукции военного назначения для развития военной составляющей морского потенциала Российской Федерации;

9) совершенствование системы программно-целевого планирования развития судостроения в целях повышения эффективности оснащения Военно-Морского Флота и Береговой охраны Пограничной службы Федеральной службы безопасности Российской Федерации кораблями, вооружением, специальной морской техникой;

10) совершенствование механизма размещения заказов на поставки продукции военного и гражданского назначения, выполнение работ и оказание услуг для федеральных нужд в области судостроения;

11) совершенствование деятельности организаций судостроения и судоремонта путём внедрения организационно-экономических механизмов, обеспечивающих их эффективное функционирование и развитие;

12) координация с участием федеральных органов исполнительной власти планов строительства верфей и производственных программ с планами нефтегазовых компаний по освоению месторождений и планами судоходных компаний по приобретению новых судов;

13) создание высокотехнологичных верфей для освоения производства крупнотоннажных судов и техники класса «оффшор»;

14) обеспечение мобилизационной готовности судостроения;

15) сохранение мирового лидерства в строительстве и эксплуатации атомных ледоколов;

16) развитие и совершенствование научно-исследовательского флота и морского научного приборостроения;

17) создание высокоэффективных рыбопромысловых судов, обеспечивающих рентабельную добычу (вылов) водных биоресурсов за пределами 200-мильной экономической зоны Российской Федерации и в отдаленных районах Мирового океана;

18) проведение научных исследований в области совершенствования ледовых качеств судов, направленных на расширение диапазона допустимых эксплуатационных природных условий;

19) создание высокотехнологичных платформ, обеспечивающих качественный рост глубины переработки пластового продукта непосредственно на морском шельфе, вплоть до получения нефтепродуктов или синтетического топлива;

20) строительство грузопассажирского флота круглогодичного использования, обеспечивающего положительную рентабельность перевозок (высокоскоростных судов на подводных крыльях, динамических принципах поддержания и др.), конкурентоспособного отечественного судового оборудования;

21) совершенствование системы межгосударственной кооперации в области разработки, производства, эксплуатации, ремонта и утилизации морской техники.

Статья 30. **Кадровое обеспечение морской деятельности, морское обучение и воспитание**

1. Государственное управление морской деятельностью в сфере кадрового обеспечения морской деятельности, морского обучения и воспитания осуществляется в целях подготовки, привлечения и сохранения квалифицированных кадров всех уровней субъектов государственного управления морской деятельностью и субъектов морской деятельности, поддержания профессионализма, морских традиций и равнодушного отношения граждан к морской истории страны, пропаганды и поддержки национальной морской политики, морской деятельности и морской службы в обществе.

2. Субъекты государственного управления морской деятельностью обеспечивают предоставление государственной поддержки в сфере кадрового обеспечения морской деятельности, морского обучения и воспитания путем:

1) поддержки организаций, осуществляющих образовательную деятельность по дополнительным профессиональным программам для работников субъектов государственного управления морской деятельностью и субъектов морской деятельности, посредством предоставления финансовой, информационной и консультационной поддержки;

2) предоставления учебно-методического и научно-педагогического обеспечения субъектов морской деятельности;

3) финансовой поддержки субъектов морской деятельности, участвующих в создании организаций, осуществляющих образовательную деятельность по дополнительным профессиональным программам для работников указанных субъектов;

4) других мероприятий, связанных с предоставлением поддержки субъектам морской деятельности, при осуществлении ими образовательной деятельности по дополнительным профессиональным программам, морского обучения и воспитания.

3. Для достижения цели, указанной в пункте 1 настоящей статьи, субъекты государственного управления морской деятельностью решают следующие задачи:

1) создание в российском флоте условий для привлечения и сохранения квалифицированных кадров в плавсоставе, в управлении морской деятельностью и ее обеспечении;

2) комплексное совершенствование профессионально-психологического отбора и системы образования со специализацией по всем видам морской деятельности;

3) комплектование научных и образовательных организаций морского профиля подготовленным и высококвалифицированным научным и профессорско-преподавательским составом, развитие структуры образования и морской науки со специализацией по видам морской деятельности, совершенствование системы морского воспитания в профильных образовательных организациях;

4) совершенствование системы медико-психологической реабилитации плавсостава, обеспечивающей профилактику заболеваний и улучшение качества жизни;

5) совершенствование системы подготовки управленческих и руководящих кадров для субъектов государственного управления морской деятельностью;

6) сохранение и укрепление традиций российских морских учебных заведений, расширение сети морских детских училищ, школ, классов, гимназий, клубов юных моряков и речников, подготовка молодежи к службе и работе в российском флоте;

7) подготовка, переподготовка и повышение квалификации специалистов с высшим и средним профессиональным образованием на базе образовательных организаций морского профиля; 8) сохранение и увековечивание памяти прославленных отечественных кораблей и судов путём помещения их на вечную стоянку и переоборудования в музейные комплексы;

9) сохранение объектов морского культурного наследия и российских морских традиций;

10) обеспечение государственной поддержки строительства, содержания и эксплуатации учебных судов, материально-технической базы образовательных организаций морского профиля;

11) совершенствование контрактной формы найма работников, взаимодействие с профессиональными союзами моряков, работодателями и общественными объединениями судовладельцев по вопросам обеспечения социальной защищенности российских моряков, в том числе и при работе их на заграничных судах;

12) реализация принципов проектного управления кадровым потенциалом морского комплекса;

13) развитие системы охраны здоровья моряков, сохранения и защиты трудовых ресурсов на морском транспорте, отвечающей международным и национальным требованиям в области безопасности мореплавания.

