



Морская политика РОССИИ

ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№10 2014

«Сии грозные бури
обратятся к славе России»
Адмирал Федор Ушаков



«Морская коллегия при Правительстве РФ сформирует долгосрочный заказ российским корабелям, они наконец смогут рассчитать план загрузки отрасли, модернизации и создания новых верфей. Всё, что нам нужно, будем строить только у себя!»

Дмитрий Рогозин



ОАО «Судозэкспорт», являющееся право-
преемником Управления по внешнеэко-
номической деятельности Министерства
судостроительной промышленности
СССР, было создано в 1988 году и оста-
ется ведущим внешнеэкономическим
предприятием российской судострои-
тельной отрасли.

В соответствии с Указом Президента
Российской Федерации от 9 июня 2010г.
N 696 ОАО «Судозэкспорт» интегрируется
в ОАО «ОСК». При этом в качестве при-
оритетных направлений деятельности
предприятия определено проведение
внешнеторговых операций по экспорту и
импорту судов, плавучих средств, судо-
вого и другого оборудования, приборов,
запчастей и материалов, а также лизинг.
Сейчас ОАО «Судозэкспорт» выполняет
функции проводника продукции и тех-
нологий российской судостроительной
промышленности за рубежом и ведет ра-
боту по обеспечению импорта оборудова-
ния и комплектующих изделий в интере-
сах дочерних и зависимых предприятий
ОАО «ОСК», а также внедрению в Россий-
ской Федерации передовых зарубежных
и отечественных технологий для нужд
судостроительной промышленности.
Сохраняя традиции, опираясь на опыт и
знания, мы стремимся укреплять наше
сотрудничество и вести работу по реали-
зации новых направлений внешнеэконо-
мической деятельности и перспективных
проектов.

123242, Россия, Москва,
ул. Садовая-Кудринская, д. 11
Тел.: +7 (495) 727 30 52
Факс: +7 (495) 727 30 53
E-mail: info@sudoexport.ru
www.sudoexport.ru

«Морская политика России.

Люди. События. Факты»
Официальный печатный орган
Морской коллегии при Правительстве
Российской Федерации
№ 10 декабрь 2014

Издаёт

«Морское Информационное Агентство»

При участии:

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

Учредитель: НО «Фонд поддержки
российского флота»

Адрес редакции:
123242, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская,
дом 11, стр. 1, ФГУП «ЦНИИ «ЦЕНТР»
тел/факс: +7 (499) 254-43-13,
+7 (499) 254-67-20, 8-963-781-04-36
www.morskopolitikarossii.rf
www.morinform.com
e-mail: info@morinform.com

Главный редактор
АНДРЕЙ КАМШУКОВ
Заместитель главного редактора
АННА СМЕХОВА
Ответственный редактор
ВИКТОР ВОЛЫНСКИЙ
Литературный редактор
ТАТЬЯНА КОДАЧЕНКО
Арт-директор
НАТАЛИЯ ДОЛГАЯ
Директор по маркетингу
ОЛЬГА ЧЕРНЕНКО
Начальник отдела интернет-технологий
ЕЛЕНА ГОРОШКО
Начальник отдела по развитию
ИВАН ГУРА

Редакция журнала выражает благодарность
представителям и корреспондентам журнала
за деятельность в регионах,
а также лично **Олегу Грызлову**.

Материалы и иллюстрации:

**Виктор Флусов, Андрей Гавриленко,
Елена Горошко, Виктор Волынский,
Александра Скорына, Ольга Воробьева,
Игорь Торгачкин, Семён Майстерман,
Сергей Ларенков, Артур Чирков,
Алексей Буданов, Софья Гридасова
Олег Зуйков, Сергей Бровкин,
Александр Кузванов, Виталий
Масленников, Леонид Шамшин, Дали
Куриева, Анастасия Федотченко,
Надежда Дзюбина, Евгений Кириенко,
Мария Воробьева, Татьяна Танакова,
Евгений Маськов и др.**

kremlin.ru, government.ru, mintrans.ru,
portnews.ru, rostransnadzor.ru, liveinternet.ru,
news6.ru, opera.com, seaport.ru, narod.port.com,
newsportriver.ru, shipsea.ru, nave.com,
shipbuilding.ru

Отпечатано в типографии:
Общество с ограниченной
ответственностью «Мир печати»
(ООО «Мир печати»)
Ростовская область, г. Ростов-на-Дону,
Тел.: (863) 59-82-30
Дата государственной регистрации –
28 июля 2008 года

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 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
Кравченко А.А., Михайлову Л.Д.,
Старцева Г.В., Малышеву Н.Ю.,
Сорокину М.И., Майчевича С.И.,
Котеневу М.Б., Богомолова Д.А.,
Камшукову А.А., Виноградову Н.С.,
Поспелова Е.А., Николаева А.Г.,
Ланкина В.В., Поспелова С.В.,
Тараканова В.Ю., Рощина А.А.

Позиция редакции может не совпадать
с мнением авторов



стр. 2



стр. 22



стр. 64



стр. 78

СОДЕРЖАНИЕ:

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА

- 2** Пришло время интегрированных структур
- 5** Морская доктрина Российской Федерации на период до 2030 года

МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ. ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ

- 12** Научно-экспертный совет при Правительстве РФ: 10 лет работы
- 14** Морской совет: итоги первого 10-летия
- 16** Морскому собранию столицы 15 лет!
- 20** Морская коллегия в 2014 году

МОРСКИЕ ГУБЕРНИИ РОССИИ

- 22** Прямой выход на Севморпуть

ВМФ

- 28** Арктика становится ближе
- 34** Морская робототехника военного назначения

ПОРТЫ РОССИИ

- 36** «Газпромнефть Марин Бункер»: задачи для лидера
- 38** Стратегия развития международного морского порта «Печенга»

СОБЫТИЯ ОТРАСЛИ

- 42** ОСК. Значимые события 2014 года
- 46** CRA Черноморская регата больших парусников 2014
- 50** Новый подход к человеческому капиталу

ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

- 52** «Необходимость развития робототехнических средств – абсолютно объективный факт»
- 54** Насосное оборудование в отечественном исполнении
- 56** Наука для практической пользы

СУДОСТРОЕНИЕ

- 58** Высокий результат на фоне подъема фрахтовых рынков
- 62** Дифференцированный подход к судостроению
- 64** Ростов – южные ворота в открытое море
- 66** В суровых условиях Заполярья
- 68** Продление навигации в зимний период

МОРСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

- 70** Безопасность СМП проверена

ЗАБОТА О ВЕТЕРАНАХ ФЛОТА

- 72** Врачи от бога

МОРСКОЕ НАСЛЕДИЕ

- 74** Морское наследие арктических регионов
- 76** Хранительница морского наследия
- 78** «Сии грозные бури обратятся к славе России»
- 80** Памяти Валентина Петровича Синецкого

Пришло время интегрированных структур

История России пошла на новый виток – виток сложных отношений с соседями, упреков и санкций. В создавшихся условиях страна может рассчитывать только на себя, на свои ресурсы и собственные силы. Особенно это касается обороны и производства.



Вице-премьер РФ, председатель Морской коллегии при Правительстве РФ, заместитель председателя Военно-промышленной комиссии РФ Дмитрий Rogozin уверен, что «санкции должны иметь достойный ответ. И ответ этот очень простой – наконец-то акцентированно заниматься развитием собственной промышленности и провести полное импортозамещение с тем, чтобы быть максимально независимыми в условиях беспрецедентного давления на нашу страну». И этот курс не должен пересматриваться даже в случае отмены санкций.

По мнению вице-премьера, безопасность страны – это гарантия ее спокойного и стабильного развития. Мощная держава, какой всегда знали Россию, должна вызывать уважение, быть сильна физически: «Надо научиться двигать локтями и плечами, но двигать ими не просто ради движения, а по уму, преследуя свои выверенные стратегические цели. Только физически сильная страна позволяет реализовывать свои экономические возможности в полной мере».

В условиях санкций и ориентации на импортозамещение Россия должна выиграть. Нарращивание промышленного потенциала подразумевает создание новых рабочих мест, увеличение спроса на высококвалифицированных технических специалистов. Дмитрий Rogozin называет этот процесс «новой индустриализацией»: «Чтобы провести новую индустриализацию, а только благодаря ей можно создать современное оружие, надо все минимизировать, надо все, что есть у нас ценного, аккуратно собрать и рационально сконцентрировать. Пришло время интегрированных структур. И когда они появятся, то надо сразу и безжалостно выбросить все старье, давно отжившее свой век. А попутно с закупками новых «станков для производства» создать производство «станков для производства станков» – то есть восстановить в России собственное станкостроение».

Чтобы процесс пошел быстрее, необходимо, по мнению вице-премьера, создать Фонд перспективных идей, чтобы наладить



прочные связи между фундаментальной наукой, прикладными исследованиями и промышленностью. Тогда гениальные разработки отечественных ученых, конструкторов не окажутся на службе у других стран. Законопроект по Фонду уже прошел первые чтения в Думе и вскоре должен начать работать. «Он (Фонд) будет заниматься и обеспечением фундаментальных исследований, и венчурными разработками. Заложим туда все деньги, которые нам выделены, но размазаны, как каша по тарелке, по разным научным программам. Мы их сконцентрируем и, надеюсь, сможем очень быстро нарастить реальный потенциал «фундаменталки», связав ее наконец-то с прикладными исследованиями, а прикладные переложим уже на конкретные технологические наработки в интересах обороны», – поясняет Дмитрий Олегович.

На недавнем совещании вице-премьеров председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев говорил о том, что на сегодняшний день значительно увеличилось число оборонных заказов, которые помогли судостроительной отрасли выйти из кризиса. Однако явный перевес военных заказов (81% от общего объема по предварительным итогам текущего года) по сравнению с гражданским судостроением и производством гражданской морской техники тоже недопустим. «Нам нужен не только мощный военный флот, – подчеркнул Дмитрий Медведев, – но и флот гражданский, флот, который способен решать задачи по транспортировке судов и товаров, по освоению Арктики, по шельфовым проектам, которых сейчас уже довольно много, по промыслу морских ресурсов».

Вот как прокомментировал ситуацию Дмитрий Rogozin: «Да, в судостроительной

отрасли существует дисбаланс в пользу выпуска именно военной продукции, и, конечно, особенностью нашего судостроения является наличие единого производственного потенциала как для гражданского, так и для военного судостроения. Объемы растут вроде бы, заказы увеличиваются, тем не менее всё-таки военная часть у нас перевешивает. Думаю, что она будет у нас перевешивать вплоть до 2017 года.

Сегодня производственные мощности судостроения довольно серьезно загружены. Скажем, на таких предприятиях, как «Севмаш» и «Звёздочка», количество заказов примерно такое же, как в лучшие советские времена, даже не хватает рабочей силы...

Если говорить в целом, то нам сегодня приходится для развития гражданского суд-

достроения выходить за периметр Объединённой судостроительной корпорации. Некоторые наши крупные компании, такие как «Новатэк», «Роснефть», начинают строить собственные судостроительные мощности, такие, например, как, скажем, 82-й судоремонтный завод, который раньше был в рамках ОСК, а теперь является предприятием, где будет производиться арктическая шельфовая техника в интересах «Роснефти», это в Мурманской области. Аналогичным образом «Новатэк» собирается поступать, тоже строить современную верфь для создания морской техники арктического класса.

Тем не менее на предприятиях ОСК уже построены и эксплуатируются буровые и стационарные платформы ледового класса. Я приведу пример – это «Прираз-





ломная», «Арктическая», «Полярная звезда», «Северное сияние». Завершается строительство первого в серии атомного ледокола, всего там будет три ледокола – на Выборгском судостроительном заводе строятся три линейных дизель-электрических ледокола мощностью 16 МВт, на Балтзаводе строится дизель-электрический ледокол мощностью 25 МВт, универсальный атомный ледокол мощностью 60 МВт и плавучий энергоблок «Академик Ломоносов» для обеспечения электроэнергией труднодоступных регионов.

В Москве и Зеленодольске, если говорить о пассажирских судах, заложено пять пассажирских теплоходов класса «река – море» пассажироместностью 120 и 176 человек соответственно... Всего на 20 крупных предприятиях сейчас строится порядка 115 судов различного водоизмещения и назначения.

Понятно, что основой судостроения для шельфовых проектов станет реализация инвестиционного проекта создания судостроительного комплекса «Звезда»... Ну и с 2019 года начнём там строить танкеры, балкеры дедвейтом до 350 тыс. тонн, газовозы вместимостью до 300 тыс. куб. м, создавать высокотехнологичные рентабельные суда ледового класса. То есть, по сути дела, мы с 2019 года выйдем на полный объём гражданского арктического судостроения. Но это не означает, что до этого ничего не будет происходить. С 2016 года там уже можно будет строить суда обеспечения. Они достаточно рентабельные в использовании, и в них заинтересованы наши ведущие компании», – подытожил заместитель председателя ВПК.

Дмитрий Rogozin уже заявил, что до марта будущего года Морская коллегия при Правительстве РФ сформирует долгосрочный заказ российским кораблестроителям на строительство судов и морской техники для разработки шельфовых месторождений, организации пассажирских перевозок, научных исследований, освоения

Севморпути и развития рыболовства, чтобы совместить его с загрузкой судостроительных предприятий гособоронзаказом в рамках новой госпрограммы вооружений до 2016–2025 гг. Так отечественные предприятия судостроительной отрасли смогут разработать план загрузки мощностей, модернизации и создания новых верфей. «Всё, что нам нужно, будем строить только у себя», – заявил председатель Морской коллегии.

На совещании с председателем Правительства РФ зашла речь и о судьбе судостроительных предприятий Крыма. Положение в новой республике тяжелое – дебиторская задолженность оборонных предприятий составляет 2 млрд руб., а часть средств за невыполненные заказы канула в Киев. Способ помочь предприятиям нашли: «Там есть крупные судостроительные мощности, – сказал Дмитрий Rogozin. – Они, правда, сильно подсели в технологическом плане, но тем не менее договорились так, что наши ведущие предприятия судостроения берут как бы некое шефство, заключают некие контракты и делятся заказами. Так, например, керченский завод «Залив» (он уникальный, там сухой док – 360 м на 60 м, там можно даже авианосцы строить, по идее) – сейчас там уже размещены заказы и уже началось строительство двух пассажирских судов глиссирующего типа проекта А-145. Всего планируется построить серию из десяти таких судов.

По сути дела, это в значительной степени решит проблему и туристическую для тех людей, которые будут приезжать в Крым.

Что касается завода «Море», то в реализации его проектов будет принимать участие и ленинградский судостроительный завод «Пелла». Он имеет специализацию по работе с мягкими металлами, поэтому там заказы уже не просто очевидны, они уже размещаются».

Крупные предприятия заключили контракты на сумму более 350 млн руб. с 15-ю предприятиями республики Крым. И это только начало. Дмитрий Rogozin считает, что в первую очередь надо помочь предприятиям поменять юрисдикцию, провести перерегистрацию в соответствии с законодательством РФ и выдать необходимые лицензии от Федеральной службы по оборонному заказу.

Очевидно, что Россия слишком велика и сильна, чтобы одними санкциями заставить ее принять чужую точку зрения. У нашей страны богатый потенциал, который теперь задействуется на полную. ...Вице-адмирал ВМФ США Майкл Коннор недавно выразил обеспокоенность теми возможностями, которые демонстрируют российские и китайские атомные подводные лодки. Реакция Дмитрия Rogozina в его микроблоге была однозначна: «Не все коту масленица».

По материалам government.ru, rg.ru и других информационных агентств.





Проект, предлагаемый на утверждение
Президенту Российской Федерации В. В. Путину
(Публикуется в сокращении)

Морская доктрина Российской Федерации на период до 2030 года

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 и федеральные законы, иные нормативные правовые акты Российской Федерации в области морской деятельности, Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, 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 составляют: морской транспорт, Военно-Морской Флот, рыбопромысловый, научно-исследовательский и специализированные флоты, глубоководные силы

и средства Министерства обороны, береговая охрана Федеральной службы безопасности Российской Федерации, обеспечивающие виды флотов (далее именуется – 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

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, практическая деятельность по их реализации.

Субъектами национальной морской политики выступают государство и общество. Государство осуществляет национальную морскую политику через органы государственной власти Российской Федерации 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.

Основным содержанием национальной морской политики Российской Федерации является:

- определение стратегических национальных приоритетов и содержания морской политики на ближайшую и долгосрочную перспективу;
- реализация морского потенциала государства и управление отраслями экономики и науки, связанными с морской деятельностью;
- правовое, экономическое, информационное, научное, кадровое и иное обеспечение национальной морской политики;
- оценка эффективности реализации и корректировка национальной морской политики.

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

К национальным интересам Российской Федерации в Мировом океане относятся:

- незыблемость суверенитета Российской Федерации, распространяющегося на внутренние морские воды, территориальное море, их дно и недра, а также на воздушное пространство над ними;
- суверенные права и юрисдикция Российской Федерации, осуществляемые в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации в целях разведки, разработки и сохранения природных ресурсов, как живых, так и неживых, находящихся на дне, в его недрах и в покрывающих водах, управления этими ресурсами, производства энергии путем использования воды, течений и ветра, создания и использования искусственных островов, установок и сооружений, морских научных исследований, защиты и сохранения морской среды, освоения и использования в интересах обороны и безопасности страны с участием военной составляющей ее морского потенциала, а также прав на изучение и освоение минеральных ресурсов международного района морского дна;
- свобода открытого моря, включающая свободу судоходства, полетов, рыболовства, научных исследований, прокладки подводных кабелей и трубопроводов;
- сохранение человеческой жизни на море;
- функционирование жизненно-важных морских коммуникаций;
- предотвращение загрязнения морской среды отходами производства, потребления и утилизации;
- комплексное использование ресурсов и пространств Мирового океана в целях устойчивого экономического и социального развития страны, ее приморских регионов.

Цели национальной морской политики

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.

В качестве основных целей национальной морской политики выступают:

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

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

- реализация и защита суверенных прав на континентальном шельфе Российской Федерации по разведке и разработке его ресурсов;
- реализация и защита свободы открытого моря;
- защита территории Российской Федерации от агрессии с океанских и морских направлений, охрана Государственной границы Российской Федерации на море;
- обеспечение устойчивого экономического и социального развития страны;
- сохранение морских природных систем и рациональное использование их ресурсов.

Принципы национальной морской политики

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

- соблюдение общепризнанных принципов и норм международного права и положений международных договоров Российской Федерации при осуществлении морской деятельности и защите национальных интересов в Мировом океане;
- 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;
- 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;
- интегральный подход к морской деятельности в целом и дифференциация ее на отдельных направлениях с учетом изменений их приоритетности в зависимости от геополитической ситуации;
- поддержание морского потенциала Российской Федерации на уровне, соответствующем национальным интересам России, в том числе обеспечение присутствия российского флота в Арктике, удаленных районах Мирового океана и российских исследователей в Антарктике;
- взаимодействие и координация усилий федеральных органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и заинтересованных общественных объединений в вопросах формирования и реализации национальной морской политики;
- наращивание, координация и интеграция научных исследований по проблемам формирования и реализации национальной морской политики;
- комплексный подход к развитию систем государственного экологического мониторинга (государственного мониторинга окружающей среды) приморских территорий, территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации;
- активизация морских научных исследований в интересах поддержания конкурентоспособности морской деятельности Российской Федерации;
- правовая обеспеченность морской деятельности российских физических и юридических лиц в различных видах морских пространств, включая разведку и разработку минеральных ресурсов международного района морского дна;

- 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;
- 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;
- поддержание Военно-Морского Флота в готовности к решению стоящих перед ним задач, а также мобилизационной готовности водного транспорта, рыбопромыслового, научно-исследовательского и специализированных флотов и организаций, обеспечивающих их работу;
- системность военно-морской подготовки экипажей судов, руководящего состава судоходных компаний и органов государственного управления к работе в условиях военного времени;
- комплексность развития приморских территорий и прибрежных акваторий, поддержка малого и среднего предпринимательства на приморских территориях;
- концентрация ресурсов центра и регионов для развития коммуникаций, в том числе водных между центральной и приморскими частями России, особенно ее дальневосточным и северным, в том числе арктическим, регионами, Крымским федеральным округом Российской Федерации в интересах их дальнейшего освоения и развития;
- экосистемность – рассмотрение морской среды как единого целого, а происходящих в ней процессов – во взаимосвязи;
- сохранение и защита трудовых ресурсов российского флота, развитие систем мониторинга состояния здоровья моряков;
- сохранение и совершенствование системы обучения и воспитания молодежи, подготовки кадров к службе и работе в сфере морской деятельности;
- эффективная пропаганда целей и традиций национальной морской политики.

Задачи национальной морской политики

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.

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

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

Краткосрочные задачи определяются:

- динамикой изменения геополитических условий, военно-политической и финансово-экономической обстановки в мире;
- социально-экономической ситуацией в Российской Федерации и в ее отдельных регионах;
- экономической конъюнктурой на мировых рынках: фрахтовом, водных биологических, углеводородных и других ресурсов Мирового океана;
- достижениями научно-технического прогресса;
- степенью эффективности морской деятельности Российской Федерации.

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

Формирование задач национальной морской политики осу-

ществляется 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.

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

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

Функциональные направления национальной морской политики – это области морской деятельности в соответствии с предназначением субъектов морской деятельности по изучению, освоению и использованию пространств и ресурсов Мирового океана.

К ним относятся:

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

1.2.3. Функционирование морских трубопроводов

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.

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

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

- 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;
- 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.

1.4. Военно-морская деятельность

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

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

Военно-морская деятельность относится к категории высших государственных приоритетов.

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.

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

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.

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.

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.

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.

Федеральным органом исполнительной власти, реализующим государственную пограничную политику в сфере защиты национальных интересов и безопасности Российской Федерации на морских пространствах невоенными методами, является береговая охрана Федеральной службы безопасности Российской Федерации.

Береговая охрана Федеральной службы безопасности Российской Федерации в пределах своих полномочий организует и обеспечивает 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, осуществляет охрану за пределами исключительной экономической зоны Российской Федерации запасов анадромных видов рыб, образующихся в реках Российской Федерации, трансграничных и далеко мигрирующих видов рыб.

Береговая охрана Федеральной службы безопасности Российской Федерации участвует в исполнении международных договоров Российской Федерации в области обеспечения национальной безопасности Российской Федерации в пограничной сфере, координирует деятельность федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих охрану внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны, континентального шельфа Российской Федерации и их природных ресурсов.

Береговая охрана Федеральной службы безопасности Российской Федерации строится по зонально-бассейновому принципу: Арктическая, Тихоокеанская зоны, Балтийский, Черноморско-Азовский и Каспийский бассейны.

