Морская политика России
ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
№17 2016

# Юг России – морской форпост державы

**Наша задача – нарастить мощности южных портов России, существенно ускорить доставку и обработку грузов, обеспечить создание новых, качественных рабочих мест.**

**В. Путин**

МИНПРОМТОРГ РОССИИ

ЦНИИ ЦЕНТР

Федеральное государственное унитарное предприятие
«Центральный научно-исследовательский институт судостроительной промышленности
**«Центр»**

# 50 лет

## ВСЕГДА В ЦЕНТРЕ СОБЫТИЙ

ФГУП «ЦНИИ «Центр»

123242, а/я 1, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д.11, стр.1,
тел./факс +7(499)254-50-56
www.cniicentr.ru

**«Морская политика России. Люди. События. Факты»**
Официальный печатный орган
Морской коллегии при Правительстве РФ
№ 17 апрель 2016

Учредитель журнала:
**НО «Фонд поддержки российского флота»**
**Издает «Морское Информационное Агентство»**
При участии:
**Секретариата Морской коллегии при Правительстве РФ;**
**ФГУП «ЦНИИ «Центр»;**
**Севастопольского Морского собрания**

Адрес редакции:
123242, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, дом 11, стр. 1,
тел/факс: +7 (499) 254-67-20,
8 (963) 781-04-36
www.морскаяполитикароссии.рф
www.morinform.com
e-mail: info@morinform.com

Главный редактор
**АНДРЕЙ КАМШУКОВ**
Заместитель главного редактора
**АННА СМЕХОВА**
Заместитель главного редактора по издательской деятельности
**ВАЛЕРИЙ ГАМЗА**
Арт-директор
**НАТАЛИЯ ДОЛГАЯ**
Верстка
**ОЛЬГА КЛАДОВИКОВА**
Ответственный редактор
**КИРИЛЛ СКОРОБОГАТОВ**
Литературный редактор
**АЛЕКСАНДР КАМШУКОВ**
Начальник отдела интернет технологий
**АНАСТАСИЯ СОЛОВОВА**

Редакция журнала выражает особую Благодарность за участие в издании лично
**Татьяну Иванову**

Материалы и иллюстрации:
**Андрей Гавриленко, Влада Янукова, Андрей Осокин, Дарья Самсонова, Виктор Флусов, Сергей Мамонтов, Антонина Бухарина, Наталья Григорьева, Владимир Корчев, Надежда Дзюбина, Дмитрий Сребный и др.**

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

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

Тираж 10 000 экземпляров
Цена договорная

Отпечатано в типографии:
Общество с ограниченной ответственностью «Микс» (ООО «Микс»)
г. Москва, проезд Энтузиастов, д.7
Тел.: (495) 795-51-00

Благодарим за содействие в подготовке номера:
пресс-службу Федерального агентства морского и речного транспорта РФ, службу по связям с общественностью ОАО «ОСК»
а также лично
Кравченко А. А., Михайлову Л. Д., Соболевского А. А., Осокина В. В., Малышеву Н. Ю., Абызова М. Н., Николаева А. Г.

*Позиция редакции может не совпадать с мнением авторов.*

стр. 2

стр. 22

стр. 26

стр. 68

## СОДЕРЖАНИЕ:

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА**
2 Крым – национальный интерес России
6 Возрождая традиции прошлого Транспортный коридор «Север-Юг»
10 Два года – целая эпоха

**МОРСКИЕ НАЦИОНАЛЬНЫЕ ИНТЕРЕСЫ**
14 Севастополь уверенно идет по пути развития
18 Севастополь – город русских моряков!

**МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ. 15 ЛЕТ**
20 Из официальных документов
22 Президиум Морской коллегии предложил путь развития Каспия
26 Севастопольская весна Морского собрания

**ВМФ**
30 Судьба быть первыми
34 Отечественное подводное кораблестроение на черноморских заводах
38 «НВК-Инжиниринг»: следуя Морской доктрине РФ

**СОБЫТИЯ ОТРАСЛИ**
40 Полвека в центре событий
42 Влюблённые в море
44 Онежский судостроительный – в строю
46 СКФ Черноморская регата больших парусников 2016

**ЮЖНЫЕ ПОРТЫ РОССИИ**
48 ФГБУ «АМП Черного моря»: определение функций
49 Порт Кавказ: на дороге жизни

**МОРСКИЕ ПОРТЫ**
50 Порт – курорт. Сочинскому морскому порту более 80 лет

**СУДОСТРОЕНИЕ ДЛЯ ЮГА РОССИИ**
52 Верфь стратегического назначения
56 «Спецсудопроект»: возрождение рыболовного флота России
60 Адмиралтейская мощь Черноморского флота
62 Многопрофильное производство на Дону
64 Российские катамараны от Черного моря до Заполярья
66 Современный малый флот – российские инновации

**МОРСКОЕ НАСЛЕДИЕ**
68 Альманах «Север наш» представляет… «Малахов курган»
72 Белые ночи в Севастополе
74 Художник море рисовал

**МОРСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ**
76 Российскому флоту – достойные кадры

**РУССКАЯ АРКТИКА**
78 «Мурманская миля» – деловой журнал Заполярья

# Крым – национальный интерес России

*«После возвращения Крыма в состав России, РФ показала себя сильным государством, общество которого ставит перед собой консолидированные цели... Россия доказала, что способна отстаивать свои национальные интересы».*

*Владимир Путин.*

Крым вернулся. Президент РФ в сложный период современной истории поступил так, как должен был поступить.

«Российское население прекрасно чувствует и сердцем, и умом понимает, что происходит. Наполеон как-то сказал, что справедливость – это воплощение Бога на земле. Вот воссоединение Крыма с Россией – это справедливое решение», – слова главы государства большинство граждан нашей страны восприняли с одобрением.

Можно сказать, что событие, происшедшее весной 2014 года, было вполне предсказуемое. Политическая ошибка 50-х годов, когда росчерком пера Н. Хрущева, земля побед русского оружия, за которую проливали кровь наши предки, формально была передана Украине, воспринималась нашими отцами и дедами как серьезный просчет. Историческая справедливость восторжествовала, но наряду с положительной реакцией крымчан и граждан России, реакция Запада и украинских властей напоминает истерию, которая не прекращается до сих пор.

«Что касается реакции наших западных партнеров – мне кажется, она была ошибочной и направлена не на поддержку Украины, а на сдерживание роста возможностей России. Мне кажется, что этого не следует делать, в этом и заключается главная ошибка, а нужно, наоборот, использовать возможности друг друга для взаимного роста, для совместного решения проблем, перед которыми мы стоим», – отмечал В. Путин. Президент подчеркивал, что Россия с уважением относится ко всем странам, ко всем народам, но также надеется на уважительное отношение к нашим законным интере-

*Люди в Крыму ясно выразили свою волю: они хотят быть с Россией*

*Ещё два года назад этот регион был с целым комплексом застарелых проблем, которые не решались десятилетиями*

сам, включая восстановление исторической справедливости и права на самоопределение.

Люди в Крыму ясно выразили свою волю: они хотят быть с Россией. Уровень поддержки, которую получила в ходе референдума идея воссоединения с РФ, В.В. Путин считает предельно убедительным. Для того же, чтобы понять, почему крымчане сделали именно такой выбор, по его мнению, «достаточно знать историю Крыма, знать, что значила и значит Россия для Крыма и Крым для России».

Ещё два года назад этот регион был с целым комплексом застарелых проблем, которые, по словам Президента, не решались десятилетиями. По большому счету, украинские власти развитием полуострова не занимались. Убитая инфраструктура, никудышные дороги и посредственный сервис в некогда знаменитых крымских здравницах. За последнее время ситуация изменилась – на полуострове стали появляться школы и больницы, которые оснащены не хуже, чем в других регионах России. Заметно улучшилось материальное положение людей. За 2 года «крымской весны» одним из основных достижений стал переход нового субъекта Федерации в российское законодательное поле. Ещё есть нюансы по отдельным направлениям, которые требуют законодательного урегулирования. Но в Крыму чётко понимают, что граждане Республики уже полностью живут в Российском государстве.

В дни празднования второй годовщины, находясь в Крыму, Владимир Путин отметил, что «это не только знаменательное событие, но и, безусловно, повод для того, чтобы обсудить, как продвигается работа по развитию региона, по его тесной интеграции в общее социально-экономическое пространство страны. Наши усилия, сказал Президент, должны быть сосредоточены на том, чтобы сделать Крым и Севастополь динамичными, успешными субъектами Российской Федерации».

Глава государства напомнил, что была принята Федеральная целевая программа социально-экономического развития Крыма и Севастополя на период до 2020 года с объёмом финансирования 708 миллиардов рублей. «Это очень весомые, солидные средства, и их важно использовать с максимальной отдачей, эффективно», подчеркнул В.В. Путин.

Сейчас в Крыму и Севастополе активно ведется соответствующая организационная работа, региональные структуры включились в общероссийскую систему оборонно-промышленного комплекса, растет производственная загрузка, увеличивается число трудящихся в этой сфере. Всего в ОПК Крыма работает 21 организация, в том числе 14 – в судостроении, 3 – в авиастроении, 2 – в радиоэлектронной промышленности, 2 – в промышленности обычных вооружений.

«Нужно посмотреть на перспективу этих предприятий, повышать эффективность действующих производств, выводить на новый уровень качество выпускаемой продукции, расширять ее номенклатуру», – отмечал В. Путин. Президент также поставил задачу обеспечения предприятий оборонно-промышленного комплекса Крыма гражданскими заказами. По сравнению с 2014 годом число людей, ищущих работу, уменьшилось в 2 раза, а количество свободных вакансий вдвое превысило количество безработных.

Говоря о развитии Азово-Черноморского бассейна, В.В. Путин подчеркнул, что потребуется внести уточнения в прежние планы с учётом воссоединения Крыма с Россией. Существующие и перспек-

тивные портовые терминалы Крыма и Краснодарского края должны дополнять друг друга, при этом следует максимально использовать преимущества и сильные стороны каждого порта, каждого логистического комплекса.

Президент также потребовал усилить борьбу с коррупцией и экономическими преступлениями. «Только за последнее время по фактам коррупционных действий в Крыму освобождены от занимаемых позиций более 60 высокопоставленных должностных лиц. Прошу серьезно активизировать работу по очищению органов власти от коррупционеров, от людей, скомпрометировавших себя сомнительными связями. Особое внимание нужно уделить пресечению криминальных схем в сфере управления государственным и муниципальным имуществом, расходованию бюджетных средств и осуществления государственных закупок»,– подчеркнул президент России.

После возвращения полуострова в состав России одним из главных вопросов стало обеспечение безопасности населения. Решать проблему энергонезависимости полуострова от воли украинских властей начали практически сразу, но окончательно для всех его актуальность стала очевидной после того, как украинские радикалы прервали энергоснабжение Крыма. Первую нитку энергомоста через Керченский пролив планировалось протянуть к 20 декабря 2015 года, но после провокации, по распоряжению Владимира Путина, подключение первой нитки энергомоста состоялось 3 декабря, позже была пущена вторая. В апреле 2016 года планируется запустить третью нитку, а 25 мая – четвертую.

Безусловно, ключевым объектом, который поможет в полной мере задействовать богатейший потенциал Крыма, станет Керченский мостовой переход. Президент во время встречи со строителями этого уникального объекта сделал особый упор на то, что мост «интегрирует полуостров в национальные транспортные потоки, повысит связанность российских территорий и создаст дополнительные возможности для экономического роста».

*Крым должен стать самодостаточным регионом. Потенциал для этого есть*

Поздравляя крымчан и всех граждан России со второй годовщиной возвращения Крыма на родину, В.В. Путин сказал: «Этой исторической справедливости ждали, без всякого преувеличения, и думали об этом миллионы людей, и это произошло благодаря свободному волеизъявлению крымчан и севастопольцев на референдуме два года назад. Теперь, когда мы вместе, мы ещё больше можем сделать».

Крым должен стать самодостаточным регионом. Потенциал для этого есть. Выделяемые средства не должны уйти на латание дыр, а привести к структурным изменениям на полуострове. И всё это отвечает национальным интересам России. МП

*«Морское Информационное Агентство»*

# Возрождая традиции прошлого
# Траспортный коридор «Север-Юг»

*Из выступления заместителя Председателя Правительства РФ, председателя Морской коллегии при Правительстве РФ Д.О. Рогозина на заседании президиума Морской коллегии в Астрахани 18 марта 2016 года.*

Деятельность президиума как оперативного органа должна быть направлена на решение практических вопросов, максимально приближенных к решению проблем, которые еще остаются в субъектах России, а также на предприятиях и в организациях.

Первый вопрос у нас об организации круизных маршрутов в Азово-Черноморском и Каспийском бассейнах.

По статистике Всемирной торговой организации, ежегодный стабильный прирост туристов, которые используют те или иные формы морских и речных круизов, составляет примерно 8 процентов. По прогнозам иностранных компаний, к 2017 году в мире будет насчитываться 24 млн. круизных туристов.

Каспийское море – самый большой и закрытый водоем на Земле, расположенный на стыке Европы и Азии и омывающий берега пяти государств. Это страны с огромным культурным наследием, причем наша страна выгодно отличается на их фоне, так как, с одной стороны, имеет одни из самых старых памятников истории – это старая часть Дербента, Дербентская стена, перекрывающая Каспийские ворота. На протяжении 15 веков она использовалась в оборонительных целях. С другой стороны, у нас современный город Сочи – столица зимней Олимпиады с готовой к приему туристов инфраструктурой. Яркий пример – порт Сочи, который способен принимать круизные суда длиной до 300 метров. Хотя Сочи – скорее исключение из правил, так как уровень развития соответствующей туристской инфраструктуры в остальных наших регионах Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов еще крайне низок. Это и недостаточность портового развития. Из трех основных портов Каспийского бассейна: Астрахань, Махачкала и Оля – только один порт Астрахань способен принимать круизные суда.

Серьезным сдерживающим фактором роста индустрии круизного туризма выступает и отсутствие парка круизных судов.

Большой срок окупаемости нового круизного теплохода – 25–30 лет – влечет отсутствие заинтересованности у круизных компаний в их строительстве. В результате средний возраст, например, речного круизного флота составляет 42 года. О проблемах и перспективах строительства такого рода судов предметно поговорим на примере имеющегося проекта морского речного пароходства по строительству современного круизного судна река-мореплавания.

Второй вопрос повестки «О развитии международного транспортного коридора «Север-Юг» и организации международных контейнерных скоропортящихся и зерновых грузоперевозок».

Надо сказать, что грузооборот морских портов России за январь-декабрь 2015 года составил 676,7 млн. тонн, что на 5,7 процента превышает показатель предыдущего 2014 года. А вот в Каспийском бассейне в морских портах было перегружено 6,7 млн. тонн грузов – это уменьшение на 15,8 процента, из них сухогрузов – 3,1 млн. тонн (это минус 13 процентов), наливных – 3,6 млн. тонн (минус 18 процентов).

Объем перевалки грузов порта Махачкала сократился на 22,6 процента (до 3,8 млн. тонн), Астрахань – на 3 процента (до 2,6 млн. тонн), Оля – на 18,7 процента.

Учитывая санкции Евросоюза к России и ответные наши санкции, ограничивается ввоз в Россию пищевой продукции. Сегодня отчетливо видна потребность налаживания контейнерных перевозок со стороны ближневосточного и азиатского регионов: свежезамороженной продукции, рыбы, фруктов и других видов скоропортящегося товаров. Мы видим здесь заинтересованность Азербайджана. Я совсем недавно был в Баку, встречался с Президентом Азербайджана, говорили об этом очень плотно. Азербайджан по-прежнему предпочитает сухопутный путь доставки, считает, что это наиболее быстрый и наименее проблемный путь. Тем не менее, такого рода разговор зашел, и они готовы к его серьезному продолжению. Естественно, мы видим заинтересованность Индии, Ирана, Казахстана, Туркменистана по вопросу развития международного транспортного коридора «Север-Юг».

*Серьезным сдерживающим фактором роста индустрии круизного туризма является отсутствие парка круизных судов*

Сейчас с Ираном у нас тоже отношения оживились, в ближайшее время мы ожидаем приезд вице-президента Исламской Республики Иран господина Саттари – это мой добрый собеседник и по многим вопросам союзник, я считаю, что в рамках его визита в апреле-начале мая мы должны предметно этот вопрос с ним проговорить. Тогда у нас получается такой достаточно защищенный безопасный коридор Россия – Азербайджан – Иран, дальше, соответственно, выход на Индию и в целом на весь этот огромный регион. И было бы глупо с нашей стороны не использовать эти уникальные транзитные возможности.

В рамках заседания мы обсудим меры по активизации перевозок по этому международному транспортному коридору. Это вопросы таможенного администрирования, возможности применения «зеленого коридора», информационного обмена между таможенными структурами государств-участников международного транспортного коридора. Это и вопросы применения льготных ставок, портовых сборов и железнодорожных тарифов для грузов, которые следуют по данному коридору, это возможность сокращения района с обязательной лоцманской проводкой и другие вопросы, связанные с транспортировкой грузов, созданием судоходных линий, обеспечением контейнерного парка, возвратом порожних контейнеров, страхованием грузов и так далее, – вы это достаточно хорошо знаете.

*У любого дела должна быть, прежде всего, слаженная организация и, конечно, должен быть тот, кто за это персонально отвечает*

Третий вопрос повестки «О ходе выполнения поручений по итогам заседания президиума Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации от 21 октября 2015 г. № 2 (4) по вопросам о формировании плана заказа дноуглубительных судов и техники до 2020 года, о формировании рабочих групп по каждому основному водному направлению (пути) и о поддержании Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК) в рабочем состоянии».

На предыдущем заседании президиума мы подробно рассмотрели эти вопросы, и с сожалением я вынужден сегодня констатировать, что дноуглубительный флот, созданный еще в советское время, имеет несовременные характеристики и высокую степень износа. При этом важность дноуглубительных работ сложно переоценить. Вот если говорить о Дальнем Востоке, то,

собственно говоря, отсутствие такого рода флота и такого рода работ в течение ряда лет, даже десятилетий привело к масштабнейшим затоплениям сразу нескольких субъектов федерации. Потом тратили «дикие» деньги для того, чтобы восстановить это жилье, помочь людям пережить этот стресс – это все одно и то же. По Амуру не работали, вот вам и прямое следствие. Но на примере Волго-Каспийского морского судоходного канала тоже это отчетливо видно. Уменьшение глубины и ширины канала не позволяет эффективно функционировать как судостроительным заводам, так и нефтедобывающим компаниям. Это создает серьезные сложности, например, по выводу добычных платформ, доставке необходимых комплектующих для строительства кораблей. Я уже говорил об этом, у нас падают грузоперевозки из-за невозможности загружать суда в полном объеме, вот вам прямое следствие. Опять же теряем деньги, экономим по-малому, не разворачиваем это производство, не формируем единый консолидированный заказ на перспективу не столь уж отдаленную, что там до 2020 года, даже до 2025 года – это, считайте, завтра уже, с точки зрения технологии судостроения – это завтрашний день, а не послезавтрашний. Для решения этих проблем на прошлом президиуме мы договорились о следующих моментах: во-первых, сформировать по каждому ключевому вводному направлению соответствующую рабочую группу с участием, как руководства субъектов страны, так и заинтересованных органов власти и организаций. У каждой реки должен быть свой хозяин. Это не парадоксальное утверждение, а абсолютно четкое. Вообще говоря, у любого дела должна быть, прежде всего, слаженная его организация и, конечно, должен быть тот, кто за это персонально отвечает. У каждой реки, у каждой водной артерии должен быть хозяин, который заинтересован в ее развитии и поддержке соответствующей инфраструктуры.

*Все включенные в план проекты ориентированы на отечественные разработки и отечественного судостроителя*

Во-вторых. Мы договаривались сформировать план перспективных заказов на дноуглубительный флот, такой план, как я понимаю, сформирован. Он имеет горизонт планирования до 2030 года. По оценке Минтранса потребуется 118 единиц судов и техники по дноуглублению. Это тот самый консолидированный заказ. При этом все включенные в план проекты ориентированы на отечественные разработки и отечественного судостроителя, завод «Красное Сормово», наш известный Зеленодольский завод, отличник по исполнению гособоронзаказа, это завод «Гидромех», это недавно восстановленный и приступивший к работе Онежский судостроительный завод, к чьему возрождению, я этим горжусь, приложила руку и Коллегия Военно-промышленной комиссии.

Теперь стоит задача обеспечить выполнение этого плана, в том числе с учетом того, что подрядная организация заинтересована в строительстве новых судов при условии получения заказа на дноуглубительные работы с понятным объемом, по крайней мере, хотя бы на три-пять лет.

Отдельный вопрос – это поддержание Волго-Каспийского канала в надлежащем соответствующем паспортным данным состоянии. На конец декабря 2015 года в канале выполнено дноуглубительных работ в объеме около 4 млн. кубических метров, что составляет 76 процентов от запланированных работ. Объёмы на этот год еще более серьезные – это свыше 5 млн. кубических метров. Ход выполненных работ мы обсудим сегодня. МП

# Два года – целая эпоха

*Два года – небольшой срок не только по историческим, но и по человеческим меркам. Но для российского Крыма это целая эпоха. Сегодня колоссальные изменения происходят во всех сферах экономики и общественной жизни полуострова.*

*Сергей Аксенов – Глава Республики Крым*

Перемены коснулись каждого человека. Стремительно меняется сам уклад жизни. Даже на бытовом уровне люди воспринимают годы украинской аннексии как далекую историю. Образно говоря, в марте 2014 года крымчане создали новую реальность. Крым, насильственно вырванный из пространства Русского мира, вернулся в Россию, но уже на новом витке спирали истории и на новом уровне.

### КРЫМСКИЕ МОСТЫ

«Мы строим мосты» – это девиз, пожалуй, новой эпохи. Мост – символ российского Крыма. Это Керченский мост, строительство которого идет полным ходом. Это уникальный энергетический мост, запущенный президентом России и соединивший полуостров с Единой энергосистемой нашей страны.

Это новые связи, которые предприятия и бизнесмены Крыма успешно налаживают с коллегами из других регионов России взамен старых мостов, разрушенных блокадами. Это мосты народной дипломатии, которые наводит Крым вопреки санкциям. За два года на полуострове побывали политики и бизнесмены из Японии, Китая, Франции, Италии, Германии, Польши, Израиля и других стран.

Все больше людей в мире узнают правду о российском Крыме, которая пробивается сквозь стену лжи и цензуру в западных СМИ. Мы строим мосты в то время, как наши соседи их разрушают – как в переносном, так и в прямом смысле. На протяжении двух лет Крым подвергается экономической, информационной и гуманитарной агрессии со стороны Украины. За это время Киев сделал все возможное, чтобы по максимуму навредить населению полуострова. Украинская власть использовала все виды «оружия», имевшиеся в ее распоряжении – от прекращения поставок воды, электричества и продовольствия до пропаганды и угроз военного вторжения. Государственный Совет республики в своем недавнем заявлении абсолютно точно определил действия киевской власти в отношении Крыма как геноцид. Понятно, что у крымчан действия Киева ничего, кроме возмущения и отвращения, не вызывают. Гуманитарная агрессия соседнего государства еще больше сплотила крымчан. Мы снова и снова убеждаемся в правильности выбора, сделанного два года назад.

Нельзя сказать, что внешнее давление совсем не сказалось на крымской экономике – все-таки зависимость полуострова от Украины по многим позициям была велика. Но катастрофы, на которую рассчиты-

вали враги России и Крыма, не произошло. Более того: во многих сферах по итогам 2015 года зафиксирован рост. Вырос и уровень жизни крымчан.

Назову только несколько цифр: промышленное производство по итогам года выросло более чем на 12 процентов; число туристов, посетивших республику, достигло 4,6 миллиона, что почти на четверть больше, чем в 2014 году; среднемесячная начисленная заработная плата штатного работника составила 23 тысячи 790 рублей. Для сравнения: средняя заработная плата на Украине, по данным на январь, составляет чуть больше 12 тысяч рублей, в Киеве – 19 667 рублей.

### КРЫМСКАЯ СПЕЦИФИКА

Я ни в коем случае не идеализирую ситуацию. Ни в одном другом регионе России нет сложностей, подобных тем, с которыми сегодня сталкивается Крым. За какую задачу ни возьмись – будь то модернизация системы ЖКХ, ремонт дорожной инфраструктуры или возрождение сельских клубов – все надо начинать с нуля или минуса. Поэтому в ближайшие годы нам предстоит решить несколько системных проблем крымской экономики. Это, во-первых, ограниченность ресурсов (сырье, вода, электроэнергия). Во-вторых, высокая зависимость крымских производителей от поставок сырья и комплектующих. В-третьих, низкая доступность кредитов и значительный износ объектов инфраструктуры и жизнеобеспечения.

Стратегия социально-экономического развития Республики Крым до 2030 года разрабатывается с учетом всех перечисленных факторов. Этот документ будет представлен для общественного обсуждения в апреле. Реализация Стратегии позволит сделать рывок в экономическом развитии полуострова и улучшить качество жизни крымчан. Крым должен стать самодостаточным, процветающим регионом России, это наша стратегическая цель.

В каждой сфере есть как позитив, так и негатив. Это тоже «крымская специфика». К примеру, интеграция Республики Крым в правовое поле Российской Федерации в основном завершена. Принята Конституция республики. Около двух миллионов жителей республики получили российские паспорта и другие документы. Сформирована новая законодательная база, выстроена система органов власти на всех уровнях. Эта колоссальная работа проведена в кратчайшие сроки. Но она не закончена. У нас до сих пор возникают проблемы в самых разных сферах, не имеющие решения в рамках существующего законодательства. Многие вопросы приходится решать в ручном режиме. Мы внесли свои предложения по изменениям и дополнениям более чем в пять десятков федеральных законов. И еще будем вносить.

Другой пример. Рост промышленного производства в республике, как я уже говорил, превысил 12 процентов. При этом производство пищевой продукции выросло на 36. Это действительно впечатляющая цифра, особенно если учесть, что отрасль является базовой для республики, на ее долю приходится треть всего промышленного производства. В то же время, почти на 16 процентов снизился индекс производства в химической и нефтехимической промышленности. В этой сфере заняты тысячи людей. Мощности двух крупнейших предприятий республики – завода «Титан» в Армянске и Крымского содового завода в Красноперекопске – загружены соответственно на треть и на 75 процентов.