### Статья 31. Информационное обеспечение в сфере морской деятельности

1. Субъекты государственного управления морской деятельностью обеспечивают создание и эксплуатацию государственных информационных систем (в том числе глобальных) в целях своевременного предоставления субъектам морской деятельности необходимой информации об обстановке в Мировом океане, включая информацию о состоянии морской среды, прибрежных территорий и воздушно-космического пространства над ними, в том числе координатно-объектовой и иной информации об антропогенных объектах в Мировом океане.

2. В целях информационного обеспечения морской деятельности создаются следующие государственные информационные системы:

1) глобальная автоматизированная система мониторинга и контроля местоположения российских судов и наблюдения за обстановкой в Мировом океане, обеспечивающая международный обмен данными о местоположении зарубежных судов, находящихся в территориальном море Российской Федерации;

2) единая государственная система информации об обстановке в Мировом океане и освещения надводной и подводной обстановки в Мировом океане;

3) иные государственные информационные системы, предусмотренные законодательством Российской Федерации.

3. Создание, эксплуатация и совершенствование государственных информационных систем, предназначенных для информационного обеспечения морской деятельности, осуществляются на основе следующих принципов:

1) полнота, достоверность и своевременность предоставления информации для включения в государственные информационные системы, предназначенные для информационного обеспечения морской деятельности, и общедоступность включения в эти информационные системы информации, за исключением информации, доступ к которой ограничен федеральными законами;

2) однократность сбора информации для включения в государственные информационные системы, предназначенные для информационного обеспечения морской деятельности, в случае, если аналогичная по содержанию, степени детализации и периодичности предоставления информация направлялась в обязательном порядке для включения в указанные государственные информационные системы или иную государственную информационную систему;

3) взаимодействие государственных информационных систем,

предназначенных для информационного обеспечения морской деятельности, с иными информационными системами и с инфраструктурой, обеспечивающей информационно-технологическое взаимодействие информационных систем, используемых для предоставления государственных и муниципальных услуг и исполнения государственных и муниципальных функций в электронной форме, и ее компонентами;

4) обеспечение безопасности государства при создании, эксплуатации и совершенствовании государственных информационных систем, предназначенных для информационного обеспечения морской деятельности;

5) доступность и бесплатность программных средств государственных информационных систем, предназначенных для информационного обеспечения морской деятельности, необходимых субъектам этих государственных информационных систем в целях предоставления ими в обязательном порядке информации для включения в государственные информационные системы, предназначенные для информационного обеспечения морской деятельности, в соответствии с законодательством Российской Федерации.

4. Правительство Российской Федерации в целях развития государственных информационных систем в сфере морской деятельности обеспечивает:

1) наращивание возможностей по сбору данных, включая применение отечественной орбитальной группировки космических аппаратов для дистанционного зондирования Земли, навигации, связи и наблюдения, мониторинга состояния и загрязнения морей Российской Федерации и ключевых районов Мирового океана;

2) совершенствование средств и технологий сбора, обработки, предоставления и распространения информации об обстановке в Мировом океане;

3) обеспечение интеграции и рационального применения информации и средств ведомственных и иных информационных систем, действующих в области обстановки в Мировом океане;

4) создание высокопроизводительных центров обработки данных обстановки и оптимальных по пропускной способности каналов связи между центрами и основными потребителями информации, включая телевизионные медицинские каналы для проведения медицинских консультаций судам, находящимся в море;

5) обеспечение регламентированного обмена информационными ресурсами с аналогичными зарубежными системами на основе отечественных и международных стандартов взаимодействия и совместимости;

6) обеспечение необходимого уровня информационной безопасности процессов сбора и обмена, обработки и предоставления информации об обстановке в Мировом океане с учетом категорий доступа к информации;

7) создание средств и технологий обслуживания, мониторинга состояния информационных систем в интересах обеспечения гарантированного уровня их бесперебойной работы;

8) интеграцию информационных ресурсов и средств государственных информационных систем в области навигационно-гидрографического, гидрометеорологического, природоохранного, поисково-спасательного и других видов обеспечения в общую инфраструктуру информационного обеспечения морской деятельности.

5. Навигационно-гидрографическое обеспечение морской деятельности осуществляется в целях создания благоприятных в навигационном отношении условий для точного и безопасного плавания судов и их базирования посредством предоставления субъектам государственного управления морской деятельностью

и субъектам морской деятельности, актуализированной картографической и лоцманской информации, осуществления работ по навигационному оборудованию акваторий, созданию и развитию навигационных систем.

Навигационно-гидрографическое обеспечение морской деятельности осуществляется гидрографической службой федерального органа исполнительной власти в области обороны, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в области морского транспорта аккредитованными юридическими лицами.