Состав сил, средств и вооружения береговой охраны Федеральной службы безопасности Российской Федерации и система их обеспечения оптимизируется в соответствии с угрозами пограничной безопасности России.

В необходимых случаях Военно-Морской Флот и береговая

охрана Федеральной службы безопасности Российской Федерации взаимно оказывают содействие друг другу в выполнении решаемых ими задач на принципах взаимодействия и придания корабельных и других сил.

2. Региональные направления национальной морской политики

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

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

2.2. Арктическое региональное направление

Национальная морская политика на Арктическом региональном направлении определяется особой важностью обеспечения свободного выхода российского флота в Атлантику, богатствами исключительной экономической зоны и континентального шельфа, возрастающим значением Северного морского пути для устойчивого развития и безопасности Российской Федерации, решающей ролью Северного флота для обороны страны с морских и океанских направлений.

Основу национальной морской политики на данном направлении составляет:

- снижение уровня угроз национальной безопасности Российской Федерации и обеспечение стратегической стабильности в Арктическом регионе;
 - укрепление военно-морского потенциала Российской Федерации, развитие сил (войск) и средств Северного флота;
 - укрепление экономического потенциала Российской Федерации путем расширения использования природно-ресурсного потенциала континентального шельфа, в том числе проведением геологоразведочных работ;
 - 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;
 - 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;
 - развитие российского Северного морского пути, совершенствование навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения мореплавания на его акватории;
 - развитие системы обеспечения поиска и спасения людей и системы предотвращения и ликвидации последствий аварийных разливов нефти на море в арктическом регионе;
 - стимулирование использования энергосберегающих и экологически чистых технологий, а также проведения научных исследований по этим направлениям;
 - упрочение лидирующих позиций Российской Федерации в изучении и освоении морских пространств Арктики.
- При этом решаются следующие долгосрочные задачи:
- 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;
- юридическое закрепление внешней границы континентального шельфа Российской Федерации в Северном Ледовитом океане;
- безусловное соблюдение интересов Российской Федерации, российских нефтегазодобывающих и транспортных компаний при разграничении морских пространств и дна морей Северного Ледовитого океана с приарктическими государствами;
- формирование промышленной, технологической и научной базы хозяйственного освоения арктических приморских территорий и прилегающих акваторий;
- строительство атомного ледокольного флота и повышение безопасности его эксплуатации путем создания современной базы атомно-технологического обслуживания;
- обновление основных фондов морской инфраструктуры, развитие ледокольного и научно-исследовательского флотов, судов ледового класса, модернизация сети арктических портов, объектов военно-морской и пограничной инфраструктуры;
- освоение арктического континентального шельфа Российской Федерации и создание необходимой инфраструктуры и перерабатывающих предприятий на побережье;
- проведение геологоразведочных работ, обновление имеющихся данных по месторождениям полезных ископаемых и безопасное освоение экономически выгодных месторождений природных ресурсов континентального шельфа арктических морей Российской Федерации;
- расширение исследований водных биоресурсов в центральной части Арктического бассейна, оценка запасов перспективных объектов промысла в Карском и Чукотском морях;
- ускоренное развитие морехозяйственного комплекса региона, а также развитие межтерриториальной кооперации морехозяйственных производств;
- развитие и модернизация объектов гидрометеорологической наблюдательной сети;
- диверсификация и активизация морской деятельности на архипелагах Шпицберген, Земля Франца-Иосифа, Новая Земля, о. Врангеля;
- использование туристско-рекреационного потенциала приморских территорий, акватории и островов Северного Ледовитого океана, сохранение морского природного и культурно-исторического наследия на основе взаимодействия органов государственного и муниципального управления, заинтересованных общественных объединений и организаций;
- подготовка, переподготовка и повышение квалификации специалистов с высшим и средним профессиональным образованием для работы в специфических условиях Арктики на базе профильных учебных заведений;
- развитие технологий защиты природной среды арктических акваторий, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации;
- 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;
- контроль радиационной обстановки в местах захоронения радиоактивных отходов и атомных реакторов атомных подводных лодок и атомных ледоколов в акватории о. Новая Земля;
- развитие медицинского обеспечения работников нефтяных и газодобывающих платформ на шельфе северных морей;
- создание аварийно-спасательных баз на арктическом побережье;

- осуществление активного взаимодействия с приарктическими государствами в целях организации морской деятельности с соблюдением интересов Российской Федерации при разграничении морских пространств в Арктике;
- строительство на шельфе Баренцева, Печорского и Карского морей газопроводов, соединяющих добывающие комплексы с побережьем и соединение их с единой газотранспортной системой страны подводными трубопроводами;
- развитие систем мониторинга обстановки в Арктике;
- ограничение иностранной военно-морской деятельности в согласованных районах и зонах на основе двусторонних и многосторонних соглашений с ведущими морскими державами;
- развитие системы базирования, сил и средств Северного флота, обеспечение наращивания их количественно-качественных параметров.

IV. Обеспечение реализации национальной морской политики

1. Судостроение, кораблестроение

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.

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.

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.

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.

Главными направлениями национальной морской политики в области национального судостроения являются:

- обеспечение строительства военных кораблей и судов, объектов гражданской морской техники для государственных нужд преимущественно на отечественных верфях с их насыщением комплектующим оборудованием отечественного производства;
- содействие максимальному размещению заказов отечественных потребителей морской техники на национальных верфях.

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

- совершенствование судостроительного комплекса на основе создания и развития крупных научно-производственных структур;
- сохранение государственного контроля над стратегически значимыми организациями судостроения;
- обеспечение технологической независимости Российской Федерации в области кораблестроения и военно-морской техники в соответствии с государственной программой вооружения;
- преодоление сложившегося технологического отставания в сегменте гражданского судостроения за счет внедрения передовых методов проектирования и строительства судов;
- активизация инновационной и инвестиционной деятельности

- сти в области судостроения, позволяющей проводить качественное обновление научно-технической и производственно-технологической базы;
- 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;
- 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 технологические прорывы или создание опережающего научно-технологического задела в целях разработки принципиально новых образцов вооружения, военно-морской техники, обладающих ранее недостижимыми возможностями;
- 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;
- совершенствование системы программно-целевого планирования развития судостроения в целях повышения эффективности оснащения Военно-Морского Флота и береговой охраны Федеральной службы безопасности Российской Федерации кораблями, вооружением, специальной морской техникой;
- совершенствование механизма размещения заказов на поставки продукции, выполнение работ и оказание услуг для федеральных нужд в области судостроения;
- совершенствование деятельности организаций судостроения и судоремонта путем внедрения организационно-экономических механизмов, обеспечивающих их эффективное функционирование и развитие;
- 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;
- создание высокотехнологичных верфей для освоения производства крупнотоннажных судов и техники класса «оффшор»;
- обеспечение мобилизационной готовности судостроения;
- 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;
- сохранение мирового лидерства в строительстве и эксплуатации атомных ледоколов;
- обеспечение государственного финансирования и государственной поддержки строительства и эксплуатации ледоколов и транспортных судов ледового класса, в первую очередь с атомными энергетическими установками, развитие специализированной системы их базирования;
- развитие научно-исследовательского флота и морского научного приборостроения;
- создание высокоэффективных рыбопромысловых судов, обеспечивающих рентабельную добычу (вылов) водных биоресурсов за пределами 200-мильной экономической зоны Российской Федерации и в отдаленных районах Мирового океана;
- проведение научных исследований в области совершенствования ледовых качеств судов, направленных на расширение диапазона допустимых эксплуатационных природных условий;

- создание высокотехнологичных платформ, обеспечивающих качественный рост глубины переработки пластового продукта непосредственно на морском шельфе, вплоть до получения нефтепродуктов или синтетического топлива;
- строительство пассажирского флота круглогодичного использования, обеспечивающего положительную рентабельность перевозок (высокоскоростных судов на подводных крыльях, динамических принципах поддержания и экранопланов и др.), конкурентоспособного отечественного судового оборудования;
- совершенствование системы межгосударственной кооперации в области разработки, производства и ремонта морской техники.

3. Обеспечение безопасности морской деятельности

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

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

Безопасность мореплавания обеспечивается:

- проведением гидрографических, геодезических, океанографических, гидрометеорологических, медицинских исследований в пределах национальной юрисдикции и в других районах Мирового океана в интересах национальной безопасности Российской Федерации;
- координацией функционирования ведомственных гидрографических служб, четким разграничением их ответственности и обеспечением согласования действий по целям, задачам, месту и времени;
- 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 др.), о состоянии и прогнозах изменения морской среды и других сведений, касающихся безопасности мореплавания;
- созданием в Российской Федерации инновационного картопроизводства, основанного на передовых технологиях;
- постоянной актуализацией и поддержанием на уровне современных требований мировой коллекции навигационных и электронных карт, изданий и пособий;
- поддержанием и развитием систем и средств навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, подведомственных заинтересованным федеральным органам исполнительной власти, при их эффективном взаимодействии;
- выполнением международных обязательств по предоставлению мореплавателям метеорологической и навигационной информации в рамках Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности;
- 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;
- созданием интегрированной системы электронной навигации и управления на морских и внутренних акваториях;
- развитием береговых систем управления движением судов, оборудованных судов и навигационно-гидрографическими объектами средствами ГЛОНАСС;
- развитием системы медицинского обеспечения морской деятельности.

4. Информационное обеспечение морской деятельности

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.

Оно 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).

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, предоставляющих общую информационно-коммуникационную инфраструктуру информационного обеспечения морской деятельности...

V. Государственное управление морской деятельностью

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.

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.

Совет Безопасности Российской Федерации, как конституционный орган при Президенте Российской Федерации, выявляет угрозы, определяет жизненно важные интересы общества и государства, разрабатывает основные направления стратегии обеспечения национальной безопасности Российской Федерации в Мировом океане.

Федеральное Собрание Российской Федерации в рамках своих конституционных полномочий осуществляет законодательное обеспечение деятельности по реализации национальной морской политики и осуществлению морской деятельности.

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.

Федеральные органы исполнительной власти, взаимодействуя между собой, осуществляют в пределах своей компетенции государственное управление морской деятельностью Российской Федерации и обеспечивают реализацию национальной морской политики на ее функциональных и региональных направлениях.

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.

Контроль эффективности мер по реализации национальной морской политики осуществляется на основании ежегодной комплексной оценки состояния национальной безопасности Российской Федерации в сфере морской деятельности. Доклад Президенту Российской Федерации о результатах комплексной оценки готовится Морской коллегией, исходя из следующих основных обобщенных критериев:

- степени реализации краткосрочных и долгосрочных задач национальной морской политики;
- степени реализации морским потенциалом Российской Федерации национальных интересов в Мировом океане, суверенных прав в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации;
- способности военной составляющей морского потенциала Российской Федерации во взаимодействии с другими войсками, воинскими формированиями и органами обеспечить реализацию и защиту национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане, а при необходимости отражение агрессии с морских и океанских направлений.

VI. Заключение

Российская Федерация, действуя на основе настоящей 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.



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



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

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

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

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

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

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

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

Огромную роль в эффективной работе НЭС МК играл его заместитель проф. Г.К. Войтоловский – человек широчайшей эрудиции, неисчерпаемой энергии, хорошо известный в нашей стране и за рубежом как крупный исследователь в области экономических и политических процессов, в том числе международных, всех видов морепользования, твердо и настойчиво внедрявший взгляды на масштабное научно-обоснованное развитие морской деятельности, восстановление утраченных страной позиций в Мировом океане, укрепление морского потенциала России, ее оборонной и экономической безопасности.

К сожалению, оба этих выдающихся ученых ушли из жизни.

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

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

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

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

Доктор в.н. В.П. Синецкий был не только выдающимся ученым, но и уникальным организатором, умевшим доводить научные разработки до уровня нормативных документов, принимаемых высшими органами государственной власти.

В частности, именно его усилиями и под его руководством была разработана «Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года», утвержденная Распоряжением Правительства РФ от 8 декабря 2010 г. № 2205-р. «Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года» по своему построению принципиально отличается от других концептуальных документов, принимаемых правительством. В ней не только отмечены основные проблемы и риски развития морской деятельности (в их числе – недостаточное участие морских судов под российским флагом в обслуживании российской грузовой базы, а также слабое участие российского торгового флота в мировых перевозках, отставание развития транспортной инфраструктуры от темпов включения в хозяй-

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

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

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

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

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

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

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

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

Пленарные заседания НЭС МК предварительно обсуждения на секциях:

- по научным исследованиям природы Мирового океана;
- по освоению морских минеральных и энергетических ресурсов;
- по судостроению;
- по освоению морских биологических ресурсов;
- по морскому и речному транспорту;
- по военно-морской деятельности;
- по реализации национальной морской политики и ФЦП «Мировой океан».

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

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

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

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

Какие проблемные вопросы видятся

в организации дальнейшей эффективной работы НЭС МК?

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

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

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

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

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



Морской совет: итоги первого 10-летия

Санкт-Петербург можно назвать «морской столицей России». Здесь расположен важный координационный орган морской отрасли – Морской совет.

Морской совет был образован 10 лет назад. За этот срок он стал тем звеном, которое объединяет власть, бизнес и общество. С его созданием в Санкт-Петербурге появился коллегиальный орган, позволяющий своевременно обсуждать важные вопросы по различным направлениям морской деятельности и принимать согласованные решения. Время показало, что такой орган необходим. Подтверждением тому являются уже полученные результаты и планы, которые предстоит реализовать.

За это время в Морском совете Санкт-Петербурга появились свои оригинальные наработки. Одним из важных направлений деятельности Совета стало развитие морского образования и патриотическое воспитание подрастающего поколения, в том числе на морских традициях. Уже ведется работа по реализации Концепции развития дополнительного образования детей, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 4 сентября 2014 года № 1726-р «Об утверждении Концепции развития дополнительного образования детей». Предстоит

подготовить методические рекомендации по организации деятельности клубов юных моряков и морских классов на базе общеобразовательных учреждений, разработать программы по подготовке и переподготовке

преподавателей для работы в таких клубах и классах, оказывать морским клубам и классам постоянную шефскую помощь. В шефской помощи сегодня нуждается развитие судомодельного дела для детей, подростков





и молодёжи, организация работы детской судостроительной верфи и учебной детско-юношеской флотилии.

Одна из инициатив Морского совета – расширить практику организации дальних учебных и историко-патриотических яхтенных и шлюпочных походов и регат с участием подростков и молодёжи. Для решения этого вопроса потребуется помощь Министерства образования и науки, Министерства обороны, Министерства транспорта. Но цель благородная: укрепление и расширение патриотического воспитания, нравственных норм, системы ценностных ориентиров человека.

Члены Совета также обсуждают возможность создания в Санкт-Петербурге морского федерального ресурсного центра до-

полнительного образования детей. В городе уже давно успешно реализуется молодежный проект «Морское наследие Петра Великого», который мог бы лечь в основу работы такого федерального центра.

В ноябре этого года Морской совет подготовил и направил в Росвоенцентр предложения-мероприятия в проект государственной программы «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2016–2020 годы». Большинство из указанных мероприятий ежегодно проводятся в Санкт-Петербурге в соответствии с планами работы Морской коллегии и Морского совета, собирают большое число участников из различных регионов.

А 30 октября в Санкт-Петербурге отметили новый праздник – День судостроите-

ля. Он появился в календаре в прошлом году (на основании Закона Санкт-Петербурга от 22 мая 2013 года № 283-48 «О внесении изменения в Закон Санкт-Петербурга «О праздниках и памятных датах в Санкт-Петербурге») по инициативе Морского совета. В праздничных мероприятиях участвовали представители более 50 профильных предприятий и организаций.

Одна из главных инфраструктурных задач Совета на сегодня – навести порядок в акватории Санкт-Петербурга. Пользование акваторий непрофильными организациями создает препятствия для профессиональной деятельности по осуществлению пассажирских перевозок водным транспортом. Решение этого вопроса требует внесения изменений в существующий порядок водопользования.

Губернатор Санкт-Петербурга, председатель Морского совета Геннадий Полтавченко считает, что по своей роли и спектру решаемых задач Морской совет – единственный в стране: «Путь, который пройден Морским советом, измеряется не милями и километрами, а вполне конкретными делами и решениями. Десять лет – значимый срок для любой организации.

Хочу подчеркнуть, что Морской совет прошел проверку временем. Сегодня это авторитетный коллегиальный орган. В него входят представители ведущих отраслевых предприятий и организаций. Совет активно работает с федеральными структурами, координирует взаимодействие органов государственной власти Санкт-Петербурга и бизнеса». **МП**



Морскому собранию столицы – 15 лет!

7 июля 1999 года в одном из арбатских особняков Москвы собрались 18 неравнодушных офицеров – ветеранов ВМФ, которые учредили региональную общественную организацию «Морское собрание» города Москвы. В этом году Собранию исполнилось 15 лет. Об особенностях этой организации и некоторых итогах ее деятельности мы попросили рассказать ее бессменного председателя вице-адмирала Александра БАЛЫБЕРДИНА.



– Александр Леонидович, с какой целью вы создавали Морское собрание в Москве, где на тот момент уже действовало множество других ветеранских организаций?

– Да, их действительно много, причем в то сложное время они выполняли в основном одну функцию – оказывали посильную социальную помощь своим членам. Вместе с тем офицеры и ветераны флота всегда стремились к сближению, на основе которого мы, моряки столицы, могли бы сохранять и продолжать традиции флота. Мы решили не изобретать ничего нового и взяли за основу деятельность морских собраний, составной части славного прошлого флота России. Возникнув на рубеже XVIII–XIX вв., морские собрания просуществовали до 1917 года и доказали свою жизнеспособность и необходимость.

Прообразом нашей организации стало Кронштадтское морское собрание, которому

в этом году исполнилось 212 лет. Мы понимали, что объединившись, сможем продолжить дело наших великих предшественников – адмирала С. Грейга, лейтенанта И. Бунина и других выдающихся офицеров. В память о них мы взяли и символ кронштадтцев – флаг, который можно теперь увидеть на лацканах членов нашей организации. В Уставе мы сохранили главные принципы балтийцев: служить взаимному сближению на пользу морского дела, быть проводником знаний и хранить доблестные предания, которыми жив русский флот.

Из истории морских собраний тех времен мы знаем, что лучшей формой сближения моряков всех рангов и возрастов, их семей служили ассамблеи и балы морских собраний, творческие встречи и выставки. Наше Морское собрание использует все названные формы очень активно. Среди почетных членов Собрания и гостей подобных

мероприятий у нас постоянно присутствовали представители творческой интеллигенции. Среди них скульптор Л. Кербель, художники В. Нестеренко, Г. Сотсков, Г. Возлинский, С. Бровкин, архитектор А. Постол, артисты А. Ливанов, Л. Прыгунов, А. Ростоцкий, путешественники Дмитрий и Матвей Шпаро. Кроме того, члены московского собрания были постоянными активными участниками нескольких международных конгрессов подводников, художественных и фотовыставок, кинофестивалей на морскую тематику, акций, посвященных крейсеру «Варяг» (в Шотландии и Туле) и 100-летию Н.Г. Кузнецова и С.Г. Горшкова. В связи с этим хочу с благодарной памятью вспомнить еще одно имя – члена Морского собрания Михаила Краснова, ушедшего от нас в расцвете сил, на взлете творческих идей. Именно он был вдохновителем и организатором многих из перечисленных мероприятий...



Акция памяти «10 лет гибели АПЛ «Курск», 2010 г.



Ветераны ВМФ на 65-летию Победы в ГШ ВМФ, 2010 г.

К сожалению, из-за перевода Главного штаба ВМФ в Санкт-Петербург в Москве больше нет «морского дома», куда бы смогли прийти со своими семьями моряки, ветераны флота, проживающие в нашем регионе. Столица лишилась и тех, кто обязан думать о быте моряков на берегу. Остались лишь ветеранские организации, которые по мере своих сил и способностей восполняют дефицит общения моряков, дают им уверенность в их смысле жизни. Среди них и наше Морское собрание, за прошедшие 15 лет доказавшее на деле способность решать насущные проблемы моряков. Отдельное спасибо от ветеранов руководству Министерства обороны России в лице генералов армии Н.А. Панкова и Д.В. Булгакова, с которыми нам давно удается находить общий язык и решать большинство возникающих организационных вопросов.

– Расскажите о наиболее значимых шагах и успехах столичного Морского собрания, ведь 15 лет – срок немалый?

– Пожалуй, самое большое испытание на «прочность» наша организация прошла на второй год своего существования после трагического августа 2000 года, когда погиб экипаж атомной подводной лодки «Курск». Обратившись к морской общественности, мы вместе с Командованием ВМФ, Ассоциацией «Мебельщики России», ОАО «Татнефть», Тульским морским собранием сумели организовать на безвозмездной и льготной основе получение и доставку в регионы комплектов жилой и кухонной мебели для 93 семей погибших подводников, получивших от государства новые, но, естественно, пустые квартиры.

Наша организация не ограничилась только этим. Аналогичную помощь, в том числе в виде дефицитных лекарств, мы оказывали и все последующие годы как самим ветеранам флота, так и семьям погибших морских пехотинцев, участвовавших в боевых действиях на Кавказе. Конечно, никакая помощь не заменит семьям моряков погибшего мужа, отца или сына. Однако именно

Помощь, в том числе в виде дефицитных лекарств, мы оказывали и все последующие годы

это направление деятельности Морского собрания останется для нас одним из основных на все последующие годы.

– Весь прошлый год журнал «Морская политика России. Люди. События. Факты» писала о внезапном закрытии в 2013 году созданного Правительством Москвы Музейно-мемориального комплекса истории Военно-морского флота России (ММК истории ВМФ России) и появившихся в связи с этим проблемах. Активное участие в их решении приняло Морское собрание. Удалось ли Морскому собранию преодолеть все препоны и помочь музею?

– В конце лета текущего года центральные и местные СМИ сообщили о том, что 27 июля 2014 года стало датой возрождения ММК истории ВМФ России, который годом раньше стал структурным подразделением Музейно-паркового комплекса (МПК) «Северное Тушино». Этому событию предшествовали предпринятые в 2013–2014 годах объединенные усилия многих ветеранских организаций ВМФ, таких как наше собрание, Клуб адмиралов и генералов Военно-морского флота, Союз моряков-подводников, Содружество ветеранов-подводников Гаджиево, Союз ветеранов ВМФ России, советы

Стенд «Морское собрание» на выставке в Манеже, 2010 г.





