



МОРСКАЯ НАУКА И ТЕХНИКА
MARINE SCIENCE AND TECHNOLOGY

НАУЧНО - ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ - СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК №23

При информационной поддержке Морской коллегии Российской Федерации
и Департамента судостроительной промышленности и морской техники
Министерства промышленности и торговли Российской Федерации



23-26 СЕНТЯБРЯ
РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

НЕВА 2025



НТЦ
НЕФТЕГАЗДИАГНОСТИКА
ГРУППА КОМПАНИЙ



НА ЗЕМЛЕ • ПОД ЗЕМЛЕЙ • ПОД ВОДОЙ

**ВНУТРИТРУБНАЯ
ДИАГНОСТИКА
НЕФТЕГАЗОПРОВОДОВ**

**РЕМОНТ МОРСКИХ
ПОДВОДНЫХ
ТРУБОПРОВОДОВ**

**ПОДВОДНО -
ТЕХНИЧЕСКИЕ РАБОТЫ**

Г. МОСКВА, УЛ. НИЖНЯЯ КРАСОСЕЛЬСКАЯ, Д.40/12, К.4Б, ОФ.201

ТЕЛ./ФАКС: +7 (495) 781-59-17, ТЕЛЕФОН: +7 (495) 781-59-18

EMAIL: INFO@NTCNGD.COM

[HTTPS://NTCNGD.COM/](https://ntcngd.com/)



**А. А. АЛИХАНОВ МИНИСТР
ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Уважаемые участники и гости 18-й Международной выставки и конференции «НЕВА 2025»!

От имени Министерства промышленности и торговли Российской Федерации и от себя лично приветствую вас на одной из ведущих отраслевых площадок!

За последние несколько лет отечественная промышленность, в том числе отрасль судостроения, столкнулась со множеством вызовов, связанных с эпидемией COVID-19, беспрецедентным внешним санкционным давлением, макроэкономическими факторами.

Однако вопреки всем трудностям российские корабли успешно продолжают строить суда различного назначения, обеспечивая потребность в расширении ледокольного флота, судах для навигации по внутренним водным путям, для пассажирских и грузовых перевозок. На наших верфях строится серия атомных ледоколов проекта 22220, который уже практически полностью локализован, а также пассажирские катамараны, прогулочные электросуда, танкеры, сухогрузы, краболовы, рыбопромысловые суда. Продолжаются работы по танкерам и СПГ-газовозам на ССК «Звезда», разрабатывается облик полностью отечественного газовоза. Только за первое полугодие 2025 года предприятия отрасли передали заказчикам 47 судов.

Сейчас перед нами стоят еще более амбициозные цели, сформулированные в нацпроекте «Промышленное обеспечение транспортной мобильности» и актуализированной Стратегии развития судостроения в Российской Федерации. Нам предстоит расширять возможности по строительству крупнотоннажных судов ледового класса и в целом повышать производительность верфей, которые работают по гражданским заказам во всех акваториях нашей страны, поэтапно наращивать долю отечественного судового оборудования.

Работа по локализации критически важного для отрасли СКО ведется уже на протяжении нескольких лет и дает свои результаты. Постепенно выходят в серийное производство новые узлы, агрегаты и системы, которые раньше в России не выпускались. Сейчас уже более 30 российских предприятий выходят на стадию серийного производства. Минпромторг России, в свою очередь, ведет системную работу, направленную на эффективное решение этих задач, и оказывает предприятиям поддержку как финансового, так и нефинансового характера.

Выставка «НЕВА» давно зарекомендовала себя как площадка, которая объединяет специалистов отрасли, дает возможность для обмена опытом и лучшими практиками, наглядно представляет главные достижения судостроителей, позволяя формировать совместные направления дальнейшего развития.

Желаю всем участникам конструктивного диалога, новых идей и контактов, а также успехов в реализации всех намеченных планов!

Издаёт:

«Морское информационное агентство» при информационном участии
Департамента судостроительной
промышленности и морской техники
Минпромторга России и Морской
коллегии Российской Федерации.

Учредитель:

НТЦ «НЕФТЕГАЗДИАГНОСТИКА»
Per. № ПИ № ФС77-84232 от 22 ноября
2022 г.

Адрес редакции:

105066, г. Москва,
ул. Нижняя Красносельская, д.40/12

Тел./факс: +7 (495) 781-59-17

+7 (951) 528-94-78

+7 (903) 759-95-65

morinform@marineorg.ru

www.marine.org.ru

https://expertmore.ru/

ШЕФ-РЕДАКТОР

АНДРЕЙ ПАЩЕНКО

ОТВЕТСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР

ОЛЕСЯ КАМШУКОВА

ЛИТЕРАТУРНЫЙ РЕДАКТОР

АЛЕКСАНДРА ГУЖОВА

РЕДАКТОР ОТ СЕКРЕТАРИАТА МЭС

ВАЛЕРИЯ БУДРИНА

РЕДАКТОР ПО ДИЗАЙНУ

РОСИТА РУИС

ПИАР – МЕНЕДЖЕР

АЛЕКСАНДР АНОШИН

Материалы и иллюстрации:

Екатерина Логунова, Алексей Таран,
Дмитрий Кучеренко, Александр
Морозов, Сергей Калашников, Олег
Жулин, Наталья Фетисова, Николай
Спиридонов, Инна Левыкина, Руслан
Хайруллин, Владислав Лихачев,
Рената Зеленская, Григорий Кубатьян
и другие.

Особая благодарность

за организацию в издании:

В.В. Лещенко, И.В. Помылеву,
А.Е. Аношину, Будрину В.И..

Особая благодарность за активное

участие в издании:

Виктору Лещенко, Александру
Тамирову, Александру Ульянову,
Дмитрию Кучеренко.

Благодарим за предоставление

информации из открытых

источников: kremlin.ru, marine.org.ru,
government.ru, https://ntcngd.com/,
https://minpromtorg.gov.ru/ria.ru,
tass.ru, iz.ru, kchf.ru, mintrans.ru,
morflot.ru, seaport.ru, shipbuilding.ru,
mil.ru.

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

Тираж 1000 экземпляров, Цена договорная

Позиция редакции может не совпадать
с мнением авторов.

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА:



3 ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО А. А. АЛИХАНОВ – МИНИСТР
ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ РФ

- 6** ЗАСЕДАНИЕ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
- 10** НИКОЛАЙ ПЛАТОНОВИЧ ПАТРУШЕВ ПОСЕТИЛ МОРСКОЙ ПОРТ
В НОВОРОССИЙСКЕ
- 11** ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ПО ЗАЩИТЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ РОССИИ
В АРКТИКЕ
- 11** ЗАСЕДАНИЕ ПРЕЗИДИУМА МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
- 12** ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ МОРСКОЙ
КОЛЛЕГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НИКОЛАЙ ПАТРУШЕВ -
О СОВРЕМЕННЫХ ПОДВОДНЫХ ТЕХНОЛОГИЯХ РОССИИ

МЭС

- 14** ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ МЭС ПО МПТ И ОБЪЕКТАМ,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ «НПС «РИСКОМ» ВИКТОР ЛЕЩЕНКО -
О СИСТЕМАХ БЕЗОПАСНОСТИ МОРСКОЙ НЕФТЕГАЗОВОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ

СУДОСТРОЕНИЕ

- 18** ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО АЛЕКСАНДРА УЛЬЯНОВА,
ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА «НЕВА – ИНТЕРНЕТШНЛ»
- 19** «НЕВА 2025»: ВЕКТОР РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ
- 20** НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРЕМИЯ «МОРСКОЙ ОЛИМП»
- 22** СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: 500 ЛЕТ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ МИССИИ РОССИИ
- 24** КАРЬЕРНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ И МОЛОДЕЖНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ
В МОРСКОЙ ОТРАСЛИ
- 25** ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА «НЕВЫ 2025»: СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ДИАЛОГ
И ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ
- 26** ИННОВАЦИОННЫЕ СЕРВИСЫ И НОВЫЕ ЛОКАЦИИ «НЕВЫ 2025»



СУДОСТРОЕНИЕ

- 28** «ИНТЭЛ»: ПЕРЕДОВЫЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ РАДАРЫ
ДЛЯ ФЛОТА РОССИИ
- 30** «КОНЦЕРН «КАЛАШНИКОВ»: СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ВЕРФИ
- 32** ОСК: ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ПО ГРАЖДАНСКОМУ
СУДОСТРОЕНИЮ, КИРИЛЛ ТОРОПОВ - ПЛАТФОРМЕННОЕ РЕШЕНИЕ
- 34** «ОСК – ТЕХНОЛОГИИ»: УПРАВЛЕНИЕ БУКСИРАМИ-АВТОМАТАМИ
- 36** «РУБИН»: КИБЕРНЕТИЧЕСКАЯ ЭКОСИСТЕМА
- 40** «КМЗ»: ЦЕНТР ПРОИЗВОДСТВА МОРСКИХ ДРОНОВ
ДЛЯ ГРАЖДАНСКИХ ЦЕЛЕЙ
- 42** VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЫБОПРОМЫШЛЕННЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА
РЫБНОЙ ИНДУСТРИИ, МОРЕПРОДУКТОВ И ТЕХНОЛОГИЙ
- 46** «РИАТОМ»: 30 ЛЕТ СОЗДАЕМ ТЕХНИКУ ДЛЯ РОССИЙСКОГО ФЛОТА!
- 52** «КОНАР»: УСПЕХ НА ВЫСОКИХ ОБОРОТАХ
- 56** «СМЗ»: СПЛАВ УНИКАЛЬНОЙ ТЕХНОЛОГИИ
- 60** «КУПОЛ»: РЕАЛИЗУЕМ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ
- 62** «АРМАЛИТ»: ПОЛТОРА ВЕКА В ОТРАСЛИ
- 65** «АЗДА»: СУДОВЫЕ АГРЕГАТЫ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА
- 66** «АК БАРС»: ПЕРВАЯ В ИННОВАЦИЯХ

ГОД ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА

- 68** МОНОКОЛЕСО, КАПЕЛЬНИЦА И РОЗОВЫЕ БОКСЕРСКИЕ ПЕРЧАТКИ

ЛЮДИ ФЛОТА

- 72** АДМИРАЛ ПОБЕДЫ

ИСТОРИЧЕСКАЯ ПАМЯТЬ

- 78** СПАСИ МЕССИНУ!



РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ ЖУРНАЛА:

1. Председатель коллегии – член корреспондент РАН, профессор, главный научный сотрудник НИИ МАШ, председатель комиссии РАН по техногенной безопасности – Махутов Николай Андреевич.
2. Заместитель председателя коллегии – кандидат технических наук, генеральный директор НТЦ «Нефтегаздиагностика», председатель правления союза «РИСКОМ» – Лещенко Виктор Викторович.
3. Доктор технических наук, технический секретарь Межведомственного экспертного совета по безопасности МПТ – Лепихин Анатолий Михайлович.
4. Профессор, доктор технических наук, ведущий эксперт МЭС – Харченко Юрий Алексеевич.
5. Доктор технических наук, профессор, заведующий отделом НИИ МАШ РАН – Матвиенко Юрий Григорьевич.
6. Кандидат технических наук, Почетный председатель Севастопольского морского собрания – Кот Виктор Павлович.
7. Научный руководитель, главный научный сотрудник. Заслуженный деятель науки РФ, профессор, д.т.н., лауреат Нобелевской премии – Тимашев Святослав Анатольевич.
8. Главный редактор журнала «Морская наука и техника», – Пашенко Андрей Александрович.



В МОСКВЕ СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЗАСЕДАНИЕ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРОВЕЛ ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ
НИКОЛАЙ ПЛАТОНОВИЧ ПАТРУШЕВ

Рассмотрен широкий круг вопросов, связанных с дополнительными мерами развития морской деятельности в стране. Акцентировано внимание на двух актуальных вопросах: «О мерах по развитию медико-санитарного обеспечения морской деятельности Российской Федерации» и «О расширении возможностей захода туристских судов зарубежных стран в морские порты Дальневосточного федерального округа».

Первым рассмотрели вопрос, касающийся развития медико-санитарного обеспечения морской деятельности России.

«Сохранение человеческой жизни на море, сбережение здоровья моряков и персонала объектов морской инфраструктуры являются важными принципами национальной морской политики.

Современные геополитические вызовы, планы по развитию морской деятельности, особенно на арктическом направлении, наращивание объёмов перевозок внутренним водным транспортом, а также необходимость защиты морских рубежей нашей страны – всё это обуславливает необходимость совершенствования подходов к организации медико-санитарного обеспечения морской деятельности.

Сегодня оказание медицинской помощи осуществляется по нескольким направлениям. Это оказание помощи на судне, консультирование посредством телемедицинских технологий, поисково-спасательные операции, медицинские эвакуации во внештатных ситуациях.

Федеральными органами исполнительной власти принимаются меры по развитию системы медико-санитарного обеспечения морской деятельности.

В ФМБА России создана трехуровневая система медико-санитарного сопровождения плавсостава, включающая здравпункты на судах, филиальную сеть медицинских организаций ФМБА России, центры охраны здоровья моряков.

В Санкт-Петербурге создан Национальный центр охраны здоровья моряков и водолазов, который в настоящее время является единственной в стране структурой, объединяющей и координирующей работу по медико-санитарному обеспечению судоходства.

В целях совершенствования системы подготовки судовых работников ФМБА России разработаны дополнительные программы повышения квалификации судовых врачей.

Особое внимание сохранению здоровья моряков уделяется в Военно-Морском Флоте, который располагает разветвленной сетью военно-морских медицинских организаций. Ведётся работа по их развитию и модернизации. Подробнее об этом доложил в своём выступлении Главнокомандующий ВМФ Моисеев Александр Алексеевич.

В соответствии с поручениями Президента Российской



Федерации по развитию Трансарктического транспортного коридора и Северного морского пути значительное внимание уделяется развитию медико-санитарного обеспечения судоходства в условиях Арктики.

В Мурманске открыт Федеральный центр арктической медицины, который осуществляет организационно-методическое сопровождение работ в условиях Арктики, в том числе, на борту атомных ледоколов.

В прошлом году в городе Певеке Чукотского автономного округа на базе Арктического комплексного аварийно-спасательного центра МЧС России создано подразделение экстренной медицины.

В этом году планируется открытие подразделения экстренной медицины в посёлке Сабетта Ямало-Ненецкого автономного округа.

В дальнейшем такие подразделения будут открыты на побережье Республики Саха (Якутия) и Красноярского края.

Создание таких центров обеспечит доступность и повысит качество оказания медико-санитарной помощи в Арктике, в том числе членам экипажей морских судов, работникам объектов морской инфраструктуры.

Это особенно важно для работников стационарных и плавучих морских платформ, поскольку их медико-санитарное обеспечение затруднено, в связи с тем, что статус морских платформ не определён. Так, плавучие морские платформы обладают статусом судна и к ним применяются положения нормативных актов, установленные для судов, а стационарные морские платформы обладают статусом «искусственного острова» и к ним не примени-



мы требования и нормативы, установленные для судов и для медицинских организаций, функционирующих на берегу». - *Помощник Президента Российской Федерации, председатель Морской коллегии Николай Платонович Патрушев.*

С докладом выступила *руководитель Федерального медико-биологического агентства России – Вероника Игоревна Скворцова.*

«Уважаемые коллеги!

Одним из ключевых направлений медико-санитарного обеспечения морской деятельности, охватывающим широкий спектр задач, является обеспечение санитарно-эпидемиологического благополучия моряков. В этих целях осуществляется санитарно-эпидемиологический контроль, разработка нормативных правовых документов, организовано научно-методическое обеспечение.

Несмотря на достигнутые успехи, в организации современного медицинского обеспечения морской деятельности России накопился ряд проблем, нерешённость которых оказывает существенное влияние на эффективность морской деятельности в целом.

В настоящее время отсутствует необходимая централизация в вопросах руководства и организации медицинского обеспечения морской деятельности.

Вследствие недостаточной координации и межведомственного взаимодействия между заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и организациями не сформированы единые подходы к практическому решению всего комплекса вопросов медицинского обслуживания моряков как военных, так и гражданских, рыбаков и речников в рейсах и на берегу.

В настоящее время в медицинских организациях ФМБА России осуществляется освидетельствование около 40% плавсостава и водолазов. Медицинское обеспечение моряков, не охваченных системой ФМБА России, осуществляется по территориальному принципу на общих основаниях медицинскими организациями, не



знающими специфики морского труда и не имеющими существенного опыта в профилактике и лечении заболеваний у специалистов морских отраслей.

Помимо этого, в настоящее время фактически отсутствует единая национальная система оказания первичной специализированной медико-санитарной помощи водолазам и подводникам, пострадавшим от повышенного давления.

В связи с этим необходимо сформировать единую систему медицинского обслуживания плавсостава, включающую систему общей и медицинской реабилитации моряков, а также развивать перспективные методы лечения водолазов.

Одним из основных приоритетов совершенствования системы медико-санитарного обеспечения морской деятельности является формирование нормативной правовой базы, соответствующей национальным требованиям и международным правовым актам о здравоохранении и медицинском обслуживании в морском судоходстве, участницей которых является Россия.





цинскими изделиями аптечки для оснащения морских судов, судов внутреннего плавания и судов смешанного (река - море) плавания.

Несмотря на имеющиеся в номенклатуре должностей медицинских работников должности «судовой врач» и «врач по водолазной медицине», их трудовые функции и профессиональные задачи не регламентированы. Отсутствует профессиональный стандарт «судовой медицинский работник».

Между тем, для успешного оказания медицинской помощи в условиях судна, а также при медицинской эвакуации и на берегу требуются специальные знания в области морской медицины.

Помимо этого, отсутствуют нормативные правовые акты, устанавливающие требования к наличию на судах помещений медицинского назначения и их оснащению, использованию лекарственных препаратов и изделий медицинского назначения в условиях морского и речного плавания, включая наркотические препараты и психотропные средства.

Не урегулированным остаётся комплекс вопросов, связанных с медицинской подготовкой командного состава судов, не имеющих на борту медицинского работника.

Эти и другие вопросы требуют активизации работы по совершенствованию системы охраны здоровья моряков, сохранения и защиты трудовых ресурсов российского флота, отвечающей национальным и международным требованиям в области безопасности мореплавания.

Развитие морской медицины необходимо планировать как одну из составляющих национальной системы здравоохранения.

Специфические условия морского труда требуют разработки нормативной и методической базы, отражающей особенности профессиональной деятельности трудящихся на объектах морской деятельности. Однако действующее законодательство не в полной мере регламентирует вопросы организации медицинского обеспечения морской деятельности и нуждается в совершенствовании.

До настоящего времени отсутствуют нормативно установленные требования к наличию на судах медицинских работников в зависимости от типа и предназначения судна, географического района плавания, длительности и других особенностей рейса, а также требования к комплектации лекарственными препаратами и меди-



Активная информатизация национальной системы здравоохранения определяет важность наращивания темпов по созданию единой информационной системы морской медицины, включения её в Единую государственную информационную систему в сфере здравоохранения Российской Федерации.

В этой связи требуется обеспечить необходимый уровень развития и внедрения информационных технологий в практику выполнения задач медицинского обеспечения морской деятельности, включая обеспечение интеграции информационных систем ФМБА России, Минздрава России, Роспотребнадзора и научных организаций, подведомственных Минобрнауки России».

Вторым, не менее важным, обсудили вопрос о расширении возможностей захода туристских судов зарубежных стран в морские порты Дальневосточного федерального округа.

Сфера морских круизов является одним из быстро растущих сегментов туристского рынка.

До 2020 года в российские моря регулярно заходили иностранные круизные суда, выполняющие рейсы на Дальнем Востоке, а также в Западной Арктике.

В настоящее время вновь отмечается повышение интереса к организации круизов по побережью и островам Дальневосточного федерального округа и Арктической зоны России как со стороны иностранных судовладельцев, так и со стороны российских туристических компаний, владеющих или рассматривающих возможность приобретения современных круизных судов под иностранным флагом.

Для организации морских круизов наиболее перспективны территории, которые имеют развитую портовую береговую инфраструктуру. На Дальнем Востоке это Сахалинская область, Камчатский, Приморский и Хабаровский края.

К перспективным маршрутам можно отнести дальне-

восточную круизную линию с отправной точкой в городе Владивостоке с посещением удаленных мест Приморского края, а также Петропавловска-Камчатского, Южно-Сахалинска и Курильских островов.

Не менее перспективным туристическим направлением является организация круизов в арктических морях.

Однако иностранные круизные суда могут заходить в ограниченное количество российских портов и портовых пунктов. При этом треть из них закрыта для схода туристов на берег.

Фактически даже при наличии более комфортабельных условий на борту российские и зарубежные туроператоры при использовании судов под иностранным флагом не могут сформировать конкурентоспособный туристический продукт из-за отсутствия возможности посещения наиболее привлекательных для туристов мест на большинстве популярных маршрутов, включая побережье Чукотки, Курильских островов, архипелага Земля Франца-Иосифа, Новой Земли.

В этой связи требуется расширение перечня портов в районах внутренних морских вод и территориального моря Российской Федерации, прилегающих к территориям субъектов Российской Федерации, входящих в Арктическую зону Российской Федерации и Дальневосточного федерального округа, разрешенных для захода иностранных туристских судов.

Работа по формированию предложений по внесению в указанный перечень ведётся.

Выступающие дали оценку развитию морского круизного туризма на Дальнем Востоке и в Арктике, доложили о существующих проблемах, а также высказали предложения по мерам, направленным на организацию круизного сервиса в Дальневосточном и Арктическом регионах.

Редакция МНТ



РАБОТА МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ РФ НИКОЛАЙ ПАТРУШЕВ ПОСЕТИЛ МОРСКОЙ ПОРТ В НОВОРОССИЙСКЕ

Николай Патрушев осмотрел контейнерный и зерновой терминалы группы компаний «Дело».

Председатель Совета директоров Группы, член Морской коллегии РФ Сергей Шишкарёв представил проекты развития терминалов ГК «Дело». В настоящее время ведётся реконструкция глубоководного причала контейнерного терминала, которая позволит нарастить его мощность на 30% в 2027 году. Расширение мощности зернового терминала запланировано к концу 2026 года. Патрушев обратил внимание на важность координации работы терминалов и соответствующих органов и ведомств в нестандартных ситуациях, обсудил вопросы безопасности, возможность создания единого центра управления данными. Кроме того, собеседники обсудили внедрение «зелёных коридоров» – приоритетного пропуска судов с цифровым профилем, а также развитие подходов к портам Азово-Черноморского бассейна.

ГК «Дело» планомерно инвестирует в современную транспортную инфраструктуру. За счёт собственных средств в Новороссийске построен крупнейший в стране морской зерновой терминал, в 2019 году введен в эксплуатацию уникальный для Юга России глубоководный причал на контейнерном терминале.

Кроме того, помощник главы государства посетил



терминалы ПАО «Транснефть». Председатель правления компании Николай Токарев ознакомил Николая Патрушева с текущим состоянием и перспективами развития Новороссийского морского порта, основными показателями работы группы НМТП, возможностями по увеличению производительности перегрузочного комплекса. Отдельное внимание председатель Морской коллегии уделил строительству железнодорожной инфраструктуры для обеспечения Новороссийского судоремонтного завода и терминала минеральных удобрений.

С главой города-героя Новороссийска Андреем Кравченко помощник Президента обсудил вопросы развития других терминалов Новороссийского морского порта.



Поставлены задачи, направленные на обеспечение безопасности судоходства в акваториях Трансарктического транспортного коридора, включая акватории Северного морского пути.

Заслушаны доклады заместителя министра транспорта России Александра Пошивая, руководителя Росгидромета Игоря Шумакова, директора дирекции Северного морского пути Росатома Вячеслава Рукши, представителей МЧС России, Росморречфлота, ФМБА и организаций, обеспечивающих аварийно-спасательные работы.

В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ ПРЕЗИДИУМА МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Его провел помощник Президента России Николай Патрушев. Обсуждены меры по реализации транспортного, промышленного, научного и образовательного потенциала Санкт-Петербурга в интересах развития морской деятельности.

Подчеркнуто, что в Санкт-Петербурге в 2004 году создан Совет по морской деятельности. В рамках его работы сформирован ряд секций и постоянных комиссий, курирующих вопросы развития береговой инфраструктуры, судостроения, грузоперевозок, экологической безопасности, морского и речного туризма, сохранения морского наследия и ряд других. Отмечено, что этими органами накоплен серьёзный опыт взаимодействия органов региональной исполнительной власти с различными предприятиями, государственными и общественными организациями. По итогам заседания поручено изучить и оценить опыт Санкт-Петербурга, подготовить рекомендации для учёта этого опыта в практической работе других региональных советов по морской деятельности.

С основным докладом на заседании президиума Морской коллегии выступил губернатор города Александр Беглов.

СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ПО ЗАЩИТЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ РОССИИ В АРКТИКЕ

Заседание Совета Морской коллегии Российской Федерации по защите национальных интересов России в Арктике провели помощник Президента России Николай Патрушев и заместитель председателя Правительства России – полномочный представитель Президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев.

Рассмотрены вопросы, связанные с обеспечением судоходства в акватории Северного морского пути и развитием аварийно-спасательной инфраструктуры в Арктической зоне России.

Выработаны дополнительные меры по развитию аварийно-спасательного флота, мест его базирования, созданию навигационного оборудования и авиационной поддержке.

Отдельный акцент сделан на межведомственном взаимодействии в области обеспечения безопасности мореплавания.



СОВРЕМЕННЫЕ ПОДВОДНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ РОССИИ

ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ РФ НИКОЛАЙ ПАТРУШЕВ О РОССИЙСКИХ ПОДВОДНЫХ РОБОТОТИЗИРОВАННЫХ КОМПЛЕКСАХ



Николай Платонович, морские подводные трубопроводы это особые, стратегически важные объекты, что и подчеркивается Морской доктриной. Не означает ли это, учитывая международную обстановку, необходимость активизировать разработки инновационных технологий в области подводной робототехники, современных автономных необитаемых подводных аппаратов, и применение их, в том числе, для мониторинга морских трубопроводов?

