Морская политика России

ЛЮДИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№1 2012

Владимир Путин:
«Быть сильными: гарантии национальной безопасности для России»

Издательство «Юридическая литература» Администрации Президента Российской Федерации по представлению Минтранса России и МИД России начала публикацию международных договоров Российской Федерации в области торгового мореплавания, которые ранее не были официально изданы. Работы по подготовке текстов международных договоров для опубликования проводят Фонд поддержки российского флота совместно с Институтом морского права.

В первую очередь по предложению Минтранса России в Издательство для опубликования были переданы тексты Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, протоколов и поправок к ней (Конвенция СОЛАС 74).

Данная Конвенция является одним из важнейших международных соглашений по безопасности торгового мореплавания. Конвенция издано в 6-ти томах и включает в себя тексты протоколов и поправок, вступивших в силу для Российской Федерации, а также сведения о вступлении в силу.

Данное издание должно быть доступно всем береговым службам, организациям и учреждениям морской отрасли, а также всем членам экипажей судов. Конвенция имеет официальный перевод на русский язык, что позволяет устранить существующие различия в текстах и толковании некоторых статей ранее выпущенных неофициальных изданий Конвенции СОЛАС-74.

ИНСТИТУТ МОРСКОГО ПРАВА ОРГАНИЗУЕТ ПОДПИСКУ НА ДАННОЕ ИЗДАНИЕ.

Реквизиты АНО «Институт морского права»: 127055 г.Москва, ул.Новослободская, д.14/19, стр.5. Телефон/факс (499) 978-75-04, (499) 978-66-07, e-mail fond-rosflota@list.ru

«Морская политика России»
Люди. События. Факты.
Официальный печатный орган
Морской коллегии при Правительстве
Российской Федерации
№ 1 2012

Номер подготовлен при содействии
Секретариата Морской Коллегии
при Правительстве РФ

Морское Информационное Агенство,
АНО «Институт морского права»

Учредитель НО «Фонд поддержки
российского флота»
127473, Россия, Москва,
ул. Краснопролетарская, дом 16, строение 2
Телефон: +7 (499) 978-75-04
Факс: +7 (499) 978-66-07

Главный редактор
МИХАИЛ СПОРЫШЕВ
Шеф-редактор
АНДРЕЙ КАМШУКОВ

Заместитель главного редактора
ВИКТОР ФЛУСОВ
Начальник отдела маркетинга
ИРИНА ЛЕСНИЧАЯ
Начальник отдела корреспондентской сети
АННА СМЕХОВА
Специальный корреспондент
в Санкт-Петербурге
АНДРЕЙ МАРСАНОВ
Специальный корреспондент
в г. Северодвинск
ЮРИЙ МЕЛЬНИК
Специальный корреспондент в г. Сочи
КСЕНИЯ ГИРО
Специальный корреспондент
в г. Новороссийск
ИГОРЬ БЕЛОКОНЬ

Дизайн и верстка
НАТАЛИЯ ДОЛГАЯ

Материалы и иллюстрации:
САВЕЛИЙ НИКОЛАЕВСКИЙ,
АНДРЕЙ ГАВРИЛЕНКО,
АЛЕКСАНДР СЕЛЕЗНЕВ,
АНДРЕЙ МАРСАНОВ,
ВЛАДИМИР МИРОНОВ,
ВИКТОР ФЛУСОВ,
ЮЛИЯ ИВУС,
ДМИТРИЙ ТУЧКОВ,
АННА ПОЛОНСКАЯ и др
mintrans.ru, portnews.ru,
rostransnadzor.ru,

Отпечатано в типографии
ООО «Гельветика-М»,
Москва. Тел. (495) 786 38 30
E-mail: pm1@ pm1.ru
Свидетельство ПИ №ФС-77 42358
от 13 октября 2010 г.,
выданное Федеральной службой
по надзору в сфере связи,
информационных технологий и
массовых коммуникаций
по Москве и Московской области

Тираж 960 экземпляров

Благодарим за содействие
в подготовке номера:
Управление пресс-службы
и информации Президента РФ
Пресс-службу Правительства РФ
Пресс-службу Генпрокуратуры
Пресс-службу Министерства обороны РФ
Пресс-службу МЧС РФ
Пресс-службу Министерства транспорта РФ
Пресс-службу Федерального агентства
морского и речного транспорта РФ
Пресс-службу Музея Мирового океана
(г. Калининград)
Пресс-службу «РОСРЫБАЛОВСТВА»
Пресс-служба «РОСГРАНИЦЫ»
Пресс-слуэба «РОСВОЕНЦЕНТР»
Пресс-службу форума «Морская индустрия»

стр. 2

стр. 42

стр. 50

стр. 70

СОДЕРЖАНИЕ:

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА

2 Владимир Путин: «Быть сильными: гарантии национальной безопасности для России»
Комментарии

8 Флот: приоритеты и перспективы
А. Гавриленко

12 ВМФ России: век XXI. На океанских просторах
Пресс-служба ВМФ

17 Против пиратов – мощью права
Пресс-служба Генпрокуратуры

СОБЫТИЯ ОТРАСЛИ

22 Управление портами требует реформ
интервью руководителя Росморречфлота А. А. Давыденко

28 Общепортовый пункт пропуска в Калининграде
Росграница

30 Безопасности в Антарктиде мы уделяем особое внимание
А. Балыбердин

34 Цифры и факты росрыболовства

38 Сохранение биоресурсов – главная наша задача

МОРСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

42 Обеспечение безопасности мореплавания и судоходства
Росморречфлот

46 Новые технологии разрушения ледяного покрова
В. Зуев. Ю. Симонов. В. Кравченко

50 Универсальный водный транспорт
Интервью В. Туполева

52 Мировая практика оценки рисков страхования судов и перевозок
«Альфастрахование»

ТРАДИЦИИ И ИСТОРИЯ РОССИЙСКОГО ФЛОТА

54 Внутренние водные пути Петра I
Ю. Кропотов

58 Опасное наследие
А. Лукошков

62 Под парусами ПУС «Надежды» – Тихоокеанская экспедиция, посвящённая саммиту АТЭС. Владивосток. 2012
В. Арефьев

68 «Берега земли » —
фотовыставка А. Селезнева, представленная в аэропорту Шереметьево

70 «Душа у моря разная…» —
о творчестве художника И. Бровкина

74 III Международный Форум «Морская индустрия России» 2012

76 ИНФОФЛОТ о безопасности туристических пассажирских перевозок

78 «СИМВОЛЪ» наших дней

80 Новые книги военно-морского писателя А. Комарова

Владимир Путин:
«Быть сильными: гарантии национальной безопасности для России»

«РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА»
(Печатается с сокращениями)

Мир меняется. Идущие в нем процессы глобальной трансформации таят в себе риски самого разного, зачастую непредсказуемого характера. В условиях мировых экономических и прочих потрясений всегда есть соблазн решить свои проблемы за чужой счет, путем силового давления. Не случайно уже сегодня раздаются голоса, что, мол, скоро «объективно» встанет вопрос о том, что национальный суверенитет не должен распространяться на ресурсы глобального значения.

Вот таких даже гипотетических возможностей в отношении России быть не должно. Это значит – мы никого не должны вводить в искушение своей слабостью.

Очевидно, мы не сможем укреплять наши международные позиции, развивать экономику, демократические институты, если будем не в состоянии защитить Россию. Если не просчитаем риски возможных конфликтов, не обеспечим военно-технологическую независимость и не подготовим достойный, адекватный военный ответ в качестве крайней меры реагирования на те или иные вызовы.

Мы приняли и реализуем беспрецедентные программы развития Вооруженных сил и модернизации оборонно-промышленного комплекса России. В общей сложности в предстоящее десятилетие на эти цели выделяется порядка 23 триллионов рублей.

Речь не идёт о милитаризации российского бюджета. По сути, средства, которые мы выделяем, – это «плата по счетам» за те годы, когда Армия и Флот хронически недофинансировались, когда практически не осуществлялись поставки новых видов вооружений. В то время как другие страны последовательно наращивали свои «военные мускулы».

«УМНАЯ» ОБОРОНА ОТ НОВЫХ УГРОЗ

Нам необходимы механизмы реагирования не только на уже существующие опасности. Нужно научиться «смотреть за горизонт», оценивать характер угроз на 30-50 лет вперед. Это серьёзная задача, требующая мобилизации возможностей гражданской и военной науки, алгоритмов достоверного, долгосрочного прогноза.

Какие вооружения будут необходимы российской Армии? Какие технологические требования будут предъявляться к отечественному оборонно-промышленному комплексу? По сути, необходимо создать качественно новую, «умную» систему военного анализа и стратегического планирования, подготовки готовых «рецептов» и их оперативной реализации в структурах наших силовых ведомств.

На наших глазах вспыхивают всё новые региональные и локальные войны. Возникают зоны нестабильности и искусственно подогреваемого, управляемого хаоса. Причём прослеживаются целенаправленные попытки спровоцировать такие конфликты в непосредственной близости от границ России и наших союзников. Мы видим, как девальвировались и разрушались базовые принципы международного права.

Важнейшим приоритетом государственной политики России на перспективу останутся вопросы обеспечения динамичного развития Вооруженных Сил, атомной и космической промышленности, ОПК, военного образования, фундаментальной военной науки и прикладных исследовательских программ.

АРМИЯ СБЕРЕГЛА РОССИЮ

Распад единой страны, экономические и социальные потрясения 90-х годов ударили по всем государственным институтам. Через тяжелейшие испытания прошла и наша Армия. Боевая подготовка была практически свернута. По Вооружённым Силам был нанесён разрушительный информационный удар. Некоторые «деятели» просто дня не могли прожить без того, чтобы побольнее «пнуть» и унизить Армию, оскорбить всё то, что связано с такими понятиями, как Присяга, Долг, служба Отечеству, патриотизм, ратная история нашей страны. Считал и считаю это настоящим моральным преступлением и предательством.

Однако за ошибки, допущенные при многочисленных, непоследовательных реформах, за которыми часто ничего не стояло, кроме механического сокращения, пришлось заплатить очень дорогую цену.

Главное, в государстве, в обществе наконец вернулось понимание простой истины – Вооружёнными Силами надо дорожить. Их надо укреплять, иначе «придётся кормить чужую армию» или вовсе оказаться в рабстве у бандитов и международных террористов.

Мы начали с самых неотложных вещей. Восстанавливали систему элементарных социальных гарантий для военнослужащих, ликвидировали постыдные задержки с выплатой денежного довольствия. Год от года увеличивали долю расходов на развитие Армии и Флота, а ведь были времена, когда даже на самые неотложные нужды денег не хватало.

Вспоминаю 2002 год, когда начальник Генштаба, конечно, не от хорошей жизни, предложил ликвидировать место базирования стратегических подводных лодок на Камчатке. Тем самым мы лишились бы и присутствия наших морских ядерных сил в Тихом океане. Я не принял это решение. В связи с отсутствием необходимых средств в бюджете пришлось обратиться тогда за помощью к частным компаниям. Хочу вспомнить их добрым словом. И «Сургутнефтегаз», и

ТНК без колебаний предоставили необходимые ресурсы для начала восстановления базы. Затем включились и деньги бюджета. И теперь у нас есть современная база в Вилючинске, куда скоро придут на боевое дежурство подлодки нового поколения типа «Борей».

Выход был только один – строить Новую Армию. Армию современного типа – мобильную, находящуюся в состоянии постоянной боевой готовности. Это очень трудный процесс, затрагивающий десятки тысяч людей. С этим связаны неизбежные ошибки, обиды, претензии. Обострённая общественная реакция, в том числе в самой армейской среде. Реформу проводит не один человек и не десять. Меняется сложнейший институт, внутри которого накопилось множество изъянов. Сбои, «эксцессы исполнителей», слабая информационная работа и отсутствие каналов «обратной связи», формальное исполнение директив – всё это реальные «проблемные точки» идущей реформы. Наша задача – видеть эти «проблемные точки» и корректировать те или иные решения. Выдерживая общую логику на системные преобразования Вооружённых Сил.

ЧТО УЖЕ СДЕЛАНО

Частей сокращённого состава в нашей Армии больше не осталось. Это полноценные боевые соединения, укомплектованные кадрами и техникой. Норматив их подъёма по тревоге – один час. Переброска на потенциальный театр боевых действий – сутки.

Российская Армия избавляется от всех несвойственных, вспомогательных функций – хозяйственных, бытовых и прочих. Отрыв от боевой учебы сведён к минимуму. Учитывая срок по призыву в 12 месяцев – это вообще единственный способ сделать из новобранца подготовленного бойца. Солдаты и офицеры должны заниматься своей прямой задачей – интенсивной боевой подготовкой и учёбой. Что, в том числе, позитивно скажется на дисциплине и правопорядке в войсках. И реально повысит достоинство военной службы по призыву.

Идет серьёзная реформа военного образования. Формируется 10 крупных научно-учебных центров. Все эти учреждения встроены в жёсткую вертикаль и в зависимости от прохождения службы дают офицерам возможность постоянно повышать свой профессиональный уровень. Здесь мы опираемся как на свои традиции, так и на мировую практику.

Отмечу также, что органы управления в Вооружённых Силах сокращены в два раза. Сформированы четыре укрупнённых военных округа: Западный, Южный, Центральный и Восточный. Им под управление переданы силы ВВС, ПВО и Флота.

По сути, речь идёт об оперативно-стратегических командованиях. Обеспечена надёжная устойчивость и достаточность

наземной, морской и воздушной составляющей Стратегических ядерных сил России.

На дежурство заступают подводные стратегические ракетоносцы нового проекта «Борей». Лодки такого класса – «Юрий Долгорукий» и «Александр Невский» – уже проходят государственные испытания.

Наш Флот возобновил свое присутствие в стратегических районах Мирового океана, в том числе в Средиземном море. Такая демонстрация «российского флага» теперь будет постоянной.

ЗАДАЧИ ПРЕДСТОЯЩЕГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ

Мы приступили к масштабному, комплексному перевооружению Армии и Флота, других силовых структур, обеспечивающих безопасность государства. Приоритеты здесь – это ядерные силы, воздушно-космическая оборона, системы связи, разведки и управления, радиоэлектронной борьбы, «беспилотники» и роботизированные ударные комплексы, современная транспортная авиация, системы индивидуальной защиты бойца на поле боя, высокоточное оружие и средства борьбы с ним. Система подготовки органов управления и войск должна стать более качественной, интенсивной и всеохватывающей. Основные усилия будут сконцентрированы на «сколачивании» эффективных межвидовых группировок войск и сил. Кроме того, в ближайшие годы значительно вырастет значение ВМФ, ВВС и воздушно-космической обороны.

Время требует решительных шагов по укреплению единой системы воздушно-космической обороны страны. К этим действиям нас подталкивает политика США и НАТО в вопросе развертывания ПРО.

Наша задача – возрождение в полном смысле «океанского» военно-морского флота, прежде всего на Севере и на Дальнем Востоке. Активность, которую начали ведущие военные державы мира вокруг Арктики, ставит перед Россией задачу обеспечения наших интересов в этом регионе.

В предстоящее десятилетие в войска поступит более 400 современных межконтинентальных баллистических ракет наземного и морского базирования, 8 ракетных подводных крейсеров стратегического назначения, около 20 многоцелевых подводных лодок, более 50 боевых надводных кораблей, около 100 космических аппаратов военного назначения, более 600 современных самолетов, включая истребители пятого поколения, свыше тысячи вертолетов, 28 полковых комплектов зенитных ракетных систем С-400, 38 дивизионных комплектов зенитно-ракетных комплексов «Витязь», 10 бригадных комплектов ракетного комплекса «Искандер-М», свыше 2 300 современных танков, около 2 тысяч самоходных артиллерийских комплексов и орудий, а также более 17 тысяч единиц военной автомобильной техники.

Сейчас на современную военную технику уже переведено более 250 частей и соединений, в том числе – 30 авиационных эскадрилий. А к 2020 году доля новых образцов вооружений в войсках должна составлять не менее 70 процентов. Что касается систем, остающихся на вооружении, то они будут подвергнуты глубокой модернизации.

Таким образом, задача предстоящего десятилетия заключается в том, чтобы новая структура Вооружённых Сил смогла опереться на принципиально новую технику. На технику, которая «видит» дальше, стреляет точнее, реагирует быстрее, чем аналогичные системы любого потенциального противника.

СОЦИАЛЬНОЕ ЛИЦО АРМИИ

Современная Армия – это прежде всего грамотные, подготовленные люди, способные применять самые передовые системы вооружения. Специалисты, обладающие глубокими знаниями и высоким уровнем общего образования и культуры. Сегодня индивидуальные требования к каждому офицеру и солдату – существенно возрастают.

В свою очередь военнослужащие должны иметь полный пакет социальных гарантий, адекватный их огромной ответственности. С 1 января 2012 года мы сделали следующий шаг: денежное довольствие военнос-

лужащих выросло практически в три раза. Вооружённые Силы – как работодатель – становятся более чем конкурентоспособны. Это качественно меняет ситуацию. Создаёт дополнительную мотивацию к военной службе.