Причин здесь несколько. Во-первых, это блокада поставок сырья со стороны Украины. Во-вторых, сложность организации поставок с материковой части России. В-третьих, нехватка технической воды из-за водной блокады.

Далее. Крымские аграрии второй год подряд получают рекордные урожаи зерновых. В минувшем году собрано 1 милли-

он 400 тысяч тонн. Это более чем в два раза превышает урожай 2013 года – последнего года в составе Украины. Заложено несколько сотен гектаров новых виноградников и садов, чего не было уже много лет.

Но в целом производство сельскохозяйственной продукции в сравнении с 2014 годом снизилось более чем на 13 процентов. В основном за счет сокращения производства в животноводстве и растениеводстве. Нужны комплексные меры поддержки аграрного сектора. Региональная программа развития сельского хозяйства на текущий год уже согласована в Минсельхозе России. Объем финансирования этой программы – около трех миллиардов рублей. Мы рассчитываем, что ее реализация позволит увеличить объемы производства, позитивно повлияет на цены на рынке продовольствия.

### КРЫМСКАЯ ВЕЖЛИВОСТЬ И КРЫМСКИЕ ЦЕНЫ

Туристическая отрасль Крыма – один из основных драйверов развития полуострова – закончила 2015 год с позитивным результатом. Налоговые поступления от отрасли в бюджет увеличились почти на треть.

В нынешнем году мы планируем принять 6 миллионов туристов. Так что добро пожаловать в Крым! В минувшем году аэропорт «Симферополь» принял 5 миллионов пассажиров и вошел в первую пятерку аэропортов России по объему пассажиропотока. Мы рассчитываем, что в нынешнем году главная воздушная гавань полуострова примет до 7 миллионов человек. Керченская паромная переправа перевезла более 4 миллионов пассажиров, в текущем году, думаю, будет больше 5 миллионов.

Но, конечно, мы реалисты и понимаем, что по уровню сервиса и соотношению цена-качество крымские курорты пока не соответствуют международным стандартам. Нам важно развивать те сферы, в которых Крым традиционно силен, в которых у нас есть серьезный задел либо потенциал. Я имею в виду медицинский, исторический, гастрономический, событийный, экстремальный туризм.

Мы понимаем, что наш туристический продукт будет конкурентоспособен только в том случае, если туриста будет окружать не только высокий уровень сервиса, но и общая доброжелательная атмосфера. Как говорил творец сингапурского экономического «чуда» Ли Куан Ю, вежливость должна стать частью образа жизни. А это зависит уже не только от работников туристической отрасли, но и от всех крымчан. Надеюсь, что нынешний год станет годом вежливости, улыбок, честного, добросовестного и порядочного отношения жителей Крыма как к гостям полуострова, так и друг к другу.

Следующий пример касается социальной сферы. Позитивные изменения здесь очевидны – от роста пенсий и зарплат бюджетников до модернизации учреждений образования, здравоохранения и культуры.

Размер среднемесячной начисленной заработной платы штатного работника в сравнении с 2014 годом вырос. Но и цены выросли. Это одна из главных социальных проблем на сегодняшний день. Рост цен отчасти связан с логистикой – я имею в виду отсутствие моста через Керченский пролив. Повлияла на уровень цен и энергетическая блокада. Но примерно в половине случаев мы имеем дело с откровенной спекуляцией. Это результат недобросовестности, а лучше сказать, жадности как некоторых крымских предпринимателей и производителей, так и их коллег из других регионов страны.

Сейчас мы проводим тотальный мониторинг ценообразования по всем направлениям – начиная от продовольствия и заканчивая топливом и лекарствами. Мы дойдем до каждого и выясним, как формируется цена на тот или иной товар. К спекулянтам будут применяться меры административного, а в каких-то случаях и уголовного воздействия.

Одной из самых болезненных крымских проблем остается коррупция. При Украине она была частью государственной системы. Если некоторые должностные лица до сих пор не избавились от старых привычек, мы им в этом поможем. За два года в республике от занимаемых должностей освобождены более 70 крупных чиновников. Процесс очищения власти, который начался сразу после Крымской весны, будет продолжаться.

### КРЫМСКАЯ ТРАДИЦИЯ

Как показывает исторический опыт, никакие масштабные преобразования не мо-

гут быть успешными без взаимного доверия власти и общества.

В российском Крыму укрепляются институты гражданского общества, создаются новые общественные организации, активно развивается общественный диалог. На сегодняшний день в республике зарегистрировано около 2400 некоммерческих организаций.

Со своей стороны правительство республики демонстрирует максимальную открытость и готовность учитывать точку зрения общественности.

Заседания Совмина транслируются в прямом эфире, работает интернет-приемная, куда может напрямую обратиться любой гражданин.

Кстати, мои страницы в социальных сетях «Фейсбук», «Твиттер», «Инстаграм» собрали более 100 тысяч подписчиков. Практически на каждом заседании Совета министров мы проводим анализ решения проблем, изложенных в обращениях граждан.

Основные законопроекты и нормативно-правовые акты проходят общественную экспертизу. При каждом министерстве действуют общественные советы. Создан Экспертно-консультативный совет при главе республики, в который вошли ведущие специалисты в различных областях.

Взаимодействие с общественными структурами позволяет власти лучше понять процессы, происходящие в обществе, и существенно повысить качество управленческих решений.

Замечу, что из 2392 некоммерческих организаций, действующих в республике, около 500 являются религиозными, а более 80 – национально-культурные автономии. Национальное и культурное многообразие – это богатство Крыма, такое же, как его природные ресурсы, море и солнце. Мы должны сохранить и приумножить это богатство.

После воссоединения с Россией наш полуостров возвращается к своему естественному состоянию национально-культурного и конфессионального многообразия и равноправия. Это наша крымская традиция, которую на протяжении двух десятков лет пыталась сломать киевская власть, действовавшая по принципу «разделяй и властвуй».

Указ Президента России от 21 апреля 2014 года о реабилитации депортированных народов и государственной поддержке их возрождения стал символом возвращения к этой традиции.

Россия всегда объединяла многие народы на основе общих целей и ценностей, которые одинаково близки и понятны людям разных национальностей и вероисповеданий.

В дни «крымской весны» мы, крымчане, исполнили завет наших предков – быть вместе, быть с Россией навеки! Мы дома, и теперь все зависит от нас – от нашего труда, нашей ответственности, добросовестности, от нашего умения правильно выбрать цели и выстроить работу. МП

*«Российская газета» – Федеральный выпуск № 6925 (57)*

# «Севастополь уверенно идет по пути развития»

*Из интервью губернатора Севастополя С.И. Меняйло*

**Уважаемый Сергей Иванович! Севастополь в истории нашего Отечества всегда был форпостом государства на южных границах. Особая роль в этом служении принадлежала Черноморскому флоту. Сегодня, на новом витке исторических событий, в чем Вы видите основную задачу по развитию и укреплению этой ответственной миссии?**

Черноморский флот – это гордость Севастополя, гордость всей России. Наши моряки – образец мужества и героизма. Для Севастополя Черноморский флот имеет особое значение, потому что именно с военных учебных заведений нашего города начинали свою карьеру многие офицеры, имена которых вписаны в историю Российской Федерации.

Я горд, что, благодаря событиям «Русской весны», Черноморский флот развивается, получает новые единицы боевой техники, что было невозможно до 2014 года. В прошлом году флот получил две подводные лодки: «Новороссийск» и «Ростов-на-Дону». Буквально вчера на воду спущена пятая подлодка – «Великий Новгород». В текущем году прибудут еще две подводные лодки. Подводные силы развиваются, становятся крепче и мощнее. Это наша сила и наша опора.

Главная задача – развивать и укреплять Черноморский флот, который всегда будет стоять на страже интересов Российской Федерации.

**В Севастополе находится главная военно-морская база ЧФ. Какое влияние оказывает она на экономику города и социальный климат горожан?**

Севастополь и Черноморский флот – неразделимы… Наш город всегда был городом-воином, надежно стоящим на защите интересов России на южном стратегическом направлении. Для Севастополя флот – это тысячи семей, это гарант безопасности и стабильности, это гордость, это традиции, которые прочно вошли в жизнь севастопольцев многих поколений. А для флота Севастополь – надежный тыл при выполнении любых поставленных задач.

Кроме того, флот можно рассматривать как одного из крупнейших работодателей региона. И не только потому, что Черноморский флот приглашает граждан на военную службу по контракту, обеспечивает многие тысячи севастопольцев работой на должностях гражданского персонала в воинских частях, но и потому, что флот является заказчиком для наших предприятий.

Объем производства на основных предприятиях города по судостроению и судоремонту (включая предприятия Минобороны России) составил в 2015 году 3,5 млрд. рублей.

В 2015 году подписан договор аренды между акционерным обществом «Центр судоремонта «Звездочка» и государственным унитарным предприятием «Севастопольский морской завод» сроком на 49 лет с целью технического перевооружения и дальнейшего развития предприятия.

В результате подписания договора количество рабочих мест увеличилось с 260 до 400 человек. Средняя заработная плата рабочих предприятия составляет 30 тыс. рублей. В 2015 году завод выполнил заказы на сумму 65 млн. рублей. Поэтому для Севастополя присутствие Черноморского флота имеет огромное значение. Тем не менее, мы развиваем другие направления, не связанные с обслуживанием флота. Это и выполнение гражданских заказов на судоремонтных предприятиях и ГУП «Севастопольское авиационное предприятие», и развитие приборостроения, сельского хозяйства. Значительная часть из них связаны с морской деятельностью: развитие портов, морских перевозок, рыболовство.

**В Азово-Черноморском бассейне Севастополь занимает особое положение. Здесь есть военный флот, рыболовный, идет развитие судостроительной и судоремонтной базы. Как Ваше Правительство развивает контакты с морской индустрией? И какое значение для города она имеет?**

Севастополь – город с морским торговым, рыбным портом и промышленным потенциалом. Наш город неразрывно связан с морской индустрией. Государственное унитарное предприятие «Севастопольский морской порт» осуществляет перевалку грузов, перевозку пассажиров на внутренних городских катерных линиях, прием грузопассажирских и пассажирских круизных судов, обеспечивает безопасность мореплавания и содержание бухт города в чистоте.

Государственное унитарное предприятие «БСРЗ «Металлист» выполняет работы по ремонту судового оборудования (ремонт двигателей внутреннего сгорания, компрессоров и насосов, систем гидравлики, палубных механизмов и др.). В планах на 2016 год также строительство судов и производство судового оборудования, обеспечение стоянки маломерных плавсредств.

Государственное унитарное предприятие «Севастопольский морской завод имени Серго Орджоникидзе» участвует в выполнении государственного оборонного заказа. Все государственные унитарные предприятия создают дополнительные рабочие места.

**Город-герой Севастополь имеет традиции военно-патриотической работы. Здесь активны клубы ветеранов флота, молодежные, общественные организации. Говорят, что их более 500. Удается ли объединить этот мощный актив для решения важных задач по воспитанию подрастающего поколения?**

Ни в одном городе России не развит патриотизм настолько сильно, как в Севастополе. Город-герой Севастополь славится давними традициями патриотического воспитания молодежи. В городе активно работаю ветеранские, молодежные организации и объединения, военно-патриотические клубы, поисковые организации и отряды.

В Севастополе реализуется целый ряд программ по военно-патриотическому, культурному и историческому воспитанию подрастающего поколения. Все действия направлены на развитие сознательности и ответственности, активной гражданской позиции и любви к Родине у детей.

Для объединения всех структур, ответственных за патриотическое воспитание граждан, Правительством Севастополя инициирован процесс создания консультативно-совещательного органа – Координационного Совета по межведомственному взаимодействию в области духовно-нравственного, военно-патриотического и гражданско-патриотического воспитания граждан в городе Севастополе. Членами совета станут представители всех структур, занимающихся патриотическим воспитанием граждан.

Также, 17 марта 2016 года в преддверии двухлетней годовщины воссоединения Севастополя и Республики Крым с Россией, в городе подписано постановление Правительства «О создании Молодежного правительства Севастополя». Молодежное правительство – это совещательный орган при Правительстве Севастополя, созданный для организации системы отбора и подготовки молодежи для дальнейшей работы в сфере государственного и муниципального управления, формирования кадрового резерва исполнительных органов государственной власти, а также привлечения молодежи к решению вопросов социально-экономического развития города федерального значения Севастополь.

Роль общественных организаций велика в событиях Русской весны. После ограничения подачи электроэнергии из-за недружественных действий соседнего государства и объявления чрезвычайной ситуации именно члены общественных организаций оказали реальную помощь городу. Общественники участвовали в охране общественного порядка, резервных источников

питания, они выполняли мониторинг в интересах выполнения решений комиссии по ликвидации последствий ЧС. При этом общественники работали на общий результат, не требуя льгот и привилегий. И общими усилиями мы получили управляемую ситуацию, нормальную жизнь для севастопольцев, хотя и с некоторыми ограничениями. Разве не это доказательство искренней любви севастопольцев к своему городу? Разве можно назвать это иначе, чем настоящий патриотизм?

**Говоря о Вашем городе, нельзя не затронуть тему отдыха и туризма. Она традиционна для крымского побережья. Что в планах Правительства по развитию этой отрасли?**

Традиционно в Севастополе приоритетными являются следующие направления туризма: военно-патриотический, событийный и духовно-исторический. В 2015 году Севастополь принял около 340 тыс. туристов и почти 2 млн. экскурсантов.

Федеральная целевая программа «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополь до 2020 года» предусматривает проведение комплекса мероприятий по созданию пяти туристско-рекреационных кластеров на территории Севастополя с общим объемом финансирования почти 11,5 млрд. рублей.

Это кластер «Город двух оборон» (военно-патриотический туризм), «Севастопольская гавань» (круизный и яхтенный туризм), «Зеленое ожерелье» (экологический туризм), «Перекресток культур» и «Калейдоскоп истории» (детский и молодежный культурно-познавательный туризм).

По указанию Президента РФ подготовлена и реализуется пилотная версия «Президентской программы военно-патриотического воспитания школьников 9–11-х классов и учащейся молодежи», свою заинтересованность в которой высказали Москва, республика Татарстан, Тюменская и Сахалинская области, Ямало-Ненецкий автономный округ и Краснодарский край.

В области развития событийного туризма Правительством Севастополя разработан проект проведения фестивалей и реконструкции исторических событий в течение всего года.

Благодаря созданию в Севастополе свободной экономической зоны наш регион стал особенно привлекательным для инвесторов.

В 2015 году Правительством Севастополя было заключено более 60 договоров об условиях деятельности в СЭЗ на общую сумму порядка 3 млрд. рублей. В Севастополе появятся 2,5 тысячи новых рабочих мест со средней заработной платой 27 тысяч рублей. На сегодняшний день поступило 26 обращений по инвестиционным проектам с общим объемом инвестиций в размере 19 млрд. рублей. Отрасли деятельности участников СЭЗ: пищевая, транспорт, связь и инфраструктура, машиностроение, приборостроение, производство строительных материалов, туризм, торговля, IT-сфера.

Неоднократно в течение года в Севастополе проводились мероприятия под эгидой Министерства обороны – акции по пропаганде военной службы по контракту, демонстрация современной техники Военно-космических сил России, в том числе, показ авиационной техники в небе Севастополя. Эти события, тесно связанные с военно-патриотическим воспитанием, также привлекли большое внимание севастопольцев и гостей нашего города.

**Известно, что ваш город имеет тесные связи с Санкт-Петербургом. Можно предположить, что большой потенциал сотрудничества Севастополя и Санкт-Петербурга открывает сфера туризма?**

Действительно, так оно и есть. Севастополь и Санкт-Петербург – города с большой общей историей, богатым опытом сотрудничества и, как крупные морские центры – со схожим менталитетом жителей. Можно без преувеличения сказать, что мы давно стали братьями. Поэтому наше сегодняшнее сотрудничество с Санкт-Петербургом основано не только на современных принципах партнерства, но и на искренней дружбе и уважении.

Дополнительную привлекательность туристического обмена между нашими городами придает тот факт, что Севастополь и Санкт-Петербург являются городами морской славы, городами-героями, обладающими многочисленными памятниками и мирового культурного наследия. Мы всегда рады новым интересным проектам в этой сфере.

В частности, в первые выходные наступающего лета, 4 и 5 июня к нам в Севастополь собирается приехать Ораниенбаумский морской фестиваль из Санкт-Петербурга. Этот подарок горожанам и гостям нашего города готовят севастопольское землячество Петербурга и наше Представительство в Москве. Включилась в организацию и ассоциация «Морское наследие России». Морской фестиваль «Белые ночи в Севастополе» планируется в рамках дней Санкт-Петербурга в Севастополе.

На акватории Севастопольской бухты пройдет любительская парусная регата «Orange Race» на приз легендарного князя А.Д. Меншикова, имеющая пятилетнюю

традицию. Соревнования детских яхтенных спорт-клубов. Наши и питерские кадеты и курсанты померяются силой, смекалкой и мастерством. Будут грамоты от Правительства Севастополя, призы от спонсоров. Наше управление по туризму готовит деловые круглые столы и презентации туристических маршрутов и объектов.

**Яхтенный спорт – для многих морских городов становится своеобразной визитной карточкой. Что делает администрация Севастополя для его популяризации?**

В Севастополе запланировано гармоничное развитие всех видов спорта. Важно приобщить к занятиям спортом взрослых и, особенно, детей. Большие усилия прилагаются для привлечения детей к занятиям в спортивных секциях. Разработан и запущен уникальный для России проект «спортивный Севастополь», включающий в себя не только создание многочисленных спортивных комплексов, но и логично соединяющий деятельность общеобразовательных и спортивных школ.

В рамках проекта мы рассчитываем приобщить как можно больше детей к спорту. Сделать его массовым, а наших детей – здоровыми. Главное – физически развивать молодое поколение и находить новые спортивные дарования.

Мы планируем создать в Севастополе условия для занятия любыми видами спорта. Запланировано развитие и яхтенного спорта. В городе проводятся соревнования среди детей и взрослых, которые пользуются популярностью, 19 марта состоялась парусная регата «Русская весна 2016», приуроченная ко второй годовщине воссоединения Крыма с Россией.

Яхтенному спорту в Севастополе, по поручению Президента Российской Федерации Владимира Путина, уделяется особое внимание. Известно, что центром парусного спорта в Севастопольском регионе станет Балаклава.

Федеральная целевая программа «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополь до 2020 года» предусматривает проведение комплекса мероприятий по созданию пяти туристско-рекреационных кластеров на территории Севастополя с общим объемом финансирования почти 11 с половиной млрд. рублей. Один из кластеров называется «Севастопольская гавань» (круизный и яхтенный туризм).

Развитие данного направления на должном уровне будет способствовать повышению статуса и привлекательности крымского полуострова для российских и иностранных туристов. Яхтенный туризм может внести значительный вклад в экономику региона.

**«Крымская весна» отметила свою вторую годовщину. Какие, на Ваш взгляд, основные позитивные изменения в жизни города произошли за этот период и что Вы сказали горожанам в эти праздничные весенние дни?**

Главное и самое важное изменение – это возвращение на Родину. Севастопольцы понимают, что они дома и здесь о них позаботятся. Два года назад жители полуострова продемонстрировали всему миру пример сплоченности, патриотизма и решительности, отстояв родную землю, язык, культуру и традиционные ценности.

За это время мы удачно завершили переходный период, внедрили финансовые, медицинские, образовательные и пенсионные стандарты, действующие в Российской Федерации. Мы действуем исключительно в рамках российского законодательства. Все горожане получают такие же социальные услуги, что и на всей территории страны.

Сегодня, после этапа стабилизации, Севастополь уверенно идет по пути развития. В городе реализуется ряд государственных программ, нет задолженностей по заработной плате и очередей в детские сады от 3 до 7 лет. Еще сохраняются некоторые сложности, но мы их, без сомнений, преодолеем!

В 2016 году мы продолжим реформировать системы здравоохранения и образования, поставлять в больницы и образовательные учреждения новое оборудование. Запланирован масштабный ремонт дорог, сетей водоснабжения, канализования и других систем жизнеобеспечения города. Будем создавать на территории города современный технопарк, развивать гражданский сектор аэропорта Бельбек.

В решении любых вопросов исполнительная власть города руководствуется интересами севастопольцев и историческими традициями региона. Впереди большая и кропотливая работа на благо города и его жителей. Я поздравляю всех севастопольцев, крымчан и россиян со второй годовщиной воссоединения Крыма с Россией!

18 марта 2014 года произошло историческое событие – состоялось подписание межгосударственного договора, согласно которому Республика Крым и город Севастополь стали новыми субъектами Российской Федерации, а их жители – гражданами России.

Более двадцати лет, находясь вдали от Русского мира, мы не переставали быть с Россией. Все эти годы чувствовали свою связь с Родиной, не забывали о том, что именно Севастополь являлся главной базой Черноморского флота. Нашей любимой песней всегда оставался гимн города русских моряков.

Я благодарю севастопольцев за патриотизм, храбрость и веру! Именно эти качества помогли два года назад принять единодушное решение и отстоять свою волю. Мы верили в торжество исторической справедливости, перед которой бессильны время и обстоятельства.

Я рад возможности работать на благо смелых и честных патриотов, болеющих за свой город всей душой! Вместе мы сможем преодолеть все проблемы и сделать наш Севастополь лучше. МП

*«Морское Информационное Агентство»*

# Севастополь – город русских моряков!

*Севастополь в переводе с греческого означает «величественный, достойный поклонения, героический город». За более чем двухвековую историю город пережил многое: кровопролитные войны, революционные перевороты, – но имя своё оправдал.*

8 апреля 1783 года российская императрица Екатерина II издала манифест, по которому Крым, Тамань и Кубань становились российскими областями. Этому событию предшествовали годы двух русско-турецких войн.

По приказу императрицы Екатерины II в апреле 1783 года к полуострову отправился фрегат «Осторожный» под командованием капитана Ивана Берсенева для выбора гавани у юго-западного побережья. Там предполагалось построить стратегически необходимый военный порт. Осмотрев бухту у посёлка Ахтиар, расположенную неподалёку от развалин древнего города Херсонес-Таврический, Берсенев рекомендовал её в качестве базы для кораблей будущего Черноморского флота. На этом месте и был основан город Севастополь.

Первым тяжелым испытанием для города была Крымская война. В середине XIX столетия сильные державы того времени, пытаясь расширить сферы своего влияния на мировой арене, развязали масштабные военные действия. России противостояли Османская империя, Англия, Франция и королевство Сардиния. Главный удар противника был сосредоточен на Севастополе как базе Черноморского флота Российской империи. Неприятель разумно полагал, что, пока Севастополь находится в руках русских, победить в этой войне невозможно.

В начале осени 1854 года вражеские корабли появились у берегов Крыма. Многотысячная армия неприятеля, высадившись близ Евпатории, двинулась на Севастополь, чтоб ударить с тыла. В невероятно короткие сроки защитники города соорудили уникальное оборонительное сооружение – крепость из подручных материалов: стены были сделаны из плетеных корзин, наполненных землей и камнями. Бастионы располагались на вершинах городских холмов, между ними проходили небольшие соединительные стенки – куртины. Линию обороны усилили корабельными пушками. Увидев вместо незащищенного тыла грозную крепость, вражеские войска не решились сходу штурмовать Севастополь. 13 сентября 1854 года город был объявлен на осадном положении. Бастионы, сооруженные в двухнедельный срок, позволили Севастополю держать оборону долгих 349 дней.

В сентябре 1854, чтобы закрыть внутренний рейд от вражеских кораблей, между Александровской и Константиновской батареями затопили 7 устаревших кораблей.

Но шторм частично разрушил затопленные корабли, поэтому зимой было затоплено еще 2 судна. Но этого оказалось мало, чтоб сдержать корабли неприятеля. И тогда в феврале 1855 года была образована вторая линия заграждения, между Михайловской и Николаевской батареями, из 6 кораблей.

27 августа 1855 года неприятельские войска захватили бастион на Малаховом кургане. Это была господствующая высота, откуда хорошо просматривался и обстреливался весь Севастополь, поэтому дальнейшая оборона стала бессмысленной. Город был отдан врагу. Войска переправились на Северную сторону бухты. Перед отступлением они взорвали боеприпасы и затопили в бухте все корабли, стоявшие на севастопольском рейде.

В марте 1856 года подписан мирный договор, согласно которому Севастополь был возвращен России, однако содержать в нем флот ей строго возбранялось. Когда война окончилась, со дна бухты подняли два десятка кораблей. Их отремонтировали и вернули в состав Черноморского флота.

В память о тех героических событиях в городе было воздвигнуто много памятников. Один из них – памятник Затопленным кораблям, который стал эмблемой города. А напротив памятника, на подпорной стене, закреплены два якоря с затопленных кораблей.

В начале XX века мир будоражили новые революционные идеи: коммунизм, социализм. В России назревал государственный переворот. Севастополь не остался в стороне от этих событий. Здесь в 1905 году новую власть поддержали моряки крейсера «Очаков». Под командованием лейтенанта Шмидта они выступили против царизма. Восстание было жестоко подавлено, а его руководители казнены. В память об этих кровопролитных событиях один из районов носит название Красная горка, в центральной части города и на Корабельной стороне установлены памятные барельефы.

Нелегкие времена пережил Севастополь в период Великой Отечественной войны. Первые бомбы обрушились на город в 3 часа утра – на час раньше, чем враг атаковал границы СССР. Мечта захватить Крым и Севастополь подвигла Гитлера направить сюда одну из лучших германских армий. Город рассчитывали захватить в кратчайшие сроки, ему даже придумали новое немецкое название Теодорихсхафен – гавань Теодориха. Однако севастопольцы сражались столь яростно и мужественно, что враг топтался на его подступах долгих 250 дней. 3 июля 1942 года, исчерпав все возможности обороны, часть советских войск оставила Севастополь, но отдельные бои в районе мыса Херсонес продолжались вплоть до 12 июля. Значение обороны Севастополя велико: в самый тяжелый период войны его защитники надолго задержали у своих стен 300-тысячную армию гитлеровцев.