– Россия по праву является великой морской державой. Большую роль в экономическом развитии страны, увеличении торговых экономических отношений играют морские трубопроводы. Учитывая необходимость обеспечивать их безопасное функционирование, предупреждать техногенные аварии, защищать от возможных диверсий, научно-экспертный совет Морской коллегии выработал дополнительные меры по использованию безэкипажных морских систем и морской робототехники с целью наиболее эффективного мониторинга подводных объектов. Активно ведутся технологические раз-

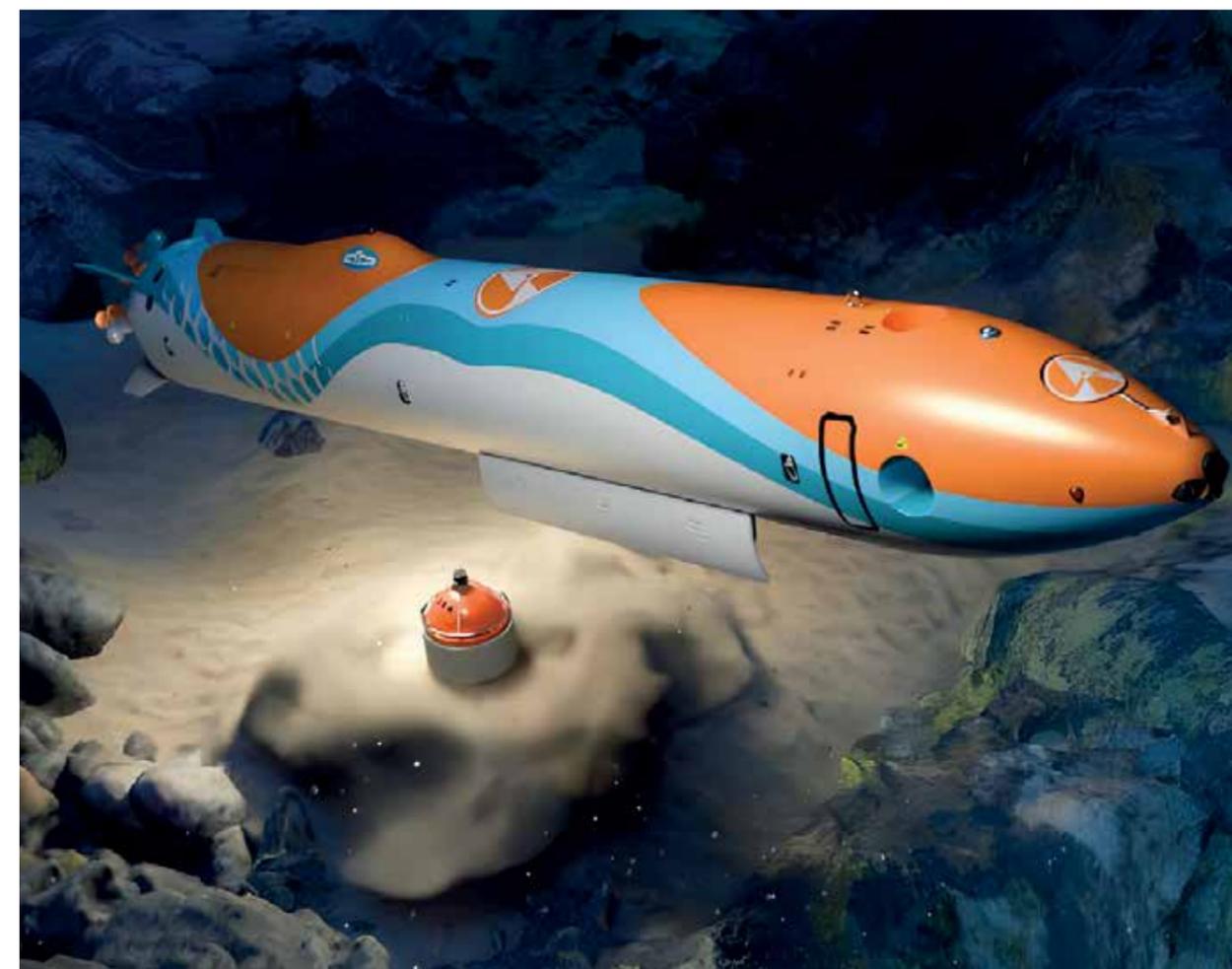


Не стоит забывать, согласно морской доктрине, подводные трубопроводы по уровню значимости и потенциальной опасности относятся к стратегически важным объектам экономики. Данной теме следует уделять особое внимание.



работки подводных аппаратов для океанографических исследований, работы подо льдом. Однако работы по созданию морской робототехники и безэкипажных морских систем осуществляются преимущественно силами средних и малых компаний. При этом научный задел по ключевым высокотехнологичным компонентам морских беспилотных систем не сформирован, объём научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ является пока недостаточным. В этой связи необходимо обеспечить создание многофункциональных автономных необитаемых подводных аппаратов различного назначения и модульного типа, оснащенных системами высокоточной навигации с использованием спутникового и радио-позиционирования. Кроме того, важно увеличить автономность плавания за счёт создания новых энергетических систем и двигательных комплексов, адаптированных к использованию в морской среде. Не менее важной задачей является совершенствование отечественной элементной базы, являющейся основой

Необходимо формирование научно-производственного центра компетенций и испытаний для обеспечения полного жизненного цикла морских робототехнических комплексов. Требуется широко развивать и внедрять технологии искусственного интеллекта, позволяющие в автономном режиме обнаруживать, классифицировать и сопровождать подводные объекты.



систем управления, навигации и контроля обстановки. Помимо этого, необходимо формирование научно-производственного центра компетенций и испытаний для обеспечения полного жизненного цикла морских робототехнических комплексов. Требуется широко развивать и внедрять технологии искусственного интеллекта, позволяющие в автономном режиме обнаруживать, клас-

сифицировать и сопровождать подводные объекты. Не стоит забывать, согласно морской доктрине, подводные трубопроводы по уровню значимости и потенциальной опасности относятся к стратегически важным объектам экономики. Данной теме следует уделять особое внимание.

Редакция МНТ

МОРСКОЙ НЕФТЕГАЗОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ – ЭФФЕКТИВНУЮ ГОСУДАРСТВЕННУЮ СИСТЕМУ БЕЗОПАСНОСТИ

Виктор Викторович Лещенко - генеральный директор ООО «Научно-технический центр «Нефтегаздиагностика», Заместитель председателя Межведомственного совета по безопасности морских подводных трубопроводов и объектов, председатель Правления Научно-промышленного союза «РИСКОМ».



В условиях роста международной напряженности и геополитического противостояния чрезвычайно важно адекватно реагировать на угрозы и риски для критической инфраструктуры страны. В этой связи обеспечение безопасности морских подводных трубопроводов (МПТ), и в целом морских нефтегазовых объектов (МНГО), как стратегически важных объектов, для экономики приобретает первостепенное значение. В статье обосновывается необходимость признания стратегически важным создание системы государственного надзора, которая будет адекватной имеющимся рискам и построенной по принципам, апробированным в атомной отрасли. Предлагаются технические, организационные и нормативные решения по всему жизненному циклу МПТ: от проектирования и строительства - до организации мониторинга, охраны и вывода из эксплуатации. Показана целесообразность сделать контроль за трубопроводами идентичным уровню надзора за атомными станциями.

Морские подводные трубопроводы являются ключевыми элементами морской нефтегазовой инфраструктуры. По данным Минэнерго РФ, в 2024 году через морские

магистралью было транспортировано более 180 млрд м³ природного газа и 65 млн т нефти, что составляет более 40 % экспортных поставок углеводородов.



Большинство морских нефтегазовых объектов (МНГО), включая морские платформы, подводные добычные комплексы, шлангокабели, морские подводные трубопроводы (МПТ) и другие объекты морской нефтегазовой инфраструктуры, располагаются в акваториях с активным судоходством или в арктических регионах со специфическими и суровыми природными условиями. К тому же большая часть этих объектов располагается в нейтральных водах, где крайне затруднительно и затратно организовать их полноценный мониторинг, а тем более охрану. С учетом тяжёлых последствий аварий на морских нефтегазовых объектах, особенно на МПТ, это специфические и потенциально чрезвычайно опасные производственные объекты. При этом, с учетом их значимости для экономики страны эти объекты совершенно обоснованно признаны стратегически важными объектами, что закреплено в положениях Морской доктрины России и других базовых документах.

Соответственно, надзор за обеспечением их безопасности требует значительно большей ответственности и внимания, чем за другими опасными производственными объектами технического регулирования.

Как уже неоднократно отмечалось, в силу ряда причин в Российской Федерации на сегодня отсутствует полноценная суверенная нормативно-техническая база обеспечения строительства и безопасной эксплуатации морских подводных трубопроводов, в полной мере отвечающая современным условиям. Федеральный Закон 184-ФЗ «О техническом регулировании» допускает использование при разработке определяющих нормативных документов как отечественных, так и зарубежных норм. При этом сами требования нормативных документов, включая ГОСТы, носят рекомендательный характер.

Имеющиеся ГОСТы и стандарты по морским трубопроводам, в том числе разрабатываемые по программе импортозамещения, зачастую являются прямым переводом иностранных нормативов (DNV, API, ASME) и содержат многочисленные ссылки на иностранные технические документы и отсылки к зарубежным технологиям, доступ к которым в условиях санкционного давления на ближайшее время закрыт.

Дополнительно элемент хаоса вносит тот факт, что жизненный цикл МНГО одновременно попадает под регулирование сразу нескольких разноплановых федеральных законов: «О континентальном шельфе Российской Федерации» №187-ФЗ от 30.11.1995г., «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» №116-ФЗ от 21.06.1997г., «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» №384-

ФЗ от 30.12.2009г., и даже «Градостроительный кодекс Российской Федерации» (ст. 1) №190-ФЗ от 29.12.2004г.

При этом ни один из этих документов не рассматривает МНГО и подводную морскую инфраструктуру как объекты критической важности с особыми требованиями к обеспечению их безопасности и как следствие - не оценивается их защищенность по критериям рисков природных и техногенных аварий, рисков умышленных террористических воздействий.

И в дополнение к этому, в соответствии с № 101-ФЗ от 15.07.1995г. «О международных договорах» в РФ установлено приоритетное применение международных обязательств (договоров, соглашений, регламентов-ЕАЭС, СНГ), т.е. имеется реальная угроза неконтролируемого внедрения разнородных зарубежных стандартов и технологий, не соответствующих конкретным условиям.

Все эти обстоятельства создают реальные предпосылки критической уязвимости морских подводных сооружений в процессе проектирования, строительства и эксплуатации, особенно при аварийных ситуациях и несанкционированных воздействиях. И совершенно очевидно, что обеспечение безопасности настолько важных стратегических объектов требует соответствующей, соразмерной их важности жёсткой системы государственного надзора.

С учетом этих обстоятельств, создание отечественной системы нормативного и нормативно-технического обеспечения по всему жизненному циклу МНГО, отражающего передовые технические решения, соответствующего российской специфике, и, в том числе, актуальным современным угрозам, безусловно представляется важнейшей, приоритетной задачей.

Одной из важнейших задач, ставшей особо актуальной в последнее время, является парирование антропогенных угроз, противодействие диверсиям и террористическим актам, что требует выработки единого межведомственного подхода, основанного на принципах комплексной защищенности от актуальных угроз, усилия всех заинтересованных ведомств.

Одним из фундаментов создаваемой нормативной системы должна стать комплексная концепция защиты критически важной морской нефтегазовой инфраструктуры - документ, определяющий единую государственную политику в заданной сфере, призванный консолидировать усилия науки, экспертного сообщества, операторов МНГО и надзорных органов, задав согласованную стратегию и конкретные механизмы обеспечения безопасности морских нефтегазовых объектов на долгосрочную перспективу.

Разумеется, базовые документы создаваемой системы, в том числе стандарты, должны иметь статус технических регламентов обязательного исполнения и обладать приоритетом перед иностранными.

В настоящее время работы в этом направлении ведутся межведомственным экспертным советом по безопасности морских подводных трубопроводов и объектов совместно с РМРС, который имеет богатый опыт в классификации и надзора за МНГО, так и самими нефтяными компаниями.

Не менее важным представляется выстраивание гармоничной системы государственного регулирования отрасли.

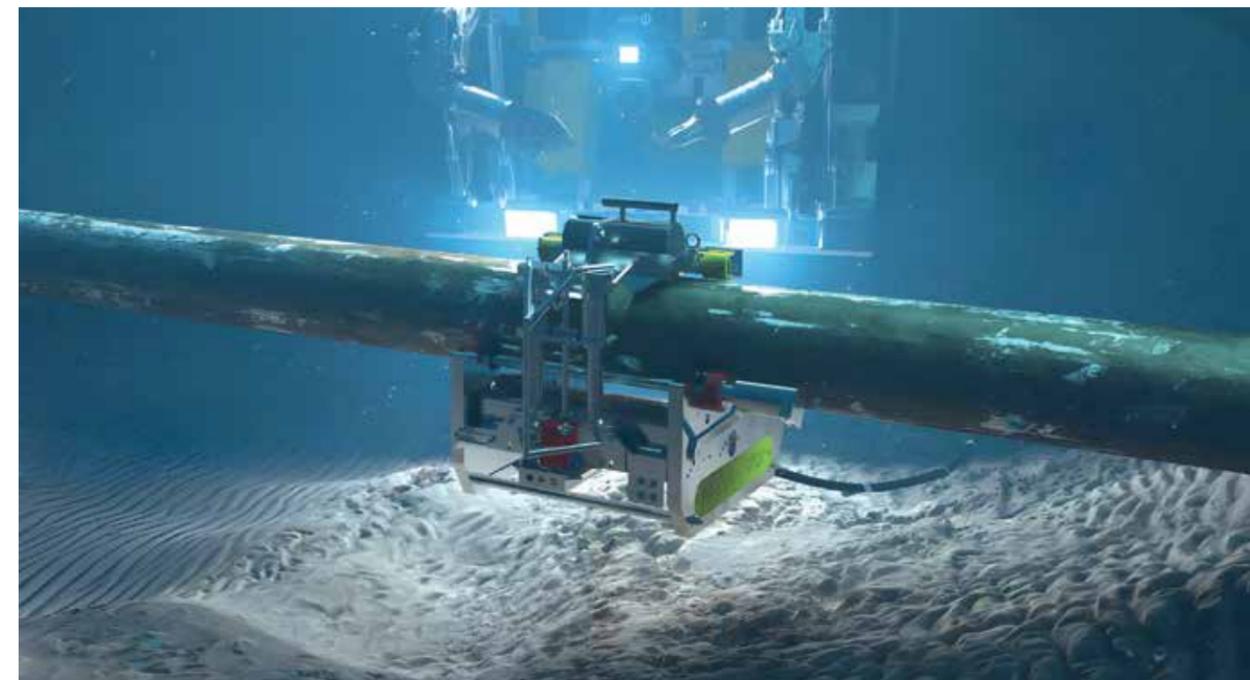
В настоящее время разработка концепции управления безопасностью МНГО входит в финальную стадию. После достаточно продолжительной паузы представлен к обсуждению проект федерального закона «О МОРСКИХ НЕФТЕГАЗОВЫХ ОБЪЕКТАХ И ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ», где МНГО однозначно выделены в отдельный класс объектов. Эти объекты выводятся из-под действия «Технического регламента о безопасности зданий и сооружений», «Градостроительного кодекса Российской Федерации», а также закона «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», вносятся соответствующие изменения и в другие ФЗ.

В данном проекте предусмотрено, что Правительство Российской Федерации определяет уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области обеспечения безопасности морских нефтегазовых объектов.



Учитывая как в России, вполне успешно осуществляется контроль и надзор за объектами атомной энергетики, ничуть не менее опасными и стратегически важными, видится вполне разумным определить таким уполномоченным органом Ростехнадзор, вменив ему в обязанности осуществлять надзор за безопасностью МНГО. По примеру организации надзора за атомными объектами, с учетом стратегической важности и специфики МНГО необходимо создать в структуре Ростехнадзора отдельное управление по надзору за опасными морскими нефтегазовыми объектами в течение всего их жизненного цикла.

В таком случае общая схема системы обеспечения безопасности МНГО может выглядеть следующим образом:



Ростехнадзор осуществляет функции надзора (контроля) в области обеспечения безопасности МНГО, выработывает и реализует государственную политику и нормативно-правовое регулирование в установленной сфере.

РМРС, наработавший богатый практический опыт наблюдения за проектированием, строительством, штатной эксплуатацией, техперевооружением, ремонтами и консервацией морских объектов, подготовивший большой объем нормативных документов, а также имеющий достаточный штат инспекторов, должен стать рабочим органом, осуществляющим непосредственный контроль (техническое наблюдение) на объектах, и предоставлять сведения Ростехнадзору о результатах проверок как минимум на первоначальном этапе выстраивания полноценной системы управления безопасностью МНГО.

Совет Безопасности Российской Федерации и Морская коллегия Российской Федерации, как структуры подчиняющиеся непосредственно Президенту, наблюдают и контролируют деятельность Ростехнадзора в этом направлении, формируют обоснованное мнение и в случае необходимости подготавливают предложения Президенту РФ для её корректировки.

При этом Совет безопасности РФ утверждает комплексную **концепцию защиты критически важной морской нефтегазовой инфраструктуры**, оценивает деятельность Ростехнадзора в части обеспечения безопасности критически важных объектов, эффективность всей системы обеспечения безопасности МНГО, осуществляет общую координацию и контроль взаимодействия ведомств, задействованных в процессе обеспечения безопасности МНГО: Ростехнадзор, РМРС, МинПромТорг, МинЭнерго, Минтранс, МЭС.

Морская Коллегия России, взаимодействуя с разработчиками и производителями специальной морской техники, в первую очередь обеспечивает условия реализации положений Морской Доктрины России в части безопасности МНГО, таких как создание современных

технических средств мониторинга МНГО и противодействия действующим угрозам, в том числе антропогенным (диверсии и терроризм), автономных и телеуправляемых необитаемых подводных аппаратов, систем противодействия и многого другого.

МЭС межведомственный экспертный орган, который осуществляет комплексную научную, научно-методическую и экспертную поддержку ведомствам и организациям, разрабатывает научно-методологическую базу обеспечения безопасности МНГО. Разрабатывает модели угроз МНГО, проекты нормативно-методических и нормативно-технических документов, а также подготавливает предложения для создания комплексной **концепции защиты** критически важной морской нефтегазовой инфраструктуры, координацию научных исследований, способствует взаимодействию различных ведомств по данному направлению, формирует направления научно-технического развития.

Предлагаемая структура организации обеспечения безопасности МНГО позволяет, на наш взгляд, создать логичную, достаточно гармоничную, бесконфликтную систему органов, позволяющую, с одной стороны, использовать опыт и существенные наработки Ростехнадзора и РМРС, четко разграничив их функционал и убрав основания для конфликтов в их взаимодействии. С другой стороны, отпадает необходимость придумывать и создавать очередное специальное уполномоченное агентство или ведомство (ФОИВ). При этом обеспечивается системность межведомственного взаимодействия и серьезное научно-методическое, и научно-техническое обеспечение.

В заключение необходимо сказать, что данная статья является в большой степени дискуссионной и ни в коей мере не претендует на истину в последней инстанции. Тем не менее, изложенные соображения наверняка послужат основой для выработки согласованной позиции и созданию, в конечном итоге, передовой, высокоэффективной национальной системы обеспечения безопасности МНГО.



«НЕВА 2025»: ВЕКТОР РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

Выставка «НЕВА 2025» – крупнейшее событие в мире гражданского судостроения и судоходства, охватывающее все аспекты морской индустрии: от проектирования и строительства судов до цифровых решений, портовой инфраструктуры, логистики и кадрового развития.

Общая площадь экспозиции в этом году составит около 50 000 кв. м и охватит все павильоны КВЦ «Экспофорум», Пассаж и уличные пространства между павильонами, что позволит представить масштабные национальные и корпоративные стенды, а также организовать насыщенную деловую и культурную программу. Почти 700 российских и зарубежных экспонентов представят свои передовые разработки и технологии, охватывающие все аспекты морской отрасли – от судостроения и судоходства до освоения океана и шельфа.

В международную экспозицию войдут масштабные национальные павильоны Китая и Турции.

Среди иностранных участников и делегатов выставки – представители более двадцати стран, включая Китай, Турцию, Индию, Южную Корею, ОАЭ, Сингапур, Малайзию, Нидерланды, Великобританию, Германию, Грецию, Литву, Латвию, Эстонию, Казахстан, Азербайджан, Абхазию, Грузию, Анголу, Кот-д'Ивуар, Камерун, Конго и Шри-Ланку.

Одной из полезных площадок выставки «НЕВА 2025» станет Центр деловых контактов – эффективный инструмент для поиска потенциальных партнеров и клиентов. Он предоставит участникам возможность провести прямые переговоры в комфортной обстановке, назначить встречи с интересующими компаниями, расширить пул и качество деловых контактов.

С целью упрощения навигации на площадке всем участникам выставки будет доступно официальное мобильное приложение. С его помощью можно находить



нужные стенды, информацию о компаниях, проверить расписание мероприятий выставки, формировать свое расписание с посещением важных сессий, назначать встречи в Центре деловых контактов, читать новости, смотреть трансляцию ключевых мероприятий.

Кроме того, для делового общения и отдыха будут работать бизнес-залы «Арктический» и «Морской», лаундж-зоны Росморпорта, Приморского края, компании «Нева Тревел», JARDIN и другие пространства.

Ожидается, что выставку посетят свыше 35 000 заинтересованных специалистов.



АЛЕКСАНДР УЛЬЯНОВ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «НЕВА-ИНТЕРНЭШНЛ»

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ПАРТНЕРЫ, ДРУЗЬЯ!

С 23 по 26 сентября 2025 года Санкт-Петербург вновь станет центром притяжения для профессионалов морской индустрии, принимая XVIII Международную выставку и конференцию «НЕВА 2025». За 35 лет своего существования выставка прошла путь от локального события до крупнейшей международной платформы, где формируются новые альянсы, обсуждаются стратегические вопросы и рождаются решения, определяющие будущее отрасли.

В этом году «НЕВА» объединяет почти 700 экспонентов, свыше 35 000 участников. Мы гордимся тем, что выставка стала местом, где встречаются лидеры судостроения, судоходства, портовой инфраструктуры, науки и образования, чтобы совместно выработать курс дальнейшего развития морской отрасли.

Особое внимание уделяется инновациям, технологическому суверенитету, кадровому потенциалу и международному сотрудничеству. Впервые на площадке «НЕВА» пройдет национальная премия «Морской Олимп», также подготовлена масштабная программа, посвященная 500-летию освоения Россией Северного морского пути.

Приглашаю вас стать частью этого уникального события, внести свой вклад в развитие морской индустрии и вместе определить новые горизонты для отрасли!





НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРЕМИЯ «МОРСКОЙ ОЛИМП»: ТЕРРИТОРИЯ ИННОВАЦИЙ

В рамках выставки «НЕВА 2025» впервые состоится вручение национальной отраслевой премии «Морской Олимп», призванной поддержать лучшие проекты и инновации, формирующие будущее российской морской индустрии.



Первая национальная отраслевая премия «Морской Олимп» учреждена в этом году компанией «НЕВА-Интернэшнл» и Российским морским регистром судоходства при поддержке Минтранса РФ, Минпромторга РФ, Российской палаты судоходства и Торгово-промышленной палаты РФ. Организаторы ставят перед собой две главные задачи: повысить внимание общества к достижениям отечественных компаний в судостроении, экологии и безопасности мореплавания, а также поддержать инновационные проекты, укрепляющие технологический суверенитет России в морской отрасли.

На конкурс поступило 111 проектов от ведущих компаний и научных организаций страны. Заявки принимались по двум номинациям.

- «Лучший в море» – для судов, отличающихся высоким уровнем технических характеристик и значительным вкладом в развитие судостроения;

- «Инновационное решение» – для новых технологий, материалов, программного обеспечения и инженерных решений, способствующих научно-техническому прогрессу в российской морской индустрии.

Участниками стали ключевые игроки отрасли: предприятия Группы ОСК, Росморпорт, Морспасслужба, РРПК, судоходная компания «Нева Тревел», СПбГМТУ, БАЛТМАШ, ГК «Маринэк», «Си Проект», «Русское электротехническое общество», ПКБ «ПЕТРОБАЛТ», «ВЕЗА», Sitronics КТ и многие другие.

Оценку проектов проводили 23 отраслевых эксперта – представители министерств, госкорпораций, научных центров и бизнеса. На основе их анализа был составлен шорт-лист из 11 лучших проектов в каждой номинации. Победителей определял Экспертный совет, в который вошли ведущие специалисты, а также представители



Главные победители и лауреаты премии будут объявлены на гала-ужине 23 сентября. Обладатели первых мест получат уникальную статуэтку и диплом, а награждение проектов, занявших 2 и 3 место, пройдет на стенде «Территория инноваций – практикум будущего», который разместится в павильоне G.

ключевых государственных органов, профессиональных объединений и предприятий российской морской отрасли.

Параллельно проходило открытое онлайн-голосование. Активность аудитории оказалась высокой: в категории «Инновационное решение» было оставлено более 1500 отзывов, в категории «Лучший в море» – почти 200.

По итогам онлайн-голосования в номинации «Лучший в море» победителем стал проект многофункционального аварийно-спасательного судна «Спасатель Ильин» (проект MPSV07, ФГБУ «Морспасслужба»), а в номинации «Инновационное решение» – проект «Автоматические выключатели OptiMat D для обеспечения безопасности энергоустановок судов» от Курского электроаппаратного завода.

Главные победители и лауреаты премии будут объявлены на гала-ужине 23 сентября. Обладатели первых мест получат уникальную статуэтку и диплом, а награждение проектов, занявших 2 и 3 место, пройдет на стен-

де «Территория инноваций – практикум будущего», который разместится в павильоне G.

Стенд в совершенно новом формате организован специально к премии «Морской Олимп». На этой площадке посетителей ждет выставка лучших конкурсных проектов и фотогалерея. Также здесь пройдут питч-сессии с презентациями инновационных разработок и открытые дискуссии с проектными командами и производителями 24 и 25 сентября. Это уникальная возможность оценить современные тенденции и перспективные направления развития российской морской индустрии. Партнером стенда «Территория инноваций – практикум будущего» выступил Центр технологии судостроения и судоремонта – ведущий проектно-технологический центр страны.

Премия «Морской Олимп» станет ежегодным мероприятием для выявления и популяризации выдающихся технологических решений в морской отрасли. Проект призван открывать новые имена и проекты, способные укрепить позиции России на глобальной морской арене.



СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: 500 ЛЕТ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ МИССИИ РОССИИ

2025 год – знаковый для российской морской истории: страна отмечает 500-летие начала освоения Россией Северного морского пути (СМП), который сегодня является стратегическим транспортным коридором, соединяющим Европу и Азию. Это событие нашло широкое отражение в выставочной и деловой программе «НЕВЫ 2025».

Сегодня СМП представляет собой наиболее перспективный транспортный коридор, связывающий регионы России с мировыми рынками. Благодаря государственным программам и инвестициям идет обновление ледокольного флота, развиваются порты, внедряются новейшие технологии, в том числе для обеспечения безопасности судоходства и защиты окружающей среды на всей протяженности маршрута. Правительством РФ утвержден план развития Северного морского пути до 2035 года, который включает более 150 мероприятий. Отдельный раздел плана посвящен созданию судов ледокольного флота и развитию арктических судостроительных и судоремонтных производственных мощностей.

Усиление роли Севморпути как ключевого транспортного коридора для международного транзита, развитие арктического судостроения и прибрежной инфраструктуры, обеспечение навигационной и экологической безопасности маршрута станут предметом обсуждения на пленарной сессии «Морская отрасль России: инновации и конкурентоспособность в условиях нового миропорядка», которая состоится на площадке «НЕВЫ 2025» 23 сентября 2025 года. От госкорпорации «Росатом» как единого инфраструктурного оператора СМП выступят Заместитель генерального директора госкорпорации «Росатом» – директор Арктической дирекции Вячеслав Рукша. Также к участию приглашены представители

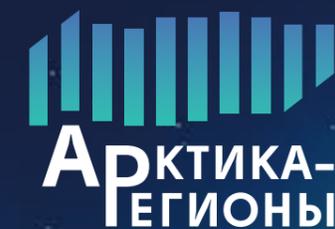


Минпромторга РФ, Минтранса РФ, Минфина РФ, ОСК, ГТЛК и «Совкомфлота».

Далее 23 сентября 2025 года в Пассаже КВЦ «Экспофорум» состоится церемония специального гашения марки «500 лет началу освоения Россией Северного морского пути» – символическое событие, подчеркивающее историческую значимость арктического маршрута. В церемонии примут участие представители госкорпорации «Росатом», Российского географического общества и Почты России.