Добавлю, что с 1 января 2012 года повышено денежное довольствие в системе МВД. А с 1 января 2013 года – зарплаты существенно вырастут и во всех остальных «силовых», правоохранительных структурах и спецслужбах.

Пенсии всех военных пенсионеров, независимо от их ведомственной принадлежности, повышены с 1 января текущего года – сразу в 1,6 раза. В дальнейшем «военные пенсии» будут ежегодно повышаться, причём не менее чем на два процента сверх уровня инфляции.

Кроме того, будет введён специальный образовательный сертификат, который позволит военнослужащему после увольнения получить образование или пройти переподготовку в любом учебном заведении страны.

Ещё один важнейший вопрос – судьба военных городков и тысяч людей, которые в них живут. А это – бывшие военнослужащие и их семьи, пенсионеры, гражданские специалисты, словом, те, кто отдал Армии и стране не один десяток лет своей жизни.

Недопустимо, когда такие посёлки со всеми их проблемами просто «сбрасываются» с баланса Минобороны на плечи регионов и муниципалитетов. Нужно провести самую тщательную инвентаризацию недвижимого имущества Вооруженных Сил, которое подлежит передаче гражданским властям. Другими словами, жилые дома, детские сады, объекты ЖКХ – всё это хозяйство Минобороны должно передаваться муниципалитетам в отремонтированном состоянии, пригодным к эксплуатации и, подчеркну, вместе с финансовыми ресурсами на текущее содержание.

Для поддержания дисциплины в воинских коллективах создаётся Военная полиция. И, конечно, в воспитании военнослужащих, в защите их прав и интересов, в обеспечении здорового морального климата в частях должны активно участвовать общественные, ветеранские, религиозные и правозащитные организации.

Что считаю важным подчеркнуть: конечно, Армия должна становиться профессиональной и её основу должны составлять контрактники. Однако понятие почётной воинской обязанности для мужчин мы отменять не можем, и они должны быть готовы встать на защиту Родины в минуту опасности.

Надо на качественно новом уровне организовать работу по военно-патриотическому воспитанию школьников, развитию военно-прикладных видов спорта и физической культуры в целом. Срочная служба длится один год, и солдат должен целиком сосредоточиться на боевой учебе. Это значит – он должен прийти в Армию физически развитым, закалённым, а еще лучше – владеющим основными навыками работы с транспортной техникой, компьютерами и информационными технологиями.

О НОВЫХ ТРЕБОВАНИЯХ К РОССИЙСКОМУ ОБОРОННО-ПРОМЫШЛЕННОМУ КОМПЛЕКСУ

Оборонно-промышленный комплекс – это наша гордость, здесь сосредоточен мощнейший интеллектуальный и научно-технический потенциал. Но мы должны прямо говорить и о накопившихся проблемах. Фактически отечественные оборонные центры и предприятия за последние 30 лет пропустили несколько циклов модернизации.

За предстоящее десятилетие мы в полной мере должны наверстать это отставание. Вернуть себе технологическое лидерство по всему спектру основных военных технологий. Хочу ещё раз подчеркнуть – ставку в перевооружении Армии мы будем делать именно на российский ОПК и нашу научную базу.

Вот почему мы ставим жёсткие требования перед нашими оборонными предприятиями и КБ, поощряем развитие конкуренции, вкладываем серьёзные средства в модернизацию самого ОПК и технологические заделы, в подготовку специалистов.

Деятельность предприятий ОПК должна быть сконцентрирована именно на серийном выпуске качественного отечественного оружия с наилучшими тактико-техническими характеристиками, соответствующими сегодняшним и перспективным оборонным задачам. Кроме того, только новейшие виды оружия и военной техники позволят России укрепить и развивать позиции на мировых рынках вооружений, где побеждает тот, кто предлагает самые передовые разработки.

У оборонно-промышленного комплекса нет возможности спокойно догонять

кого-то, мы должны совершить прорыв, стать ведущими изобретателями и производителями.

И мы не должны повторять прежних ошибок. Огромные ресурсы, вложенные в обновление ОПК, в перевооружение Армии, должны служить мотором для модернизации всей экономики. Очевидно, что нам надо провести глубокую ревизию экономической деятельности предприятий ОПК. Здесь много зон неэффективности – огромные, неоправданные расходы, накладные издержки, которые порой исчисляются тысячами процентов. Запутанные и непрозрачные отношения с подрядчиками – когда «головное» предприятие балансирует на грани банкротства, а у аффилированных фирм и поставщиков рентабельность исчисляется двух– и трехзначными цифрами.

Мы будем решительно пресекать коррупцию в военной промышленности и Вооруженных Силах, неуклонно следуя принципу неотвратимости наказания. Коррупция в сфере национальной безопасности – это, по сути, государственная измена.

На повестке дня также стоит модернизация предприятий, доставшихся нам в наследство от СССР. Следует провести оптимизацию всего производственного процесса, позволяющую использовать передовые технологии. Привлечь к такой работе высококвалифицированных управленцев, технологов, организаторов производства из частного бизнеса. Усилить

контроль за качеством выпускаемой продукции на предприятиях ОПК и наладить отчётность за средства, Престиж технических специальностей постепенно растет. Предприятия ОПК призваны быть центром притяжения для талантливой молодёжи, предоставляя – как это было в советское время – расширенные возможности реализации творческих амбиций в разработках, в науке и технологиях.

Считаю, что нам следует подумать и о целевом направлении молодых работников ОПК и студентов технических вузов на практику в передовые российские и мировые лаборатории, институты и заводы. Управление современным технологическим оборудованием требует высочайшей квалификации, серьезных знаний и навыков, постоянного обучения. Поэтому надо обязательно поддерживать и программы повышения квалификации непосредственно на производствах.

Выстраивая оборонную политику, модернизируя Вооружённые Силы, мы должны ориентироваться на самые современные тенденции в военном искусстве. Отстать от этих тенденций – значит заранее поставить себя в уязвимое положение. Поставить под удар страну, жизни наших солдат и офицеров. Мы никогда больше не должны допустить повторения трагедии 1941 года, когда неготовность государства и Армии к войне была оплачена громадными людскими потерями.

Беспрецедентный масштаб программы вооружений и модернизации ОПК подтверждает всю серьёзность наших намерений. Мы понимаем, что России придётся привлечь на реализацию этих планов очень большие финансовые ресурсы.

Задача состоит в том, чтобы, не истощив, а умножив экономические силы страны, создать такую Армию, такой ОПК, которые способны обеспечить России суверенитет, уважение партнеров и прочный мир.

Флот: приоритеты и перспективы

Строительство российского Военно-морского флота должно вестись с максимальной унификацией корабельного состава. Необходимо уходить от большого количества типов, классов и от создания небольшого количества кораблей в каждом классе. Это, в частности, обусловлено тем, что кораблям ВМФ приходится действовать на различных театрах военных действий.

Об этом заявил главнокомандующий Военно-морским флотом России адмирал Владимир Высоцкий на пресс-конференции, прошедшей в Министерстве обороны. Он отметил: «Безусловно, театр военных действий у Чёрного моря один, у Севера с Арктикой – другой, у Тихого океана – третий. Конечно, группировки везде должны быть разные, а вот унификация – максимальная».

Он также заявил о том, что корабли типа «Мистраль», которые строятся во Франции для Военно-морского флота России, будут оснащаться только вооружениями российского производства. «На «Мистралях», которые строятся для ВМФ России, возможно размещение оружия со специальной боевой частью российской разработки», – сообщил главком, отметив, что при оснащении «Мистралей» вертолётами будет повышен потенциал противовоздушной обороны. Также будет усилена авианосная составляющая в плане выполнения противолодочных задач.

«Мистрали» будут действовать в составе группировок кораблей, а не самостоятельно. «В качестве элемента такой группировки «Мистрали» способны существенно повысить боевые возможности всей корабельной группировки», – сказал адмирал, напомнив, что первые два корабля этого типа будут построены во Франции, а третий и четвертый – в России.

Главком также сообщил журналистам о том, что ВМФ России не отказывается от дизель-электрических подлодок проекта «Лада»; претензии есть лишь к энергетической установке головного корабля этого типа. «Я резко выразился в отношении первого корабля – «Санкт-Петербург», а не о проекте «Лада» в целом», – отметил Высоцкий, уточнив, что речь идёт о головном корабле, который находится в опытной эксплуатации. «У него главная проблема – энергетическая установка», – сказал адмирал.

О некоторых приоритетах военно-морского строительства главком ВМФ также рассказал в интервью РИА «Новости». Вот, в частности, о чём он сообщил.

О «БУЛАВЕ»

Ракетный комплекс Д-30 («Булава») и подлодка «Юрий Долгорукий» будут приниматься одновременно. Это произойдёт в текущем году. Противопоказаний никаких нет. Всё упирается лишь в «стыковку технических моментов», требуется доработать вопросы береговой части комплекса, отработать некоторые корабельные системы. Сам комплекс показал неплохие эксплуатационные свойства, и в принципе ничто не мешает принять его на вооружение.

О ЧЕТВЁРТОМ «БОРЕЕ»

Закладка четвёртого «Борея» состоится в марте, видимо, к 19 марта – Дню подводника. Сейчас на «Севмаше» строятся вторая и третья лодки проекта 955 («Борей») – «Александр Невский» и «Владимир Мономах».

О «ЛАЙНЕРЕ»

«Лайнер» – это очередной этап модернизации «Синевы», значительно повышающий её возможности. Её на вооружение принимать не надо, это существующая ракета, которая проходит модернизацию в части боевого оснащения. Энергетические возможности жидкостной «Синевы» самые высокие в мире среди баллистических ракет для морских стратегических ядерных сил.

Этими модернизированными ракетами уже оснащены все подлодки, которые находятся на боевом дежурстве в Мировом океане. Но в перспективе все действующие стратегические подводные лодки (проекты 667 БДРМ и БДР «Дельфин» и «Кальмар») будут оснащены этими ракетами.

ОБ «АКУЛЕ»

Стратегические атомные подлодки «Северсталь» и «Архангельск» (проект 941 «Акула») из боевого состава ВМФ не выводятся. В ближайшее время, пока ещё есть ракеты и другие колоссальные возможности, они будут находиться в боевом составе флота как носители ядерного оружия. «В этом вопросе, – сказал адмирал Владимир Высоцкий, – нас пытаются «наклонять». За рубежом даже разработаны специальные программы по быстрейшему уничтожению ракет к этим подводным ракетоносцам. Но мы часть ракет сохранили и поэтому будем использовать эти лодки как носители. Что касается третьей лодки «Дмитрий Донс-

кой», то этот корабль останется испытательным полигоном для «Булавы».

О «БЕЛГОРОДЕ»

Многоцелевая атомная подводная лодка «Белгород» (проект 949А «Антей») достраивается как специальный проект. Перед лодкой будет стоять целый комплекс специальных задач.

О ПРОЕКТЕ 677

В опытовой эксплуатации на Балтике находится дизель-электрическая подводная лодка «Санкт-Петербург», которая не показывает заявленные технические характеристики. Основная недоработка – это главная энергетическая установка. По выражению главкома ВМФ, «нам не нужны новые мозги с оружием, которые сидели бы на энергетике Второй мировой войны». В существующем виде «Лада» флоту не нужна, субмарины проекта 677 для ВМФ России строиться больше не будут.

ОБ АНАЭРОБНОМ ДВИГАТЕЛЕ

Заложенные лодки проекта 677 («Лада») «Кронштадт» и «Севастополь» будут достраиваться по изменённому проекту – станут кораблями с другой энергетической установкой. Ключевая задача в этой области – создание неатомных лодок с российской воздухо-независимой (анаэробной) энергетической установкой. Первые положительные результаты уже есть (разработки ведёт ЦКБ «Рубин»). Опытную установку можно получить в 2014 году.

О БАЗИРОВАНИИ «МИСТРАЛЕЙ»

По базированию решение принято, и оно в своё время будет объявлено. Предварительно это Восток (Тихоокеанский флот).

О ПЕРСПЕКТИВНОМ АВИАНОСЦЕ

Это будет не классический авианосец, он будет на шаг впереди. Корабль призван действовать во всех средах. Иными словами, речь идёт о создании комбинированного носителя, позволяющего решать целый круг задач практически во всех средах. Главная нагрузка будет на авиационно-космической составляющей, потому что господство в воздухе и космосе – это и господство на море. Но качественный скачок ещё впереди. Если же строительство начать сегодня, то это будет либо улучшенный «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов», либо ухудшенный американский «Энтерпрайз». Облик нового авианосного комплекса будет определён, видимо, в течение двух лет – до 2014 года, а завершение строительства корабля произойдёт сразу после 2020 года.

* * *

В свою очередь командующий Черноморским флотом контр-адмирал Александр Федотенков, слова которого также приводит РИА «Новости», сообщил, что боевой состав Черноморского флота РФ пополнится до 2017 года шестью новыми дизель-электрическими подводными лодками проекта 636. «Первые три корпуса мы получим в 2014 году, одну – в 2015 году и две – в 2016 году для формирования полноценной бригады подводных лодок Черноморского флота», – сказал Федотенков.

Все подводные лодки уже заложены на судостроительном предприятии «Адмиралтейские верфи» в Санкт-Петербурге. «На основе опыта подводной службы моряков-подводников Черноморского флота будет сформирована бригада из кораблей 636-го проекта», – сказал командующий.

Примерно в это же время на Черноморский флот, по словам Федотенкова, будут приходить и строящиеся на калининградском заводе «Янтарь» новые фрегаты.

Андрей ГАВРИЛЕНКО

ВМФ России: век XXI

На океанских просторах

Военно-морской флот России по-прежнему остаётся одним из надёжнейших инструментов внешней политики нашего государства, обеспечивая защиту интересов Российской Федерации на просторах Мирового океана.

В соответствии с поручением Президента РФ и резолюцией Совета Безопасности ООН, наши корабли продолжают осуществлять сопровождение российских и иностранных торговых судов, обеспечивая безопасность морского судоходства у побережья Сомали. Вклад Военно-морского флота России в коллективные усилия международного сообщества по борьбе с пиратами по достоинству оценён многими высокопоставленными лицами.

Присутствие на ротационной основе боевых кораблей Военно-морского флота России в районах пиратских нападений в акватории Африканского Рога и Аденского залива оказало значительное влияние на снижение количества захватов гражданских судов и показало высокую эффективность мер, предпринимаемых Министерством обороны РФ, Главным командованием ВМФ и командованиями флотов по обеспечению безопасности судоходства. Международное морское бюро в Сингапуре заявило о том, что сомалийским пиратам в 2011 году удалось захватить почти в 2 раза меньше судов, чем в 2010-м (28 и 49 соответственно). «Спад произошёл благодаря упреждающим ударам боевых кораблей, более эффективному управлению судами и присутствию на борту вооружённых сотрудников безопасности, что сыграло роль сдерживающего фактора», — пояснил глава Бюро Поттенгал Мукудан.

Как сообщило Управление пресс-службы и информации Министерства обороны, боевые корабли ВМФ России, обеспечивающие безопасность судоходства в районах Африканского Рога и Аденского залива, в 2011 году осуществили проводку свыше 30 конвоев общей численностью 168 судов различного класса под флагами 27 стран. Проведено 62 судна с российскими экипажами на борту. Была обеспечена безопасность 448 российских граждан.

В 2011 году задачи по борьбе с пиратством в Аденском заливе выполняли: отряд кораблей Тихоокеанского флота в составе большого противолодочного корабля «Адмирал Виноградов», танкера «Печенга», спасательного буксира «СБ–522»; отряд кораблей ВМФ в составе большого противолодочного корабля «Североморск» (Северный флот), танкера «Ельня» (Балтийский флот), морского буксира «МБ–304» (Черноморский флот); отряд боевых кораблей в составе большого противолодочного корабля «Адмирал Пантелеев», танкера «Борис Бутома», спасательного буксира «Фотий Крылов».

В настоящее время в Аденском заливе несёт вахту очередной отряд кораблей ТОФ в составе большого противолодочного корабля «Адмирал Трибуц», танкера «Печенга» и морского буксира «МБ-37». В первый международный караван, который был проведён этим отрядом по коридору безопасности, вошли торговые суда Мальты и Турции. Под прикрытием БПК «Адмирал Трибуц» они миновали Аденский залив, а затем автономно пошли в порты назначения Ближнего Востока и Европы. Когда первый караван торговых судов вошёл в зону патрулирования военными кораблями других стран, на борт БПК «Адмирал Трибуц» поднялся командующий антипиратской операцией НАТО в Аденском заливе контр-адмирал ВМС Турции Синан Азми Тосун и провёл встречу с командованием седьмого отряда кораблей ТОФ во главе с капитаном 1 ранга Ильдаром Ахмеровым. Стороны обменялись оперативной информацией, проанализировали сложившуюся ситуацию в Аденском заливе и особенности выполнения антипиратской миссии в этом регионе. Они также обсудили возможность проведения совместных манёвров по досмотру и задержанию судна, подозреваемого в пиратских действиях.