ветеранов флотов. Нам активно помогали депутаты Федерального Собрания Российской Федерации и Московской городской Думы, Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации и образованная ею Межведомственная комиссия по морскому наследию, Министерство культуры РФ, Общественная палата г. Москвы, Музей Мирового океана (г. Калининград), муниципальные власти и многие другие организации, а также все те, кому была не безразлична судьба реликвий флота.

Хочу отметить, что начало процессу возрождения музея и ее главного экспоната – дизельной подводной лодки «Б-396» положили действия именно членов Морского собрания Александра Кузиванова, Сергея Майсевича и Марины Сорокиной, занявших самую активную позицию в деле спасения реликвий музейного комплекса. Они ходили, звонили, писали письма и обращения в самые высокие инстанции, вплоть до мэра Москвы, министра культуры РФ и даже в Общественную приемную Президента РФ.

При этом хочу выразить особую благодарность нашим СМИ: прежде всего, вашему журналу, газетам «Военно-промышленный курьер», «Независимое военное обозрение», «Московская правда», «Аргументы недели», журналам «Морской сборник» и «Виктория». Статьи в этих изданиях настроили общественность столицы на нужную волну, заста-

Проблемы у Музея истории ВМФ еще остаются. Кроме подводной лодки, в его состав входят еще два немусеифицированных объекта: единственный в мире экраноплан «Орленок» и десантный катер на воздушной подушке «Скат»

вили власти города правильно отреагировать на ситуацию и поправить ее.

Необходимо добавить, что проблемы у Музея истории ВМФ еще остаются. Кроме подводной лодки, в его состав входят еще два немусеифицированных объекта: единственный в мире экраноплан «Орленок» и десантный катер на воздушной подушке «Скат». Для завершения этой сложной работы мы продолжим сотрудничество с Департаментом культуры г. Москвы.

– Планирует ли Морское собрание принять участие в дальнейшем развитии Музея истории ВМФ?

– Обязательно! По нашему мнению, Музей истории ВМФ России имеет все перспективы стать центром морского патриотического воспитания граждан и особенно молодежи столицы. Всецело поддерживая

взятый руководством города курс на сохранение в Москве объектов морского наследия, мы обратились к мэру столицы Сергею Собянину с просьбой предусмотреть в планах дальнейшего развития Музейно-мемориального комплекса истории Военно-морского флота России в акватории Химкинского водохранилища создание Морского центра, а на базе Парка культуры и отдыха «Северное Тушино» – Парка Морской Славы. Я убежден, что создание Морского центра и Парка Морской Славы будет с большим воодушевлением воспринято всем ветеранским сообществом столицы.

Более того, мы уже сделали первый шаг в этом направлении. Во время празднования Дня ВМФ в этом году автор и главный движитель идеи проекта «Аллея Российской Славы» архитектор Михаил Сердюков обя-

вил о закладке на территории ММК истории ВМФ России Аллеи Морской Славы под патронажем Морского собрания города Москвы. Здесь же при содействии Морской коллегии при Правительстве РФ и Морского собрания, при активном участии «Морского Информационного Агентства» состоялось открытие и передача в фонды Музейно-паркового комплекса «Северное Тушино» бюста адмирала Ф.Ф.Ушакова работы скульптора Александра Аполлонова. Дальнейшее наполнение Аллеи Морской Славы бюстами выдающихся российских флотоводцев – в ближайших планах нашей организации.

Здесь же, прямо у бюста Ф.Ф.Ушакову, состоялась презентация фундаментального исторического научного труда Владимира Овчинникова – книги «Адмирал Федор Ушаков – святой праведный воин». Часть книг была передана в дар Музею истории ВМФ и морским кадетам, библиотеке ГШ ВМФ.

В завершение хочу сказать, что недавно мы получили ответ из Департамента культуры города Москвы о том, что его руководство поддерживает создание Парка Морской Славы на базе ГАУК г.Москвы «Музейно-парковый комплекс «Северное Тушино» в рамках Государственной программы города Москвы «Развитие индустрии отдыха и туризма на 2012–2018 годы». Начинается деловой разговор, подкрепленный, в том числе, и необходимыми финансами. А у моряков крепнет надежда, что флотские традиции в столице начнут новую жизнь.

– По вашему мнению, сохранение и развитие морских традиций даст новый толчок в воспитании детей и молодежи в столице?

– Я убежден в этом. На примере деятельности Морского собрания мы убедились, что только вместе можно добиться достойных результатов! Особенно в таком сложнейшем деле, как военно-патриотическая работа с молодежью. Ведь работа Музея истории ВМФ – это прямой вклад в воспитание подрастающего поколения. И неважно,



Работа Музея истории ВМФ – это прямой вклад в воспитание подрастающего поколения



но, кем станут юноша или девушка во взрослой жизни, но корни их духовности будут иметь правильные нравственные начала.

Так, один из учредителей Морского собрания капитан 1 ранга Михаил Шадрин вместе с единомышленниками долгие годы занимается Косинским детским морским клубом. Уже выросли и стали взрослыми те, кого он научил правильно держать весло, вязать морские узлы и ходить под парусом. Теперь уже они приводят в клуб своих детей. И все это благодаря умению Михаила работать с детьми всех возрастов, с их родителями, которые ему доверяют и отпускают ребят в походы под парусами по рекам нашей Родины. Именно в таких походах зарождается патриотизм, любовь к Отечеству, к Флоту.

Сегодня более 40 организаций ВМФ и морских клубов Москвы занимаются пропагандой флотских традиций в столице, воспитывают молодежь на примерах любви к Отчизне, беззаветной храбрости, особой лихости и бесстрашия, которые во все времена были присущи русским морякам. И эта работа, судя по последним событиям в ближнем зарубежье, должна только наращиваться, получить особый статус и приоритет. Как мы воспитаем молодое поколение, так и будет жить страна, под мирным небом и в согласии с совестью. Забвение или даже противодействие этому вызовут, к сожалению, обратный эффект. Яркий пример – поколение неонацистов, выросшее на Украине.

В заключение хочу поздравить с юбилеем своих соратников и друзей по Морскому собранию. **МП**





Морская коллегия в 2014 году





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



Прямой выход на Севморпуть

Освоение минерально-сырьевых богатств Арктики и развитие Северного морского пути невозможно без создания опорной сети транспортных магистралей в центральной части арктической зоны России – на Ямале. Осуществляемые здесь транспортные инфраструктурные проекты дадут колоссальный социально-экономический эффект для дальнейшего развития нашей страны.

Если XX век называют «веком нефти», то XXI век можно будет смело назвать «веком газа». По оценкам, например, «Газпрома», совокупный импорт газа странами только Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) через 15 лет вырастет почти в два раза – с 270 млрд кубометров в 2013 году до 530 млрд кубометров

в год. Такая же ситуация складывается и с транспортными перевозками. Если прошлый век прошел под флагом строительства железных дорог, то век нынешний прочно утверждает безоговорочное первенство морских перевозок. Морским транспортом сейчас уже перевозится в мире более 60% грузов. А к 2030 году объем морских грузо-

перевозок, по мнению экспертов по логистике, может увеличиться еще в три раза.

Эти мировые экономические тенденции дают России уникальную возможность резко ускорить развитие собственной экономики. Причем для того, чтобы эту возможность реализовать, необходимо нанести всего лишь два «точечных удара» – развить систему до-



«За каждый выход к морю, к транспортным артериям все государства всегда платили огромную цену. За доступ к морю через Крым Россия воевала столетиями. За выход в Балтику Пётр I построил флот и разгромил шведов. Сегодня для прорыва из транспортной блокады континентального центра России и возрождения Северного морского пути достаточно построить два участка железной дороги: от Надыма до Обской и от Бованенковского месторождения до Сабетты. В конечном итоге мы получим мощный экономический рывок. Для большинства регионов России. Для десятков отраслей промышленности. Для тысяч предприятий. Для миллионов россиян», – Дмитрий Кобылкин, губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа.

бычи углеводородов в центральной части Арктики – на Ямале и сформировать там опорную сеть транспортных магистралей, имеющих непосредственный выход на кратчайшую морскую дорогу между Европой и Азией – Северный морской путь. Обе задачи сейчас находятся в процессе практической реализации.

РОССИЯ ГОТОВА

Для того чтобы удовлетворить растущие потребности мировой экономики в газе, его нужно где-то брать. Идея «сланцевой революции», по признанию самих же американцев, показала свою эффективность только в ограниченных масштабах и при высокой цене на углеводороды. Поэтому взоры всех держав вновь обратились к Арктике, где содержится

около 30% мировых неразведанных запасов природного газа в мире, 13% нефти и 20% газоконденсата. Эксперты Международного энергетического агентства, например, полагают, что арктический газ уже к середине нынешнего века может занять 40–55% мирового потребления «голубого топлива».

Для России это прекрасная ситуация, поскольку именно на ее территории – в Ямало-Ненецком автономном округе и окружающих его акваториях, расположены основные мировые запасы арктического газа. Они огромны – 147 трлн кубометров. Это почти в 10 раз больше того, что было добыто в округе за предыдущие полвека (при этом Ямал уже давно обеспечивает 85–90% всей российской газодобычи). Поэтому суммарные инвестиции в освоение

углеводородов автономного округа и строительство там инфраструктурных объектов только за последние четыре года превысили 3 трлн руб. До конца нынешнего десятилетия сюда будет вложено еще 5 трлн руб. В главном ресурсном центре страны сейчас формируются сразу пять новых центров добычи углеводородов – Бованенковский, Тамбейский и Новопортовский (полуостров Ямал), Мессояхинский (северо-восток округа), Каменномысский (акватория Обской губы). Все они расположены непосредственно в арктической зоне. Продвижение в Арктику позволит, например, «Газпрому» только за счет одного Бованенковского месторождения (1-ая очередь запущена осенью 2012 года) увеличить ежегодный объем добычи газа на 140 млрд кубометров в год.



Компания «Новатэк», в свою очередь, в 2017 году начинает экспорт из Арктики сжиженного природного газа (СПГ), завод по производству которого сейчас строится в восточной части полуострова Ямал. «Используя возможности Ямала, Россия может стать абсолютным и фактически безальтернативным центром поставок энергоносителей и продуктов их переработки для экономик государств всего континента. Судьба Ямала – быть энергетическим гарантом безопасности государства», – убежден Дмитрий Кобылкин, губернатор ЯНАО.

ОПОРА ДЛЯ РОСТА

Реализация подобных мегапроектов немыслима без создания соответствующей транспортной инфраструктуры. Освоение месторождений, лежащих в западной части полуострова Ямал, стало возможным только

после того, как в середине прошлого десятилетия «Газпром» достроил железнодорожную магистраль «Обская – Бованенково» длиной более 500 км, которая соединила одноименную станцию Северной железной дороги с арктической «газовой жемчужиной» – Бованенковским газоконденсатным месторождением. Освоение месторождений Тамбейской группы и создание на их базе самого крупного арктического СПГ-завода ежегодной мощностью 16,5 млн тонн сжиженного природного газа началось фактически после того, как Правительством России

было принято решение о строительстве возле вахтового поселка Сабетта на северо-восточной оконечности полуострова Ямал одноименного арктического морского порта.

За 8 месяцев этого года в новый порт было завезено уже в три раза больше грузов, чем за аналогичный период прошлого года – более 480 тыс. тонн. Большая их часть пришлось на оборудование и материалы, необходимые для обустройства месторождений и строительства СПГ-завода. «Интен-





сивность грузоперевозок растет. Мы с надеждой смотрим в будущее, когда в Сабетте заработает завод по сжижению газа, начнется вывоз СПГ судами-газовозами как на Запад, так и на Восток, в Азиатско-Тихоокеанский регион», – заявил руководитель Администрации Северного морского пути Александр Ольшевский.

Чтобы обеспечить бесперебойное строительство Сабетты, в октябре этого года Правительство РФ даже перераспределило

средства федерального бюджета, выделяемые в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010–2020 годы». Общий объем финансирования строительства порта увеличен на 24 млрд – до 97,2 млрд руб. 71,2 млрд руб. выделяется из федерального бюджета и 25,9 млрд руб. поступят из внебюджетных источников. В порт разрешено заходить судам с ядерной энергетической установкой, там уже созданы пограничный и таможенный пункты контроля как на водном транспорте, так и на воздушном (в Сабетте заканчивается строительство аэропор-

та, способного принимать все типы самолетов, включая тяжелые).

При этом уже сейчас понятно, что роль Сабетты не ограничится приемом судов с нефтегазовым оборудованием и отправкой по Севморпути танкеров-газовозов. Это было бы слишком расточительно для России в нынешних условиях. «Сабетта может использоваться для разного рода грузоперевозок, обеспечивая потребности соседних регионов в экспорте; как многофункциональный терминал, открывающий всем территориям России ворота Севморпути в Азию, Европу и Америку. При этом экспорт и импорт происходят по самому кратчайшему, экономически эффективному и безопасному пути. Для всей страны это новые возможности раскрыть дополнительные ресурсы для достижения стратегических государственных задач в Арктике», – пояснил губернатор ЯНАО Дмитрий Кобылкин.





КУРС – НА САБЕТТУ

Сабетта находится практически посредине Северного морского пути. От нее, как однажды шутливо заметил президент России Владимир Путин, одинаковое расстояние «что до Парижа, что до Пекина». Кроме того, это единственный порт на всем протяжении побережья Северного Ледовитого и Тихого океанов от Архангельска до Ванино (более 11 тыс. км), который может быть связан с единой сетью железных дорог страны. И эти два обстоятельства дают возможность сформировать в центре российской Арктики мощный индустриально-транспортный узел. Порт Сабетта – его вершина. Основание – 700-километровая железная дорога, которая через центральную часть ЯНАО свяжет Северную (станция Обская-2, западная часть округа) и Свердловскую (станция Коротчаево, восточная часть округа) железные дороги.

Этот проект носит название Северный широтный ход (СШХ) и лоббируется властями Ямала уже несколько лет. За это время команде управленцев округа во главе с Дмитрием Кобылкиным удалось консолидировать участников этого проекта (а это больше 50 предприятий, организаций, министерств и ведомств), выработать понятную схему финансирования СШХ на условиях ГЧП и включить проект в транспортную стратегию России до 2030 года и Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России на 2010–2020 годы». Северный широтный ход поддержали все крупные

Правительство округа приступило к строительству двух стратегических объектов СШХ – железнодорожно-автомобильного моста через реку Надым и круглогодичной автомобильной дороги между Надымом и Салехардом

грузоотправители и перевозчики: РЖД, «Геотрансгаз», «Газпромтранс», корпорация «Роснефтегаз» и Новоуренгойский газохимический комбинат, «Новатэк». Причем не только административно – они уже гарантировали перенаправление на новую трассу Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево как минимум 23 млн тонн грузов в год, которые сейчас идут по Транссибу, СвЖД и другим путям.

Не дожидаясь федеральных и частных финансов, правительство округа на деньги окружного бюджета приступило к строительству двух стратегических объектов СШХ – железнодорожно-автомобильного моста через реку Надым и круглогодичной автомобильной дороги в 300 км между Надымом и Салехардом, которая идет в едином технологическом коридоре с СШХ и даст возможность ускорить его строительство. Уже готово более половины авто-

дороги. Сквозное круглогодичное движение на всем ее протяжении планируется открыть в 2017 году. По сути, вопрос только один – финансирование строительства железнодорожно-автомобильного моста через реку Обь. Без помощи государства его построить практически невозможно, а выделение денег из федерального бюджета на эти цели запланировано на 2017 год, что, по мнению большинства участников проекта, не отражает действительную значимость СШХ. Но, очевидно, и эта позиция претерпит изменения в ближайшее время, поскольку популярность идеи получить через Ямал прямой выход в Мировой океан растет буквально на глазах.

В прошлом году с успехом прошла экспедиция «Тюмень – Сабетта – Китай» по доставке в Китай через новый порт уральской древесины и металла, а в этом году на перевалку в Сабетту пришло судно с двумя крупногабаритными коксовыми



Именно такое сочетание – порт плюс железная дорога – и превратит Сабетту в действительно новый мощный опорный порт

камерами, изготовленными в Испании. Они предназначены не для нефтегазовых проектов на Ямале, а для увеличения мощности Антипинского НПЗ (Тюменская область). То есть и российские, и зарубежные промышленники уже начинают рассматривать Сабетту как многопрофильный порт. И это дает основание Минтрансу прогнозировать, что в перспективе через этот порт будет ежегодно переваливаться до 70 млн тонн грузов. При условии, конечно, что Сабетта к этому времени через ветку Сабетта – Бованенково будет связана с Северной железной дорогой, а через Северный широтный ход – со Свердловской железной дорогой. Именно такое сочетание – порт плюс железная дорога – и превратит Сабетту в действительно новый мощный опорный порт на Северном морском пути и откроет кратчайший путь на мировые рынки десяткам миллионов тонн зерна Сибири, металла Урала, угля Кузбасса, нефтепродуктов Поволжья.

Таким образом, формирование и развитие опорной сети транспортных магистралей, выходящих к Северному морскому пути в центральной части Арктики, является важнейшей частью ускорения развития нашей страны. Россия была, есть и будет лидером в освоении Арктики. Но сейчас это лидерство надо окончательно закрепить, «завязав» на Ямале крепкий транспортный узел. **МП**

Вадим ПОНОМАРЕВ



Арктика становится ближе



Президент РФ Владимир Путин сообщил на совещании с руководством Минобороны, что с 1 декабря 2014 года на базе Северного флота начинает действовать новое стратегическое командование в Арктике.

За последние два года военнослужащие Северного флота сделали многое в освоении Северного морского пути, возобновлении военно-морского присутствия в высоких широтах и строительстве военного городка на Новосибирских островах. Недавно отряд кораблей и судов обеспечения Северного флота вернулся из третьего масштабного похода в Арктику.

На торжественном построении в честь прибытия в родную базу достаточно было взглянуть на лица военнослужащих, вернувшихся из Арктики, чтобы понять, в каких сложных условиях им пришлось решать поставленные задачи. Все моряки, с кем довелось пообщаться после церемонии встречи, искренне признавались, что поход был тяжелым, погодные условия неблагоприятные – больше всего досаждали постоянные ветры. А удивили северо-



Для Северного флота арктическая составляющая является одной из важнейших



морцев белые медведи, которые совершенно не боятся людей, поэтому их приходилось отгонять, стреляя резиновыми пулями.

В новейшей истории России наши надводные корабли начали регулярно ходить в Арктику всего несколько лет назад. Месяцы сентябрь и октябрь выбраны не случайно: в это период года наиболее благоприятная ледовая обстановка.

Так, в 2012 году у Новосибирских островов первым побывал тяжелый атомный ракетный крейсер «Пётр Великий». Тогда впервые группа морского десанта высадилась на необорудованное побережье острова Котельный. В 2013 году отряд кораблей во главе с флагманом Северного флота «Пётр Великий» доставил на Новосибирские острова технику и имущество, необходимые для восстановления авиационной комендатуры «Темп» и строительства аэродрома.

В этом году в арктическом плавании участвовали большой противолодочный корабль «Адмирал Левченко», большие десантные корабли «Георгий Победоносец» и «Кондопога», спасательное буксирное судно «Памир», танкер «Сергей Осипов», а также второй год подряд килекторное судно Балтийского флота «Александр Пушкин». Моряки доставили к архипелагу Новосибирских островов около 3000 т груза: технику, имущество и различные материальные средства.

Как отметил командующий Северным флотом адмирал Владимир Королёв, в этом походе впервые по Северному морскому

пути прошёл большой противолодочный корабль; часть пути вместе с отрядом следовало исследовательское гидрографическое судно Балтийского флота «Адмирал Владимирский», совершающее кругосветное путешествие.

Важнейшим этапом похода стало учение по защите арктической островной зоны и морского побережья России в Арктике – архипелага Новосибирских островов. Ключевые эпизоды результативно провели подразделения тактической группы во взаимодействии с корабельными расчётами, которые отразили все атаки условного противника с воздушных направлений и поразили морские цели. В ходе операции успешно прошли стрельбы крылатыми ракетами, выполненные расчётом берегового ракетного комплекса «Рубеж» во взаимодействии с экипажем БПК «Адмирал Левченко». Также с отличным результатом поразили ракеты-мишени и расчёт самоходного зенитного ракетно-пушечного комплекса наземного базирования «Панцирь-С1».

Отряд из шести кораблей и судов обеспечения в дальнем походе провёл месяц, оставив за кормой 4000 морских миль.



– Впервые мы решали задачи таким большим отрядом кораблей, который показал себя единым сплочённым коллективом, – подчеркнул в беседе с корреспондентом «Красной звезды» командующий Кольской флотилией разнородных сил СФ

контр-адмирал Олег Голубев, командовавший в походе отрядом боевых кораблей. – В начале плавания Арктика встретила нас доброжелательно, а провожала с неохотой. На обратном пути пролив Вилькицкого оказался во льдах, в Карском и Баренце-





Адмирал Владимир КОРОЛЁВ поблагодарил за решение всех поставленных задач командира БДК «Адмирал Левченко» капитана 1 ранга Игоря КРОХМАЛЯ

вом морях были штормы. Этот поход особенно запомнился форсированием пролива Вилькицкого за атомными ледоколами «50 лет Победы» и «Вайгач», высадкой на остров Котельный, участием в учениях и стрельбами.

На церемонии встречи кораблей командующий Северным флотом адмирал Владимир Королёв поблагодарил всех участников похода за успешное решение

поставленных задач, вручил командирам и капитанам традиционных жареных поросят и поощрил грамотами отличившихся военнослужащих и гражданских специалистов.

Как отметил командующий, силы Северного флота действуют в российском секторе Арктики в строгом соответствии с принципами и нормами международного права и не направлены против третьих стран,

интересы которых распространяются на часть акватории Северного Ледовитого океана.

– Ледовая обстановка в Арктике изменилась, причём в лучшую для нас сторону, – сказал адмирал Владимир Королёв. – Это должно способствовать дальнейшему развитию Северного морского пути, который работает на Россию и является нашей транснациональной коммуникацией.

Торжественное прохождение строем участников дальнего похода



Командующий отметил, что все походы североморцев в Арктику направлены на защиту национальных интересов страны в северном регионе, а также на развитие науки. С этой целью на острове Котельный архипелага Новосибирских островов полным ходом ведётся строительство военного городка замкнутого цикла «Северный клевер». Выбор названия не случаен: с высоты птичьего полёта он будет напоминать трилистник клевера, который раскрывается в цвета российского триколора.

Командующий Северным флотом, побывав там год назад, смог оценить произошедшие перемены и масштаб строительства.