При поддержке ГК «Росатом» 24 сентября 2025 года пройдет масштабная конференция «Пять веков Севморпути: историческое наследие и потенциал национальной транспортной артерии». Она посвящена обсуждению современного состояния и потенциалу развития СМП, ставшего ключевым элементом национальной транспортной инфраструктуры. Участники мероприятия обсудят программы формирования единого транспортно-логистического каркаса СМП, актуальные решения в области арктического судостроения, эффективные методы увеличения мощностей северных портов, комплексные меры по обеспечению экологической безопасности Севморпути, а также роль СМП в расширении международного сотрудничества в сферах судостроения и судоходства. К дискуссии приглашены представители ОСК, «Атомфлота», «Главсевморпути», «Совкомфлота», Российской палаты судоходства, Росморречфлота, Росморпорта, Крыловского государственного научного центра, ААНИИ, Морспасслужбы, Гидрографического предприятия и других компаний, обладающих арктическими компетенциями.

Для деловых переговоров участников выставки «НЕВА 2025» при поддержке ГК «Росатом» на протяжении всех четырех дней с 23 по 26 сентября в Пассаже КВЦ «Экспофорум» будет работать бизнес-зал «Арктический», оформленный в стилистике, повествующей об основных вехах развития Северного морского пути.



IV Форум «Арктика- Регионы» 6 – 7 августа 2026 Архангельск

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

25+ деловых мероприятий

260+ спикеров

16+ пресс-подходов

10+ соглашений

УЧАСТНИКИ ФОРУМА

1500+ участников

45+ регионов России

250+ VIP-персон

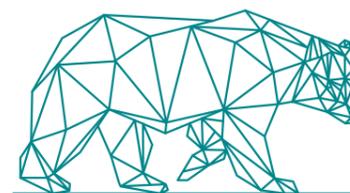
ВЫСТАВОЧНАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ

- Стенд Правительства Архангельской области
- Презентация проектов и демонстрация продукции
- Уличная экспозиция



arcticports.ru

Здесь
начинается
Арктика



Правительство
Архангельской
области

АГЕНТСТВО
РЕГИОНАЛЬНОГО
РАЗВИТИЯ



КАРЬЕРНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ И МОЛОДЕЖНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ В МОРСКОЙ ОТРАСЛИ

Выставка «НЕВА 2025» станет не только крупнейшей отраслевой платформой для демонстрации технологий и бизнес-контактов, но и пространством для развития человеческого капитала. В этом году впервые будет работать Центр развития карьеры, а финальный день программы ознаменует проведение Молодежного морского форума.

ЦЕНТР РАЗВИТИЯ КАРЬЕРЫ: СТАРТ В БУДУЩЕЕ

Центр развития карьеры – уникальная платформа для прямого общения работодателей и соискателей, впервые представленная на выставке с целью помочь молодым специалистам, студентам и выпускникам найти свой путь в морской индустрии, а компаниям – привлечь квалифицированные кадры.

На площадке ЦРК посетителей ждут:

- ярмарка вакансий от ведущих предприятий судостроения и судоходства;
- мастер-классы и презентации, посвященные ключевым профессиональным компетенциям;
- профориентационные тестирования и экспресс-консультации;
- собеседования и консультации HR-менеджеров крупнейших компаний;
- психологическая поддержка и рекомендации по выбору профессии;
- информация о курсах повышения квалификации и возможностях переподготовки.

Партнером ЦРК и карьерного трека форума выступает hh.ru.



МОЛОДЕЖНЫЙ МОРСКОЙ ФОРУМ: ДИАЛОГ ПОКОЛЕНИЙ

26 сентября 2025 года состоится первый Молодежный морской форум, который объединит более 2000 участников – студентов, курсантов, молодых ученых, преподавателей и специалистов морской отрасли. Форум станет важным событием для популяризации профессий, привлечения молодежи и обмена опытом с лидерами индустрии.

Программа форума включает четыре трека:

- деловой (дискуссии и круглые столы с экспертами отрасли);
- научно-просветительский (лекции и презентации новых исследований);
- карьерный (ярмарка вакансий, консультации, встречи с работодателями);
- интерактивный (игры, кейс-чемпионаты, питч-сессии стартапов, кинолекторий).

Особый интерес вызовет интеллектуальный блок – игры «НЕВА-УМ» и «Что? Где? Когда?» с участием Александра Друзя, а также профориентационные маршруты и студенческие проекты.

Кадровый блок «НЕВЫ 2025» – это не разовая инициатива, а долгосрочный вклад в формирование будущего морской индустрии России. Молодежные проекты, профориентационные мероприятия и поддержка работодателей создают прочный фундамент для подготовки специалистов нового поколения. «НЕВА 2025» становится пространством, где бизнес и молодежь встречаются для создания будущего морской отрасли России.



ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА «НЕВЫ 2025»: СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ДИАЛОГ И ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ

Деловая программа выставки «НЕВА 2025» – это масштабная платформа для профессионального общения, обмена опытом и выработки стратегических решений, охватывающая все ключевые направления развития морской отрасли.



В течение четырех дней на площадке КВЦ «Экспофорум» пройдут пленарные заседания, отраслевые конференции, круглые столы, семинары, питч-сессии и бизнес-завтраки с участием лидеров отрасли, представителей федеральных и региональных органов власти, ведущих компаний, научных центров и образовательных учреждений.

23 сентября состоится пленарное заседание «Морская отрасль России: инновации и конкурентоспособность в условиях нового миропорядка» с участием представителей власти и бизнеса. Экспертное сообщество обозначит основные тренды и наметит стратегические пути дальнейшего развития отрасли.

В центре внимания деловой повестки – вопросы технологического суверенитета, импортозамещения, цифровизации, модернизации судостроительных пред-

приятий, развития Северного морского пути, кадрового потенциала и международного сотрудничества. Особое место в программе занимают мероприятия, посвященные 500-летию освоения СМП, а также презентации инновационных проектов и лучших решений национальной премии «Морской Олимп».

В целом деловая программа «НЕВА 2025» включает более 40 тематических сессий, объединяющих экспертов, заказчиков, производителей и молодых специалистов. Здесь формируются новые партнерства, обсуждаются актуальные вызовы и перспективы отрасли, рождаются идеи, способные изменить будущее российского судостроения и судоходства.

«НЕВА 2025» – это место, где инновации становятся реальностью, а будущее морской отрасли формируется здесь и сейчас.



ИННОВАЦИОННЫЕ СЕРВИСЫ И НОВЫЕ ЛОКАЦИИ «НЕВЫ 2025»: ПРОСТРАНСТВО ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДЛЯ БИЗНЕСА, КАРЬЕРЫ И ИДЕЙ

Выставка «НЕВА 2025» выходит на новый уровень: в этом году для участников и гостей подготовлены уникальные сервисы и современные площадки, которые сделают деловое и личное общение удобнее, продуктивнее и разнообразнее.

ЦЕНТР ДЕЛОВЫХ КОНТАКТОВ

Благодаря Центру деловых контактов участники в статусах VIP, Делегат и Экспонент смогут заранее планировать свою деловую программу и использовать выставку как полноценную платформу для заключения контрактов. В их распоряжении современная зона с переговорными столами, которые можно бронировать заранее через мобильное приложение или на стойке у администратора Центра.

Именно здесь, в ЦДК, состоится День поставщика Объединенной судостроительной корпорации – значимое событие для производителей и поставщиков отрасли.

На территории Центра деловых контактов Объединенная судостроительная корпорация, стратегический

партнер выставки «НЕВА 2025», организует День поставщика, панельные дискуссии, нетворкинг-сессии, презентации оборудования и технологий, встречи с заказчиками и партнерами. Участники выставки и потенциальные поставщики имеют возможность назначить встречи с представителями ОСК через мобильное приложение, чтобы обсудить условия поставок, перспективы развития, координация программ импортозамещения.

ЦЕНТР РАЗВИТИЯ КАРЬЕРЫ

Это площадка, где профессионалы и молодые специалисты смогут найти друг друга. Партнером Центра развития карьеры выступает hh.ru, что расширяет спектр возможностей, доступных участникам помимо запланированных активностей.



ЛЕКТОРИЙ «ТЕРРИТОРИЯ ИННОВАЦИЙ»

Для тех, кто интересуется будущим морской отрасли, на выставке «НЕВА 2025» создана динамичная площадка для обмена знаниями и идеями – стенд «Территория инноваций – практикум будущего». В первую очередь он предназначен для участников Первой национальной премии морской отрасли России «Морской Олимп», чтобы они могли представить свои проекты широкой аудитории и показать.

В программе – презентации новых технологий, питч-сессии стартапов, обсуждения молодежных инициатив, открытые диалоги с экспертами. На стенде будут продемонстрированы лучшие проекты участников премии, среди которых – судостроители и конструкторы, судоходные компании, производители морского оборудования, разработчики программного обеспечения, научно-исследовательские организации и другие представители отрасли.

Лекторий станет точкой притяжения инноваторов и тех, кто готов инвестировать в перспективные идеи, а также уникальной возможностью оценить современные тенденции и перспективные направления развития российской морской индустрии.

ЛАУНДЖ-ЗОНЫ: ОТДЫХ С ПОЛЬЗОЙ

«НЕВА 2025» создает атмосферу не только для делового общения, но и для неформальных встреч. На выставке будут работать тематические лаундж-зоны:

- «РОСМОРПОРТ ЛАУНДЖ» – деловая зона в стиле морской классики;
- «ПРИМОРСКИЙ КРАЙ ЛАУНДЖ» – знакомство с региональными особенностями и гастрономией Дальнего Востока;
- «НЕВА ТРЕВЕЛ ЛАУНДЖ» – пространство для путешествий и морского туризма;
- «JARDIN ЛАУНДЖ» – уличная локация для переключения в атмосферу ароматного кофе;
- «СИТИ ЛАУНДЖ» – универсальная зона для общения в непринужденной атмосфере.

Каждая зона – это своя атмосфера, сочетание стиля, гостеприимства и возможностей для установления новых связей.





ПЕРЕДОВЫЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ РАДАРЫ ДЛЯ ФЛОТА РОССИИ



РЕДАКЦИЯ МНТ ИЗУЧИЛА ТЕМУ ВНЕДРЕНИЯ СОВРЕМЕННЫХ РАДАРОВ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ФЛОТА ПОБЫВАВ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ НА НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ПЛОЩАДКЕ НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ. ДЕМОНСТРАЦИЮ РАЗРАБОТОК И ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОРГАНИЗОВАЛ - ДИРЕКТОР НАПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ АО НПП «ИНТЭЛ» АЛЕКСЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ ТАРАН.

Разработка и производство радиолокационных станций является одним из наиболее успешных направлений деятельности научно-производственного предприятия «Инновационные технологии электроники» (НПП «ИНТЭЛ»). Основным мировым трендом в судовой радиолокации является переход от применения в РЛС предшествующего поколения, построенных на магнетронных передатчиках, как формирователей высокочастотного сигнала, к твердотельным передатчикам, при этом не ухудшая характеристик дальности обнаружения и разрешающих способностей станций. На сегодняшний

день в России именно «ИНТЭЛ» серийно выпускает РЛС с твердотельным приемопередатчиком для судовых навигационных станций.

Применение твердотельных приемопередатчиков позволяет сократить стоимость эксплуатации РЛС, за счет увеличенного срока службы изделий, в частности, за счет отсутствия магнетронов, которые обладают ограниченным эксплуатационным ресурсом.

Благодаря заказу Министерства промышленности и торговли Российской Федерации на ОКР «Маяк-радио-

локация» и «Маяк-БРЛС» компанией разработаны и созданы опытные образцы НРЛС Маяк Х, S диапазонов и БРЛС Маяк-С X диапазона с применением твердотельных приемопередатчиков с непрерывным излучением и частотной модуляцией. Руководство проектом осуществляет опытный инженер-конструктор Павел Иванович Власов.

Проведенные, при участии и под контролем Российского морского регистра судоходства и Минпромторга России, испытания в акваториях Ладожского озера и Финского залива, подтвердили соответствие ТТХ разработанных РЛС требованиям РМРС и Минтранса РФ. Опытным, высокопрофессиональным коллективом команды «ИНТЭЛ» получены высокие результаты в части разрешающей способности по дальности и направлению, дальности обнаружения, высокая чувствительность при низкой энергетической мощности передатчиков.

Опытные образцы НРЛС созданы для судов водоизмещением от 10000 тонн, а БРЛС для использования в составе СУДС высшей категории. Очень важно то, что оборудование может использоваться в системах без экипажного судовождения.

На текущий момент компания совместно с РМП готовится к проведению опытной эксплуатации созданных образцов РЛС. НРЛС будут установлены на одном из судов РМП, а БРЛС в составе СУДС Калининград.

В ходе выполнения ОКР получены ряд патентов на изобретения и свидетельства о регистрации СПО, созданы ряд эксклюзивных, уникальных разработок, связанных с технологией создания РЛС.

Основными пользователями технологиями данного проекта являются судовладельцы, осуществляющие речную и морскую логистику и судостроительные предприятия. Созданные системы, при определенной доработке и модернизации, способны обеспечить охрану акваторий, прилегающих к особо охраняемым объектам.

Отдельно хочется отметить, что конструкторы и разработчики предприятия решили задачу связанную с работой радиолокационных маяков, который срабатывает от приема сигнала радара и автоматически возвращает радару-излучателю свой отличительный сигнал. Решение данной задачи в реализации твердотельных приемопередатчиков позволяет использовать данный тип РЛС как основную навигационную станцию на судах. С учетом увеличения потенциала промышленного производства данного типа радиолокационных станций, предприятие решило задачи управления себестоимостью – оптимизации технологических процессов производства, унификации узлов, сокращение цикла выпуска изделия за счет станкового изготовления печатных плат, СВЧ узлов, входящих в состав приемопередающего устройства РЛС, самостоятельное изготовления антенн, что в совокупности позволяет сократить все сроки производства изделий и уменьшить его конечную стоимость.

На текущий момент предприятие разрабатывает радиолокационные станции для использования и условиях Арктики с возможностью отображения на индикаторах РЛС ледовой обстановки. Также заканчивается разработка спутникового компаса работа, которого рассчитана на условия пониженных температур. Предприятие планирует создание линеек радиолокационных станций в широком диапазоне комплектаций для различных классов судов и различных заказчиков.

Основными направлениями деятельности Научно-



производственного предприятия «Инновационные технологии электроники» являются:

- Системы обработки сигналов РЛС;
- Гидроакустические системы;
- Системы управления техническими средствами морского и наземного транспорта;
- Средства вычисления и отображения информации;
- Специальные вычислительные устройства;
- Системы охраны периметра;
- Комплексные системы управления силовым оборудованием;
- Системы интегральной логистической поддержки оборудования;
- Специальные системы видеозаписи и видеорегистрации.

Предприятие имеет собственное современное производство, включающее: научно-исследовательские и производственные отделы; конструкторское бюро, архив; слесарно-сборочные и радиомонтажные участки, роботизированное производство электронных модулей. Производственная база предприятия обеспечивает инструментально-слесарную обработку, сборку, а также монтаж и настройку электронных модулей на многослойных печатных платах с использованием современного высокотехнологического оборудования.

Редакция МНТ.



Береговая РЛС "Маяк-С" на опытной эксплуатации, установленная на АРТП-5 в Калининградской области, производства АО НПП «ИНТЭЛ»



«ВЕРФЬ БРАТЬЕВ НОБЕЛЬ»

ООО «Верфь братьев Нобель» — одно из ведущих предприятий судостроительной промышленности России и крупнейшее предприятие по судостроению и судоремонту на Верхней Волге.

Технологические и производственные мощности верфи позволяют строить и ремонтировать речные и морские суда дедвейтом до 6 500 т, длиной до 140 м, шириной до 17 м и спусковым весом до 2 700 т.

Технические возможности предприятия позволяют выполнять полный цикл работ по изготовлению судов всех типов: барж, буксиров, траулеров, сухогрузов, судов специального назначения, морских и речных танкеров. Компетенции верфи особенно развиты в строительстве технически сложных краболовных судов.

Традиционно высокое качество продукции, выпускаемой ООО «Верфь братьев Нобель», снискало предприятию заслуженную репутацию надежного партнера. В наши дни, как и ранее, верфь находится в авангарде российского судостроения.



РЫБИНСКАЯ ВЕРФЬ

ООО «Рыбинская верфь» — предприятие полного цикла, способное строить суда как по проектам российских проектантов, так и самостоятельно создавать документацию новых плавсредств от эскизного проекта до выпуска рабочей конструкторской документации.

Рыбинская верфь основана в 1947 году, расположена на южном берегу одноименного водохранилища в Ярославской области на площади в 155 тыс. кв. м. Длина причальной стенки составляет 700 м, а 40-метровый слип грузоподъемностью 400 т позволяет спускать суда с осадкой до четырех метров.

В 2008 году была проведена модернизация оборудования, внедрены новые технологии производства, автоматизированное проектирование и современная система менеджмента.

За последние годы предприятием успешно выполнены контракты на поставку специальных катеров для Федеральной таможенной службы, МЧС, Министерства обороны РФ и частных заказчиков.



наши контакты



наши контакты

Одним из ключевых направлений верфи является гражданское судостроение. На Рыбинской верфи спроектировано, построено и испытано крупнейшее судно на воздушной подушке с гибкими скегами грузоподъемностью 10 т. В настоящее время специалистами верфи проектируется судно «Хаска-2.0» грузоподъемностью 20 т. Данное судно будет незаменимо для доставки тяжелой техники и крупногабаритных грузов в труднодоступные районы крайнего Севера.

Другим продуктом верфи для гражданского сегмента является служебно-разъездной катер проекта «Лидер-11». Катер обладает уникальными ходовыми и маневренными характеристиками, а модернизационный запас катера позволяет строить на его основе катера самого разного назначения: спасательные, медицинские, пожарные или комфортные прогулочные катера.

www.nobel-shipyard.ru
НЕВА 2025: Павильон Е,
стенд № E5 373

<https://kalashnikovgroup.ru>
НЕВА 2025: Павильон Е, стенд № E5 373





СТАВКА НА ПЛАТФОРМЕННОЕ РЕШЕНИЕ



Кирилл Торопов – Заместитель генерального директора ОСК по гражданскому судостроению.

Первую в России унифицированную платформу для строительства судов типа «река-море» разрабатывают специалисты блока инжиниринга Объединенной судостроительной корпорации.

Ожидается, что такой подход позволит увеличить производительность труда, снизить стоимость и сократить сроки строительства судов, что сделает продукцию корпорации более конкурентоспособной.

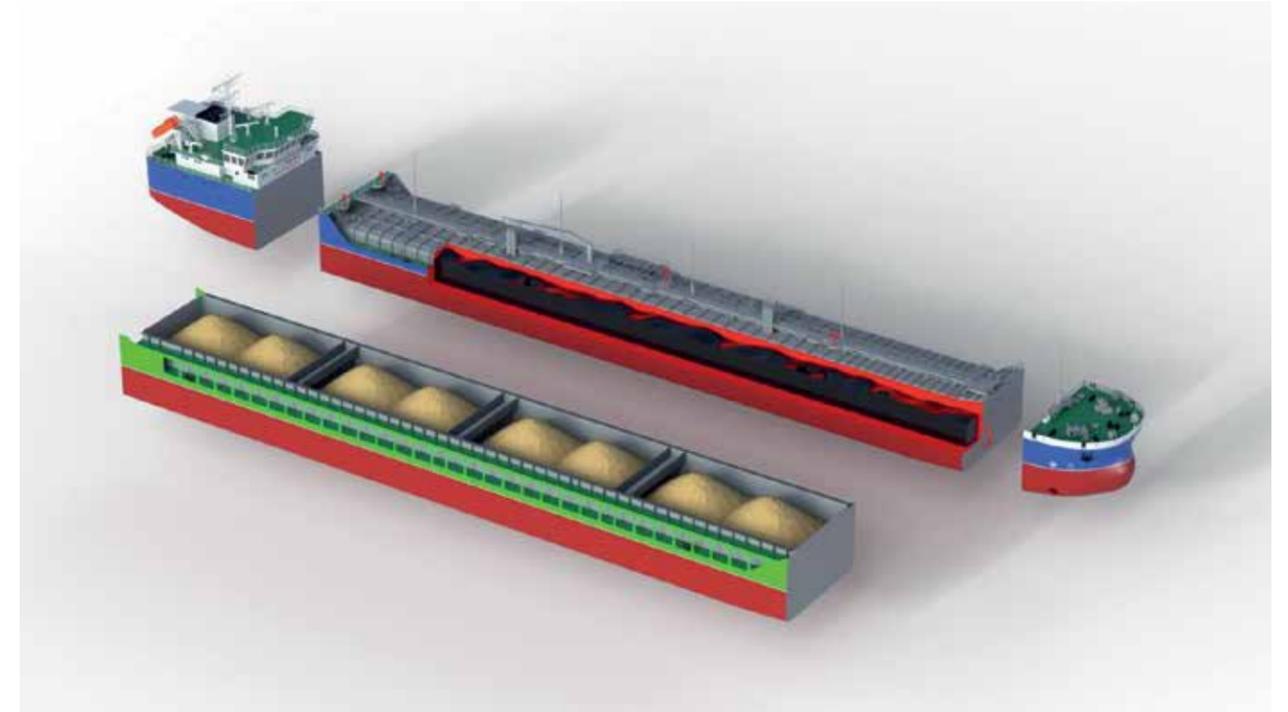
«Целью проекта стало снижение стоимости строительства судов и сокращение сроков строительства. Для этого мы считаем целесообразным максимально унифицировать однотипные суда как по планировочным решениям, так и по составу и характеристикам судового комплектующего оборудования, что, в свою очередь, снизит стоимость МТО-пакета, а также стоимость и сроки техобслуживания будущих судов», – рассказал заместитель генерального директора ОСК по гражданскому судостроению Кирилл Торопов.

Разрабатывается унифицированная платформа на базе танкера проекта 19900М. Строить на ее основе планируется суда смешанного плавания размерности "Волго-Дон Макс": сухогрузы, универсальные сухогрузы-контейнеровозы, танкеры и танкеры-химовозы.

Для реализации платформенного подхода специалисты ОСК предлагают использовать на всех типах судов шесть унифицированных блоков корпуса судна:

- Блок 1 – носовая оконечность, единый блок для представленных типов судов. Собирается с проложенными коммуникациями, установленным подруливающим устройством и якорно-швартовным оборудованием.
- Блок 2 – переходный блок от цилиндрической части к носовой оконечности. Для контейнеровоза (надстройка в носу) в переходном блоке размещаются жилые и служебные помещения, для сухогруза и танкера (надстройка в корме) – часть грузовой зоны и носовые служебные помещения.
- Блок 3 – грузовая зона, которая собирается под конкретный тип судна (танкер/сухогруз), а также под задачи заказчика.

Платформенные решения позволят снизить стоимость не только самого судна, но и его эксплуатации.



- Блок 4 – кормовая оконечность, единая поверхность кормовой оконечности, максимально унифицированные выгородки и стенки цистерн для всех типов судов. Собирается со всем установленным оборудованием и коммуникациями по типам судов.
- Блоки 5 и 6 состоят из жилой надстройки, рулевой рубки и служебных помещений, единых для всех типов судов.

При строительстве судов на базе платформы типовыми будут не только блоки корпуса, но и судовое комплектующее оборудование. Это позволит сформировать пул постоянных поставщиков, насытить рынок необходимыми запасными частями, что впоследствии должно положительно отразиться на сроках и стоимости технического обслуживания судов.

«Для понимания пожеланий заказчиков мы собираем фокус-группы с клиентами. Такой подход позволяет нам максимально учитывать интересы заказчиков по снижению не только стоимости самого судна, но и стоимости владения судном для получения необходимого экономического эффекта», – добавляет Кирилл Торопов.

На судах, созданных на базе единой платформы, будет использоваться стандартизированный движительно-рулевой комплекс. Также предполагается применение однотипных вспомогательных дизель-генераторов. Различаться будет только их количество в зависимости от типа судна.

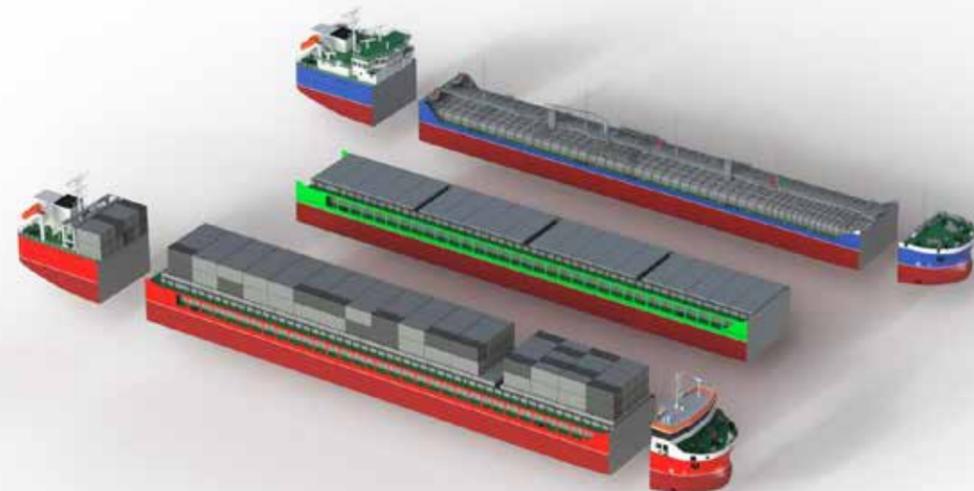
Применение максимально унифицированного оборудования предусмотрено также в системах энергетической установки (котельная установка, подруливающее устройство, сепараторы топлива и масла) и в общесудовых системах (насосы, оборудование СВ и СКВ, арматура). Помимо этого, планируется внедрение единых схем обстройки и оборудования помещений. Таким образом, по подсчетам специалистов, произойдет сокращение количества уникальных наименований компонентов на 20%.

По подсчетам специалистов, переход на единую платформу позволит сократить номенклатуру уникальных судовых компонентов на 20%.

В ОСК отмечают, что новые платформенные решения проектируются в соответствии с современными международными нормами по выбросу CO₂ и индексу энергоэффективности при сохранении или улучшении основных характеристик эксплуатирующихся на текущий момент современных судов.

Будущие суда будут иметь длину 141 м и ширину 16,9 м. Предполагается, что вместимость контейнеровоза составит 471 TEU, а на борту сухогруза можно будет разместить 248 TEU. Что касается вместимости грузовых трюмов/танков, то для сухогруза она составит примерно 12,4 тыс. куб. м, для контейнеровоза – 11,6 тыс. куб. м, а для танкера – 8,9 тыс. куб. м.

Стоит отметить, что платформенные решения имеют ряд неоспоримых преимуществ. Во-первых, они позволяют обеспечить серийность, темпы строительства и равномерную загрузку предприятий. Во-вторых, они снижают затраты на проектирование, делают более гибким использование складских запасов комплектующих, а также дают возможность вести строительство по типу распределенной верфи. Данный подход хорошо зарекомендовал себя и успешно применяется по всему миру.





КИНГИСЕППСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД СТАЛ ЦЕНТРОМ ПРОИЗВОДСТВА МОРСКИХ ДРОНОВ ДЛЯ ГРАЖДАНСКИХ ЦЕЛЕЙ



Единый центр по производству морских дронов открыли на базе военно-промышленного холдинга Кингисеппский машиностроительный завод Объединенной судостроительной корпорации (ОСК).

КМЗ планирует выпустить несколько десятков морских беспилотников для гражданских целей.

«Ведется одновременно несколько проектов по поставкам морских дронов для гражданских целей. Это работа с администрациями, МЧС и Ространснадзором для обеспечения безэкипажной эксплуатации, контроля, надзора и выявления нарушений на водных объектах. Центр уже открыт и активно производит продукцию», - рассказал управляющий директор КМЗ Михаил Даниленко.