Отряд кораблей ТОФ во главе с БПК «Адмирал Трибуц», обеспечивающий безопасность гражданского судоходства в Аденском заливе, также принял участие в совместной тренировке с кораблями 508-го оперативного соединения НАТО. Совместно с флагманским кораблем соединения фрегатом УРО (управляемого ракетного оружия) ВМС Турции «Гиресун», транспортом ВМС Италии «Патино» и эскадренным миноносцем ВМС США «Хелси» тихоокеанцы отработали действия по пополнению запасов в море. Уникальность подобной операции заключалась в том, что впервые корабли России и НАТО тренировались передавать друг другу запасы пресной воды и топлива на ходу. Откровением для представителей командования 508-го оперативного соединения стала демонстрация российскими моряками пополнения запасов воды и топлива кильватерным способом, что осуществили танкер «Печенга» и БПК «Адмирал Трибуц».

По окончании тренировки на борту «Адмирала Трибуца» прошла рабочая встреча командования отряда кораблей ТОФ и соединения ВМС НАТО. На ней стороны обсудили дальнейшие практические действия при пополнении запасов, оказании медицинской помощи, решении иных вопросов и проблем во время выполнения антипиратской миссии.

За время несения боевых служб в районе Аденского залива и Африканского Рога нашим военным морякам доводилось не только участвовать в проводке караванов гражданских судов, но и задерживать пиратов, освобождать захваченные корсарами суда. Так, некоторое время назад, во время несения боевого дежурства БПК «Адмирал Пантелеев», после того как разбойному нападению подверглось многоцелевое судно «Булари банк» под флагом Антигуа и Барбуда, наши моряки задержали 29 пиратов.

С помощью вертолёта, посланного с БПК «Адмирал Пантелеев», их атака была своевременно отбита. Дальнейшие поисковые мероприятия привели российских моряков к рыболовной шхуне «Шахин-1». Девять автоматов Калашникова, два пистолета ТТ и боеприпасы к ним, ножи, абордажные лестницы и крючья, современные средства связи и навигации, обнаруженные при его досмотре, в соответствии с нормами международного права были изъяты, флибустьеры задержаны, а само пиратское судно затоплено. Морские разбойники находились под охраной на борту БПК «Адмирал Пантелеев» и морского буксира МБ-37.

Напомним и о событиях, связанных с танкером «Московский университет», в освобождении экипажа которого также участвовали военные моряки России. Этот танкер, шедший под либерийским флагом с 23 российскими моряками, следовал из района Красного моря в Китай, когда попал в руки пиратов. В результате успешных действий российских военных моряков с БПК «Маршал Шапошников» танкер был освобождён. Как рассказывал журналистам командир отряда российских боевых кораблей в Аденском заливе капитан 1 ранга Ильдар Ахмеров, в операции по спасению танкера от захватчиков принял участие практически весь состав экипажа «Маршала Шапошникова». Операция по освобождению судна длилась всего 22 минуты. Был произведён внезапный штурм танкера под прикрытием артиллерийского огня и стрелкового оружия с большого противолодочного корабля «Маршал Шапошников» с высадкой штурмовых групп на борт захваченного пиратами судна. «Пираты фактически были застигнуты врасплох, так как не ожидали с нашей стороны столь решительных действий. Все проходило в тёмное время суток, так как ошеломить можно только в это время, под утро», – отмечал офицер.

Практика в Аденском заливе говорит о том, что если пираты уже пробрались на танкер, то слишком сложно и практически невозможно бывает их «выкурить» оттуда и освободить от них судно. С нашей стороны действовали три штурмовые группы по 6–8 человек в каждой, которые с помощью быстроходных лодок приблизились к борту танкера. Экипаж военного корабля постоянно оказывал психологическое давление на пиратов, по радиосвязи выдвигая им требования покинуть борт захваченного судна, сдать оружие, освободить заложников, а также подчёркивая, что никакого выкупа они не получат.

Решительные действия были связаны с тем, что экипаж «Маршала Шапошникова» достоверно знал: все россияне, находившиеся на захваченном танкере, закрылись в глубинном отсеке и надёжно защищены от любых действий пиратов. Кроме того, на связь с «Маршалом Шапошниковым» выходил капитан танкера «Московский университет».

Высокую оценку действиям военных моряков при освобождении танкера «Московский университет» дал Президент Российской Федерации Дмитрий Медведев. На борту тяжёлого атомного ракетного крейсера «Пётр Великий» глава государства вручил государственные награды морякам-тихоокеанцам, участвовавшим в операции по освобождению танкера.

Сторожевой корабль Черноморского флота «Ладный» был задействован в поисково-спасательной операции по обнаружению пропавшего сухогруза Arctic Sea с российским экипажем, бесследно исчезнувшего в районе побережья Португалии на пути в Гибралтар. Наш сторожевой корабль обнаружил сухогруз в 300 милях от островов Зеленого Мыса, высадив на него досмотровую группу. «Ладный» доставил экипаж сухогруза на остров Сал, входящий в государство Кабо-Верде. Действия моряков-черноморцев также получили высокую оценку не только со стороны руководства нашей страны, но и многих высокопоставленных представителей мирового сообщества.

Но не только борьбой с пиратами занимается наш флот. 6 декабря 2011 года с выходом из главной базы Северного флота – Североморска – тяжёлого авианесущего крейсера «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов», большого противолодочного корабля «Адмирал Чабаненко» и судов сопровождения начался поход корабельной авианосной группы (КАГ) ВМФ.

Этому походу предшествовала длительная и напряжённая подготовка моряков и лётчиков. В летний период обучения экипаж крейсера отработал комплекс совместных мероприятий с пилотами отдельного корабельного истребительного авиаполка морской авиации Северного флота. В Баренцевом море проходили интенсивные тренировки лётчиков-палубников. Они выполнили все запланированные упражнения, совершив более сотни посадок на палубу тяжёлого авианесущего крейсера «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» на самолётах Су-33 и Су-25УТГ.

Нынешний командир тяжёлого авианесущего крейсера «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» капитан 1 ранга Сергей Артамонов – опытный военный моряк. Его служба на Северном флоте от лейтенанта до капитана 1 ранга была связана с ТАВКР «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов». После окончания в 1992 году Калининградского высшего военно-морского училища он последовательно

прошёл на этом крейсере все командные должности от командира зенитной ракетной батареи до командира корабля. Капитан 1 ранга Сергей Артамонов в 2007 году окончил Военно-морскую академию им. Н. Г. Кузнецова. Для многих его подчинённых – членов экипажа крейсера – этот поход стал первым длительным плаванием в их жизни. Из более чем двухтысячного экипажа 800 матросов, старшин и молодых офицеров впервые решали задачи в отдалённых районах Мирового океана.

Дальний поход КАГ стал очередным этапом действий сил Военно-морского флота России в Мировом океане в составе группировок кораблей на значительном удалении от мест базирования. Его цель – обеспечение военно-морского присутствия в оперативно важных районах Мирового океана. Организация межфлотского взаимодействия – одна из характерных особенностей дальнего похода КАГ. Его планом было предусмотрено решение совместных задач в назначенных океанских и морских районах кораблями Северного, Балтийского и Черноморского флотов.

В заливе Мори Фёрт, расположенном к северо-востоку от Великобритании, к группе присоединился отряд кораблей Балтийского флота. Совместно с моряками-североморцами задачи дальнего похода стали выполнять экипажи сторожевого корабля «Ярослав Мудрый» и танкера «Лена» БФ. Ещё через некоторое время к КАГ присоединился сторожевой корабль «Ладный».

В период одиночного плавания и в составе КАГ СКР «Ладный» совершил деловые заходы в порты Испании, Мальты, Франции, а также посетил сирийский порт Тартус. В общей сложности за 43 дня похода кораблём пройдено около 6 тыс. морских миль.

Боевые единицы корабельной авианосной группы ВМФ совершили деловой заход в порт Тартус (Сирия). Непосредственно в Тартус заходили большой противолодочный корабль «Адмирал Чабаненко», сторожевой корабль «Ладный» и танкер «Лена». Тяжёлый авианесущий крейсер «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» и спасательный буксир «Николай Чикер» находились на внешнем рейде Тартуса. На борту крейсера побывала делегация высокопоставленных сирийских военнослужащих во главе с министром обороны арабской республики. Для гостей была устроена экскурсия по крупнейшему надводному кораблю нашего флота. Состоялся брифинг, на котором отмечалась важность визита российской эскадры в Тартус. Пополнив запасы, наши корабли покинули сирийские воды и продолжили дальний поход.

В этом дальнем плавании совершенствовалась морская выучка и боевая слаженность экипажей надводных кораблей, отрабатывались совместные действия сил

корабельной авианосной группы и авиации, включая выполнение практических стрельб. За время дальнего похода корабельной авианосной группы лётчики авиакрыла Северного флота приобрели значительный практический опыт проведения полётов с палубы авианесущего крейсера в открытом море.

В нынешнем году российский Военно-морской флот продолжает активно выполнять военно-дипломатические функции с целью укрепления взаимного доверия и взаимопонимания с флотами зарубежных стран. Основными формами этой деятельности по-прежнему остаются официальные визиты, деловые заходы в порты ряда государств с целью демонстрации Андреевского флага. Наряду с корабельной авианосной группой вдали от родных берегов сегодня продолжают решать задачи и другие боевые единицы российского ВМФ. Так, некоторое время назад визит в Республику Сейшельские Острова совершил отряд боевых кораблей Тихоокеанского флота во главе с большим противолодочным кораб_лём «Адмирал Пантелеев», участвовавший в международной миссии по защите торговых судов от пиратских нападений в Аденском заливе.

В порту Виктория российские моряки встретились с Чрезвычайным и Полномочным Послом Российской Федерации в Республике Сейшельские Острова Михаилом Калининым, нанесли визит Президенту республики Джеймсу Майклу, республиканскому командованию вооружённых сил и береговой охраны, а также встретились с представителями российской диаспоры, проживающей на островах.

В последний день визита тихоокеанцы совместно с сейшельскими военными моряками провели в акватории порта Виктория двухчасовое показное учение по досмотру и захвату судна, подозреваемого в пиратских действиях. В рамках предыдущих визитов российских военных кораблей на Сейшелы руководство республики неоднократно подчёркивало актуальность угрозы, которую представляют пиратские вооружённые нападения для страны, расположенной вблизи морских торговых путей. Корабли республиканской береговой гвардии регулярно участвуют в отражении пиратских атак недалеко от побережья Сейшельских островов, поэтому отработка совместных антипиратских действий имеет для Сейшел большое значение. По окончании учения БПК «Адмирал Пантелеев» покинул столицу Республики Сейшельские Острова.

Возвращаясь к родным берегам после выполнения задач по обеспечению безопасности судоходства в районе Африканского Рога, отряд кораблей Тихоокеанского флота под командованием капитана 1 ранга Андрея Сапрыкина в составе БПК «Адмирал Пантелеев», танкера «Борис Бутома» и буксира «Фотий Крылов» также совершил деловой заход на Филиппины. А перед этим наши моряки побывали в индонезийском порту Сурабайя. Этот заход кораблей ТОФ в Республику Индонезия был не первым. Российские отряды регулярно совершают различные визиты в это государство. Так, в прошлом году во время посещения флагманом ТОФ гвардейского ракетного крейсера «Варяг» порта Макассар подразделение морской пехоты ТОФ и их индонезийские коллеги провели совместное учение антипиратской направленности.

У военных моряков и впереди новые учения, дальние походы. Так, с 25 июня по 1 июля 2012 года в Юго-Восточной части Балтийского моря пройдёт международное военно-морское учение «ФРУКУС-2012», в котором примут участие корабли ВМФ России и военно-морских сил США, Франции, Великобритании. Российский ВМФ на учении будет представлен сторожевым кораблем Балтийского флота «Ярослав Мудрый», который на днях вернулся домой после выполнения задач в районах Северо-Восточной Атлантики и Средиземного моря в составе корабельной авианосной группы Северного флота. «Ярослав Мудрый» находился в походе около 70 суток, кораблём было пройдено более 16 тыс. морских миль. Целью предстоящего учения станет повышение согласованности действий в процессе командования и управления силами на примере общего сценария применения международного военно-морского оперативного соединения по защите экономической деятельности.

С 13 по 16 марта 2012 года в Йонструпе (Дания) прошла планирующая конференция, в ходе которой обсуждались рамки, направленность и задачи международного учения «ДАНЕКС-2012». В работе конференции приняла участие и делегация Военно-морского флота России. Учение «ДАНЕКС-2012» состоится с 1 по 12 сентября. В нём наряду с российскими моряками примут участие представители ВМС порядка 20 стран, в том числе Дании, Италии, Португалии, Турции, Германии. Как отмечают в Главном штабе ВМФ, формат учения позволит достичь необходимого взаимопонимания и отработать практические формы взаимодействия между флотами в море.

В этом году будут и другие, не менее значимые мероприятия. В соответствии с планом Министерства обороны РФ по развитию связей с армиями зарубежных государств, в 2012 году ВМФ России продолжит выполнять военно-дипломатические функции, которые будут выражаться в формате практических мероприятий, в частности, международных военно-морских учений. Планируется, что в этом году корабли ВМФ РФ посетят более 40 портов зарубежных государств.

Военным морякам предстоит покорять новые океанские просторы. Перспективный облик ВМФ предусматривает рост его боевого потенциала за счёт строительства и модернизации крупных надводных кораблей и подводных лодок, реорганизации и перевооружения соединений и частей береговых войск и морской авиации. Не будет при этом и недостатка в кадрах, способных освоить и умело применять всё, чем обогатит флот новый век.

Андрей ГАВРИЛЕНКО

Против пиратов – мощью права

У восточных берегов Африки уже не первый год бесчинствуют морские разбойники. В борьбе с пиратством в районе Сомали налаживают взаимодействие военные корабли различных государств, в том числе России. Пресечено несколько попыток захвата судов, задержаны банды пиратов. Однако международное законодательство в этой области пока несовершенно, его предстоит трансформировать к реалиям XXI века. Инициатором выработки норм, которые позволили бы более эффективно обезопасить морские перевозки, выступает Российская Федерация. Об этом наш разговор с заместителем Генерального прокурора РФ Александром Григорьевичем ЗВЯГИНЦЕВЫМ.

– Александр Григорьевич, Президент Российской Федерации Дмитрий Анатольевич Медведев на встрече с Генеральным прокурором Российской Федерации Юрием Яковлевичем Чайкой поставил перед прокуратурой ряд проблемных вопросов борьбы с пиратством в районе Сомали. Как продвигается их решение?

– Начнем с того, что актуальность данной проблемы еще более возросла. Акты пиратства и вооруженный разбой в этом районе Мирового океана представляют серьезную угрозу безопасности судоходства, жизни и здоровью моряков и пассажиров судов, затрудняют доставку международной гуманитарной помощи Сомали и приводят к большим убыткам в международной торговле и значительному экономическому ущербу для многих стран. При этом непосредственно и существенно затрагиваются и российские интересы.

Объектом пиратских нападений неоднократно становились как российские, так и иностранные суда, в экипажи которых входили российские граждане. Один из россиян – капитан украинского судна «Фаина» В. Колобков скончался от гипертонического криза вскоре после захвата. А ведь по Конституции Российской Федерации государство гарантирует своим гражданам защиту и покровительство за ее пределами. И Президент Российской Федерации, являясь гарантом прав и свобод человека и гражданина, не может не реагировать на угрозы, которые несет пиратство интересам российских граждан и самой России.

К нашим национальным интересам относится и обеспечение безопасности плавания в этом стратегически важном районе Мирового океана как российских судов, так и судов других стран, осуществляющих перевозки российских грузов и для России. По оценкам экспертов, ежегодно более 20 тыс. судов проходят по кратчайшему морскому пути между Европой, Азией и Африкой – через Суэцкий канал, Красное море и Аденский залив в Индийский океан и обратно. Через канал в обоих направлениях проходит порядка 700 млн тонн грузов. Это, в частности, морские перевозки 7 % всей нефти, потребляемой человечеством, или 30 % нефти и газа, потребляемых Европой.

Поэтому Россия как один из основных игроков на международной арене, в т. ч. как постоянный член Совета Безопасности ООН и участник «Группы восьми» – форума наиболее развитых государств, должна выработать свою позицию и внести вклад в решение этой проблемы, которая стала в один ряд с такими глобальными вызовами криминального характера, как наркоагрессия, терроризм, торговля людьми, киберпреступность.

– Некоторые эксперты и политики говорят, что проблема пиратства в отдельном районе Мирового океана не тянет на глобальную проблему. Что в начале нашего века уже вставала проблема пиратства в районе Малаккского пролива и она была успешно решена силами государств этого региона. Что можно сказать по этому поводу?