– Теперь остров Котельный выглядит совершенно по-другому, – сказал адмирал Владимир Королёв. – Министерство обороны по уникальнейшему проекту ведёт глобальное строительство, используются самые современные технологии. По сути, это будет город, которому суждено жить долго, а нам – выполнять там поставленные задачи.

Сейчас на архипелаге продолжается активное строительство. На острове Котельный трудятся более 440 рабочих и около 120 единиц строительной и специальной техники. Специалисты монтируют на свайной платформе жилые модули. В их боксах в комфортных условиях будут проживать по 1–2 человека. Вместе со строительством служебных помещений возведут клуб, спортзал и сауну. Проектом предусмотрено создание в городке всех необходимых условий для того, чтобы на личный состав выходил только для несения вахты или дежурств.

По словам участников похода, строящийся военный городок и создаваемая арктическая инфраструктура соответствуют самым современным требованиям и стандартам. Как рассказал механик ЗАС БПК «Адмирал Левченко» старшина 1-й статьи Иван Бруяко, его особенно поразили масштабы строительства. Иван в третий раз побывал в дальнем походе. И хотя первые

два были значительно продолжительнее, но они проходили в Средиземном море. Теперь же довелось почувствовать суровое дыхание Арктики, а на обратном пути – неукротимость морской стихии.

– В арктических условиях значительно сложнее решать боевые задачи, нести вахты, отрабатывать мероприятия боевой подготовки, – пояснил старшина 1-й статьи Иван Бруяко. – Поэтому всем морякам очень приятно, что командующий Северным флотом дал высокую оценку нашим действиям в Арктике. А для меня лично большой радостью была встреча на пирсе с женой и годовалым сынишкой.

В составе экипажа БПК «Адмирал Левченко» в дальнем походе участвовала группа морской пехоты десантно-штурмового батальона под командованием старшего лейтенанта Антона Домаяева. Как он отметил, его подразделение антитеррористического действия было полностью укомплектовано военнослужащими контрактной службы, которые показали себя настоящими профессионалами. Они оперативно проводили высадку на необорудованное побережье, вели охрану корабля и объектов инфраструктуры, сопровождали группы военнослужащих.

– Мы показали всему миру, что Арктика теперь под надёжной защитой, а своих рубежей мы никому не уступим, – уверенно подытожили морские пехотинцы. МП

Ольга ВОРОБЬЕВА,
«Красная звезда»

В дальнем походе отряд боевых кораблей дважды преодолел районы со сложной ледовой обстановкой в сопровождении атомных ледоколов госкорпорации «Росатом»



Морская робототехника военного назначения

Важнейшим направлением развития мировой цивилизации в третьем тысячелетии стало освоение ресурсов Мирового океана. России этот регион интересен не только с точки зрения освоения природных ресурсов Мирового океана, но и в плане обеспечения национальной безопасности страны.

В Российской Федерации актуальность вопросов, связанных с освоением подводного пространства и ресурсов Мирового океана, определена в утверждённой Президентом РФ «Концепции развития глубоководных сил и средств Российской Федерации на период до 2021 года». Основные направления развития боевых действий на море связаны с реализацией концепции «сетевидного пространства» на основе применения сетевых технологий передачи информации, в том числе и с использованием развитой подводной инфраструктуры. В ключевых районах Мирового океана должны быть развернуты системы надводного и подводного наблюдения, интегрированные с системами связи и носителями морского оружия в единую информационную сеть. В качестве основных элементов информационной сети, наряду с традиционными силами (корабли, самолеты, подводные лодки), рассматриваются робототехнические комплексы на основе беспилотных летательных аппаратов (БЛА), необитаемых подводных аппаратов (НПА) и безэкипажных катеров (БЭК), а также оперативно-развертываемое, преимущественно с подводных носителей, донное оборудование различной номенклатуры и назначения.

На вооружении ведущих иностранных государств уже состоят подводные робототехнические комплексы (РТК), которые выполняют задачи освещения подводной обстановки, обнаружения и уничтожения мин, активно ведутся работы по созданию подводных аппаратов, способных нести оружие. Поэтому в процессе планирования развития ВМФ должны учитываться общемировые тенденции создания и использования робототехнических комплексов для ведения вооружённой борьбы на море.

В настоящее время существует ряд проблем нормативно-организационного характера, которые сдерживают развитие подводной робототехники:

1) отсутствие нормативной базы как в области разработки и применения робототехнических комплексов;

2) отсутствие специализированного сектора в отрасли оборонно-промышленного комплекса;

3) отсутствие института Генерального конструктора, ответственного за практическую реализацию государственной технической политики в области развития подводной робототехники;

4) отсутствие постоянно действующей полигонной базы на территории РФ для испытания образцов РТК и практической отработки тактических приемов их применения;

5) несовершенство системы межведомственного обмена информацией о результатах научных исследований и технологических разработках в области подводной робототехники.

Рассмотрим некоторые пути решения указанных проблем.

ПРОГРАММНО-ЦЕЛЕВОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ РТК

Программно-целевое планирование построено по логической схеме «цели – пути – средства». Применительно к развитию РТК:

- цели – потребности флота;
- пути – модели применения морских РТК;
- средства – номенклатура и ТТХ РТК.

Автоматизация планирования развития морских РТК подразумевает реализацию информационно-аналитической системы, позволяющей решать задачи:

- определения места разрабатываемой МРС в составе ВМФ;
- разработки оперативно-тактических моделей использования МРС;
- разработки моделей применения НПА, БЭК, БЛА и проведения исследовательского моделирования;



Иллюстрация «сетевидного пространства»

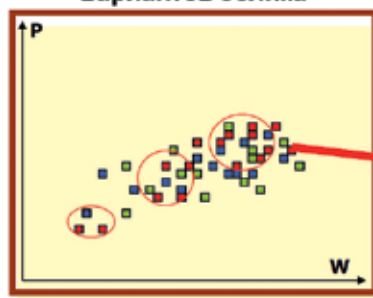
- определение направления развития и оптимального состава разрабатываемых МРС;
- определение состава вооружения для разрабатываемых перспективных МРС;
- формирование планов развития морских РТК;
- сравнительная оценка военно-экономической эффективности программ и планов создания РТК;
- контроль выполнения планов развития РТК.

КОМПЛЕКС МОДЕЛИРОВАНИЯ МОРСКИХ РОБОТИЗИРОВАННЫХ СИСТЕМ

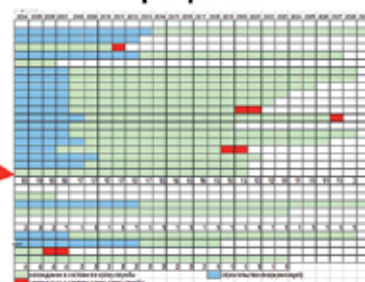
Одним из ключевых вопросов планирования развития РТК является моделирование функционирования и способов применения перспективных РТК. Создание комплекса моделирования позволит выполнять:

- расчет, оценку и анализ эффективности вариантов построения МРС для решения поставленных задач;

Эффективность-стоимость вариантов облика



Планирование мероприятий



Автоматизация планирования развития морских РТК

- разработку типовых формализованных описательных моделей применения;
- оценку и анализ различных тактических приемов совместного использования различных флотов РТК при решении частных задач флота;
- отработку режимов работы и логики (тактики) функционирования системы управления морскими РТК;
- обоснование тактико-технических требований;
- оценку достижимых тактико-технических характеристик перспективных РТК.

Важный вопрос эффективного применения РТК – разработка соответствующих средств обучения и подготовки операторов для управления им. Существующие тренажеры имеют ряд существенных недостатков, которые не позволяют использовать их при обучении операторов РТК военного назначения.

Основные преимущества комплекса:

1. использование штатных пультов управления ТНПА;
2. возможность добавлять новые типы ТНПА, операторы которых проходят обучение на тренажере;
3. возможность изменять конструкцию ТНПА с сохранением адекватности работы модели (навесное оборудование);
4. самостоятельное формирование инструктором сцен для тренировок;
5. возможность менять параметры внешней среды в процессе прохождения миссии операторами;
6. автоматизированная оценка действий операторов и формирование отчета;
7. запись и последующее воспроизведение прохождения операторами миссии;
8. моделирование процессов воздействия

10. наличие справочной информации об устройстве и правилах эксплуатации ТНПА.

В ОАО «ЦНИИ «Курс» (в рамках СЧ ОКР «Робот-Норма-К») разработан Проект единой системы нормативной базы документов (ЕСНБД), регламентирующих процессы разработки, испытаний и применения НПА в части, касающейся радиоэлектронных систем подводной робототехники, состоящий из проектов следующих стандартов:

- В проекте стандарта «Необитаемые подводные аппараты. Автономность и управление» предлагается классификация автономных НПА и вводится единая терминология в области разработки подводной робототехники. Основное внимание уделено особенностям функционирования подводного аппарата в автономном режиме, устанавливаются критерии оценки уровня автономности подводных аппаратов, предлагается функциональное разделение подсистем системы управления НПА, перечислены и описаны функциональные возможности НПА, которые в той или иной степени должны быть реализованы в автономных аппаратах гражданского или двойного назначения. Кроме того, в стандарте установлен перечень элементарных команд, доступных для различных НПА.

быть создана на этапах разработки ТНПА. Технические требования стандарта касаются конструкции, электрооборудования, основных подсистем аппаратов (движительно-рулевого комплекса, устройств управления, манипуляторов, «поверхностного» оборудования – пульта управления и системы энергообеспечения ТНПА, оборудования спуска и подъема).

Проект стандарта «Необитаемые подводные аппараты. Физический интерфейс полезной нагрузки» регламентирует характеристики модулей полезной нагрузки автономного НПА. Нормативный документ предназначен для предоставления разработчику параметров, необходимых для интеграции различных комбинаций системных компонентов и модулей полезной нагрузки, определяемых миссией аппарата. В то же время он не конкретизирует модели и виды специального оборудования и не ограничивает возможность использования новых образцов оборудования для подводной робототехники. Стандарт определяет физические характеристики модулей полезной нагрузки, включая максимальные массогабариты модулей и содержит требования к механическим и электрическим разъёмным соединениям модулей полезной нагрузки, конструктивные требования, требования к наличию и построению собственной системы управления модуля, а также ее взаимодействия с системой управления самого аппарата. При этом решения по выбору таких параметров системы управления модуля полезной нагрузки, как аппаратная реализация, операционная система и язык программирования, стандартом не ограничены. **МП**

35

«Газпромнефть Марин Бункер»: задачи для лидера



Развитие бункерного бизнеса «Газпром нефти» в портах России и за рубежом, а также планы по расширению ассортимента топлив и реализации проекта по бункеровкам сжиженным природным газом стали планомерными шагами по реализации долгосрочной стратегии развития компании. Эти шаги способствуют ее продвижению на мировом рынке.

К 2025 году компанией «Газпромнефть Марин Бункер» – дочерним предприятием «Газпром нефти», предусмотрено увеличение целевого показателя объемов реализации бункерного топлива на уровне 8,2 млн тонн. К 2020 году планируется, что в состав терминальной сети войдут семь объектов, а флот предполагается увеличить до 20 судов, пять из которых будут приобретены в период с 2020 до 2025 года. Реализация стратегии развития позволит «Газпромнефть Марин Бункер» сохранить лидирующие позиции на бункерном рынке России и войти в первую двадцатку крупнейших международных бункерных компаний.

ОСНОВНЫЕ ИГРОКИ

Реализация бункерного топлива на российском рынке осуществляется как независимыми операторами рынка, так и дочерними структурами вертикально-интегрированных нефтяных компаний

(ВИНК). Нефтяные компании уделяют большое внимание развитию бункерного бизнеса, рассматривая его как одно из направлений эффективного сбыта нефтепродуктов судовладельцам. В настоящее время ключевые операторы бункерного бизнеса в России – это, в основном, дочерние структуры ВИНК: «Газпромнефть Марин Бункер», «ЛУКОЙЛ-Бункер», «РН-Бункер», «Альянс-Бункер».

Самая обширная география деятельности на российском рынке у «Газпромнефть Марин Бункер». В состав компании входят девять региональных представительств и шесть дочерних обществ. Ее доля на рынке превышает 18%.

«Газпромнефть Марин Бункер» поставляет тяжелые и дистиллятные судовые топлива. Компания гарантирует высокие стандарты качества на всех производственных и логистических циклах, безупречное соответствие международным стандартам ISO, а также строгое соблюдение технологических требований проце-

дуры бункеровки, отбора проб. Топливо соответствует всем международным требованиям и сертифицировано по единому стандарту ISO 8217. Поставки судовых топлив осуществляются с нефтеперерабатывающих заводов «Газпром нефти» – Омского и Московского НПЗ, а также с НПЗ в Сербии для реализации в Румынии.

КЛЮЧЕВЫЕ ПОРТЫ

«Газпромнефть Марин Бункер» присутствует во всех ключевых морских портах России: на северо-западе – в Санкт-Петербурге, Калининграде, Балтийске, Мурманске, Архангельске, Приморске, Усть-Луге; на юге – в Новороссийске, Туапсе, порту Кавказ, Тамани, Сочи; на Дальнем Востоке – в Находке, Владивостоке, Восточном, Сахалине, Козьмино, Посет.

Компания также работает на внутренних водных путях: в речном порту Санкт-Петербург, в Ярославле, Череповце, Казани, Нижнекамске, Волгограде,



Ростове-на-Дону, Астрахани, Самаре, Усть-Куте. В ближайшие годы, по экспертным оценкам, объём речных перевозок будет увеличиваться за счет роста интенсивности речного судоходства – тарифы на перевозку речным транспортом дешевле автомобильных и железнодорожных.

«Газпромнефть Марин Бункер» постоянно расширяет географию портов присутствия, рассматривая это как одну из стратегических целей развития.

УСПЕШНЫЙ ГОД

Суммарный объём продаж судовых топлив компании «Газпромнефть Марин Бункер» по итогам 2013 года составил около 3,2 млн тонн, что на 10% больше показателей 2012 года. При этом доля объёма реализации бункерного топлива «в борт» составила 2,2 млн тонн – на 22% больше показателей 2012 года.

В 2013 году бункерный бизнес компании «Газпром нефть» вышел на международный рынок в Румынии и Эстонии. **МП**



Стратегия развития международного морского порта «Печенга»



Необходимость строительства порта связана с дефицитом причальных мощностей на Северо-западе РФ, который в будущем будет только увеличиваться, что в конечном итоге приведет к существенной зависимости от портов прибалтийских государств.

Примечательно, что намерения о строительстве порта в Печенге существовали еще во времена СССР. Создание международного морского порта «Печенга» предусматривается на севере европейской части России в Печенгском районе Мурманской области. Участок строительства расположен на Кольском полуострове, на восточном побережье губы Печенга.

Расстояние от районного центра до Мурманска – 210 км. Общая площадь участка застройки – 1896 га.

Основными благоприятными факторами рассматриваемого района и участка строительства являются:

- защищённая от волнения незамерзающая акватория, обеспечивающая круглогодичную навигацию без штормовых ограничений;
- значительные глубины акватории губы (до 100 м) для захода крупнотоннажных судов (дедвейтом до 300 тыс. т);
- отсутствие территориальных ограничений для размещения объектов портового и промышленного назначения, включая опасные производственные объекты;
- возможность размещения верфи для строительства буровых платформ для освоения шельфа.

Используя выгодное географическое положение и построив в губе Печенга (Мурманская область) крупный порт, спо-

собный конкурировать с портами США, стран Европы и Юго-Восточной Азии, Россия создаст новый плацдарм для развития Арктической зоны и экономики в целом. Уникальность данного проекта состоит в том, что это будет единственный порт в РФ, способный обслуживать суда дедвейтом свыше 300 тыс. тонн.

К настоящему времени заключено инвестиционное соглашение на общую сумму 85 млн долл., которых достаточно для финансирования проектно-изыскательских работ. Есть договоренности с РЖД о стратегическом партнерстве.

Таким образом, несмотря на постоянные угрозы санкций со стороны западных





партнеров России, сформированы все необходимые элементы для начала работы по созданию порта. Наличие частных иностранных партнеров будет явно демонстрировать мировому сообществу, что российские арктические инфраструктурные проекты являются настолько привлекательными, что никакие попытки американских коллег «изолировать Россию» не способны кардинально изменить эту ситуацию и ведущая роль России в Арктике неоспорима.

Основным геополитическим назначением создаваемого глубоководного незамерзающего крупнотоннажного порта станет укрепление и наращивание экономического и транспортного потенциала России в Арктическом регионе, обеспечивающее:

- формирование нового транспортного узла северо-западного промышленного региона для обслуживания экспортно-импортных перевозок по Северному морскому пути;
- повышение конкурентоспособности российской портовой отрасли в данном регионе;
- создание благоприятных условий для промышленного освоения морских запасов углеводородов и биоресурсов.

По данным выполненных исследований, основу экономической базы строительства порта составляют:

- опережающие темпы экономического роста областей Крайнего Севера, превышающие средние темпы экономического роста по России;
- наличие значительных разведанных запасов углеводородного сырья в российской Арктике;
- наличие естественных предпосылок экономического роста и развития транзитных потоков через российскую территорию в Печенгском районе.

На основании выполненного анализа перспективной грузовой базы создаваемого порта прогнозируемый грузооборот на первом этапе (до 2020 года) будет составлять не менее 34,0 млн т/год и предусматривать перевалку следующих видов грузов:

минеральные строительные материалы – 10,0 млн т/год;
нефтепродукты и продукты нефтехимии – 8,0 млн т/год;
крупнотоннажные контейнеры и крупногабаритные грузы – 6,0 млн т/год;
металлогрузы – 5,0 млн т/год;
зерновые грузы – 2,0 млн т/год;
пиломатериалы – 2,0 млн т/год;
генеральные грузы – 1,0 млн т/год.



Состав грузов, за исключением контейнеров, экспортно-ориентированный.

С учётом требуемого объёма перевалки и номенклатуры перегружаемых грузов в составе порта предусматриваются следующие основные элементы:

- 7 морских терминалов, специализированных для соответствующих видов грузов;
- комплекс общепортовых объектов, включающий здания и сооружения, обеспечивающие необходимые портовые функции и услуги.

Проектируемый порт предусматривает приём и обработку морских транспортных судов (иностранных и внутреннего плавания) различных тоннажных групп, специализированных для перевозки соответствующих видов грузов, переваливаемых на морских терминалах.

Суммарное количество обрабатываемых судов составляет не менее 1.000 ед./год.

Железнодорожную транспортную связь проектируемого порта с общегосударственной сетью железных дорог предусматривается осуществлять по линии Кола (Выходной) – Печенга через создаваемый портовый железнодорожный узел.

В состав портового железнодорожного узла включаются:

- железнодорожные грузовые фронты в составе морских терминалов;
- предпортовая станция;
- внутриузловые соединительные пути.

В рамках создания порта также предусматривается усиление внешних железнодорожных подходов на линии Кола – Печенга, предусматривающее:

- реконструкцию железнодорожного пути;
- развитие ст. Выходной с удлинением;
- строительство ст. Мурмаши-2;



- строительство 2-путного участка Выходной – Мурмаши-2 с мостовым переходом через р. Тулома;
- строительство второго главного пути на участке Мурмаши-2 – Печенга с удлинением станций;
- электрификация линии.

В период до 2035 года при условии в полной мере реализации стратегии развития будут получены следующие ожидаемые результаты:

в части решения государственных задач:

- существенное снижение зависимости РФ от возможных экономических санкций со стороны «международных партнеров» путем размещения производств по глубокой переработки углеводородов на территории Мурманской области;
- развитие Северного морского пути и международной торговли путем увеличения транзитного грузопотока за счет финского, корейского транзита, также стран БРИКС и стран ШОС;
- снижение дефицита портовых мощностей в северных широтах;
- активизация российского судостроения и промышленности;
- повышение обороноспособности за счет экономического развития территории и снижения социальной нагрузки на Министерство обороны РФ;
- трансформация Мурманской области из дотационного региона в регион опережающего роста. Ежегодные поступления в бюджеты различных уровней могут составить до 44 млрд руб.;

в части развития производства и инжиниринга:

- обеспечен мировой уровень качества и сроков создания портовых мощно-

стей, индустриальной зоны, высокотехнологичных промышленных предприятий и социальной инфраструктуры;

- достигнут уровень по объемам переработки грузов на уровне первой тройки российских портов;
- обеспечено закрепление ОАО «ММПП» на мировом рынке как самого высокотехнологичного порта-хаба в арктических широтах;
- обеспечено внедрение передовых отечественных научных разработок в проектировании и строительстве портовых мощностей и возникающей вокруг индустриальной зоны, социального сектора;

- достигнут высокий уровень безопасности судоходства и предупреждения угроз техногенного и прочего вида;
- достигнута высокая степень взаимной интеграции с существующими портовыми мощностями Северного морского пути, позволяющая эффективно управлять грузопотоками и решать вопросы модернизации и развития транспортных коммуникаций к портам;
- создан единый центр развития и управления Северного морского пути. [МП](#)

*В.Ю. ТАРАКАНОВ,
генеральный директор ОАО «ММПП»*



WWW.CONCERN-AGAT.RU

КАЖДОЕ ГОСУДАРСТВО ИМЕЕТ ПРАВО НА НЕЗАВИСИМОСТЬ



**КОМПЛЕКСНАЯ
РОБОТИЗИРОВАННАЯ
СИСТЕМА**
ДЛЯ НЕФТЕГАЗОВЫХ ПЛАТФОРМ



**КОМПЛЕКСНАЯ
РОБОТИЗИРОВАННАЯ
СИСТЕМА**



**ИНФОРМАЦИОННЫЕ
СИСТЕМЫ БОЕВОГО
УПРАВЛЕНИЯ**



СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ



Значимые события 2014 года



14 марта 2014

На ОАО «ПСЗ «Янтарь» спущен на воду новейший фрегат проекта 11356 «Адмирал Григорович»

В Калининграде на Прибалтийском судостроительном заводе «Янтарь» (входит в состав ОСК) спущен на воду первый фрегат проекта 11356 «Адмирал Григорович», строящийся для Черноморского флота России. По двум контрактам, подписанным с Минобороны РФ, «Янтарь» построит серию из шести фрегатов. Завершение строительства серии запланировано на 2016 год.

Внучка адмирала И.Г. Григоровича на спуске СКР, носящего имя ее деда, с адмиралами В.П. Комоедовым и В.Г. Егоровым





29 апреля 2014

На Выборгском судостроительном заводе состоялся спуск на воду корпуса головного ледокола «Владивосток»

На Выборгском судостроительном заводе состоялся спуск на воду корпуса головного ледокола проекта 21900 М. Первый в серии ледокол будет назван «Владивосток». После спуска ледокол отправится на достройку к причальной стенке выборгской верфи. В мае 2015 года ледокол «Владивосток» должен быть передан заказчику – Федеральному агентству морского и речного транспорта.