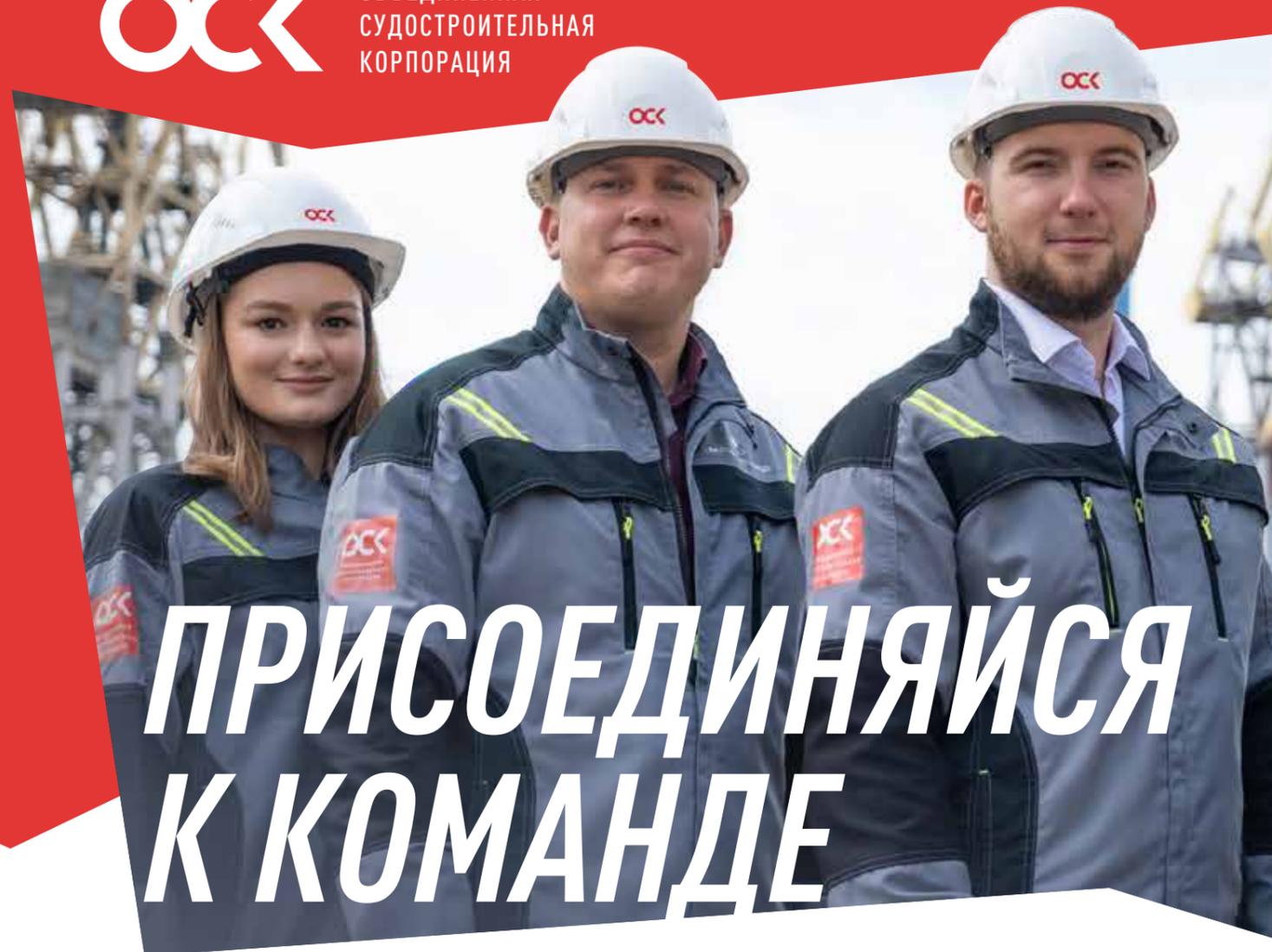
В центре есть испытательный комплекс, позволяющий проводить проверку всех систем управления и передачи данных, а также крытый бассейн необходимых размеров, позволяющий проводить испытания в любой сезон, новый цех сборки и формовки корпусных изделий, цех по производству энергетических установок и другого оборудования.

Военно-промышленный холдинг Кингисеппский машиностроительный завод ОСК специализируется на производстве катеров разного назначения, маломерных судов и морских дронов. Также предприятие занимается выпуском дизельного, теплообменного и палубного оборудования, ремонтом и обслуживанием дизельных и газотурбинных двигателей, генераторов и редукторов.

ОСК приобрела Кингисеппский машиностроительный завод в мае текущего года. Стратегия развития ОСК ставит задачу по наращиванию собственных компетенций в проектировании и строительстве крупнотоннажных транспортных судов для торгового флота. Для решения данной задачи было принято решение о вхождении Кингисеппского машиностроительного завода в Объединенную судостроительную корпорацию. Завод станет базовой площадкой для производства малооборотного двигателя большой мощности с целью обеспечения строительства крупнотоннажного флота.



ОБЪЕДИНЕННАЯ
СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ



ПРИСОЕДИНЯЙСЯ К КОМАНДЕ

100 000 РАБОТНИКОВ

80% СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
ОТРАСЛИ РОССИИ

50 ВЕРФЕЙ, КБ
И СУДОРЕМОНТНЫХ
ЗАВОДОВ

15 РЕГИОНОВ СТРАНЫ

ВСЕ О РАБОТЕ В ОСК И ЖИЗНИ КОРАБЕЛОВ:

- ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ СУДОСТРОЕНИЯ
- ВОЗМОЖНОСТИ ТРУДОУСТРОЙСТВА И АКТУАЛЬНЫЕ ВАКАНСИИ
- ПРОФИЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ И НОВОСТИ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ
- КАРЬЕРНЫЙ РОСТ И ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ
- КОРПОРАТИВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ЖИЗНЬ
- ИСТОРИИ НАШИХ РАБОТНИКОВ И ТРУДОВЫХ ДИНАСТИЙ

СТРАНЕ
НУЖЕН ФЛОТ!

aoosk.ru



САМОЕ ГЛАВНОЕ О КОРПОРАЦИИ
НА КАНАЛЕ «ОСК»
В ПРИЛОЖЕНИИ ТЕЛЕГРАМ
t.me/aoosk



САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ НА
СТРАНИЦЕ «ОСК» В СОЦИАЛЬНОЙ
СЕТИ ВКОНТАКТЕ
vk.com/aoosk



ЖИЗНЬ ОСК И КАК СТАТЬ ЧАСТЬЮ
КОМАНДЫ НА КАНАЛЕ
«КОМАНДА ОСК» В ТЕЛЕГРАМ
t.me/teamOSK



ЗДЕСЬ СОЗДАЕТСЯ КИБЕРНЕТИЧЕСКАЯ ЭКОСИСТЕМА

ЦКБ «Рубин» разворачивает производство подводных роботизированных комплексов в полностью цифровой среде с формированием 3D-моделей и внедрением элементов искусственного интеллекта.

Центральное конструкторское бюро морской техники «Рубин» Объединенной судостроительной корпорации проектирует и строит как сверхлегкие аппараты массой в несколько килограммов, так и тяжелые, и сверхтяжелые, чья масса измеряется тоннами.

Исторически конструкторское бюро ОСК «Рубин» создавалось как проектант подводных лодок. Почти за 125 лет работы по проектам бюро построено свыше 1000 подводных лодок, в том числе более 900 подво-

дных лодок для Военно-морского флота России. Однако опыт разработки техники для освоения Мирового океана у бюро тоже есть. Так, в конце 50-х годов «Рубин» разработал проект переоборудования одной из боевых дизель-электрических подводных лодок своего проекта 613 в подводное научно-исследовательское судно. После завершения переоборудования в декабре 1958 года эта лодка получила название «Северянка» и была передана Всесоюзному научно-исследовательскому институ-



АНПА Аргус-Д выпускает АНПА Амулет



Визит Н.П.Патрушева в центр морской робототехники Рубина

ту морского рыбного хозяйства и океанографии (ВНИРО). До 1966 года «Северянка» совершила 10 научных походов в Атлантику и Баренцево море.

В конце 1960-х годов «Рубин» выполнил проект первого советского глубоководного (до 2000 м) обитаемого аппарата для океанографических, биологических и рыболовно-хозяйственных исследований. В 1971 году этот аппарат, построенный на «Адмиралтейских верфях» и получивший название «Север-2», был спущен на воду и после завершения испытаний приступил к работам по своему назначению.

В начале 2010-х годов конструкторское бюро Объединенной судостроительной корпорации уже вплотную приступило к работам по робототехнике. Наиболее известный аппарат бюро, который в 2020 году выполнил первую в мире полностью автономную миссию в Марианской впадине, это сверхглубоководный «Витязь-Д», который был спроектирован, построен и испытан по заказу Фонда перспективных исследований всего за 33 месяца. Идея его создания родилась в 2015 году, когда «Рубин» испытывал в море подводные аппараты, способные погружаться на глубины до 6000 м. Экономически наиболее востребованы аппараты, которые работают до 6 км, поскольку они обеспечивают хозяйственную деятельность и сбор данных. Однако изучение районов, ранее недоступных человеку, представляет значительный научно-исследовательский интерес, а также позволяет создать и развить технологии, которые найдут широкое применение в робототехнике. Это тот случай, когда высокотехнологичный проект дает импульс решению ряда фундаментальных вопросов: внедрение новых конструкционных материалов, алгоритмов управления, навигационного обеспечения. Очень важное значение имеет развитие систем управления, поскольку эти системы позволяют решать задачи в динамически



Открытие центра робототехники значительно расширило возможности бюро

меняющихся условиях окружающей среды. «Витязь-Д» полностью состоит из комплектующих отечественного производства, в этом новаторском проекте участвовал целый ряд российских предприятий.

В феврале 2022 года «Рубин» запустил новое производство с двумя стапелями для проектирования, сборки и испытаний подводных аппаратов. Его открытие значительно расширило возможности бюро по обеспечению потребностей действующих и потенциальных заказчиков. В начале июля 2025 года центр морской робототехники посетил помощник Президента России, председатель Морской коллегии Российской Федерации Николай Патрушев.

В сентябре 2025 года на выставке «Нева» в Санкт-Петербурге на едином стенде Объединенной судостро-

ительной корпорации «Рубин» представил очередной этап работы над концепт-проектом подводной кибернетической экосистемы. Систему образуют обитаемые аппараты, которые работают под водой автономно длительное время, а затем «пристыковываются» к обитаемой подводной станции (НПС) «Октавис». НПС сможет обслуживать от одного до трех роботов. Пристыковавшись к «Октавису», АНПА сможет пополнить заряд своей аккумуляторной батареи либо «припарковаться» на станции в ожидании следующей миссии. «Октавис» проанализирует техническое состояние аппарата и его программное обеспечение. «Октавис» сможет работать как центр хранения и передачи информации: станция будет временно хранить сведения, собранные АНПА, и передавать их в береговой центр либо другим аппаратам. С помощью «Октависа» береговой центр сообщит АНПА программу новой миссии.

Также «Октавис» можно использовать для сбора информации о параметрах среды, в частности, экологического мониторинга в районе установки станции.

Благодаря обитаемой подводной станции как минимум один подводный робот будет всегда готов к действию. «Октавис» позволит исключить риски спуска и подъема аппарата, особенно в штормовых условиях. Снизится стоимость миссий, поскольку не будет необходимости в постоянном присутствии судна обеспечения. Все это будет способствовать более широкому контролю подводной обстановки.

Источником питания «Октависа» станет литий-ионная или натрий-ионная аккумуляторная батарея. Последний вариант батареи будет менее энергоемким, но его стоимость будет много ниже литий-ионной. Станция также сможет получать энергию с берега либо платформы, установленной на шельфе. Из берегового центра либо с морской платформы можно будет контролировать использование станции и «приписанных» к ней АНПА.



Рубин проектирует и строит автономные обитаемые подводные аппараты

«Октавис» сейчас проработан в двух версиях: с размещением в толще воды вдали от берега либо с установкой на дне. Донный «Октавис» ориентирован на глубины до 500 м, то есть на континентальный шельф. Именно на шельфе добываются полезные ископаемые, происходит лов рыбы и краба. На этих глубинах к берегу подходят подводные трубопроводы нефти и газа, параллельно берегу прокладываются кабели связи. Вблизи берега проходят маршруты каботажных судов, здесь располагаются парки ветрогенераторов. В районах малых глубин наиболее сильна нагрузка на экологию, поэтому необходим мониторинг среды. Во всех этих аспектах хозяйственной деятельности могут быть задействованы автономные обитаемые подводные аппараты, которым потребуется система обеспечения.

Что же касается АНПА, то чрезвычайно актуальной сейчас является подводная доставка различных полезных грузов: донные сейсмические станции, датчики сбора параметров среды и так далее. Поэтому



АНПА Витязь-Д



Донная НПС Октавис и АНПА КИТ

«Рубином» разработан концепт аппарата-доставщика «Аргус-Д» - первого в России аппарата со сбрасываемой полезной нагрузкой. Аппарат может размещать на грунте научную аппаратуру, которая будет вести сбор информации об акустических характеристиках океана, в частности, выявлять вклад морского судоходства в акустический фон конкретных районов океана, фиксировать биологическую активность. «Аргус-Д» базируется на технологиях, которые обеспечили сверхглубоководному аппарату «Витязь-Д» выполнение первой в мире полностью автономной миссии в Марианской впадине.

Для несения полезной нагрузки в корпусе «Аргуса-Д» предусмотрено пространство длиной до 2 м, шириной 0,55 м и высотой 0,5 м. Полезная нагрузка также может размещаться на внешней подвеске аппарата.

«Аргус-Д» действует независимо от судна с экипажем, продолжительность миссии – около 20 часов при скорости в 3 узла (1,5 м/с). Применение АНПА вносит вклад в экологию: в ходе миссии энергетическая установка аппарата, в отличие от двигателей надводного судна, не выделяет углекислого газа, который оказывает влияние на глобальное изменение климата Земли. Для увеличения автономности в состав полезной нагрузки может входить дополнительная литий-ионная батарея.

Открытая архитектура обеспечивает аппарату совместимость с системами разных разработчиков и уменьшение стоимости его жизненного цикла. «Аргус-Д» может быть адаптирован под запросы заказчика. Для быстрого обслуживания аппарата предусмотрена простота доступа к его подсистемам и аккумуляторной батарее.

«Аргус-Д» входит в семейство аппаратов «Аргус». Первый представитель этого семейства был показан на МВТФ «Армия-2023»; он предназначен для широкого круга задач при освоении подводных месторождений, включая охрану подводной инфраструктуры.

Конструкторское бюро ОСК «Рубин» не останавлива-

«Рубин» представил очередной этап работы над концепт-проектом подводной кибернетической экосистемы. Систему образуют обитаемые аппараты, которые работают под водой автономно длительное время, а затем «пристыковываются» к обитаемой подводной станции (НПС) «Октавис».

ется на достигнутом, понимая очевидную перспективу подводных роботизированных систем. Понятие подводной робототехники в «Рубине» трактуется весьма широко. Под это понятие попадают не только АНПА, но и телеуправляемые подводные аппараты, а также буксируемые и дрейфующие подводные аппараты различного назначения, обитаемые подводные станции, другие подводные технические средства. Бюро работает над «симбиозом» средств подводной робототехники. Одним из вариантов является так называемый «рой» – группа систем, объединенных для решения единой задачи. Эта группа разрабатывается в рамках создания робототехнического комплекса сейсморазведки.

ЦКБ «Рубин» Объединенной судостроительной корпорации активно ищет партнеров, у которых есть потребность в робототехнических средствах, а также тех, кто обладает опытом их применения, чтобы объединить усилия в разработке.

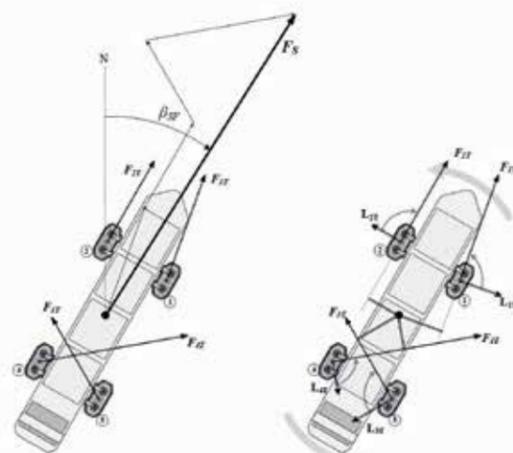


ОСК РАЗРАБОТАЛА ТЕХНОЛОГИЮ УПРАВЛЕНИЯ БУКСИРАМИ-АВТОМАТАМИ

В рамках указанного проекта АО «ОСК-Технологии» работает над задачами, связанными с применением автономных судов портового флота. В частности, сотрудниками предприятия разработана технология индивидуальной и групповой (координированной) деятельности буксиров-автоматов.

Существующие системы управления автономными судами обеспечивают возможность дистанционного управления только одним буксиром, не предусматривают координированное управление группой буксиров и не учитывают взаимное расположение буксиров группы и буксируемого судна, его характеристики, определяющие гидродинамические и аэродинамические свойства, а также гидрометеорологические условия проведения буксирно-кантовочной операции. Разработанная АО «ОСК-Технологии» технология обеспечивает такую возможность

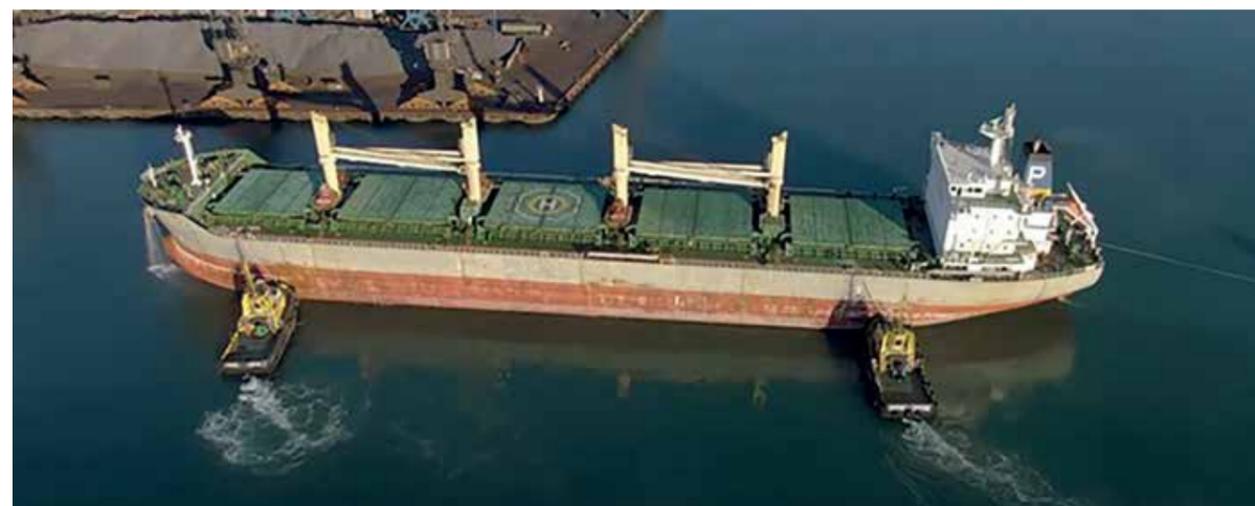
Технология предусматривает обоснованный учёт влияния гидрометеорологических факторов и гидродинамических сил и моментов в процессе обеспечения буксирами-автоматами швартовных операций с судном, аэродинамические и гидродинамические свойства которого априорно неизвестны, содержит рекомендации по размещению буксиров группы у борта буксируемого судна в зависимости от целей швартовной операции и условий ее проведения, оценку рисков применения буксиров-автоматов в процессе обеспечения швартовных операций в морских и речных портах, определение аварийных ситуаций и описание правил смены режимов работы системы координированного управления при



Координированное управление группой из четырех буксиров

возникновении различных неисправностей оборудования автономных судов, а также порядок автоматического и автоматизированного формирования траекторий движения буксиров и обеспечиваемых судов.

Оценка рисков применения буксиров-автоматов выполнена в соответствии с рекомендациями Российского морского регистра судоходства на основе анализа аварийных происшествий, происшедших с буксирами



за последние 25 лет. Статистически значимый материал был получен из открытых источников, рекомендованных Регистром.

Анализ показал, что наиболее частыми последствиями аварийных происшествий с буксирами являются повреждение буксира (50,8% анализируемых случаев), повреждение объекта буксировки (37%), причинение ущерба береговой инфраструктуре (28%) и гибель буксира (24%). В 25% случаев инцидент приводил к прекращению буксировки, т.е. к отказу от выполнения задания, выполняемого буксиром. Наиболее часто к гибели буксира приводили полное затопление буксира (95% от общего числа случаев), опрокидывание (86%) и столкновение буксира с третьим судном (50%). Кроме того, 60% случаев полного затопления объекта буксировки сопровождалось гибелью буксира. Наиболее опасный сценарий неблагоприятного развития событий, приводящий к тяжелым и катастрофическим последствиям – навигационные ошибки, допущенные судоводителем в процессе выполнения буксирно-кантовочных операций в стесненных условиях.

Снижение рисков, обусловленных навигационными ошибками судоводителей, обеспечивается совершенствованием алгоритмов обработки информации, добываемой средствами обеспечения ситуационной осведомленности, а также разработкой планов буксирно-кантовочных операций, исключающих передачу усилий буксира-автомата на буксируемое судно с использованием буксирных концов.

Анализ показал, что работа буксира-автомата в режиме дистанционного управления без применения устройства, обеспечивающего передачу упоров буксира на судно без буксирных концов, влечет за собой значительные риски повреждения буксира и буксируемого судна, причинения урона жизни и здоровью членов экипажа буксира и буксируемого судна и нанесения ущерба объектам береговой инфраструктуры.

Оценка рисков показала, что использование буксиров-автоматов возможно при дистанционном управлении навигацией из ЦДУ с возможностью перехода на ручное при наличии людей на борту (категория МАНС RCMC).

Безопасное дистанционное управление навигацией судна, буксируемого группой буксиров-автоматов, возможно только при использовании жесткой сцепки бук-



На основании результатов оценки рисков специалистами АО «ОСК-Технологии» разработаны алгоритмы автоматического распределения упоров буксиров-автоматов группы в соответствии с заданием на маневрирование с учётом гидродинамических и аэродинамических свойств буксируемого судна. Применение этих алгоритмов обеспечивает повышение энергетической эффективности координированного управления группой буксиров-автоматов.

сиров с буксируемым судном. Использование буксирных концов при дистанционном управлении не обеспечивает уровень безопасности, эквивалентный или лучший по сравнению с обычным буксиром, спроектированным и эксплуатируемым в соответствии с существующими правилами и нормами Регистра.

На основании результатов оценки рисков специалистами АО «ОСК-Технологии» разработаны алгоритмы автоматического распределения упоров буксиров-автоматов группы в соответствии с заданием на маневрирование с учётом гидродинамических и аэродинамических свойств буксируемого судна. Применение этих алгоритмов обеспечивает повышение энергетической эффективности координированного управления группой буксиров-автоматов.

Упомянутые алгоритмы оформлены заявкой на изобретение "Способ управления координированной групповой деятельностью буксиров-автоматов". В июле 2024 года АО «ОСК-Технологии» получен патент РФ с приоритетом от 26 декабря 2023 года. Патент на изобретение опубликован в Официальном бюллетене Федеральной службы по интеллектуальной собственности (Роспатент) № 20-2024 за номером 2823051.



РОВЕСНИКИ НОВОГО ФЛОТА

КАК МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЫБОПРОМЫШЛЕННЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА РЫБНОЙ ИНДУСТРИИ, МОРЕПРОДУКТОВ И ТЕХНОЛОГИЙ СПОСОБСТВУЮТ РЕАЛИЗАЦИИ ОТРАСЛЕВОЙ КАМПАНИИ ИНВЕСТКВОТ

Модернизация рыбной отрасли сегодня затрагивает уже не только рыбопромысловый флот, но и переработку, логистику, а значит, и дистрибьюцию, систему кадровой подготовки и другие сферы. Стимулируя обновление производственных мощностей, кампания инвестквот поспособствовала формированию долгосрочной стратегии развития всего рыбохозяйственного комплекса. С самого начала действия программы в 2017 году собрать эти процессы в единую структуру помогает Global Fishery Forum & Seafood Expo Russia.

ПЕРВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ: ОТ ФЛОТА ДО БЕРЕГОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

За годы действия программы отечественные верфи получили заказы на строительство нескольких десятков современных рыбопромысловых судов и краболовов, многие из которых уже переданы заказчикам и вышли на промысел. Это не только поспособствовало обновлению флота рыбной отрасли, но и обеспечило загрузку судостроительных и судоремонтных заводов, стимулировало создание новых рабочих мест и развитие смежных отраслей.

Не менее заметные изменения происходят и на берегу. В Приморском крае, в Мурманской области, на

Камчатке, Сахалине и в других прибрежных регионах запущены проекты по возведению перерабатывающих комплексов нового поколения. Многие из них уже введены в эксплуатацию, строительство других продолжается – и после выхода на производственную мощность это позволит значительно повысить конкурентоспособность на мировых рынках за счёт увеличения доли продукции глубокой переработки и расширения её ассортимента.

Инвестквоты оказались драйвером для логистики и хранения: сегодня продолжается модернизация терминалов, складов и холодильных мощностей с приоритетом обеспечить необходимую пропускную способность в пиковые периоды путины на Дальнем Востоке и достаточности парка рефрижераторных контейнеров. Всё



это формирует новую инфраструктурную основу, которая позволит быстрее и эффективнее доставлять рыбу от промысла до потребителя и объединит все процессы в единую эффективную экосистему.

С самого начала действия программы площадка Международного рыбопромышленного форума и Выставки рыбной индустрии, морепродуктов и технологий в Санкт-Петербурге стала центральным местом для обсуждения реализации новых проектов. С включением в кампанию новых инвестиционных объектов расширялась также тематика деловой программы и экспозиции мероприятия. Если на первом этапе основное внимание уделялось рыбопромысловому судостроению и судоремонту, то со временем всё больше места в обсуждениях занимали вопросы переработки и доставки продукции. Центральная тема программы этого года – потребление – также тесно связана с первыми результатами продолжающейся кампании. С одной стороны, рост доли рыбы и морепродуктов в рационе граждан связан с увеличением выпуска рыбной продукции, с другой – он же и определяет направления дальнейшего развития всей отрасли.

НОВЫЕ ВЫЗОВЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Такая масштабная модернизация высветила и ряд важных задач в разных сферах отрасли, так или иначе связанных с реализацией кампании.

Строительство современных судов и предприятий прибрежной инфраструктуры требует существенных вложений, и перед компаниями стоит задача обеспечить возврат инвестиций в условиях изменчивой конъюнктуры мирового рынка. Рентабельность всё больше зависит не от объёмов вылова как таковых, а от глубины переработки и способности создавать продукцию с высокой добавленной стоимостью. Чем шире ассортимент – от филе и консервов до готовых кулинарных изделий, – тем устойчивее бизнес к колебаниям цен и спроса. Для прибрежных регионов это также означает рост налоговых поступлений, создание рабочих мест и новых возможностей, что благоприятно влияет на социально-экономическую ситуацию в них.

Современный потребитель и партнёры на международных рынках обращают внимание не только на качество продукции, но и на то, каким образом она произведена. Рыбная отрасль сталкивается с необходимостью минимизировать отходы, внедрять энергоэффективные технологии, сокращать углеродный след. Инвестквоты становятся стимулом для внедрения инновационных решений: безотходной переработки сырья, цифровых систем мониторинга промысла и производства, техноло-

гий, снижающих влияние на экосистему. Всё это повышает конкурентоспособность российской продукции как на внутреннем, так на зарубежных рынках.