В апреле 1944 года Советские войска начали операцию по освобождению Севастополя. 15 апреля передовые части 4-го Украинского фронта вышли к оборонительным рубежам. 7 мая 1944 года солдаты 51-й и Приморской армий взяли штурмом Сапун-гору, где находилась ключевая позиция немецкой обороны, а 9 мая город был освобожден. В мае 1965 года за военные заслуги Севастополю было присвоено звание Города-героя.

Возрождение Севастополя началось сразу же после освобождения. Город был полностью разрушен, уничтожены городские коммуникации, транспорт, связь. Из 6402 жилых домов были полностью разрушены 5379, в центре города осталось 7 полуразрушенных зданий. В городе осталось около 3 тыс. жителей. По решению Советского правительства Севастополь был включен в список 15 городов, которые необходимо восстановить в первую очередь.

В 60-е годы Севастополь стал крупным промышленным центром. Здесь развивались предприятия рыбодобывающей и рыбоперерабатывающей промышленности. В Камышовой бухте основан рыбный порт. Морской завод им. С. Орджоникидзе строил и ремонтировал военные корабли и гражданские суда. Приборостроительный завод «Муссон» выпускал различные навигационные приборы и радиоаппаратуру.

Новым серьезным испытанием для Севастополя стали события августа 1991 года. После провозглашения независимости Украины Крым и Севастополь автоматически стали частью нового государства. В 1997 году между Россией и Украиной был подписан договор «О дружбе и сотрудничестве». Город сохранил за собой статус военно-морской базы. Корабли и имущество Черноморского флота Россия и Украина поделили между собой в пропорции 75:25. Российский флот остался в Севастополе на правах аренды морской базы.

С началом и разрастанием с ноября 2013 года политического кризиса на Украине руководство Автономной Республики Крым неоднократно высказывало свою озабоченность действиями оппозиции, угрожающими политической и экономической стабильности. Отстранение президента Украины и другие действия политических сил, пришедших к власти в Киеве, вызвало резкий всплеск народной активности в Крыму.

11 марта 2014 года депутаты Севастопольского городского совета совместно с депутатами Верховного Совета Автономной Республики Крым приняли Декларацию о независимости Автономной Республики Крым и города Севастополя, а 16 марта жители Севастополя приняли участие в референдуме о статусе Крыма. В результате большинство жителей проголосовали за воссоединение Крыма с Россией на правах субъекта Российской Федерации. 17 марта на территории Крыма была провозглашена независимая Республика Крым, в которую Севастополь вошёл как город с особым статусом. 18 марта подписан межгосударственный договор о принятии Крыма и Севастополя в состав России, в соответствии с которым в составе Российской Федерации образуются новые субъекты – Республика Крым и город федерального значения Севастополь. Договор вступил в силу с даты ратификации Федеральным Собранием 21 марта 2014 года. МП

*Виктор Флусов*

Из официальных документов

ИЗ ПОЛОЖЕНИЯ
о Морской коллегии
при Правительстве Российской Федерации

УТВЕРЖДЕНО
постановлением Правительства Российской Федерации
от 21 августа 2013 г. № 723

# Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации

**1. Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации** является постоянно действующим координационным органом, обеспечивающим согласованные действия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций в области морской деятельности, судостроения и создания морской техники, а также в области изучения и освоения Мирового океана, Арктики и Антарктики.

**2. Целью деятельности Морской коллегии является**: обеспечение решения задач по реализации Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года, оперативное рассмотрение вопросов реализации национальной морской политики и подготовка рекомендаций по их решению.

**3. Председатель Морской коллегии назначается Правительством Российской Федерации.**

Председатель Морской коллегии имеет заместителей, в том числе одного первого заместителя.

Членами Морской коллегии являются руководители (представители) федеральных органов государственной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, научных и других организаций, непосредственно связанных с судостроением и созданием морской техники, изучением, освоением и использованием Мирового океана, Арктики и Антарктики, а также ответственный секретарь Морской коллегии.

Состав Морской коллегии утверждается Правительством Российской Федерации.

**6. Морская коллегия имеет право:**

ж) учреждать награды Морской коллегии (медали, знаки отличия, почетные грамоты, благодарности, переходящие призы) для награждения лиц, а также экипажей, команд и организаций, внесших большой вклад в реализацию национальной морской политики в области морехозяйственной деятельности и оказывающих содействие Морской коллегии в решении возложенных на нее задач, утверждать положения об этих наградах, их описание и рисунки, определять порядок награждения.

## Награды Морской коллегии

**Положение о медали «За отличие в морской деятельности» Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации**

*(Приложение к протоколу Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации от 19 декабря 2006 г. № 3 (13)*

1. Медаль «За отличие в морской деятельности» Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации награждаются:

- работники федеральных органов исполнительной власти, учреждений и организаций, осуществляющих морскую деятельность;
- другие граждане Российской Федерации.

Медалью «За отличие в морской деятельности» могут быть награждены и лица, не являющиеся гражданами Российской Федерации.

2. Награждение медалью «За отличие в морской деятельности» производится:

- за большой вклад в реализацию государственной политики в сфере морской деятельности;
- за эффективное обеспечение реализации проектов по укреплению морского могущества Российской Федерации;
- за высокий личный вклад в обеспечение установленного осуществления порядка осуществления морской деятельности;
- за личный вклад в развитие науки и образования, подготовку квалифицированных кадров в сфере морской деятельности в Российской Федерации;
- за укрепление международного сотрудничества в области морской деятельности.

Награждение медалью «За отличие в морской деятельности» Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации осуществляется по решению Морской коллегии или ее председателя.

Ходатайство о награждении возбуждается и вносится на имя председателя Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации членами Морской коллегии, руководителями федеральных органов исполнительной власти и субъектов Российской Федерации.

На каждого представляемого оформляется представление по установленной форме.

В представлении должны быть указаны конкретные результаты работы представляемого, соответствующие положению о награде.

5. На представляемых к награждению ответственным секретарем Морской коллегии составляется список, утверждаемый председателем Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации.

6. Вручение наград производится в торжественной обстановке лично награжденному на заседаниях Морской коллегии, морских советов или администраций субъектов Российской Федерации, коллегий федеральных органов исполнительной власти.

7. В случае утраты медали или ее удостоверения, дубликат может быть выдан в том случае, если награда утрачена в условиях, когда награжденный не мог предотвратить ее утрату.

Основанием к выдаче дубликата награды является мотивированное ходатайство награжденного.

В аналогичном порядке может быть выдан дубликат удостоверения к награде.

8. Лишение награды может быть проведено по решению Морской коллегии в случае осуждения награжденного за умышленное преступление.

9. Повторное награждение медалью не производится.

10. Медаль «За отличие в морской деятельности» Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации носится на левой стороне груди ниже государственных наград.

Информация размещена на Интернет портале Морской коллегии при Правительстве РФ – mk.esimo.ru

# Президиум Морской коллегии предложил путь развития Каспия

*В Астрахани впервые состоялось выездное заседание президиума Морской коллегии при правительстве РФ. Его провел заместитель Председателя Правительства РФ Дмитрий Рогозин. Среди обсуждаемых вопросов – развитие международного транспортного коридора «Север-Юг» и дноуглубление Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК).*

То, что обсудить насущные вопросы члены президиума Морской коллегии прибыли в Астрахань, случайным не назовешь. Этот южный регион имел и имеет особое значение для социально-экономического развития страны. С древних времен русская Астрахань была для Московии не только мощным военным форпостом на юго-востоке, но и главными торговыми «воротами» в Азию.Астраханской губернии было определено сыграть важную роль во взаимоотношениях России с Востоком. В Каспийском море и Волге Петр I видел магистраль, связующую всю торговлю России и Европы с Индией, Ираном и Средней Азией. Правительство было заинтересовано в направлении потока восточных товаров по Каспийско-Волжскому пути.

Современная Астрахань продолжает традиции прошлого. Это крупный промышленный и культурный центр. Важнейший пункт перевалки грузов с железной дороги на морской и речной транспорт и наоборот.

Дмитрий Рогозин выступая на заседании, отметил необходимость активизации транзитного потенциала международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг», проходящего через Астраханскую область. Особенно в сложившей геополитической обстановке. «Видна потребность в налаживании контейнерных перевозок со странами ближневосточного и азиатского регионов охлажденной продукции, овощей, рыбы, фруктов и других скоропортящихся товаров», – сказал он. Прикаспийские страны и Индия уже высказали заинтересованность.

Губернатор Астраханской области Александр Жилкин, заявил, что Иран готов в короткий промежуток времени заместить овощную продукцию. «Мы планируем в конце года в Астрахани открыть крупный логистический центр «Магнит», который мог бы стать перевалочной базой»,– добавил он. Правда, по мнению Александра Жилкина, необходимо решить ряд важных вопросов по снижению тарифов, как на железнодорожные перевозки, так и на обслуживание в портах.

В выступлениях участников заседания было отмечено, что главной задачей, стоящей перед коридором «Север-Юг», является создание надежной логистической связи между странами-участниками и рынками, а также привлечение транзитных грузопотоков по направлению Азия – Северная Европа. Конкурентоспособность коридора «Север-Юг» подтверждается наличием преимущества по основным характеристикам, таким как расстояние и время, затраченное на перевозку груза.

Неожиданный поворот в дискуссии, касающейся наполнения грузами и функционирования международного транспортного коридора «Север-Юг», вызвало предложение первого заместителя председателя Морской коллегии Сергея Шишкарёва уделить более серьёзное внимание организации перпендикулярного маршрута: из Туркмении и Казахстана на Махачкалу и дальше на Баку либо на Новорос-

сийск и Тамань, в перспективе – в Крым. Для этого, действительно, необходимо создание регулярного паромного сообщения и строительство железнодорожных паромов, но в результате казахское зерно преодолевало бы расстояние всего в 1,5 тыс. км против сегодняшних 4 тыс. км. Сергей Шишкарёв считает, что нужно пользоваться преимуществами общей для бывших советских республик железнодорожной колеи 1520 и назвал подобное пересечение транскаспийских маршрутов в рамках коридора «Север-Юг» Южным крестом.

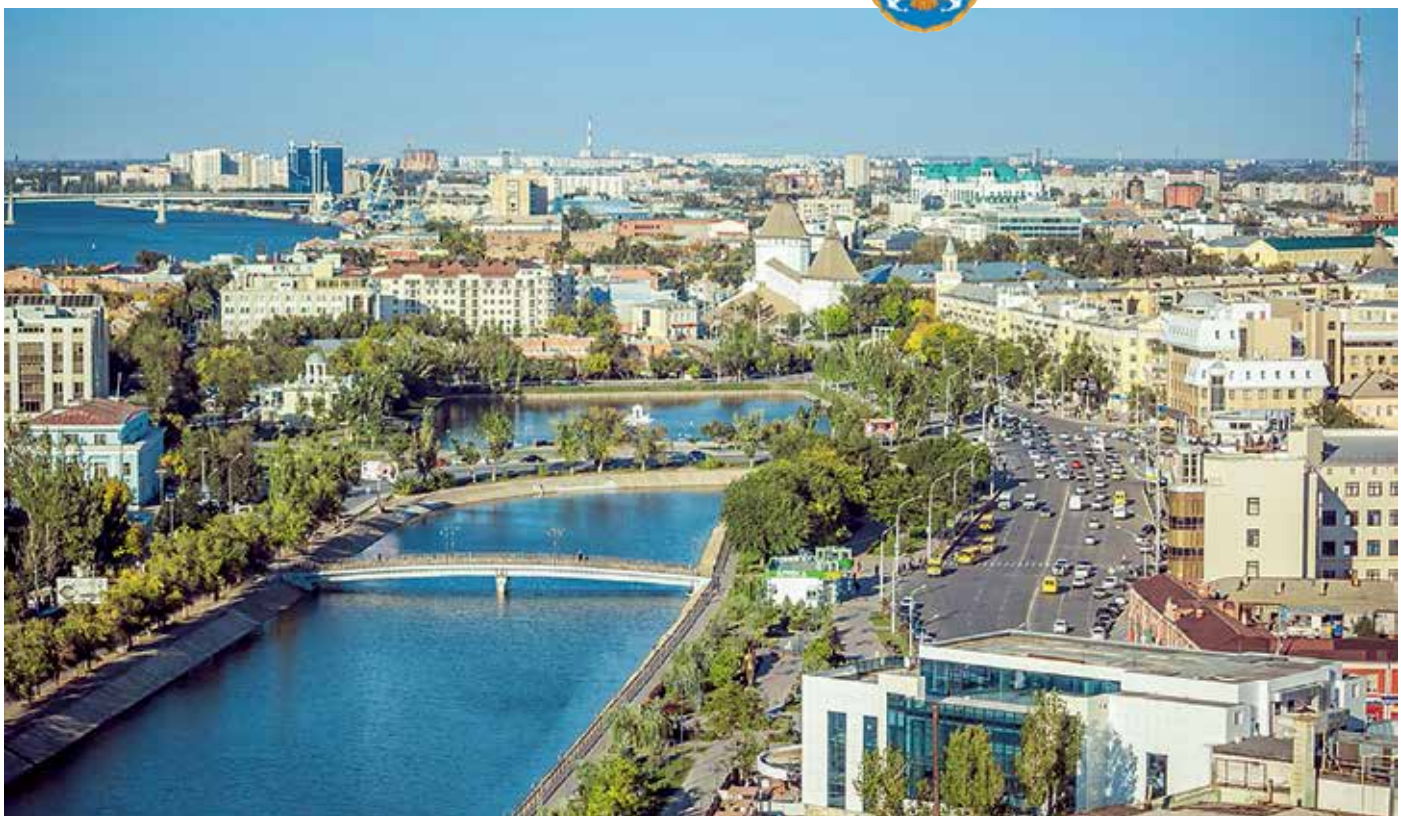
Обсуждая вопрос дноуглубления, Дмитрий Рогозин констатировал, что «дноуглубительный флот страны, созданный еще в советское время, имеет несовременные характеристики и высокую степень износа». Так, в прошлом году ФГУП «Росморпорт» смог выполнить дноуглубительные работы на ВКМСК лишь на 76%. План на текущий год – 5,8 млн. куб.м.

Решить ситуацию сможет консолидированный заказ на дноуглубительные суда. Перспективный план до 2030 года сформирован. По оценке Минтранса РФ требуется 118 единиц техники по дноуглублению. Ориентация на отечественные разработки и возможности российских верфей. На заседании президиума Морской коллегии было отмечено, что на Волго-Каспийском морском судоходном канале получен успешный опыт эксплуатации земснаряда «Артемий Волынский», который был построен и поставлен в Астрахань в 2013 году. Для строительства, в дальнейшем, дноуглубительных судов данного типа планируется задействовать Онежский судостроительно-судоремонтный завод в Петрозаводске, который является дочерним предприятием компании ФГУП «Росморпорт». Оценочная стоимость строительства 12 новых судов в период с 2016 по 2020 год с учетом индексов-дефляторов составит около 12,5 млрд. рублей.

В повестку заседания президиума Морской коллегии были включены и вопросы организации круизных маршрутовв Азово-Черноморском и Каспийском бассейнах.

Организация морских круизов здесь имеет большую перспективу с учетом имеющейся туристической инфраструктуры в местах остановки круизных судов, а также возможности совмещения круизного пляжного отдыха и посещения одновременно нескольких стран. Одним из содержащих факторов индустрии круизного туризма является отсутствие полноценного парка круизных судов. В настоящее время в Азово-Черноморском и Каспийском бассейнах нет морских круизных судов

*С древних времен русская Астрахань была для Московии не только мощным военным форпостом на юго-востоке, но и главными торговыми «воротами»*



и крупных судовых компаний, операторов, занимающихся пассажирским круизным бизнесом, которые могли бы стать организаторами и заказчиками строительства новых круизных судов.

Дмитрий Рогозин полусерьезно предложил подумать об организации туристического маршрута из Астрахани в Баку под названием «Бриллиантовая рука» и запустить на линию пароход «Михаил Светлов». «В этой идее есть что-то, какая-то изюминка, и я думаю, что наши креативные люди могут оригинально придумать. Баку сейчас выглядит прекрасно, хороший город, уютный. Отличный был бы маршрут на самом деле»,– сказал руководитель Морской коллегии.

«Астраханская область сегодня имеет хорошие перспективы в сфере водного туризма и строительства круизных судов,– отметил на заседании губернатор Александр Жилкин. – Здесь работает порядка десяти предприятий, способных строить морскую технику и суда различного класса и назначения. Создана особая экономическая зона «Лотос» с хорошими преференциями, которые могут послужить дополнительным преимуществом размещения строительства судов в Астраханской области».

Суммируя обсуждение организации каспийских круизных маршрутов, первый заместитель председателя Морской коллегии Сергей Шишкарёв сказал: «Я не очень понимаю, почему мы не рассматриваем восстановление Крымско-Кавказской линии на Чёрном море». По мнению многих, санкции в отношении России введены навсегда, тем не менее, они же не исключают восстановления круизного судоходства по известному маршруту. Председатель президиума предложил закладывать в стратегию развитие пассажирских перевозок на Чёрном море, уже сейчас думать о том, как реализовать это направление (круизы) с заходом в Болгарию, Румынию, а в дальнейшем, в Турцию и Грузию.

*В сложившей геополитической обстановке необходима активизация транзитного потенциала международного транспортного коридора «Север – Юг»*

Морская коллегия при Правительстве РФ создана в 2001 году для реализации задач национальной морской политики. Для решения оперативных вопросов создан президиум Морской коллегии. В состав президиума входят представители федеральных министерств, руководители крупных судостроительных холдингов, нефтегазовых предприятий, транспортных компаний, а также глава «Росморпорта» и главнокомандующий Военно-Морским Флотом РФ. МП

*«Морское Информационное Агентство»*

# Севастопольская весна Морского собрания

*Пожалуй, основным, вызвавшим широкий резонанс общественно-политическим событием начала этого года в Севастополе и Крыму стала 2-я Годовщина Русской весны. В марте 2014 года город русской славы вместе с «благодатным полуостровом» вернулись в состав России. Судя по всему, это событие ещё долгое время будет привлекать к себе внимание и политиков, и экспертного сообщества, и общественности. А миллионы наших сограждан, соотечественники, проживающие сегодня вне границ Российской Федерации, уж точно будут пристально следить за всем происходящим здесь в течение ещё очень долгого времени.*

Канцлер А.М. Горчяков

Русский флот на Черном море

Ставший в двух новых субъектах Федерации праздник в очередной раз дал нам обильную пищу для размышлений относительно роли и значения морской силы России на Черном море и главной базы Черноморского флота – морской крепости Севастополя. В этом году определенный окрас этой теме придает 160-летие заключения Парижского мирного трактата, положившего конец Крымской (Восточной) войне 1853–1856 гг. И действительно, история дает нам повод провести параллели и аналогии, в очередной раз, обращая наше внимание на ее уроки.

Вспомним: 160 лет назад, 30 марта (по новому стилю) в Париже Российскую империю ее бывшие союзники и геополитические конкуренты лишили права иметь военный флот на Черном море. Севастополь, по сути, был демилитаризован и быстро пришел в упадок. Практически все достижения и приобретения державы от эпохи Екатерины до Николая I были поставлены под вопрос: сумеет ли Россия удержать южные земли, сохранить свое влияние на Кавказе и в Причерноморье? Турция, являвшаяся одним из основных противников нашей страны, получила возможность для реванша, что ярко проявилось в событиях длящейся десятилетия Кавказской войны. Не напоминает ли вам, друзья, сложившаяся тогда ситуация непростые годы новейшей истории России, начавшейся в 1991 году с распадом Советского Союза? Не перекликается ли она с днем сегодняшним, когда «Эрдоган снова точит ятаган»?

Спустя полтора десятка лет после подписания унизительного Парижского трактата великий подвижник и патриот Отечества

канцлер А.М. Горчаков своей знаменитой нотой денонсировал его. Россия тогда вновь проявила себя Великой державой, в том числе и на Черном море. И нынче происходящее вполне вписывается в сценарий событий той поры. Утратив мощь на своем юго-западном морском направлении в недоброй памяти 90-е, в феврале-марте 2014 года Россия в принципе встала на путь, некогда проторенный великим русским канцлером. Вернув свои исконные земли – Крым и Севастополь, Российская Федерация окончательно заявила о том, что эпоха однополярной мировой системы ушла в историю, а наша страна вернула себе статус Великой мировой державы. Потому однозначно можно утверждать: события Русской весны вышли далеко за рамки не только бывшего Союза, но и Европы.

Сегодня мир имеет дело с новой реальностью – завершается формирование Черноморско-Каспийского геостратегического пространства, на которое завязаны важнейшие мировые коммуникации в виде новых «шелковых путей», энерго- и грузопотоков. И Россия в нем в значительной мере опирается на возрождаемую морскую мощь. В этом процессе невозможно переоценить или недооценить роль активно развиваемого Черноморского флота с системой его баз в Крыму с центром в Севастополе.

Сбросив с себя ярмо прессинга Киева и его непостоянных властителей, Черноморский флот в полной мере вернулся в Средиземное море, откуда он практически ушел в конце 91-го года. Нынешние действия ВКС РФ в Сирии были бы невозможны без решения задач черноморцами в дальней морской зоне. Вернув российскую юрисдикцию на крымскую землю, мы имеем возможность совершенствовать систему базирования, материально-технического обеспечения, решать социальные вопросы, копившиеся в течение четверти века. Флот вздохнул полной грудью, получив новейшие образцы авиационной техники, вооружения береговых войск и морской пехоты, ПВО, а самое главное – моряки стали получать новые надводные корабли и подводные лодки. Название ракетного комплекса «Калибр», которым они оснащаются, стало известно каждому россиянину, военным специалистам всех стран мира. Это говорит о многом. И судя по масштабам и направленности существующих планов развития Черноморского флота, его моряков ждут прекрасные перспективы.

Хотел бы в этой связи подчеркнуть: основу для этого обеспечили черноморцы старшего поколения, не сдавшие Севастополь и сохранившие для России Черноморский флот. Среди тех, кто приближал Победу, было и Севастопольское Морское Собрание,

которое возглавляет Виктор Павлович Кот, авторитетный не только в России, но и в мире профессионал морского дела. На его долю выпала, можно сказать, эксклюзивная миссия – в русском городе Севастополе, в 1991 году, оказавшемся под юрисдикцией «незалежной» Украины, объединить ставшее разрозненным морское сообщество Города-Героя. Увы, но это факт: некогда стоявшие в одном строю военные моряки стали служить на Черноморском флоте России и в ВМС Украины. К сожалению, братской дружбы между флотами не получилось, а дружить «по приказанию» не получалось. Непростые процессы происходили и в других сферах морской отрасли – в кораблестроении и судоремонте, морской науке и образовании, в портовой деятельности, среди ветеранов.

Гражданских же моряков жизнь вместе с их судами разбросала по всему Свету, поставив и подставив под разные «флаги» и, мягко говоря, не всегда ответственных судовладельцев. В пору, когда всеобщим приоритетом стал Мистер Доллар, именно Виктор Павлович Кот решил объединить всех севастопольцев, которым дороги Море и Флот, на основе не материальных интересов, а истинных, вечных ценностей. Верность долгу и Флагу, традициям и избранному делу, забота о патриотическом воспитании молодежи – это и многое другое стало основой для неформального объединения по сути единомышленников, независимо от гражданства, возраста и статуса.

Произошло это ещё в 2011 году. Тогда по инициативе Совета Старшин Морского Собрания Санкт-Петербурга и лично его предсе-

дателя Орлова Николая Владимировича в Севастополе открылся Филиал Морского Собрания Санкт-Петербурга, председателем Филиала был назначен директор по торговому флоту АО «Югрефтрансфлот», этнический белорус Виктор Павлович Кот – так было нужно юридически, на то время иначе легализовать, сделать легитимной в «украинском» Севастополе работу Морского Собрания было невозможно. Через два года Филиал был преобразован в Севастопольское Морское Собрание, по факту продолжающее историю Императорского Морского Собрания, действовавшего до момента эвакуации Русской Армии и Флота из Севастополя в ноябре 1920 года. Великий исход не поставил точки в его истории – это, скорее, было многоточие…

Несмотря на то, что до марта 2014 года Севастопольское Морское Собрание действовало на правовом поле Украины, ими оно свою деятельность не ограничивало. Да это и понятно: в городе русской славы так и должно было быть. В ту пору даже стала бытовать формула: государство – украинское, но земля-то – Русская! Не просто земля, а история этого края, её духовность, менталитет особенного по составу населения Севастополя.

Для того чтобы рассказать о работе Севастопольского Морского Собрания необходимо не то, что статьи писать – пришло, пожалуй, время обобщать его опыт среди морских собраний России. Морские собрания, что, в общем-то, нужно приветствовать, существуют в разных городах и весях. Но, что греха таить, их деятельность зачастую сводится к следующему: «вспомнить былое и дружески пообщаться – байки-выпить-закусить-разойтись до новых встреч». Конечно, не без этого, но всё же, предназначение морских собраний иное.

Их предшественником можно считать ассамблеи, введенные ещё Петром I. Традиции ассамблей Российский Император активно стремился распространить и среди офицеров регулярных формирований Армии и Флота. При этом основой было общее мнение коллектива в решении вопросов о чести и достоинстве, укреплялось корпоративное единство, велась борьба с протекционизмом. Петр считал, что определяющим в судьбе офицера должны быть не богатство и знатность, не высокое положение его родственников, связи и знакомства, а любовь к Родине, храбрость, честность и другие добродетели. Эти правила были положены в основу деятельности военных собраний и клубов офицеров, появившихся в России во второй половине XVIII века. Тогда основной целью учреждения офицерского собрания было сплочение офицерского коллектива вокруг командира, формирование высоких духовно-нравственных основ военной службы. Важная роль отводилась повышению военного образования, обмену служебным опытом, а также организации досуга офицеров и их близких.