30 апреля 2014

На Балтзаводе спущена на воду кормовая часть ДВКД «Севастополь»

На Балтийском заводе произведен спуск на воду кормовой части второго российского десантно-вертолетного корабля-дока (ДВКД) класса «Мистраль». ДВКД

«Севастополь», кормовая часть которого спущена на воду со стапеля Балтийского завода, стал вторым из двух вертолетоносцев, строящихся по заказу Минобороны РФ во Франции.

17 июня 2014

Головная АПЛ «Северодвинск» передана в состав ВМФ

На территории ОАО «ПО «Севмаш» (входит в состав ОАО «ОСК») состоялась торжественная церемония подъема Андреевского флага на головной АПЛ «Северодвинск» 4-го поколения проекта «Ясень», спроектированного на СПМБМ «Малахит». АПЛ «Северодвинск» была заложена на «Севмаше» в 1993 году, спущена на воду в 2010 году. 30 декабря 2013 года подлодка была принята флотом в опытную эксплуатацию.





26 июня 2014

**Спуск на воду большой
дизель-электрической
подводной лодки
«Ростов-на-Дону»
проекта 636.3**

На ОАО «Адмиралтейские верфи» состоялась церемония спуска на воду большой дизель-электрической подводной лодки «Ростов-на-Дону». Подводная лодка проекта 636.3 – вторая



в серии, строящейся для ВМФ РФ. Строительство серии из шести подводных лодок этого проекта стало началом реализации долгосрочного плана Министерства обороны РФ по восста-

новлению боевой готовности Черноморского флота и программы совершенствования дизель-электрических лодок для ВМФ России.

30 июня 2014

**На ОАО «Средне-Невский судостроительный
завод» спущен на воду головной тральщик
нового поколения «Александр Обухов»**

На ОАО «Средне-Невский судостроительный завод» (входит в состав ОАО «ОСК») состоялся спуск на воду головного базово-

го тральщика нового поколения «Александр Обухов» проекта 12700, спроектированного ОАО «ЦМКБ «Алмаз». По инновационной технологии корпус тральщика создан из композиционных материалов.

Сдача корабля заказчику – ВМФ России – запланирована на IV квартал 2015 года. Корабль войдет в состав Северного флота.

18 июля 2014

**Корабелы ОСК передали флоту
новый корвет «Стойкий»**

Государственная комиссия подписала акт о приемке

нового корвета «Стойкий» проекта 20380, построенного на ОАО СЗ «Северная верфь», входящем в состав ОСК. Третий серийный корвет проекта 20380 был спроектирован на ЦМКБ «Алмаз». Корвет «Стойкий» пополнит серию кораблей этого проекта для Балтийского флота.



22 августа 2014

**Подлодку «Новороссийск»
передали Черноморскому
флоту**

Поднят Андреевский флаг на дизель-электрической подводной лодке «Новороссийск» проекта 636.3 разработки Центрального конструкторского бюро морской техники «Рубин», также входящего в состав ОСК. Подводные лодки данной серии относятся к третьему поколению дизель-электрических подводных лодок. Это одна из крупнейших серий субмарин в истории мирового кораблестроения.



28 августа 2014

**На ОАО «Адмиралтейские
верфи» спустили на воду
третью подлодку проекта
636.3 «Старый Оскол»**

Корабелы ОАО «Адмиралтейские верфи» (входит в состав ОАО «ОСК») спустили на воду дизель-электрическую подводную лодку «Старый Оскол». Подводная лодка проекта 636.3 – третья в серии, строящаяся на этой верфи для ВМФ РФ.



10 ноября 2014

**Новый сторожевой корабль
проекта 11356 «Адмирал Эссен»
спущен на воду**

На Прибалтийском судостроительном заводе «Янтарь» (входит в состав ОАО «ОСК») спущен на воду новейший сторожевой корабль проекта 11356 «Адмирал Эссен», построенный по заказу Министерства обороны РФ. В церемонии приняла участие Майя Эссен, родственница русского адмирала Николая Оттовича Эссена, командовавшего Балтийским флотом в годы Первой мировой войны.

Строительство судна планируется завершить в 2015 году.

Декабрь

На ОАО СЗ «Северная верфь» состоится передача головного фрегата «Адмирал флота Советского Союза Горшков»



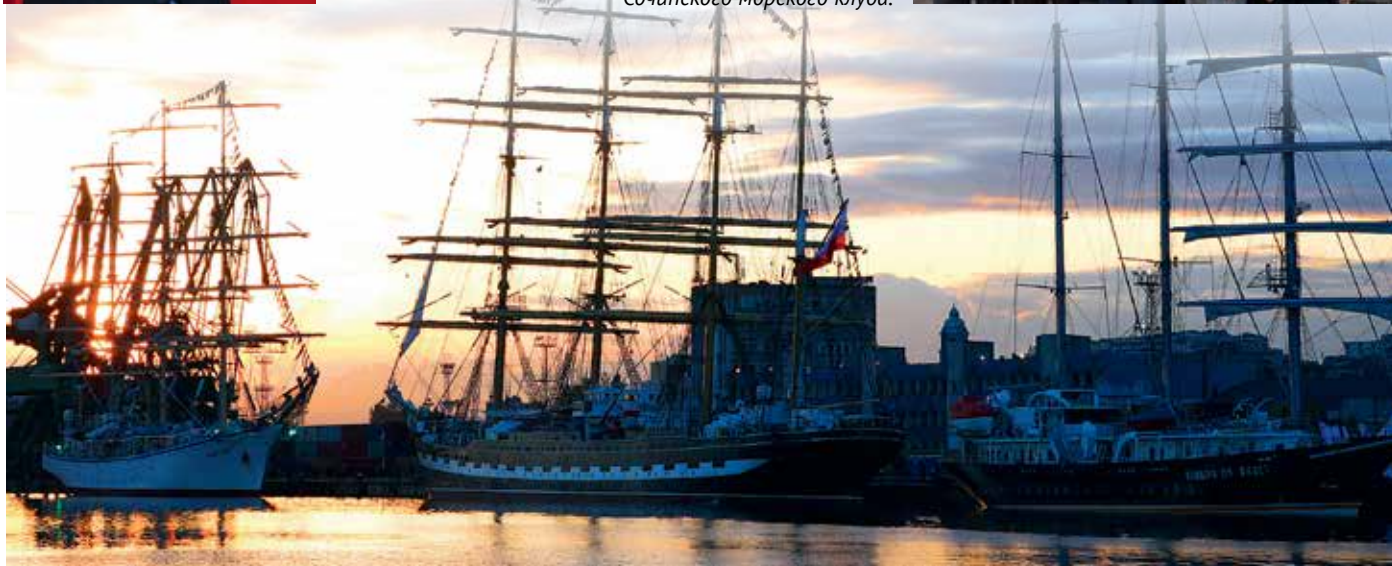


СКФ Черноморская регата больших парусников 2014



В России возможно проведение любой регаты. Каждая регата, если мы беремся ее проводить, должна давать что-то нашей стране. В этом смысле международная регата для России вполне естественное явление – у нас есть как минимум пять больших парусников. Интерес к регате показал, что не надо останавливаться на достигнутом, надо модернизировать существующий флот и строить новые суда, которые будут участвовать в гонках по всему миру. И мы верим, что в 2016 году состоится еще более значимая и успешная регата!

*Алексей Геннадьевич НИКОЛАЕВ,
исполнительный директор «СКФ Черноморская
Регата больших парусников», управляющий директор
Сочинского морского клуба.*









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

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

Новый подход к человеческому капиталу



Первая всероссийская конференция «Судостроение. Новый подход к человеческому капиталу» прошла в конце ноября в Светлогорске. Инициатором стал Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь». В конференции приняли участие специалисты и управленцы из России и других стран.

Правительство Калининградской области, Национальная конфедерация «Развитие человеческого капитала», Калининградский государственный технический университет, Сбербанк России РФ, рекрутинговое агентство «Персонал Янтарь», ОСАО «Ингосстрах», Национальный совет по развитию квалификаций при Президенте РФ, Прибалтийский судостроительный техникум, 33-й Судоремонтный завод, Министерство строительного комплекса Московской области, Ассоциация кадровиков Республика Беларусь, ОАО «Корпорация развития Калининградской области», ООО Завод «Калининградгазавтоматика», ФГУП «Росморпорт» Калининградское управление – и это еще не весь список участников, которые приехали обсудить вопросы эффективного взаимодействия бизнеса, власти, образовательных учреждений и экспертных сообществ.

Открыл конференцию С.В. Последов, заместитель директора по развитию ОАО «ПСЗ «Янтарь». В приветственном слове он рассказал о том, что у «Янтари» есть грандиозные планы по созданию судостроительного кластера. И приступить к их осуществлению руководство предприятия намерено уже в ближайшее время. Необходимость этого проекта очевидна – на кону стоит престиж всей отечественной судостроительной отрасли. И завод поставил себе цель: достичь международного уровня в этой области. Современные требования в судостроении предполагают ис-

пользование новых материалов и технологий, следствием этого должно стать экологичное и безопасное производство, рост производительности труда, соблюдение сроков строительства.

Увеличивая число заказов, нельзя не говорить о развитии человеческого капитала на предприятии. В эти дни в Светлогорске параллельно обсуждался вопрос по решению проблемы нехватки квалифицированных кадров на предприятиях промышленного комплекса. Завод предлагает открыть учебный центр по подготовке/переподготовке специалистов рабочих профессий и менеджеров промышленной отрасли.

В своем выступлении В.В. Оськин, председатель правления НК «Развитие челове-

ческого капитала», выразил четкую установку на то, что человеческий капитал – это наш национальный приоритет, необходимы масштабные инвестиции в этот важный ресурс. Валерий Валентинович цитировал известных людей, таких как Ганди, Джеффри Лайкера и Сталина, который утверждал, что «кадры решают все». Выводом его выступления стало следующее: рост человеческого капитала всего на 1% увеличивает производительность на 3,8%.

Ректор КГТУ В.А. Волкогон также поддержал данное направление дискуссии. В докладе «Инновационные подходы в подготовке инженерно-технических кадров для современной России» он отметил, что морская деятельность требует постоянного со-





вершенствования производственной базы, флота, активного международного сотрудничества, стратегического планирования при быстрой реакции на вызовы современности.

Профессионалы делились опытом с профессионалами, обменивались предложениями, спорили, доказывали, но приходили к консенсусу. Встреча прошла в теплой и дружественной обстановке. Все решения были официально задокументированы и подписаны 30 представителями российских и европейских предприятий, учебных заведений, членами Государственной Думы РФ. В дальнейшем плани-

руется тесное сотрудничество на взаимовыгодных условиях с целью создать конкурентоспособный продукт, удовлетворяющий спрос потенциальных заказчиков на рыболовные, рыбопромысловые суда, а также суда госпитального типа и пассажирские суда ледового класса.

Результатом создания Прибалтийского межрегионального судостроительного кластера должна стать высокая эффективность сотрудничества, появление новых производственных мощностей, сокращение сроков поставки оборудования и услуг за счет импортозамещения, актуализация подготовки профессионалов, создание для них необ-

ходимых условий для обучения по современным технологиям, и, безусловно, итогом этого партнерства становится повышение конкурентоспособности и выход на совершенно новый уровень судостроения.

Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» уже давно идет к глобальной реструктуризации производства. Надежный арсенал в виде более полувековой истории, опыта и квалификации, сложенных традиций, имеющегося кадрового потенциала оправдывают стремление руководства завода к действиям, направленным на развитие предприятия, социальной и экономической отрасли региона. **МП**



Прибалтийский «Янтарь»

Конференция специалистов по судостроению прошла в санатории-профилактории «Янтарь», одной из современных здравниц Светлогорска.

«Маленькая Швейцария», «лучшие купальни Европы» – именно так называли в первой половине XX века балтийский курорт, бывший Раушен, а сегодня Светлогорск. Здесь расположены лучшие здравницы янтарного края – Калининградской области.

«Янтарь» – это современная здравница, которая предлагает качественное лечение, отдых и питание. Современная лечебно-диагностическая база включает более 100 единиц профессионального оборудования. Здесь работает квалифицированный медицинский персонал, используются самые передовые методы лечения. В санатории действуют более 30 видов медицинских, оздоровительных и реабилитационных программ по диагностике, кардиологии, неврологии и другим направлениям.

Питание в санатории «Янтарь», организованное по типу «шведского стола», признано одним из лучших среди санаторно-курортных учреждений на балтийском побережье. Согласно с этим и участники конференции. Всех их разместили в уютных номерах, и после встреч и заседаний каждый мог отдохнуть и расслабиться на побережье Балтийского моря. **МП**

«Необходимость развития робототехнических средств — абсолютно объективный факт»



В ходе последнего визита на Дальний Восток Президент РФ Владимир Путин посетил Центр компетенций ОАО «Концерн «Моринформсистема – Агат» на базе Дальневосточного федерального государственного университета. Главе государства были представлены последние разработки предприятий концерна, в том числе в сфере морских роботизированных систем.

Генеральный директор – генеральный конструктор ОАО «Концерн «Моринформсистема – Агат», член президиума Морской коллегии Георгий АНЦЕВ рассказал в интервью корреспонденту журнала «Морская политика. Люди. События. Факты» о сферах применения морских роботов и перспективах развития отечественной морской робототехники.

– Георгий Владимирович, в этом году ваш концерн разработал концепцию использования роботизированных комплексов и презентовал ее на нескольких выставках и в двух своих центрах компетенций, в Москве и на Дальнем Востоке. С чем связан повышенный интерес к морским роботам и каковы перспективы отечественного производства роботизированных систем?

– Во-первых, хотелось бы отметить, что в центрах компетенций концерна в Москве (на дочернем предприятии концерна ОАО «НПП «Салют» – прим. редакции) и на Дальнем Востоке, на базе ДВФУ, роботизированным системам отведена определенная, но не главная часть демонстрационных площадей. Основное место занимают наши разработки по другим ключевым направлениям деятельности концерна, о которых мы не забываем ни на минуту. Вместе с тем нельзя не признать, что сегодня необходимость развития робототехнических средств, в том числе морских, – абсолютно объективный факт. И геополитические реалии, и экономические соображения, и преодоление научно-технологического отставания диктуют нам вектор развития по пути роботизации.

Кадровый и интеллектуальный потенциалы, которые наши предприятия накапливали годами, статус системного интегратора по многим видам морских информационно-управляющих систем, прочная кооперация с ведущими техническими вузами страны – все это позволило нам получить своего рода «задел» и по праву позиционировать себя в качестве инициатора и активного участника процесса развития морских роботизированных систем. Сегодня в продуктовой линейке концерна роботизированные системы пока составляют небольшую часть. Но, с точки зрения перспективы, это та концепция, на которую мы делаем ставку в решении многих гражданских задач.

– Какие это могут быть задачи?

– Если говорить о морских и подводных технологиях, то роботы, например, могут применяться в целях охраны, для поиска и обнаружения движущихся подводных объектов с возможностью определения координат и параметров их движения. Или для поиска, обнаружения и определения координат, обследования затонувших объектов военной и гражданской техники, в целях информаци-

онного обеспечения поисково-спасательных действий. За рубежом роботы активно внедряются для проведения оперативного мониторинга морской среды, чтобы поддерживать в актуальном состоянии единые океанографические базы данных, проводить гидрографические исследования, исследования морского дна. И у нас сегодня такие технологии есть, в том числе позволяющие осуществлять разведывательные и прочие работы, безопасный проход кораблей на участках шельфа, покрытых льдом. В будущем роботы могут также активно применяться для освоения ресурсов Мирового океана, в том числе биологических.

Хотелось бы подчеркнуть, что среди вышеперечисленных сфер нет тех, которые бы носили сугубо военный характер. Несмотря на то, что разработки роботизированных систем во всех странах начинаются в рамках военных ведомств, сферы их гражданского применения очень широкие. Мы имеем возможность демонстрировать свою концепцию развития морских роботизированных систем в разных ракурсах. Так, участвуя в Дне инноваций Министерства обороны РФ летом этого года, мы сделали упор на комплексную

защиту и охрану побережья, а в своих центрах компетенций продвигаем в сотрудничестве с Росрыболовством, регионами, вузами идею внедрения роботов в гражданские сферы деятельности. Обе эти концепции мы презентовали Президенту Российской Федерации в ходе его посещения нашего центра компетенций на Дальнем Востоке в ноябре этого года. Мы также постарались представить Владимиру Путину наше видение возможностей решения транспортных проблем Дальнего Востока и Сибири с помощью скоростных судов.

– Каковы наиболее важные итоги года? Какие дальнейшие задачи вы ставите перед своим концерном в области разработки и продвижения роботизированных систем – в этом пока еще перспективном направлении деятельности?

– Честно говоря, я не совсем согласен с разделением направлений деятельности концерна на ключевые и перспективные, поскольку границы здесь весьма условные. То, что сегодня – перспектива, завтра, как правило, – приоритет. Таковы реалии нашей отрасли. Что касается развития комплексных роботизированных систем, то, несомненно, важнейшим для нас событием стало посещение Президентом России Владимиром Путиным нашего центра компетенций на Дальнем Востоке. С одной стороны, это была самая ответственная из всех презентаций концепции наших инновационных разработок, с другой – отчет о проделанной работе. Не скрою, мы долго готовились к этому событию совместно с нашими предприятиями-партнерами. В этом году мы сначала открыли центр компетенций концерна в Москве.

Идея открыть центр компетенций и инжиниринговый центр на Дальнем Востоке на базе ДВФУ не случайна. У нашего концерна давние и плодотворные научно-исследовательские связи с ДВФУ. Кроме того, Дальний Восток – регион со значительным интеллектуальным, экономическим потенциалами, регион стратегического значения для



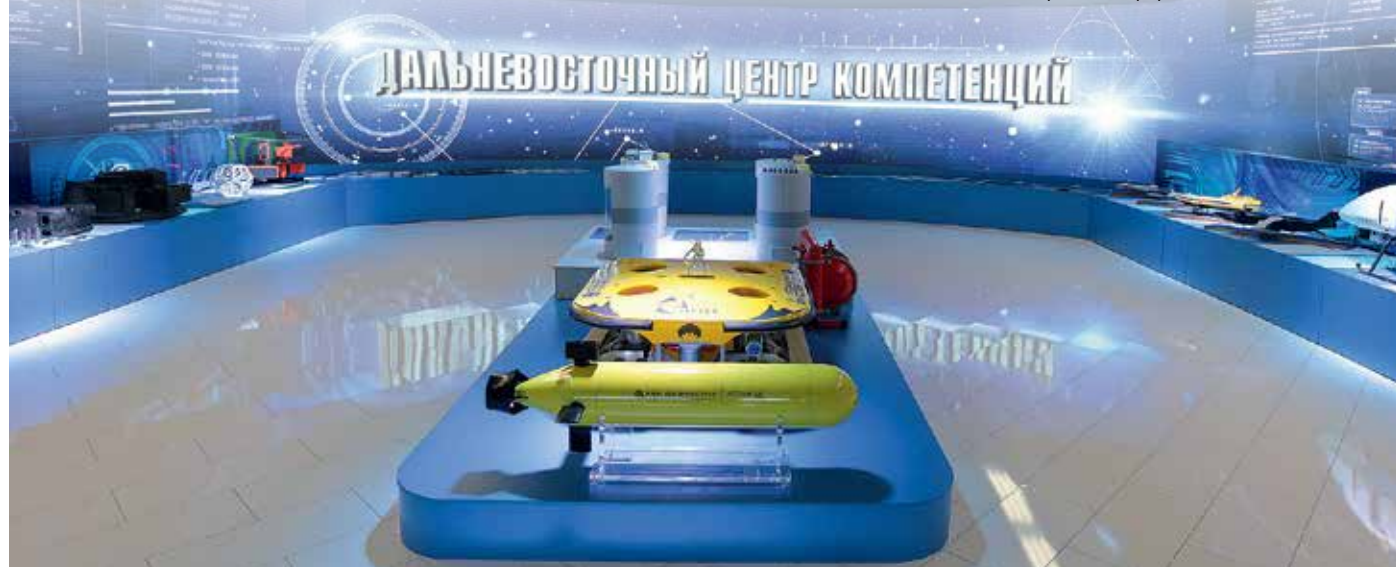
России. ОАО «Концерн Моринформсистема – Агат» является инициатором объединения усилий для создания на Дальнем Востоке кластера по морской робототехнике и приборостроению. Это позволило бы сократить технологическое отставание от стран-лидеров в области производства морских роботизированных систем, приблизить науку к промышленности, а также свести заказчика к исполнителю. Думаю, что создание кластера в рамках реализации комплексного подхода к разработке морских роботизированных систем – это наша основная цель в ближайшем будущем.

– Георгий Владимирович, вы являетесь членом президиума Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. Как вы оцениваете результаты своего участия в ее деятельности?

– Думаю, что с моей стороны было бы неправильно воспринимать президиум Мор-

ской коллегии только как площадку для продвижения интересов ОАО «Концерн «Моринформсистема – Агат». Я вижу цель своего участия в работе президиума в том, чтобы как можно более четко, открыто, доступно доводить до членов президиума, представителей профильных ведомств и руководителей регионов точку зрения директорского корпуса, генеральных и главных конструкторов наше видение морской деятельности России. В ходе этой дискуссии нередко и рождаются пути решения существующих в отечественном судостроении проблем, задаются векторы дальнейшего развития отрасли. Наша задача – создание конкурентоспособной в мировом срезе, высокотехнологичной судостроительной отрасли, продукция которой будет востребована, прежде всего – в самой России. И если в этом году нам удалось приблизиться к этой общей цели, то свое участие в работе коллегии считаю в полной мере конструктивным. **МП**

«Морское Информационное Агентство»



Насосное оборудование в отечественном исполнении



Освоение ресурсов континентального шельфа – стратегическое и наиболее активно развивающееся направление для России. Однако в условиях постоянно меняющейся политической конъюнктуры для успешного развития данного направления и реализации технических проектов на шельфе необходимо разрабатывать новые методы работы, технологии, конструкции и материалы. В этом процессе принимает активное участие ОАО «ЛГМ».

Одно из старейших машиностроительных предприятий России, ОАО «ЛГМ» (ранее – Московский насосный завод им. М.И. Калинина) было основано в 1864 году. Сегодня благодаря богатому опыту проектирования и производства насосного оборудования, применяемого в военном и гражданском судостроении, атомной и тепловой энергетике, а также в строительстве портовых и оффшорных (шельфовых) сооружений, ОАО «ЛГМ» входит в число ведущих российских предприятий насосной отрасли.