Индустрия постепенно движется к тому, чтобы вылов, переработка и транспортировка контролировались в режиме реального времени, с доступом к данным. Это требует от бизнеса инвестиций в программное обеспечение, системы удалённого контроля и сервисного сопровождения. Технологическое обновление также включает применение новых материалов и оборудования: морозильных установок с низким энергопотреблением, упаковки, увеличивающей срок хранения без консервантов, интеллектуальных систем управления процессами на заводах.

Наконец, ключевой вызов – это место России в мировой торговле рыбой и морепродуктами. Чтобы российская продукция сохранила устойчивые позиции, необходимо продолжать движение от сырьевой модели к предложению продукции глубокой переработки как на внутреннем, так и на внешних рынках. Помимо собственно производства, решение этой задачи связано с совершенствованием маркетинговых стратегий и позиционированием брендов, предлагающих продукцию из рыбы и морепродуктов российского промысла.

ПЛОЩАДКА ДЛЯ ДИАЛОГА

Эти вопросы также находят своё решение на Международном рыбопромышленном форуме и Выставке рыбной индустрии, морепродуктов и технологий. Именно здесь каждый год встречаются представители заказчиков, исполнителей и регулирующих органов. Рыбопромышленники, судостроители и поставщики оборудования могут скоординировать усилия, сверить сроки и совместно найти эффективные ответы на возникающие вызовы. Всё это помогает строить не только рыбопромысловый флот, но и образ и логику будущего россий-



ведущие эксперты, представители бизнеса, науки и органов власти обсуждают ключевые вопросы технологического развития отрасли и внедрения инноваций в производственные процессы.

В этом году на FISH TECH GLOBAL также состоится Техмарафон – серия демонстрационных туров по стендам производителей судового и пищевого оборудования. Участники смогут не только увидеть новинки в действии, но и задать разработчикам вопросы, обсудить условия поставок, сервисного обслуживания и интеграции решений в существующие производственные процессы. Формат Техмарафона предполагает живое взаимодействие с экспонентами: от кратких презентаций и технических консультаций до мастер-классов по эксплуатации оборудования.

ской рыбной промышленности – высокотехнологичной, устойчивой, суверенной и в то же время открытой миру.

Для ускорения внедрения новых технологий и повышения эффективности всей товаропроводящей цепочки сегодня на первый план выходят вопросы интеграции. Речь идёт уже не о разрозненных инициативах, а о выстраивании устойчивой системы взаимодействия между судостроением, переработкой, логистикой, наукой и дистрибуцией. Именно такая экосистема позволит отрасли гибко реагировать на запросы рынка, сокращать издержки и предлагать конкурентоспособную продукцию.

Эта модель удачно соотносится с форматом форума и выставки, которые каждый год воссоздают на своей площадке полную товаропроводящую цепочку рыбной продукции от закладки судна и планирования рыбоводного хозяйства до потребления. Это помогает не только продемонстрировать возможности каждого звена отраслевой инфраструктуры, но и улучшить координацию между ними для повышения эффективности всей системы.

Чтобы придать дополнительный импульс программе обновления флота и производственных мощностей рыбохозяйственного комплекса, начиная с 2024 года на выставке организуется специализированная экспозиция, которая в этом году получила имя FISH TECH GLOBAL. Спецэкспозиция затрагивает как сектор промыслового судостроения и судоремонта, так и весь спектр оборудования, задействованного в рыбной промышленности от вылова до потребления, включая переработку, упаковку, логистику, хранение и сбыт рыбной продукции.

Презентации оборудования и технологий дополняются насыщенной деловой программой, в рамках которой

«Наш подход к организации выставки и спецэкспозиции FISH TECH GLOBAL в полной мере отражает тот экосистемный подход, который сегодня особенно востребован отраслью. Современные реалии, требования рынка и трансформация направлений экспортных поставок заставляют участников товаропроводящей цепочки всё больше кооперироваться, чтобы использовать эту динамику себе во благо. В результате выигрывает и потребитель: он может выбирать из широкого ассортимента рыбной продукции разной степени переработки в зависимости от своих предпочтений и кулинарных навыков. Это гораздо более рыночный и эффективный подход, чем усреднять производство под некие общие потребности. В конце концов, у нас не потребитель для рыбы, а рыбная продукция – для человека, и именно разнообразные предпочтения наших граждан, как и покупателей за рубежом, должны составлять основу современной рыбной промышленности. И модернизация отрасли способствует именно такой модели, где потребитель – в центре», – отметил генеральный директор компании-оператора форума и выставки «Экспосолюшенс Групп» Иван Фетисов.

Восьмой Международный рыбопромышленный форум и Выставка рыбной индустрии, морепродуктов и технологий состоятся 22-24 октября в КВЦ «Экспофорум», г. Санкт-Петербург. Мероприятие пройдёт уже в восьмой раз и вновь объединит на своей площадке представителей всех звеньев рыбной отрасли взаимосвязанных сфер деятельности.



22-24
ОКТАБРЯ '25
— САНКТ-ПЕТЕРБУРГ —



МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЫБОПРОМЫШЛЕННЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА РЫБНОЙ ИНДУСТРИИ, МОРЕПРОДУКТОВ И ТЕХНОЛОГИЙ

ПЕРИОДИЧНОСТЬ:
ЕЖЕГОДНО
ПЛОЩАДЬ:
26 000 м²

ПОСЕТИТЕЛИ:
19 367 СПЕЦИАЛИСТОВ
ИЗ **83 РЕГИОНОВ РОССИИ**
И **76 СТРАН МИРА**

УЧАСТНИКИ:
423 КОМПАНИИ
ИЗ **43 РЕГИОНОВ РОССИИ**
И **13 СТРАН МИРА**



ОТРАСЛЕВОЙ
ВЫСТАВОЧНЫЙ
ОПЕРАТОР

EXPO SOLUTIONS GROUP

+7 (495) 215-06-75

INFO@RUSFISHEXPO.COM

T.ME/SEAFOODEXPORUSSIA

WWW.SEAFOODEXPORUSSIA.COM



НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

ПРИБОРОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД РИАТОМ: 30 ЛЕТ СОЗДАЕМ ТЕХНИКУ ДЛЯ РОССИЙСКОГО ФЛОТА!



Жулин Олег Константинович, генеральный директор Приборостроительного завода «РИАТОМ».

«Развитие мощного и современного флота для нашей страны находится в числе приоритетных задач. А позиции России как одной из величайших морских держав мира постепенно восстанавливаются» – Николай Платонович Патрушев.

В №18 журнала за 2025 год мы познакомились с планами Вашего предприятия по разработке новой продукции. Расскажите, что получилось? Что-то новое представите на выставке Нева-2025?

Да, мы спроектировали и поставили на производство линейку систем управления Катунь-23. Каждая система включает в себя систему дистанционного автоматического управления (ДАУ), систему аварийно-предупредительной сигнализации (АПС) и систему защиты, предназначена для работы с главным двигателем или двигателем дизель-генератора, имеет сертификат РКО и РМРС.

В линейку входит на данный момент 6 модификаций, все они имеют сертификаты РКО и выпускаются серийно. Все 6 модификаций будут представлены на выставке.

В настоящий момент мы занимаемся оформлением сертификатов РМРС на них, планируем получить сертификаты до Нового Года.

Также планируем расширить линейку и добавить в неё ещё две модификации, предназначенные для управления реверсивными двигателями.

Вы рассказали про новую линейку продукции. А занимаетесь ли Вы усовершенствованием ранее выпущенной продукции? Есть ли новые модификации продукции, с которой Ваши клиенты уже знакомы?

Да, конечно, по запросам клиентов мы пересматриваем и дорабатываем продукцию для того, чтобы она точнее соответствовала задаче клиента. В этом году мы перепроектировали систему ДАУ «Корвет», которую выпускаем уже 15 лет. Новая модификация обладает меньшей массой и габаритами, повышенной надёжностью и уменьшенной задержкой передачи сигнала управления от рукояти судоводителя до рейки топливного насоса двигателя – менее 0,1 секунды. На выставке Нева-2025 будет представлен первый образец обновлённой системы ДАУ «Корвет», а сертификаты РКО и РМРС на новую модификацию мы планируем получить до конца 2025 года.



Катунь-23-83



Начальник отдела учета и управления результатами интеллектуальной деятельности Департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России - Помылев Илья Васильевич обсуждает с руководством завода регламент внедрения системы «Катунь-23»

Наименование системы	Назначение двигателя	Набор параметров	Сертификат
Катунь-23-81	Вспомогательный (дизель-генератор)	Минимальный	РКО
Катунь-23-82		Без температуры выхлопных газов	РКО РМРС
Катунь-23-83		Полный	
Катунь-23-91	Главный с реверс-редуктором	Минимальный	РКО
Катунь-23-92		Без температуры выхлопных газов	РКО РМРС
Катунь-23-93		Полный	
Катунь-23-95	Главный реверсный	Без температуры выхлопных газов	РКО РМРС
Катунь-23-96		Полный	

Вы изготавливаете оборудование только для судовых двигателей внутреннего сгорания, или есть и другие направления? Расскажите о них. Какое оборудование планируете показать на выставке?

Есть и другие направления. В начале года мы поставили на производство автоматическое зарядное устройство АЗУ-23, предназначенное для зарядки аккумуляторных батарей двигателей с электростартером. Устройство соответствует всем требованиям РКО и РМРС, имеет соответствующие сертификаты. Но самое важное, на мой взгляд, то, что мы смогли уменьшить выделение тепла на устройстве и обойтись без охлаждения вентилятором. В нашем зарядном устройстве вообще нет подвижных частей, подверженных естественному износу, и мы ожидаем, что срок эксплуатации АЗУ-23 без ремонта и техобслуживания составит не менее 10-15 лет.

Устройство предназначено для зарядки аккумуляторов ёмкостью до 200 А*ч за 8 часов, что соответствует требованиям РКО и РМРС. Для зарядки аккумуляторных батарей большей ёмкости можно подключить несколько АЗУ-23 параллельно – они автоматически поделят нагрузку между собой.



Оборудование завода «РИАТОМ» на судне «Дистинкт»



ДАУ Корвет



АЗУ-23



БП-23

Блок питания БП-23 построен на тех же принципах, что и АЗУ-23. Он разработан для работы с системой ДАУ «Корвет», но подходит для питания любого оборудования с напряжением питания 24 вольта. Может работать как в однофазных, так и в трёхфазных сетях 220 вольт.

В начале 2025 года мы выпустили контроллер параллельной работы Синхрон-25. Он предназначен для управления параллельной работой дизель-генераторов на общую шину и автоматического распределения нагрузки между дизель-генераторами.

Синхрон-25 состоит из двух блоков – блок управления и блок индикации. Блок индикации устанавливается на дверцу щита управления (отдельного или ГРЩ), а блок управления может быть установлен либо на монтажную панель щита управления, либо прямо на заднюю панель блока индикации.

Обеспечивает:

- Подстройку частоты напряжения дизель-генератора к частоте напряжения на сборной шине;
- Подключение к сборной шине в момент совпадения фаз генератора и шины;
- Автоматическое выравнивание нагрузки с другими дизель-генераторами, работающими на ту же сборную шину;
- Контроль параметров напряжения и тока генератора, защиту генератора и нагрузки в случае выхода параметров за допустимые пределы;
- Пуск и останов дизель-генератора в зависимости от нагрузки других дизель-генераторов, работающих на ту же сборную шину;
- Бесперебойный переход нагрузки с промышленной сети на дизель-генераторы и обратно.



Синхрон-25

Соответствует требованиям РКО и РМРС. В настоящий момент ожидаем получения сертификатов.

С 1995 года мы выпускаем регуляторы частоты вращения для двигателей внутреннего сгорания, а с 2008 года освоили собственное производство электромагнитов поворотных серии ЭМП для управления рейкой топливного насоса. Это наша традиционная продукция и она тоже будет показана на выставке. Регуляторы подходят для любых дизельных двигателей независимо от мощности и позволяют поддерживать частоту вращения двигателя быстро и точно.

Регулятор ЦРЧ-9 обеспечивает регулирование частоты вращения двигателя и входит в состав регулятора БРИЗ-2.2, который имеет степень защиты IP44 и сертификаты РКО и РМРС. Электромагниты поворотные ЭМП-1, ЭМП-2, ЭМП-3 выбираются в соответствии с усилием, необходимым для перемещения рейки топливного насоса двигателя.



БРИЗ-2.2



ЦРЧ-9



ЭМП-1.2

Расскажите о своих ближайших планах. Какие направления развития предприятия сейчас в приоритете?

В планах на ближайшее время – выпуск системы управления Амфитрита, нового актуатора и новых рукояток для системы ДАУ, блоки питания и зарядные устройства на увеличенный ток нагрузки, новый регулятор частоты вращения для быстрого и точного поддержания частоты вращения дизельного двигателя. Приступаем к производству главных распределительных щитов (ГРЩ) для речных и морских судов. Оформляем свидетельство о соответствии предприятия требованиям РКО и РМРС на электромонтаж оборудования, планируем выполнять судовые электромонтажные работы. Оформляем подтверждение производства нашей продукции на территории Российской Федерации (по пп 719), развиваем сотрудничество с проектировщиками и производителями беспилотных судов.

Мы постоянно находимся в поиске новых направлений деятельности, где мы можем быть полезны для развития российского флота.

Работаем на благо Отечества.

Редакция МНТ



Павильон G, место G8-024

Дорогие партнеры и друзья!
Приглашаем вас на стенд «РИАТОМ» в рамках выставки «НЕВА 2025»

Узнайте о наших инновациях для судостроительной отрасли, обсудите сотрудничество и получите экспертные консультации.

Вас ждут мировые тренды судостроения, деловые встречи и вдохновляющий диалог.

Ждем вас — вместе создаем будущее технологий!



Павильон G, место G8-024.

Даты: 23–26.09.2025.

КВЦ «Экспофорум», Санкт-Петербург.

ПРОМЫШЛЕННАЯ ГРУППА КОНАР. УСПЕХ НА ВЫСОКИХ ОБОРОТАХ.



Выдвижная поворотная колонка (ВПК) разработки и производства ПГ «КОНАР» успешно выдержала приемочные испытания Российского морского регистра судоходства. С 2018 года в Челябинске – городе, который находится за тысячи километров от моря, –Промышленная группа КОНАР развивает разработку и производство комплектующих, узлов и оборудования для судового машиностроения. Проекты для судостроительной отрасли начались с производства составных гребных винтов из нержавеющей стали диаметром до 6 м, которые предназначались для электрических винторулевых колонок (ледового класса Arc7) мощностью 7,5 МВт и 15 МВт компаний ABB и GE. Сегодня же КОНАР самостоятельно разрабатывает и производит движители ледового класса: редукторные и электрические винторулевые колонки (ВРК и ЭВРК), выдвижные поворотные колонки (ВПК), валопроводы с винтами фиксированного шага (ВФШ).

Номенклатура продукции судового машиностроения ПГ «КОНАР»			
Редукторные винторулевые колонки (ВРК)	Выдвижные поворотные колонки (ВПК)	Электрические винторулевые колонки (ЭВРК)	Валопроводы с винтом фиксированного шага (ВФШ)
<p>Мощность: от 750 до 4500 кВт</p> <p>Тип привода: L и Z</p> <p>Ледовый класс: до Arc6</p>	<p>Мощность: от 100 до 2000 кВт</p> <p>Ледовый класс: Arc4</p>	<p>Мощность: от 1500 до 4500 кВт</p> <p>Ледовый класс: от Arc5 до Icebreaker7</p>	<p>Мощность: от 1500 до 10000 кВт</p>

С 2018 года в Челябинске – городе, который находится за тысячи километров от моря, –Промышленная группа КОНАР развивает разработку и производство комплектующих, узлов и оборудования для судового машиностроения. Проекты для судостроительной отрасли начались с производства составных гребных винтов из нержавеющей стали диаметром до 6 м, которые предназначались для электрических винторулевых колонок (ледового класса Arc7) мощностью 7,5 МВт и 15 МВт компаний ABB и GE. Сегодня же КОНАР самостоятельно разрабатывает и производит движители ледового класса: редукторные и электрические винторулевые колонки (ВРК и ЭВРК), выдвижные поворотные колонки (ВПК), валопроводы с винтами фиксированного шага (ВФШ).

Компания КОНАР основана в 1991 году, штат работников на сегодня около 6000 человек. Производственные предприятия ПГ «КОНАР» расположены в Челябинске на территории Индустриального парка «Станкомаш». КОНАР является машиностроительной компанией пол-

ного производственного цикла. Она располагает широкими производственными возможностями начиная с заготовительного производства (литейное - отливки из углеродистой, низко- и высоколегированной, нержавеющей, жаропрочной, супердуплексной и других марок сталей, масса отливок и кузнечных слитков до 30 т; кузнечно-прессовое - масса поковок до 20 т) и до выпуска готовой продукции с прохождением всех необходимых параметрических, метрологических, прочностных исследований и испытаний.

Компания охватывает весь жизненный цикл производимых компанией изделий судового машиностроения: проектирование и разработка конструкторской документации; разработка технологии производства; производство и испытания; шеф-монтажные и пуско-наладочные работы; сервисное обслуживание с поставкой ЗИП.

ПГ «КОНАР» располагает сильной инженерно-конструкторской командой, обладающей широкими отраслевыми компетенциями. В период с 2013 по 2025 гг.

компанией выполнено более 20 опытно-конструкторских работ в области нефтегазового и судового машиностроения как для ведущих российских нефтегазовых компаний так и Минпромторга РФ. Например, в рамках соглашений с Департаментом судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга РФ:

1. В октябре 2024 г. ПГ «КОНАР» завершена ОКР Шифр «Замещение-арматура СПГ», в ходе которого разработан типоряд (DN от 50 до 600) криогенной арматуры и клапанов для СПГ-танкеров (температура рабочей среды: -166 °С). Изготовлено 8 опытных образцов, которые были подвергнуты криогенным ресурсным испытаниям согласно требованиям, ГОСТ 34294-2015.

На опытные образцы получены свидетельства РМРС по форме 6.5.30, на типы арматуры получены свидетельства о типовом одобрении РМРС по форме 6.8.3.

2. В мае 2025 г. ПГ «КОНАР» завершена ОКР Шифр «Замещение – ВПК»: разработка типоряда (7 изделий) выдвижных поворотных колонок мощностью от 100 кВт до 2000 кВт с проектированием, изготовлением и испытаниями опытного образца мощностью 1250 кВт.

Выдвижная поворотная колонка (ВПК) – вспомогательное средство активного управления судном с гребным винтом, создающее тягу, направление которой может изменяться в пределах от 0 до 360° при повороте устройства относительно вертикальной оси. Нижняя часть колонки с гребным винтом в нерабочем положении убирается в корпус судна, а в выдвинутом (рабочем) положении обеспечивает позиционирование судна/платформы, движение судна и его управляемость, главным образом на малых ходах или без хода. ВПК используются в режиме динамического позиционирования, а также при маневрировании и швартовке. Они применяются на транспортных, промысловых, научно-исследовательских, судах обслуживания нефтегазовых сооружений, плавучих буровых установках, кораблях военно-морского флота.



Модель ВПК	КН.ВПК-01	КН.ВПК-03	КН.ВПК-04	КН.ВПК-05	КН.ВПК-06	КН.ВПК-07	КН.ВПК-08
Мощность ГЭД, кВт	100	250	500	800	1250	1600	2000
Диаметр ГВ, мм	700	900	1300	1600	2000	2300	2600
Частота вращения ГВ, об/мин	833	649	443	367	294	252	222
Тяга, кН	24,7	41,0	83,1	130,5	203,9	263,8	332,3
Время подъема в нерабочее положение, сек.	35	45	70	80	70	80	120
Ход ВПК, м.	0,97	1,24	1,78	2,17	2,7	3,09	3,48
Масса, т. *	5	8	13	20	33	38	65

*В таблице приведены предварительные данные по массе, которые уточняются при привязке изделия к конкретному проекту судна



- изделие внесено в государственный Реестр российской промышленной продукции;
- получен Сертификат ТПП (по форме СТ-1) о российском происхождении товара;
- получен патент на полезную модель.

В России ВПК такой мощности ранее не проектировались и не изготавливались, а приобретались у иностранных компаний. В ВПК разработки КОНАР объем комплектующих, узлов и систем российского происхождения, а также технологических операций, выполняемых российскими компаниями, составляет ~90 %. Основная доля участия собственного производства КОНАР при создании изделий судового машиностроения позволяет оптимизировать и контролировать сроки выполнения работ, а также обеспечивать высокое качество. Собственная испытательная база (стенды контроля сборки и регулировки редукторных передач, контроля параметров гидравлических систем, балансировки и др.) позволяет в полном объеме выполнять как испытания для подтверждения характеристик отдельных узлов и изделия в целом, так и доводку отдельных технических решений при разработке и изготовлении опытных и головных образцов.



Выполнение ОКР Шифр «Замещение – ВПК» позволило создать широкий типоряд выдвигаемых поворотных колонок, не уступающих, а по некоторым характеристикам превосходящих зарубежные аналоги. Это полностью обеспечило технологический суверенитет России в части независимости от поставки импортных изделий. ВПК разработки КОНАР отличается от зарубежных аналогов более быстрые выдвигание и подъем, а применение гребного винта тянущего типа позволяет снизить уровень вибрации за счет равномерного распределения потока на лопасть гребного винта. Это особенно важно в режиме динамического позиционирования, когда ВПК работает в течение длительного времени. Данная разработка отличается высокой надежностью, ее срок службы и назначенный ресурс до капитального ремонта и списания превышают таковые у аналогичных иностранных изделий.

Сервисное обслуживание (с поставкой ЗИП) от КОНАР – разработчика и производителя – обеспечивает надежную поддержку судовладельца и экипажа при длительной эксплуатации ВПК.

В рамках ОКР произведен опытный образец ВПК мощностью 1250 кВт:

- проведен полный цикл заводских стендовых испытаний, получено Свидетельство РМРС по форме 6.5.30 об освидетельствовании и испытаниях изделия;
- конструкторской документации присвоена литера «О1»;
- получено Свидетельство РМРС о типовом одобрении по форме 6.8.3 на изделие;



3. В настоящее время ПГ «КОНАР» выполняет ОКР Шифр «Замещение-ВПК Icebreaker», в ходе которого разрабатывается типоряд электрических винторулевых колонок (ЭВРК) мощностью до 4 МВт и ледовым классом Icebreaker7. В рамках ОКР предусмотрено производство опытного образца. Разработка РКД на типоряд (5 изделий) завершена, одобрение РКД РМРС в 4 квартале 2025 г.

Электрическая винторулевая колонка с погружным поворотным гребным электродвигателем (ЭВРК) является главным средством активного управления судном, обеспечивающим движение и маневрирование и позиционирование судов различного назначения (транспортные суда, портовые и мелкоосидящие ледоколы, спасатели, обеспечения, многофункциональные, научно-исследовательские и т.д.). Наиболее эффективны ЭВРК для использования в Арктике для судов ледовых классов от Arc5 до Icebreaker 7 и безальтернативна для судов типа «DAS» работающих во льдах кормой вперед. ЭВРК способна обеспечивать упор без ограничений по углу поворота, а также обеспечивать 100% мощность реверса.

Гребные винты ЭВРК спроектированы с учетом их работы в режиме «фрезерования» льда, что предоставляет возможность обеспечения ледовой ходкости судна, в том числе, в условиях преодоления сплошных ледовых покровов. Обтекаемая форма движительного модуля ЭВРК в комплексе с гребным винтом спроектирована с условием достижения наиболее оптимальных гидродинамических характеристик для обеспечения лучших ходовых качеств при движении судна в чистой «свободной» воде.

Промышленная группа «КОНАР»
 («КОНАР – Морские технологии»)
 document@konar.ru
 Телефон: +7 (351) 216-80-80.

Параметры	Ед. изм	КН.ЭВРК 1	КН.ЭВРК 1А	КН.ЭВРК 2	КН.ЭВРК 2А	КН.ЭВРК 3
Мощность ППГЭД номинальная	кВт	2000	2500	3000	3500	4000
Диаметр гребного винта	м	2,3	2,8	3	3,3	3,5
Длина корпуса	мм	5340	6350	6350	6350	6350
Диаметр гондолы	мм	1296	1560	1560	1560	1560
Частота вращения номинальная	об/мин	280	251	234	213	201
Крутящий момент номинальный	кН·м	68	95	123	157	190
Упор гребного винта	кН	239	297	360	434	497
Масса ЭВРК в сборе*	т	64	68,2	68,5	69	70

*В таблице приведены предварительные данные по массе, которые уточняются при привязке изделия к конкретному проекту судна.

САМАРСКИЙ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ ЗАВОД: СПЛАВ УНИКАЛЬНОЙ ТЕХНОЛОГИИ И ИННОВАЦИИ В ДОСТАВКЕ ПРОДУКЦИИ ДО ПОТРЕБИТЕЛЕЙ

Интервью с и.о. Коммерческого директора Самарского металлургического завода Алексеем Медведевым



АО «СМЗ» (Самарский металлургический завод) – крупнейший в России производитель алюминиевых полуфабрикатов. Завод производит широкий ассортимент листопрокатной, кузнечно-прессовой продукции из всех видов алюминиевых сплавов в соответствии с требованиями международных и российских стандартов.

Алексей Викторович, Самарский металлургический завод богат своей историей и достижениями, чем особенно гордятся заводчане?

Действительно, наш завод имеет славную историю: решение о строительстве завода было принято Советом Министров СССР в 1950 году. Строительство началось в 1952 году, и уже через год началось изготовление оборудования. А в 1955 году состоялась отливка первого слитка из алюминия. Спустя годы предприятие развивалось и достигало намеченных целей. Мы первые во всем мире, кто разработал и освоил способ литья слитков в электромагнитный кристаллизатор. За заслуги в создании и производстве новых видов техники в 1966 году завод был награжден орденом Трудового Красного

знамени, а в 1985 году – орденом Октябрьской революции. В 21-м веке предприятие активно модернизирует и наращивает производственные мощности. Самарский металлургический завод входит в ТОП-5 лучших работодателей РФ по версии HeadHunter в категории «Промышленность» (среди компаний численностью 1-5 тыс. человек) и в рейтинг топ-300 крупнейших компаний РФ по объему выручки. Мы являемся многократными победителями различных ежегодных региональных конкурсов, например, «ЭкоЛидер», и на этом останавливаться не планируем, идем только вперед.

Самарский металлургический завод является крупнейшим производителем алюминиевых полуфабрикатов в России. Какие марки алюминиевых сплавов эксклюзивно изготавливает Самарский металлургический завод?

СМЗ производит широкий ассортимент продукции, в том числе разработанной нашим предприятием. Один из ярких примеров – сплав 1565ч, который создан специалистами Самарского металлургического завода совместно с рядом научно-исследовательских центров. Изначально сплав предполагалось использовать для судов-газовозов, так как этот материал хорошо проявляет себя при криогенных температурах. Его прочностные свойства значительно отличаются от иных материалов, применяемых в судостроении. Сплав обеспечивает превосходную коррозионную стойкость в морской воде и высокую прочность сварных соединений. Со временем, благодаря новым режимам термической обработки этого сплава, он нашел применения и в других отраслях: в производстве железнодорожных корпусов, в изготовлении оборудования для хранения и транспортировки различных сыпучих веществ и проч. Помимо разработки и запуска новых продуктов, Самарский металлургический завод старается найти новые актуальные возможности применения уже зарекомендовавшим себя продуктам. Так, легкие монолитные панели, изготавливаемые нашим предприятием на протяжении трех десятилетий в классической судостроительной индустрии, теперь используются в изготовлении новейших экологически чистых электрических судов.