Старейшим на Флоте является Морское собрание в Кронштадте, его торжественное открытие состоялось 11 марта 1786 года. Это был первый опыт объединения морского общества «для приятных, полезных и благородных развлечений». В последующем морские собрания были созданы на других флотах. Однако они просуществовали «до гибели Империи»…

В советское время на флотах начинают создаваться клубы офицерского состава, которые по своей деятельности отдаленно напоминали морские собрания. Они были призваны содействовать росту военно-морской культуры офицеров, развитию их творческой мысли, воспитанию чувства командирского достоинства и чести, обмену боевым опытом, тесному товарищескому общению, организации культурного отдыха. Из-за отсутствия четкой правовой базы, регламентирующей деятельность таких клубов, они имели относительно небольшое влияние. Впрочем, как и иные морские собрания сегодня…

**Председатель Севастопольского Морского Собрания В.П. КОТ**

В активе, «арсенале» Севастопольского Морского Собрания множество инициатив и славных дел, в том числе уже возрожденные традиции. Среди них проведение Ассамблей, Синопских балов, военно-патриотических акций, увековечение памяти славных пращуров и современников, шефство над Севастопольским Президентским кадетским училищем, учреждение наград и поощрение отличившихся, поддержка ветеранов и, конечно, издательская, мемориальная, выставочная деятельность. Практически не проходит и недели, чтобы Виктор Кот вместе с Советом старшин и активом что-то не организовывал, приобщая к интересным и нужным делам не только моряков, но и простых севастопольцев. Именно такая практика позволила Севастополю и его жителям в «украинские времена» сохранить свою идентичность, молниеносно, с блеском и без потерь в марте 2014 года «вернуться в родную гавань».

К слову, к тому, чтобы за рубежом с пониманием отнеслись к происшедшему, Виктор Кот тоже «приложил руку» – по различным каналам связи он, директор по флоту компании АО «Югрефтрансфлот», разъяснял своим партнерам и коллегам нюансы «крымских метаморфоз». Распространяет он необходимую информацию и сегодня. Ведь Русская весна продолжается, она плавно перешла в новую, созидательную стадию.

Виктор Павлович Кот вместе с Севастопольским Морским Собранием под полными парусами верным курсом не только идёт по чистым фарватерам жизни, но и увлекает за собою всех, кому дороги Севастополь и Флот Великой России. МП

*Сергей Горбачев, г. Севастополь*

# Судьба быть первыми

*Еще несколько лет назад возможность успешного возрождения подводных сил Черноморского флота многим представлялась маловероятной. Различные эксперты называли тому массу причин даже после начала работ по созданию в рамках Новороссийской ВМБ места базирования для подлодок и закладки на Адмиралтейских верфях в 2010 году первого корпуса проекта 636.3. Слишком масштабно, сложно, дорого, потянем ли... Сейчас, когда в базах ЧФ находятся уже две ПЛ – Б-261 «Новороссийск» и Б-237 «Ростов-на-Дону», Андреевский флаг поднят на Б-262 «Старый Оскол» и Б-268 «Краснодар», а на стапелях идёт строительство ещё двух лодок-«одноклассниц» для черноморских подводников, места для сомнений не осталось.*

Особая роль лидера отведена ПЛ «Новороссийск» и её экипажу под командованием капитана 2 ранга Константина Табачного в идущем процессе воссоздания подводных сил Черноморского флота. Первый корпус в серии, Б-261 стала пробой сил для судостроит,елей и изготовителей бортовых комплексов. На ней в металле воплощались свежие инженерные и технические решения, опробовалось в действии новейшее оборудование и системы вооружения. Для лодки и личного состава «Новороссийска» судьба – быть первыми. Почётно, конечно, но работы столько, что времени остановиться и, что называется погордиться, нет. Экипаж Б-261 был сформирован на ЧФ в июне 2013-го, и за два с половиной года черноморцами была проделана колоссальная работа. На момент формирования, из 15 офицеров лишь четверо имели опыт подводного плавания, Ещё до этого ходили на ПЛ пять матросов-контрактников, которые и стали первыми мичманами в экипа-

же «Новороссийска». Остальным же, в том числе и десятерым лейтенантам-выпускникам 2013-го года, пришлось осваивать специфику службы подводников, что называется с азов. Полгода в учебном центре в Обнинске, а затем – Санкт-Петербург, знакомство с подводной лодкой, участие в швартовых, заводских ходовых и государственных испытаниях. Работа без праздников, выходных и отпусков, жёсткие сроки, огромный объём информации для изучения, отработка необходимых навыков до автоматизма. В августе 2014 года на «Новоросийске» был поднят Андреевский флаг и уже вскоре экипаж совершил свой первый переход на Северный флот, в Полярный. Там испытания продолжились.

– На Северном флоте мы успешно прошли глубоководные погружения, выполнили стрельбы всеми видами оружия, в том числе впервые осуществили пуск крылатой ракеты по береговой цели с борта дизельной ПЛ, – вспоминает командир Б-261 Константин Табачный.– Сдали курсовые задачи, выполнили мероприятия по подготовке к боевой службе, прошли проверки штаба Северного флота и штаба главного командования ВМФ.

Это самое «впервые» после ещё не раз появится в пока недлинной, но уже насыщенной биографии «Новороссийска». Межфлотский переход с Севера в Новороссийск длиной более 6500 морских миль через Баренцево и Северное моря, участок Атлантического океана, проливы Ла-Манш и Гибралтар, Средиземное море стал новым, уже вполне «боевым» испытанием новой подводной лодки и экипажа.

– Техника зарекомендовала себя очень хорошо,– особо отмечает командир «Новороссийска». – В чём-то даже лучше, чем ожидалось. В частности в ходе работы оказалось, что показатели дальности обнаружения надводных и подводных целей значительно превышают заявленные производителями спецификации. Прекрасно себя показала подводная лодка и по основному тактическому показателю – скрытности. В этом отношении, я считаю, 636.3 проект ПЛ на текущий момент самый удачный среди всех других типов субмарин военно-морских сил мира.

Оценить качества нового подводного корабля ЧФ во время перехода стремился не только экипаж «Новороссийска». Практически на всём маршруте корабли стран-участниц НАТО старались сопровождать новую субмарину, передавая эстафету наблюдения друг другу. Как вспоминает Константин Табачный, подлодка редко оставалась в одиночестве.

– Наверное, только в Бискайском заливе, где был в это время шторм, мы осуществляли самостоятельное плавание. Все остальное время нас сопровождали корабли. В Эгейском море за нами живописно следовали сразу три корабля – эскадренный миноносец ВМС США, греческий фрегат и турецкий корвет.

Тем не менее, такое плотное внимание со стороны кораблей Североатлантического альянса не помешало черноморским

**Командир ПЛ «Новороссийск» Константин Табачный**

подводникам выполнить ряд поставленных командованием задач в подводном положении в акватории Средиземного моря. Кроме того, помимо вопросов боевой службы экипаж «Новороссийска» осуществлял демонстрацию российского военно-морского флага в регионе, в том числе и во время заходов с деловыми визитами в иностранные порты – Сеута (Испания) и Оран (Алжир). Подводников ЧФ везде принимали очень тепло, дружелюбно и с большим интересом.

Уже в Чёрном море «Новороссийск» принял участие в противолодочном учении сил ЧФ, в ходе которого Б-261 изображала подводную лодку противника. Подобное мероприятие проводилось на флоте впервые с 2012 года, итоги боевой учёбы были оценены руководством учения положительно. Как показала проведённая уже в феврале 2016 года внезапная проверка боеготовности, специалисты-противолодочники ЧФ продемонстрировали неплохие результаты. «Новороссийск» же вновь отыгрывал вражескую субмарину, по вводным проверяющих, вынуждая применять противолодочные силы ЧФ новые нешаблонные тактики.

– После получения сигнала в ходе внезапной проверки уже через 30 часов мы были в море, успев пополнить все запасы и выполнить определённые элементы подготовки к переходу, – отмечает командир «Новороссийска». – Считаю это хорошим результатом, да и командование, поставив действиям экипажа ПЛ отличную оценку, также.

Последним элементом проверки также стал эпизод с участием Б-261, когда была проведена отработка оказания помощи аварийной подводной лодке силами УПАСР ЧФ. Успешные действия подводников в ходе внезапной проверки, выполнение всех поставленных задач с высокой оценкой командир «Новороссийска» считает результатом интенсивной подготовки экипажа, ведущейся с момента его формирования.

– Сейчас по моей оценке люди находятся на пике формы. Это с оптимизмом позволяет смотреть на нынешний учебный год, в котором нам предстоит выполнить множество задач боевой службы. Однако процесс подготовки подводников безостановочен. Как только подводник успокоился, остановился в своём профессиональном росте, то он умирает как специалист. Нельзя не изучать чего-то но-

вого, прекращать совершенствовать свои навыки. Самоуспокоенность самый коварный враг.

Занятия постоянно ведутся на подводной лодке – тренажёрные возможности заложены в самих комплексах ПЛ, где есть системы подготовки и по БЗЖ, и по специальностям. В то же время, конечно же, на ЧФ существует учебная база с соответствующими тренажёрами. Экипаж несколько раз в месяц проходит там тренировки корабельного боевого расчёта, там же отрабатываются действия расчёта ГКП-БИП-штурман по обеспечению безопасности плавания. Плюс к тому подводники на специальных тренировках активно вспоминают навыки лёгководолазного дела. Неудивительно, что в результате длительной и высокоинтенсивной подготовки экипаж «Новороссийска» становится «кузницей кадров» для новых подлодок проекта 636.3.

– Старший помощник Дмитрий Скарго, сейчас уже капитан 2 ранга, получил назначение командиром ПЛ «Колпино», шестой корпус серии,– вспоминает «выросших» командир «Новороссийска». – Командир БЧ-5 капитан 3 ранга Александр Лукьянчук, который ушёл на должность заместителя командира соединения ПЛ по электромеханической части. Мне, как командиру, приятно, что люди совершенствовались с профессиональной точки зрения в нашем экипаже, получили импульс к карьерному росту на нашей подлодке. Много добрых слов можно сказать и о старших лейтенантах, выпускниках 2013 года, которые пришли в экипаж с училищной скамьи и взвалили на себя этот груз. Им приходилось тяжело, фактически с нуля на практике включаться без раскачки в непростой труд по освоению и приёму «Новороссийска». Вообще, если говорить слова благодарности – то всем. Тяжело выделять кого-то отдельно, сложно сказать, кто больше работает на подлодке – кок, трюмный, рулевой-сигнальщик. Экипаж очень взаимосвязан и от действий каждого его члена зависит очень многое…

Кстати, вспоминая о приоритете лидера: Б-261 стал первой подводной лодкой, совершившей заход в Новороссийскую ВМБ. Экипаж «Новороссийска» по достоинству оценил сделанное строителями для организации нового пункта базирования подлодок. Обрадовала моряков и инфраструктура, создаваемая для обеспечения нужд подводников. По их собственному признанию, за время приёмки и испытаний подлодки они получили весьма обширный и достаточно печальный опыт проживания в различных условиях, так что возведённое комфортабельное общежитие кубрикового типа вызвало единодушную радость. «Новороссийск» также стал и первым кораблём, на котором вели работы специалисты Севастопольского морского завода, ныне филиала «Звёздочки». Подлодка стала первой ласточкой для возрождающегося предприятия, которое с 1994 года не осуществляло ремонта кораблей. Работы по восстановлению технической готовности «Новороссийска», проведённые заводчанами, по оценкам подводников были выполнены качественно и в срок.

В текущем учебном периоде перед экипажем «Новороссийска» стоит множество задач, какое ни возьми – важное. Изучить черноморский регион, влияние местных условий – солёности воды, течений, особенностей дна – на подлодку. Отработать совместные действия с экипажем второй новой подлодки ЧФ, «Ростова-на-Дону» и так далее.

– Работы предстоит много, разнообразной, непростой, но интересной,– отмечает Константин Табачный.– В настоящий момент мы занимаемся подготовкой к плановым выходам в море для отработки курсовых задач и действий личного состава в море, подготовкой к проведению стрельб подводной лодкой. В перспективе запланирован и большой комплекс мероприятий по обеспечению действий противолодочных сил ЧФ, а также участие в КШУ «Кавказ-2016», где подводным силам предстоит выполнить одну из ключевых ролей. Кроме того, предстоит и выполнение задач по планам командования ЧФ и главнокомандования ВМФ. Справимся, такая у нас судьба. МП

*Павел ЗАВОЛОКИН,*
*газета «Красная звезда».*
*Фото из архива редакции газеты.*

# Отечественное подводное кораблестроение на черноморских заводах

*Проблема подводного плавания интересовала людей с давних времён. Но реализовать задуманное на практике было сложно.*

В нашей стране уровень развития науки и техники позволил только в XIX веке перейти к созданию первых опытных подводных лодок (ПЛ). На Чёрном море первым таким кораблём стал «Подаскаф» конструкции известного русского изобретателя С.К. Джевецкого. Лодку водоизмещением всего 2 тонны построили на его собственные средства, на одесском заводе Бланшара в 1877 году. По сути это была сверхмалая подводная лодка, приводившаяся в движение гребным винтом, вращение которого осуществлялось ножным приводом. Её основным предназначением являлось уничтожение кораблей и судов противника минным оружием в пунктах базирования.

В 1878 году она прошла испытания на Одесском рейде, а 24 октября подводная лодка, управляемая конструктором, смогла прикрепить мину к плашкоуту, стоящему на якоре, и взорвать его. Но «Подаскаф» не заинтересовал руководство флота из-за малой скорости хода, непродолжительности пребывания под водой и трудности удержания курса.

К строительству подводных кораблей на черноморских заводах вернулись накануне Первой мировой войны. В 1909 году в Николаеве состоялась закладка, разработанного

М.П. Налетовым, первого отечественного подводного минного заградителя «Краб». Его водоизмещение составляло 512 тонн, с мощным минно-торпедным вооружением – 4 торпеды и 60 мин заграждения. А затем, в соответствии с программой усиления Черноморского флота 1911 года, началась постройка сразу шести кораблей второго ранга типов «Морж» по проекту И.Г. Бубнова и «Нарвал» по проекту Холланда, водоизмещением 620–630 тонн с торпедным вооружением (до 12 торпед). На все подводные лодки того времени устанавливались артиллерийские орудия калибра 37–76 мм.

Шесть ПЛ проекта И.Г. Бубнова типа «Барс» (чаще всего корабли черноморских заводов относят к типу «Лебедь») для Черноморского флота предусматривала программа 1914 года.

Частично реализовать её удалось уже в ходе Первой мировой войны. Николаевские заводы сдали флоту четыре корабля водоизмещением 650 тонн с торпедным вооружением (8 торпед). Оставшиеся два корпуса захватили наступавшие германские войска.

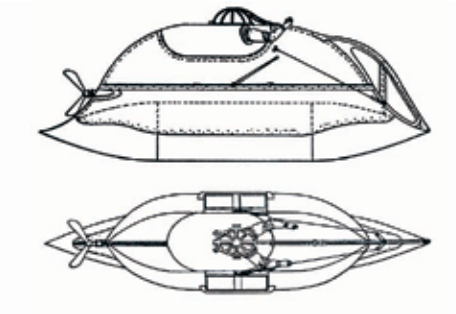
Не удалось собрать и прибывшие в Россию из Ванкувера ПЛ Холланда проектов 602-GF и 602-L водоизмещением 355 тонн, заказанные в США и построенные в Канаде. Они в годы гражданской войны попадали то в руки интервентов, то белых, то красных. В итоге большая часть подводных лодок – пять из шести – оказались в составе советских военно-морских сил.

Как проявили себя подводные лодки на Чёрном море?

Они довольно эффективно осуществляли блокаду Босфора, нарушали коммуникации вдоль турецких и болгарских берегов. Только в кампаниях 1916 и 1917 годов подводники захватили и уничтожили торпедами, снарядами и подрывными патронами более 120 пароходов и парусников. На счету самой результативной ПЛ «Тюлень» (командир – М.А. Китицын), по подтверждённым данным, более 30 судов противника; судьбу ещё двух десятков парусников и барж установить не удалось. «Нарвал» (командир – Д.Д. Кочетов) и «Кашалот» (командиры – П.С. Бачманов, А.С. Гадон, П.К. Столица) уничтожили около 30 плавсредств каждая, «Кит» (командиры – Я.С. Андросов, Н.А. Зарубин) – 24!

В СССР во второй половине двадцатых годов основные усилия были направлены на постройку новых, по классификации тех лет, позиционных подводных лодок и подводных минных заградителей (ПМЗ). В 1927 году на николаевском заводе № 198 первыми закладывались большие позиционные ПЛ типа «Д» водоизмещением 938 тонн и боезапасом из 14 торпед, а через три года – ПМЗ типа «Л». Послед-

**С-61 «Комсомолец». 1953 г.**



«Подаскаф» С.К.Джевецкого (устройство), 1877 г.

Спуск «Нарвала» на воду в Николаеве. На борту – царь Николай II. 16.04.1915г.

М-3 VI серии. Спуск на воду. 9 июня 1933 г.

Д-4 I серии в бухте Золотой Рог. Стамбул. Декабрь 1933 г.

ПЛ «Морж» в доке. Первая мировая война

ние имели водоизмещение 1039–1124 тонн и обладали довольно мощным минно-торпедным вооружением – 12–18 торпед и 20 мин.

В начале тридцатых годов из-за дефицита финансовых средств и времени для создания боеспособного подводного флота наметилась тенденция преимущественного строительства позиционных подводных лодок типа «Щ» среднего водоизмещения (578 т, 10 торпед). В дальнейшем тоннаж средних позиционных ПЛ был увеличен до 837 тонн. Первоначально корабли типа «Н» даже относили к большим подводным лодкам. Их тактико-технические элементы были значительно улучшены, а боезапас увеличен до 12 торпед. В 30-х – 40-х годах на черноморских заводах был построен 21 корабль. Причём 17 июля 1941 г. до оставления Николаева частями Красной Армии на заводе № 198 удалось спустить на воду С-35, которую отбуксировали на Кавказ. 23 июля 1946 года её возвратили в Николаев для достройки, но сдали ВМФ только в 1948 году.

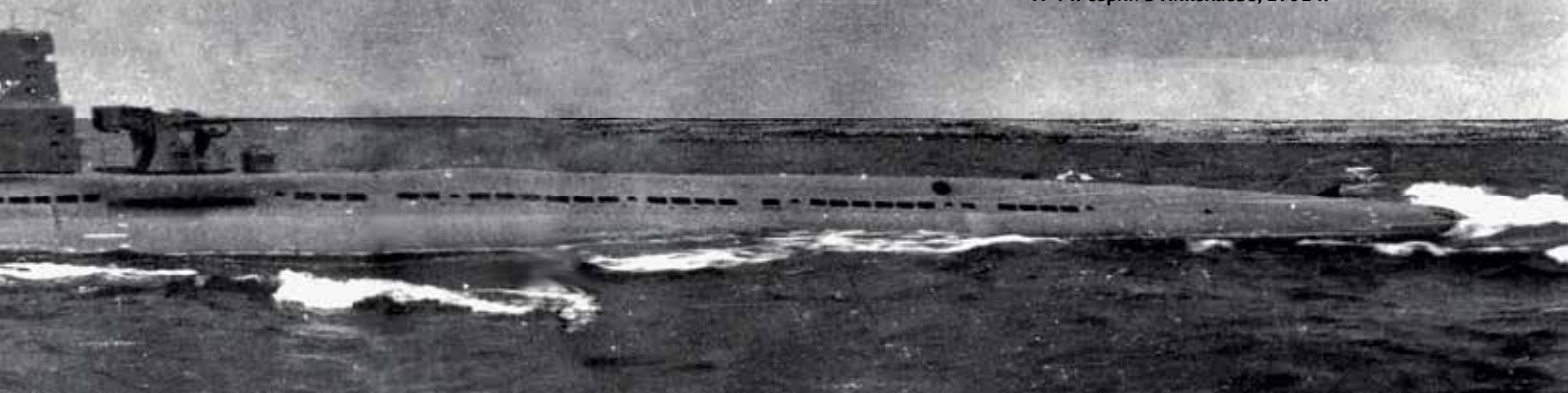
Одновременно, учитывая особенности географического положения СССР и разобщенность морских театров, отечественные конструкторы разработали малые подлодки VI и VI-бис серий. Такие корабли были созданы и построены на заводе № 198; они имели водоизмещение 160 тонн и вооружались двумя торпедами. Их переброска – полностью в сборе – могла производиться на железнодорожных платформах.

Анализируя опыт использования советских подводных лодок на Чёрном море в 1941–1944 гг., следует сделать вывод о существенной роли, которую они сыграли в ходе боевых действий. На их счету, по подтверждённым данным, около 60 уничтоженных и повреждённых кораблей и судов. Наибольших успехов добился подводный минный заградитель Л-4 (командир – Е.П. Поляков), который потопил и повредил девять кораблей и судов противника. Отличились также Щ-209, Щ-214, Щ-215 (командиры – В.И. Иванов, В.Я. Власов, М.В. Грешилов и др.). «Щуки» потопили и повредили по пять – семь кораблей и судов каждая.

В 1944–1945 гг. в военно-морских силах Германии и Японии появились серийные подлодки с высокой скоростью хода в подводном положении. Все они были оснащены «шнорхелями» (для работы дизелей под водой) и радиолокаторами. Интересным фактом, является желание немецкой фирмы «Дойче Верфт» строить новейшие малые подводные лодки U-2446 – U-2460 XXIII серии водоизмещением 232 тонн (боезапас – две торпеды) в оккупированном Германией городе Николаев. Планы не осуществились в связи

«Краб». Проверка минных устройств в Севастополе. Первая мировая война

Л-4 II серии в Николаеве, 1931 г.



# Строительство отечественных подводных лодок на черноморских заводах

| Тип, серия, проект | Завод | Количество построенных кораблей, годы | | | | | | Итого |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1877–1913 | 1914–1917 | 1918–1923 | 1930–1941*1 | 1941–1945*2 | 1945–2015*3 | |
| Тип «Подаскаф»*4 | Завод Бланшара (Одесса) | 1 | - | - | - | - | - | 1 |
| Тип «Краб» | Общество Николаевских заводов и верфей (Николаев) | - | 1 | - | - | - | - | 1 |
| Тип «Морж» | Николаевское отделение Балтийского завода (Николаев) | - | 3 | - | - | - | - | 3 |
| Тип «Нарвал» (пр.Holland 31 A) | Николаевское отделение Невского завода (Николаев) | - | 3 | - | - | - | - | 3 |
| Тип «Лебедь» | Николаевское отделение Балтийского завода (Николаев) | - | 2 | - | - | - | - | 4 |
| | Общество Николаевских заводов и верфей (Николаев) | - | 1 | 1 | - | - | - | |
| Тип АГ (пр.602-GF) | Николаевское отделение Балтийского завода (Николаев)*5 | - | - | 3 | - | - | - | 3 |
| Тип АГ (пр.602-L) | Николаевское отделение Балтийского завода (Николаев)*5 | - | - | 3 | - | - | - | 3 |
| Тип Д (I серия) | Судостроительный завод № 198 (Николаев) | - | - | - | 3 | - | - | 3 |
| Тип Л (II серия) | Судостроительный завод № 198 (Николаев) | - | - | - | 3 | - | - | 3 |
| Тип Л (XIII-бис серия) | Судостроительный завод № 198 (Николаев) | - | - | - | - | 2 | - | 2 |
| Тип М (VI серия) | Судостроительный завод № 198 (Николаев) | - | - | - | 30 | - | - | 30 |
| Тип М (VI-бис серия) | Судостроительный завод № 198 (Николаев) | - | - | - | 12 | - | - | 15 |
| | Судостроительный завод № 198 (Николаев) | - | - | - | 3 | - | - | |
| Тип Щ (V-бис серия)*6 | Судостроительный завод № 200 (Николаев) | - | - | - | 3 | - | - | 3 |
| Тип Щ (V-бис-2 серия)*7 | Судостроительный завод № 200 (Николаев) | - | - | - | 4 | - | - | 4 |
| Тип Щ (X серия) | Судостроительный завод № 200 (Николаев) | - | - | - | 8 | | | 8 |
| Тип Щ (X-бис серия) | Судостроительный завод № 200 (Николаев) | - | - | - | - | 1 | - | 1 |
| Тип Н, затем – С (IX-бис серия) | Судостроительный завод № 198 (Николаев) | - | - | - | 4 | - | - | 5 |
| | Судостроительный завод № 444 (Николаев) | - | - | - | - | - | 1 | |
| Пр.613 | Судостроительный завод № 444 (Николаев) | - | - | - | - | - | 72 | 72 |
| Серия СПЛЦ | Судоремонтный завод № 13 (Севастополь) | - | - | - | - | - | 9 | 9 |
| **Итого** | | **1** | **10** | **7** | **70** | **3** | **82** | **173** |

***Примечание:*** ***1.*** *Построены в годы первых пятилеток и сданы до начала Великой Отечественной войны.* ***2.*** *Сданы в годы Великой Отечественной войны.* ***3.*** *Построены после окончания Великой Отечественной войны.* ***4.*** *Опытная ПЛ конструкции С.К. Джевецкого (№ 1) была построена и испытана, но флоту не передавалась.* ***5.*** *Постройки судоверфи «Barnet Yard» (Ванкувер). Собраны в России.* ***6.*** *Сборка ленинградских подводных лодок Щ-201 и Щ-202 завода № 194 и Щ-203 завода № 189.* ***7.*** *В том числе Щ-204 завода № 194.*

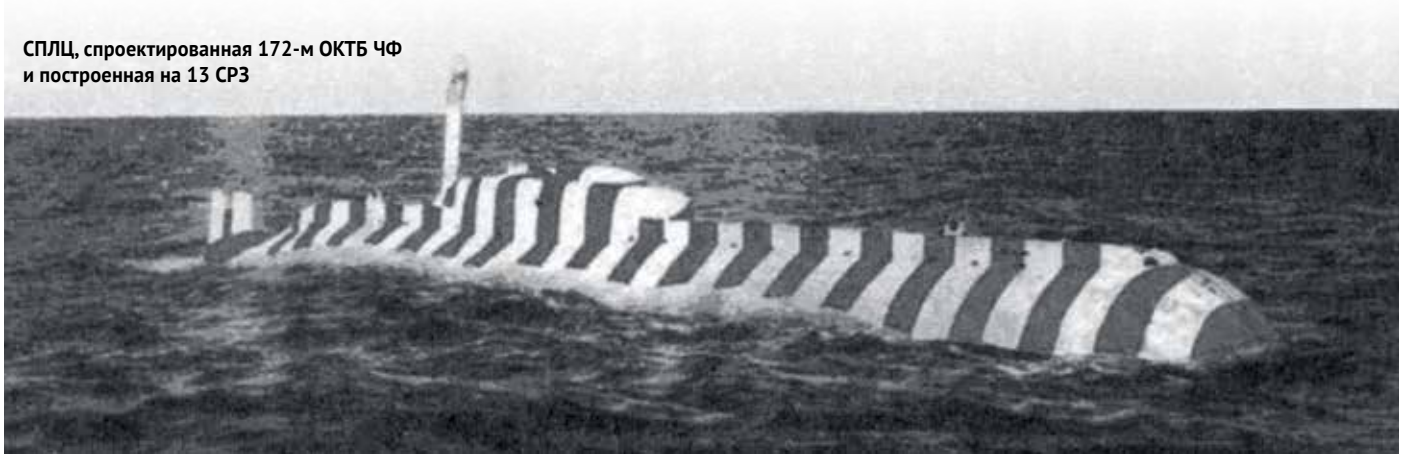
с высокими темпами продвижения частей Вооружённых Сил СССР.