– Сомали – это лишь последняя по времени «горячая точка» в мировом процессе возрождения морского пиратства, начавшемся лет 20 назад в связи с ростом мирового торгового мореплавания. Более 80 % международных перевозок самых различных товаров осуществляется морем. Одномоментно в морях и океанах перемещается более 10 млн грузовых контейнеров.

Морское пиратство появилось с возникновения мореплавания и полностью никогда не исчезало, пройдя этапы взлетов и падений, в т. ч. в XVII веке. Грабежи в открытом море, захваты судов с целью выкупа или завладения ценным грузом продолжают с различной степенью интенсивности иметь место и в других районах Мирового океана, особенно в Карибском бассейне, в водах Западной Африки, а также в Малаккском проливе, Южно-Китайском море и прибрежных пространствах Индостана. Следовательно, проблема пиратства как составной части преступности на море является глобальной в географическом плане. При этом меняется характер пиратских действий: они становятся масштабнее и более насильственными.

По данным Международного морского бюро Международной торговой палаты, в период с 2000 по 2006 гг. в мире было отмечено свыше 2400 актов пиратства (т. е. в среднем по 400 в год), что почти в 2 раза превысило уровень предшествующего шестилетнего периода.

В 2010 году произошло беспрецедентное увеличение (на 11 %) числа актов пиратства или вооруженного разбоя в отношении судов на море во всем мире, при этом было захвачено 42 корабля и взято в заложники 815 моряков. У побережья Сомали произошло 111 инцидентов (хотя пять лет назад, в 2003 г., была зафиксирована лишь 21 пиратская атака).

Что касается пиратства в районе Малаккского пролива и островов Индонезийского архипелага, то такая проблема не только была, но и остается, но уже не является такой острой, как в начале 2000-х годов. Совместными действиями Индонезии, Малайзии, Сингапура и Таиланда ее острота была притушена: число актов пиратства с 2004 года сократилось вполовину.

Но в районе Африканского Рога ситуация принципиально иная. Сомали, в отличие от указанных четырех азиатских государств, не имеет дееспособного правительства и адекватной правоохранительной и судебной систем. Поэтому и возникают многочисленные проблемы в противодействии пиратству в этом регионе. Должен также сказать, что глобальный характер какой-либо проблемы определяется не столько ее географическим распространением, сколько настоящими и прогнозируемыми последствиями для государств, мировой экономики и международной безопасности.

– Какие последствия для мировых и российских интересов влечет пиратство?

– Современные средства передвижения и коммуникаций способствуют тому, что пиратство приобретает совершенно иные масштабы и переживает бурный расцвет, угрожая теперь мировому сообществу не меньше, чем в период расцвета пиратства времен фрегатов и галеонов.

Общий, прямой и косвенный ущерб от современного пиратства оценивается в 13–16 млрд долларов (включая расходы на усиление защиты и охрану кораблей, огромный рост затрат на страхование судов и грузов, направление грузов другими, более длинными маршрутами). Большинство из этих затрат войдут в цену различных товаров, т. е. увеличат ее, а это не самый благоприятный фактор для преодоления мирового экономического кризиса.

Только в 2008 году сомалийские пираты захватили 42 торговых судна, в т. ч. в ноябре произошел захват огромного, длиной 330 метров, саудовского нефтяного танкера «Сириус стар», перевозившего в США нефтяное сырье стоимостью 110 млн долларов, а до этого украинского корабля «Фаина» с оружием на борту. В настоящее время пираты удерживают в заложниках 17 кораблей и около 300 человек. А ведь простой захваченного судна обходится от пяти до сотен тысяч долларов в сутки (в зависимости от тоннажа и стоимости груза).

По нашим весьма неполным оценкам, с 2003 по 2010 гг. в районе Аденского залива нападениям пиратов подверглись суда более 20 государств, а членами экипажей и пассажирами этих кораблей являлись граждане около 40 государств мира.

По различным оценкам, пиратам в регионе Сомали 2011 году удалось получить порядка 120–150 млн долларов в виде выкупов. Это позволило им обзавестись более совершенными средствами для захвата крупных торговых судов. В частности, хорошо вооруженные пираты теперь орудуют и с больших плавучих баз среди открытого моря, вдали от сомалийского побережья, что позволяет проводить захваты в сотнях и даже тысячах миль от побережья.

Особую озабоченность вызывают пиратские нападения на суда, доставляющие международную гуманитарную помощь странам Восточной Африки, в т. ч. Сомали, куда 90 % помощи поступает морем. В гуманитарном плане ООН оценивает ситуацию в Сомали как самую тяжелую в мире: сегодня более 1/3 населения Сомали нуждается в продовольственной помощи, средняя продолжительность жизни в стране составляет 47 лет.

Надо сказать, что существенное возрастание угрозы пиратства в Индийском океане привело к резкому (иногда более чем в 10 раз) росту страховых тарифов, причем во всем мире, а не только на маршрутах в этом океане. Некоторые перевозчики выбирают более длинный и дорогой маршрут, не через Суэцкий канал, а вокруг Африки мимо мыса Доброй Надежды. Этот маршрут на 8–10 дней (почти в 2 раза) длиннее, а каждый день задержки обходится до 40 тыс. долларов.

Нельзя не учитывать, что разрушение пиратами крупного танкера с нефтью может повлечь экологическую катастрофу. А если будет захвачено или повреждено судно с опасными химическими или радиоактивными веществами? Ведь уже предпринималась попытка захвата химического танкера, которая, к счастью, не удалась.

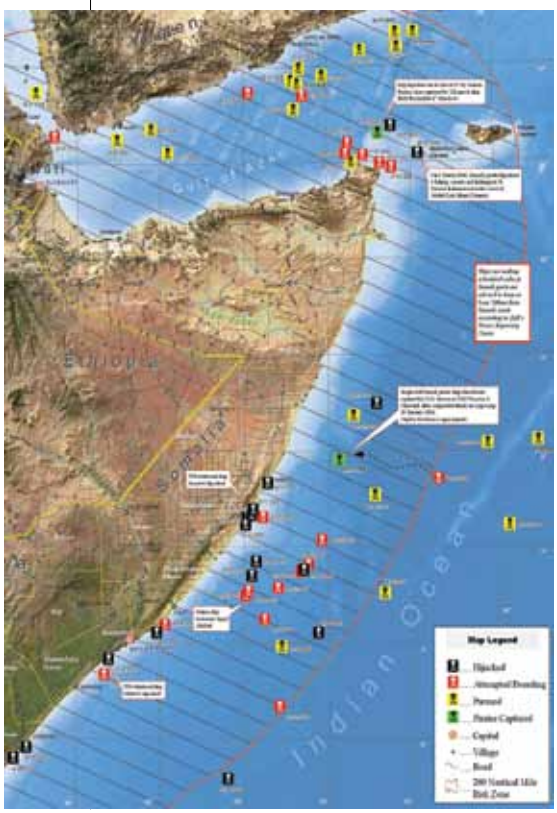
На этом фоне не могут не беспокоить сообщения о связях пиратов с террористами, в частности с радикальной исламистской группировкой «Аль-Шабаб», рвущейся к власти в Сомали. Не зарождается ли здесь второй «Талибан» или «Аль-Каида»?!

Собственно, связи между терроризмом и организованной преступностью (например, наркодельцами) общеизвестны. Но пиратство, как источник подпитки исламских террористов в районе Африканского Рога, может привести к возникновению там государственных образований террористической направленности, экспортирующих терроризм по всему миру. Участие террористов в пиратских рейдах дает возможность поддержания в боевой форме и подготовки к последующим захватам морских судов с террористическими целями. Пиратская среда является благоприятной для вербовки террористов, особенно когда их бизнес будет существенно ограничен.

Кроме того, в мире много бедных. И пример удачливых сомалийских пиратов может стать весьма заразительным. Уже сейчас в Сомали потянулись граждане из других государств. Например, среди 29 пиратов, задержанных 28 апреля 2009 года российскими военными моряками с корабля «Адмирал Пантелеев», были 12 граждан Пакистана, 11 граждан Сомали и 6 граждан Ирана.

Есть угроза, что «эпидемия пиратства» распространится на другие районы данного региона или другие удобные для этого преступного промысла части Мирового океана. Например, некоторые эксперты полагают, что Йемен, расположенный на противоположных Сомали берегах Красного моря и Аденского залива, в ближайшее время может стать новым очагом пиратского беспредела.

– Многие захваченные пираты заявляют, что они лишь бедные рыбаки, путем сбора дани защищающие рыбные ресурсы Сомали от разграбления иностранными судами. Есть ли в этом хоть какая-то правда?



– Да, пираты заявляют (иногда им вторят сомалийские чиновники), что они борются с иностранными судами, занимающимися незаконным рыболовством и сбросом токсических отходов в водах Сомали.

Действительно, пиратство в этом районе возникло после падения в 1991 году в Сомали режима М. С. Барре, после чего страна погрузилась в нескончаемую череду внутренних конфликтов, повлекших, среди прочего, неспособность контролировать свои прибрежные воды, богатые тунцом. Этим воспользовались «деловые люди» из ряда европейских и азиатских государств, направившие туда свои суда для незаконного лова и захоронения отходов, в т. ч. радиоактивных. Эти действия повлекли нападения сомалийских рыбаков на такие суда с требованием уплаты «налога» за наносимый ущерб.

Но сейчас действия пиратов преследуют одну цель – быстрое обогащение. В числе пиратов совсем мало рыбаков, и нападения уже давно осуществляются вне пределов территориальных вод и даже экономической зоны Сомали на расстоянии сотен миль. К тому же среди пиратов много иностранцев.

Так что образ сомалийских «робин гудов» пиратам не подходит. То, что началось как законная борьба против иностранных эксплуататоров, вылилось в обыкновенный криминальный бизнес. Но этот пиар продолжается и зачастую находит понимание у населения соседних стран, особенно с учетом того, что незаконный лов в водах Сомали продолжается. При этом некоторые сомалийские полевые командиры выдают «лицензии» иностранным компаниям на нелегальный лов рыбы.

– Судя по фотографиям и видеокадрам, изображенные на них полуодетые и тщедушные пираты никак не похожи на морских бандитов.

– Впечатление может быть обманчивым, особенно под влиянием романов о пиратах и фильма «Пираты Карибского моря», изобилующего колоритными типажами с легким налетом благородства предводителя пиратов Джека Воробья и пронизанного лирической линией.

Конечно, на стезю пиратской деятельности постоянно ступают и бедствующие дилетанты. Прошло даже сообщение, что один пират был одноногий. Но вполне очевидно, что сейчас пиратство – это в основе своей хорошо отлаженный преступный бизнес.

В настоящее время здесь действует примерно 160 пиратских группировок. Пираты хорошо организованы, с распределением ролей в материально-техническом и финансовом обеспечении нападений, в их проведении, получении выкупа и его легализации, включая своих представителей перед средствами массовой информации и профессиональных посредников на переговорах о выкупе. У них есть своя разведка, и они уже в массе своей не «прочесывают» наудачу океанские просторы в поиске добычи: они зачастую знают, какое судно, с каким грузом и куда направляется. Причем в пиратский бизнес зачастую втягиваются местные полевые командиры и структуры власти в раздираемой междоусобицами Сомали.

Улучшаются вооружение и тактика действий пиратов. Если 5–6 лет назад они использовали при нападениях преимущественно ножи, мачете и револьверы, то сейчас – это автоматы и автоматические винтовки, гранатометы. Полученные от пиратства деньги прорывают введенное ООН эмбарго на поставки вооружения в Сомали.

Но надо иметь в виду, что пиратам, участвующим в нападениях и рискующим жизнью в море, достается совсем незначительная часть полученного выкупа. Львиная доля уходит организаторам, финансистам и посредникам.

– Мировое сообщество давно пытается решить проблему пиратства и уже принимаются меры, в том числе силового характера. Неужели их недостаточно для решения проблемы, ведь в дело вступили военные корабли многих крупных государств?

– Да, различные меры принимаются как заинтересованными государствами, так и в рамках международных организаций, в том числе ООН, Международной морской организации, Евросоюза, НАТО, Лиги арабских государств.

Этой проблемой занимается Совет Безопасности ООН, что говорит о ее серьезности. При этом он действует на основании

главы VII Устава ООН, которая посвящена вопросам поддержания мира и международной безопасности. С июня 2008 года СБ ООН принял несколько резолюций по проблеме пиратства в районе Сомали. Причем согласно резолюции 1851, принятой 16 декабря 2008 года, государства, сотрудничающие с Сомали (в их число входит и Россия), получили право принимать все необходимые меры для пресечения пиратской деятельности не только в территориальном море, но и на сухопутной территории и в воздушном пространстве Сомали.

В районе Сомали патрулируют 35 военных кораблей из 16 стран, в том числе в рамках операций НАТО и Евросоюза. Это самая мощная антипиратская флотилия современности.

Принимаются защитные меры и на уровне отдельных государств. Так, в апреле правительство Бельгии, как ранее и французское правительство, приняло решение о размещении в качестве временной меры на торговых судах, направляющихся в воды у побережья Восточной Африки, вооруженной охраны из бельгийских военнослужащих, по 8 человек на судно. Но за обеспечение безопасного недельного прохода каждого корабля бельгийский судовладелец должен заплатить примерно 110 тыс. евро, при этом судно должно быть застраховано и его хозяин должен отказаться от каких-либо претензий к Бельгии в случае нанесения пиратами ущерба судну, грузу или экипажу, хотя принятие решения о вооруженном отпоре пиратскому нападению будет принимать не он, а командир вооруженной группы. Как говорится, недешево и сердито.

Понятно, что все это в основном паллиативные и временные меры, неспособные решить проблему в целом. Эффективность этих мер, как видится, пока не очень высока. Несмотря ни на что, пиратами осуществлено больше захватов судов, стало больше заложников, а суммы выкупа, выплачиваемые пиратам, растут (в среднем достигают 1–2 млн долл.) и разжигают их аппетиты. Об этом свидетельствует статистика: в начале 2009 года был спад в пиратских атаках, но к апрелю их было уже 60, т. е. за квартал мы имеем их больше, чем за половину 2008 года.

Кроме того, в этой ситуации появился еще один осложняющий элемент: возникла реальная опасность жизни и здоровью членов экипажа и пассажиров судов во время пиратских нападений и нахождения их в заложниках. Раньше пираты избегали причинения ущерба людям, но теперь появились жертвы с обеих сторон: «на войне, как на войне». 10 апреля французский спецназ освободил пассажиров яхты, захваченной пиратами, при этом в перестрелке были убиты заложник и двое пиратов. Через день снайперы спецподразделения США уничтожили трех морских разбойников при освобождении капитана американского контейнеровоза. В конце апреля береговая охрана Йемена в ходе штурма захваченного йеменского танкера убила еще трех пиратов.

Сомалийские пираты обещали отомстить за своих соратников, убитых французскими и американскими спецназовцами. И, видимо, это не просто слова и бравада.

– А положительные результаты есть?

– Конечно, есть. Иначе было бы совсем грустно. Увеличилось число предотвращенных захватов судов и число задержанных пиратов. Например, вспомним самый богатый «улов» нашего корабля «Адмирал Пантелеев», задержавшего 28 апреля судно с 29 пиратами. За 6 месяцев военно-морской операции «Аталанта», проводимой Евросоюзом, предотвращено более сотни нападений на суда, задержаны 52 пирата, нейтрализованы 4 пиратские плавучие базы, осуществлена проводка 23 конвоев с гуманитарной помощью по линии Всемирной продовольственной программы.

На конференции в Брюсселе государства-доноры согласились предоставить более 250 млн долл. на развитие систем безопасности и правоохраны в Сомали.

В Роттердаме (Нидерланды) начался первый в Европе суд над пиратом, готовятся судебные процессы в Германии и во Франции. В США скоро впервые за 100 последних лет пройдет процесс над одним из пиратов. Специалисты не сомневаются, что обвинение будет требовать для пирата, уцелевшего при захвате, как минимум пожизненного заключения, чтобы продемонстрировать всем «веселым роджерам», какая участь ждет их при аресте американцами и суде в США.

Александр Давыденко: Управление морскими портами и речными бассейнами требует реформ

Российское морское и речное сообщество ожидают в 2012 году перемены. Свое мнение о том, как может измениться система управления в морских портах и на реке в интервью ИАА «ПортНьюс» высказывает руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) ***Александр Давыденко.***

– Александр Александрович, объясните, пожалуйста, чем вызвана столь невысокая динамика роста грузооборота российских портов по итогам 2011 года?

– По итогам прошлого года перевалка грузов в морских портах России составила 535,4 млн тонн. Этот показатель на 1,8 % больше, чем в 2010 году. Я оцениваю такую динамику как позитивную, потому что прирост объемов перевалки сухих грузов, которые составляют основу наиболее высокотехнологичных портовых операций, в прошлом году достиг 11 %. Но вместе с тем, мы потеряли в объемах перевалки нефтеналивных грузов более 4 %. Это обусловлено колебаниями рынка. Поэтому в целом итоговые показатели можно считать удовлетворительными.