В рамках ФЦП «Развитие гражданской морской техники» на 2009–2016 гг.

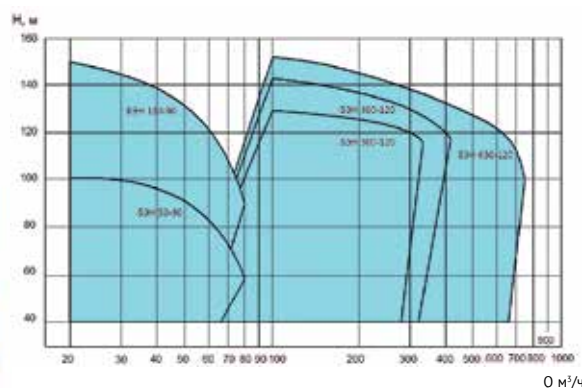
ОАО «ЛГМ» стало головным исполнителем опытно-конструкторской работы (ОКР) по разработке насосного оборудования для систем перекачивания сжиженного природного газа (СПГ). Это оборудование предназначено для использования импортзамещающих технологий в системах корабельного базирования и береговых хранилищ СПГ. В ходе проведения ОКР специалисты создали типоразмерный ряд насосов для СПГ со следующими характеристиками: расход – от 100 до 2000 м³/ч, напор – до 200 м, допускаемый кавитационный запас – 1–1,5 м. Для подтверждения теоретических расчетов был изготов-

лен и успешно испытан на натурном стенде опытный образец насоса НСПГ 900–120.

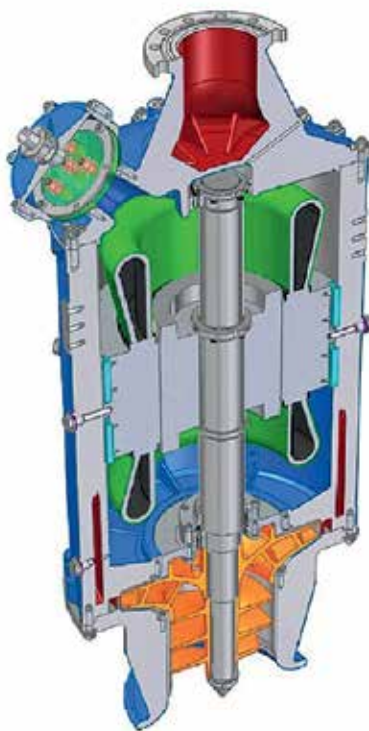
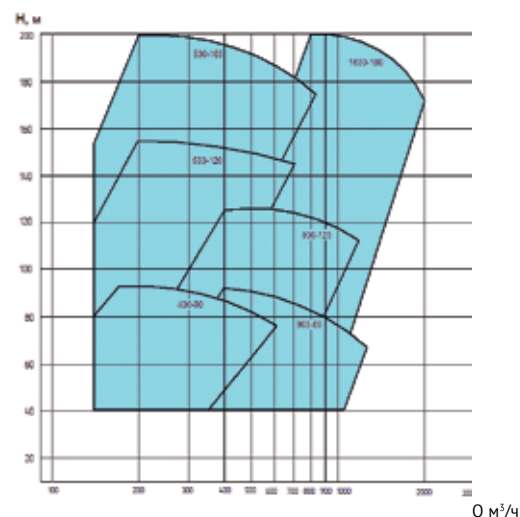
Электронасос со встроенным электродвигателем предназначен для работы в криогенной среде в погружном состоянии при температуре –196 °С. По своим эксплуатационным характеристикам насос не уступает зарубежным аналогам – Ebara, Shinko, J.C. Carter, Nikkiso и др.

Другим знаковым для компании проектом стало изготовление партии высоконапорных польдерных электронасосных агрегатов в погружном исполнении, предназначенных для работы в пожарной си-

Технические характеристики польдерных электронасосов



Технические характеристики насосов для СПГ



Насос НСПГ 900–120
после натурных
испытаний



стеме нового типа на ледостойкой станционной буровой платформе ЛСП-1 месторождения им.В. Филановского, осваиваемого структурами ОАО «ЛУКОЙЛ» на шельфе Каспийского моря. Технические характеристики и эксплуатационные качества разработанного типоразмерного ряда насосов дают перспективы их широкого применения в рамках освоения шельфовых нефтяных месторождений.

Ранее аналогичное оборудование с повышенными требованиями по эксплуатационным характеристикам и сейсмостойчивости поставляли только

зарубежные компании. Сегодня ОАО «ЛГМ» готово серийно поставлять данную продукцию в отечественном исполнении. Помимо этого, ОАО «ЛГМ» ведет ряд научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, в том числе по созданию погружного плунжерного насоса для балластных систем обитаемого глубоководного аппарата, предназначенного для работы на глубине до 11000 м. В рамках строительства Балтийским заводом атомного ледокола проекта 2220 создаются насосы креновой и дифференциальной систем ледокола, а также сетевые и циркуляционные насосы для турбины. Кроме того, ОАО «ЛГМ» проводит научно-исследовательские изыскания, ОКР и производит опытные образцы изделий в интересах Министерства обороны РФ.

Разработки ОАО «ЛГМ» позволяют создать научно-технический задел в сфере специального насосостроения и обеспечить эффективное замещение импортного насосного оборудования, поставляемого для стратегических отраслей экономики страны. **МП**

Виталий МАСЛЕННИКОВ, руководитель департамента по развитию





Наука для практической пользы

Деятельность ФГУП «Центральный научно-исследовательский институт судостроительной промышленности «Центр» (ФГУП «ЦНИИ «Центр») ориентирована на всё, что связано с вопросами модернизации производства на отечественных предприятиях и созданием информационно-аналитических систем для повышения эффективности деятельности органов государственной власти. Его специалисты помогают решать задачи любой сложности, контролируя весь процесс: от оригинальной идеи до ее успешного претворения в жизнь.

Институт работает почти полвека. Созданный в 1966 году как Главный вычислительный центр Министерства судостроительной промышленности, сегодня «ЦНИИ «Центр» получил признание не только как информационный и аналитический центр российского судостроения, но и по ряду других направлений. Главным фактором превращения отраслевого НИИ в многофункциональный аналитический центр российской промышленности стала точно определенная стратегия развития, связанная с диверсификацией направлений его деятельности. В результате, помимо традиционного для Института информационного обеспечения судостроительной промышленности, проводятся исследования в области экономики оборонно-промышленного комплекса, реального сектора, институциональных преобразований, проектирования промышленной политики и т. д.

Сохраняя сложившиеся традиции, ФГУП «ЦНИИ «Центр» продолжает развиваться. На базе института функционирует Информационно-аналитический центр оборонно-промышленного комплекса, в котором сосредоточены основные информационные ресурсы института и организаций ОПК. Ведется работа по управленческому и финансовому консалтингу, юридическому сопровождению деятельности промышленных предприятий. Успешно реализуется образовательный проект по повышению квалификации сотрудников их юридических служб.

Расширяется тематика научных исследований и разработок, научные связи и контакты с различными организациями не только внутри страны, но и за рубежом. Осваиваются новые виды деятельности и передовые информационные технологии. По заказу Минпромторга РФ выполняются работы по созданию Единого информационного пространства оборонно-промышленного комплекса, в первую очередь предусматривается оснащение программно-техническим комплексом ведущих организаций ОПК Минпромторга.

Неоднократно ФГУП «ЦНИИ «Центр» участвовал в Международном военно-морском салоне – главной военно-морской выставке России. На экспозиции Института специалисты и посетители Салона могли ознакомиться с материалами и возможностями компании в сфере информационно-аналитических услуг. Прошли переговоры с представителями судостроительных заводов по вопросу внедрения создаваемой во ФГУП «ЦНИИ «Центр» многоцелевой защищенной телекоммуникационной сети «Кассиопея».

Результаты работы института свидетельствуют о том, что российские и зарубежные предприятия ведут активную маркетинговую политику, направленную на расширение своего участия в международной кооперации, связанной с разработкой и производством таких сложных технических систем, как корабли. Поэтому сотрудничество с ФГУП ЦНИИ «Центр» для многих будет как нельзя кстати. **МП**

Соб. инф. «МИА»



Конференц-центр

презентационно-переговорные залы
и учебные аудитории



Зал заседаний
Диссертационного совета



Конференц-зал



Главный зал



ФГУП «ЦНИИ «Центр» имеет возможность оказывать комплексные услуги по организации и проведению конференций, совещаний, презентаций, деловых встреч, семинаров



Зал Клуба промышленников

Преимущества функционирующего в ФГУП «ЦНИИ «Центр» Конференц-центра:

- удобное расположение на Садовой-Кудринской улице в охраняемом здании в самом центре Москвы;
- 8 отдельных залов для проведения встреч, конференций, переговоров различного уровня;
- общая площадь конференц-залов – более 700 кв. метров;
- все залы оснащены последними моделями и разработками аудио и видеооборудования;
- возможность осуществления видеоконференц-связи между всеми залами и переговорными комнатами;
- наличие квалифицированного персонала, обеспечивающего техническое и организационное сопровождение мероприятий;
- наличие собственной парковки на охраняемой территории.



Презентационно-переговорный зал



Малый зал совещаний



Специализированный зал совещаний

ФГУП «ЦНИИ «ЦЕНТР»

123242, а/я 1, г. Москва, ул. Садовая - Кудринская, дом 11, строение 1

Телефон для справок: 8 (499) 252-55-74

Факс: 8 (499) 254-50-56

<http://www.cniicentr.ru>

e-mail: center@sbnet.ru

Высокий результат на фоне подъема фрахтовых рынков



Группа компаний Совкомфлот (СКФ) – крупнейшая судоходная компания России, одна из ведущих в мире судоходных компаний в сфере морской транспортировки углеводородов, а также обслуживания шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Правление компании подвело итоги финансово-хозяйственной деятельности Общества в III квартале и за 9 месяцев 2014 года.

Комментируя результаты работы Общества за отчетный период, генеральный директор ОАО «Совкомфлот» Сергей Франк отметил: «В отчетном периоде проявились признаки восстановления конъюнктуры танкерных рынков. Несмотря на то, что танкерный индекс Clarksea еще не достиг докризисного уровня, он продемонстрировал определенную положительную динамику, особенно в сегменте крупнотоннажных танкеров для перевозки сырой нефти.

В основе улучшения финансовых показателей компании – как последовательная реализация стратегии развития Общества, предусматривающей опережающий рост в наиболее прибыльных на сегодняшний день сегментах рынка, таких как обслуживание морской нефтегазодобычи и перевозка СПГ, так и сбалансированная фрахтовая политика, что позволило сформировать оптимальную структуру бизнес-портфеля компании в условиях улучшающейся конъюнктуры рынка. Серьезные

успехи были достигнуты в сегменте морской геологоразведки. Компания в полной мере реализовала программу пополнения флота высокотехнологичными судами и сохранила высокие стандарты технической эксплуатации действующего флота».

Первый заместитель генерального директора ОАО «Совкомфлот», финансовый директор Николай Колесников заявил: «В третьем квартале 2014 года Общество продемонстрировало заметное улучшение результатов по сравнению с аналогичным



периодом прошлого года. Сумма закон-
тракованной выручки будущих периодов
с учетом деятельности совместных пред-
приятий достигла 8,8 млрд долл. США. Груп-
па СКФ обладает достаточным финансовым
потенциалом и в течение отчетного пери-
ода улучшила кредитные показатели.

Основными итогами года стали следую-
щие показатели:

- валовая выручка по итогам 9 месяцев 2014 г. составила 1 059,2 млн долл. США (+9,8%), по итогам III квартала 2014 г. – 384,1 млн долл. США (+14,2%);
- EBITDA по итогам 9 месяцев 2014 г. со-
ставила 411,3 млн долл. США (+36,5%),
по итогам III квартала 2014 г. – 159,6 млн
долл. США (+47,6%);
- чистая прибыль по итогам 9 месяцев 2014 г. составила 109,1 млн долл. США (-5,3 млн долл. США за 9 мес. 2013 г.), по итогам III квартала 2014 г. – 45,5 млн долл. США (*4,9 раза);
- в состав флота вошли три новых судна общим дедвейтом 604 100 тыс. тонн, в том числе: два газовоза СПГ (ледовый класс Ice 2), нефтеналивной танкер типоразмера VLCC;
- заключены долгосрочные соглашения на эксплуатацию и строительство в со-
трудничестве с ОАО «ОСК» многофунк-
ционального судна снабжения и трёх
судов обеспечения морских добываю-
щих платформ для компании «Сахалин-
ская Энергия»;

*«В отчетном периоде проявились
признаки восстановления конъюнктуры
танкерных рынков, особенно в сегменте
крупнотоннажных танкеров
для перевозки сырой нефти»*





- заключено долгосрочное тайм-чартерное соглашение на транспортировку углеводородов с Новопортовского нефтяного месторождения;
- челночные танкеры «Михаил Ульянов» и «Кирилл Лавров» усиленного ледового класса (Lub) приступили к обслуживанию арктического месторождения «Приразломное» на континентальном шельфе Печорского моря;
- в ходе арктической навигации 2014 года успешно выполнены 9 транзитных рейсов по Севморпути в рамках долгосрочной программы Общества по развитию морской транспортировки углеводородов в Арктическом бассейне;
- судно геофизической разведки «Вячеслав Тихонов» (ледовый класс Ice-1A) успешно завершило сейсморазведочные работы 3D на шельфе Карского моря в интересах группы компаний «Газпром».

СОСТАВ ФЛОТА

Собственный и зафрахтованный флот ОАО «Совкомфлот», специализирующийся на транспортировке углеводородов из районов со сложной ледовой обстановкой, составляют 153 судна общим дедвейтом около 12,7 млн тонн. Треть судов имеет высокий ледовый класс. Совкомфлот участвует в обслуживании крупных энергетических проектов в России и в мире: «Сахалин-1», «Сахалин-2», «Варандей», Tangguh, Escobar, Peregrino. Головной офис компании находится в Санкт-Петербурге,

За отчётный период в состав флота вошли три судна, включая два газовоза СПГ «Великий Новгород» и «Псков», крупнотоннажный танкер класса «VLCC» «СКФ Шанхай»

представительства СКФ расположены в Москве, Новороссийске, Мурманске, Владивостоке, Южно-Сахалинске, Лондоне, Лимасоле, Мадриде, Сингапуре и Дубае (www.scf-group.ru).

За отчётный период в состав флота вошли три судна, включая два газовоза СПГ «Великий Новгород» и «Псков», крупнотоннажный танкер класса «VLCC» «СКФ Шанхай».

Судостроительная программа СКФ включает 10 судов общим дедвейтом свыше миллиона тонн, среди которых три газовоза СПГ (два газовоза ледового класса Ice 1C (170 200 куб.м.) и арктический газовоз СПГ усиленного ледового класса Yamalmax (172 600 куб.м.)), одно судно снабжения, три судна обеспечения добывающих платформ и три нефтеналивных танкера типоразмера MR высокого ледового класса.

26 ноября на Выборгском судостроительном заводе (ВЗЗ, входит в ОАО «Объединенная судостроительная корпора-

ция») был дан старт строительству нового ледокольного судна снабжения добывающих платформ, заказанного ОАО «Совкомфлот» в рамках долгосрочного соглашения с компанией «Сахалинская энергия». Соглашение предусматривает строительство и долгосрочную эксплуатацию в течение 20 лет многофункционального ледокольного судна снабжения добывающих платформ (ледовый класс Ice-15) и ещё трёх судов обеспечения добывающих платформ с ледовым классом для работы в рамках проекта «Сахалин-2». Судно предназначено для круглогодичной доставки персонала, снабжения и расходных материалов на нефте- и газодобывающие платформы месторождений Пильтун-Астохское и Лунское в Охотском море. В случае чрезвычайной ситуации судно будет способно обеспечить весь комплекс мероприятий по защите окружающей среды и безопасности персонала.

Новое судно снабжения будет строиться на верфи Arctech Helsinki Shipyard Oy



(предприятие ОАО «ОСК»), соответствующий судостроительный контракт был заключен в апреле 2014 года. Субподрядчиком является Выборгский судостроительный завод, на котором будут построены корпусные конструкции судна, что обеспечит полную загрузку соответствующих цехов российского предприятия на период до 2016 года. Первый заместитель генерального директора ОАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов, присутствовавший на церемонии в Выборге, отметил: «Данный проект является продолжением наших партнёрских отношений с предприятиями ОАО «ОСК», которые специализируются

на выпуске технически сложных судов для обслуживания шельфовых месторождений. Ранее на верфях ВСЗ и Archtech по заказу Совкомфлота были построены два многофункциональных судна снабжения добывающих платформ «Витус Беринг» и «Алексей Чириков», которые успешно эксплуатируются в рамках проекта «Сахалин-1». Строящееся судно станет своего рода продолжением серии, модифицированной с учетом последних требований компании «Сахалинская энергия» – оператора проекта «Сахалин-2».

Технические характеристики судна: длина – 104,20 м, ширина – 23,90 м, дед-

вейт – 3000,00 т, осадка в грузу – 7,90 м, эксплуатационная скорость – 16,00 узлов.

Проект «Сахалин-2» – нефтегазовый проект, реализуемый на острове Сахалин на условиях соглашения о разделе продукции. Оператор проекта «Сахалин-2» – компания Sakhalin Energy. Участники проекта: «Газпром» – 50%, Shell – 27,5%, Mitsui – 12,5%, Mitsubishi – 10%. Проект предусматривает разработку Пильтун-Астохского и Лунского шельфовых месторождений. Суммарные извлекаемые запасы углеводородов по проекту «Сахалин-2» составляют свыше 600 млрд куб. м газа и 170 млн тонн нефти и конденсата. [МП](#)



Дифференцированный подход к судостроению



Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» давно зарекомендовал себя одним из достойных участников рынка военного судостроения. Способствовали этому и успешное военно-техническое сотрудничество с Индией, и реализация проектов гособоронзаказа РФ. Сегодняшние условия дают возможность предприятию освоить новый путь – путь на рынок гражданского судостроения, дабы занять и на нем достойное место.

Руководители завода «Янтарь» посвятили достаточно времени разработке стратегии развития предприятия с учетом тех задач, которые ставят реалии сегодняшней геополитической и экономической обстановки в стране. О планах, разработках и концепции развития мы поговорили с врио генерального директора Виктором ТУТЫНИНЫМ.



– Виктор Павлович, давайте поговорим о планах завода. Какое видение у вас сложилось относительно направления развития предприятия?

– Мы действительно провели сложную работу по выстраиванию линии развития завода и выбрали для себя диверсифицированный подход к судостроению. Я поясню: рынок гражданского и военного судостроения – это абсолютно разные сегменты, которые требуют различного подхода работы с заказчиками. Тот фундаментальный подход, который свойственен работе с государственным или ведомственным заказчиком, нельзя переложить на работу с заказчиком коммерческим. Не будем скрывать, что за время работы исключительно в сегменте b2g многие предприятия судостроительной отрасли и сами покрылись броней – это, безусловно, надежно и основательно, но тяжело. Рынок же коммерческих гражданских заказов требует более легкой конструкции и маневренности. Именно поэтому мы планируем разделить эти направления и подходы работы на двух одинаково важных для нас рынках. Это будет выра-

жаться прежде всего в наличии различных подходов к предконтрактной проработке, ценовой политике. Мы провели ряд наблюдений и обратили внимание, что даже наши сотрудники, понимая разницу в работе в этих двух стратегически важных сегментах, тяготеют к тому или иному, считая его более «своим». Таким образом, и стратегическая и оперативная деятельность должна быть выстроена и адаптирована под требования заказчиков первого и второго сегментов одинаково хорошо, но по-своему.

– Цели понятны – завод хочет завоевать весомые позиции и в военном, и в гражданском судостроении. Как планируете достигнуть этого?

– Хотелось бы отметить, что Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» и так занимает серьезные позиции в секторе гособоронзаказа. Есть нарекания касательно сроков строительства, но это отставание мы стараемся активно наверстывать. Сегодня постепенно формируется команда, которая готова взять ответственность за свою деятельность, которая равнодушна к проблемам предприятия и прикладывает все

усилия, чтобы мы достойно выглядели. Теперь нам важно «зажечь» основных рабочих, которые долгое время были предоставлены сами себе, без постоянного стабильного руководства, а это все накладывает свой отпечаток: начинается какое-то хаотичное броуновское движение, процесс ради процесса, а не ради результата. Как вы понимаете, наша первая главная задача – повысить конкурентоспособность предприятия – и в качестве работ, и в сроках, и в подходах. Сегодня это важно для обоих наших рынков.

– В решении этих задач вы делаете больше упор на технологический прорыв или на работу с кадрами?

– Разве одно без другого возможно? Сейчас наш завод реализует программу модернизации в рамках ФЦП. Для нас это очень важно, так как хочется, чтобы производство становилось быстрее и точнее. Однако без людей это все работать не будет. Сегодня мы видим большой смысл в управлении знаниями, которые еще существуют на нашем заводе. Я говорю «еще», потому что не секрет, что средний возраст наших рабочих достаточно



почтенный. И это не только наша проблема. Поэтому сохранение существующих знаний, их «упаковка» и передача новым сотрудникам – одна из задач. Это позволит не только передать опыт, но и просто ускорить многие вещи, так как производство – далекий от творчества процесс. Мы больше чем уверены, что, когда «оцифруем» все эти знания и наработки, окажется, что время на решение рабочих проблем существенно сократится.

Вторая задача – это мониторинг и внедрение инноваций. Не только технологических. А вообще любых – тех, которые позволят нам быть современными, актуальными, а еще лучше – опережать немного. Это касается и организации бизнес-процессов, и усиления компетенций основных сотрудников по направлениям, и работы с партнерами и заказчиками.

– Все эти технологии и подходы, как правило, используют бизнес-структуры. Вы считаете, они приживутся на государственном предприятии?

– А почему нет? Сегодня уже есть примеры того, как маркетинг и управление знаниями начинают занимать основные «правящие» места в госкомпаниях, таких как «Газпром», «Росатом», РЖД. Все это происходит потому, что мы должны быть востребованными у наших заказчиков – у ведомств, государственных компаний, коммерческих структур. Пора переходить из индустриального мира, где производство диктует свои условия всем, в мир клиентоориентированности. Ведь все мы выходцы из советских предприятий, которые долгие годы копили традиции и в какой-то момент стали проседать под стереотипами и консервативностью. Пришла пора меняться. Все, что происходит сегодня в нашей стране, говорит именно об этом. И мы готовы сегодня создавать пилотные проекты и в маркетинге, и в проектном управлении, и в управлении знаниями – одним словом, экстраполировать подходы из бизнес-среды в нашу, производственную.