После окончания войны возникла необходимость и Советскому Союзу начать строительство подводных кораблей с кардинальноулучшенными тактико-техническими характеристиками. В 1948 году, на николаевском заводе № 444 приступили к подготовке производства для закладки большой серии средних ПЛ проекта 613 водоизмещением 1050 тонн с артиллерийским и минно-торпедным вооружением: в торпедном варианте – 12 торпед, в минно-торпедном – 2 торпеды и 20 мин. Для оказания технической помощи на завод была отправлена группа конструкторов ЦКБ-18, которую возглавил главный конструктор проекта Я.Е. Евграфов. 11 апреля 1950 года был заложен головной корабль С-61, а затем в течение шести лет начали строить ещё 71 единицу. Подводные лодки проекта 613 доминировали среди средних дизель-электрических ПЛ в послевоенный период. Они на протяжении всей «холодной войны» решали задачи боевой службы, осуществляя разведку и слежение за силами вероятного противника. Постоянно находились в районе конфликтов в период ведения там боевых действий.

Кроме боевых подводных лодок черноморские кораблестроители имеют опыт строительства и необитаемых подводных лодок. Любопытен факт создания севастопольским судоремонтным заводом № 13 специальной подводной лодки-цели серии СПЛЦ, спроектированной в 172-м отдельном конструкторско-технологическом бюро ЧФ. Всего было построено девять ПЛ с программным управлением. Они предназначались для подготовки личного состава на различных театрах и передавались ВМФ с 1970 г.

Надеемся, что история строительства подводных лодок на Чёрном море ещё не дописана... МП

*В.К. КУЛИЧКОВ, доктор экономических наук, кандидат исторических наук, доцент, советник директора ФГУП ОКБ ОТ РАН,*
*П.О. ПРИЛЕПСКИЙ, консультант министерства финансов РФ*



**СПЛЦ, спроектированная 172-м ОКТБ ЧФ и построенная на 13 СРЗ**

ОСК
ОБЪЕДИНЕННАЯ
СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ
СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ
www.aoosk.ru

# «НВК-Инжиниринг»:
## СЛЕДУЯ МОРСКОЙ ДОКТРИНЕ РФ РАСШИРЯЯ ГРАНИЦЫ СУДОРЕМОНТА

В Проекте «Морской доктрины Российской Федерации на период до 2030 года» о судоремонте говорится совсем немного.

В главе «Судостроение, кораблестроение» всего два абзаца в разделе о задачах, которые должны решаться для достижения целей национальной морской политики, в которых упоминается этот вид профессиональной деятельности:

– «совершенствование деятельности организаций судостроения и судоремонта путем внедрения организационно-экономических механизмов, обеспечивающих их эффективное функционирование и развитие»;

– «создание, поддержание и внедрение военных и гражданских базовых и критических технологий, обеспечивающих создание, производство и ремонт находящихся на вооружении и перспективных образцов кораблестроения военно-морской техники, а также обеспечивающих технологические прорывы или создание опережающего научно-технологического задела в целях разработки принципиально новых образцов вооружения, военно-морской техники, обладающих ранее недостижимыми возможностями».

В определенной степени такой подход отражает недостаток внимания к судоремонту, как составной части функционирования и развития транспортной отрасли в целом.

*ОСОКИН А.В.*
*Генеральный директор НВК-Инжиниринг*

Необходимо уделить судоремонту отдельное внимание, проанализировав его нынешнее состояние, сформировав стратегию его развития в конкретные сроки, с учетом инновационных процессов, разворачивающихся в сфере производства и влияющих, как на методологию (подходы) развития судоремонта, так и на технологические и производственные процессы, в целом.

Целесообразным представляется обратить внимание на использование в развитии отрасли кластерного подхода, позволяющего оптимизировать затраты и аккумулировать средства для развития, а также использовать в большей степени возможности частного (малого и среднего бизнеса). Развитие данных подходов широко используется в мире и уже продемонстрировало свою эффективность.

Подобные подходы используются и в Российской Федерации, но не в отрасли судостроения и судоремонта, хотя необходимые для этого элементы имеются в наличии. Есть и региональные, объективно сложившиеся центры судостроения, и необходимая интеллектуальная база, и предприятия, представляющие малый и средний бизнес, развившиеся самостоятельно и доказавшие свою жизнестойкость и состоятельность.

К таким предприятиям относится, например, группа компаний «НВК». Это многопрофильное производственное объединение, работающее в области судоремонта и технического обслу-

живания флота более девяти лет. В основу объединения заложен кластерный подход, основанный на тесной кооперации компаний различного профиля, как входящих в группу компаний «НВК», так и являющихся официальными партнерами.

### ОТ БАЛТИЙСКА ДО НОВОРОССИЙСКА

Возможность выполнять судоремонтные работы не только в своем домашнем регионе, является конкурентным преимуществом для компаний, работающих с государственными заказчиками. Это обусловлено тем, что география размещения государственных заказов, у одного и того же заказчика, может быть, весьма различна.

В связи с этим, для оперативной поддержки технической готовности флота группа компаний «НВК» на базе компании НВК-Инжиниринг создает и расширяет филиальную сеть.

Помимо производственных мощностей в Санкт-Петербурге и Ломоносове, НВК-Инжиниринг имеет представительства в различных регионах:

- 2014 г. – открыт филиал в г. Балтийск (Калининградская обл.)
- 2015 г. – открыт филиал в г. Новороссийск (Краснодарский край)
- 2016 г. – открыт филиал в г. Нижний Новгород (Нижегородская обл.).

### ЧЕРНОМОРО-АЗОВСКИЙ БАССЕЙН

Благодаря наличию филиала в г. Новороссийск, НВК-Инжиниринг совместно с ГК НВК выполняет ремонтные работы в Новороссийске, Керчи, Севастополе, как на судах гражданского флота, так и на кораблях ВМФ и ПУ ФСБ.

Для выполнения работ предприятие обладает всеми необходимыми лицензиями и сертификатами:

- Лицензия на разработку, производство, испытание, установку, монтаж, техническое обслуживание, ремонт и реализацию вооружения и военной техники.
- Сертификат соответствия системы менеджмента качества требованиям ГОСТ РВ 0015–002–2012 и ГОСТ ISO 9001–2011.
- Лицензия на осуществление работ с использованием сведений, составляющих государственную тайну.
- Свидетельство о соответствии предприятия требованиям Российского морского регистра судоходства.

Специалисты предприятия обладают необходимой квалификацией и осуществляют ремонт судов и отдельных судовых установок, как на территории базирования филиала, так и выездными бригадами. Представляется, что предприятия подобные группе компаний «НВК», могут придать отрасли необходимую динамику в развитии, гибкость и оперативность в реагировании на складывающуюся конъюнктуру, а также способствовать возникновению необходимой технологической вертикали в совокупности с крупными судостроительными, судоремонтными и транспортными заводами и предприятиями. МП

*ООО «НВК-Инжиниринг» РФ,*
*Санкт-Петербург*

**Порт Новороссийск**

# Полвека в центре событий

## ФГУП «ЦНИИ «ЦЕНТР» – 50 лет

*В 2016 году федеральному государственному унитарному предприятию «Центральный научно-исследовательский институт судостроительной промышленности «Центр» исполняется 50 лет.*

*Созданный в 1966 году как Главный вычислительный центр (ГВЦ) Министерства судостроительной промышленности СССР Институт за полвека превратился в многопрофильную научную организацию с широким спектром исследований в области информационно-аналитического обеспечения органов управления промышленностью.*

*Об истории развития Института и его деятельности в настоящее время рассказывает директор ФГУП «ЦНИИ «Центр», Заслуженный экономист Российской Федерации, кандидат экономических наук С.И. ДОВГУЧИЦ*

Формирование Главного вычислительного центра проходило в тот период в жизни страны, когда в соответствии с постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об улучшении работы по созданию и внедрению в народное хозяйство средств вычислительной техники и автоматизированных систем управления» повсеместно началось освоение электронно-вычислительных машин, стали создаваться вычислительные центры в министерствах и ведомствах.

В судостроительной промышленности поставленная руководством страны задача оказалась особенно актуальной – на судостроительных заводах шла напряженная работа по реализации масштабной судостроительной программы строительства океанского флота. Это потребовало от Министерства судостроительной промышленности СССР особенно четкой работы по обеспечению судостроительных заводов материалами и комплектующим оборудованием, соблюдению графиков их поставок. Именно задачи планирования и управления материально-техническим снабжением, комплектацией и капитальным строительством в интересах производственной деятельности Министерства были разработаны и реализованы на универсальных ЭВМ типа «Минск» в первые годы становления ГВЦ. Одновременно создавалась организационно-техническая система сбора и обработки бухгалтерской и статистической отчетности для аппарата Министерства, началась разработка отраслевой автоматизированной системы управления. Активно развивался научно-технический потенциал ГВЦ – увеличился парк ЭВМ, а численность сотрудников за первые четыре года выросла с 65 до 325 человек. Объем выполняемых Главным вычислительным центром работ за этот период увеличился в восемь раз, что потребовало перехода к трехсменной работе. Темп был такой, что оперативная сводка о ходе строительства важнейших заказов докладывалась Министру ежедневно к восьми часам.

Вклад ГВЦ в обеспечение создания подводных лодок третьего поколения был отмечен награждением пятнадцати сотрудников правительственными наградами.

В 1982 году начался новый этап в истории Института – распоряжением Совета Министров СССР ГВЦ Минсудпрома СССР был преобразован в Центральный научно-исследовательский институт систем автоматизации управления и применения вычислительной техники (ЦНИИ «Центр») с тремя филиалами в городах: Николаеве, Северодвинске и Комсомольске-на-Амуре. В это время в Институте работало 790 человек, в том числе 38 кандидатов наук. Директор Института Клещев Н.Т., его заместители Завершинский А.И., Иванов А.Г., начальники отделений Андреев Л.П., Воронин Б.А., Велигжанин В.А. организовали работу сотрудников по широкому внедрению вычислительной техники в отрасли. К середине 80-х годов было создано 129 автоматизированных систем управления промышленными объединениями и предприятиями, более 60 АСУ в НИИ и КБ, 43 узла связи. Активно работали филиалы Института, разрабатывая и внедряя задачи по технологической подготовке производства, анализу производственно-хозяйственной деятельности предприятий, управления отдельными видами производств судостроительных заводов. В 1986 году Институтом была разра-

ботана и утверждена Министерством «Отраслевая программа развития систем автоматизации различного назначения и применения вычислительной техники в XII пятилетке и на период до 2000 года», которая определила дальнейшие направления деятельности Института – разработка и внедрение новых информационных технологий на основе широкого внедрения персональных ЭВМ и локальных вычислительных сетей. Предприятиям отрасли было поставлено около тысячи ПЭВМ, а для руководства и аппарата Министерства было разработано и введено в опытную эксплуатацию более тридцати автоматизированных рабочих мест.

После распада СССР и упразднения Минсудпрома СССР деятельность Института осуществлялась под управлением Департамента судостроительной промышленности Министерства промышленности Российской Федерации.

Для обеспечения информационно-аналитической поддержки деятельности Департамента в этот переходный период, в 1992 году, был сформирован Отраслевой информационно-аналитический центр (ОИАЦ), основными задачами которого являлись анализ технико-экономических показателей производственно-хозяйственной деятельности и конверсии предприятий отрасли, прогнозирование социально-экономического развития и программ совершенствования деятельности отрасли.

Создание ОИАЦ позволило сохранить для отрасли опытных специалистов расформированного Минсудпрома СССР и положить начало новому направлению – аналитическим и прогнозным исследованиям в ЦНИИ «Центр».

С образованием в 1999 году Федерального агентства по судостроению (Россудостроение) задачи ЦНИИ «Центр» по информационно-аналитической поддержке отраслевого органа управления существенно расширились. ЦНИИ «Центр» активно участвовал в подготовке заседаний научно-технического совета, Коллегии Россудостроения, готовил материалы по вопросам формирования интегрированных структур в отрасли, проводил мониторинг хода интеграции в отрасли.

Наибольшую помощь в становлении Россудостроения оказывали сотрудники ОИАЦ, опытные специалисты в области судостроения: Рассказов В.А., Кулаков В.М., Грецов В.В., Шкарпова М.П., Бондаренко Ф.А. Директор Института Иванов А.Г., начальники отделений Велигжанин В.А., Шилкин И.П., Ковалев В.И. оперативно реагировали на потребности отраслевого органа управления в информационно-аналитических материалах, организовали взаимодействие с его структурными подразделениями по расширению тематики научных исследований. Были выполнены НИР по формированию гособоронзаказа в судостроении, разработке стратегии развития отрасли, начаты работы по внедрению компьютерных телекоммуникационных систем различного назначения.

В 2004 году в ходе административной реформы агентства по оборонным отраслям промышленности были объединены в Федеральное агентство по промышленности (Роспром), в котором ЦНИИ «Центр» был назначен головной организацией по информационно-аналитическому обеспечению деятельности Федерального агентства по промышленности, а также по развитию и совершенствованию функционирования Единой Информационной системы Роспрома (приказ № 550 от 28.10.2005 г.).

В обеспечении реализации этого приказа в Институте была проведена реорганизация, в ходе которой сформировались Центр мониторинга и информационного обеспечения промышленности и Научно-аналитический центр промышленности. Если задачей первого из них было обеспечение сбора и обработки отчетности организаций ОПК, то второй сосредотачивался на анализе и прогнозировании, а также на подготовке справочных и информационно-аналитических материалов.

Работы ФГУП «ЦНИИ «Центр» во исполнение указанного приказа выполнялись в тесном взаимодействии с головными институтами отраслей Роспрома, которые и составляли «ядро» Единой информационной системы.

В 2009 году приказом Министерства промышленности и торговли Российской Федерации Институт назначен уполномоченной организацией по сбору и обработке первичных статистических и административных данных организаций промышленного и оборонно-промышленного комплексов Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

По существу, ФГУП «ЦНИИ «Центр», начиная с 2005 года, выполняет функции головной организации по информационно-аналитическому обеспечению деятельности органов управления ОПК.

Многопрофильная научная организация ФГУП «ЦНИИ «Центр» проводит исследования в интересах Минпромторга России, Минобороны России, Федеральной службы охраны Российской Федерации, Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, Военно-промышленной комиссии Российской Федерации, государственной корпорации «Ростехнологии».

Участвуя в выполнении Федеральных целевых программ «Развитие оборонно-промышленного комплекса», «Развитие гражданской морской техники», «Мировой океан», Институт создал и поддерживает уникальные базы данных показателей деятельности организаций оборонно-промышленного комплекса, с использованием которых осуществляется информационно-аналитическая поддержка деятельности отраслевых департаментов Минпромторга России.

В Институте разрабатываются долгосрочные прогнозы развития науки и техники в интересах обороны страны и безопасности государства, краткосрочные прогнозы социально-экономического развития отраслей ОПК. Разработана и введена в действие методика проведения еженедельного мониторинга по принятию мер финансового оздоровления организаций ОПК с использованием портала сбора данных.

В Институте созданы и функционируют:

– информационно-аналитический центр ОПК;

– Федеральный кадровый центр мониторинга подготовки квалифицированных кадров для организаций ОПК Российской Федерации;

– центр научного и информационно-аналитического сопровождения деятельности Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации;

– центр статистических наблюдений и аналитических исследований промышленности;

– центр программно-целевого планирования и структурных преобразований промышленности;

– межотраслевой центр обеспечения ценообразования в сфере ГОЗ;

– центр Единой системы информации о Мировом океане Минпромторга России.

Кадровый потенциал Института состоит из опытных специалистов, много лет работающих в области информационно-аналитического обеспечения оборонно-промышленного комплекса. Это и аналитики, и специалисты по информационным технологиям. Новые направления исследований возглавляют доктор экономических наук Крупнов Ю.А., доктор технических наук Мушков А.Ю., кандидат педагогических наук Пальмов В.Г., кандидаты технических наук Афанасьев А.Ю., Боцула А.Ю. и другие.

Всего в составе Института 24 доктора и 24 кандидата наук. Подготовка специалистов для Института осуществляется на кафедре математического обеспечения информационных систем МИРЭА, которую возглавляет директор ФГУП «ЦНИИ «Центр», а также в аспирантуре, которая функционирует в Институте. Действуют утвержденные ВАКом диссертационные советы по техническим и экономическим наукам с правом присвоения ученой степени кандидата наук и ученой степени доктора наук.

Встречая свой юбилей в непростых экономических условиях нашего времени, Институт сохраняет и укрепляет свои ведущие позиции в системе информационно-аналитической поддержки органов управления промышленностью, открывая при этом новые направления развития. МП

# Влюблённые в море

## X церемония вручения премии «Подводный мир»

В российской столице наградили лауреатов ежегодной Российской национальной премии в области подводной деятельности «Подводный мир». Юбилейная X церемония была проведена в конгрессно-выставочном центре «Сокольники» в рамках Международной специализированной подводной выставки Moscow Dive Show 2016. Эту профессиональную отечественную награду для лучших представителей сферы увлечения подводным плаванием, освоения и покорения Океана учредила в 2006 году Конфедерация подводной деятельности России (КПДР).

Награждение премией, поддержанное Советом Федерации и Государственной думой Федерального собрания РФ, проводится ежегодно под эгидой Морской коллегии при Правительстве РФ. Премиальных наград были удостоены лауреаты в 12-ти номинациях из 6 регионов России: Крыма, Липецка, Москвы, Ростова-на-Дону, Санкт-Петербурга, Томска. В числе лауреатов присутствуют как люди очень известные, так и те, кого удалось рассмотреть в нашей повседневной подводной жизни, все они вносят свой существенный вклад в развитие подводного плавания.

Общественная награда – это особенная и важная форма признания и благодарности. Лауреатами «Подводного мира» часто становятся именно те, кого знают и ценят истинные любители и профессионалы дайвинга. Это дайверы и инструкторы, клубы и центры, которые не только берегут природу и заботятся об экологии, но, если надо, спасают жизнь людей.

В условиях, когда реальное служение святому для нас подводному плаванию не имеет оценки на федеральном, региональном или ведомственном уровнях, награда призвана стать тем громким «спасибо», тем добрым словом, которое, как издавна говорят в народе, дороже золота.

Премия является символом нашей благодарности тем, кто посвятил себя Глубине и внёс свою лепту в изучение и освоение Океана. Вручением награды, диплома и медали им выражается глубокая благодарность за их личные заслуги!

За 10 лет существования премия обрела общественный статус и авторитет. Это значит – наша Награда нужна и востребована, значит, премия – это дело полезное и стоящее. Хочется, чтобы нынешние и будущие лауреаты смогли бы и дальше продвигать свои благие усилия, а участники сферы подводной деятельности, включая подводную индустрию, вместо распыления точек зрения консолидировали понимание и признание национального статуса премии «Подводный мир». МП

*В. Г. Сташевский,*
*президент КПДР, член Межведомственных комиссий по водолазному делу и по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве РФ*

*Фото: Владимир Гудзев (журнал «Мир Подводной Охоты») и Игорь Зайцев*

Лауреаты и почетные гости церемонии

## ЛАУРЕАТЫ РОССИЙСКОЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРЕМИИ «ПОДВОДНЫЙ МИР» – 2016 г.

**Инструктор подводного плавания**
Чернобельский Александр Русланович, Санкт-Петербург

**Клуб подводного плавания**
Клуб подводного плавания и путешествий «Фарватер», Москва

**Дайвинг-центр**
Липецкий подводный клуб, Липецк

**Водолазная компания**
Межрегиональная Санкт-Петербургская городская и Ленинградская областная общественная организация ВОСВОД, Санкт-Петербург

**Торговая компания водолазного снаряжения**
Магазин «Dive&Drive», Томск

**Подводная экспедиция**
Подводно-археологическая экспедиция в прибрежной части Крыма Института востоковедения РАН и подводного клуба «Ростов Дайв», Ростов-на-Дону

**Работа по инженерным подводным решениям**
Вельтищев Вадим Викторович МГТУ им. Н.Э. Баумана, Москва

**Работа по подводной археологии и военной истории**
Лебединский Виктор Викторович Музей-заповедник «Судакская крепость» Судак, Москва

**Работа по морской биологии, геологии, географии**
Митина Наталья Николаевна Институт водных проблем РАН, МГУ им. М.В. Ломоносова, Москва

**Пропаганда и популяризация подводной деятельности**
Сычёв Виталий Иванович РГМУ, кафедра ЮНЕСКО ДЗО и МвО, Санкт-Петербург

**Книга в области подводной деятельности**
Зонн Игорь Сергеевич Серия энциклопедий по морям, Москва

**За многолетний вклад в подводную деятельность**
Камнев Александр Николаевич, Москва

А.Н. Камнев (в центре) – лауреат «За многолетний вклад в подводную деятельность»

«Лауреат премии В.В. Лебединский (Москва) и награждающий контр-адмирал К.А. Шопотов»

Лауреат премии-2016 А.Р. Чернобельский (Санкт-Петербург)

# Онежский судостроительный – в строю

*Для России, с её обширной речной системой и огромной протяженностью морского побережья, водный транспорт всегда имел огромное значение. Не случайно, еще со времен Петра Великого, наша страна уделяла повышенное внимание отечественному судостроению.*

Роль и значимость отечественного судостроения в истории российского флота доказана десятилетиями ударного труда. Но в этой цепи заслуженных достижений коллапс 90-х годов принес в отрасль серьезные проблемы. Одни верфи значительно сократили свои объемы производства, другие и вовсе закрылись. Печальная участь не обошла стороной и Онежский судостроительно-судоремонтный завод. Он был основан в 2002 году на базе судоремонтных мощностей Беломорско-Онежского пароходства, образованного еще в 1944 году. Но в 2011 году, после смены руководства, производство остановилось, а предприятие обанкротилось. Экономика Республики Карелия лишилась одного из ключевых игроков на региональном рынке.

При поддержке Правительства России в конце 2014 года было принято решение о возобновлении производства и передаче имущества в ведение ФГУП «Росморпорт» – стратегического предприятия России, которое является крупнейшим собственником служебно-вспомогательного флота. ФГУП «Росморпорт» эксплуатирует 250 судов различного назначения, ежегодно затрачивая свыше 3 млрд. рублей на строительство новых судов.

Производственные мощности Онежского завода позволяют выполнять полный цикл работ по строительству и ремонту судов. Верфь имеет собственные инженерные службы и все необходимые для судостроения основные и вспомогательные производства. Оборудование завода также предназначено для полного цикла корпусного, малярного и слесарно-механического производства судов.

Возрождая славные традиции российского судостроения, 6 июня 2015 года Онежский судостроительно-судоремонтный завод возобновил свою работу с закладки новых судов.

Участие в торжественном открытии после приостановки производственной деятельности «Онежского судостроительно-судоремонтного завода» принял Генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Та-

**Председатель Правительства РФ Д.А. Медведев во время посещения Онежского судостроительного завода**

расенко. Также на церемонии присутствовали Секретарь Совета Безопасности Российской Федерации Николай Патрушев, полномочный представитель Президента РФ по Северо-Западному федеральному округу Владимир Булавин, заместитель Министра транспорта России Виктор Олерский и Глава Республики Карелия Александр Худилайнен. Столь солидный состав руководителей высокого ранга красноречиво говорил о значимости этого события не только для Карелии, но и для всего российского флота.

Начало работы завода было ознаменовано закладкой секции рабочего катера с ледовым усилением проекта ST23WIM, предназначенного для дальнейшего использования в Азово-Черноморском бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт». Это первое судно из серии из 6 катеров, которые будут построены до 2018 года. Также на верфи размещены заказы на достройку двух лоцмейстерских судов и на строительство трехгрузоотвозных барж. Особенностью строительства барж является модульный метод построения корпуса, что позволит уменьшить затраты и облегчить установку дополнительного оборудования. Подобные решения упрощают обслуживание и ремонт судового оборудования на этапе эксплуатации баржи. Общий размер портфеля заказов, по состоянию на март 2016 года, превысил 1,6 млрд. руб., что позволит обеспечить загрузку судостроительных мощностей завода на три года.

Более того, в целях локализации строительства дноуглубительной техники на отечественном предприятии, Онежская верфь в настоящее время проводит переговоры с российскими и зарубежными судостроительными компаниями о сотрудничестве в вопросах проектирования и строительства судов, поставки комплектующих и судового оборудования, а также строительства судов для иностранных заказчиков.

Ранее большая часть технического и вспомогательного флота приобреталась за рубежом, сейчас многие технологии производства стали доступны и в России. Все эти меры позволяют не только усилить импортозамещение и создать для региона дополнительные рабочие места, но и обеспечить выполнение долгосрочной программы развития ключевого предприятия ФГУП «Росморпорт», направленной на совершенствование механизмов управления, диверсификацию бизнеса, оптимизацию эксплуатационных издержек и улучшение инвестиционной привлекательности в целом.