В перспективе мы ожидаем изменения ситуации. Так, со второго полугодия 2012 года ожидается увеличение отгрузки нефти

через терминал Белокаменка в Мурманске, в Усть-Луге – через БТС-2 и в Козьмино. Терминалы КТК в порту Новороссийск также могут увеличить отгрузки экспортной нефти с вводом в эксплуатацию двух новых скважин ОАО «ЛУКОЙЛ». Кроме того, мы ожидаем увеличения перевалки углей в Ванинском транспортном узле.

Стабильно увеличивается объем переработки контейнерных грузов, особенно за счет морских терминалов Северо-Западного бассейна. Ежегодно этот показатель растет на 35 %.

– Можете ли Вы уже сейчас сделать прогноз на 2012 год по объему перевалки грузов в морских портах?

– По мнению экспертов, в этом году сохранится тенденция роста перевалки сухих грузов, наливные грузы скорее всего сохранят объем перевалки на прежнем уровне. Общий грузооборот морских портов России планируется на уровне 560 млн тонн.

– Насколько Вы удовлетворены темпами создания новой портовой инфраструктуры в России?

– Если в экономике основной принцип: спрос рождает предложение, то в транспорте наоборот: предложение рождает спрос. И чем больше мы будем строить портовых мощностей, тем больше будет расти грузопереработка. Но тут необходим тонкий расчет, где будут грузопотоки. Надеюсь, что Стратегия развития морской портовой инфраструктуры на период до 2030 года, разрабатываемая ФГУП «Росморпорт», позволит приблизиться к экономически выгодному для нашей страны балансу портовых мощностей.

– Насколько, на Ваш взгляд, актуален вопрос об акционировании ФГУП «Росморпорт»?

– Сегодня Росморпорт представляет собой такую структуру, аналога которой нет нигде в мире. В мировой практике принято, что в любом порту действует администрация порта в том или ином виде и ряд стивидорных компаний. В нашем же случае в портах представлены администрация морского порта (АМП) и Росморпорт. А остаться должно что-то одно. Логичнее – администрация морского порта, которая будет осуществлять административно-властные полномочия и хозяйственную деятельность, то есть

строить причалы, сдавать их в концессию или аренду, содержать акваторию и средства обеспечения безопасности мореплавания. А Росморпорт, наверно, должен быть разделен на части, одна из которых будет акционирована, а другая – присоединена к АМП. В 1993 году в портах было проведено акционирование и созданы акционерные общества и морские администрации портов (МАП). В 2003 году МАПы, в соответствии с административной реформой, были разделены на АМП и ФГУП «Росморпорт». Теперь настала очередь приватизации. В порту должна быть одна управляющая компания. Администрация порта может стать такой управляющей компанией и заниматься развитием морского порта. Во всем мире у таких компаний два источника доходов – арендная плата и портовые сборы. Если мы так сделаем, мы уменьшим численность управленцев от государства, расходы на их содержание, а значит, уменьшим нагрузку на бизнес и направим больше средств на развитие портовой инфраструктуры.

– А как Вы видите реформу управления на внутреннем водном транспорте?

– Проект изменений в Федеральный закон КВВТ, который изменит систему управления на внутреннем водном транспорте 7 февраля 2012 года прошел первое чтение в Государственной Думе. Для внесения поправок Минтрансом России создана рабочая группа, которая должна будет дорабатывать этот документ. Мы хотим, чтобы этот закон был введен уже к началу навигации в этом году. Мы готовим подзаконные акты и новую структуру, поэтому заминок быть не должно – в навигацию 2012 года мы должны обеспечить новый уровень безопасности судоходства.

Самое главное – это введение на внутреннем водном транспорте системы портового контроля под руководством капитана бассейна в рамках администрации речного бассейна (АРБ)

Хочу напомнить, что эта реформа была предложена нами еще в 2007 году и родилась она из трагических событий в Керченском проливе, когда потерпели крушение сразу несколько судов. Разработанный тогда документ назывался «Концепция реформирования управления на внутреннем водном транспорте». Концепция была утверждена Правительством в 2009 году.

Мы пришли к выводу, и этим летом он только подтвердился, что существующая система управления судоходством на реке не уделяет должного внимания тому, какие суда, в каком техническом состоянии и под чьим управлением выходят на реку, а потом в море. Мы предложили свои меры, которые сегодня могут стать новым отраслевым законом. Самое главное – это введение на внутреннем водном транспорте системы портового контроля под руководством капитана бассейна в рамках администрации речного бассейна (АРБ).

Сейчас Регистр проверяет каждое речное судно Российской Федерации один раз в пять лет. Только если есть какие-то замечания либо проводился ремонт судна, Регистр проводит дополнительные проверки. Ространснадзор осуществляет надзор преимущественно за документами, дающими право судовладельцу, юридическому лицу, осуществлять судоходство по внутренним водным путям. Должного надзора за судами как за транспортными средствами во время навигации сегодня не производится.

Я уверен, что технологический контроль транспортных средств должен осуществлять тот орган, который отвечает за весь транспортный процесс на реке. Инспекторы портового контроля в начале навигации будут проверять техническое состояние судна, формировать базу сведений о судах и судовладельцах и проверять с периодичностью в зависимости от их технического состояния. Второй аспект – это проверка квалификации экипажа. Сегодня мы достоверно не знаем, кто назначил капитана, кто дал ему удостоверение, рабочий диплом, когда и где он работал ранее, потому что этим занимается судоходная компания.

Капитаны речных бассейнов будут в ранге заместителей начальников Администраций речных бассейнов (АРБ). Сами АРБ сохранят все функции, присущие сегодняшним «путейцам» (ФБУ «ГБУВПиС»): поддержание габаритов водного пути, соблюдение сроков навигации, эксплуатация гидротехнических сооружений, создание и эксплуатация систем управления движением судов и т.д.

Таким образом, и здесь, на реке, мы хотим создать администрации речных бассейнов, которые будут осуществлять не только содержание водного пути, но и контролировать, какие технические средства осуществляют перевозки пассажиров и грузов, то есть непосредственно обеспечивать безопасность судоходства.

– Кто составит основу речных инспекторов портконтроля? На какие средства будут сформированы эти органы?

– Какую-то часть кадров для АРБ, вследствие перераспределения функций, мы сможем перераспределить с Госморречнадзором. Кроме того, ГБУ обладают неплохим штатом профессиональных сотрудников, где-то придется приложить усилия и вырастить свои кадры. По этому направлению ведется плановая работа, формируются предварительные списки будущих капитанов речных бассейнов. Как только новый закон вступит в силу, капитаны будут назначены. Как правило, на должность капитанов мы предлагаем работников пароходств или судоходных компаний, которые отвечали там за безопасность судоходства. Это высококвалифицированные кадры, судоводители с большим стажем.

Мы, естественно, планируем добавить в речные администрации не только штат, но и технику. Несомненно, на это понадобятся деньги, которые при должном управлении вполне возможно найти в имеющихся ресурсах ГБУ.

За последние 7 лет финансирование из федерального бюджета на содержание внутренних водных путей (ВВП) выросло более чем в 5 раз. Это почти 11 млрд рублей Мы ведем работу по оптимизации численности и функций нынешних ГБУ и рассчитываем, что дополнительных средств из федерального бюджета не понадобится. В соответствии с 47-м приказом Минтранса мы собираем навигационный сбор. Выяснилось, что его оплачивает только половина судовладельцев. Наведение порядка в этом вопросе – это тот же резерв.

Не стану скрывать, не все руководители ГБУ с радостью встречают предстоящую реформу. Некоторые из них не хотят брать на себя реализацию дополнительных функций. Но финансирование уже увеличилось, разве обязанности могут при этом остаться прежними? Так не бывает.

– Увеличится ли нагрузка на бизнес? Стоит ли ожидать роста навигационных и других сборов?

– Увеличение сборов не планируется. Добросовестный судовладелец не почувствует на себе никаких дополнительных финансовых нагрузок. А недобросовестных мы заставим либо выполнять все требования по безопасности судоходства, либо им придется закончить с этим бизнесом. На реке, как и на море, мы будем жестко придерживаться условий безопасной перевозки грузов и пассажиров.

– Как предстоящая реформа отразится на работе речных портов?

– В России около 130 речных портов и около 1500 отдельных причалов. Сегодня Минтрансом и Росимуществом ведется большая работа по оценке федерального имущества.

Мы предлагаем для федерального уровня управления выделить крупные точки на реке, в узловых местах, а остальное отдать на уровень субъектов Федерации. Надеюсь, что эта работа будет завершена в текущем году. Процесс этот очень сложный, новый – передавать имущество на субфедеральный уровень.

Например, Казань. Там, помимо самого порта Казань, есть еще 18 или 20 пунктов погрузки судов, в том числе пассажирские терминалы. Наверно, их должен развивать субъект Федерации. В том числе, может решаться и вопрос акционирования и приватизации.

– Что будет сделано для обеспечения глубин в 4 метра, необходимых для нормального судоходства на всем протяжении Единой Глубоководной системы Европейской части России (ЕГС)?

– К сожалению, количество «узких» мест на ВВП возросло с трех до пяти. Одно из них мы устранили – это Кочетовский гидроузел. Остались две самые сложные проблемы: недостаточные глубины на Волге между Нижнем Новгородом и Городцом, а также Нижнесвирский шлюз на Волго-Балте. Шлюз мы начинаем строить в этом году. В Нижний Новгороде по предложению ОАО «РусГидро» готовится проект наполнения Чебоксарского водохранилища до отметки 68 м, который должен быть реализован в течение ближайших трех лет. По итогам навигации 2011 года обнаружились еще три «узких» места: Нижний Дон (пос. Багаевка, где глубины не превышали 3,2 м), Саралевский узел (нижняя Волга, глубины 3,2 м) и 100-километровый участок реки Кама от Чайковского шлюза до села Камбарка. Сейчас мы разрабатываем единую программу ликвидации узких мест на ЕГС.

По данным Росгидромета, в бассейне Волги снегозапасы близки к норме, на Каме – незначительно ниже нормы, на Дону – уже несколько лет меньше нормы для данного периода зимы. По всей видимости, навигация 2012 года по водности будет аналогична навигации 2011 года, а значит, придется решать те же проблемы, что и в 2011 году, т.е. совместно с Росводресурсами определять оптимальные попуски воды через гидроузлы Городецкий, Цимлянский, Волгоградский и Воткинский.

Ежемесячно представители Росморречфлота, наших ГБУВПиС и Ассоциации судоходных компаний участвуют в работе Межведомственной оперативной группы Росводресурсов по регулированию режимов работы Волжско-Камского и Цимлянского водохранилищ. В результате принимаются согласованные режимы работы гидроузлов. Это в целом обеспечивает навигационный уровень воды и безопасные условия судоходства. Но при необеспеченности 4-метровых отметок судоходные компании несут убытки из-за недогруза судов.

– Каков Ваш прогноз на предстоящую навигацию по объему перевозок грузов и пассажиров по ВВП России?

– Мы надеемся на рост грузовых перевозок на 10–12 %. Перевозки пассажиров останутся на прежнем уровне.

– Ведется ли Агентством реестр бункеровочных компаний?

– Минтрансом России разработано положение о ведении реестра поставщиков бункерного топлива. Соответствующий приказ Минтранса находится на регистрации в Минюсте. После регистрации Росморречфлот приступит к ведению реестра поставщиков бункерного топлива. В него будут занесены названия компаний, силы и средства. Ведь речь идет об опасных грузах и возможности компании в случае нефтеразлива его ликвидировать. Возможно, к ряду мелких бункеровщиков появятся вопросы.

– Расскажите, пожалуйста, о ходе реформы Госморспасслужбы.

– До начала реформирования систему Госморспасслужбы России формировали три группы юридических лиц и организационных структур, имеющих разные организационно-правовые формы и разную подчиненность. ФБУ «Госморспасслужба России» – орган повседневного управления на федеральном уровне. Кроме того, существовало шесть федеральных государственных унитарных предприятий (БАСУ и УАСПТР), являющихся коммерческими организациями, осуществляющими повседневную деятельность на бассейнах, а также шесть МСКЦ и пять МСПЦ в составе Администраций морских портов.

Таким образом, складывалась ситуация, при которой региональные органы, осуществляющие повседневную работу и координа-

Технологический контроль транспортных средств должен осуществлять тот орган, который отвечает за весь транспортный процесс на реке.

Лоцманская проводка – это не предмет торга, это обязательства Российской Федерации. Мы обязаны создать и поддерживать единую систему безопасности мореплавания.

цию на бассейнах, не подчинены Госморспасслужбе.

В июне 2011 г. было принято решение о начале реорганизации предприятий, входящих в систему Госморспасслужбы. Основной целью реформирования является создание единой структуры в рамках ФБУ «Госморспасслужба России» с филиалами на бассейнах. Создание единой структуры позволит оптимизировать управление, повысить эффективность функционирования системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций на море.

Вопрос обновления материально-технической базы Госморспасслужбы решается в рамках ФЦП «Развитие транспортной структуры России на период 2010–2015 годов». В общей сложности планируется построить 46 новых спасательных судов. В том числе, 12 многоцелевых различного водоизмещения и мощности.

По состоянию на сегодняшний день уже построено 16 специализированных спасательных судов.

– Считаете ли Вы перспективным объединение лоцманских организаций в единую структуру? Будет ли она эффективной в форме ФБУ?

– Лоцманская проводка – это не предмет торга, это обязательства Российской Федерации. Мы обязаны создать и поддерживать единую систему безопасности мореплавания, нельзя эту систему на куски разрывать.

Объединение лоцманских организаций позволит создать действенный механизм гарантированного предоставления услуг по лоцманскому обеспечению во всех портах, где лоцманская проводка судов является обязательной. При этом будет обеспечен высокий уровень безопасности и безаварийности мореплавания, будет создан механизм финансирования развития как материально-технической базы, так и постоянного повышения квалификации лоцманов, и самое главное – исключены случаи недобросовестной конкуренции лоцманов. Ведь при наличии конкуренции отношения между качеством оказываемых услуг и платой за них варьируются согласно «законам рынка», а следовательно, конечные показатели конкурирующих лоцманских организаций главным образом ориентируются на извлечение прибыли и, как следствие, на уменьшение собственных расходов и издержек, включающих такие как оборудование, обучение, социальные условия и т. д. Примером негативного влияния конкуренции в лоцманском деле может служить порт Ростов-на-Дону, в котором работает 17 лоцманских организаций. При таком их количестве в одном порту обеспечить каждую организацию достаточным количеством заказов для нормального технического оснащения, достойной зарплатой лоцманов попросту невозможно. Лоцманская деятельность не может быть отнесена к категориям свободного рынка, функционирующего по законам конкурентной среды, поскольку извлечение прибыли не является ее основной целью. Поскольку основу данной деятельности составляет именно общественный интерес, государство обязано создать условия для надлежащего выполнения функций по лоцманской проводке судов. Доходы, получаемые от лоцманской деятельности, должны направляться на развитие лоцманской деятельности и повышение уровня безопасности мореплавания во всех портах страны. А этого можно достичь только при создании единой лоцманской организации.

Вопрос создания единой лоцманской службы активно обсуждается с 2009 года. За это время предлагались и рассматривались разные варианты организационно-правовой формы: это и создание саморегулируемой организации, и создание в форме открытого акционерного общества, и в форме ФГУПа. Но пока остановились на форме Федерального бюджетного учреждения (ФБУ). Данная форма позволит учреждению наиболее эффективно управлять своими ресурсами, извлекать максимальную выгоду из своей деятельности и в конечном итоге активно развивать лоцманское дело.

– Насколько уровень портовых сборов адекватен и сопоставим с задачами по развитию и модернизации портовых сборов?

– Конкурентоспособность российских портов является исключительно важным вопросом в сфере функционирования и развития всей транспортной системы России. Анализ опыта применения новых портовых сборов в течение 2008–2011 гг. выявил, что основные параметры системы портовых сборов были сформулированы правильно, применяемые ставки не оказывают отрицательного влияния на конкурентоспособность морских портов Российской Федерации.

Вместе с тем следует отметить, что ставки портовых сборов в морских портах Российской Федерации не пересматривались на уровень инфляции в 2009–2011 годах. С учетом результатов мониторинга Росморречфлотом и Минтрансом России были подготовлены и направлены в ФСТ предложения по повышению на 5 % предельных ставок портовых сборов и изменению правил их применения.

Попробую объяснить, что это означает на цифрах. Сегодня мы собираем портовых сборов на сумму около 11 млрд рублей в год. При годовом грузообороте в 535 млрд тонн получается, что портовые сборы составляют в среднем 20,5 рублей за тонну. Это 60 американских центов! В то же время во многих портах мира сборы гораздо выше: в Прибалтике – 1,5 евро, в Роттердаме – около 1 евро, в Китае – 1,5 доллара. Поэтому разговоры о якобы завышенных портовых сборах в Российской Федерации необоснованны. Можно говорить о линейных судах, паромах и т. д., и такая работа ведется, но в целом, повторяю, наши портовые сборы не являются высокими.