6. Гидрометеорологическое обеспечение морской деятельности осуществляется в целях обеспечения потребностей субъектов государственного управления морской деятельностью и субъектов морской деятельности в гидрометеорологической, гелиогеофизической информации, а также в информации о состоянии окружающей среды, её загрязнении. Гидрометеорологическое обеспечение морской деятельности осуществляется гидрометеорологической службой в соответствии с федеральным законом.

### Статья 32. Меры государственной поддержки морской деятельности

1. Государственная поддержка морской деятельности осуществляется путем предоставления субъектам морской деятельности финансовой, имущественной, информационно-консультационной поддержки, поддержки осуществляемой ими научно-технической деятельности и инновационной деятельности, поддержки развития их кадрового потенциала, осуществляемой ими внешнеэкономической деятельности, предоставления государственных и муниципальных преференций, иных мер поддержки, установленных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами и нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, законами субъектов Российской Федерации.

2. Отдельными федеральными законами могут устанавливаться особенности применения мер государственной поддержки морской деятельности, учитывающие приоритеты национальной морской политики.

### Статья 33. Страхование в сфере морской деятельности

Субъекты государственного управления морской деятельностью обеспечивают:

- 1) формирование системы обязательного экологического страхования рисков при осуществлении морской деятельности;
- 2) стимулирование субъектов морской деятельности к заключению договоров добровольного страхования имущества и ответственности, в том числе договоров морского страхования;
- 3) государственную поддержку страховщиков, осуществляющих страхование имущества и имущественной ответственности субъектов морской деятельности, реализующих приоритетные проекты в сфере морской деятельности;
- 4) реализацию иных мер государственной поддержки развития страхования в сфере морской деятельности.

### Глава 6. Безопасность в сфере морской деятельности

#### Статья 34. Безопасность мореплавания (судоходства)

1. Безопасность мореплавания обеспечивается:
  - 1) навигационно-гидрографическим и гидрометеорологи-

ческим обеспечением морской деятельности, возлагаемым на федеральные органы исполнительной власти Российской Федерации, определяемые федеральными законами по навигационно-гидрографическому и гидрометеорологическому обеспечению соответственно;

- 2) информационным обеспечением морской деятельности, развитием средств и систем связи, геолокационных систем и других механизмов наблюдения за осуществлением морской деятельности;

- 3) соблюдением всеми субъектами морской деятельности установленных правил плавания, правил лоцманской, ледовой лоцманской и ледокольной проводки судов, правил осуществления радиосвязи; требований к техническому состоянию судов и объектов транспортной инфраструктуры; требований

- к квалификации и профессиональной подготовке персонала субъектов морской деятельности.

2. Обеспечение безопасности мореплавания возлагается на субъекты морской деятельности, если иное не установлено настоящим федеральным законом и иными федеральными законами.

3. Обеспечение транспортной безопасности на морских судах, в морских портах и в пределах акватории морских портов осуществляется в соответствии

- с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности.

4. Распоряжения органов обеспечения безопасности мореплавания по относящимся к их полномочиям вопросам обеспечения безопасности мореплавания обязательны для всех лиц, находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах.

5. Для обеспечения безопасности морского судоходства и граждан Российской Федерации, находящихся на морских судах и других объектах морской деятельности в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами Российской Федерации, законодательством Российской Федерации могут привлекаться формирования Вооруженных Сил Российской Федерации.

6. Защита безопасности морских судов, зарегистрированных в Российской Федерации, и которым предоставлено право плавания под Государственным флагом Российской Федерации, от пиратства, атак террористов, других угроз и актов незаконного вмешательства, как правило, возлагается на военные корабли, другие силы, средства Вооруженных Сил (Военно-Морской Флот) Российской Федерации.

#### Статья 35. Поисково-спасательное обеспечение морской деятельности

1. Организация и проведение операций по поиску и спасанию людей и судов, терпящих бедствие на море в поисково-спасательных районах Российской Федерации, включая проведение мероприятий, вытекающих из международных обязательств Российской Федерации в этой области, является частью глобальной системы поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море, и осуществляется под единым руководством федерального органа исполнительной власти, ответственного за поисково-спасательное обеспечение морской деятельности в зонах ответственности Российской Федерации.

2. Осуществление поисковых и аварийно-спасательных работ, ликвидации последствий морских происшествий при поиске



и спасании людей и судов, терпящих бедствие на море в поисково-спасательных районах Российской Федерации, осуществляется с помощью сил и средств функциональных подсистем, входящих в единую государственную систему предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций Российской Федерации.

Организация и порядок деятельности функциональной подсистемы определяются Правительством Российской Федерации в соответствии с положениями Федерального закона «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера».

3. Привлечение поисково-спасательных, поисковых и спасательных служб, формирований, команд и подразделений, летательных аппаратов, кораблей и судов различного назначения и других сил и средств федеральных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, а также организаций, независимо от их форм собственности, к поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море, и ликвидации последствий морских происшествий, их взаимодействие между собой осуществляется федеральными органами исполнительной власти, специально уполномоченными для государственного управления и координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, в поисково-спасательных районах Российской Федерации в соответствии с планами организации взаимодействия аварийно-спасательных служб министерств, ведомств и организаций на море и водных бассейнах в соответствии с законодательством Российской Федерации.