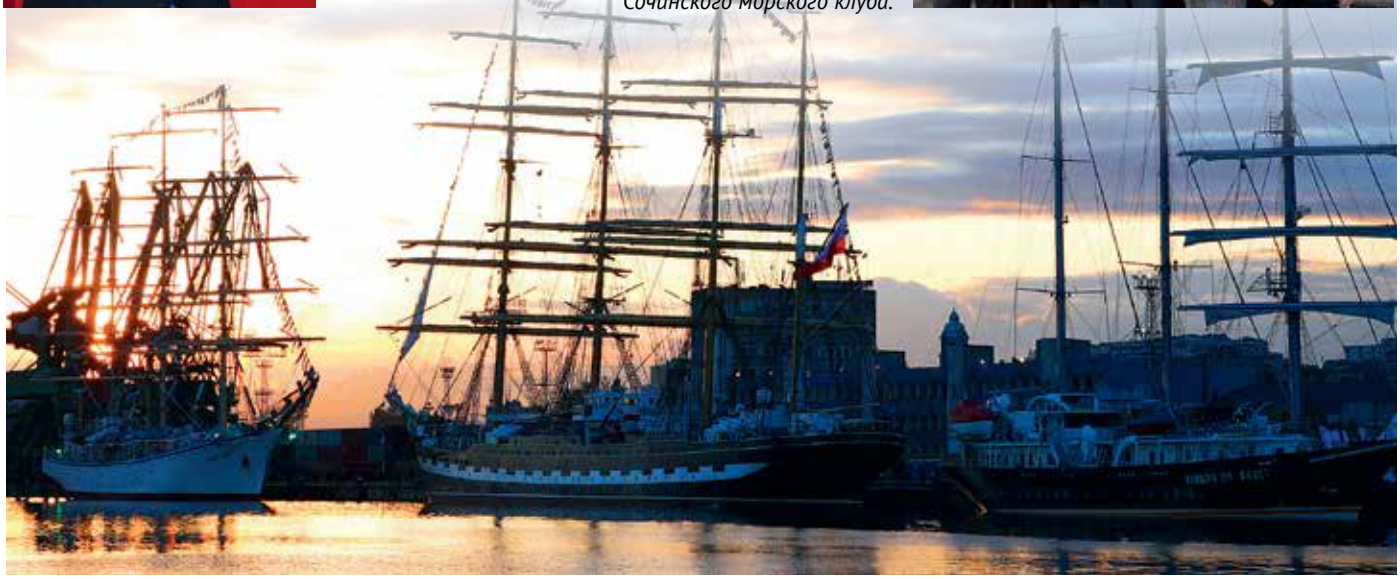
Возобновление деятельности крупнейшего регионального производственного предприятия имеет большое стратегическое и важное социальное значение – на судоверфи будет работать более 600 сотрудников различных специальностей. Кроме того, между Правительством Республики Карелия и Онежским судостроительно-судоремонтным заводом подписано соглашение о социально-экономическом партнерстве с целью развития судостроительной отрасли с использованием механизмов государственной поддержки. МП

*Пресс-служба «Росморпорта»*

# СКФ Черноморская регата больших парусников 2016

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

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



NADEZHDA

# ФГБУ «АМП Черного моря»: определение функций

*21 января 2014 года вступил в силу Федеральный закон от 23.07.2013 № 225 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В частности, он внёс изменения в Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации» и ввёл разграничение функций капитана морского порта и Администрации морских портов, создающейся в отношении двух и более морских портов Российской Федерации в форме федерального государственного бюджетного учреждения.*

**Владимир ЕРЫГИН, руководитель ФГБУ «АМП Черного моря»**

Федеральный закон № 225 ввел должность руководителя администрации морского порта и определил квалификационные требования к ней. Таким образом, капитаны морских портов могут целиком и полностью сконцентрироваться на выполнении задач по обеспечению безопасности мореплавания.

Поскольку в обязанности капитана морского порта вменены функции по обеспечению транспортной безопасности акватории морского порта, в ФГУ «АМП Новороссийск» (Распоряжением Росморречфлота об изменении наименования от 27.03.2014 г. № СГ-118-р – ФГБУ «АМП Черного моря») структурное подразделение служба морской безопасности было преобразовано в отделы, которые вошли в состав службы капитана морского порта Новороссийск.

В ходе оптимизации структуры учреждения и приведения функциональных обязанностей сотрудников администрации к современному нормативному уровню серьезной переработке и пересмотру были подвергнуты локальные нормативно-организационные акты учреждения, например, положения о структурных подразделениях, должностные инструкции сотрудников, приказы, распоряжения и другие документы.

В рамках обеспечения исполнения капитанами морских портов своих функций ФГБУ «АМП Черного моря» проводит работу по выработке в портах единых стандартов и методов, способствующих качественному и единообразному исполнению капитанами морских портов своих функций.

Во исполнение требований действующего законодательства в области осуществления закупок (Федерального закона от 05.04.2013 № 44-ФЗ) проведение всех необходимых мероприятий при осуществлении закупок выполняется централизованно по месту нахождения юридического лица, а не филиалов. Так же централизованно Администрация решает вопросы финансово-экономического, кадрового и юридического обеспечения, осуществляемые соответствующими подразделениями в месте нахождения юридического лица.

В результате преобразований администраций морских портов ведется работа по достижению равной финансовой и материально-технической обеспеченности всех подразделений Администрации морских портов, независимо от доходов, получаемых от портовых сборов в том или ином порту.

Создание бассейновых администраций морских портов с включением в их состав как доходных, так и менее финансово обеспеченных администраций, позволяет гарантировать всем сотрудникам соответствующую заработную плату, оптимизировать штатную численность и расходы на содержание администраций.

Реформирование системы государственного управления в морских портах, последовательно проводящееся Минтрансом России и Росморречфлотом, уже сегодня дало определённые результаты при решении задач регионального уровня на местах. Созданы и успешно действуют подразделения Администраций морских портов, выполняющих задачи регионального характера. В качестве примера можно привести создание в морском порту Ростов-на-Дону единого ситуационного центра бассейновой комиссии, организующего ледокольную проводку судов в российских морских портах Азовского моря и на подходах к ним.

На базе ФГБУ «АМП Черного моря» действует судно управления и связи «Кавказ», обеспечивающее работу штаба руководства операциями по поиску и спасанию на море при ЧС в регионе Черного моря, выездных совещаний и учений, в том числе международных.

Аккумулирование финансовых средств портов бассейна в рамках единой бассейновой Администрации позволяет решать крупные задачи транспортной отрасли в регионе: развитие действующих и создание новых систем безопасности; своевременное реагирование на чрезвычайные ситуации и ликвидация их последствий; поддержание оснащенности служб капитанов морских портов бассейна на высоком уровне, отвечающем современным требованиям обеспечения безопасности мореплавания. МП

*По материалам редакции*

# Порт Кавказ: на дороге жизни

На территории Таманского полуострова, сразу за поселком Ильич, дорога круто забирает влево. Дальше – узкая полоска земли, насыпь, рельсы, гладкий склон, за ним море. Несколько километров пустынной косы, молчаливая станция с громоздкими коробками грузовых вагонов, непрерывное движение легковых и грузовых автомобилей от парковки ожидания на очередной паром в Крым. Порт Кавказ, переправа.

Кажется, время берет свое. Прошло два года, страсти поутихли, люди оглянулись и наконец-то заметили, что «Крым» действительно «наш», и не только в лозунгах и на бумаге. Он есть: просоленный, морской, для кого-то далекий, для кого-то настолько близкий, что достаточно сесть в машину или купить билет на автобус.

Включение Крыма в состав РФ поставило перед администрацией порта Кавказ нелегкую задачу – увеличить пропускную способность переправы и грузооборот, следуя за стремительно менявшейся ситуацией в регионе. Большие синие буквы «Морской Вокзал», восемь паромов и пять километров морской глади оказались посереди массы людей, чей мир в той или иной степени изменился. С одной стороны – на дороге жизни большой страны, с другой – на пути к границам единой России.

«Мы мобилизованы и имеем опыт для принятия оперативных решений», – по-военному сухо комментировал Капитан морского порта Кавказ Евгений Тузинкевич, когда переправа в четыре раза увеличила пассажиропоток, в три раза грузоперевозки, в два раза объем бункеровок и экспорт. Тридцать паромных рейсов ежедневно, пять тысяч человек в сутки, сотни тысяч тонн грузов в месяц.

С палубы парома, следующего через пролив, Керченский мост будет виден невооруженным глазом: до острова Тузла и грандиозной стройки меньше двадцати километров. Но это – через два года, а пока порт Кавказ осваивает район строительства, обеспечивает безопасность мореплавания, следит за ходом работ и судами, которые возводят самый длинный мост на территории России. Паромный же маршрут исполняет его роль, символическую лишь отчасти, но рутинную, жизненно важную – сводит берега одной страны.

В начале 2016 года пассажирские перевозки увеличились еще на треть, а транспорта – удвоились. И это последний месяц зимы и промозглая, ветреная весна. Держа в уме шестизначные цифры, можно смело сказать: переправу ждет еще один жаркий летний сезон. МП

*«Морское Информационное Агентство»*

# Порт-курорт

## Сочинскому морскому порту – более 80 лет

В конце XIX века в Сочи были сооружены две пристани: Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ) у Кавказской Ривьеры и Российского общества в районе Михайло-Архангельского собора – с расчетом на прием каботажных судов. Но из-за конструктивных и технических недостатков они использовались только для небольших парусных судов. В летнее время пароходы РОПиТ заходили в Сочи по 3–4 раза в неделю, зимой – еще реже. Им приходилось останавливаться на рейде только в благоприятную погоду. Во время шторма пароходы совсем не высаживали пассажиров – проходили мимо, не останавливаясь, а пассажиров доставляли в Сочи от ближайшего места остановки бесплатно.

Становление Сочи как курортной местности, увеличение количества населения и отдыхающих требовало дальнейшего совершенствования и развития путей сообщения, стояла острая необходимость строительства морского порта. В 1933 году был принят первый генеральный план реконструкции курорта Сочи-Мацеста, а на следующий год Сочи стал ударной стройкой страны.

Лучшие зодчие государства, академики архитектуры И.В. Жолтовский, А.В. Щусев, В.А. Щуко участвовали в формировании нового архитектурного облика курорта. За годы реконструкции построено более 30 новых санаториев, домов отдыха, других оздоровительных учреждений. Сочи становится всесоюзной здравницей. Развитие города как курорта настоятельно требовало создания всех необходимых условий для морского регулярного сообщения и обслуживания пассажиров. С этой целью приказом Народного комиссариата водного транспорта от 11 апреля 1934 г. № 125 было создано Сочинское управление Морского Флота в качестве самостоятельного пароходства. Приписной пункт Сочи преобразован в порт 3-го разряда с подчинением его в качестве хозрасчетной организации начальнику Сочинского управления Морского Флота.

В 1935–1938 гг. в Сочинском порту был оборудован эллинг для подъема катеров, здание судоремонтных мастерских, грузовой склад и помещение для грузчиков. Строительство морского порта фактически началось в 1936 году с сооружения свайного пассажирского причала. Работы велись специально сформированной для этой цели строительной организацией Кавфлота Наркомвода.

В 1938 году был разработан технический проект Сочинского порта. По проекту намечалось строительство двух оградительных сооружений Северного и Южного молов, пассажирской набережной с глубиной 7,5 м, мелководных причалов с глубиной 3,5 м, внутреннего ковша со шпорой и береговым укреплением, пожарного депо, склада жидкого топлива, морского пассажирского вокзала. Однако дальнейшее строительство Сочинского морского порта было приостановлено в связи с началом Великой Отечественной войны и возобновилось только в 1947 году.

С 1954 года Сочинский порт открыт для пассажирских судов под иностранными флагами. Он стал парадным входом в Советский Союз для интуристов на юге нашей страны. Практически все делегации, прибывавшие в Сочи, совершали морские прогулки на судах Сочинского порта, осматривали уникальное здание морского вокзала. Здесь бывали генеральный секретарь французской компартии Морис Торез, президент Чехословакии Людвиг Свобода, президент Югославии Иосиф Броз Тито, генеральный секретарь компартии Чили Луис Корвалан и многие другие главы государств и руководители политических партий.

До 1991 год Сочинский морской торговый порт работал стабильно. Круизные и рейсовые пассажирские суда совершали в среднем 850 судозаходов в год. Морвокзал обслуживал до 2 тыс. пассажирских судов. Суда портового флота перевозили от 1,8 млн до 2 млн пассажиров в год. Грузовой причал ежегодно перерабатывал около

300 тыс. тонн грузов (инертные материалы).

1991 год оказался рубежным в истории порта, как и в истории всей страны. А 1992-й обрушил ситуацию окончательно: прекратилась работа круизных лайнеров на Крымско-Кавказской линии, по сравнению с предыдущим годом в 6 раз сократились перевозки пассажиров.

С началом кампании по приватизации в России порт акционировался в составе Новороссийского морского пароходства, с 1992 года стал именоваться филиалом АО «Новошип». Все работники порта, состоявшие в штате на тот момент, стали акционерами АО «Новошип».

В непростые 90-е, когда из 15 морских пароходств в стране осталась лишь треть, Новороссийское морское пароходство не только выжило, но и совершило мощный рывок к крупному современном флоту. Пароходство специализируется главным образом в сфере перевозок нефти и нефтепродуктов, по тоннажу танкеров-продуктовозов устойчиво входит в первую десятку крупнейших судоходных компаний мира.

Начиная с 1992 года администрация и коллектив ОАО «Морпорт Сочи» настойчиво искали свое место в условиях кардинальных экономических преобразований. Первым из всех судоходных компаний и портов в Черноморском бассейне Сочинский порт судами портофлота, другими судами под российским флагом, зарубежными пассажирскими и грузопассажирскими судами организовал постоянную линию на порты Турции – Трабзон и Стамбул. Представители нарождавшегося малого бизнеса двинулись в Турцию «за товаром».

Работа грузового причала была ориентирована на прием экспортных грузов. Однако годовой объем грузопереработки по 1995 год включительно не превышал 70–90 тысяч тонн. Совет директоров ОАО «Новошип» вместе с руководством Сочинского филиала пришел к выводу о необходимости коренных преобразований в порту. Решением Совета директоров невостребованные и убыточные суда портофлота (общим числом 24) были реализованы или списаны на металлолом.

В марте 1997 года на базе Морпорта Сочи – филиала АО «Новошип» – создано ОАО «Сочинский морской торговый порт». За счёт сокращения портофлота и убыточных береговых служб численность работников порта уменьшилась примерно на половину. Совершенствовалась работа структурных подразделений, всё более жёстко стал внедряться принцип сокращения расходов.

В 1999–2000 гг. силами и средствами Акционерного общества завершено строительство международного пассажирского терминала, оборудован специализированный паромный комплекс. Позже порт Сочи вступил в Ассоциацию средиземноморских круизных портов «MEDCRUISE» – некоммерческую организацию, объединявшую 65 круизных портов Средиземного, Черного и Красного морей из 18 стран мира.

В 2008 году распоряжением Правительства РФ от 20.11.2008 № 1724-р в морском порту Сочи был открыт грузо-пассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации. Через год – установлены границы морского порта Сочи, и сведения о нем внесены в Реестр морских портов РФ.

В целях подготовки к проведению зимней Олимпиады 2014 года постановлением Правительства РФ была утверждена программа строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта. В рамках ее реализации Сочинский филиал ФГУП «Росморпорт» построил следующие объекты:

– морской порт Сочи (проектные и изыскательские работы, реконструкция, строительство гидротехнических сооружений);

– 8 морских терминалов морского порта Сочи (Имеретинка, Адлер, Кургородок, Хоста, Мацеста, Дагомыс, Лоо, Лазаревское) (проектные и изыскательские работы, реконструкция, строительство гидротехнических сооружений);

– грузовой район морского порта Сочи в устье р. Мзымта (проектные и изыскательские работы, строительство гидротехнических сооружений).

На сегодня ОАО «Сочинский морской торговый порт» – единственный специализированный пассажирский порт на юге России. Его основное направление работы – развитие регулярных морских пассажирских перевозок и круизного туризма на Черноморском побережье России. МП

*«Морское Информационное Агентство»*

# Верфь стратегического назначения

*На берегу Черного моря в Новороссийске уже не первый год успешно работает судоремонтная верфь Алексино порт Марина. Это предприятие входит в состав крупнейшего Российского частного транспортно-логистического холдинга Группа компаний «Дело», оказывающего полный комплекс услуг по перевалке грузов и бункеровке судов в порту Новороссийск.*

**Генеральный директор**
**ДЯДЮРА Вадим Анатольевич**

На сегодняшний день Алексино порт Марина – одна из современнейших судоремонтных верфей в Азово-Черноморском бассейне, имеющая стратегическое значение. У предприятия есть все необходимые возможности для проведения ремонта, разнопланового обслуживания, восстановления технической готовности и модернизации любой сложности, включая доковый подъем различных типов судов водоизмещением до 160 тонн при максимальной длине 40 метров, ширине 8,7 метра и осадкой до 3,5 метров.

Верфь используется в качестве ремонтной базы для обеспечения бесперебойной работы судов технического и вспомогательного флота ФГУП Азово-Черноморского бассейнового филиала «Росморпорт», а также ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря». Инфраструктура Алексино порт Марина позволяет оперативно обслуживать корабельный состав, катера береговой охраны Федеральной Службы Безопасности РФ, надводные корабли и вспомогательный флот Новороссийской военно-морской базы, что способствует решению вопросов ремонта и восстановления технической готовности военной техники. Эта верфь также планово обслуживает

**Судоремонт в Алексино порт Марина**

корабли ОАО «Новороссийский морской торговый порт», ОАО «Черномортранснефть», Каспийского трубопроводного консорциума, Южного таможенного управления и множество коммерческих судов Азово-Черноморского бассейна.

Все эти условия способствуют бесперебойной работе портов Новороссийск, Туапсе, Сочи, Порт-Кавказ, портов Крыма и обеспечивают судовладельцу оптимальное соотношение цены, качества и срока выполнения ремонта судов.

Стоит отметить, что Алексино Порт Марина является инфраструктурным предприятием и предоставляет комплексные услуги судоремонта по системе субконтрактинга: одно промышленное предприятие размещает на другом предприятии заказ на выполнение технологических процессов, позволяя выстроить более действенную и эффективную организационную структуру. Этот современный метод дал возможность каждому из участников выйти на новый уровень производства, благодаря рациональному использованию имеющихся ресурсов.

Именно система субконтрактинга позволила Алексино Порт Марина уменьшить размер капиталовложений в средства производства, сэкономить финансовые ресурсы, сократить управленческий штат и рабочую силу, и, в то же время, уделить больше внимания развитию новых технологий и мощностей, заметно повысив конкурентоспособность.

На сегодняшний день на верфи создана устойчивая предпринимательская среда, и это важный момент, так как любой субконтрактор заинтересован в эффективности собственного производства и безусловном его сохранении.

Что такое «система субконтрактинга»? Как она вписалась с российскую систему коммерческих контактов? На эти вопросы лучше всего могут ответить директора компаний, которые выполняют на территории комплекса ремонт и сервисное обслуживание судов.

Вот мнение Бориса Александрова, руководителя обособленного подразделения ООО «НВК-Инжиниринг». Данное предприятие сотрудничает с Алексино порт Марина более года.

– Я впервые столкнулся с системой субконтрактинга здесь, в Алексино. Могу однозначно сказать, что каждый субконтрактор занят поиском инвестиционных преобразований для улучшения качества своей работы, а это, в конечном счете, обеспечивает создание конкурентоспособных услуг судоремонта, позволяет находить наиболее приемлемые решения судоремонта для судовладельцев.

Дал оценку рабочему процессу и Константин Резников, директор предприятия ООО «ФТС-Антикорр-Сталь», которое находится здесь же, на территории Алексино порт Марина.

**Ремонт и восстановление кораблей и судов ВМФ РФ, ФСБ РФ**

– Я взаимодействую с Алексино порт Марина уже более трех лет и могу Вам уверенно заявить, что когда все судоремонтные работы происходят в комплексе, в одном месте, на глазах у судовладельца, то результатом становится и качество работ, и сокращение стоимости ремонта. Поверьте мне, при таком раскладе судовладелец опять вернется к нам! А что нам еще нужно?

Алексино порт Марина – верфь частная. Помимо производственных цехов, технологических площадок, судоподъемных устройств и причалов, она владеет и офисными зданиями. Кроме того, впервые на Черноморском побережье России здесь доступен хостел для отдыха сервисных инженеров и судовых команд, производящих доковый ремонт – AleksinoCrewHouse.

Хочется отметить, что с представителями классификационных обществ Российского морского регистра судоходства, Российского Речного Регистра у предприятия сложились рабочие конструктивные отношения, позволяющие оперативно решать все технические проблемы, возникающие в ходе судоремонтных работ.

Генеральный директор Алексино порт Марина Вадим Дядюра, эксперт в морской индустрии со стажем более 30 лет.

В 2014 году решением Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации Вадим Дядюра был награжден ведомственной наградой «За отличие в морской деятельности», а в 2015 году получил благодарственное письмо от командования Службы пограничного управления по Краснодарскому краю за оперативную работу по обслуживанию судов.

В 2014 году акционерами судоремонтной верфи Алексино порт Марина принято решение в течение нескольких лет увеличивать мощности предприятия. Первым этапом модернизации стало расширение доковых и технологических площадок до 20000 кв. метров, а также заключение соглашения с итальянской компанией BoatLift на изготовление устройства для докования судов водоизмещением до 450 тонн. Новый судоподъемник планируется ввести в эксплуатацию уже в мае 2017 года. Устройство, способное на докование судов подобного водоизмещения, станет одним из первых в России.

Развитие Алексино порт Марина рассчитано на улучшение качества услуг и совершенствование сервисной базы. В соответствии с выработанной стратегией, акционеры и руководство верфи Алексино порт Марина рассматривают от иностранных и российских инвесторов предложения по использованию инфраструктуры комплекса для возможного создания совместного предприятия, целью которого было бы развитие сервисной базы по обслуживанию и ремонту судов Азово-Черноморского бассейна на территории Российской Федерации. Речь идет о буксирах, портовых тендерах, рейдовых и лоцманских катерах, малотоннажных бункеровщиках, рыбодобывающих и других судах.

Акционеры верфи заинтересованы в росте индустрии судоремонта и судостроения в Азово-Черноморском бассейне РФ и прилагают все усилия для реализации долгосрочных, обоснованных инвестиций в развитие российской судоремонтной и судостроительных отраслей. МП

*Фото: Вадим ДЯДЮРА и Игорь ЗУЕВ*

НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

# ОАО«ЛГМ»

150 ЛЕТ УСПЕШНОЙ РАБОТЫ

# МОРСКИЕ СПЕЦИАЛЬНЫЕ НАСОСЫ

ОАО "ЛГМ" конструирует и производит широкий спектр насосов типа НЦВ, НЦВС, НЦВп, ЦН, БЭН, НЦКГ

Россия, г. Москва
ул. Большая Татарская, д 13, стр.5
www.aolgm.ru
lgm@aolgm.ru
aolgm@mail.ru

Контакты:
Тел.: +7 495 220 2650
+7 495 677 6916
Факс:+7 495 988 7974
+7 495 677 7274

# «Спецсудопроект»: возрождение рыболовного флота России

*На сегодняшний день рыбохозяйственный комплекс Российской Федерации требует принятия множества мер, направленных на повышение эффективности отрасли, поскольку долгие годы этот сегмент экономики был лишён должного внимания, вследствие чего оказался в критическом положении.*

Пару десятилетий назад у причалов рыбных портов суда стояли в несколько рядов, в настоящее же время мы наблюдаем удручающую пустоту. Большинство рыболовецких судов, эксплуатируемых сегодня, уже давно выработали свой ресурс. Устаревшие морально и технически механизмы требуют частого ремонта и модернизации, что, естественно, сказывается на удорожании отечественной рыбной продукции. Российское рыбное хозяйство и рыбопромысловый флот, в частности, требуют кардинального реформирования, финансирования и государственной поддержки на законодательном уровне.

В настоящее время рыбодобывающие компании решают проблему обновления флота, в основном, путём закупки за границей бывших в эксплуатации судов, а также размещая заказы на постройку новых судов на зарубежных верфях. Количество судов новой постройки незначительно.

Зарубежные предложения отличаются выгодной стоимостью, современными техническими решениями и достаточно высокой надёжностью, что обусловлено наличием многолетнего опыта в конструировании и строительстве рыболовных судов.

Следует учитывать, что разработка новых судов рыболовного флота должна происходить, основываясь на концепции развития рыбного хозяйства России, которая, в свою очередь, определяет структуру рыболовного флота. Сама структура будет зависеть от организационных методов промысла. Будет ли это экспедиционный промысел, промысел автономный или промысел в морях, омывающих Россию – основной вопрос. Решение данного вопроса – задача государственного уровня.

Можно предположить, что в случае, если государство будет оказывать финансовую и законодательную поддержку рыбообрабатывающему комплексу и судостроителям, флот сможет получить необходимое количество новых судов. Но суда эти непременно должны быть современными, высокотехнологичными и способными к конкуренции с иностранными аналогами, иначе возникнет вероятность того, что, невзирая на государственную поддержку, рыбопромысловые компании вернутся к практике закупки судов за границей, в качестве которых они могли убедиться.

Министерство промышленности и торговли заявляет, что для нужд рыбопромыслового флота к 2030 году нужно будет построить 364 судна, на данный момент российским компаниям требуются 140 среднетоннажных судов и 91 крупный траулер. Отечественным конструкторским бюро и судостроительным заводам, таким образом, нужно готовиться к активной работе по реализации заказов для нужд восстанавливаемого флота.

Выход один. Нужно создавать конкурентоспособные проекты, основанные на результатах анализа технико-экономической эффективности рыболовных судов. Судно должно отвечать требованиям потенциальных заказчиков, не принуждая их идти на компромисс, отказываясь от того или иного способа добычи рыбы, то есть, по возможности, быть многофункциональным.

Помимо желаний заказчиков проект должен учитывать современные экологические требования, ведь процесс рыбной ловли должен быть щадящим по отношению к природе и рыбным ресурсам, в частности.

ЗАО «Спецсудопроект» разработал концептуальный проект многофункционального рыболовного судна для промысла в прибрежной и экономической зоне. В рамках концептуального проекта были разработаны три варианта рыболовного судна, различных по размеру, объёму грузовых трюмов.