Общепортовый пункт пропуска

Открыт с 1 марта 2012 г. в морском порту Калининград вместо пяти подобных МПП

Вместо закрытых морских пунктов пропуска Светлый, Пионерский, г. Балтийск (бассейн № 3 Балтийской военно-морской базы), г. Балтийск (бассейн № 4 Балтийской военно-морской базы) и речной пункт пропуска Калининград будет создан один общепортовый пункт пропуска в морском порту Калининград.

В результате, с 1 марта 2012 года, закрытые пункты пропуска войдут в общепортовый пункт пропуска участками. Образование общепортового пункта пропуска не повлечет сокращения численного состава органов, осуществляющих контроль в пункте пропуска, ни на один день не будет прекращена их деятельность. По сути, меняется только наименование – вся инфраструктура указанных пунктов пропуска продолжает функционировать в составе одного большого пункта пропуска морской порт Калининград.

Таким образом, будет оптимизировано количество морских пунктов пропуска в порту Калининград, как это предусмотрено положениями статьи 9 Закона Российской Федерации от 1 апреля 1993 г. № 4730-1 «О Государственной границе Российской Федерации». В соответствии с Правилами определения пределов пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 7 апреля 2008 г. № 253, территория (акватория) пункта пропуска, установленного в пределах морского, речного (озерного) порта, железнодорожной станции или аэропорта, может состоять из одного или нескольких отдельных участков.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 октября 2009 г. № 1534-р установлены новые границы морского порта Калининград, в которые вошли морские пункты пропуска Светлый, Пионерский, Балтийск (бассейны № 3 и № 4 Балтийской военно-морской базы) и речной пункт пропуска Калининград. С 16 июля 2010 г. распоряжением Росморречфлота № АД-192-р морские порты Светлый, Балтийск (бассейны № 3 и № 4), Пионерский, а также речной порт Калининград как самостоятельные порты исключены из Реестра морских портов. Напомним, морские пункты пропуска Светлый, Пионерский, г. Балтийск (бассейн № 3 Балтийской военно-морской базы), г. Балтийск (бассейн № 4 Балтийской военно-морской базы) и речной пункт пропуска Калининград закрыты распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 января 2012 г. № 61-р.

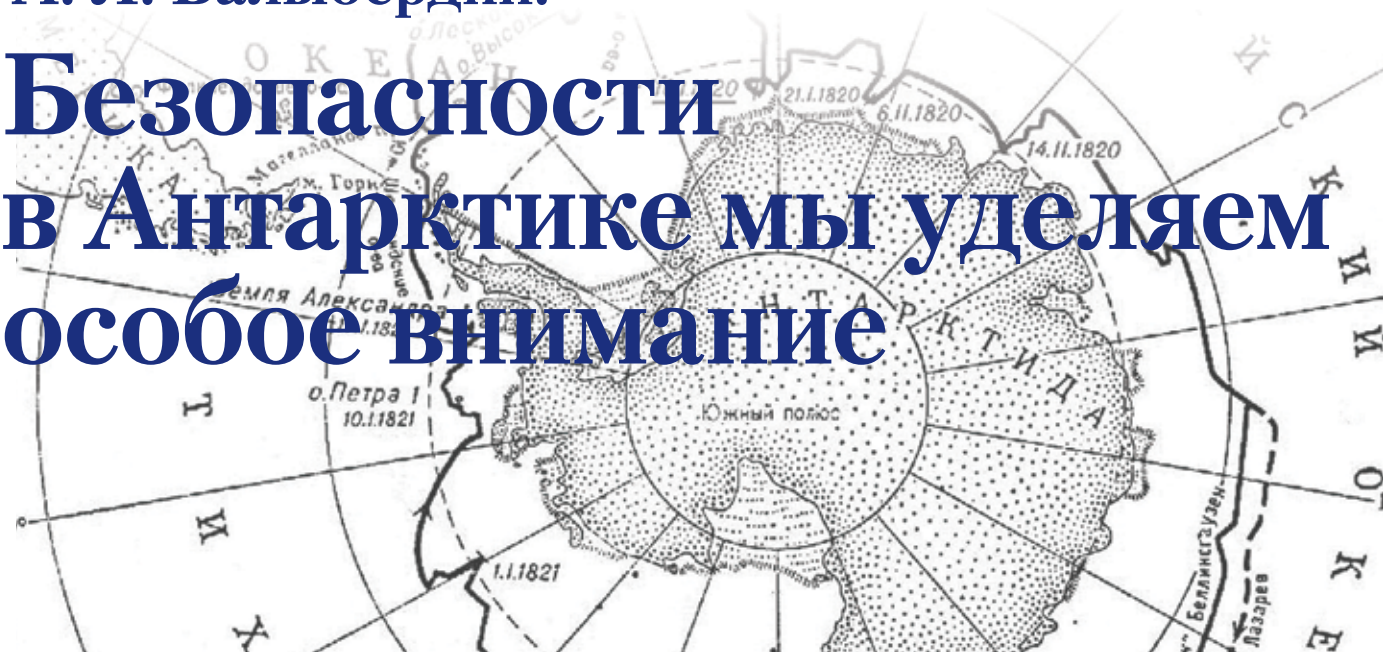
В настоящее время Росграницей проводится аналогичная работа по образованию иных общепортовых пунктов пропуска в связи с проводимой Минтрансом России работой по объединению морских портов.

Пресс-служба РОСГРАНИЦЫ

В 2012–2014 гг. планируется обьединение ещё нескольких портовых пунктов, что приведёт к значительной оптимизации пропускных возможностей морских портов.

А. Л. Балыбердин:

Безопасности в Антарктике мы уделяем особое внимание



Военно-морской флот России по-прежнему остаётся одним из надёжнейших инструментов внешней политики нашего государства, обеспечивая защиту интересов Российской Федерации на просторах Мирового океана.

Выступая на недавней Конференции, посвященной 200-летию открытия Антарктиды, А. Балыбердин отметил, что решением Президента РФ и Правительства России именно на Морскую коллегию возложена координация всей деятельности Федеральных органов исполнительной власти и других организаций в районе Арктики и Антарктики.

Но если Арктика действительно на слуху и о ней говорят в полный голос, то об Антарктике, ее территориальных и экономических аспектах деятельности стараются умалчивать, тем самым недооценивая ту работу, которая проводится в том регионе. Так что если говорим об Арктике сегодня, то это разговор о возрождении функционирования Северного морского пути. Все знают, что за последние 3 года в этом плане была сделана большая подвижка и грузы пошли по Северному морскому пути. Кроме того, правительство надеется, что в ближайшее время Госдумой будут приняты изменения в кодекс Торгового мореплавания, которые возродят администрацию Северного морского пути для того, чтобы этому органу поручать вопросы, связанные с жизнедеятельностью и развитием Арктического региона.

В прошлом году в районе Арктики было произведено большое учение по обеспечению аварийно-спасательных мероприятий, которое позволило ученым и практикам по-новому взглянуть на возможные экологические ЧП в этом регионе.

Наука в этом регионе была всегда, но в 1959 году советскому правительству удалось заморозить все территориальные споры по Антарктике, и сегодня там сложилось уникальное научное сообщество взаимопомощи. Особенно в тех условиях – жесточайших, особенно зимних, – там иначе, наверное, невозможно. На сегодня Антарктида очень перспективна. Модель взаимодействия ученых всего мира направлена на благо науки, и очень радует тот факт, что этот регион выведен за рамки морской деятельности всех государств.

Чего нельзя сказать о другом ледяном просторе. Мы являемся свидетелями того, как в Арктике возникает угроза усиления военно-морской деятельности, которая направлена на получение односторонних экономических преимуществ. Военные ледоколы стала строить Канада, ледокольные суда появились даже у Китая, других государств, которые постоянно там находятся. Экономические интересы неминуемо влекут за собой военное обеспечение этих экономических интересов. Что касается Арктики, то она от этого освобождена. Это континент тоже по-своему уникальный. Но замороженные проблемы не означают, что они никогда не взорвутся.

Повторюсь: не гарантировано, что эта спящая проблема не может стать актуальной. Антарктика — уникальный континент с очень большими загадками для ученых и разгадка этих загадок. Разгадка связана с пониманием глобальных процессов вообще, формирования Земли как планеты, формирования климата Земли, очень многих процессов, которые сегодня появляются на Земле. Поэтому те уникальные исследования, которые проводятся, они, безусловно, очень важны. То, что сегодня проводится конференция, практически за 8 лет до этого двухсотлетнего юбилея, это очень хорошо.

Мы, как правило, опаздываем с такими мероприятиями. Мы начинаем суетиться, когда юбилей уже почти наступил. Пока же у нас есть время и подумать, и продумать мероприятия, которые необходимо провести, подготовить их соответствующим образом. Я думаю, что здесь надо начинать с того, что нужно заранее создавать оргкомитет и этот оргкомитет должен утвердить план подготовки и план мероприятий, которые должны проводиться.

Приоритеты России в очень многих открытиях и изобретениях сегодня почему-то замалчиваются. Не знаем, сознательно или нет, но из-за этого мы сами становимся Иванами, не помнящими родства. Мы отказываемся от того, что радиосвязь, систему для связи изобрел Попов (а не иностранец), мы говорим: «Да, мы помним, что цветное телевидение придумал наш инженер…». И вообще сотни российских ученых, инженеров, мореплавателей стояли у истоков открытий и изобретений. Мы как-то стыдимся об этом говорить. А зря…

Особые слова благодарности Михаилу Петровичу Ненашеву, который еще 27 января, как председатель Общероссийского Движения Поддержки Флота направил Обращение к главе нашего государства, в котором инициируется мощная и значимая подобная акция. Привожу полный текст этого письма:

«Уважаемый Дмитрий Анатольевич! В эти завершающие дни января отмечается очередная дата открытия Антарктиды великими русскими мореплавателями под командованием Фаддея Фаддеевича Беллинсгаузена и Михаила Петровича Лазарева. А через восемь лет этому величайшему морскому, географическому, научному открытию в истории человеческой цивилизации исполняется 200 лет!

В России слабо знают об этом грандиозном открытии наших подлинных героев – соотечественников, и эти-то знания очень-очень поверхностные. Великое свершение еще не оценено по достоинству в российском обществе, в мире. Достаточно одного, но убедительного примера беспамятства – в нашей стране нет ни одного масштабно-интересного художественного фильма(!) на эту тему, нет ни одного массово изданного яркого литературного произведения(!).

А некоторые страны – морские конкуренты России – и 200 лет назад, и позже, и ныне или замалчивают открытие Антарктиды русскими мореплавателями, или принижают его значение. Известно, к примеру, что в соответствии с существующим морским правом и правилами, открытые и названные нашими офицерами и матросами острова в районе Антарктиды, Австралии, в других прилегающих регионах были впоследствии произвольно переименованы представителями известных стран.

С исторической точки зрения, с позиции современного значения, особенно с учетом перспектив, наш общенациональный, государственный интерес к Антарктиде закономерен и должен только возрастать. А, учитывая геополитическую роль Антарктиды ныне и завтра, экономическое, научное, морское, природоохранное значение южнополярного континента, необходимо, на наш взгляд, провести масштабную и эффективную работу в преддверии 200-летнего юбилея, объединяя усилия государства и общества.

Общероссийское Движение Поддержки Флота обращается к Вам с предложением начать формировать общенациональную и международную программу по подготовке к к 200-летию открытия Антарктиды русскими мореплавателями, которое состоится в 2020 году.

Два века назад руководство нашего Российского государства заблаговременно и при активном содействии ученых, промышленников, судостроителей, предпринимателей, общественных деятелей организовало эту выдающуюся экспедицию.

Мы предлагаем в этом году начать подготовку к организации похода двух современных парусников Российского Флота по пути двух кораблей – Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева. Наше Движение во взаимодействии с командованием, руководством

Фаддей Беллинсгаузен. Михаил Лазарев.

флотов (военного, гражданского), с руководителями других государственных, общественных, научных, предпринимательских структур готово участвовать в организации этой подготовительной работы. При принятии Вами положительного решения по данной инициативе, мы внесем и другие предложения. 2012 год в России объявлен Вами Годом истории, и мы предлагаем наполнить это время действительно национально значимыми событиями. Начало подготовки достойной экспедиции в Антарктиду с демонстрацией Российского флага в большем числе стран, это, на наш взгляд, существенное усиление интереса как в России, так и в мире к нашей и общемировой истории. Проведение во Владивостоке Саммита АТЭС-2012 еще более повышает значимость России в Азиатско-тихоокеанском регионе, большая часть которого расположена, как известно, в районе Антарктиды».

ЧТО ТАКОЕ АНТАРКТИДА?

Антарктида – самый холодный из всех материков. По территории Антарктида занимает далеко не последнее место среди других частей света. Площадь ее – около 1400 млн кв. км — это почти в 2 раза больше площади Австралии и в 1,5 раза больше площади Европы.

Своими очертаниями Антарктида слегка напоминает Северный Ледовитый океан. Антарктида резко отличается от всех остальных материков. Мощный слой льда покрывает почти весь материк. Благодаря колоссальному оледенению Антарктида – самый высокий материк на земле, его средняя высота превышает 2 тыс. м, свыше 1/ 4 ее поверхности находится на высоте более 3 тыс. м. Это единственный материк, на котором нет ни одной постоянной реки, и тем не менее на ней находится в виде льда 62 % пресных вод земли.

Если бы ледниковый щит этого материка начал таять, он мог бы питать реки нашей планеты при той водности, которую они имеют, более 500 лет; а уровень Мирового океана от поступившей в него воды поднялся бы более чем на 60 м. О величине оледенения можно судить хотя бы по тому, что этого льда достаточно, чтобы покрыть им весь земной шар слоем толщиной около 50 м.

Если удалить из Антарктиды весь ледниковый покров, она будет похожа на все другие материки со сложным рельефом – горными сооружениями, равнинами и глубокими впадинами. Важным отличием от других материков является полное отсутствие государственных границ и постоянного населения. Антарктида не принадлежит никакому государству, там никто не живет постоянно. Антарктида – континент мира и сотрудничества. В ее пределах запрещаются любые военные приготовления. Ни одна из стран не может объявить ее своей землей. Юридически это закреплено международным договором, который был подписан 1 декабря 1959 года.

С 1957 по 1959 гг. — в Международный геофизический год — 65 стран договорились послать свои экспедиции в Антарктиду, построить научные станции и провести разнообразные исследования. В Антарктиде построено более 60 научно-исследовательских станций. Там работают ученые многих стан мира. В 1959 году был подписан международный договор об Антарктиде, согласно которому там запрещается строить промышленные и военные объекты. Весь континент предоставляется ученым для исследований, поэтому Антарктиду называют «континентом ученых».

Первую советскую экспедицию в Антарктиду возглавил Герой Советского Союза М. М. Сомов. В начале января 1956 года флагманский корабль экспедиции дизель-электроход «Обь» под командованием капитана И. А. Мана в густом тумане приблизился к леднику Хелен и через узкий проход между айсбергами прошел к востоку от устья ледника в бухту Депо моря Дейвиса. Начались поиски места для строительства научной станции. Подходящее место было найдено в районе острова Хасуэлла. В середине февраля 1956 года состоялось торжественное открытие первой советской обсерватории на берегу Антарктиды. Обсерватория получила название «Мирный» – в честь одного из кораблей Первой русской антарктической экспедиции Белинсгаузена – Лазарева. С первых дней существования советской базы начались научные исследования на всех намеченных направлениях. Берег, где обосновалась экспедиция, был назван Берегом Правды. Ученые доказали, что ранее Антарктида была зеленым материком. А подо льдом – горы, долины, равнины, русла бывших рек, чаши бывших озер. Миллионы лет назад на этой земле не было вечной зимы. Здесь было тепло и зелено, шумели леса, колыхались под теплыми ветрами высокие травы, на берегах рек и озер собирались на водопой звери, в небе порхали птицы. Ученые предполагают, что когда-то Антарктида была частью гигантского континента под названием Гондвана.

Через несколько месяцев экспедиция предприняла санно-гусеничный поход в глубину «белого пятна» Восточной Антарктиды и организовала в 370 км от берега на высоте

2700 м над уровнем моря внутриконтинентальную станцию «Пионерская». На этом склоне ледникового купола даже в самую хорошую погоду дует смоковый ветер, переметающий снег. Вторая советская антарктическая экспедиция под руководством А. Ф. Трешникова продвинулась еще дальше вглубь континента. Исследователи пришли к Южному геомагнитному полюсу и на расстоянии 1400 км от берега на высоте 3500 м над уровнем моря построили постоянную научную станцию «Восток». Все необходимое для жизни и работы полярников доставляется с родины несколькими кораблями. Кроме того, у зимовщиков есть тракторы, тягачи, самолеты, вертолеты. Благодаря легкому самолету АН-2 и вертолету МИ-4, которые помогали быстро попадать в любые пункты побережья, за короткое время геологи изучили десятки скалистых гор – нунатаков, выступающих из ледникового покрова, провели съемку скал «Мирного» и оазиса Бангера-Хилс и его окрестностей. Биологи облетели на самолете многие прибрежные острова, производя описание флоры и фауны этих районов. Растительность здесь – это лишайники, мхи и сине-зеленые водоросли. В Антарктиде отсутствуют наземные млекопитающие, крылатые насекомые и пресноводные рыбы.