Плавильно-литейное производство Самарского металлургического завода



Самарский металлургический завод – крупнейший производитель алюминиевых полуфабрикатов



Электрический катамаран «Белоар» с применением алюминиевых панелей АО «СМЗ»

В чем заключается главное преимущество панелей, которые изготавливает завод для судостроения?

Главное преимущество заключается не только в самих продуктах, которые мы производим, но и в способе изготовления. На АО «СМЗ» уже более 50 лет существует технология производства, которую не могут повторить до сих пор ни в одной стране мира. Мы изготавливаем интегральные панели путем прессования трубной заготовки с ее последующей разверткой в плоскую панель. Получается единая панель без сварных швов, что позволяет в разы повысить прочность, в разы увеличить надежность конечного изделия, а также значительно снизить трудоемкость для судостроителей.

В конце весны этого года произошло знаменательное событие: СМЗ стал единственным производителем алюминиевых полуфабрикатов, который открыл розничный склад. Для чего он нужен?

Спасибо, что отдельно отметили данное событие! Открытие розничного склада алюминиевых полуфабрикатов – уникальное явление, ведь там продается специфический товар для розницы. Рынок отреагировал на открытие склада положительной динамикой продаж. Его наличие позволяет напрямую приобретать алюминиевые полуфабрикаты от производителя небольшими партиями: от одной единицы товара до больших партий. Местоположение склада вне территории завода и оптимизированные бизнес-процессы гарантируют клиенту максимальное удобство покупки и минимальные временные затраты на оформление и отгрузку. Благодаря удобному расположению склада, розничные покупатели получают продукцию без очередей, при этом приобретая алюминиевые полуфабрикаты на условиях, аналогичных крупным заказчикам. По итогам работы за первые месяцы мы видим, что данный формат приглянулся как новым заказчикам малого и среднего бизнеса, так и постоянным клиентам СМЗ, в том числе нашим официальным



Самарский металлургический завод производит широкий ассортимент листопрокатной и кузнечно-прессовой продукции из всех видов алюминиевых сплавов

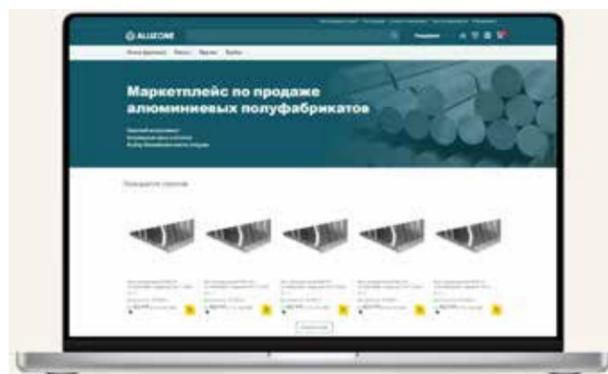


Открытие розничного склада СМЗ в Самаре является уникальным предложением на рынке, так как позволяет приобретать алюминиевые полуфабрикаты напрямую от производителя небольшими партиями (от 1 шт.) и из наличия.

дистрибьюторам, получившим возможность оперативно доукомплектовываться продукцией на складе по мере необходимости. Мы планируем и дальше развивать эту концепцию. Имеются планы по расширению предлагаемых услуг. Например, предзаказ в производство мелкими партиями. Также имеются планы по расширению ассортимента. Мы наблюдаем динамично развивающееся направление в Приволжском федеральном округе, который специализируется на малом судостроении. Планируем усилить специализацию розничного склада в этой сфере и предоставлять все линейки алюминиевых полуфабрикатов, которых сейчас нет в розничной продаже.

Не менее новаторское изменение, которое вы используете для продаж, это собственный маркетплейс Самарского металлургического завода под названием ALUZONE. Расскажите, как проходило его внедрение.

Создание собственного маркетплейса является одним из важнейших направлений нашей стратегии развития в условиях цифровизации бизнеса. Мы реализовали удобный сервис с интерактивным каталогом алюминиевых полуфабрикатов, куда интегрировали систему поставщиков, позволяющую в реальном времени отслеживать актуальные цены и остатки на складах, автоматизировать закупки и сократить сроки проведения сделок. Помимо этого, мы активно наполняем каталог, стандартизируем номенклатуру продукции и выстраиваем удобный процесс оформления заказа. Главная задача маркетплейса ALUZONE – это удобное взаимодействие между потребителями и поставщиками продукции, которыми выступают наши дистрибьюторы – партнеры. Мы стремимся к увеличению ассортимента и привлечению новых поставщиков и покупателей. Наша разработка является новым шагом в развитии электронного бизнеса на рынке цветных металлов.



ALUZONE – электронная торговая площадка для реализации алюминиевых полуфабрикатов

Какие стратегические направления развития и новые рынки планирует освоить Самарский металлургический завод в ближайшем будущем?

Поскольку наше предприятие практически полностью загружено, в настоящее время реализуется сразу несколько крупных проектов развития и значительного расширения существующих мощностей в плавлении, прокатном и прессовом производствах. Кроме того, мы активно работаем над задачей увеличить номенклатуру прессованной продукции, включая трубы и мехобработанные детали и расширить свое присутствие в строительном сегменте и сегменте судостроения. Эта стратегия обеспечит переход к более диверсифицированному и технологичному производству в ближайшие годы.



ШИРОКИЕ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПАНЕЛИ СМЗ: ЛЕГКОСТЬ, ПРОЧНОСТЬ И СКОРОСТЬ ДЛЯ ВАШИХ СУДОВ

- ✓ Увеличение скорости постройки судов
- ✓ Снижение себестоимости конструкций
- ✓ Высокая прочность и устойчивость к коррозии
- ✓ Удобство в обработке
- ✓ Соответствие стандартам ОСТ 192041, ГОСТ Р 58333
- ✓ Поставка с сертификатом морского регистра РМРС или речного РКО

Самарский металлургический завод:
алюминиевые полуфабрикаты для судостроения.

- ✓ Листы
- ✓ Профили
- ✓ Панели
- ✓ Трубы



АО «СМЗ»



г. Самара,
ул. Алма-Атинская,
29, к. 33/34
+7 (846) 278 34 35
sales@samara-metallurg.ru

samara-metallurg.ru

Маркетплейс алюминиевых
полуфабрикатов
ALUZONE



aluzone.ru

Розничный склад
АО «СМЗ»



г. Самара,
ул. Алма-Атинская,
29А, к. 71
+7 (846) 278 34 35
sklad@samara-metallurg.ru

samara-metallurg.ru/retail

ЗАВОД «КУПОЛ»: СОЗДАЁМ АНАЛОГИ ЛУЧШЕГО В МИРЕ СУДОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Олег Шорохов, помощник заместителя генерального директора по гражданской продукции ИЭМЗ «Купол»



На Ижевском электромеханическом заводе «Купол» создан Инжиниринговый центр судового оборудования Концерна ВКО «Алмаз - Антей». Этот шаг позволил научным и производственным предприятиям оборонного холдинга активно включиться в реализацию Стратегии развития судостроительной промышленности России, которая предполагает создание новых отечественных судов и комплектующего оборудования для них. Задачи стоят амбициозные: к 2036 году освоить в стране половину корабельных комплектующих, а к 2050 году – до 80%.

ОТ ЗАДАЧИ К РЕШЕНИЮ

Инжиниринговый центр объединит предприятия Концерна ВКО «Алмаз - Антей», которые уже производят изделия для флота: аппаратуру гидролокации, системы судового и берегового освещения, промышленное холодильное оборудование.

Их усилия будут консолидированы под эгидой Ижевского электромеханического завода (ИЭМЗ) «Купол» – одного из ведущих предприятий холдинга, имеющего собственную школу разработчиков, широкие технологические возможности, полувековой опыт работы в качестве головного производителя спецтехники и успешные кейсы в области диверсификации. В частности, «Купол» разрабатывает и производит системы охлаждения и вентиляции для энергетического машиностроения и других отраслей со специальными требованиями к материалу, качеству и надёжности. Теперь эти компетенции завод сможет применить в интересах гражданского судостроения.



Предприятия Концерна ВКО «Алмаз - Антей» транслируют оборонные технологии в гражданскую сферу и, в частности, адресуют судостроению – стратегически значимой отрасли экономики России. Фото пресслужбы Президента РФ.

Инжиниринговый центр – новое обособленное подразделение ИЭМЗ «Купол» – будет базироваться в Санкт-Петербурге, где сосредоточит управление разработкой, продвижением и сбытом продукции. Заказы на производство будут размещаться на мощностях интегрированной структуры в Ижевске, Нижнем Новгороде, Серпухове и Жуковском.

ОТ ПРОСТОГО К СЛОЖНОМУ

Концепция развития Инжинирингового центра включает три основных этапа. Первый реализуется в данный момент и предполагает продажу заказчикам судовых систем различных производителей – процесс, в котором Центр выступает не просто посредником, но интегратором и оптимизатором.

Второй этап – освоение собственного судового оборудования. Эта работа уже ведётся. Конструкторы департамента гражданской продукции ИЭМЗ «Купол» в 2024

году включились в разработку двух ключевых видов судовых изделий – камер шоковой заморозки и систем генерации жидкого льда. Государственная поддержка в форме субсидий на эти цели выделена предприятию Минпромторгом России.

Третий этап – расширение спектра необходимой флоту продукции, в первую очередь за счёт сегмента судового отопления, вентиляции и кондиционирования (СВКВ). В целом же совместно с Концерном определены топ-10 критических компонентов, как правило, дорогостоящих и технически сложных изделий, которые планируется освоить на имеющихся и создаваемых мощностях. При этом мы понимаем, что у корабелов есть запрос и на более широкий спектр качественного российского импортозамещающего оборудования: от запорной аппаратуры до основных двигателей. После изучения рынка можем начать освоение и других перспективных ниш.

Все наши действия подчинены логике движения – от продажи «чужой» продукции, до создания своих наукоемких систем, освоенных с высокой степенью локализации. Изделия судового холода, которые «Купол» сейчас разрабатывает по заданию Минпромторга России, обязаны соответствовать требованиям Постановления Правительства РФ от 17 июля 2015 г. N 719 «О подтверждении производства российской промышленной продукции», то есть иметь доказанное российское происхождение ключевых компонентов и программного обеспечения.

Сверхзадача – не просто заменить импорт отечественной продукцией в директивном порядке, а сделать российское оборудование синонимом качества. Дело непростое, с учётом того, что в производстве систем генерации жидкого льда, к примеру, мы обязаны конкурировать с такими «законодателями мод», как Исландия, Германия, Канада, и опередить Китай. Качество и надёжность в нашем случае – не лозунги, а жизнеобеспечивающие потребности заказчиков. Остановка рыбофабрики на пару часов – это потерянный улов и прямые убытки. Поэтому целевым ориентиром для себя ставим уровень европейских изделий и планомерно движемся к созданию функциональных аналогов лучшего в мире судового оборудования.

ОТ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ ДО КОНТРАКТОВ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА

До конца 2025 года Центру судового оборудования Концерна ВКО «Алмаз - Антей» предстоит сформировать штат, сделав ставку на специалистов с обязательным опытом работы в судостроении. Коллектив займётся



Серийно освоенные теплообменники могут быть адресованы флоту в существующем форм-факторе.



Тепло и холод в промышленных масштабах – гражданская специализация завода «Купол». Предприятие более двадцати лет присутствует на рынке теплотехники, климатотехники и холодильного оборудования. Эту продукцию можно применять как на строящихся судах, так и для обслуживания – ремонта – модернизации имеющегося флота.

ся вопросами ценообразования и ускорения процессов контрактации. Эти темы традиционно считаются слабым звеном в гражданских подразделениях предприятий ОПК. Скажу, что предубеждения можно преодолеть, а процессы реорганизовать, минимизировав бюрократические процедуры. Руководители Концерна ждут эффективной работы Центра и готовы принять наши предложения. Здесь будет полезен опыт департамента гражданской продукции ИЭМЗ «Купол», который является одним из передовиков диверсификации в Концерне, и, надеюсь, мои компетенции работы на стыке ГОЗ и коммерческого рынка судовых систем – тема, которой я занимаюсь всю жизнь.

В структуре Центра создадим специальное подразделение, которое будет работать с производственными площадками. Специалисты будут «влезать» в технологию, разбираться в нюансах каждого конкретного случая, грамотно распределять нагрузку. Например, на «Куполе» есть перспективные технологические переделы по пластике, по автоматизированному монтажу электронных компонентов – они могут быть задействованы в производстве судового оборудования. Особенно актуальной такая загрузка мощностей гражданской продукцией может оказаться после окончания СВО и смены конъюнктуры рынка.

В 2026 году организуем сервисную службу. На первом этапе будем заниматься сервисом поставляемого чужого оборудования. Это и заработок, и опыт коллектива, и понимание проблем, которые возникают при работе оборудования на заказах, – знания, которые в дальнейшем позволят оптимизировать продукцию собственного производства и реализовать для неё программы жизненного цикла.

Подводя итог, хочу сказать, что отрасль, в которую мы сейчас заходим, создавая Инжиниринговый центр судового оборудования, тяжёлая, специфическая, интересная и крайне важная для нашего государства и качества жизни соотечественников. Она определяет уровень продовольственной безопасности и мобильности населения, транспортировку углеводородов, доступность северных морских путей и даже внутренний туризм. Так что отступать мы не можем. Теперь только «полный вперёд», опираясь на знания, опыт, инновационный потенциал Концерна ВКО «Алмаз-Антей» и его передовых предприятий.



ИЭМЗ «Купол» – одно из ведущих предприятий российской промышленности.

«АРМАЛИТ»: ПОЛТОРА ВЕКА В ОТРАСЛИ

АО «Машиностроительный завод «Армалит» (Санкт-Петербург) – один из ведущих отечественных производителей трубопроводной арматуры с богатой историей и высоким инженерным потенциалом. Специализация предприятия – разработка, выпуск и поставки трубопроводной арматуры для таких направлений промышленности, как атомная, газовая, химическая и другие. Однако именно судостроение стало тем направлением развития предприятия, которое вывело его в лидеры в советский период развития нашей страны. Флагман судпрома по выпуску трубопроводной запорной арматуры для нужд отечественного флота – именно таким знают большинство заказчиков наше предприятие и сегодня.

Производственная площадь составляет 60 тыс. м², в станочном парке – 800 единиц оборудования, в том числе 130 с числовым программным управлением (ЧПУ). В коллективе трудятся порядка 1,3 тыс. специалистов высокого класса, которые обеспечивают проектирование, опытное, кузнечно-прессовое и литейное производство, механообработку, сборку, контроль и испытания выпускаемой продукции. На заводе внедрена программа мониторинга работы оборудования «Индустрия 4.0», направленная на повышение эффективности производства и снижение простоев.

Соотношение цена-качество, а также доброе имя «Армалита» имеют значение для партнеров компании. Не случайно завод входит в топ-5 арматуростроительных предприятий России. Настоящее завода «Армалит» – активное наращивание экспортного потенциала и выпуск импортзамещающей продукции.

В 2024 году рост по выручке составил 28 % и 35 % по выпуску. Таким образом, объем выпуска продукции увеличился вдвое (с 3,2 млрд продукции до 6,4 млрд).

Производительность труда в 2024 году составила



4,6 млн рублей на человека, что на 88 % больше, чем в 2023 году. Существенно выросли показатели освоения новой продукции для различного применения во всех областях промышленности.

В рамках обеспечения гособоронзаказа заключены договоры на поставку систем объемного пожаротушения, судовой арматуры и шкафов управления. Сейчас портфель заказов составляет порядка 7 млрд рублей, до конца 2025 года планируется увеличение продаж на 15%, то есть по заключенным договорам выручка должна составить порядка 7,5 млрд рублей.

Портфель заказов АО «Армалит» сформирован до 2028 года, есть стабильная загрузка и реальные перспективы заключения новых контрактов на выпуск и поставку трубопроводной арматуры и комплексные системы для знаковых объектов судостроительной промышленности.

СУДОСТРОЕНИЕ

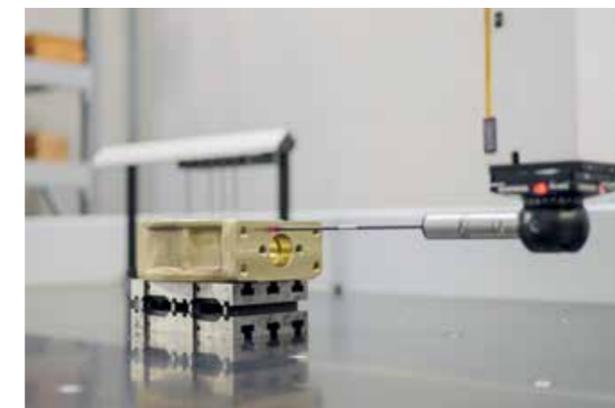
Проектирование и производство судовой трубопроводной арматуры для нужд судостроительной промышленности – одно из приоритетных направлений деятельности АО «Армалит».

Номенклатура изделий предприятия насчитывает несколько тысяч наименований и включает все существенные типы и виды трубопроводной арматуры, элементы трубопроводов, а также резино-металлические амортизаторы, электроприводы, системы электропитания и управления группами приводов, гидро- и пневмоприводы, что позволяет осуществлять комплексную поставку для всех судовых систем.

В первом полугодии 2025-го АО «Армалит» сохранило фокус на выпуске трубопроводной арматуры, которая остается ключевой продукцией предприятия.

В стоимостной структуре трубопроводной арматуры распределение по видам продукции составило:

Предприятие ведет свою историю с 1878 года, когда в Санкт-Петербурге открылись литейно-механические мастерские. К 100-летию завод «Знамя Октября», правопреемником которого является «Армалит», удостоен ордена Красного Знамени за заслуги в создании и производстве новой техники.



- краны шаровые – 14 %;
- затворы дисковые – 11 %;
- штуцерно-торцевые соединения – 8 %;
- корпуса – 8 %;
- клапаны – 38 %.

Среди клапанов преобладающую долю (свыше 50 %) заняли запорные клапаны.

НАДЕЖНАЯ ПОСТАВКА

«Армалит» работает по актуальной документации от специалистов конструкторского бюро предприятия и при необходимости с привлечением сторонних проектных организаций.

Проводимые при разработке изделий и их постановке на производство испытания обеспечивают безусловное соответствие заявленных характеристик продукции фактическим.

ДОЛГОВЕЧНОСТЬ ИЗДЕЛИЯ

Срок эксплуатации изделий доходит до 40 лет. Высокие механические характеристики, коррозионная стойкость, а также применяемые на предприятии способы упрочнения материалов обеспечивают сроки эксплуатации, нередко в разы превышающие зарубежные аналоги.

КОМПЛЕКСНОЕ РЕШЕНИЕ

Технические специалисты «Армалита» консультируют представителей проектных организаций и предприятий-

Завод «Армалит» вот уже почти полтора века в отрасли (в декабре 2025 года исполнится 147 лет) выпускает и поставляет судовую трубопроводную арматуру.



АО «Армалит» – предприятие полного цикла, сотрудничает с большинством отечественных верфей и судоремонтных предприятий.



заказчиков при подборе судовой арматуры, предлагая оптимальные решения под проект любой сложности.

На «Армалите» налажен полный цикл производства: от разработки идеи до ее воплощения в металле. Имея партнерские отношения с другими производителями судовой трубопроводной арматуры, предприятие осуществляет комплексные поставки оборудования по ценам заводов-изготовителей.

СЛУЖБА VS ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Срок службы продукции АО «Армалит» сопоставим со сроком службы кораблей и судов, что позволяет снизить стоимость их эксплуатации за счет экономии на техническом обслуживании и внеплановых ремонтах.

Предприятие осуществляет шефмонтаж, гарантийную и постгарантийную сервисную поддержку своей продукции.

СЕРТИФИКАТЫ СООТВЕТСТВИЯ

В АО «Армалит» действует система нормативного регулирования качества, что подтверждается в том числе наличием следующих сертификатов соответствия

требованиям: ISO 9001:2015, ГОСТ Р ИСО 9001-2015 № РС 002400 от 16.01.2025, ГОСТ РВ 0015-002-2012 № ВР 14.1.18440-2024 от 22.04.2024 («Военный регистр»), ГОСТ Р ИСО 19443-2020 № РАР.0473.РР от 27.08.2024 («Росатомрегистр»), ISO 14001:2015, ISO 45001:2018.

КЛЮЧЕВЫЕ ПАРТНЕРЫ АО «АРМАЛИТ»

- АО «Адмиралтейские верфи»;
- АО «Амурский судостроительный завод»;
- АО «Балтийский завод»;
- АО «ЦС «Звездочка»;
- АО ДВЗ «Звезда»;
- АО «Зеленодольский завод им. А. М. Горького»;
- АО ПО «Севмаш»;
- ПАО «СЗ «Северная верфь»;
- АО «Судостроительный завод имени Б. Е. Бутомы»;
- ПАО «Судоремонтно-судостроительная корпорация»;
- АО «ПСЗ «Янтарь».

Наталья Шубина

АЗДА

ООО «Алтайский Завод Дизельных Агрегатов»
СУДОВЫЕ АГРЕГАТЫ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА



ООО «АЗДА» -

разработчик и производитель:

- судовых вспомогательных, аварийных дизель-генераторов, судовых вспомогательных модулей мощностью от 16 до 500 кВт. и судовых дизель-редукторных агрегатов мощностью от 75 до 690 л.с.

изготовленных по Техническим Условиям, одобренным **Российским Речным Регистром**.

- судовых вспомогательных и аварийных дизель-генераторов и судовых модулей мощностью:

- от 16 до 100 кВт, на базе двигателей ММЗ;

- от 280 до 500 кВт на базе двигателей ЯМЗ;

- от 150 до 315 кВт на базе двигателей ТМЗ

- дизель-редукторных агрегатов

мощностью от 310 до 690 л.с.

- судовых дизелей мощностью от 240 до 450 кВт.

изготовленных по Техническим Условиям,

одобренным **Российским Морским**

Регистром Судоходства.

- систем автоматики для судовых установок,

изготовленных по Техническим Условиям,

одобренным **Российским Речным Регистром**

и Российским Морским Регистром

Судоходства.



Тел. +7 (3852) 503-582,
502-931, 503-581
www.altzda.ru kom@altzda.ru



СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ «АК БАРС»: ПЕРВАЯ В ИННОВАЦИЯХ



Предприятия АО «Судостроительная Корпорация «Ак Барс» (группа компаний АО «Холдинговая компания «Ак Барс») имеют многолетний опыт строительства кораблей, судов и катеров различного типа и назначения. Производственные мощности позволяют выпускать корабли и суда длиной до 340 метров, шириной до 54 метров и полным водоизмещением до 300 000 тонн. Возможности в проектировании не менее существенны и позволяют создавать различные проекты – от катера до авианосца.

Помимо судостроения, предприятия и организации корпорации развивают производство и в других направлениях деятельности - машиностроение, металлургия, изготовление крупногабаритных металлоконструкций и комплектующего оборудования, судоремонт, электромонтажные работы, обучение и сервис. Весь этот перечень продукции и услуг – это компетенции корпорации «Ак Барс».

Задача достижения технологического лидерства – это одна из национальных целей, в связи с чем вопросы обеспечения технологического суверенитета России выходят на первый план. Корпорация всегда работает на опережение, сегодня актуальными являются такие темы, как переход на сжиженный газ, водород, электродвижение. Каждый вид топлива подходит к определенному этапу развития. Так, 2020 год был отмечен для корпорации успешной реализацией инновационного проекта 03622 «Чайка-СПГ». Это пассажирское прогульно-экскурсионное судно с двигателями, работающими на сжиженном природном газе, было полностью спроектировано и построено на производственных мощностях группы компаний «Ак Барс» (проектирование – АО «Зеленодольское проектно-конструкторское бюро», строительство – АО «Зеленодольский завод имени А.М. Горького») в рекордные 8 месяцев. В ходе работы корпорация получила уникальный опыт, поскольку судно «Чайка-СПГ» – первое в речном пассажирском флоте России. Вообще, перспективный проект «Чайка» является хорошо зарекомендовавшей себя базовой платформой с возможностью использования двигателей, работающих на альтернативных видах топлива.



Скоростные пассажирские суда проекта 03830 «Метеор 2020»



Водородное судно проекта 00393



Пассажирское судно проекта 03622 «Чайка-СПГ»

В 2021 году корпорация возродила строительство легендарных «Метеоров», начав серийное производство скоростных пассажирских судов на подводных крыльях проекта 03830 «Метеор 2020». В настоящее время построено и сдано в эксплуатацию 6 единиц судов. Построенные суда успешно эксплуатируются в Ханты-Мансийском автономном округе, где речные пассажирские перевозки имеют особую социальную значимость, поскольку являются зачастую единственным способом доставки населения ввиду особенностей местности и отсутствия автомобильных дорог. Также 4 теплохода «Метеор 2020» были переданы эксплуатирующей компании в Республике Татарстан, где они перевозят население и туристов по маршрутам на реках Волга и Кама. Суда могут быть построены в различных комплектациях пассажирского салона в зависимости от пожеланий заказчика (эконом, комфорт, VIP-исполнение), могут быть оснащены дополнительными каютами для отдыха экипажа, буфетом, кассой, что сделает путешествие людей на дальние расстояния более комфортным. Наравне с опытом в сфере создания пассажирских судов на подводных крыльях, корпорация «Ак Барс» продолжает работу по созданию новых перспективных проектов судов, которые могут быть востребованы на рынке Российской Федерации.

В рамках развития гражданского судостроения и работ по увеличению его доли в общем портфеле заказов предприятия АО «Судостроительная Корпорация «Ак Барс» ведут серийное строительство морских многофункциональных аварийно-спасательных буксиров различного типа и назначения в интересах государственных заказчиков Российской Федерации. На производственных мощностях корпорации строится серия буксиров проекта Т3150-ЗД, которые будут задействованы в решении задач в морских портах и акваториях нашей страны, и серия морских буксиров проекта NE060, которые также являются современным и перспективным проектом многофункционального судна технического флота. Кроме того, корпорация ведет работу по увеличению портфеля заказов на строительство буксирного флота, интерес к обновлению которого все больше проявляют различные заказчики, в том числе и зарубежные.

В 2023 году Судостроительная Корпорация «Ак Барс»

приступила к реализации очередного амбициозного проекта по строительству первого в России инновационного судна с энергетической установкой на водородных топливных элементах. Это прогульно-экскурсионное судно на водородном топливе проекта 00393, разработанного ФГУП «Крыловский государственный научный центр» (ЦКБ «Балтсудопроект»). В июле текущего года был успешно осуществлен первый выход построенного судна в акваторию р. Волги. Особо стоит отметить, что судно было создано с водородной установкой, полностью сконструированной и изготовленной в ФГУП «Крыловский государственный научный центр» из комплектующих отечественного производства, как и все судно. Выход состоялся в целях предварительных отработок методик ходовых испытаний. Данное событие в полной мере демонстрирует реализуемость и перспективность водородных технологий в судостроении и открывает новую страницу в проекте создания водородной энергетики.

Инновационные проекты корпорации «Ак Барс» разрабатываются и воплощаются в жизнь при поддержке руководства АО «Холдинговая компания «Ак Барс», руководства Республики Татарстан и Правительства Российской Федерации, что способствует успешному развитию и достижению высоких результатов.

Все перспективные проекты судов, находящиеся в различных стадиях строительства, а также новинки и возможности в других направлениях деятельности будут представлены на стенде АО «Судостроительная Корпорация «Ак Барс» в рамках 18-ой Международной выставки и конференции по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «НЕВА 2025». Отдельно стоит отметить, что в демонстрационной части выставки будет презентовано водородное судно. Уже по традиции стенд группы компаний «Ак Барс» становится активной площадкой для презентаций, обсуждения рабочих вопросов и возможностей сотрудничества как действующих контрагентов предприятий группы, так и потенциальных партнеров корпорации. Судостроительная Корпорация «Ак Барс» всегда открыта для обсуждения вопросов взаимовыгодного плодотворного сотрудничества.