#### Статья 36. Безопасность объектов морской инфраструктуры и прилегающих к ним акваторий

1. Безопасность объектов морской инфраструктуры и прилегающих к ним акваторий обеспечивается комплексом мер, включая установление зон безопасности, осуществление мер по предупреждению и пресечению актов незаконного вмешательства, установление физической защиты, содержание служб безопасности, категорированием объектов, оценкой уязвимости, установлением уровней безопасности и другими мерами, предусмотренными федеральными законами.

2. Безопасность эксплуатации объектов морской инфраструктуры – морских портов, искусственных островов, установок и сооружений, их акваторий, а также осуществляемой на них деятельности обеспечивается в соответствии с законодательством Российской Федерации.

#### Статья 37. Защита и сохранение морской среды

Защита и сохранение морской среды обеспечивается посредством установления соответствующих требований, поддержанием квалификации персонала, соблюдением правил эксплуатации судов и объектов, проведением государственной экологической экспертизы, государственного экологического надзора, государственного мониторинга состояния морской среды, разрешительного порядка захоронения отходов и других материалов на морском дне; предупреждения морских аварий, оперативной ликвидации их последствий, установлением платы за пользование ресурсами Мирового океана, квотированием, осуществлением иных мероприятий, предусмотренных настоящим федеральным законом и другими законодательными актами. Обязанность по защите морской среды от загрязнения лежит на субъектах морской деятельности.

#### Статья 38. Государственный контроль и надзор при осуществлении морской деятельности

1. В сфере управления морской деятельностью осуществляется государственный портовый контроль, надзор за соблюдением правил судоходства и эксплуатации судов, за деятельностью организаций, осуществляющих лоцманскую проводку судов, за обеспечением транспортной безопасности, экологический надзор, санитарный, карантинный, таможенный, пограничный контроль.

2. К отношениям, связанным с осуществлением государственного контроля и надзора, организацией и проведением проверок юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, применяются положения Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» с учетом особенностей организации и проведения проверок, установленных другими федеральными законами.

3. Государственный контроль в области военно-морской и морской пограничной деятельности осуществляется в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области обороны и федеральным органом исполнительной власти в области безопасности соответственно.

#### Статья 39. Расследование происшествий при осуществлении морской деятельности

Проводить расследование аварий или инцидентов при осуществлении морской деятельности уполномочены органы государственного контроля (надзора) в пределах своих полномочий в порядке, установленном федеральными законами. Порядок осуществления расследования аварий или инцидентов устанавливается соответствующим федеральным органом государственного контроля (надзора) в сфере морской деятельности по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в сфере транспорта, федеральным органом исполнительной власти в области обороны, федеральным органом исполнительной власти в области безопасности.

#### Статья 40. Ответственность в сфере осуществления морской деятельности

Лица, виновные в нарушении настоящего Федерального закона, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации. Привлечение к ответственности за нарушение настоящего Федерального закона не освобождает виновных лиц от обязанности возмещения нанесённого ущерба в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

*Президент  
Российской Федерации*



## ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

### ПОСТАНОВЛЕНИЕ от 21 августа 2013 г. № 723 МОСКВА

#### О Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации

В целях совершенствования координации морской деятельности Российской Федерации Правительство Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т** :

1. Утвердить прилагаемое Положение о Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации.

2. Признать утратившими силу:

пункт 2 постановления Правительства Российской Федерации от 1 сентября 2001 г. № 662 "О Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 37, ст. 3689);

распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2001 г. № 1667-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 52, ст. 5002);

распоряжение Правительства Российской Федерации от 15 октября 2003 г. № 1495-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 42, ст. 4094);

постановление Правительства Российской Федерации от 13 июля 2004 г. № 348 "О внесении изменений в Положение о Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 29, ст. 3054);

постановление Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2005 г. № 839 "О внесении изменений в Положение о Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, № 2, ст. 204);

постановление Правительства Российской Федерации от 20 сентября 2008 г. № 700 "О внесении изменений в Положение о Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 39, ст. 4438).

Председатель Правительства  
Российской Федерации  
Д.Медведев

УТВЕРЖДЕНО  
постановлением Правительства  
Российской Федерации  
от 21 августа 2013 г. № 723

## ПОЛОЖЕНИЕ

### о Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации

1. Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации (далее - Морская коллегия) является постоянно действующим координационным органом, обеспечивающим согласованные действия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций в области морской деятельности, судостроения и создания морской техники, а также в области изучения и освоения Мирового океана, Арктики и Антарктики.

2. Целью деятельности Морской коллегии является обеспечение решения задач по реализации Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года, оперативное рассмотрение вопросов реализации национальной морской политики и подготовка рекомендаций по их решению.

3. Председатель Морской коллегии назначается Правительством Российской Федерации.

Председатель Морской коллегии имеет заместителей, в том числе одного первого заместителя.

Членами Морской коллегии являются руководители (представители) федеральных органов государственной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, научных и других организаций, непосредственно связанных с судостроением и созданием морской техники, изучением, освоением и использованием Мирового океана, Арктики и Антарктики, а также ответственный секретарь Морской коллегии.

Состав Морской коллегии утверждается Правительством Российской Федерации.