**Основные технические характеристики вариантов судна следующие:**

| Характеристики | Малое судно | Базовое судно | Большое судно |
|---|---|---|---|
| Назначение | ведение промысла в прибрежной зоне кошельком, снюрреводом, пелагическим тралом для обеспечения сырцом береговых предприятий или для передачи на рыбообрабатывающие суда. | ведение промысла в прибрежной и экономической зоне кошельком, снюрреводом, пелагическим тралом для обеспечения сырцом береговых предприятий или для передачи на рыбообрабатывающие суда | ведение промысла в прибрежной и экономической зоне кошельком, пелагическим и донным тралом для передачи на рыбообрабатывающие суда |
| Класс | KM⊛Ice3 R2AUT1 Fishing vessel | KM⊛Ice3 R1 AUT1 Fishing vessel | KM⊛Ice3 AUT1 Fishing vessel |
| Район плавания | плавание в морских районах R2 | плавание в морских районах R1 | неограниченный |
| Длина наибольшая, м | ок. 28 | ок. 34 | ок. 50 |
| Ширина наибольшая, м | ок. 9,5 | ок. 9,5 | ок. 12 |
| Высота борта, м | 4,3 | 4,5 | 7,5 |
| Осадка, м | ок. 5 | ок. 5 | ок. 5,5 |
| Объем грузовых трюмов, м$^3$ | ок. 170 | ок. 380 | ок. 800 |
| Дедвейт, т | ок. 150 – при осадке ок. 5 м | ок. 300 – при осадке ок. 5 м | ок. 800 – при осадке 5,5 м |
| Грузоподъемность, т | ок. 100– при осадке ок. 5 м | ок. 200 – при осадке ок. 5 м | ок. 450 – при осадке 5,5 м |
| Автономность, сут | 10 – по запасам провизии | 20 – по запасам провизии | 20 – по запасам провизии |
| Экипаж, чел | 10 | 12 | 12 |
| Скорость, уз | ок. 12 | ок. 12 | ок. 12 |
| Энергетическая установка | дизельная, одновальная | | |
| Мощность ГД, кВт | 2×650 | 1×1200 | 1×1600 |
| Мощность ДГ, кВт | 2×350 | 2×450 | 2×450 |

Предлагаемый ряд судов предполагает добычу рыбы кошельковым неводом, снюрреводом, пелагическим тралом. Предусмотрен кормовой способ траления. Возможно дооборудование судна для ловли сайры.

Базовым вариантом является судно с наибольшей длиной около 34 метров. Хранение улова предполагается в грузовых танках с охлаждённой морской водой (RSW).

Малое судно представляет собой уменьшенную версию базового варианта за счёт сокращения длины грузового трюма при сохранении ширины судна.

Судно длиной около 50 метров создано на базе технических решений, применённых в базовом варианте. Оно располагает увеличенным (примерно в 2 раза) объёмом грузовых трюмов.

В базовом варианте и варианте «большое судно» предусмотрена возможность организации вместо части трюмов с охлаждением морской водой рефрижераторного трюма. В предельном случае возможно наличие только рефрижераторного трюма с некоторым уменьшением его вместимости по сравнению с трюмами RSW. Таким образом возможно создание судна практически для любого типа эксплуатации.

Выбор типа охлаждения грузового трюма будет основываться на требованиях заказчика.

**Сравнение разработанного варианта судна длиной около 50 метров с аналогичным по назначению траулером проекта 503, на сегодняшний день находящегося в составе рыболовного флота, представлено в следующей таблице:**

| Характеристики | Судно проекта ЗАО «Спецсудопроект» | Средний рыболовный траулер базового проекта 503 |
|---|---|---|
| Назначение | ведение промысла в прибрежной и экономической зоне кошельком, пелагическим и донным тралом для передачи на рыбообрабатывающие суда | лов рыбы кошельковым неводом, донным или разноглубинным тралами по кормовой схеме; кратковременное хранение улова в охлажденном виде и передача на рыбоперерабатывающие суда |
| Класс | KM⊛Ice3 AUT1 Fishing vessel | KM⊛Ice3 AUT3 Fishing vessel |
| Район плавания | неограниченный | неограниченный |
| Длина наибольшая, м | ок. 50 | 53,7 |
| Ширина наибольшая, м | ок. 12 | 10,5 |
| Высота борта, м | 7,5 | 6 |
| Осадка, м | ок. 5,5 | 4,4 |
| Объем грузовых трюмов, м$^3$ | ок. 800 | 218 |
| Дедвейт, т | ок. 800 – при осадке 5,5 м | 341 |
| Грузоподъемность, т | ок. 450 – при осадке 5,5 м | 100 |
| Автономность, сут | 20 | 25 |
| Экипаж, чел | 12 | 29 |
| Скорость, уз | ок. 12 | 12 |
| Энергетическая установка | дизельная, одновальная | дизельная, одновальная |
| Мощность ГД, кВт | 1×1600 | 1×1140 |
| Мощность ДГ, кВт | 2×450 | 3×225 |

Как видно из представленной таблицы, судно, разработанное в ЗАО «Спецсудопроект», не уступает судну проекта 503 по основным техническим характеристикам.

Помимо упомянутых выше вариантов судна для промысла в экономической зоне специалисты ЗАО «Спецсудопроект» сделали попытку разработки проекта траулера, который может быть использован для экспедиционного или автономного видов промысла. Судно сможет предоставить будущим судовладельцам возможность вести вылов рыбы, обитающей в удалённых от России районах Мирового океана.

| Характеристики | Рыболовный траулер проекта ЗАО «Спецсудопроект» | Рыболовный траулер типа «Пулковский меридиан» |
|---|---|---|
| Назначение | ведение промысла пелагическими и донными тралами, выпуск мороженной продукции в виде филе и/либо обезглавленной и потрошенной рыбы и/либо неразделанной рыбы, икры; выработка рыбной муки; хранение и транспортировка мороженой продукции, прием улова в море от добывающих судов для последующей переработки и перегруза продукции в море | лов рыбы донным и пелагическим тралами; переработка рыбы в мороженую продукцию; переработка непищевого прилова и отходов рыбообработки на кормовую муку и технический жир; хранение вырабатываемой продукции, сдача ее на транспортные рефрижераторы или транспортирование продукции в порт. |
| Район плавания | неограниченный | неограниченный |
| Длина наибольшая, м | ок. 86 м | 103,7 м |
| Ширина наибольшая, м | ок. 17 м | 16,0 м |
| Высота борта, м | ок. 12,3 м | 10,2 м |
| Осадка, м | ок. 6,2 м | 5,9 м |
| Объем грузовых трюмов, м$^3$ | ок. 2400 | 2319 |
| Дедвейт, т | ок. 2000 | 1900 |
| Автономность, сут | ок. 70 | 70 |
| Экипаж, чел | 90 | 94 |
| Скорость, уз | ок. 14 | 14,3 |
| Энергетическая установка | дизельная, одновальная | дизельная, одновальная |
| Мощность ГД, кВт | 1×4880 | 2×2580 |
| Мощность ДГ, кВт | 2×455 | 2×220 |

В этом проекте была использована запатентованная форма ледового носового бульба, обеспечивающего одновременно снижение сопротивлению воды движению судна и плавание в сплошных льдах толщиной до 0,5 м. Это техническое решениепозволит вести, например, промысел минтая в ледовых условиях Берингова моря.

В сравнительной таблице представлены технические характеристики судна, спроектированного в ЗАО «Спецсудопроект» и рыболовного траулера типа «Пулковский меридиан», находящегося в составе отечественного рыболовного флота в настоящее время.

Как видно из таблицы, судно, разработанное в ЗАО «Спецсудопроект», не уступает судну типа «Пулковский меридиан» по основным техническим характеристикам. При меньших размерах судно способно вместить большее количество добытой рыбы.

Таким образом, ЗАО «Спецсудопроект» предлагает ряд разработок, способных стать основой современного «гибкого» рыболовного флота. Технические решения, заложенные в каждый из проектов, позволяют построить ряд судов, удовлетворяющих различным требованиям будущих судовладельцев. МП

# Адмиралтейская мощь Черноморского флота

*Прошедший год стал одним из самых насыщенных периодов в строительстве серии подводных лодок проекта 636 для Черноморского флота России. 5 ноября, в день 311-летия Адмиралтейских верфей, состоялась торжественная церемония подъема военно-морского флага на четвертом корабле серии – большой дизель-электрической подводной лодке «Краснодар».*

«Становись! Равняйсь! Смирно!» – эти команды к построению экипажа стали началом торжественной церемонии поднятия Андреевского флага на подводной лодке «Краснодар». Атмосферу праздника, царившую на заводе в этот яркий солнечный день, подчеркивали звуки военно-морского оркестра и почетный караул, замерший в торжественном строю на достроечной набережной. Здесь собрались почетные гости, десятки адмиралтейцев и многочисленные представители средств массовой информации.

«Символично, что церемония подъема флага происходит в день рождения завода! – приветствовал участников церемонии генеральный директор Адмиралтейских верфей Александр Бузаков. – Завершение строительства четвертой подводной лодки для Черноморского флота России стало достойным трудовым подарком нашего коллектива. Недавние ходовые и государственные испытания заказа убедительно подтвердили высокие мореходные и боевые качества нового корабля. А темпы строительства подводной лодки «Краснодар», которая сдается практически на месяц раньше запланированного срока, наглядно подтверждают: серия состоялась!»

Особую значимость этого события подчеркнул и начальник управления боевой подготовки главного командования Военно-морского флота контр-адмирал Виктор Кочемазов:

«Сегодня знаменательный день в жизни Военно-морского флота. Во время государственных испытаний корабль полностью оправдал все возлагаемые на него надежды, и нет сомнений, что в ходе несения боевой службы подводная лодка сохранит эти высокие технические показатели».

Подводная лодка «Краснодар» стала вторым кораблем черноморской серии, которую Адмиралтейские верфи передали Военно-морскому флоту в уходящем году.

Четырьмя месяцами раньше – 2 июля – состоялся подъем Андреевского флага на третьей лодке серии – «Старый Оскол». Торжественная церемония проходила в выставочном комплексе «Ленэкспо» в рамках 7-го Международного военно-морского салона (МВМС-2015) и стала одним из центральных событий форума.

Еще до официального начала мероприятия на палубах кораблей, пришвартованных у пассажирского причала комплекса «Морской вокзал», в парадном строю построились экипажи базового тральщика «Александр Обухов», десантного корабля на воздушной подушке «Евгений Кочешков» и корвета «Стойкий». Украшенные флагами расцвечивания военные корабли приветствовали не только представителей Министерства обороны и командования ВМФ, но и своего нового «сослуживца» – подводную лодку «Старый Оскол», готовящуюся к подъему Андреевского флага.

В торжественной церемонии принимали участие министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, заместитель министра обороны РФ Юрий Борисов, главнокомандующий Военно-морским флотом России Виктор Чирков, президент ОСК Алек-

сей Рахманов, генеральный директор Адмиралтейских верфей Александр Бузаков, представители иностранных делегаций.

«Этот новый корабль построен по модернизированному 636-му проекту, аналогов которому нет в мире,– сказал адмирал Чирков.– Он оснащен самым современным вооружением, военной техникой и радиоэлектронными средствами. Уже в ближайшее время подводная лодка «Старый Оскол» поможет флоту обеспечить национальные интересы России в Черном, Средиземном и других морях».

Благодарность в адрес проектировщиков и строителей нового корабля выразил в своем приветствии и Денис Мантуров, пожелав экипажу, чтобы новейшее вооружение, установленное на подводной лодке, применялось только на учениях.

«Подводная лодка «Старый Оскол» очень нужна Черноморскому флоту России,– сказал заместитель министра обороны РФ Юрий Борисов.– Корабль успешно прошел все виды испытаний и подтвердил свое качество и надежность. Удачи и семь футов под килем экипажу!»

Строительство серии кораблей, названных в честь городов воинской славы России, положило начало формированию 4-й бригады подводных лодок Черноморского флота.

21 сентября в военной гавани города Новороссийска пришвартовалась подводная лодка с одноименным названием, также построенная на Адмиралтейских верфях.

Прибытие новой субмарины стало историческим событием для военно-морских сил страны: «Новороссийск» – первая подлодка, вошедшая в состав Черноморского флота России со времен распада Советского Союза.

В ходе испытаний и перехода с Северного на Черноморский флот моряки выполнили торпедные и ракетные стрельбы, прошли более 6500 морских миль и поучаствовали в маневрах Черноморского флота, проведя в море в общей сложности 40 суток.

Как прозвучало в докладе командира корабля, технические средства, системы жизнеобеспечения дизель-электрической подводной лодки «Новороссийск» за время перехода показали себя с самой лучшей стороны.

«Уверен, что «Новороссийск» станет отличной боевой единицей Черноморского флота,– заявил на торжественной церемонии встречи корабля командующий Черноморским флотом адмирал Александр Витко.– Ее появление приведет к некоторому смещению акцентов в Черном и Средиземном морях и внесет огромный вклад в поддержание мира».

В декабре к месту базирования придет второй корабль серии – «Ростов-на-Дону», а в будущем году – подводная лодка «Старый Оскол», в настоящее время проходящая программу испытаний на Северном флоте. До конца 2017 года все шесть лодок серии займут свои места в военной гавани Новороссийска.

Высокая оценка кораблей проекта 636 со стороны главного командования ВМФ уже неоднократно звучала на торжественных мероприятиях, посвященных спуску и передаче подводных лодок.

«В этих кораблях, построенных по модернизированному проекту, заложены и реализованы все самые современные разработки,– сказал контр-адмирал Виктор Кочемазов во время пресс-конференции для журналистов на церемонии подъема флага на подводной лодке «Краснодар».– Они обладают повышенной скрытностью и высокой боевой эффективностью. Уникальность этой серии в том, что все лодки построенные для эксплуатации на Черном море, проходят испытания на Балтийском, а завершают их в акватории Баренцева моря! И во всех климатических зонах демонстрируют свою надежность и подтверждают все заложенные в проекте технические характеристики. И сегодня главным командованием Военно-морского флота прорабатывается вопрос строительства лодок этой серии не только для Черноморского, но и для других флотов».

В настоящее время в стапельно-сдаточном цехе Адмиралтейских верфей полным ходом идет строительство двух завершающих серию подлодок: «Великий Новгород» и «Колпино». В сентябре и ноябре были состыкованы корпуса кораблей, в марте и мае запланирован их спуск на воду. Строительство в соответствии со сроками контракта будет завершено до конца 2016 года.

«2015 год стал хорошей проверкой на профессионализм для нашего коллектива,– подчеркнул генеральный директор Адмиралтейских верфей Александр Бузаков на торжественном вечере, посвященном 311-летию предприятия.– Мы успешно справились с пиковой загрузкой по сдаточной программе, на которую теперь можем ориентироваться и с уверенностью утверждать: Адмиралтейские верфи могут сдавать по три подводные лодки ежегодно. И мы готовы к строительству новых кораблей!» Мп

*Светлана ВАСИЛЬЕВА*
*Редактор газеты «Адмиралтеец»*

# Многопрофильное производство на Дону

*История завода «РИФ» берет начало в 1912 году в мастерских Донского водного округа, построенных для ремонта судов технического флота, занятого в сооружении Северо-донецкой шлюзовой системы.*

На протяжении многих лет ЗАО «РИФ» является одним из ведущих предприятий Дона по ремонту судов различного класса. Ежегодно завод ремонтирует до 100 судов спусковым весом до 800 тонн.

Сегодня ЗАО «РИФ» входит в состав Группы компаний «Ростовский порт». В рамках инвестиционных программ организационно-технического развития предприятия с 2014 года завод приступил к реализации инновационных проектов из полиэтилена высокой плотности, став первопроходцем в этой области.

В первую очередь, это строительство катеров, аналогам которым в России нет. Преимущества катеров серии Риф перед аналогами из «традиционных» материалов очевидны:

– гарантия на корпус 30 лет
– корпус не подвержен коррозии
– цвет, благодаря наличию УФ-защиты, не выгорает на солнце
– материал корпуса не требует ежесезонной окраски
– материал корпуса не требует ежесезонной антикоррозийной обработки
– материал выдерживает температурный режим от –35 до +50 С
– экологически чистый материал
– отсутствует образование осмоса
– бортовой баллон катера «Риф» заполнен пенопластом, благодаря чему, даже в случае возникновения пробоины, вода не попадает внутрь и катер остается на плаву. Дальнейший ремонт не требует полной замены всей секции, как в случае с катером РИБ. Достаточно простой сварки места пробоины. Также, поскольку баллон заполнен пенопластом, он не требует периодической подкачки воздуха.

Катера серии Риф могут применяться в качестве лоцманских, грузовых, туристических судов, для буксировки лыжников и вейкбордистов, в качестве судов береговой охраны. Завод открыт к сотрудничеству и готов к реализации самых амбициозных проектов.

Второе направление – это производство рыбных ферм «под ключ» из полиэтилена высокой плотности. Главной особенностью продукции Риф является возможность ее установки и использования непосредственно на водоемах, что позволяет создавать условия для выращивания рыб, максимально приближенные к естественным.

Рыбная ферма состоит из сетки, закрепленной на участке воды специальной канатной конструкцией.

Крепежная конструкция является очень прочной, подходит для использования даже в суровых морских условиях, выдерживает серьезную ветровую и волновую нагрузку.

Диаметр ячеек сетки выбирается в зависимости от типа рыбы и ее размеров. В процессе роста рыбы, сетку можно менять на сетку с большим диаметром. Таким образом, можно сэкономить площадь, занимаемую рыбной фермой, и не увеличивать количество ячеек, пользуясь съемными сетками.

И. наконец, третье направление – производство, установка и обслуживание бетонных и пластиковых понтонов для больших и малых марин. Понтоны удобны и экономичны в эксплуатации независимо от того, используются они для промышленных целей или для развлечений.

Понтоны завода «РИФ» дают возможность за короткое время соорудить причал для яхт, катеров, лодок и кораблей.

Модульные понтоны не требуют дорогостоящего обслуживания, прочны, долговечны, удобны тем, что значительно расширяют возможности выбора конструкции места отдыха, VIP-зоны на воде или причала, а также позволяют сооружать целые плавучие острова.

В качестве сопутствующего производства, на заводе осуществляется резка листов из стали, алюминия, полиэтилена, гравировка алюминиевых и пластиковых листов, производство скобяных изделий а также продукции из дерева, от сувенирной продукции до деревянных беседок.

Таким образом, мы видим, что, несмотря на внешнеэкономическую ситуацию, отечественные производители готовы внести свой вклад в политику импортозамещения и поставлять на рынок качественную продукцию российского производства. МП

# Российские катамараны от Черного моря до Заполярья

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

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

Главное преимущество многокорпусного судна перед однокорпусным оценили еще древние жители Океании: оно заключается в исключительно хорошей поперечной остойчивости, предотвращающей опрокидывание судна. Благодаря тому, что два жестко соединённых мостом корпуса отстоят сравнительно далеко один от другого, у катамарана образуется большой переносный момент инерции площади действующей ватерлинии относительно продольной оси. Именно это обеспечивает высокую поперечную остойчивость, недостижимую на однокорпусном судне сравнимых размеров. Поэтому катамараны особенно пригодны для работ, связанных с повышенными требованиями к остойчивости.

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

вдвое, что позволяет повысить коэффициент полезного действия винтов.

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

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

На верфи «Дискат», расположенной на Черноморском побережье России в селе Архипо-Осиповка, катамараны строят более 10 лет, и очередной заказ ее специалисты восприняли как вызов. Заказчик требовал, чтобы у судов была минимальная осадка для работы на мелководье и одновременно они обладали хорошими мореходными качествами для работы в открытой акватории Обской губы и в прибрежной зоне Карского моря. Учитывая суровые штормовые условия региона, суда должны были иметь достаточную остойчивость и большую дальность автономного хода, быть полностью автономными, комфортабельными для экипажа и могли бы без сбоев функционировать в тяжёлых условиях Заполярья. Кроме того, катамараны должны быть разборными. На палубе предполагалось размещать до 10 тонн научно-исследовательского оборудования. В кратчайшие сроки инженеры верфи разработали проект и через полгода ГНЦ «Южморгеология» получил оба судна – «Шельф-1» и «Шельф-2». Они получились очень энерго- и техноёмкими, были укомплектованы лучшим импортным оборудованием. В разобранном виде катамараны погрузили в автотранспорт и отправили в г. Тобольск. Заказчик попросил выделить два экипажа от верфи, чтобы помочь на месте разобраться с установленным на катамаранах современным оборудованием. Лучшие капитаны-испытатели и механики судоверфи отправились на север.

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

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

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

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

# СОВРЕМЕННЫЙ МАЛЫЙ ФЛОТ

## Проект №ДС 2714 – www.DISCAT.net

Проблемы однокорпусных быстроходных судов давно известны: это высокие вертикальные ускорения, жесткие удары скулой в волну, горб сопротивления при выходе на режим глиссирования. Зачастую минусы судов компенсировали их мощностью, что приводило к повышению расхода топлива, но не решало проблемы.

Обводы этого катера двухрежимные, они позволяют двигаться с экономичной скоростью против волны, не разбивая ее, а протыкая, как волнопронизывающий катамаран. В тоже время катер остается безопасным и хорошо управляемым на высоких скоростях. Корпус имеет гидролыжу, на которую он выходит мягко, без горба сопротивления, дифферента, и развивает скорости, доступные только катерам с традиционными обводами таких же размеров. В принципе обводы заключают в себе симбиоз катамарана, а точнее – тримарана, со всеми лучшими его качествами, в тоже время без худших качеств многокорпусников.

Судно с запасом оправдало все теоретические расчеты.

Характеристики судна: длинна – 18,3 м. ширина – 4,5 м, двигатель – 2х300 л/с. Материал – сталь. Днище – 6 мм. Борта – 4 мм. Носовая часть – 10 мм! 5 водонепроницаемых переборок. Название судна – проекта – www.DISCAT.net

## Проект №2915 – МОРИНФОРМ (MORINFORM.COM)

Уникальная разработка для обеспечения исследовательских и мониторинговых работ, проводимых на побережье Черного моря, с учетом устойчивости и гидродинамики корпуса при проведении видео и фото сьёмок. Успешно показал себя как передвижной пресс-центр СМИ во время проведения Черноморской международной регаты и других морских отраслевых мероприятий. Типы таких катамаранов хорошо обкатаны в течение шести лет и зарекомендовали себя мореходными, надежными во всех отношениях судами для служебных и прогулочных целей.

Характеристики судна: рабочая носовая площадка – 6 кв. м, площадка верхнего крепления для аппаратуры ТВ и др. – 4 кв. м, длинна корпуса – 12 м, ширина – 4,2 м. Двигатель – 2х115 л/с.

# – РОССИЙСКИЕ ИННОВАЦИИ

## Проект №ДС 2815 – ОРЛЁНОК

Этот катамаран был специально спроектирован для пионерского лагеря «Орленок», как для морских прогулок, так и для морской практики юных моряков. Приоритет – безопасность судна по конструкции, остойчивости, непотопляемости, мореходным качествам. Характеристики: длинна – 10 м, ширина – 3,75 м, двигатель – 300 л/с. Топливный бак вынесен в корму и подвешен под мостом между корпусами, в экстренных ситуациях он отделяется от корпуса. При проектировании и строительстве наш лозунг был – «Все лучшее – детям!», и со всей ответственностью заявляем: катамаран удался! Дети сразу полюбили его необычный, революционный дизайн, а это лучшая оценка. Катамаран второй месяц успешно эксплуатируется в прибрежной зоне Черного моря.

## Проект №3015 – РЕЧНОЙ ТРАМВАЙЧИК

Построен для маршрутной перевозки отдыхающих по реке Вулан с Архипо-Осиповки по маршруту: автовокзал – поселок – пляж. Их два: БЕЛКА и СТРЕЛКА.

Характеристики речного трамвайчика: длина – 9,5 м, ширина – 3,0 м, осадка – 0,2 м. Двигатель – дизель 21 л/с.

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

## Альманах «Север наш» – представляет…

# Малахов курган

### (Наброски переживаний в 2-х картинах, с прологом и эпилогом)

**ПРОЛОГ**

Если взглянуть на карту, в это и не поверишь сразу, но между Ямалом и Севастополем сложились давние добрые связи. И вправду: два полуострова – Ямал и Крым – разделены расстоянием в пять тысяч километров. Ямал – на южном побережье Карского моря, Севастополь – на северном берегу моря Чёрного.

Сегодня их объединяет большой десантный корабль «Ямал» Черноморского флота России. Еще в начале 2000-х годов по инициативе тогдашнего губернатора ЯНАО Юрия Неёлова автономный округ взял шефство над этим кораблем. С тех пор десятки молодых призывников с Ямала прошли воинскую службу на его борту.

В июле 2002 года – большой десантный корабль участвовал в морском крестном ходе по Чёрному морю. А в октябре совершил поход на греческий остров Корфу, там экипаж принимал участие в торжествах, посвященных Дням памяти адмирала Федора Ушакова.

И в таких представительских походах, и на боевых дежурствах моряки, призванные с Ямала, всегда были на хорошем счету.

«Мы рады, что наши дети попали служить именно на корабль «Ямал», потому что во всём чувствуется поддержка и забота нашего округа. А дети, в свою очередь, гордятся тем, что служат на корабле, который тесно связан с родным домом»,– в один голос говорили родители моряков.

…Каждый раз, когда ямальцы бывают в Севастополе, они всегда считают нужным поклониться памяти героев, защищавших город русских моряков.

Нужно помнить их поимённо.

Тем более, что имя одного из защитников Севастополя связано с ямальской землёй.

Это, вице-адмирал Владимир Алексеевич Корнилов.

Бывая в Крыму, всегда с особенным чувством прихожу на Малахов курган, к памятнику герою обороны Севастополя В. Корнилову

Бронзовая скульптура на постаменте увековечила тот трагический момент, когда адмирал был смертельно ранен неприятельским ядром. Это случилось октябрьским утром 1854 года. Адмирал нашёл силы сказать защитникам города: «Так отстаивайте же Севастополь!».

Эти слова облетели тогда весь осаждённый город.

Эти слова всем и всегда – близки и понятны.

Эти слова отлиты в бронзе на постаменте.

«Так отстаивайте же Севастополь!».

Слова, сказанные перед лицом смерти, имеют особую цену.

...Хорошо, когда рядом нет шумных экскурсантов. Вне суеты накатывают тихие волны переживаний и чувств, а рассеять их было бы жаль. В такие минуты далёкое становится близким, и можно, как бы сквозь шум прибоя, услышать звучанье имён, дорогих русскому сердцу; и различить, словно в лёгком тумане, неровный блеск серебряной нити, связующей судьбы отцов и детей; и с вершины крымского кургана увидеть, будто бы наяву, даже и Обдорск, (ныне Салехард, прим. ред.) сибирский городок в низовьях Оби,– там, за белыми очертаниями тобольского кремля...