Вблизи «Мирного» гнездятся более 100 тыс. пингвинов, много буревестников, поморников, в водах обитают тюлени и морские леопарды. Третья советская антарктическая экспедиция работала в период Международного геофизического года. К этому времени были построены еще две станции – «Комсомольская» и в области относительной недоступности – «Советская». На станциях были организованы круглосуточные наблюдения за атмосферой. Был открыт Полюс холода нашей планеты. Он находится в районе станции «Восток». Здесь отмечена среднемесячная температура августа –71 ^{0}C и зафиксирована минимальная температура –88,3 ^{0}C. При таких температурах металл делается хрупким, солярка превращается в тестообразную массу, керосин не вспыхивает, даже если в него опустить горящий факел.

Во время Четвертой советской антарктической экспедиции работала еще новая станция «Лазарева» на берегу Земли Королева Мод, но впоследствии ее переписали на 80 км вглубь континента и назвали «Новолазаревской». Участники этой экспедиции совершили санно-гусеничный поход от станции «Восток» до Южного географического полюса. В октябре 1958 года советские летчики на самолете ИЛ-12 совершили трансконтинентальный полет из «Мирного» через Южный полюс на американскую базу «Мак-Мердо», расположенную у острова Росса. Это был первый советский самолет над Южным полюсом. В конце 1959 года во время Четвертой советской антарктической экспедиции исследователи совершили выдающийся поход на вездеходах. Поход этот проходил в наиболее трудном секторе Антарктиды по маршруту «Мирный»–«Комсомольская»–«Восток»–Южный полюс. 26 декабря 1959 года советский поезд из вездеходов прибыл к станции «Амундсен – Скотт», где советские полярники были тепло встречены американцами. Участники похода совершили традиционное кругосветное путешествие вокруг земной оси, занявшее всего несколько минут. Во время этого похода наши ученые измеряли мощность ледникового покрова сейсмоакустическим методом. Оказалось, что под станцией «Восток» мощность ледника составляет 3700 м, а на Южном полюсе – 2810 м, от станции «Пионерская» до Южного полюса простирается обширная подледная равнина, лежащая на уровне моря. Ее назвали равниной Шмидта – в честь знаменитого советского полярника Отто Юльевича Шмидта. Результаты исследований ученых разных стан мира были соединены в одну общую систему. На их основе были составлены карты подледного рельефа и мощности ледникового покрова Антарктиды.

Международное сотрудничество позволяет объединить работу ученых, способствует лучшему изучению природы Антарктиды. На американской станции «Амундсен–Скотт», например, часто бывают и работают советские ученые, а на советской станции «Восток», расположенной на Южном геомагнитном полюсе, зимуют и работают американские ученые.

Теперь уже достижение Южного полюса – дело сравнительно простое. Здесь всегда находятся американские исследователи, ежегодно сюда совершают десятки рейсов самолеты, прилетают корреспонденты, конгрессмены и даже туристы.

Советские экспедиции отправлялись в Антарктиду ежегодно. Были построены новые станции – «Молодежная», «Беллинсгаузен» в Западной Антарктиде, «Ленинградская» на Земле Виктория, недалеко от моря Росса; собраны богатейшие научные материалы. Так, например, сейсмические наблюдения позволили зарегистрировать на Антарктическом континенте землетрясения, хотя и очень слабые. Геологи установили, что недра Антарктиды содержат значительные полезные ископаемые – железные руды, каменный уголь, найдены следы руд меди, никеля, свинца, цинка, молибдена, встречаются горный хрусталь, слюда, графит.

Научные исследования ледового континента продолжаются.

Виктор ФЛУСОВ,
специальный корреспондент журнала «МПР»

Цифры и факты росрыболовства

Александр Савельев –
Председатель Общественного совета при Федеральном агентстве по рыболовству

В 2011 году рыбная отрасль продолжила демонстрировать уверенный рост по основным социально-экономическим показателям.

Индекс физического объема ВВП и валовой добавленной стоимости в рыбной отрасли в истекшем году составил 113,2 %. В рейтинге по наибольшему темпу роста ВВП среди основных отраслей экономики у рыбной отрасли 2-е место после сельского хозяйства с результатом 116,1 %. При этом заметим, что в течение 9 месяцев прошлого года отрасль удерживала первое место. Темп роста ВВП в рыбной отрасли более чем в 3 раза превосходит среднероссийский показатель.

ВЫЛОВ

За 2011 г. объем добычи водных биоресурсов российскими пользователями во всех районах промысла, включая Мировой океан и внутренние водоемы, увеличился на 5,1 % по сравнению с предыдущим годом и составил 4,237 млн т (без учета аквакультуры и марикультуры, а также объемов вылова в области спортивно-любительского рыболовства). По сравнению с 2008 годом увеличение составило 905 тыс. тонн. Таким образом, за последние три года объем вылова растет ежегодно в среднем на 300 тыс. тонн.

Заметим, что освоение ОДУ и квот добычи водных биоресурсов (5,38 млн тонн) во внутренних морских водах, в территориальном море, в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации, а также в Азовском и Каспийском морях составило в 2011 г. 66 % или 3,54 млн тонн.

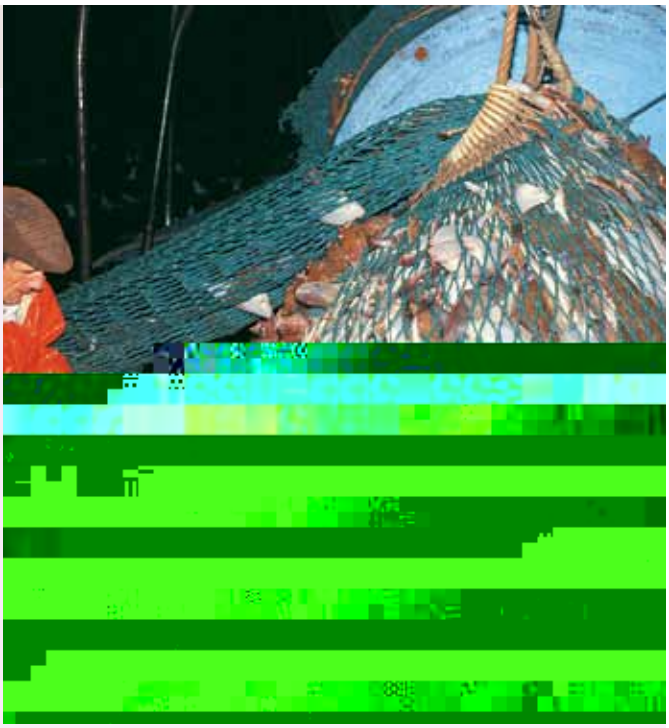
Вылов трески увеличился на 11,7 % – до 389,8 тыс. тонн, сельди – на 4,1 % до 447,7 тыс. тонн, сайры – в 1,9 раза до 62,1 тыс. тонн, хамсы – на 19,4 % до 15,4 тыс. тонн, крабов – на 8,8 % до 42,6 тыс. тонн, кальмаров – на 7,9 % до 69,5 тыс. тонн. Вылов лососевых превысил 520 тыс. тонн против 538 тыс. тонн в рекордном 2009 году.

Отдельно отметим, что при отечественном вылове лососевых (без учета аквакультуры) в 520 тыс. тонн, при росте экспорта лососевых до 164 тыс. тонн и объеме импорта семги и форели в 151 тыс. тонн, емкость российского рынка лососевых увеличилась с 350 тыс. тонн в 2010-м до 500 тыс. тонн в 2011 г.

ВОСПРОИЗВОДСТВО

В 2011 году в России было выпущено 10 588,3 млн штук молоди и личинок ценных видов водных биоресурсов, что на 2,2 %, или 223 млн штук, больше, чем в 2010 г. По сравнению с 1991 годом количество выпускаемой молоди увеличилось более чем в 2,1 раза. С 2000 по 2011 гг. среднегодовой темп роста увеличения выпуска молоди составил 4,5 %.

Необходимо особо отметить, что весомый вклад в сохранение осетровых на Каспии вносит именно наша страна. В России в прошлом году было выпущено 45,35 млн штук молоди осетровых видов рыб. Для



сравнения, Иран ежегодно выпускает в Каспий 400 млн мальков различных пород рыб, из которых 4 млн – мальки осетровых, а Азербайджан в 2011 году выпустил 3,41 млн мальков этой особо ценной рыбы.

ОБОРОТ ОРГАНИЗАЦИЙ И ПРЕДПРИЯТИЙ РЫБНОЙ ОТРАСЛИ

Оборот организаций рыболовства и рыбоводства за 11 мес. 2011 г. составил 118,4 млрд руб., что в действующих ценах на 13,2 % больше, чем за соответствующий период предыдущего года. Индекс производства по виду деятельности «Рыболовство» за 11 мес. 2011 г. по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года составил 114,6 %.

РЫБА И ДРУГАЯ ПРОДУКЦИЯ РЫБОЛОВСТВА И РЫБОВОДСТВА

(Сальдированный финансовый результат)

На фоне роста оборота наблюдается положительная динамика роста сальдированного финансового результата, ВВП и валовой добавленной стоимости в рыбной отрасли.

В январе-ноябре 2011 г. сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) организаций рыбной отрасли (без субъектов малого предпринимательства) в

Продукция	Ноябрь 2011 г. тыс. тонн	В %		Январь-ноябрь 2011 г. в % к январю-ноябрю 2010 г.
		ноябрь 2010 г.	октябрь 2011 г.	
Рыба живая, свежая или охлажденная	96,1	105,3	79,7	114,8
Ракообразные неомороженые; устрицы; прочие водные беспозвоночные живые, свежие или охлажденные	3,1	83,8	66,4	103,3

вие единого клуба взаимного страхования морских рисков. Основной причиной недостаточного развития взаимного страхования является отсутствие разработанной законодательной базы. Общепризнанными являются Правила лондонского рынка, Немецкие условия, американские «Оговорки», Норвежский план. Но национальные ассоциации могут создавать и свои правила. Подобные правила сегодня разрабатываются и российским Союзом морских страховщиков, одним из учредителей которого является компания «АльфаСтрахование».

Сегодня объектом морского страхования может быть всякий имущественный интерес, связанный с торговым мореплаванием: судно, строящееся судно, груз, фрахт, а также плата за проезд пассажира. Также это может быть плата за пользование судном, ожидаемая от груза прибыль и другие обеспечиваемые судном, грузом и фрахтом требования, заработная плата и иные причитающиеся капитану судна и другим членам экипажа суммы. В том числе расходы на репатриацию, ответственность судовладельца и принятый на себя страховщиком риск (перестрахование).

Комплекс морского страхования состоит из трех основных видов: страхование КАСКО (корпуса и оснастки перевозочных и других плавсредств), страхование КАРГО (перевозимых грузов), страхование ответственности судовладельцев (является наиболее сложным из-за различного характера и условий эксплуатации морских плавучих средств и особенностей морской перевозки грузов).

На сегодняшний день компания «АльфаСтрахование» как активный участник рынка морского страхования имеет многолетний стаж страхования судов по программе КАСКО, ответственности судовладельцев, экипажей судов и других рисков, связанных с мореплаванием. Клиентами «АльфаСтрахование» являются крупнейшие судоходные компании страны: «Праймшиппинг», «Волжское нефтеналивное пароходство «Волготанкер», «Волготранс», НПП «Вега», Black Sea Ferries Shipping LTD, «СЕВМОРНЕФТЕГЕОФИЗИКА», «Палмали». В общей сложности это более 600 застрахованных судов.

В июне 2011 года «АльфаСтрахование» заключила с Морской Академией им. адмирала С. О. Макарова контракт о страховании ответственности судовладельца. В данном случае речь идет о самом быстроходном парусном судне России «Мир». Чуть ранее аналогичный контракт был подписан в отношении легендарного парусника «Крузенштерн».

Стоит отметить, что прошлым летом Департамент страхования транспортных и морских рисков «АльфаСтрахование» в очередной раз успешно прошел ресертификацию системы менеджмента качества. Департаменту страхования транспортных и морских рисков вручен Сертификат Русского Регистра о соответствии требованиям новой версии стандарта ISO 9001:2008 со сроком действия до 21 марта 2014 года.

Сейчас внимание лидеров морского страхования обращено к яхтенному спорту, который представляет собой не самую значительную, но очень престижную часть рынка морского страхования. Именно поэтому ближайшие планы «АльфаСтрахование» – страхование судов, участвующих в спортивных регатах. Уже имеется и первый положительный результат – работа в Нижнем Новгороде с крейсерской парусной яхтой «Барракуда», участвующей в международных спортивных парусных регатах.

Об истории флота России

к 340-летию Императора-адмирала Петра Первого

Во имя будущего вспомним…

«Дедушкой русского флота» по праву считается московский ботик Петра I, а потешная флотилия на Плещеевом озере будущего императора олицетворяет начало отечественного судостроения и военно-морского образования.

Судоходные каналы, наличие которых определяет современный облик системы водных путей европейской части России, были задуманы Петром I. По воле царя-реформатора был проложен первый волго-балтийский водный путь.

Первый император России Петр I родился 9 июня (30 мая) 1672 года. Будущий полководец в детстве увлекался военными играми. Одиннадцатилетним подростком он начал формировать свое «потешное войско», ставшее в последствии его гвардией. Первому солдату Преображенского полка С. Л. Бухвостову, участнику практически всех военных компаний царя, принятому на «потешную» службу в 1683 году из конюхов и дослужившемуся до майорского звания, в 1721 году по указу царя архитектор Карл Растрелли изготовил бронзовый бюст, который, к сожалению, не сохранился. В 2005 году на Преображенской площади Москвы был установлен памятник С. Л. Бухвостову.

В шестнадцатилетнем возрасте царевич Петр обрел новое увлечение, которое определило второе, главное направление его жизни – создание русского флота и применение его в решении стратегических задач страны. События развивались так: в мае 1688 года царевич нашел в сарае села Измайловского парусный бот, на котором стал кататься на окрестных водоемах. Однако тесные «акватории» Просяного озера (подмосковное Измайлово) и реки Яузы быстро надоели Петру, и он уехал со своей «свитой» на Плещеево озеро, в древний Переславль-Залесский – родину своего кумира Александра Невского. Морская забава будущего флотоводца растянулась на пять лет. При актив-

ном участии быстро взрослеющего Петра в 1688–1689 и 1691–1692 гг. голландские мастера, в том числе Корштен Бранта, поморские и местные плотники построили на озере целую флотилию. Судостроение и всевозможные маневрирования на построенных судах на Плещеевом озере прерывались и надолго: в 1689 году из-за женитьбы на Евдокии Лопухиной, а в 1690 году – из-за борьбы с сестрой Софьей за государственную власть и из-за рождения сына Алексея.

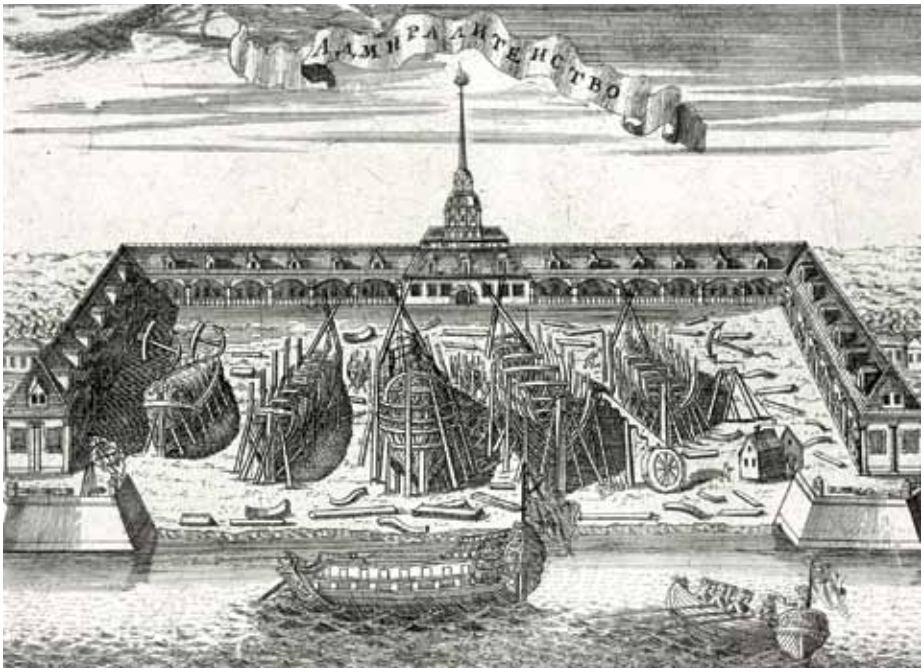
Итогом морских потех на Плещеевом озере стали маневры 87 судов (построенных в Переславле-Залесском и привезенных из Москвы) и специально вызванного Бутырского полка, организованные 1 мая 1692 года. Все прошло так удачно, что 1 августа показательное выступление на воде было проведено повторно в присутствии матери царя, его жены и приближенных царского двора.