4. Основными задачами Морской коллегии являются:

а) координация деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций, связанной с:

сохранением и совершенствованием морского потенциала Российской Федерации;

обеспечением развития морской деятельности Российской Федерации;

анализом состояния, тенденций развития и использования морского потенциала ведущих зарубежных стран;

уточнением действующих и принятием новых нормативных документов в области морской деятельности Российской Федерации;

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

совершенствованием законодательной базы международного сотрудничества, а также защитой интересов Российской Федерации на международных переговорах в области морской деятельности, в том числе по Арктике и Антарктике;

выполнением государственных программ Российской Федерации и федеральных целевых про-

грамм в области морской деятельности Российской Федерации, строительства, модернизации и ремонта кораблей и судов, создания морской техники;

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

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

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

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

освещением средствами массовой информации вопросов морской деятельности Российской Федерации;

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

развитием морских и речных портов;

сохранением объектов морского культурного наследия;

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

5. Морская коллегия в целях решения возложенных на нее задач:

а) определяет приоритетные направления морской деятельности Российской Федерации;

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

в) рассматривает предложения и готовит рекомендации по следующим вопросам:

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

определение размеров расходов на осуществление морской деятельности Российской Федерации;

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

развитие сотрудничества в области морской деятельности и выполнение международных договоров;

развитие, управление и обеспечение морской деятельности Российской Федерации;

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

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

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

г) согласовывает действия федеральных органов исполнительной власти по реализации решений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации в области совершенствования морской деятельности Российской Федерации, изучения, освоения и использования Мирового океана, Арктики и Антарктики, обеспечения морских операций и работ информацией о состоянии морской природной среды и ее загрязнении;

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

- е) организует разработку мер, направленных на совершенствование прибрежно-портовой инфраструктуры, а также на расширение российского флота и его использование для перевозки экспортно-импортных грузов, поддержание и развитие научно-исследовательского флота Российской Федерации и расширение морских экспедиционных исследований;
  - ж) организует рассмотрение вопросов, связанных с освоением континентального шельфа Российской Федерации, в том числе в бассейне Северного Ледовитого океана, развитием Северного морского пути, поддержкой гидрометеорологической, навигационно-гидрографической и поисково-спасательной систем, обеспечивающих его функционирование, а также с решением экологических проблем в этом регионе;
  - з) рассматривает рекомендации по использованию политико-дипломатических, экономических, налоговых, финансовых, информационных и других механизмов для обеспечения национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане, Арктике и Антарктике;
  - и) разрабатывает рекомендации по развитию Военно-Морского Флота, транспортного, пассажирского, рыболовецкого и научно-исследовательского флота с целью обеспечения морской деятельности Российской Федерации;
  - к) способствует созданию условий и разработке мер по сохранению и развитию научно-технического и производственного потенциала для обеспечения морской деятельности Российской Федерации;
  - л) координирует деятельность межведомственных комиссий (советов, рабочих групп) в области судостроения и создания морской техники, изучения, освоения и использования Мирового океана, Арктики и Антарктики, сохранения объектов морского культурного наследия;
  - м) координирует деятельность федеральных органов исполнительной власти по развитию морских и речных портов, обеспечению безопасности мореплавания и судоходства;
  - н) организует проведение выставочных и иных мероприятий с участием средств массовой информации, направленных на популяризацию деятельности Морской коллегии.
6. Морская коллегия имеет право:
- а) заслушивать на своих заседаниях руководителей федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций по вопросам, относящимся к компетенции Морской коллегии;
  - б) запрашивать у федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций информацию по вопросам, относящимся к компетенции Морской коллегии;
  - в) пользоваться информационными базами данных Аппарата Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, представленных в ее составе;
  - г) привлекать к работе представителей федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, научных организаций, ученых и специалистов в области морской деятельности;
  - д) создавать межведомственные комиссии (советы, рабочие группы) в области судостроения и создания морской техники, изучения, освоения и использования Мирового океана, Арктики и Антарктики, сохранения объектов морского культурного наследия (далее - межведомственные комиссии (рабочие группы) для оперативной подготовки материалов и проектов решений по вопросам, относящимся к компетенции Морской коллегии, и координировать их деятельность по отдельным направлениям морской деятельности;
  - е) направлять в федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации рекомендации по вопросам осуществления морской деятельности, в том числе образования в установленном порядке межведомственных комиссий (рабочих групп) для решения задач или рассмотрения вопросов межотраслевого либо межтерриториального значения;
  - ж) учреждать награды Морской коллегии (медали, знаки отличия, почетные грамоты, благодарности, переходящие призы) для награждения лиц, а также экипажей, команд и организаций, внесших большой вклад в реализацию национальной морской политики в области морехозяйственной деятельности и оказывающих содействие Морской коллегии в решении возложенных на нее задач, утверждать положения об этих наградах, их описание и рисунки, определять порядок награждения.

7. Работа Морской коллегии осуществляется в соответствии с годовыми планами, которые рассматриваются на заседании Морской коллегии и утверждаются председателем Морской коллегии.

Заседания Морской коллегии проводятся по мере необходимости, но не реже одного раза в полугодие.

Совещания членов Морской коллегии проводятся, как правило, с выездом в субъекты Российской Федерации.