Отцом севастопольского героя был Алексей Михайлович Корнилов, иркутский и – позже – тобольский губернатор.

Смотрю на памятник, поставленный в Севастополе его младшему сыну, Владимиру. Смотрю и пытаюсь понять: какой же нравственной силой надо обладать, чтобы развить в сыновьях живое чувство долга и преданности Родине, и чтобы главными для них путеводными звёздами в бурном житейском море стали вера, совесть и честь.

**Памятник адмиралу В. Корнилову в Севастополе**

### КАРТИНА ПЕРВАЯ. «ЗА ПОЛЯРНЫМ КРУГОМ И В СВЕТСКОМ КРУГУ».

*Отец вице-адмирала.*

Алексей Михайлович Корнилов в 22 года стал флотским лейтенантом, в 27 лет – командовал фрегатом. И сорока ещё не исполнилось, а получил уже в командование канонерскую эскадру. Свою морскую карьеру он завершил в должности начальника Галерной гавани, имея высокие награды, репутацию честного моряка и сына Александра, первенца...

С ним, с пятилетним Александром, и с супругой Александрой Ефремовной (тоже из «морской» семьи), Корнилов – отец и приехал губернаторствовать в Сибирь.

Недолгое его пребывание на посту иркутского губернатора ознаменовалось тем, что в это время у него родился второй сын, Владимир, которому и будет суждено стать прославленным адмиралом, героем обороны Севастополя.

Вскоре А.М. Корнилов занял пост тобольского губернатора. Сыновья росли и воспитывались в это время в тверском поместье отца.

Именно тогда, летом 1807 года, состоялось «крещение Ямалом» губернатора Корнилова.

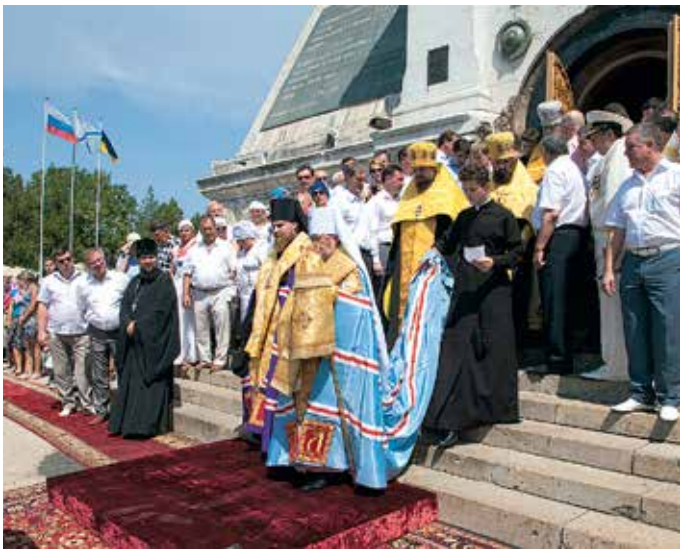
В конце мая А.М. Корнилов вышел в плавание из Тобольска в Обдорск. Он отправлялся в путь по воде с «усладительным чувством» и в этом отставного моряка можно понять... Двенадцать дней заняло путешествие тобольского губернатора до Обдорска. По пути экспедиция успела посетить Кушеватский погост. А.М. Корнилов обнаружил здесь почти пустой «хлебный магазейн и приказал немедленно доставить необходимый запас муки из Березова».

Палубная лодка с губернатором на борту прибыла в Обдорск в начале июня. Здесь А.М. Корнилов принял местного комиссара Логунова. Встречей был вполне удовлетворён и аттестовал Логунова, как «чиновника с редкими достоинствами».

Обратив внимание на горы Полярного Урала, хорошо видимые от Обдорска, Алексей Михайлович намеревался в сопровождении «обдорского князца» Тайшина осмотреть их и вблизи, но погода не позволила. Некоторое время губернатор провёл в полезном общении с обдорянами и тундровиками, а затем отправился в обратный путь...

Успев ещё до конца июня вернуться из Обдорска в Тобольск, губернатор тут же берётся за перо. Из-под этого пера выходит замечательная рукопись книги «Заме-

**Епископ Салехардский и Ново-Уренгойский Николай и губернатор ЯНАО Д.Н. Кобылкин**



**Перед началом освещения креста в Севастополе**

чания о Сибири». В книгу вошли и впечатления, почерпнутые Корниловым в путешествии к дальнему Обдорску.

Примечательно, что он понимал, насколько важны для коренных народов Севера традиционные занятия и промыслы.

Тобольскому губернатору был присущ взгляд государственного человека, наделённого отвагой и житейскою мудростью.

Север Сибири словно бы помог А. Корнилову обрести правильный взгляд на Россию. В Сибири понятной и ощутимой становится огромность пространств государства; здесь отчётливей проявляется сила духа русских людей; здесь, за пределами столичной суеты, вблизи простых людей, губернаторские решения удобнее наполняются нужным нравственным содержанием.

...Не без сожаления расставшись с Тобольском, А. Корнилов отправился в своё тверское имение. И время от времени наезжал в столицы – приглашали, чтобы услышать его суждения о Сибири.

### КАРТИНА ВТОРАЯ. «ЧЕСТЬ НАЦИИ».

*Вице-адмирал В.А. Корнилов.*

Старший сын А.М. Корнилова, Александр Алексеевич, не пошёл по морскому ведомству. А стал достойнейшим гражданином, губернаторствовал в Киеве, Вятке и Тамбове.

В Тамбове, кстати, его очень помнят, даже и сегодня: он построил тамошнюю библиотеку, губернскую больницу и возродил театр, открытый ещё Г. Державиным (тот в своё время также был тамбовским губернатором).

А младший, Владимир, поступит в Морской кадетский корпус. Потом будет служба во флоте в Средиземноморье. В 1834 году он получит бриг «Фемистокл», а потом...

Нет, всё же тут надо ещё сказать о севастопольском памятнике ему, Владимиру Корнилову.

Бронзовый образ возвышен и печален: он запечатлел раненого адмирала в последние часы его жизни.

Но мне хочется знать и помнить русского моряка Корнилова ещё и другим: молодым, крепким, устремлённым в будущность...

И память услужливо подсказывает, а ведь в 1835 году на борту того самого «Фемистокла», которым командовал 28-летний капитан Владимир Корнилов, был великий русский художник Карл Брюллов. Он только что прославился «Последним днём Помпеи» (получил Большую золотую медаль в Париже) и путешествовал по Европе.

**Карл Брюллов. Портрет В.А. Корнилова на борту брига «Фемистокл»**

И в пути от Афин до Константинополя молодой Карл Брюллов нарисовал портрет молодого Владимира Корнилова.

Всматриваешься в рисунок и понимаешь: что это портрет человека, который чувствует высокое своё предназначение и готов исполнить его до конца.

...Уже совсем поздно. Надо возвращаться.

Но и на обратном пути вспыхивают искорки давних впечатлений и воспоминаний и будто провожают меня. Я собираю эти тёплые искры в ладошку и, старясь не ронять, несу домой – бережно, как несут Благодатный огонь. В свете этого огня лучше и легче жить.

...Потом, после «Фемистокла», В. Корнилов блестяще командовал линкором «Двенадцать апостолов». А в канун героической обороны Севастополя стал начальником штаба Черноморского флота: ему можно было «доверить и честь флага, и честь нации».

Жаль, что отец его – тобольский губернатор, побывавший в Обдорске, не дожил до этого времени и не мог порадоваться успехам сына. Он, Алексей Михайлович Корнилов, знавший Россию от западных рубежей до границы с Китаем, воспитал в сыновьях самоотверженную любовь и верность Отчизне.

И в огне крымской войны – битвы за главные наши ценности – это святое чувство пресуществилось в подвиг, там, на Малаховом кургане, в Севастополе.

С тех пор «Севастополь» стало не просто обозначением места на карте.

Имя города-героя соединило в себе главное в наших представлениях о совести и верности, о мужестве и гражданственности.

Эти чувства порой стараются принизить и осмеять, чтоб мы забыли о них.

И потому надо сражаться.

И потому, как бы далеко мы ни были от Крымских берегов, надо помнить эти слова: «Так отстаивайте же Севастополь!».

У нас есть на это силы и право.

**ЭПИЛОГ.**

Тёплые дружеские отношения севастопольцев и ямальцев продолжаются и сегодня.

Одним из самых ярких проявлений этого стало знаменательное событие, которое состоялось летом 2012 года и нашло отклик в сердцах всех русских людей.

Чтобы оценить его значимость, надо ненадолго снова вернуться в дни первой обороны Севастополя.

Осенью 1854 года по указанию руководителя обороны вице-адмирала В.А. Корнилова на северной стороне города, на склоне холма, было отведено место для захоронения погибших. Оно получило название Братского кладбища. Здесь похоронены 130 офицеров и генералов. И здесь остались 472 братские могилы…

Позже там был построен храм-памятник во имя святителя Николая Чудотворца.

На каменных досках, размещённых на внешних стенах храма, выбиты наименования воинских частей, которые отстаивали Севастополь. А с внутренней стороны вмонтированы 38 досок из чёрного мрамора с именами 943 офицеров, генералов и адмиралов, погибших в дни обороны города.

Почти сто пятьдесят лет храм-памятник возвышался над городом, и отовсюду был виден венчавший его православный крест.

**Памятная доска на БДК «Ямал»**

Но в мае 2010 года крест Свято-Никольского храма раскололся и обрушился на землю. Постоянные прихожане храма – моряки большого десантного корабля «Ямал» – предложили установить новый, ещё более благолепный крест. Они написали письмо губернатору Ямало-Ненецкого автономного округа, Дмитрию Николаевичу Кобылкину. Он поддержал предложение экипажа БДК «Ямал». И дело пошло…

Вскоре мраморный крест весом 24 тонны и высотой семь с половиной метров был готов к отправке в Севастополь. Аналогов такому величественному изделию из камня не было и нет, ни в России, ни в Европе.

Особенно тронули всех собравшихся на церемонию слова губернатора ЯНАО Д.Н. Кобылкина: «Оборона Севастополя – это были тяжелые и кровопролитные дни, и наша задача не забывать историю. Если мы будем это делать, то будем уверены в нашем будущем поколении».

Совершение чина освящения нового креста Свято-Никольского храма-памятника на Братском военном мемориальном кладбище Севастополя состоялось в июле 2012 года в дни празднования Дня Военно-морского флота РФ. Это событие стало самым главным, трогательным и значимым мероприятием праздника.

Чин освящения креста совершили митрополит Симферопольский и Крымский Лазарь и епископ Салехардский и Ново-Уренгойский Николай в сослужении духовенства Севастопольского округа.

И высокие официальные лица, и священнослужители, и сотни севастопольцев, пришедших к храму–памятнику в этот день, все знали и понимали, что этот праздник состоялся благодаря ямальцам, благодаря отзывчивости северян, их сплочённости и умению идти к поставленной цели.

Северяне всё делают с искренней верой и от чистого сердца. МП

*Петр Казанцев,*
*заслуженный работник культуры РФ,*
*лауреат Всероссийской литературной премии*
*им. Д.Н. Мамина-Сибиряка, г. Салехард.*
*Фото: архив пресс-службы*
*Салехардской епархии*

ОРАНИЕНБАУМСКИЙ
МОРСКОЙ ФЕСТИВАЛЬ

# Белые ночи в Севастополе

## Что такое проект “Белые ночи в Севастополе”?

Учитывая морскую специфику двух городов-побратимов, их героическое прошлое и важность интеграции Республики Крым в Российскую Федерацию, инициативная группа петербуржцев, общественная организация землячества севастопольцев в СПб и Представительство субъекта РФ города Севастополя при Федеральных органах власти, предложили провести морской фестиваль в Севастополе, на основе успешного опыта «Ораниебаумского морского фестиваля» (www.omfestival.ru).

Особенность мероприятия - взаимодействие городов-побратимов с общими военно-морскими традициями и спецификой жизни приморских городов.

**Миссия** фестиваля заключается в содействии формированию единого национально-культурного пространства России.

**Цель** фестиваля - укрепление дружеских и деловых связей двух городов.

**Задачи** фестиваля:
- патриотическое воспитание молодежи;
- развитие морских видов спорта;
- представление особенностей региональных культур;
- презентация туристических потенциалов городов;
- становление деловых связей;

Данный морской фестиваль представляет собой симбиоз патриотической, спортивной, культурно-массовой и деловой программ.

ОРАНИЕНБАУМСКИЙ
МОРСКОЙ ФЕСТИВАЛЬ

# Белые ночи в Севастополе

## Состав проекта “Белые ночи в Севастополе”

**Патриотическая часть** представляет собой серию мероприятий в Севастополе и автопробег с возложением цветов к вечному огню городов-героев по маршруту:
Ломоносов/Ораниенбаум (город воинской славы) • Санкт-Петербург (город-герой) • Москва(город-герой) • Тула(город-герой) • Воронеж (родоначальник русского флота)•Новороссийск (город-герой) • Керчь (город-герой) • Севастополь (город-герой)

**Спортивная часть** фестиваля представляет собой любительскую парусную регату «Орандж рейс» по классической олимпийской дистанции для различных классов яхт, часть которых с экипажами прибудет из СПб и из черноморских яхт-клубов. Также предполагается межклубная детская регата, соревнования кадет и курсантов в гребле. Показательные выступления аквабайкеров и др. Регата организуется совместно яхтсменами СПб и Севастопольской федерацией парусного спорта.

**Культурная часть** фестиваля представляет собой зрелищные мероприятия, организацию выставок, пленеров, мастер-классов, выступлений исполнителей и творческих коллективов Санкт-Петербурга, объединенных единой морской тематикой. Также предполагается кинопоказ документальных, морских и приключенческих фильмов.

**Деловая часть** представляет собой демонстрацию туристических предложений Севастополя, продукции морской тематики и туристического снаряжения отечественного производства. Серию круглых столов на тему стратегии развития и продвижения всероссийского спортивно-туристического бренда Крыма, содействие восстановлению деловых связей двух регионов.

## Контактная информация организаторов


в Санкт-Петербурге
+7(961)811-37-05;
info@omfestival.ru

Регата «Orange race»:
+7(985)768-78-78
info@omfestival.ru

«Севастопольское морское собрание»
+7(978)750-00-84

# Художник море рисовал

*Художник море рисовал,*
*летящих птиц и горы, ветер...*
*Мечтою небо обнимал,*
*а сердцем был в ушедшем лете.*

*Звучала музыка в душе,*
*мгновенья плыли в бездну далей*
*и он не замечал уже*
*реальности земных печалей.*

*Витал в плывущих облаках,*
*кружился с женщиной любимой,*
*носил её он на руках...*
*и память по тропе незримой.*

*Вела его к минувшим дням,*
*где всё дышало морем, счастьем,*
*и возвращала к тем огням,*
*где пьют любовь, как пьют причастье.*

*Где нежность свой нашла причал –*
*у моря, в сердце, в тёплом лете...*
*Мелодией любви звучал,*
*летящий с неба, синий ветер...*

*Любовь художник рисовал,*
*душою был высок и светел...*

***Галина Лобатенко***

**Лунное безмолвие 60х90 х.м. 2013 г.**

В произведениях Сергея Бровкина небо кажется легким, воздух – прозрачным и влажным. Волны, чередой набегающие на берег. Корабль, борющийся с ними. Простая и вместе с тем очень выразительная красочная гамма, отсутствие каких-либо ярких внешних эффектов, ясная композиция. Вот что отличает работы Сергея. Довольно много картин написано им в течение нескольких часов и отмечено очарованием вдохновенных импровизаций большого художника. Каждое полотно Сергея Бровкина – свой, особенный мир. И свой, особенный рассказ.

Необозримая морская равнина и дорога, которая ведет прямиком на луну. Пожалуй, на земле трудно найти человека, у которого не захватило дух от такой красоты. Мастер света и тени, Бровкин работает с образами Персидского залива, Черного и Адриатического морей. Искусствоведы не редко говорят о нем, как о современном Айвазовском. Серый день на море, влажные тучи нависли над зеленой водой или лирический сюжет, желтовато-красный диск солнца над горизонтом, кудрявые фиолетово-розовые облака, рыбачьи лодки...

Моря и океаны будто выплёскиваются с его полотен. Рядом с картинами Сергея можно услышать неповторимый морской запах, почувствовать тепло нагретой солнцем воды. Кажется, протянешь руку – и можно зачерпнуть волну. Везде море живёт, дышит, говорит, летит чайкой души над бушующим морским простором...

Жить в полете – естественное состояние художника Сергея Бровкина.

Вот, что пишет Сергей в своем эссе о поиске смысла жизни и своего творческого пути.

«Воображение все время куда-то летело, плыло и мчалось. В детстве – рисование

**Утреннее безмолвие 100х160 х.м. 2007 г.**

**Момент истины 100х160 х.м. 2008–2011 г.**

Сергей Бровкин

Море для сильных 80х140 х.м. 2010–2015г.

Лодочки 90х50 х.м. 2009 г.

самолетов, кораблей и танков в тетрадке, учебнике, на парте и безудержное желание стать военным. В полях искали снаряды, гильзы и прочие «игрушки». Соседи так меня и звали – Полковник. Но после гибели приятеля к экспериментам с патронами стал относиться осторожнее.

Первый нравственный шок – от личности адмирала Ушакова после просмотра фильма о нем. Потом была «Цусима» Новикова-Прибоя. И началась моя собственная война на море! К слову говоря, строить модели броненосца или парусника, начиняя трюмы селитрой, порохом и спичками,– куда интересней и безопасней, ведь разлетаются они в весенней луже, а не в руках…

Летней ночью – рыбалка за 20 км от дома. И день в тишине, лишь вода да облака до головокружения. А зимой, забравшись на вершину терриконика, греешься и дышишь серой, любуясь окрестностями с высоты птичьего полета. И опять – опасность рядом, потому что в любую секунду рискуешь провалиться в горнило адской печи… так, начинаешь понимать альпинистов и путешественников.

С возрастом инстинкт самосохранения берет верх. Плюс чтение фантастики делает свое дело. Ночь. Балкон. Телескоп, собранный своими руками, и… лунные кратеры, бездна звезд и пятна далеких галактик. И ты уже там, где убегают в бесконечность спутники Юпитера и Сатурн, словно перламутровая горошинка на блюдце.

А в школе – судомодельный кружок, космический, горной техники и умелые руки. И такая мешанина в голове на фоне того, чему учат в художественной школе!..

Безусловно, детство и отрочество не проходили без синяков, ссадин и порванных рубашек – результат вечной битвы за правду и справедливость.

Пограничником стать не успел. Физфак. Армия. Художественное училище. Увлечение Маркесом, Воннегутом, фильмами Тарковского, Пелевиным и Стругацкими, Кобэ Абэ, Кастанедой и, конечно, Ричардом Бахом – чайка, которая живет в каждом из нас, что может быть лучше?!

Душа – как квантовый генератор: накапливает переживания, эмоции, а потом морской волной выбрасывает их на холст. МП

В новый день 65х90 х.м. 2012 г.

# Российскому флоту – достойные кадры

## Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова

*Мозаика жизни университета: учеба и досуг*

Учеба в университете – нелегкий, но необходимый и увлекательный труд

Курсанты 27 января 2016 года – участники торжественной церемонии на Пискаревском мемориальном кладбище, посвященной 72-й годовщине полного освобождения Ленинграда от вражеской блокады

Патриарх Кирилл и ректор университета Сергей Олегович Барышников на паруснике «Мир»

Команда КВН Университета по время выступления

Встреча «макаровцев» с лауреатом Нобелевской премии академиком Жоресом Алфёровым

Выпуск курсантов Института «Морская академия» Государственного университете морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова 27 февраля 2016 года: семь футом под килем!

На праздновании Дня защитника Отечества танцевальный ансамбль Университета

В 2015 году учебно-парусное судно «Мир», на котором проходят практику курсанты, посетил Патриарх Московский и Всея Руси Кирилл

# «Мурманская миля» – деловой журнал Заполярья

*Региональный деловой журнал «Мурманская миля» – пример издания информационно-аналитической направленности, работающего в территории субъекта Арктической Зоны Российской Федерации.*

«Мурманская миля» издается с 2007 года и на данный момент является единственным в Мурманске информационным изданием, освещающим наиболее важные и интересные события в деловой и культурной жизни региона в глянцевом формате.

Журнал распространяется по адресной рассылке в аппарате Президента и Правительства Российской Федерации, Министерстве энергетики РФ, Министерстве природных ресурсов и экологии РФ и других правительственных ведомствах, культурных и образовательных учреждениях, среди предприятий крупного, среднего и малого бизнеса.

**Алексей КОНТОРОВИЧ**
**Председатель Научного Совета РАН по проблемам геологии и разработки месторождений нефти и газа**

Активно участвуя в международных форумах, выставках и конференциях, «Мурманская миля» расширила территорию распространения фактически на всю Арктическую зону Российсской Федерации. Тема Арктики – сегодня одна из центральных тем, что обусловлено социально-экономической политикой региона, выбравшего арктический вектор развития.

Поскольку Мурманская область, имеющая наиболее выгодное, западное расположение – ворота в Арктику, полностью вошла в состав Арктической Зоны РФ, и коль скоро из всех мировых океанов все более приоритетное значение для России приоб-

Кирилл МОЛОДЦОВ,
Заместитель министра энергетики РФ

Владислав ЗАНИН,
Генеральный директор ЗАО «НПП ПТ «Океанос»

ретает Северный Ледовитый, можно надеяться, что Кольское Заполярье займет достойное место в государственной стратегии развития АЗ РФ. Возможно, поэтому одно из последних заседаний президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики проходило 9 марта 2016 года именно в Мурманске.

Главный партнер издания – ОАО «Морская Арктическая геологоразведочная экспедиция», генеральный директор которой Геннадий Семенович Казанин является президентом региональной общественной организации «Ассоциация полярников Мурманской области». МАГЭ – одна из ведущих российских компаний, работающих на Арктическом шельфе, предоставляющая широкий спектр геолого-геофизических услуг в рамках федеральных программ России и внешнеэкономических проектов.

Приоритетный партнер издания – ООО «Технологии развития». Совместно с «Технологиями развития» редакция ведет постоянную рубрику «Российская Арктика», посвященную освоению Арктической зоны Российской Федерации. Данную рубрику представляют лауреаты Международного конкурса научных, научно-технических и инновационных разработок, направленных на развитие и освоение Арктики и континентального шельфа.

Постоянные партнеры журнала «Мурманская миля»: Правительство Мурманской области, Мурманская областная Дума, Ассоциация полярников Мурманской области, Некоммерческая организация «Союз рыбопромышленников Севера», АО «Рыбпроминвест», Некоммерческое партнерство «Северо-Западный рыбопромышленный консорциум», ОАО «МТС», АО «Ковдорский ГОК», отель «Парк Инн» – ОАО «Гостиница «Полярные Зори», АО «Аэропорт «Мурманск», Центральный стадион профсоюзов, информационное агентство «Би-порт», сеть библиотек Мурманской области и др.

С 2016 года «Мурманская миля» является представительством официального печатного органа Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации – журнала «Морская политика России. Люди. События. Факты» и распространяется на заседаниях Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации и делового Совета Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. МП

*Светлана Петровна КОВАЛЕВСКАЯ*
*Главный редактор, издатель*
*Все информационные материалы дублируются на сайте www.mmile.ru.*

Николай МАЛЫШЕВ, Заместитель директора Департамента ГРР, лицензирования и ресурсной базы на шельфе АО «Роснефть»;
Геннадий КАЗАНИН, президент АСПОЛ Мурманской области

Вячеслав РУКША,
Генеральный директор ФГУП «Атомфлот»,
вице-президент «Ассоциации полярников Мурманской области»

# МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО

«МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО» (МИА) работает уже более трех лет. Оно освещает деятельность Морской коллегии при Правительстве РФ, а также события в области военно-морского и гражданского флотов, положение дел в судостроении и актуальные вопросы развития морских и речных портов. Агентство сотрудничает более чем с 30-тью официальными СМИ и интернет-порталами, отслеживающими события в морской деятельности России.

МИА является редакцией журнала «Морская политика России. Люди. События. Факты» – официального печатного органа Морской коллегии. Журнал публикует объективную информацию о положении дел в отрасли, проводит мониторинг конференций, заседаний органов власти и организаций, имеющих отношение к морской отрасли.

**15 журналов, изданных за три года редакцией,** – итог кропотливого труда команды единомышленников. Среди постоянных рубрик – государственная политика, национальные морские интересы, морская безопасность, образование, традиции и история флота. Каждый выпуск посвящен важной теме, рассматриваемой Коллегией: положение дел на Дальнем Востоке, ситуация в Арктике и вопросы развития Северного морского пути, проблемы и задачи Южного региона и др.

Агентство организовало и приняло участие в организации и проведении более полусотни мероприятий Морской коллегии и других предприятий морской отрасли. МИА оснащало кругосветную экспедицию барка «Седов», обеспечивало информационное сопровождение Черноморской регаты больших парусников – 2014 и в настоящее время регулярно освещает морскую практику юнг и курсантов на УПС РФ. МИА стало инициатором и провело выставку и презентацию «Морская деятельность Юга России» и «Морские символы» в Новороссийске и Сочи, является постоянным участником и ведущим информационным партнером выставок «Военно-морской салон» и «Нева».

Не упуская из внимания события государственного значения, мы не забываем о культуре и искусстве, публикуем информацию о выставках, новых интересных книгах, рассказываем о поэтах и художниках, вдохновленных морем. В честь 270-летия со дня рождения Ф. Ф. Ушакова агентством издана книга «Адмирал Ф. Ф. Ушаков – святой праведный воин» и установлен памятник в МПК «Северное Тушино».

«МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО» – это команда единомышленников, посвятивших большую часть своей жизни служению Отечеству на морских просторах страны.

**Агентство благодарно за многолетнее сотрудничество своим друзьям и партнерам.**

**+7 (499) 254-67-20**

123242, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 11, стр. 1 www.morinform.com, info@morinform.com


**«МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО» – ВАШ ШТУРМАН В МОРЕ ИНФОРМАЦИИ**

# СПЕЦСУДОПРОЕКТ

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

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

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

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

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

# СКФ Черноморская регата больших парусников 2016

www.morinform.com