– Заводу в следующем году 70 лет. Какие еще цифры, помимо 70, должны присутствовать в юбилейном году?

– Мы должны сдать 4 корабля, сократить срок строительства в 2 раза, повысить производительность труда в 4 раза. Еще важная цифра для нас – это 500–1000 рабочих, которых не хватает. Нам очень важно запустить в следующем году ресурсный центр на базе нашего судостроительного кластера, первые соглашения о создании которого были подписаны 28 ноября. Деятельность ресурсного центра должна будет обеспечить нас и наших партнеров по кластеру квалифицированными кадрами как рабочих специальностей, так и ИТР. То есть на базе центра будет осуществляться не только переподготовка, но и обучение с нуля будущих сотрудников судостроительного кластера, люди гарантированно будут иметь профессию и трудоустройство, что в ближайшие годы станет очень значимо ввиду изменения экономической ситуации.

– Каким вы видите будущий год?

– Во-первых, мы должны сдерживать свои обязательства по выполнению гособоронзаказа. Во-вторых, надеемся, что наша работа в сегменте гражданского судостроения начнет приобретать очертания и потенциальных заказчиков. Кроме того, понимая потребность в улучшении качества готовой продукции и как следствие – эффективности работы на предприятии, принято решение выстраивать четкие бизнес-процессы с ориентацией на результат, а не на процесс. Мы планируем вводить эффективное план-фактное планирование, контроллинг, оценочные параметры и проектное управление, применять основные методики управления знаниями под наши стратегические задачи, ну и конечно, развивать наши проекты. В особенности – направление гражданского судостроения, так как это не только перспективно, но очень важно для отрасли и для страны в целом. **МП**



Ростов – южные ворота в открытое море



Ростовский порт – один из двух главных транспортно-распределительных узлов международной и внутренней торговли в Южном бассейне, которые способствуют развитию экономики страны. В следующем году Ростовский порт отметит свое 265-летие.

На сегодняшний день в России насчитывается более 50 крупных портов, расположенных на девяти морях и в Тихом океане. Благодаря своему выгодному расположению на стыке Азовского моря и реки Дон Ростовский порт фактически стал логистическим центром юга России, откуда импортные грузы следуют до Москвы, а экспортные – распределяются из порта до Средиземного моря или перегружаются на рейде порта «Кавказ», чтобы следовать дальше за моря и океаны на крупнотоннажном флоте. Порт способен перегружать до 3,5 млн тонн грузов ежегодно.

В данный момент ОАО «Ростовский порт» все больше привлекает каботажные грузы с назначением в Крым. Хотя необходимо отметить, что существует острая нехватка флота, связанная с международными санкциями по Крыму – судовладельцы категорически отказываются заходить в порты Республики.

Разрабатывается технология контейнерных перевозок в том же направлении, идет подготовительная работа по доставке инертных грузов для строительства объектов инфраструктуры в Крыму.

Наша компания не стоит на месте и развивает бизнес по нескольким направлениям. Мы предоставляем услуги портового флота и комплексного обслуживания. В состав нашего флота на базе ООО «ТЭК-Нефть» входят 20 судов:

- 4 буксира мощностью до 315 л.с.;
- 6 судов нефтеналивного флота грузоподъемностью от 250 до 1000 тонн;
- 2 водоналивных самоходных баржи;
- 5 судов вспомогательного флота (природоохранные суда, сборщики льяльных вод, лоцманские катера, специализированное судно);
- 3 пассажирских судна.

ОАО «Ростовский порт» предоставляет полный спектр услуг портового флота, вклю-

чая буксировку судов, бункеровку топливом, маслом и водой, противопожарные и природоохранные услуги.

Другое направление – судоремонт, судостроение и строительство яхтенных марин. Внутренние водные пути всегда играли важную роль в развитии экономики страны, в становлении российского рынка и укреплении международных связей. Видное место в развитии водного транспорта и судоходства в целом занимают судоремонтные предприятия. Одно из них – ЗАО «РИФ».

На судостроительно-судоремонтном заводе «РИФ» трудятся высококвалифицированные специалисты, качественно и своевременно выполняющие свою работу. Предприятие располагает современным оборудованием и оснасткой. Здесь проводятся котельно-сварочные работы по замене обшивки корпусов судов, ремонт винто-рулевых комплексов, донно-заборной арматуры, очистка и покраска корпусов су-



Проект катера скорой помощи



Проект лоцманского катера



Сочи Гранд Марина построена группой компаний «Ростовский порт»

дов. Помимо этого, выполняется ремонт устройств и оборудования (якорного, рулевого, швартового), ремонт системы трубопроводов и механизмов, электрического оборудования: электродвигателей, генераторов, освещения, сигнализации. На базе предприятия ведется несколько новых проектов по судостроению, производству понтонов, яхтенных марин и рыбных ферм.

Группа компаний ОАО «Ростовский порт» приступила к реализации нескольких проектов судостроения. Одним из основных направлений деятельности компании стало проектирование и изготовление катеров для государственных служб. Внедряя современные технологии производства судов, мы применяем в строительстве катеров полиэтилен высокого давления HDPE, который приходит на замену таким традиционным материалам, как сталь, алюминий, стекловолокно. HDPE легче воды, устойчив к ультрафиолету и не подвержен коррозии, а значит, не требует дополнительных затрат на плановое обслуживание. Материал имеет гарантийный срок службы до 50 лет. При этом стоимость таких катеров значительно (в 4–5 раз) ниже.

В ближайшем будущем компания планирует обеспечить государственные заказы

конкурентной и главное – недорогой продукцией в виде новых судов специального назначения под федеральные целевые программы развития Министерства обороны, ФСБ, МЧС и др. Также мы подготовили проекты лоцманских и развездных катеров, судов береговой охраны и т.д.

Наша Судостроительная компания «DDD» готова реализовать проекты любой сложности. В настоящее время мы успешно работаем над заказом столичных принципалов по строительству современных пассажирских катамаранов. Первое судно спущено на воду, производится дооснащение у причалов завода. На 2015 год заказано еще 4 аналогичных катамарана. У нас разработаны собственные проекты прогулочных судов различной модификации. Стоимость проектов весьма привлекательна – от 20 млн руб. в зависимости от назначения и пассажироместности.

Еще одно направление деятельности – производство понтонов различных модификаций, плавучих островов и рыбных ферм. Первая яхтенная марина в России – Сочи Гранд Марина – построена по заказу Совкомфлота именно нашим предприятием. Это пилотный проект, который стал известен во всем мире благодаря Олимпиаде в Сочи.

Совместно с Shipyard Solution мы разрабатываем различные виды ангаров (складские и модульные). Судоверфи, марины, порты часто расположены в таких местах, где невозможно построить полноценные ангары или склады. А иногда ангар должен соответствовать определенным размерам и характеристикам. В ассортименте нашей продукции большой выбор ангаров любых типов и размеров. Вся продукция разработана в Италии, выполнена качественно и соответствует всем европейским стандартам, согласно которым все временные постройки должны иметь сертификат ветровой и снеговой нагрузки. Наши ангары сертифицированы и выдерживают ветровую нагрузку до 25 м/с с порывами до 38 м/с и снеговую нагрузку до 50 кг/м.

Понимая тенденции рынка морских и речных перевозок, а также учитывая новые геополитические условия и требования Правительства и Президента РФ о развитии судостроения, ОАО «Ростовский порт» готовит программу развития собственного производства с его диверсификацией, а именно:

- строительство танкерного флота для обслуживания арктических месторождений;
- строительство среднетоннажных самоходных барж для внутренних водных путей со специфическими размерениями и осадкой;
- возрождение судостроения универсальных лихтеровозов для обслуживания труднодоступных водных путей;
- проектирование и строительство судов портового и пассажирского флота для обслуживания внутренних водных путей.

В дальнейшем будет разработана и предложена программа утилизации старого флота с возможностью преимущественного приобретения новых судов для возрождения российского флота и внутреннего судоходства. **МП**



Проект плавучего острова

В суровых условиях Заполярья

Катамараны «Шельф-1» и «Шельф-2».



ГНЦ «Южморгеология» обратился на верфь «Дискат», специализирующуюся на строительстве стальных катамаранов, с просьбой разработать два судна для проведения сейсморазведки в акватории Обской губы – самого крупного залива Карского моря.



На верфи «Дискат», расположенной на Черноморском побережье России в селе Архипо-Осиповка, катамараны строят более 10 лет, и очередной заказ ее специалисты восприняли как вызов. Заказчик требовал, чтобы у судов была минимальная осадка для работы на мелководье и одновременно они обладали хорошими мореходными качествами для работы в открытой акватории Обской губы и в прибрежной зоне Карского моря. Учитывая суровые штормовые условия региона, суда должны были иметь достаточную остойчивость и большую дальность автономного хода, быть полностью автономными, комфортабельными для экипажа и могли бы без сбоев функционировать в тяжёлых условиях Заполярья. Кроме того, катамараны должны быть разборными. На палубе предполагалось размещать до 10 тонн научно-исследовательского оборудования. В крат-



чайшие сроки инженеры верфи разработали проект и приступили к строительству судов, которые были построены за 3 месяца и 15 дней!

Вскоре ГНЦ «Южморгеология» получил оба судна – «Шельф-1» и «Шельф-2». Они получились очень энерго- и техноёмкими, были укомплектованы лучшим импортным оборудованием. В разобранном виде катамараны погрузили в автотранспорт и отправили в г. Тобольск. Заказчик попросил выделить два экипажа от верфи, чтобы помочь на месте разобраться с установленным на катамаранах современным оборудованием. Лучшие капитаны-испытатели и механики судоверфи отправились на север.

В Тобольске катамараны собрали и отправили по рекам Иртыш и Обь в Обскую губу.

Переход прошел нормально, заодно провели обкатку двигателей. На месте уже через несколько часов катамараны приступили к работе. Сезон был тяжёлый – частые штормы, большой объем работ. Катамараны эксплуатировались круглые сутки в любую погоду. Люди падали от усталости, но техника не подвела и выполнила запланированную работу на 100%.

Сезон, как всегда на севере, закончился неожиданно, и началась зима. Обская губа покрылась льдом, и катамараны отправились на зимовку в п. Салехард. Время пошло на часы, так как надо было успеть пробиться через лед. На переходе попали во встречный шторм при температуре воздуха -10° , началось обледенение судов. Но у катамаранов остойчивость намного выше, чем у однокор-

пусных судов, что и помогло им выдержать шторм. Через сутки буря утихла, Обская губа взялась льдом. Катамараны шли, ломая лед, пока не уперлись в сплошные торосы у мыса Каменный. Из порта Сабетта в порт Ямбург шел буксир ледокольного типа и вел за собой судно, тоже затертое льдами; он и помог катамаранам выбраться из ледового плена и благополучно дойти к мысу Каменный, где суда подняли на берег для зимовки.

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

Дмитрий СРЕБНЫЙ



Продление навигации в зимний период

Освоение континентального шельфа является одним из приоритетов развития Российского государства. Но шельф – это не только буровые платформы, нефтеналивные суда и газовозы. Это развитая многоуровневая обеспечивающая инфраструктура, это навигационные каналы, порты, железнодорожные пути и трубопроводы.



Большая часть российского шельфа расположена в зоне экстремально низких температур. Замерзание водоемов (морей и озер, рек и каналов) становится существенным препятствием для судоходства. Обская губа, к примеру, свободна ото льда не более четырех месяцев в году. В зимнее время толщина ледового покрытия иногда достигает двух и более метров.

Для обеспечения конкурентоспособности сырья важна не только стоимость его добычи, но и цена транспортировки. Важную роль в удорожании этой цены играют сложные погодные условия, заставляющие либо приостанавливать погрузку и транспортировку грузов в порт, либо прибегать к дорогостоящим услугам ледокольной проводки не только в открытом море, но и на подходе к порту. Так, суточная аренда мелкоосидящего атомхода типа «Таймыр» с учетом нормы прибыли в 10 % и эксплуатационного периода 150 дней на сегодня обходится арендатору в среднем в 3,2 млн руб., а дизельного – в 1,9 млн руб. В Обской губе, к примеру, технология обеспечения круглогодичного ледокольного сопровождения также требует создания судоходного морского канала длиной 54 км, шириной 420 м, глубиной 12 м.

Снизить стоимость поддержания подходов фарватеров в состоянии, пригодном для судов не ледового класса, можно путем применения технологии аэрлифта, основанной на создании на судовом ходе специального режима аэрации. Данная технология основана на прокладке по морскому дну трубопровода, где нагнетается воздух. Этот воздух специальным режимом пропускается сквозь стенки трубопровода, благодаря чему создаётся облако пузырей из воздуха. Поднимаясь к поверхности, воздух увлекает за собой воду из придонных слоёв, имеющую постоянную положительную температуру. Водно-воздушный «факел», достигая нижней кромки льда, подтапливает ее, уменьшая толщину льда или полностью разрушая его.

Подобные устройства были известны и ранее, они применялись в СССР и Англии. На сегодняшний день их используют в Швеции, США и Канаде, но на крайне ограниченных площадях, поскольку на интенсивное проталкивание воздуха в отверстия перфорированных трубок, расположенных на глубине, требуются значительные энергозатраты.

Наши специалисты решили эту проблему: энергопотребление устройства можно радикально снизить за счет использования низкопотенциального (сбросового) тепла объектов прибрежной энергетики и соответствующего изменения конструкции трубопровода. Среднесуточные текущие расходы на содержание аэрационной установки по минимизации льдообразования колеблются в зависимости от рабочей глубины судового хода и температуры придонной воды.

Капитальные затраты на строительство устройства не идут ни в какое сравнение со стоимостью строительства обеспечивающего ледокольного флота. Сравнительные характеристики двух способов обеспечения навигации на подходах фарватерах на примере порта Сабетта приведены в таблице.

Применение подобной технологии позволит отказаться от использования дорогостоящей ледовой проводки по подходам фарватерам, а также обеспечит круглогодичную работу порта вне зависимости от сложности погодных условий, так как, в том числе, может быть применено для обеспечения бесперебойных терминальных операций в тяжелых ледовых условиях. [МП](#)

*Николай Геннадьевич ШЕТКОВ,
директор по маркетингу ООО «ТВЭЛЛ»*

Сравнительные характеристики способов обеспечения навигации на подходах фарватерах порта Сабетта

Показатель	Традиционная	Предлагаемая
Дноуглубление, необходимая ширина судового канала, м	420	40
Период свободной навигации, мес.	3–4	8–12
Формирование судового пути в ледовых условиях	с помощью 4–6 ледоколов	использование тепла, сбрасываемого заводом СПГ и аэрации
Период ледокольного сопровождения, мес.	8–9	по необходимости
Стоимость строительства 1 ледокола, (ф. бюджет + собств. ср-ва), млн руб.	22 000–26 000	–
Формирование наносов грунта на фарватер основным течением реки	постоянно	при работе аэрационной установки заиливание исключено
Восстановительные дноуглубительные работы	ежегодно, в период открытой воды	не требуются



СПЕЦСУДОПРОЕКТ

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



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

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

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

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

Безопасность СМП проверена



Суровые климатические условия Арктики – не преграда для интенсификации судоходства по Северному морскому пути. Безопасность ледокольных проводок крупнотоннажных судов по арктической составляющей морской транспортной системы России наглядно продемонстрировала транспортировка из МТП «Усть-Луга» в Северную Корею четырех порталных кранов торговой марки «СММ».

Прибытие кранов
в порт Раджин



В КНДР порталная перегрузочная техника российского производства была поставлена осенью 2013 года в соответствии с договором, заключенным между машиностроительной компанией ЗАО «СММ» и СП «РасонКонТранс». Доставка кранов в расположенный на восточном побережье КНДР порт Раджин стала уникальной многоходовой операцией, не имеющей аналогов в новейшей истории России. У ЗАО «СММ», занимающего лидирующие позиции в РФ в области производства грузоподъемного оборудования, богатый опыт организации доставки своей продукции: за последнее десятилетие предприятием было изготовлено и поставлено заказчикам 80 порталных кранов. Но в данном случае перед специалистами компании стояла задача разработать и реализовать неординарную технологию монтажа, погрузки и доставки порталных кранов «Витязь» на специализированном судне, предназначенном для перевозки крупногабаритных и проектных грузов.

Необычность и сложность этого процесса определяло несколько факторов. Во-первых, одновременно транспортировалось четыре крана. Во-вторых, краны, каждый весом 440 т и 54 м высотой, следовали в Северную Корею в полностью собранном виде, и большая часть этого маршрута проходила по Северному морскому пути в сложной ледовой обстановке. Все это предъявляло более чем жесткие требования к погрузочной операции, успех которой зависел от точнейшего расчета и строгого выполнения условий технологического процесса.



МТП «Усть-Луга»,
готовые к погрузке
краны «ВИТЯЗЬ»



Погрузка крана «Витязь»
на специализированное
судно



Монтаж крана производства ЗАО «СММ» на ООО «Балтий-
ский завод - Судостроение» для постройки самых больших
атомных ледоколов в мире (по проекту 22 220)

К месту погрузки на судно машины дошли своим ходом по подкрановым путям Усть-Лужского контейнерного терминала (компания ЗАО «СММ» благодарит ОАО «Усть-Лужский контейнерный терминал» за большую помощь, оказанную в рамках реализации данного проекта). На борт их поднимали судовым грузоподъемным оборудованием – двумя кранами суммарной мощностью 800 т, и с ювелирной точностью устанавливали на специально изготовленные и проложенные специалистами ЗАО «СММ» рельсы. И, как показало время, все примененные инженерно-технические решения выдержали испытания на прочность. Через 38 суток «Витязей» выгрузили в порту Раджин на терминале пропускной способностью 4 млн тонн грузов в год.

Повторим, что речь идет об успешной транспортировке в сложнейших погодных условиях тяжеловесного, негабаритного, обладающего экстраординарными характеристиками оборудования. Поэтому безопасность мореплавания по пути, стратегически важному для России, развивающей морскую

деятельность в Арктике, можно считать доказанным фактом.

Вместе с тем, как известно из средств массовой информации, для решения одной из первоочередных задач – превращения Северного морского пути в национальную транспортную магистраль – требуется решение целого комплекса сложнейших вопросов. В том числе, необходимо строительство крупнотоннажных транспортных судов высокого ледового класса и линейных ледоколов, что, в свою очередь, требует технического перевооружения судостроительной отрасли страны. И если до недавнего времени на отечественных верфях эксплуатировалось грузоподъемное оборудование, изготовленное в Германии и Финляндии, то сегодня судостроительная отрасль стала еще одним сектором российской экономики, где успешно реализуется государственная программа импортозамещения.

ЗАО «СММ», победив в международных тендерах, объявленных двумя ведущими судостроительными верфями страны –

ОАО «Адмиралтейские верфи» и ООО «Балтийский завод – Судостроение», выполнило весь технологический цикл создания крана принципиально нового типа, обеспечивающего возможность реализации самых сложных проектов в области судостроения. В настоящее время три порталных монтажных крана монтируются на месте их эксплуатации на крупнейших судостроительных предприятиях Санкт-Петербурга. При этом технические характеристики двух машин – а это краны с максимальным вылетом стрелы 66 м, максимальной грузоподъемностью 100 тонн на вылете стрелы 45 м и высотой подъема 50 м – не имеют аналогов в истории отечественного краностроения.

И как отметил генеральный директор предприятия Олег Титберия: «Нас вдохновляют масштабные проекты, мы готовы решать самые сложные задачи в области производства подъемно-транспортного оборудования для всех отраслей отечественной экономики». **МП**

Вероника ЗОТОВА



Портальные краны «Витязь» на терминале в порту Раджин

Врачи от бога



Ежегодно в стенах 32-го Центрального военно-морского клинического госпиталя (ЦВМКП) в подмосковном поселке Купавна тысячи пациентов получают квалифицированную медицинскую помощь. Эти пациенты – военнослужащие Министерства обороны РФ, члены семей кадровых и ушедших в запас офицеров, военные пенсионеры.

Госпиталь был открыт в 1983 году и работает на базе Главного клинического госпиталя им. акад. Н.Н. Бурденко. Место для его строительства выбрал тогдашний главком ВМФ Адмирал Флота Советского Союза Сергей Георгиевич Горшков. Возможно, флотоводец нашел в умиротворяющей по красоте подмосковной природе, чистом воздухе, мелодичном названии этого поселка – Купавна – что-то помогающее смягчить боль и исцелить раны.

Близость военных аэродромов «Чкаловский» и «Остафьево» позволила обеспечить госпиталю надежную связь при помощи авиации с лечебными госпитальными учреждениями ВМФ в других городах. Сейчас в ЦВМКП трудятся более 200 врачей разных специальностей, в том числе 22 заслуженных врача РФ, 5 докторов и 30 кандидатов медицинских наук. Около 90% врачебного и сестринского персонала имеют высшие и первые квалификационные категории.

32-й Центральный военно-морской клинический госпиталь принимал активное участие в лечении раненых и больных, которые поступали из районов боевых действий локальных конфликтов последних десятилетий. Раненым оказывалась специализированная высококвалифицированная медицинская помощь, здесь же они проходили медико-психологическую реабилитацию. Многие сотрудники госпи-



Начмед госпиталя Михаил Яковлевич Козовой

тая выезжали в командировки в районы боевых действий федеральных войск. В их числе полковники медицинской службы Б. Васютык, А. Грицюк, А. Задикян, В. Марчик, М. Махнёв, А. Ситало, С. Шестопалов, подполковники медицинской службы В. Бродзянский, А. Васильев, А. Кострица, А. Росиковский, И. Шабулдо. Большинство из них удостоены государственных наград. Эти люди – гордость флотской военной медицины!

На протяжении всей своей 30-летней истории главный военно-морской госпиталь успешно решает задачи медицинского обеспечения деятельности российского флота. Основная задача – лечение тяжелооболных, доставляемых в Купавну из регионов, где базируется отечественный ВМФ. Кроме того, госпиталь работает по территориальному принципу медицинского обеспечения: личный состав близлежащих воинских частей и подразделений других силовых структур и ведомств также обращается сюда за медицинской помощью.

Ежегодно хирурги делают свыше трех с половиной тысяч операций, более половины из которых – сложные. В отделении полостной хирургии успешно проводят операции на поджелудочной железе и печени, в том числе у больных с онкологической патологией. Совершенствуется техника эндоскопических операций в абдоминальной хирургии, гинекологии, травматологии, урологии. В отделении гнойной хирургии на современном уровне проводится комплексное лечение больных синдромом диабетической стопы. В травматологическом отделении выполняются операции по эндопротезированию крупных суставов конечностей, артроскопические операции различной степени сложности на коленном и плечевом суставах, сложные реконструктивно-восстановительные пластические операции по закрытию обширных дефектов после боевой травмы (ранения) конечностей.