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

9. Для решения оперативных вопросов создается президиум Морской коллегии, руководство работой которого возлагается на первого заместителя председателя Морской коллегии.

В состав президиума Морской коллегии входят члены Морской коллегии - представители федеральных органов исполнительной власти, ответственные за реализацию государственных и федеральных целевых программ в области морской деятельности, а также члены Морской коллегии - представители организаций - заказчиков и производителей продукции судостроения и морской техники.

Работа президиума Морской коллегии осуществляется по планам, утверждаемым ежеквартально председателем Морской коллегии.

Заседания президиума Морской коллегии проводятся по мере необходимости, но не реже одного раза в месяц.

Решения президиума Морской коллегии оформляются протоколами, подписываются первым заместителем председателя Морской коллегии и докладываются председателю Морской коллегии.

Поручения председателя Морской коллегии по реализации протокольных решений президиума Морской коллегии оформляются в установленном порядке секретариатом Морской коллегии.

10. Первый заместитель председателя Морской коллегии:

- а) организует работу президиума Морской коллегии и проводит его заседания;
- б) координирует работу членов президиума Морской коллегии по вопросам разработки и реализации государственных и федеральных целевых программ в области морской деятельности, подготовки прогнозных объемов производства судостроительными предприятиями продукции судостроения и морской техники;
- в) организует контроль исполнения решений президиума Морской коллегии;
- г) формирует с учетом поступивших предложений годовой план работы Морской коллегии и выносит его на рассмотрение Морской коллегии;
- д) запрашивает у федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, учреждений и организаций информацию по вопросам, отнесенным к компетенции Морской коллегии;
- е) взаимодействует с научно-экспертным советом Морской коллегии, организациями, осуществляющими научное, аналитическое и организационное сопровождение ее деятельности, по вопросам, отнесенным к компетенции Морской коллегии и ее президиума;
- ж) выполняет по решению Морской коллегии и ее председателя другие функции, связанные с деятельностью Морской коллегии.

11. Для экспертной проработки вопросов, выносимых на рассмотрение Морской коллегии и ее президиума, создается научно-экспертный совет Морской коллегии, возглавляемый одним

из членов Морской коллегии - председателем научно-экспертного совета Морской коллегии. Структура и состав научно-экспертного совета Морской коллегии утверждаются его председателем.

Научное, аналитическое и информационное сопровождение деятельности Морской коллегии возлагается по ее решению на федеральные органы исполнительной власти и Российскую академию наук, представители которых входят в состав Морской коллегии.

12. Межведомственные комиссии (рабочие группы), как правило, возглавляются членами Морской коллегии.

13. Морская коллегии взаимодействует с органами государственной власти Российской Федерации, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, Российской академией наук и другими организациями, а также с координационными органами по вопросам, относящимся к компетенции Морской коллегии.

14. Организационно-техническое обеспечение деятельности Морской коллегии осуществляет Аппарат Правительства Российской Федерации.

15. Для обеспечения деятельности Морской коллегии создается секретариат Морской коллегии. Ответственный секретарь Морской коллегии:

- а) осуществляет контроль за исполнением решений Морской коллегии;
- б) обобщает предложения по годовому плану работы Морской коллегии и направляет их на рассмотрение первого заместителя председателя Морской коллегии;
- в) обеспечивает подготовку и предварительное согласование материалов для заседаний Морской коллегии и совещаний членов Морской коллегии, а также подготовку, оформление и рассылку протокольных решений Морской коллегии и поручений председателя Морской коллегии по реализации протокольных решений ее президиума;
- г) информирует первого заместителя председателя Морской коллегии о результатах выполнения решений Морской коллегии и поручений председателя Морской коллегии по реализации протокольных решений ее президиума;
- д) обобщает предложения федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации по вопросам деятельности Морской коллегии, организует доведение обобщенных материалов до членов Морской коллегии;
- е) подготавливает запросы, направляемые в федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организации по вопросам, отнесенным к компетенции Морской коллегии;
- ж) изучает по поручению председателя Морской коллегии состояние дел по вопросам, выносимым на заседания Морской коллегии;
- з) содействует деятельности межведомственных комиссий (рабочих групп);
- и) анализирует выполнение решений Морской коллегии;
- к) поддерживает связь с общественными организациями и средствами массовой информации в интересах деятельности Морской коллегии;
- л) выполняет по решению Морской коллегии или ее председателя другие функции, связанные с деятельностью Морской коллегии;
- м) участвует в подготовке мероприятий, проводимых под эгидой Морской коллегии.

16. Обеспечение деятельности межведомственных комиссий (рабочих групп) по отдельным направлениям морской деятельности возлагается, как правило, на федеральные органы исполнительной власти и организации, представители которых возглавляют межведомственные комиссии (рабочие группы).

Руководители межведомственных комиссий (рабочих групп) самостоятельно определяют тематику и периодичность своей работы, утверждают и изменяют состав межведомственных комиссий (рабочих групп), ежегодно отчитываются перед Морской коллегией о решении возложенных на них задач.

## Состав Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации в редакции распоряжения Правительства от 8 мая 2015 года № 825-р 8 мая 2015 17:00

Рогозин Д.О. - Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации (председатель Морской коллегии)  
Донской С.Е. - Министр природных ресурсов и экологии Российской Федерации (заместитель председателя Морской коллегии)  
Соколов М.Ю. - Министр транспорта Российской Федерации (заместитель председателя Морской коллегии)  
Ткачев А.Н. - Министр сельского хозяйства Российской Федерации  
Улюкаев А.В. - Министр экономического развития Российской Федерации (заместитель председателя Морской коллегии)  
Чирков В.В. - главнокомандующий Военно-Морским Флотом (заместитель председателя Морской коллегии)  
Абдулатипов Р.Г. - Глава Республики Дагестан  
Аксенов С.В. - Глава Республики Крым  
Анцев Г.В. - генеральный директор - генеральный конструктор открытого акционерного общества «Концерн "Моринформсистема - Агат"» (по согласованию)  
Балыбердин А.Л. - заместитель директора Административного департамента Правительства Российской Федерации (ответственный секретарь Морской коллегии)  
Бедрицкий А.И. - советник Президента Российской Федерации, специальный представитель Президента Российской Федерации по вопросам климата (по согласованию)  
Бельянинов А.Ю. - руководитель ФТС России  
Бусыгин К.Д. - руководитель Росграницы  
Галушка А.С. - Министр Российской Федерации по развитию Дальнего Востока  
Генералов С.В. - генеральный директор (президент) общества с ограниченной ответственностью «Промышленные инвесторы» (по согласованию)  
Голубев В.Ю. - Губернатор Ростовской области  
Горбунов Г.А. - председатель Комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию (по согласованию)  
Глумов И.Ф. - генеральный директор открытого акционерного общества «Северная Нефтегазовая Компания» (по согласованию)  
Давыденко А.А. - руководитель Росморречфлота  
Довгучиц С.И. - директор федерального государственного унитарного предприятия "Центральный научно-исследовательский институт судостроительной промышленности "Центр"  
Дрозденко А.Ю. - Губернатор Ленинградской области  
Дутов А.В. - заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации  
Елин Е.И. - заместитель Министра экономического развития Российской Федерации  
Ерошенко С.В. - губернатор Иркутской области  
Жилкин А.А. - губернатор Астраханской области  
Иванов А.Ю. - заместитель Министра финансов Российской Федерации  
Илюхин В.И. - губернатор Камчатского края  
Каменских И.М. - первый заместитель генерального директора Государственной корпорации по атомной энергии "Росатом"  
Касьянов А.И. - руководитель Ространснадзора  
Кирьянов В.Н. - заместитель Министра внутренних дел Российской Федерации  
Климов А.А. - заместитель Министра образования и науки Российской Федерации  
Клепач А.Н. - заместитель председателя государственной корпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)" (главный экономист) (по согласованию)  
Клявин А.Ю. - президент союза «Российская палата судоходства» (по согласованию)  
Клячко Л.М. - генеральный директор открытого акционерного общества "Центральный научно-исследовательский институт "Курс" (по согласованию)  
Кобылкин Д.Н. - губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа  
Ковтун М.В. - губернатор Мурманской области



Комоедов В.П. - председатель Комитета Государственной Думы по обороне (по согласованию)  
Кошин И.В. - губернатор Ненецкого автономного округа  
Кулишов В.Г. - первый заместитель директора - руководитель Пограничной службы ФСБ России  
Левитин И.Е. - помощник Президента Российской Федерации (по согласованию)  
Логунов О.В. - заместитель полномочного представителя Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе (по согласованию)  
Маркелов В.А. - заместитель председателя правления открытого акционерного общества «Газпром» (по согласованию)  
Меняйло С.И. - Губернатор города Севастополя  
Миклушевский В.В. - губернатор Приморского края  
Михайлов Ю.М. - председатель научно-технического совета Военно-промышленной комиссии Российской Федерации - заместитель председателя коллегии Военно-промышленной комиссии Российской Федерации  
Михельсон Л.В. - председатель правления открытого акционерного общества «НОВАТЭК» (по согласованию)  
Моисеев А.П. - заместитель полномочного представителя Президента Российской Федерации в Уральском федеральном округе (по согласованию)  
Молодцов К.В. - заместитель Министра энергетики Российской Федерации  
Морозов А.Ф. - заместитель руководителя Роснедр  
Москвичев Е.С. - председатель Комитета Государственной Думы по транспорту (по согласованию)  
Нерадько А.В. - руководитель Росавиации  
Наговицын В.В. - Глава Республики Бурятия - Председатель Правительства Республики Бурятия  
Никифоров Н.А. - Министр связи и массовых коммуникаций Российской Федерации  
Олерский В.А. - заместитель Министра транспорта Российской Федерации  
Орлов И.А. - губернатор Архангельской области  
Печеный В.П. - губернатор Магаданской области  
Пирумов Г.У. - заместитель Министра культуры Российской Федерации  
Полтавченко Г.С. - губернатор Санкт-Петербурга  
Попов В.А. - заместитель председателя Мурманской областной Думы (по согласованию)  
Попов М.М. - заместитель Секретаря Совета Безопасности Российской Федерации (по согласованию)  
Поспелов В.Я. - член коллегии Военно-промышленной комиссии Российской Федерации  
Пучков В.А. - Министр Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий  
Рахманов А.Л. - президент открытого акционерного общества "Объединенная судостроительная корпорация"(по согласованию)  
Рукша В.В. - генеральный директор федерального государственного унитарного предприятия атомного флота  
Тарасенко А.В. - генеральный директор федерального государственного унитарного предприятия "Росморпорт"  
Титов В.Г. - первый заместитель Министра иностранных дел Российской Федерации  
Франк С.О. - генеральный директор открытого акционерного общества «Современный коммерческий флот» (по согласованию)  
Фролов А.В. - руководитель Росгидромета  
Харченко И.Н. - первый заместитель председателя коллегии Военно-промышленной комиссии Российской Федерации  
Храмов Д.Г. - первый заместитель Министра природных ресурсов и экологии Российской Федерации  
Худилайнен А.П. - Глава Республики Карелия  
Цуканов Н.Н. - Губернатор Калининградской области  
Чилингаров А.Н. - специальный представитель Президента Российской Федерации по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике (по согласованию)  
Шамсуаров А.А. - вице-президент открытого акционерного общества «Нефтяная компания «ЛУКОЙЛ» (по согласованию)  
Шестаков И.В. - заместитель Министра сельского хозяйства Российской Федерации - руководитель Федерального агентства по рыболовству  
Шишкарёв С.Н. - президент общества с ограниченной ответственностью "Дело-Центр"(первый заместитель председателя Морской коллегии, по согласованию)  
Шишкин А.Н. - вице-президент открытого акционерного общества "Нефтяная компания "Роснефть" (по согласованию)  
Шмаль Г.И. - президент Общероссийской общественной организации «Союз нефтегазопромышленников России» (по согласованию)  
Шпорт В.И. - губернатор Хабаровского края  
Южилин В.А. - член Комитета Государственной Думы по бюджету и налогам (по согласованию)



# МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО

«МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО» (МИА) работает уже более трех лет. Оно освещает деятельность Морской коллегии при Правительстве РФ, а также события в области военно-морского и гражданского флотов, положение дел в судостроении и актуальные вопросы развития морских и речных портов. Агентство сотрудничает более чем с 30-тью официальными СМИ и интернет-порталами, отслеживающими события в морской деятельности России.

МИА является редакцией журнала «Морская политика России. Люди. События. Факты» – официального печатного органа Морской коллегии. Журнал публикует объективную информацию о положении дел в отрасли, проводит мониторинг конференций, заседаний органов власти и организаций, имеющих отношение к морской отрасли.

**15 журналов, изданных за три года редакцией**, – итог кропотливого труда команды единомышленников. Среди постоянных рубрик – государственная политика, национальные морские интересы, морская безопасность, образование, традиции и история флота. Каждый выпуск посвящен важной теме, рассматриваемой Коллегией: положение дел на Дальнем Востоке, ситуация в Арктике и вопросы развития Северного морского пути, проблемы и задачи Южного региона и др.

Агентство организовало и приняло участие в организации и проведении более полусотни мероприятий Морской коллегии и других предприятий морской отрасли. МИА оснащало кругосветную экспедицию барка «Седов», обеспечивало информационное сопровождение Черноморской регаты больших парусников – 2014 и в настоящее время регулярно освещает морскую практику юнг и курсантов на УПС РФ. МИА стало инициатором и провело выставку и презентацию «Морская деятельность Юга России» и «Морские символы» в Новороссийске и Сочи, является постоянным участником и ведущим информационным партнером выставок «Военно-морской салон» и «Нева».

Не упуская из внимания события государственного значения, мы не забываем о культуре и искусстве, публикуем информацию о выставках, новых интересных книгах, рассказываем о поэтах и художниках, вдохновленных морем. В честь 270-летия со дня рождения Ф. Ф. Ушакова агентством издана книга «Адмирал Ф. Ф. Ушаков – святой праведный воин» и установлен памятник в МПК «Северное Тушино».

«МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО» – это команда единомышленников, посвятивших большую часть своей жизни служению Отечеству на морских просторах страны.

**Агентство благодарно за многолетнее сотрудничество своим друзьям и партнерам.**



**+7 (499) 254-67-20**

123242, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 11, стр. 1 [www.morinform.com](http://www.morinform.com), [info@morinform.com](mailto:info@morinform.com)

**«МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО» –  
ВАШ ШТУРМАН В МОРЕ ИНФОРМАЦИИ**

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

# РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ



## КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

От производства  
до потребителя



## ШИРОКАЯ ГЕОГРАФИЯ

В основных портах  
России, а также  
Констанце и Таллине



## СОБСТВЕННЫЙ ФЛОТ И ТЕРМИНАЛЫ

Современная  
инфраструктура  
для надежности  
и оперативности  
поставок



## СЕРТИФИКАЦИЯ

Деятельность компании  
сертифицирована  
по международным  
стандартам



## IBIA

Участник  
Международной Ассоциации  
Бункеровщиков IBIA



СТРЕМИТЬСЯ К БОЛЬШЕМУ

[www.marinebunker.gazprom-neft.ru](http://www.marinebunker.gazprom-neft.ru)