МОНОКОЛЕСО, КАПЕЛЬНИЦА И РОЗОВЫЕ БОКСЕРСКИЕ ПЕРЧАТКИ

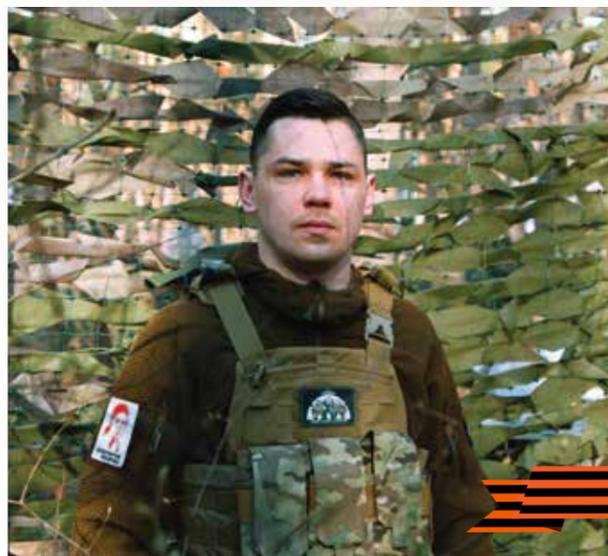
КАК БЫВШИЕ ФУТБОЛЬНЫЕ ФАНАТЫ СТАЛИ ВОЕННЫМИ МЕДИКАМИ

ИЗ МОСКВЫ В СВЕТЛОЯР

В их медицинском отряде дуумвират — сразу два командира. За власть не борются — слишком много дел. Один работает на передовой, другой в пункте дислокации. Потом меняются.

Когда фанатский батальон «Москва» формировали, то медиков было взять неоткуда. И в медики пошёл «Баюн» — деревенский парень без медицинского образования, но толковый и любознательный. Он быстро научился оказывать первую помощь и стал выполнять обязанности командира санитарного отряда. Бойцы так себя и называли «Отряд Баюна» и даже сделали шеврон, где «Баюн» изображен с длинными хипстерскими усами (сейчас он их сбрил).

Потом появился «Док» — опытный фельдшер «скорой помощи», уже отслуживший контракт штурмовиком в «Ахмате». И командиром назначили его, а «Баюна» замом. В отряде немного поворочали, но два «капитана» сумели найти общий язык, дело-то на всех одно — спасение раненых.



Баюн

Почти все они бывшие спортсмены — боксёры, самбисты, мастера единоборств. В лесу рядом с блиндажом оборудована спортплощадка: штанга, гири, боксёрская груша.

Сначала их батальон относился к 106-й Тульской бригаде ВДВ. В прошлом году их передали 96-й Нижегородской разведывательной бригаде. Были они медики-десантники, а стали медики-разведчики. И называются теперь не «Москва», а «Светлояр», в честь озера рядом с Нижним Новгородом, где затонул мифический град Китеж. Только на флагах остался номер 106, ставший брендом за время работы батальона.

ЧУВСТВОВАЛ ВЕТЕР ОТ ЛОПАСТЕЙ

Весь отряд из 12 человек помещается в одном блиндаже. Внутри длинный деревянный стол без стульев — «фуршетный». Расслаиваться некогда, да и места он занимает меньше. Двухъярусные койки сколочены из сосновых досок, так что в блиндаже пахнет лесом. Приватность обеспечивают флаги или пледы, сшитые из фанатских шарфов и закрывающие койку от чужих глаз. Захотел поспать — задернул занавеску.

У каждого над койкой своё небольшое хозяйство: самодельные полки с сувенирами, трофеями, иконками. В комнате стоит капельница — ну, понятно, живут медики. Прокапываются сами, профилактически, в случае усталости, легких ранений или контузий. Курить в их блиндаже, как в больнице, строго запрещено.

С «Доком» я был знаком раньше, но сейчас его нет на месте — уехал на передок. В ПВД за старшего Вадим, позывной «Баюн». Несколько парней отдыхают, пьют чай, едят пирожки, привезённые волонтерами.

— Весь 23-й год я не брал с собой автомат, — рассказывает «Баюн», откусывая от пирожка. — Он мешал раненых носить, мог стволом задеть случайно. Наверное, боженька увидел, что я без оружия хожу, защитил. А сейчас без автомата нельзя из-за «птиц».

«Баюн» имеет ввиду дроны, хотя был случай — подстрелил фазана. Сейчас на них не охотятся, но до этого, и птицы расплодились со страшной силой, бегают по дорогам. Бойцы фазана приготовили и съели. Были очень довольны.

Выбирая между ружьём и автоматом, против дронов «Баюн» предпочитает автомат. Тот бьёт дальше.

— Я беру с собой несколько магазинов. Знаю, какой я косой. Сбивал камикадзе, который прилетел меня убивать, два магазина потратил. Это мы ещё из 4 стволов по нему стреляли. Я уже чувствовал ветер от лопастей! — восклицает он.

— Так может дробовик надежнее? — спрашиваю его.

— Да уж, видел я на поле обгоревший труп и горстку гильз 12-го калибра. Человек не победил, дрон оказался быстрее, — скептически настроен «Баюн».

ЗА 3 ДНЯ ВЫНЕСЛИ 70 РАНЕНЫХ

Работа военного медика напоминает труд непальского носильщика-шерпа в горах. Всё время с собой что-то тащишь. Задыхаешься, но тащишь.

Носить приходится автомат, магазины, броню, медицинский рюкзак, носилки. Всего 25 кило — это ещё налегке, потому что обратно несешь раненого.

Ходить нужно много, и с каждым годом всё больше. В последний выход прошли за раненым 20 км.

— У него нога была перебита. Мы его несли на носилках. А по нам два польских миномёта работало. Били очень близко — в 3-5 метрах снаряды ложились. Так что раненый начал кричать: «Поставьте, я сам пойду!» Но ничего, выбрались.

Во время украинского контрнаступа под Кременной в 2023-м году только за 3 июньских дня медики вынесли 70 раненых. Потом их отправили под Работино, и стало ещё тяжелее. Но парни справляются.

Теперь у них появилось моноколесо, можно не носить носилки, а возить. Есть такие позиции на передовой, где накатаны колеи не от техники, а от санитарных тележек.

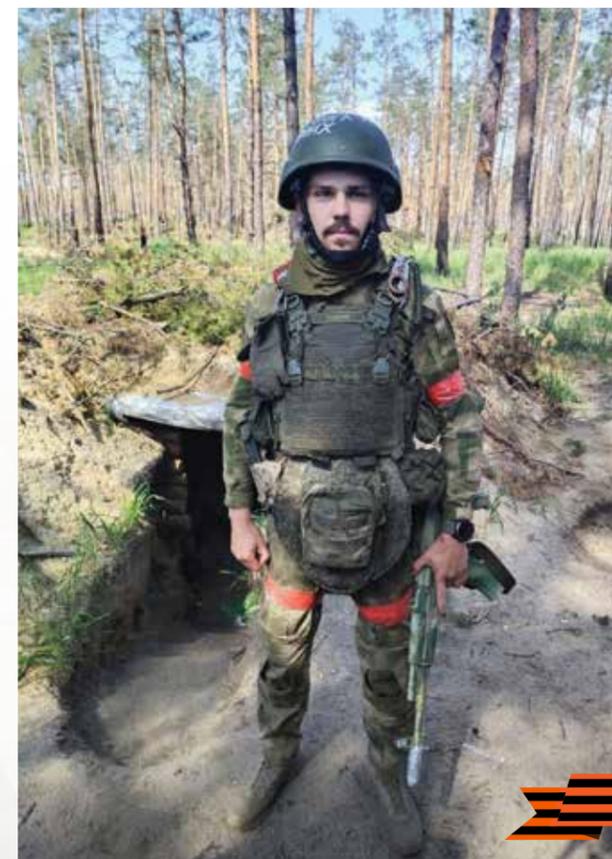
— Я по ночам смотрю обучающее видео, — признаётся «Баюн». — Мы между собой его обсуждаем. Например, как быть в ситуации, если нельзя делать разрез по Волковскому? В боевых услови-



Док

ях приходится отходить от правил, действующих в больницах. Главное для нас — желание помочь товарищу. Видишь — пехотей лежит с ранением. Обязан помочь. Если он ранен не в голову, то колем обезболивающее — промедол, если в голову, то нефопам.

Автономный выход боевых медиков длится до 1,5-2 месяцев. Потом они возвращаются на отдых в ПВД, их место занимают другие.



Баюн на боевом выходе



Баюн и Китаев

В отряде примиряются все, даже футбольные фанаты разных команд. В их пункте дислокации висят флаги «Спартак», ЦСКА, «Динамо», «Локомотива» и других. Почти все медики здесь (как во всём батальоне) не просто любители футбола, а ультрас — члены хулиганских команд, когда-то в исступлении бившиеся с соперниками. Теперь вытаскивают друг друга из-под обстрелов, рискуя жизнью.

ФАНАТСКАЯ РОЗА НА ПЕРЕДОВОЙ

«Баюну» 28 лет. Он из Каширского района Московской области. До СВО работал старшим администратором на продовольственном рынке. Когда пришёл в медвзвод, ему казалось, что зашить рану — нереально. Сейчас это ерунда, глаза боятся, а руки уже привыкли. Приходилось делать простые хирургические операции и даже сердечно-легочную реанимацию.

— СЛР — это когда у тебя мертвое тело на руках, и ты пытаешься его завести. Статистика обычно печальная. Но из трёх раз дважды мне удавалось человека вернуть к жизни. А в третий не смог, потому что раненого перекололи промедолом. Братики не меньше трех уколов ему поставили, чтобы боль облегчить. Больше двух категорически нельзя — верная смерть.

Несмотря на то, что медикам приходится видеть больше крови, чем остальным, парни сохраняют бодрость и весёлый настрой. Радуются футбольным сувенирам, которые присылают волонтеры. Часть таких сувениров передал парням я — коробку с «картохами», это вязаные мишки в костюмах цветов разных команд. Можно цеплять на рюкзак или повесить над койкой.

Лишь три человека во взводе не имеют отношения к фанатским кругам. «Баюн» болеет за московский «Спартак» и ещё луганскую «Зарю». Возможно потому, что его девушка из Луганска, и этот город стал для него близким. Спартаковскую «розу», ярко-красный фанатский шарфик надевает на выходы, но у самой передовой, где дроны могут увидеть, снимает.

«Док» — болельщик ЦСКА, бывший футбольный драчун. «Пин» пришел из спартаковского движения «G-7 Ultras». «Медведь» — тоже фанат «Спартак». «Хорс» с детства болеет за «коней», то есть за ЦСКА. «Дельфин» — за «Краснодар».

Кстати, «Дельфин» — самый боевой из всех. Брал Бахмут в составе ЧВК. А позывной получил, потому что с 13 лет работал в дельфинариях.

В свободное от боевых задач время парни боксируют на улице. У «Баюна» розовые боксерские перчатки, а на гражданке были розовые боксерские трусы. Это его любимый цвет. Специально такой — никто тебя всерьез не воспринимает, но когда выходишь на ринг, то всё становится понятно.

ШТУРМ РАСТЯНУЛСЯ НА МЕСЯЦ

Над входом в блиндаж висит карточка — весело глядят три молодых парня. Погибли в 23-м. Один из них — Андрюха «Китаец», близкий друг «Баюна». Ещё «Сокол» и кто-то третий, я не спросил.

— Наступление или отступление, медики и связисты выходят последними, — говорит «Баюн». И вспоминает историю, когда Андрюха ещё был жив. — Мы набились в дом, а по нам насыпали сильно. Парни начали поддаваться эмоциям, и кто-то предложил сыграть в игру: «Кто слово скажет, тот — не д'Артаньян». Сидим молчим. Тут прилетает снаряд в огород. И «Сокол», один из наших меди-



Тренировки в свободное время



ков, по стене сползает и говорит: «Нам конец». И иконы со стены падают.

Начали отходить, в доме нельзя было оставаться. «Док» уходил последним, потому что там ещё были раненые. Но уйти не успел. В крышу прилетел 155-й снаряд, дом сложился.

Когда «Док» не вернулся, решили, что он погиб. Стали искать. Потом пошли откапывать. А он оказался жив.

— Бог любит «Дока», — считает «Баюн». Ранение было серьезным. В теле осколки, разорваны барабанные перепонки, один глаз ослеп. Но «Док» подлечился, обманул медицинскую комиссию, собиравшуюся его комиссовать, и вернулся на передовую.

— Знаешь, как бы я хотел погибнуть? — вдруг спрашивает меня «Баюн». — Я видел как. Это было в 10 км от Купьянска в Харьковской области. Четверо несли раненого на носилках. Все погибли на месте от прилёта. Я видел их сгоревшие тела. Что может быть честнее такой смерти?!

«Баюн» вспоминает, что пока были в составе ВДВ, приходилось часто бывать на штурмах. Однажды



Баюн и Тренер

штурм затянулся на 30 дней, и медики были рядом. Не было ни интернета, ни сотовой связи. «Баюн» передавал с парнями листок бумаги с просьбой позвонить его маме, передать, что он жив и всё хорошо. Но хорошо не было.

— Ели чуть ли не корни и шишки. Когда начался дождь, выбегали из блиндажа в трусах, чтобы помыться. Даже кофе заваривали на дождевой воде, — смеется он.

Вспоминаая недели, проведенные в лесополосе. «Баюн» считает, что аскеза воспитывает лучшие качества.

— Лучше быть без связи. Не было связи, никто не знал, где мы. Сейчас все тянут себе «старлинки», и противник видит, кто и где сидит.

Однажды пришлось вывозить тяжелораненого, осколок прилетел ему в голову. За такое ранение не каждый врач возьмётся, шансов почти нет. «Баюн» усадил его в кузов машины и всю дорогу обнимал, стараясь смягчить удары о кочки. Больше он для раненого ничего сделать не мог — ехал и молился. В больницу привез практически труп, но бойца всё равно приняли, подключили к системе, начали откачивать.

Что было дальше, «Баюн» не видел. А позже в Нижнем Новгороде, когда он проводил ревизию медицинских препаратов, в часть зашёл человек. Тот самый. Ему сделали трепанацию, списали из армии. У него дефекты речи. Но живой.

ОТВАГИ НЕ ПРОЯВЛЯЛ

Собственным ранением «Баюн» почти гордится. Это не какой-то случайный осколок от миномёта. Его обстрелял... вражеский вертолёт. Накрыл их сектор НУРСами — страшными реактивными снарядами. Один из НУРСов прилетел к ним в окоп, но не разорвался. Вероятность этого почти нулевая — это ведь не прокисшая на украинском складе артиллерийская болванка. Но оказывается, что бывает и так.

«Баюн» был ранен в руку, но до ночи вытаскивал других раненых. Сами они выйти не смогли бы. Ему вручили медаль «За отвагу», а его подчиненным «За спасение погибающих».

«За отвагу» выше по рангу, но «Баюн» даже растроился:

— Я её не хотел. И отваги не проявлял. Занимался спасением погибавших, — досадует он. За время службы он оказал помощь трем сотням бойцов, не обращая внимания на разрывы снарядов, на мины под ногами, усталость и сон.

Когда становится совсем темно, то парни выходят за 200-ми. Такие не нуждаются в помощи, но нести их тяжелее, потому что бойцы каменеют в той позе, в которой погибли.

— Лучшее время для выхода — раннее утро, пока туман и «птицы» не видят. Держим интервал, не кучкуемся, не приближаемся к тому, кто несёт бензин для генератора. Мало ли будет прилёт? Если я несу и вижу дрон, то кидаю канистру подальше от себя. Когда идти безопасно, то вставляю наушники и иду под музыку. И когда опасно тоже — так легче. Один из моих товарищей любит песню «It's my life». Идёт и орёт: «Олимпийский, я не вижу ваших рук!». А вокруг взрывы. Он так со стрессом справляется. Ну, а я молюсь: «Господи, если что случится, пусть мать переживёт, постарается справиться. А девушка пусть найдёт себе кого-нибудь!».

Кровь и смерть военные медики видят почти каждый день, но «Баюн» не жалеет о своём выборе.

— Если бы я знал, что здесь происходит, я бы приехал раньше, — говорит он. — Как только начал людям помогать, моя жизнь стала другой.

Об авторе:

Григорий Кубатьян — российский путешественник, фотограф и журналист. Закончил Санкт-Петербургскую государственную инженерно-экономическую академию. С 2002 года занимается журналистикой. Осенью 2022-го ушел добровольцем на фронт. Воевал в составе батальона «Ахмат», после ранения — военкор «Комсомольской правды». Автор книг «Жизнь в дороге», «В Индию на велосипеде», «Великий африканский крюк», «Осень добровольца».



АДМИРАЛ ПОБЕДЫ

В 34 ГОДА НИКОЛАЙ ГЕРАСИМОВИЧ КУЗНЕЦОВ ВОЗГЛАВИЛ ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ СТРАНЫ, СТАВ САМЫМ МОЛОДЫМ НАРКОМОМ В ИСТОРИИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА. НАРКОМ ГОТОВИЛ ВОЕННО-МОРСКИЕ СИЛЫ К ОТРАЖЕНИЮ НАПАДЕНИЯ ГИТЛЕРОВСКОЙ ГЕРМАНИИ И РУКОВОДИЛ ФЛОТОМ В ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ.



Нарком Военно-морского флота СССР адмирал Николай Герасимович Кузнецов. 1939 г.

Интересен его жизненный путь, позволивший достичь таких высот во флотской карьере.

Простой деревенский паренек родом из крестьянской семьи, проживавшей в Архангельской губернии на берегу Северной Двины, благодаря своему усердию и любви к морской службе за короткие семь лет после завершения учебы в Военно-морском училище имени Фрунзе, которое он окончил в 1926 году с отличием, и обучения в Военно-морской академии становится командиром крейсера «Червона Украина» — на то время флагманского корабля Морских сил Чёрного моря молодой советской республики.

Под его командованием корабль и экипаж неоднократно добивались звания лучшего крейсера РККФ, а сам Николай Герасимович за высокие результаты в боевой подготовке был награжден имен-

ными золотыми часами, орденом Красной Звезды и премирован легковым автомобилем ГАЗ-А.

В 1936 году Кузнецов направляется в раздираемую гражданской войной Испанию, совмещая при этом обязанности главного военно-морского советника республиканского правительства с командованием нашими моряками-добровольцами и организацией доставки по морю военных грузов и людей. Под псевдонимом дон Николас Лепанто участвует в ряде боевых операций, в том числе в бою у мыса Палос, где республиканские моряки одержали победу над более сильной эскадрой франкистов, торпедировав и уничтожив тяжелый крейсер «Балеарес».



И.В. Сталин и К.Е. Ворошилов среди моряков крейсера «Червона Украина». Июль 1929 г.

В 1937 года Н. Г. Кузнецову выполняет необычное задание: организует в самые сжатые сроки отправку из Испании в Советский Союз детей-сирот защитников республики. Основная эвакуация проходила морем. Благодаря усилиям Николая Герасимовича и других советских советников эвакуация прошла успешно, без единого «ЧП». Все испанские дети благополучно прибыли в Советский Союз, который стал для них второй родиной.

Талант организатора и высокий профессионализм молодого командира не остались незамеченными высшим руководством государства: проведя Кузнецова через горнило войны в Испании и боевые действия в ходе советско-японского конфликта в районе озера Хасан в должности коман-



1937 год. Маленькие испанцы, прибывшие в СССР, приветствуют жестом «рот фронт», который символизирует единство мирового пролетариата. Где-то среди детей и Кармен Ориве-Абад из Бильбао - в будущем мать Валерия Харламова, символа и гордости советского хоккея.

дующего Тихоокеанским флотом, в апреле 1939 года его назначают Народным комиссаром Военно-Морского Флота. По логике И.В. Сталина, командир, сделавший свой корабль (крейсер «Червона Украина») лучшим в СССР, должен был сделать лучшим весь флот. В том же году Кузнецов установил празднование Дня ВМФ, который отмечается в последнее воскресенье июля, в память о Гангутском сражении — первой крупной победе русского флота, одержанной 27 июля 1714 года на Балтике.

Чтобы осознать масштаб личности Николая Герасимовича, нужно оценить уровень понимания им процессов, входящих в круг деятельности Народного комиссара Военно-Морского Флота, оперативность и качество принятых под его руководством решений и итоги выполнения поставленных задач.

Вступая в должность, Николай Герасимович ясно осознавал близость грозных испытаний. В своих воспоминаниях он писал: «О возможности большой войны более реально мне впервые довелось думать во время гражданской войны в Испании в 1936-1937 гг. Фашизм там с оружием в руках столкнулся с демократией и в первую очередь с Советским Союзом. Интервенция Германии и Италии на Пиренейском полуострове уже тогда рассматривалась как прелюдия к последующей агрессии против других западных стран».

На подготовку к большой войне история отвела ему немногим более двух лет. За этот исключительно короткий срок под руководством Наркома Кузнецова были осуществлены кардинальные изменения во всех основных направлениях деятельности Военно-Морского Флота. Кроме решения

главной задачи по подготовке и реализации предвоенной кораблестроительной программы, Кузнецов организовал и возглавил кропотливую работу по совершенствованию принципов военно-морского искусства, направленных на повышение боевой готовности, взаимодействие различных родов войск, обоснованность принимаемых решений, оперативное и непрерывное управление силами и всестороннее обеспечение боевых действий. Под его непосредственным руководством и при активном личном участии прошло обновление действующих и разработка новых боевых руководящих документов ВМФ. По инициативе Кузнецова в структуре Главного морского штаба был создан орган управления боевой учебой — управление боевой подготовки, что позволило Наркомку через начальника Главного морского штаба следить за ходом и уровнем обучения личного состава флотов. Боевая подготовка стала непрерывной и проводилась в течение всего года.

Особо хочется остановиться на предпринимаемых Наркомом ВМФ мерах по созданию на флотах системы боевых готовности.

Над тем, какие меры следует предпринять, чтобы противник не смог застать соединения и части флота врасплох, Кузнецов задумался ещё в 1938 году во время Хасанских событий, исполняя в этот период должность командующего Тихоокеанским флотом. Для этого по его указанию офицерами оперативного отдела штаба флота была разработана система оперативных готовности. «Смысл её сводился к тому, что, тщательно продумав все действия ещё в мирное время, и проводя большое количество учений, каждый корабль, потом соединение, а, наконец, и весь флот мог по условному короткому сигналу приводить себя в полную боевую готовность».

С назначением Кузнецова Наркомом ВМФ опыт тихоокеанцев был распространен на все флоты. Николай Герасимович подчёркивал, что «... учитывая опыт происходящих на западе военных действий, мы имели возможность применить их к нашим вооружённым силам и устранить все имевшиеся недостатки. Мы наблюдали как немцы, придавая огромное значение внезапности первых ударов, тщательно и скрыто готовились к нападению сначала на Польшу, потом на Данию, Норвегию, Югославию, и в назначенный день и час осуществляли свои замыслы. Мне помнится, как на итоговом совещании по боевой подготовке в конце 1940 г. даже специально заострялся вопрос на том, как немцы застигли врасплох «беспечное» командование где-нибудь в Явике и атаковали его, не давая противнику прийти в себя. Этого не должно быть никогда у нас, — делали мы вывод и записывали в очередную директиву флотам».

С учётом разворачивающейся военно-политической обстановки Нарком лично возглавил работу по внедрению на флотах системы оперативных готовности. Под его руководством аппаратом Главного морского штаба ВМФ был разработан план мероприятий по практической отработке перевода сил флота в высшие степени боевой готовности.



«Начав постепенно тренировать корабли, соединения, части, комфлоты добивались быстроты перехода с одной готовности на другую. Несколько раз в течение года производились общие учения на быстроту перехода всего флота в полную боевую готовность с рассредоточением кораблей, самолетов и имущества. Базы затемнялись и привыкали жить в таких условиях по одной-двум неделям. Каждое учение флота начиналось обязательно с такого учебного перехода с одной готовности на другую, как это мыслилось в предвоенный период. Когда в 1941 г. обстановка стала накаляться, таким проверкам подвергались все соединения флотов без исключения».

Сумел ли молодой Нарком в отмеренный ему историей срок реализовать идею создания на флотах системы оперативных готовностей и какую роль она сыграла в начальный период войны?

Для оценки этого был проведен анализ архивных документов того периода. По состоянию на начало 1941 года руководству СССР по различным каналам уже поступала разведывательная информация о подготовке Германии к войне с Советским Союзом. В этой связи в конце 1940 – начале 1941 годов руководство Вооруженных Сил СССР и Наркомат ВМФ поставили флотам ряд задач по разработке оперативных планов и планов взаимодействия на случай военного конфликта с Германией.

Основы подготовки Советских Вооруженных Сил к отражению нападения гитлеровской Германии и её союзников были определены директивой Народного комиссара обороны СССР от 14 октября 1940 года № 103312. Их развитием стали директивы Наркома ВМФ от 26 февраля 1941 года №№ 14844, 14845 и 14846, в которых Военным Советам флотов были поставлены задачи по разработке планов действий каждого флота на морском направлении, а также совместных действий армии и флота по отражению нападения. Этими же директивами флотам были определены задачи на случай войны. Планирующие документы по их реализации были разработаны и утверждены Народным комиссаром ВМФ в апреле 1941 года.

В дальнейшем руководством Военно-Морского Флота работа по повышению готовности флотских объединений была напрямую увязана со складывающейся в тот период военно-политической обстановкой.

Так, в феврале 1941 года в целях отражения внезапного нападения противника и прикрытия побережья в границах операционной зоны флота директивой Наркома ВМФ № 14750с был установлен состав боевого ядра Северного флота. В соответствии с директивой в него вошли: 1 эскадренный миноносец, 2 сторожевых корабля, 4 подводные лодки, 2 тральщика, 3 малых охотника, береговые батареи, звено бомбардировщиков, эскадрилья истребителей, эскадрилья гидросамолетов МБР-2.

В мае 1941 года, в связи с усилением напряженности в отношениях с Германией и проводимыми германским военным командованием мероприятиями по наращиванию группировки войск на советско-германской границе, командование ВМФ

предприняло новые меры по недопущению внезапности нападения на силы флота и военно-морские базы. В частности, Нарком ВМФ дал указание Военным Советам флотов усилить воздушную разведку, установить дежурство береговых и зенитных батарей, развернуть корабельные дозоры, кроме того, Северному флоту было дано указание увеличить состав боевого ядра.

5 июня 1941 года командование Черноморского флота представило информацию о начале проведения в Румынии всеобщей мобилизации и концентрации немецких и румынских войск на советско-румынской границе. В связи с этим, в 08:45 7 июня 1941 года Дунайская военная флотилия была переведена в оперативную готовность № 2. 10 июня 1941 года начало скрытой мобилизации было отмечено и в Финляндии. Разведкой Балтийского флота было установлено, что финские власти ведут эвакуацию населения из приграничных районов.

В связи с активизацией с 17 июня полетов самолетов-нарушителей в Заполярье, командование Северного флота увеличило напряженность полетов истребительной авиации, повысило готовность подчиненных сил и дало разрешение на открытие огня зенитной артиллерии. Учитывая неясную и тревожную обстановку, была начата подготовка подводных лодок к выходу на позиции. В начале суток 19 июня 1941 года мероприятия по рассредоточению подводных лодок и запасов топлива были выполнены.