В 2010 году в госпитале было создано новое отделение – малоинвазивной хирургии. Его возглавил хирург высшей категории, кандидат медицинских наук, заслуженный врач РФ, доцент кафедры хирургии ГИУВ МО РФ, полковник медицинской службы Альберт Мисакович Задикян. Его медицинская практика началась в 1985 году на борту атомной подводной лодки, затем он работал начальником хирургического отделения гарнизонной поликлиники в Мурманске. С 1994 года служит в Центральном военно-морском клиническом госпитале, где Альберт Мисакович стал ведущим хирургом. Врач Задикян оказывал неотложную хирургическую помощь больным и раненым в зоне локальных конфликтов, за что награждён медалями орденов «За заслуги перед Отечеством» I и II степени.

Альберт Мисакович проводит как традиционные операции на щитовидной железе, органах грудной клетки, органах брюшной полости, органах малого таза, так и лапароскопические операции на органах грудной клетки и брюшной полости. Он не только высококлассный специалист, но и умелый руководитель, которому удалось создать особый микроклимат в коллективе: врачи, медсёстры, санитарки – все внимательны и заботливы к пациентам; в палатах всегда чисто и уютно, обстановка напоминает скорее домашнюю,



Альберт Мисакович Задикян (справа) и Витольд Янович Ашейчик

чем больничную. Врачебный обход не ограничивается утром – доктора посещают больных и после обеда, и вечером. Обязательно осмотрят, поинтересуются самочувствием, успокоят, побеседуют. И так каждый день, порой без выходных.

Второй хирург в отделении – Витольд Янович Ашейчик, врач высшей категории, подполковник медицинской службы. После окончания военно-медицинского факультета Нижегородского медицинского института служил на сторожевом корабле во Владивостоке и на Камчатке начальником медицинской службы, с отличием закончил военно-медицинскую академию, затем приехал работать в 32-й Центральный военно-морской клинический госпиталь. За 21 год врачебной практики провёл огромное количество различных операций, в том числе и сложных. Витольд Янович всегда внимателен и заботлив к больным, сам проконтролирует назначения, проследит, чтобы пациент прошёл все процедуры и обследования, даже после выписки поинтересуется вашим здоровьем.

«Врачи от бога», – говорят об этих хирургах больные. Пациенты высоко ценят их опыт, мечтают именно у них получить консультацию, доверить их умелым рукам не только своё здоровье, но и жизнь. Оба доктора имеют семьи, детей, но большую часть своего времени они проводят в госпитале, часто задерживаясь допоздна.

Рядом с этими талантливыми хирургами работают замечательные врачи-анестезиологи Фёдор Александрович Чурсин и Василий Тимофеевич Подрез, главная медсестра госпиталя Елена Александровна Замковая и старшая медсестра отделения Анна Ивановна Фокина, процедурная медсестра Любовь Анатольевна Коваленко и перевязочная медсестра Любовь Ивановна Скобелева, медицинские сёстры Галина Борисовна Бексаева, Юлия Владимировна Бондаренко, Марина Григорьевна Кузнецова, Регина Александровна Новикова, Наталья Павловна Брусенцова, Наталья Альбертовна Жукова, санитарка Галина Витальевна Першагуб.

Безусловно, есть в отделении и нерешённые проблемы: недостаток современного оборудования в операционной и компьютерной комплектации в кабинетах, невысокая зарплата медперсонала. Хочется надеяться, что Министерство обороны поможет решить эти вопросы. Но несмотря ни на что медики самоотверженно изо дня в день делают своё дело, оставаясь верными данной клятве. **МП**

Наталья ГОРОШКО



Морское наследие арктических регионов



Вопрос сохранения морского наследия России в очередной раз получил широкое обсуждение на прошедшем в Архангельске V Международном форуме «Во славу Флота и Отечества!» В рамках форума состоялось расширенное заседание Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве РФ.

В повестке дня заседания Межведомственной комиссии значились вопросы, связанные с сохранением объектов морского наследия арктических регионов. В работе приняли участие губернатор Архангельской области Игорь Орлов и заместитель министра культуры РФ, член Морской коллегии при Правительстве РФ Григорий Пирумов.

Председатель комиссии адмирал Вячеслав Попов отметил, что повышение международного интереса к Арктике влечет и повышение интереса к ее культурному и природному наследию. Благодаря удаленности и труднодо-

ступности в Арктике сохранилось значительное число уникальных объектов историко-культурного наследия. С другой стороны, в результате реализации промышленных проектов, развития туризма, потепления климата и др. многие из них оказались под угрозой. Вопросы выявления и сохранения культурного наследия – это вопросы присутствия России в Арктике; а деятельность по сохранению наследия в Арктике должна стать хорошо скоординированной и целенаправленной государственной политикой, поэтому необходимо разработать Концепцию сохранения культурного наследия в Арктике.

Губернатор Архангельской области Игорь Орлов отметил в своём приветственном слове:

– На Севере России есть много уникальных по красоте мест, которые представляют большой исторический и духовный интерес. В их числе – маяки, исторические полярные станции, объекты, связанные с исследованием Арктики – крест экспедиции Георгия Седова на Земле Франца-Иосифа, первый каменный бастион России – Новодвинская крепость... Власти Архангельской области уже готовы направить в Министерство культуры РФ документы о включении ряда уникальных объектов, расположенных в высо-

В работе комиссии приняли участие губернатор Архангельской области Игорь Орлов и заместитель министра культуры РФ, член Морской коллегии при Правительстве РФ Григорий Пирумов.

Заседание Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве РФ.





коширотной Арктике, в госреестр объектов культурного наследия.

С докладом о проблеме сохранения морского наследия на примере арктических особо охраняемых природных территорий (ООПТ) выступила заместитель директора по научной работе национального парка «Русская Арктика» Мария Гаврило. По ее убеждению, проблема сохранения наследия в Арктике имеет свою специфику и эффективно решать многие вопросы возможно лишь при четком взаимодействии Министерства природных ресурсов и экологии и Министерства культуры РФ. За последние три года в национальном парке «Русская Арктика» проделана большая работа по изучению и сохранению историко-культурного наследия. Парку удалось наладить рабочие отношения с Министерством культуры Архангельской области, по заказу которого проведена государственная историко-культурная экспертиза восьми объектов наследия, находящихся на Земле Франца-Иосифа. Об опыте проведения данной экспертизы рассказал профессор Института архитектуры и дизайна Сибирского федерального университета, государственный эксперт Александр Слабуха. Этот опыт важно изучить и тиражировать в других арктических регионах.

О двух других проектах Архангельской области рассказал заместитель губернатора по региональной политике Сергей Ковалёв. Первый – празднование юбилея полярных конвоев «Дервиш» в 2016 году в Архангельске, Северодвинске, Мурманске и Санкт-Петербурге. Второй – обращение в Правительство РФ с предложением учредить новую государственную награду: орден имени Адмирала Флота Советского Союза Николая Кузнецова. Инициативу поддержал и принимавший участие в заседании сенатор Совета Федерации от Архангельской области Константин Добрынин.

Обсудили и вопрос сохранения исторических маяков. На берегах морей, омывающих Российскую Федерацию, расположено около 350 маяков, из них около 200 можно отнести

к объектам морского культурного наследия. Но лишь единицы поставлены на государственный учет. Ряд уникальных старинных маяков расположены на Белом и Баренцевом морях, многие из них заброшены. Некоторые отремонтированы, но без учета их исторической ценности. В пределах Архангельской области специалистами музея были определены 7 маяков, которые можно смело отнести к объектам морского культурного наследия и сохранить для будущих поколений россиян – отметил в своем выступлении начальник отдела научно-исследовательской и просветительской работы Северного морского музея Иван Катышев.

На заседании была представлена сенсационная информация об обнаружении в Карском море ледокольного парохода «Александр Сибиряков», затонувшего в 1942 году в результате нападения немецкого крейсера «Адмирал Шеер»; а также торпедированного транспорта «Марина Раскова» и кораблей сопровождения, составлявших Арктический конвой Белое море – Диксон. По словам директора ООО «Фертоинг» – организатора экспедиции Артема Мельникова, поисковые работы осложняли погодные условия, тем не менее участникам удалось справиться с поставленной задачей и определить точное местоположение легендарных судов.



С докладом о выполнении решений Морской коллегии при Правительстве РФ по сохранению объектов морского наследия выступила генеральный директор Музея Мирового океана Светлана Сивкова. По словам Светланы Геннадьевны, большинство решений выполнено. Решена, в частности, судьба единственного плавучего маяка России «Ирбенского». Он передан Министерству культуры РФ и будет сохранен. Направлено в ремонт аварийно-спасательное судно Черноморского флота «Коммуна», которое в следующем году отметит свой столетний юбилей.

Однако не решен вопрос о сохранении первой атомной подводной лодки К-3 «Ленинский комсомол», а также о награждении государственными наградами кораблей-ветеранов Российского флота – ледокола «Красин», который в 2017 г. отметит свое столетие, и АС «Коммуна», принимавших непосредственное участие в событиях Первой и Второй мировых войн. Вспомнить о свидетелях морских сражений в преддверии 70-летия Великой Победы – долг ныне живущих. Впрочем, то обстоятельство, что проблемы сохранения морской истории России находятся в поле зрения Правительства, позволяет надеяться на то, что будущие поколения россиян вырастут настоящими патриотами своего Отечества. **МП**

А.М. БУДАНОВ, П.А. ФИЛИН



Хранительница морского наследия

Сохранение и преумножение морского наследия – одна из главных задач Российского государства. С этой целью была создана Ассоциация «Морское наследие России». Ее возглавила Светлана Геннадьевна СИВКОВА. Она не понаслышке знает о том, насколько это важно и сложно. Ведь уже более 20 лет Светлана Геннадьевна руководит Музеем Мирового океана в Калининграде.

На годы ее руководства пришлось самые тяжелые испытания, связанные с «лихими» 90-ми. Но музей не то что не закрылся – наоборот, развивался, музейные коллекции пополнялись, уникальные экспонаты содержа-

лись в порядке. Умная, талантливая женщина с искренней улыбкой на лице, она делала всё возможное, чтобы сохранить культурное и историческое наследие Отечества, вверенное ее заботам.

Сегодня Калининград преобразился, он стал самым европейским городом России. Во многом это личная заслуга Светланы Геннадьевны. Благодаря ей у набережной пришвартовался исторический флот из легендарных судов: корабля XIX века, подводной лодки 641 проекта «Б-413», научно-исследовательского судна «Витязь» и др. Теперь эта набережная – визитная карточка города. А территория музея – излюбленное

место отдыха горожан. За вклад в развитие города Светлану Геннадьевну избрали его почетным гражданином.

Человек, преданный своему делу, она заняла должность заместителя председателя Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве РФ. Ведь чтобы сохранить исторические и культурные ценности для потомков, надо прежде провести большую работу по их выявлению и изучению. Светлана Геннадьевна полна сил, энтузиазма и жизненной энергии для новых деяний на благо страны и дела, которому она служит. **МП**

«Морское Информационное Агентство»





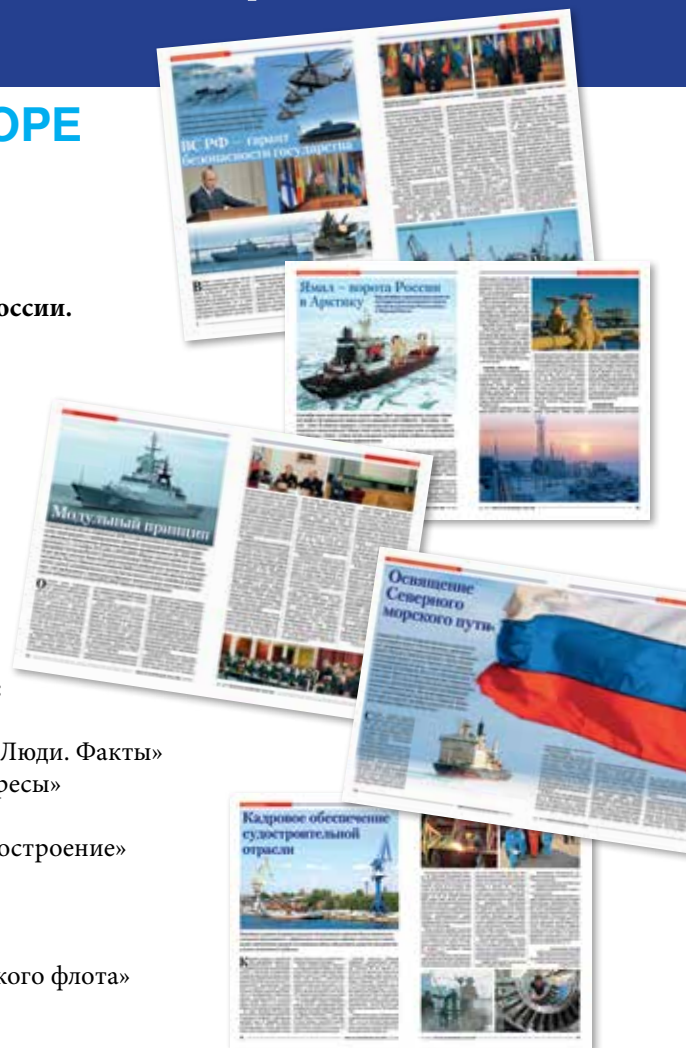
МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО – ВАШ ШТУРМАН В МОРЕ ИНФОРМАЦИИ



Журнал «Морская политика России. Люди. События. Факты» – официальный печатный орган Морской коллегии при Правительстве РФ. Журнал издает «Морское Информационное Агентство» при содействии Секретариата Морской коллегии при Правительстве РФ.

Постоянные рубрики журнала:

- «Государственная политика»
- «Морская коллегия: События. Люди. Факты»
- «Национальные морские интересы»
- «Морские порты»
- «Российское и зарубежное судостроение»
- «Морская безопасность»
- «События отрасли»
- «Морское образование»
- «Традиции и история российского флота»



Периодичность – 6 номеров в год.

Кроме того, редакция готовит тематические спецвыпуски, приуроченные к крупным событиям отрасли.

Оформить подписку можно несколькими способами:

- заполнить заявку на сайте www.morinform.com в разделе «Подписка»;
 - заполнить купон и прислать его по факсу или по e-mail: info@morinform.com
- Порядок расчета и доставка определяется отдельным договором.



Оформление ПОДПИСКИ на издание проводится непосредственно в редакции:



**Морская политика
россии**
ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Наименование организации

ФИО

Периодичность

☐ за год

☐ полгода

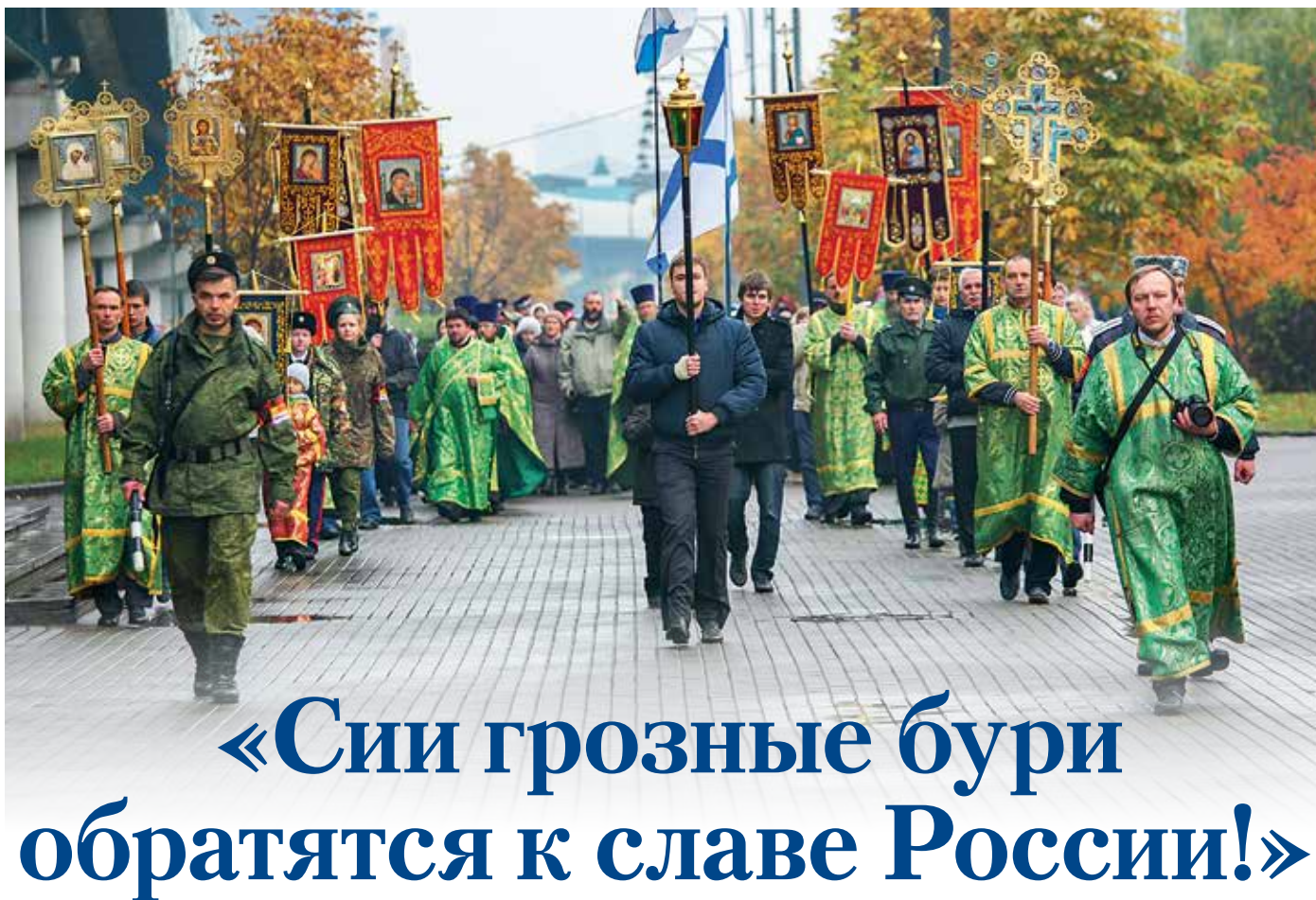
☐ включая спецвыпуски

Адрес для отправки по почте

Телефон

E-mail

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



«Сии грозные бури обратятся к славе России!»



15 октября торжественно отметили память адмирала Федора Ушакова.

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

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





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

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

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



Памяти Валентина Петровича Синецкого

Валентин Петрович Синецкий посвятил свою жизнь служению Родине и морскому делу. Штурман, подводник, настоящий «фрунзак», потомственный военный моряк, капитан 1 ранга, он до последнего дня отдавал себя делу служения отечественному военноморскому флоту на сложнейшем поприще – российской морской науке.

Для него тезис «За флот России нужно бороться» никогда не был звонкой фразой. Валентин Петрович был твердо убежден, что становление и развитие морского потенциала России возможно только при проведении в стране твердой целенаправленной государственной политики, основанной на нормативной правовой базе.

Доктор военных наук, заместитель Председателя Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве РФ, член Межведомственной национальной океанографической комиссии РФ, он был награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III ст., 11-ю медалями, а в 2008 году за большие заслуги в научной деятельности Указом Президента РФ Валентину Петровичу было присвоено почетное звание «Заслуженный деятель науки РФ». Валентин Петрович – автор более 80 научных трудов, участник и разработчик целого ряда концептуальных документов.

В 2001 году постановлением Правительства РФ от 1 сентября № 662 была основана Морская коллегия при Правительстве РФ. Согласно Положению о Морской коллегии «организацией, обеспечивающей научное и информационно-аналитическое сопровождение деятельности Морской коллегии» назначалось Государственное научно-исследовательское учреждение «Совет по изучению производительных сил» (СОПС) Министерства экономического развития и торговли РФ и Российской академии наук. В том же 2001 году по инициативе Валентина Петровича на базе СОПС был создан Центр научного сопровождения Морской коллегии СОПС (Центр МК). Синецкий возглавил созданный центр и руководил им вплоть до 2014 г. В ходе своей работы Центр МК обеспечивал информационно-аналитическое сопровождение деятельности коллегии в области морской деятельности Российской Федерации, в том числе связанной с уточнением действующих и принятием новых нормативных документов; выполнением федеральных целевых программ, программ строительства, модернизации и ремонта кораблей и судов; определением целей и задач национальной морской политики, программ развития морской деятельности РФ и т.д.

Валентин Петрович Синецкий внес значительный вклад в формирование информационного сопровождения работы Морской коллегии. Под его руководством начал действовать в качестве официального интернет-ресурса Морской коллегии портал «Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации». Этот интернет-ресурс осуществляет информационно-аналитическую поддержку деятельности Морской коллегии, обеспечивает федеральные органы исполнительной власти, научные организации и других заинтересованных пользователей достоверной и оперативной информацией о работе Морской коллегии.



Валентин Петрович стал инициатором и непосредственным участником формирования системы стратегического планирования и управления в области развития морской деятельности нашей страны, участвовал в разработке Морской доктрины РФ на период до 2020 года, Стратегии развития морской деятельности до 2030 года.

В последние годы своей жизни Валентин Петрович активно занимался разработкой федерального закона о государственном управлении морской деятельностью России и работой по актуализации Морской доктрины Российской Федерации. Принятие подобного закона на федеральном уровне стало бы существенным шагом по закреплению нормативно-правовой основы для повышения эффективности управления морской деятельностью. Этот документ, жизненно важный для дальнейшего развития национального морепользования, в ближайшее время будет доработан и принят.

Научная деятельность никогда не заслоняла его прекрасные душевные качества. Валентин Петрович был отличным товарищем, неутомимым флотским рассказчиком, жизнерадостным и оптимистом, любящим мужем и отцом. Таким он и останется в памяти коллег и друзей.



ВСЕГДА В ЦЕНТРЕ СОБЫТИЙ



ФГУП «ЦНИИ «ЦЕНТР»

123242, а/я 1, г. Москва,
ул. Садовая-Кудринская, дом 11, строение 1

Телефон для справок: 8 (499) 252-55-74

Факс: 8 (499) 254-50-56

<http://www.cniicentr.ru>

e-mail: center@sbnet.ru

СТАТИСТИКА • АНАЛИЗ • ПРОГНОЗЫ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ

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