В этот же день, 19 июня, состоялся и первый воздушный бой надвигающейся войны. Вернувшийся на аэродром пилот самолета И-153 Северного флота доложил, что в 11:40 в районе губа Зубовская – Вайда он произвел две атаки на самолет Хе-111, причём на втором заходе сам был атакован самолетом Ме-110, от атаки уклонился и ушел на аэродром. В течение суток 19 июня 1941 года зенитная артиллерия Северного флота неоднократно вела огонь по самолетам-нарушителям, израсходовав в общей сложности 241 снаряд калибра 76 мм.

В 16:15 19 июня 1941 года, в связи с ростом напряженности, Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов приказал перевести подчиненные силы в оперативную готовность № 2. В связи с этим, Северный флот усилил корабельные дозоры на подходах к Кольскому заливу, Балтийский – в Ирбенском проливе, в устье Финского залива, на подходах к Таллину, Либаве и Кронштадту. Черноморский флот основную часть мероприятий по переводу в оперативную готовность № 2 выполнил ранее в ходе проводимых в этот период учений.

Кроме этого, документы свидетельствуют о том, что флотское и сухопутное командование на местах установили тесное взаимодействие и прорабатывали варианты совместных действий по отражению нападения противника.

Из этого можно сделать вывод о том, что командование флота, как в Москве, так и на местах о надвигающейся войне знало и к ней готовилось. И готовилось так, чтобы не быть застигнутым врасплох.

Информацию о возможном в ближайшее время нападении фашистской Германии на Советский Союз Нарком ВМФ Кузнецов получил в 23:00 21 июня. Об этом ему устно сообщил Нарком обороны СССР маршал Тимошенко.

На основании полученных данных в 23:35 21 июня Нарком ВМФ по телефону лично связался с руководством Краснознаменного Балтийского, Черноморского и Северного флотов, Дунайской и Пинской флотилий и отдал устное приказание о переводе подчиненных сил в оперативную готовность № 1. Одновременно в адрес Военных Советов флотов и командующих флотилиями была отправлена короткая директива Народного комиссара ВМФ № 3Н/87, подтверждающая отданное приказание.

В дальнейшем к 01:12 22 июня была подготовлена и направлена в адрес Военных Советов флотов и флотилий подробная директива Народного комиссара ВМФ № 3Н/88, в которой указывалось, что в течение 22-23 июня возможно внезапное нападение немцев, которое могло начаться с провокационных действий. Наши задачи, указывалось в директиве, не поддаваться ни на какие провокационные действия, могущие вызвать крупные осложнения; флоту быть в полной боевой готовности встретить внезапный удар немцев или их союзников. Подтверждался переход на оперативную готовность № 1. Требовалось тщательно маскировать повышение боевой готовности. Ведение разведки в чужих территориальных водах категорически воспрещалось, так же как проведение каких-либо других мероприятий без особого распоряжения.

Анализ архивных материалов показывает, что основные мероприятия по переводу в оперативную готовность № 1 были выполнены 22 июня 1941 года:

- на Северном флоте – к 04:25;
- на Черноморском флоте – к 04:55;
- на Балтийском флоте – к 06:00.

Одновременно флоты приступили к выполнению боевых задач в соответствии с ранее разработанными планами.

В период с 09:05 до 13:00 штабом Балтийского флота был отдан приказ о начале постановки морских минных заграждений силами морской авиации Балтийского флота, кораблями Либавской ВМБ и отрядом лёгких сил, базировавшимся в Усть-Двинске.

НА ЧЁРНОМ МОРЕ:

В 03:07 корабли Черноморского флота и зенитная артиллерия береговой обороны организовано приступили к отражению воздушного нападения немцев на главную военно-морскую базу флота – город Севастополь.

В период с 04:13 по 04:55 над главной базой флота был установлен барраж истребителей; отдано приказание на траление в бухтах и на подходах к Севастополю; береговые батареи и корабли Дунайской флотилии открыли ответный огонь по огневым точкам противника.

В 15:00 корабли флота приступили к приёмке



мин и начали подготовку к постановке минных заграждений в районе главной базы.

В период с 23:00 по 24:00 авиация ЧФ в соответствии с приказанием Народного комиссара ВМФ нанесла удар по военно-морской базе Румынии Констанца (в ударе приняло участие 6 бомбардировщиков СБ и 3 дальних бомбардировщика ДБ-3).

НА СЕВЕРНОМ ФЛОТЕ:

С 10:35 была начата подготовка подводных сил флота к развёртыванию в район Вардэ – Вайалазти с задачей вести неограниченную войну против транзитов и боевых кораблей Германии, не допуская их в Варангер-фьорд.



Минный заградитель «Коминтерн» ведёт огонь по противнику во время обороны Одессы. Октябрь 1941 года.

К 18:00 все находившиеся в боеготовом состоянии подводные лодки были рассредоточены в губах Кольского залива.

В результате предпринятых командованием ВМФ мер флоты и флотилии встретили войну в полной боевой готовности и не понесли существенных потерь в кораблях и самолётах в первые часы и дни войны, что сказалось на результатах боевой деятельности флотов. Ситуацию очень хорошо описывает Народный комиссар ВМФ Николай Герасимович Кузнецов в своей книге *«Курсом к победе»*: *«Никто не оказался застигнутым врасплох».*

Позади были недели и месяцы напряжённой, кропотливой, иногда надоедливой работы, тренировки, подсчётов и проверок. Позади были бессонные ночи, неприятные разговоры, быть может, взыскания, наложенные за медлительность, когда людей поднимали по тревоге. Много было позади, но все труды, потраченное время и нервы – всё было оправдано сторицей в минуты, когда флоты уверенно, слаженно и без проволочек изготвоились к встрече врага».

«В первые дни мы понесли некоторые потери в кораблях и в людях. Так, в ночь на 23 июня на Балтике, подорвавшись на mine, серьёзные повреждения получил крейсер «Максим Горький». Немного раньше подорвался и погиб эсминец «Гневный».



Активнее всего против наших баз и кораблей гитлеровцы действовали с воздуха. Однако их налёты большого вреда не причинили. В ответ на ожесточённые воздушные атаки Либавы авиация Балтийского флота в первый же день фурарила по Мемелю (Клайпеда). Судя по аэрофото-снимкам, повреждения были нанесены крупные.

Успешно действовала наша авиация и на Чёрном море, нанося удар по Плоешти. Корабли Черноморского флота готовились ударить по Констанце.

Колокола громкого боя, загремевшие на кораблях, подняли моряков на борьбу со смертельным врагом».

В качестве иллюстрации высокой готовностью флотов к отражению фашистской агрессии можно привести данные о потерях авиации ВМФ в первые дни войны.

За четверо суток с начала боевых действий (с 22 по 25 июня) ВВС флотов потеряли всего 20 самолётов:

- Северный флот – 3 самолёта (1 истребитель, 2 самолёта из состава бомбардировочной и минно-торпедной авиации);
- Балтийский флот – 4 самолёта (3 самолёта-разведчика, 1 самолёт из состава бомбардировочной и минно-торпедной авиации);
- Черноморский флот – 13 самолётов (3 истребителя, из них 2 небоевые потери, 10 самолётов из состава бомбардировочной и минно-торпедной авиации).

Из числа указанных выше 20 самолетов только 2 были уничтожены противником на аэродромах.

В дальнейшем, до конца июня (в период с 26 по 30 июня) потери ВВС флотов существенно возросли (до 68 самолётов), однако значительная их часть (32 самолёта из состава бомбардировочной и минно-торпедной авиации) была связана с применением авиации ВМФ в интересах сухопутных войск по наземным целям.

Для сравнения можно привести данные потерь сухопутной авиации. В донесении командующего Северо-западным фронтом от 22 июня 1941 года Народному комиссару обороны СССР об обстановке на 22:00 22 июня указывается, что фронт (до войны Прибалтийский ОВО) в первый день войны потерял до 100 самолётов (из имеющихся 877 исправных), причем значительная их часть была уничтожена или повреждена на земле.

Таким образом, разработанная для Военно-Морского Флота накануне войны и введённая в действие Наркомом ВМФ Н. Г. Кузнецовым система оперативных готовностей доказала свою насущную необходимость и эффективность, в следствии чего, в дальнейшем была распространена во всех видах и родах войск Вооружённых Сил Российской Федерации и до настоящего времени продолжает доказывать свою жизненную необходимость.

Краткий обзор деятельности Николая Герасимовича Кузнецова на посту Наркома ВМФ СССР в предвоенные годы и первые дни вероломного на-

падения гитлеровской Германии, проведённый в этой статье, без всякого сомнения подтверждает тот факт, что благодаря своему выдающемуся и деятельному таланту военного руководителя и личному мужеству наш главный флотоводец времён Великой Отечественной войны спас подчинённые ему силы от позора внезапного поражения, сохранил их боеспособность для борьбы с немецким флотом на море и привёл Военно-Морской Флот к победе.



В 1944 году Кузнецову присвоено высшее для моряков воинское звание адмирала флота. В августе 1945 года в качестве заместителя по флоту Главкомандующего советскими войсками на Дальнем Востоке маршала А. М. Василевского участвует в советско-японской войне. 14 сентября 1945 года Н. Г. Кузнецову присвоено звание Героя Советского Союза. В 1953 году Кузнецов - Главкомандующий ВМС. 3 марта 1955 года он получает Маршальскую звезду, а его новое звание «Адмирал Флота Советского Союза» приравнено к званию Маршала Советского Союза. В этот период основные усилия Николая Герасимовича были сосредоточены на технологическом перевооружении флота и вопросах развития морской авиации. Он также участвовал в ранних стадиях создания первой советской атомной подводной лодки и внедрения ракетного оружия.

Н.Г. Кузнецов скончался 6 декабря 1974 года в Москве и похоронен на Новодевичьем кладбище.

Благодарим от редакции адмирала Чиркова Виктора Викторовича, Главкомандующего ВМФ Российской Федерации (2012–2016 гг.), за предоставленные материалы, которые легли в основу этой публикации.



РУССКИЕ ПРИШЛИ ПЕРВЫМИ

КАК МОРЯКИ-БАЛТИЙЦЫ СПАСАЛИ ИТАЛЬЯНЦЕВ
ПОСЛЕ СИЛЬНЕЙШЕГО В ИСТОРИИ ЕВРОПЫ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЯ

«В 5 часов я вынужден был прекратить работу, потому что наш «Макаров» должен был отвезти раненых в Неаполь. Мне пришлось насильно уводить своих матросов. Какие замечательные люди, это делает им честь! Когда мы вернулись на корабль, на нем было 300 раненых. Их разместили везде, даже в каюте капитана, дали одеяла и подушки; мы же остались без ничего. Все ухаживали за ранеными, как за близкими родственниками. Девочка, которую мы откопали, тоже на борту. Все ее родные погибли. Это чудная трехлетняя девочка, у нее ранена ножка, и мне ее ужасно жалко. Если не найдутся ее родственники, я решил увезти ее с собой в Россию. Поэтому, дорогая мама, приготовься, встречать прелестную новую дочурку».

*(Из письма гардемарина Георгия Вахтина своей маме.
Борт крейсера «Богатырь», Мессина, 1908 год)*

СПАСИТИ МЕССИНУ!

В сицилийском городе Мессина есть улицы, которые носят русские названия: «Улица российских героев-моряков 1908 года», «Площадь русских моряков», «Улица русских моряков Балтийской эскадры». Это дань памяти тем россиянам, которые пришли на помощь жертвам землетрясения, разрушившего город в начале XX века. Выручать жителей Сицилии пришли корабли итальянского, британского, французского, германского военноморских флотов, что и по сей день остаётся одной из самых масштабных международных гуманитарных операций.

Но первыми на месте трагедии оказались русские моряки.

После унижительного поражения в русско-японской войне 1904-1905 гг. остро встал вопрос о реформировании российского ВМФ. Наряду со строительством новых кораблей шла интенсивная подготовка личного состава и будущих морских офицеров. Для этой цели на Балтике сформировали отряд судов с гардемаринами, куда вошли линкоры «Цесаревич» и «Слава», крейсера «Адмирал Макаров» и «Богатырь». Командовал соединением контр-адмирал Владимир Иванович Литвинов.

28 декабря 1908 года после артиллерийских учений в Средиземном море отряд встал на якорь в сицилийском порту Аугуста. Экипажи ещё отдыхали, когда ранним утром раздался оглушающий грохот. По кораблям ударила огромная волна и развернула их на 180 градусов.

Так в 5 часов 20 минут о себе заявило одно из самых сильнейших землетрясений в истории Европы. Сила его толчков достигала по разным оценкам от 7,5 до 10 баллов! В результате были полностью стерты с лица земли города Мессина и Реджо-Кала-



Фотографии разрушенного города поражают и сегодня. Вот, что осталось от некогда благополучного города с населением почти 150 тысяч человек после 9-ти балльного землетрясения...

На месте Мессины лежали одни дымящиеся руины, а под ними погибшие и оставшиеся в живых, которых никто не спасал, хотя прошли уже сутки после гибели города.

Русские моряки были единственными, кто пришел в этот день на помощь несчастным сицилийцам.

брия. Пострадало ещё около двадцати населенных пунктов.

К вечеру офицер-итальянец доставил на борт русского флагмана броненосец «Цесаревич» срочную депешу от префекта Сиракуз с просьбой о помощи Мессине. Литвинов немедленно телеграфировал в Петербург и, не дожидаясь ответа, отдал команду сниматься с якоря и двигаться в Мессину.

«От порта Аугусты до Мессины — около 80 миль. Отряд, делая 11-12 узлов, мог прийти к проливу часам к четырем утра. Эту ночь на судах далеко за полночь продолжалось необычное оживление; не до сна было. В кают-компаниях офицеры обсуждали порядок работ и распределяли обязанности: разбивали команду на группы, рассчитывали на них шанцевый инструмент, который впервые после войны мог сослужить действительную службу, и составляли общий план действий.

В лазаретах работа кипела. «Мобилизованы» были все медицинские силы, извлекались «неприкосновенные запасы», готовились компрессы, бинты, мази, промывания, словом, врачи и их помощники всех званий перешли на военное положение, предвидя большую и серьезную работу» — вспоминал мичман с броненосца «Цесаревич» Александр Манштейн.

Миновав два легендарных мыса Сциллу и Харибду утром 29 декабря, балтийцы вошли в Мессинский пролив и вместо цветущего средиземноморского города с роскошной набережной увидели горы дымящихся руин, разбитые и выброшенные на берег суда, полуодетых испуганных людей на берегу, взывающих о помощи. Уже потом подсчитают: из 147 тысяч горожан погибли 80 тысяч, то есть выжили меньше половины. **ТАКИМ ОБРАЗОМ, ПОТЕРИ ИТАЛИИ ЗА ОДНУ НОЧЬ, ПРЕВЗОШЛИ ПОТЕРИ РОССИИ (53 ТЫСЯЧИ ЧЕЛОВЕК УБИТЫМИ И УМЕРШИМИ ОТ РАН) ЗА ПОЛТОРА ГОДА РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНЫ.**

Землетрясение началось утром, когда город еще спал. Люди, разбуженные первым толчком, еще не успели прийти в себя, как друг за другом последовали ещё три, засыпая обломками домов тех, кто не успел выбежать на улицу. К несчастью, 28 дека-

бря Мессина была переполнена: в рождественские праздники сюда приехали любители музыки из соседних городов и регионов Италии, чтобы посмотреть в городском театре оперу Джузеппе Верди «Аида».

Тысячи людей, ища спасения, устремились на набережную. Вода в бухте вдруг опустилась на несколько метров, после чего на берег хлынула огромная волна. Она разбила и затопила то, что уцелело: суда, стоявшие в гавани, набережную, прилегающие улицы, а затем унесла с собой в море все, что встретилось на ее пути. В числе погибших судов был и русский пароход «Продуголь», стоявший в Мессинском доке на ремонте.

Оказать помощь уцелевшим после землетрясения было некому: погибли врачи, пожарные, полицейские, солдаты... Аптеки — в руинах.

Землетрясение «освободило» 750 заключенных, многие из которых тут же занялись мародерством, снимая украшения с мертвецов и попутно грабя дома и магазины. Город охватила паника, на разрушенных складах собирались толпы голодных людей и насмерть дрались за крохи продовольствия.

Надо было спасать Мессину от окончательной гибели...

Адмирал Владимир Иванович Литвинов прежде никогда (!) не командовал спасательными операциями, но этой руководил образцово и максимально эффективно.

«Врачей, фельдшеров и санитаров высаживать на берег первыми шлюпками, — прозвучало по эскадре распоряжение адмирала — Обрато забирать раненых, детей и женщин. Братцы! Я надеюсь на вас. Помните, что вы русские!»

На берег сошли 113 офицеров, 42 кондуктора, 2599 нижних чинов, а с подошедших чуть позже канонерских лодок «Гиляк» и «Кореец» еще 20 офицеров, 4 кондуктора и 260 нижних чинов. Наравне с офицерами и матросами в спасательных работах принимали участие 164 гардемарина и юнги (некоторым из них едва исполнилось 14 лет).

БОГАТЫРЬ С «БОГАТЫРЯ»

Русские моряки немедленно приступили к работе. Город был разбит на секторы, каждому отряду выделили определенный участок. Цель одна — находить и откапывать еще живых людей.

Моряки действовали по разработанной на «Цесаревиче» инструкции: шли шеренгами по десять человек на расстоянии пяти метров друг от друга, осторожно ступая и внимательно прислушиваясь, не застонет ли кто-нибудь. Через каждые пять-шесть шагов по команде старшего все останавливались и опять внимательно прислушивались. Услышавший стон или зов поднимал руку — и все устремлялись к нему. Старший десятки оставлял двух-трех человек, организовывал работу, а





Спасенным оказывали первую помощь и сносили на перевязочные пункты. Русские моряки, по сути дела, выполняли работу МЧС-ников. Среди них своей неимоверной силой выделялся гальванер (электрик) кормовой башни крейсера «Богатырь» Владимир Полухин: он легко бросал шестипудовые (96 килограммов) мешки с углем, а однажды, поспорив, перенес с берега на корабль ящик с двадцатипудовым (320 килограммов!) снарядом. В разрушенном землетрясением городе моряк-богатырь высвобождал мессинцев из, казалось бы, самых безнадежных завалов.



Российские корабли, приняв на борт по 400–500 раненых и пострадавших, среди которых в основном были женщины и дети, доставляли их в больницы Палермо, Сиракуз и Неаполя. Кстатти, многие из спасенных жителей Мессины были одеты в русские кители, форменки и бушлаты. «Матросы сходили на берег, неся на руках ребят и женщин. О подвигах матросов уже знали в Неаполе, и Неаполь встречал русских восторженными рукоплесканиями... Неаполитанцы, рыдая, обнимали, целовали моряков» - писал Горький.

Высадив спасенных и загрузившись медикаментами, провизией, водой, балтийцы снова спешили к Мессине.

остальные двигались дальше. В пункте сбора уточнялись задачи и продолжались поиски.

По официальным данным, балтийцы извлекли из-под развалин и спасли около 2400 человек, а одной из спасенных была маленькая девочка – мать будущего премьер-министра Италии Джулио Андреотти, который семь (!) раз возглавлял правительство этой страны.

«Нет слов, чтобы рассказать, с каким самоотвержением работали русские матросы! Где только было опаснее всего, куда никто не решался идти, они шли и спокойно делали свое дело. Нас итальянцев поразило, что у них все оказалось: и топоры, и кирки, и веревки, и даже полотняные перчатки, чтобы солдаты не ранили себе рук и не заражались», — делился с приезжими газетчиками житель Мессины, отставной капитан Де Анджелис.

Тысячи людей, не попавших под завалы, но пострадавших от землетрясения, получили медицинскую помощь. Под открытым небом были установлены столы, на которых корабельные врачи, многие с опытом русско-японской войны, оперировали даже ночью при свете факелов. Руководил медиками флагманский врач отряда Александр Александрович Бунге — в прошлом известный полярный путешественник.

Всех раненых матросы сначала относили сюда, клали на землю, утешая, как умели:

— Ничего, синьор... ничего, синьорита...

Итальянцы это слово запомнили:

— Ничако... ничако... ничако, марини!

Да и сами спасатели получили серьезные травмы, а несколько человек погибли под обрушившимися развалинами. Задыхаясь от трупного запаха, раскапывая живых людей вручную, не обращая внимания на продолжавшиеся подземные толчки, наши моряки отказывались от еды и сна. Отдыхать на кораблях их приходилось отправлять силой. «Тут ведь христианские души», — заметил неизвестный матрос.

Писатель Максим Горький, находившийся в это время на Капри, как только получил известия о бедствии, сразу же выехал на место катастрофы, где записал рассказы оставшихся в живых жителей Мессины и спасателей:

«...Разделяясь на небольшие отряды, наши моряки, не обращая внимания на ежеминутные обвалы все еще падавших зданий и новые, хотя и слабые толчки, сотрясавшие землю, храбро лазили по гудам мусора и кричали:

— Эй, синьор, синьор!

И если в ответ им раздавался стон или крик, они принимались за работу, покрикивая выученные слова:

— Субито! Корраджо! («Сейчас! Держитесь!»),

Трудно представить более ужасающую картину разрушенного города:

«... Матросы с «Макарова» увидели в развалинах женщину: почти обнаженная, она сидела среди

обломков, держа в руках оторванную от туловища детскую голову, прижимала ее к груди своей и напевала какую-то грустную песенку... Матросы позвали итальянцев, и те сказали, что женщина эта — жена офицера, считалась одной из первых красавиц Мессины, а в руках у нее голова сына, мальчика Уго, и она поет колыбельную песню и говорит:

— Ты спишь, Уго? Что ты молчишь, мой сын? Не бойся, крошка, все кончилось уже, не надо бояться.»

ДА ЗДРАВСТВУЕТ РОССИЯ!!!

В те дни британская газета «Дейли Телеграф» писала: «И английские, и итальянские спасатели работали прекрасно. Но до русских им было далеко: те проникали в такие места, куда, казалось, человек не мог попасть в принципе».

К тому же, в течение первых двух-трех дней уцелевшие жители получали пищу – хлеб, кашу и воду – только от наших моряков. Словом, итальянцам есть за что быть благодарными русским морякам.

Нашлась управа и на бич разрушенного города – мародеров. После того, как бежавшие из тюрьмы уголовники ранили шестерых наших моряков, по приказу командира «Адмирала Макарова» капитана 1-го ранга Владимира Пономарева некоторые бандиты были расстреляны на месте после короткого полевого суда. Другого выхода в этой ситуации не было.

Так постепенно в пострадавшем городе установился относительный порядок и на запрос Литвинова – нужна ли еще помощь русских моряков, министр военно-морского флота Италии вице-адмирал Карло Мирабелло, ответил, выразив при этом глубокую признательность россиянам, что теперь итальянские власти обойдутся собственными силами.

3 января 1909 года отряд ушел в Аугусту.

Король Италии Виктор Эммануил III от имени всего итальянского народа отправил русскому императору благодарственную телеграмму такого содержания: «В моей глубокой скорби спешу самым сердечным образом благодарить Тебя и Государыню за Ваше искреннее участие в горе, столь тяжело постигшем Италию. Несчастные потерпевшие никогда не забудут деятельную и великодушную помощь, оказанную Твоими славными моряками».

Позже итальянские врачи написали морскому министру России адмиралу И.А. Дикову: «...Мы не в силах описать Вашему превосходительству более чем братские заботы, которыми нас окружили... Русские моряки начертали свои имена золотыми



буквами для вечной благодарности всей Италии... Да здравствует Россия!!!».

По возвращении в Петербург император Николай II, пожимая руку командующему эскадрой контр-адмиралу Литвинову, так оценил действия моряков: «Вы, адмирал, со своими моряками в несколько дней сделали больше, чем мои дипломаты за все мое царствование...»

В 1910 году итальянское правительство наградило всех без исключения участников спасения, а это около 3-х тысяч русских моряков, «Памятной медалью о землетрясении в Калабрии – Сицилии». Контр-адмирал В.И. Литвинов, блестяще организовавший спасательную операцию, получил высшую награду Италии – орден «Большой Крест Итальянской Короны», командиры кораблей и корабельные врачи – «Командорские Кресты».

По-разному сложились в дальнейшем судьбы участников этого героического похода.

Наградной «Командорский крест» спустя десять лет очень помог бывшему командиру крейсера «Адмирал Макаров» В. Ф. Пономареву. После Октябрьской революции, к тому времени уже контр-адмирал, он вынужден был эмигрировать из России. В Константинополе, работая за гроши ночным сторожем, Пономарев случайно попался на глаза итальянскому дипломату. Узнав, кто перед ним, потрясенный итальянец фактически заставил русского моряка написать письмо жителям Мессины о своей нынешней судьбе. В результате горожане собрали сумму денег, хватившей для поддержки не только Пономарева, но и еще нескольких участников того похода русского отряда, которых удалось отыскать среди эмигрантов.

Неожиданно завершилась трогательная история Григория Вахтина и маленькой девочки по имени Джованна. Гардемарина упрямил оставить сиротку в Италии один итальянский адмирал, который убедил юношу не разлучать девочку с ее отечеством, опасаясь за здоровье ребенка в петербургском климате. Адмирал рассказал, что у него самого нет детей, и просил отдать ему ребенка, гарантируя, что девочке будет хорошо и он с женой заменит ей



«Расстрел 26 бакинских комиссаров». Художник Исаак Бродский, 1925 год.

погибших родителей. Вахтин пишет матери: «Мне грустно было расставаться с Джованной, но я согласился». Возможно, это было оптимальным решением, ведь впереди у России маячила революция с её непредсказуемым сценарием. В 1918 году Вахтин эмигрировал в Данию.

Командир эскадры, адмирал Владимир Иванович Литвинов был убит во время красного террора в Киевской губернии в 1919 году.

Владимир Полухин, силач гальванер с крейсера «Богатырь», в октябре 17-го штурмовал Зимний дворец, а в апреле 1918 года в качестве комиссара по особым поручениям при коллегии Народного комиссариата по морским делам направили в Азербайджан.

На рассвете 20 сентября 1918 года в песках под Красноводском (ныне Туркменбаши) по приказу командования английского экспедиционного корпуса были расстреляны 26 бакинских комиссаров. Среди них был и богатырь с «Богатыря» - Полухин.



В 2012 году в Мессине установили памятник русским матросам, спасающим из-под завалов женщину с ребенком. Его создал российский скульптор Андрей Клыков по эскизам итальянца Пьетро Кюфферле, который предлагал поставить монумент еще в 1911 году.

На мраморной плите памятника на русском и итальянском языках написано: «Русским морякам, героям милосердия и самопожертвования, благодарные потомки и жители Мессины». Рядом бюст адмиралу Федору Ушакову, который в 1799 году возглавлял русский флот на юге Италии в борьбе с французской оккупационной армией.

Итальянский поэт Фацио Умберто Марио закончил поэму, посвященную мессинской трагедии, так:

*И жены, убитые болью и горем.
Не плачьте! И головы выше! Надежду
И радость приносит лазурное море.*

*В ту страшную ночь, когда тайные силы
Взъярились и стала Мессина могилой,
И берег окутался грозною тучей,
И каменный смерч поднимался могучий, —
Как праздник, как день долгожданной весны,
Пришли к нам на помощь России сыны...*

И остаётся только сожалеть, что в России подвиг русских моряков в Мессине никак не увековечен.

Автор: Александр Тамиров



«Управление рисками, промышленная безопасность, контроль и мониторинг»
НАУЧНО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ
СОЮЗ «РИСКОМ»



НПС «РИСКОМ» ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ
НАИБОЛЕЕ АВТОРИТЕТНЫХ И ОТВЕТСТВЕННЫХ
ИНЖЕНЕРНЫХ СООБЩЕСТВ В ОБЛАСТИ
ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ