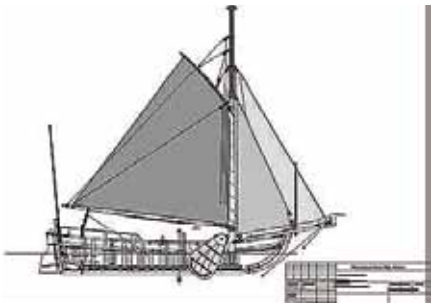
Весной 1693 года царь Петр I приехал в Переславль-Залесский, но, пробыв там несколько дней, уехал со своими соратниками на Белое море строить настоящий флот.

Пройдут годы, и молодой балтийский флот России под командованием Петра I одержит свою первую победу над шведским флотом в Гангутском сражении (1714 г.), замысел которого корнями уходит в переславльские морские потехи. После Гангутского сражения сенат присвоит Петру I звание вице-адмирала.

В следующий раз Петр I заехал в Переславль-Залесский только в 1722 году перед своим Персидским походом. Потешная флотилия гнила и ветшала на воде. Увидев печальную картину, царь издал указ о хранении этих кораблей как исторических памятников русского флота. После чего суда потешной флотилии были собраны в специально построенном большом сарае, располагавшемся на берегу реки Трубеж. К сожалению, в 1783 году эта уникальная коллекция гребных и парусных судов сгорела во время общегородского пожара. От всей потешной флотилии сохранился только бот «Фортуна», затерявшийся когда-то на деловом дворе села Васьково.

Интересна судьба московского ботика Петра I, «дедушки русского флота». В 1721 году в честь победы в Северной войне (1799–1721 гг.) и подписания Нештадтского мира Петр I провел смотр Балтийского флота на Кронштадтском рейде, который стал традиционным до кончины царя. В 1723 году в смотре участвовал привезенный из Москвы (возможно, из Переславля-Залеского) ботик царя. Командовал ботиком генерал-адмирал Федор Апраксин (командующий Балтийским флотом), царь Петр I стоял на руле, на веслах сидели самые почетные адмиралы – вице-адмиралы Петр Сиверс, Томас Гардон, контр-адмиралы Наум Сенявин, Томас Сандерс, вице-адмирал Александр Меншиков исполнял обязанности лотового, а канонира – фельдцейхмайстер флота Кристиан Отто. Ботик на буксире торжественно прошел вдоль колонны





из двадцати линейных кораблей и одного фрегата, ему салютовало более полутора тысяч орудий. После завершения смотра Петр I и Меншиков сели на весла и привели бот к кронштадтский пристани. На торжествах Петр I произнес тост в честь своего ботика: «Да здравствует маленький дед таких больших и славных внуков». Эти слова сопровождались орудийным салютом. С этого времени ботик получил название «дедушка русского флота».

В 1761 году по проекту архитектора Александра Виски для ботика был построен специальный павильон в Петропавловской крепости – «Ботный дом». Свое жилище ботик покидал только дважды. Первый раз – во время празднования столетия Санкт-Петербурга. 16 мая 1803 года «дедушка русского флота» находился на шкафуте стоявшего в Неве 110-пушечного корабля «Гавриил». Второй раз – в 1872 году, когда ботик ездил в железнодорожном вагоне на московскую политехническую выставку, посвященную 200-летию Петра Великого и организованную членами Императорского общества любителей естествознания, антропологии и этнографии. Морской отдел выставки начинался ботиком Петра. На основе экспонатов этой выставки был создан московский Политехнический музей (первоначальное название – Музей прикладных знаний), один из старейших научно-технических музеев мира. В 1928 году ботик из Петропавловской крепости перевезли в Петергоф и поместили в бывший Птичий павильон. С августа 1940 года ботик хранится в Центральном военно-морском музее. Во время войны ботик был в эвакуации: с июня 1941 г. по март 1946 г. его вывозили в Ульяновск. В 1996 году ботик возили в США, где он участвовал в промышленной выставке и был отреставрирован.

Создавая флот и переустраивая Россию на европейский манер, Петр I строил многочисленные заводы и судостроительные верфи, осваивал существующие внутренние водные пути России, стремился соединять их между собой.

Поездки Петра I в 1693 и 1694 годах в Архангельск – это не только создание судостроительной верфи в Соломболе, но и изучение торгового пути из Европы морем в Архангельск, далее по Северной Двине и Сухоне до Вологды. Этот путь был освоен еще при Иване Грозном. Северо-Двинского канала (127 км), соединяющего реку Сухону с Шексной (Волжский бассейн), тогда еще не было, он был построен в 1829 году.

Изучение торгового пути через Архангельск скоро пригодилось Петру I. В 1695 году его голландские друзья доставили морем на торговых судах в Архангельск в разобранном виде галеру. Ценный груз прошел речным путем до Вологды, далее сухим путем в Подмосковье. В селе Преображенском галеру соберут, назовут «Слон», и она послужит макетом для изготовления деталей подобных судов. Сборка 22 галер, 4 брандеров и 2 голиосов будет организована зимой 1695–1696 гг. на вновь созданных Воронежских верфях. Построенная флотилия обеспечит взятие приморской крепости Азова во втором Азовском походе (3 мая – 18 июля 1696 года).

Важные последствия имела морская прогулка Петра I в 1694 году из Архангельска морем на Соловецкие острова, где он не только ознакомился с многочисленными хозяйственными новациями, но и осознал пути, ведущие к Белому морю (Соловецким островам) от Онежского озера. Этими знаниями царь воспользуется летом 1702 года, организовав переброску кораблей и войск из Архангельска на Балтийский театр войны. В этот раз царь провел в Архангельске вместе с сыном Алексеем почти три месяца, занимаясь крепостью и кораблями. Караван судов под руководст-

вом царя 6 августа вышел из Архангельска и пришел на Соловецкие острова. Здесь царь ожидал доклада о завершении строительства мостовой дороги по лесам и болотам от Нюхчи (Юго-Западный берег Онежского залива Северного моря) до Повенца (Онежское озеро). В конце августа 1702 года по «Государевой дороге» Петр I прошел за 10 дней неимоверно трудные 160 верст (170 км) вместе со своей гвардией, перетащив два малых фрегата «Курьер» и «Святой дух» и другие более мелкие суда. Это было начало пути к победам на Онежском и Ладожском озерах, берегах Невы. Большая часть «Государевой дороги» проходила там, где в 1931–1933 гг. построили Беломорско-Балтийский канал им. Сталина.

Начатое в 1703 году строительство в устье Невы города Санкт-Петербурга – будущей столицы России – и создание военно-морской крепости Кронштадт в Финском заливе потребовали перевозки большого количества продовольствия, различных грузов из центральной России на берега Невы. Петр I решал задачу как всегда фундаментально, создавая водные пути. По его указу был построен Вышневолоцкий канал на основе существовавшего в старые времена (при Михаиле Тверском) водного пути из Твери в Великий Новгород. Вышневолоцкий канал – это первый в России канал, заменивший волок. Канал обеспечил водный путь: река Волга – река Тверца – Вышневолочный канал – река Цна – озеро Метино – река Мета – озеро Ильмень – река Волхов – Ладожское озеро – река Нева – Санкт-Петербург. До начала XVIII века Тверца (приток Волги) и Цна, впадающая в озеро Метино (относятся к бассейну Балтийского моря), были соединены волоком длиной около 12 км. В 1703–1709 гг. на месте волока под руководством голландских мастеров был прорыт канал, по которому в год проходило до 2 тыс. тонн груза. Через 10 лет канал был перестроен. Руководил работами выходец из крестьян, сподвижник Петра I – М. И. Сердюков. По проекту Сердюкова к основному каналу были проведены три дополнительных для питания его водой, устроена плотина, шлюз и водохранилище.

Итогом морских потех на Плещеевом озере стали маневры 87 судов и Бутырского полка, организованные 1 мая 1692 года

Следующим шагом по развитию транспортной артерии в сторону Невы после пуска в эксплуатацию Вишневолоцкого водного пути должно было стать строительство водного пути, проходящего по волокам водораздела рек Вытегра (балтийский бассейн) – Ковжа (волжский бассейн), нахоженного издавна новгородцами. Этот проект Петра I реализуют в 1799–1810 гг.: назовут Мариинской водной системой, она будет служить почти полтора столетия. Техническое совершенство Мариинской водной системы современниками будет оценено по достоинству, и на парижской промышленной выставке в 1913 году она завоюет большую золотую медаль. В 1956–1960 годах Мариинская водная система будет полностью модернизирована и получит новое название – Волго-Балтийский водный путь.

Волго-Балтийские водные системы проходили и проходят по бурному Ладожскому озеру, на котором в петровские времена постоянно гибли корабли и люди. Поэтому Петр I в 1718 году начал строительство обходного Ладожского канала (111 км), строительство которого завершилось в 1731 году. Ладожский канал был в то время крупнейшим гидротехническим сооружением в Европе.

Петр I очень желал соединить Москву-реку с Волгой. Изучая задачу, он несколько раз специально ездит в древний город Дмитров. Однако мечта первого императора России сбылась только в XX веке. Канал имени Москвы (128 км) был построен лишь в 1932–1937 гг.

Хотя Волго-Донской судоходный канал был открыт в 1952 году, то есть последним из всех крупнейших воднотранспортных соединений России, история его строительства имеет петровские корни. В 1696 году после взятия русскими войсками Азова Петр решил построить канал между Волгой и Доном. Строили в самом узком месте водораздела: между реками Камышенкой (приток Волги) и Иловлей (приток Дона). Работы велись в 1697–1701 гг., но были прекращены. В 1702–1720 гг. по указанию Петра I велись работы по соединению рек Волги и Дона через Оку, но и это строительство не было закончено.

История водных путей России хранится в экспозициях многих музеев, в том числе музея Мариинской водной системы в городе Вытегра, музее канала имени Москвы в городе Яхроме, музее Волго-Донского канала в городе Красноармейске.

Капитан 1-го ранга в запасе
Юрий Кропотов

Опасное наследие

Андрей Васильевич Лукошков,
научный руководитель проекта «Подводное наследие России»

Проект «Подводное наследие России» направлен на выявление ВСЕХ лежащих на дне рек, озер и морей затопленных объектов. Конечно, основное наше внимание привлекают старинные суда, но, то и дело картируя дно, мы натыкаемся на объекты, представляющие потенциальную опасность.

В эту специфическую категорию попадают самые разнообразные находки, поскольку она объединяет все объекты, представляющие потенциальную опасность для безопасности мореплавания, рыболовства, прибрежного строительства, прокладки подводных трубопроводов или кабелей, а также создающие угрозу экологических бедствий и катастроф. К сожалению, дно Финского залива и особенно его восточной части изобилуют такими объектами. Трижды в XX веке на этой акватории велись интенсивные боевые действия с широким применением минного оружия. Хотя формально акватория залива обозначается на карте как «бывшие опасные от мин районы, открытые для плавания», практика показывает наличие на дне очень большого числа взрывоопасных объектов, оставшихся с военных и послевоенных времен. Известно, что в прибрежной зоне стран Прибалтики с 1995 года проводится международная программа их обследования и разминировния. В первые три года работы вели 5 кораблей ВМС Швеции (Mine Warfare Group Royal Swedish Navy), а затем к ним подключились корабли Германии, Голландии, Норвегии. Причем количество находок каждый сезон исчисляется несколькими десятками. Недаром в Таллине даже организован Музей морских мин, «выловленных и поднятых со дня моря». Аналогичные программы ведут ВМС Германии и Финляндии в своих водах.

В Российской Федерации подобные работы ведутся только в ограниченных районах, связанных с прибрежным строительством, причем основным методом является водолазное обследование дна. В 2002 году разминирование проводилось в районе строительства нефтяного терминала в Приморске; в 2003 – при обустройстве туристического центра в б. Сууркюля на острове Гогланд; в 2004 – в зоне развития порта Усть-Луга; в 2005 – в районах прокладки подходного фарватера к проектируемому пассажирскому порту в Санкт-Петербурге и акваториях вблизи нефтяного терминала Высоцкой. И каждый раз имели место находки опасных объектов. В качестве наглядных примеров последнего времени можно назвать случайную находку в июле 2005 года финских мин времен войны у военного причала в порту г. Приморска и обнаружение «двух десятков боевых снарядов» в Орловском пруду г. Стрельна в декабре 2005 года. Последние работы велись в рамках мероприятий по обеспечению безопасности саммита стран «Большой восьмерки».

Разумеется, поиск донных мин проводился и при планировании трассы газопровода Nordstream, которая проходила через несколько финских минных полей, выставленных в 1942–1944 гг. Итогом этих работ стало обнаружение нескольких десятков за-

тонувших мин, которые пришлось уничтожать подрывом.

Однако целенаправленной постоянной программы поиска и уничтожения опасных подводных объектов в РФ нет.

Правда, в России действует постановление Правительства Российской федерации от 21 февраля 2002 года № 124 (НГР: РО200312) «О декларировании безопасности подводных потенциально опасных объектов, находящихся во внутренних водах и территориальном море Российской Федерации». Оно возлагает обязанность разработки специальных «деклараций безопасности подводных объектов» на собственников этих объектов. Однако проблема заключается в том, что права собственности на затонувшие объекты в РФ не определены, а в отношении опасных объектов – тем более. Известно, что все государственные и частные организации хотели бы стать собственниками подводных объектов, имеющих коммерческую или культурно-историческую ценность. Но равным образом все эти организации не желают быть собственниками опасных объектов и понятно, почему.

В результате, реестр потенциально опасных подводных объектов весьма невелик. Например, в июне 2005 года Министерство по чрезвычайным ситуациям, ГОСАКВАСПАС и НПО «Тайфун» провели в Балтийским море экспедицию по поиску и обследованию 17 потенциально опасных объектов времен Великой Отечественной войны. Искали затонувшие корабли. Но реальное количество таких объектов превышает несколько тысяч. И к ним следует прибавить немного большее количество мелких объектов. Анализируя материалы нашей базы данных о затонувших объектах, можно выделить четыре основные группы, представляющих потенциальную опасность в соответствии с упомянутым постановлением:

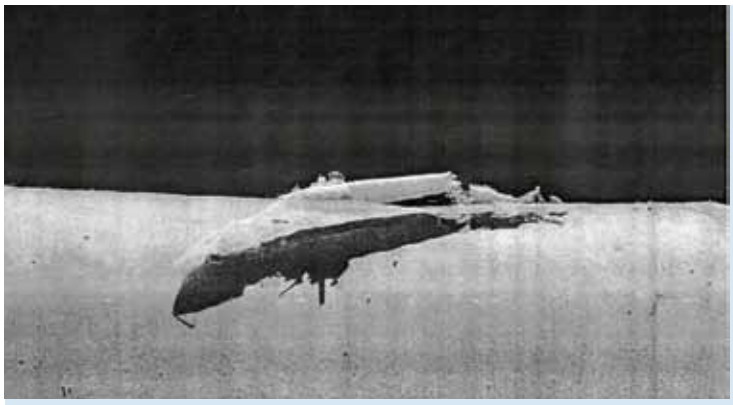
1. Лежащие на грунте отдельные взрывоопасные изделия.

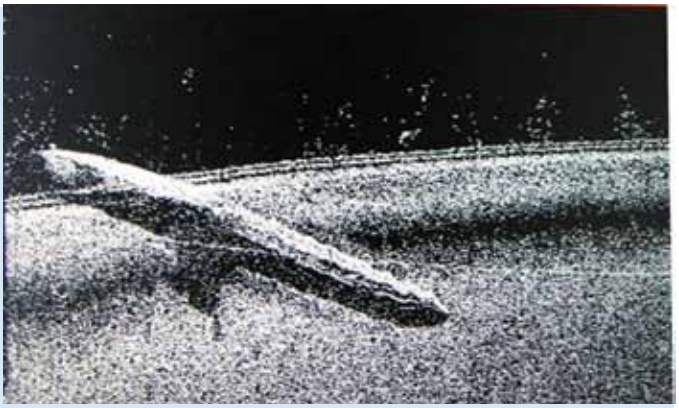
Речь идет о минах, минных защитниках, торпедах, неразорвавшихся авиабомбах, снарядах и глубинных бомбах. Общее их количество, по нашим оценкам, составляет несколько десятков тысяч единиц. Причем, как показывают случайные находки, они до сих пор представляют реальную опасность.

Напомним, что активные и широкомасштабные минные постановки осуществлялись в Финском Заливе еще в годы I Мировой войны, Гражданской войны и интервенции, «зимней» Советско-финской войны. Точные сведения о масштабах постановки отсутствуют, но анализ имеющейся неполной информации позволяет оценить их в 60 000 единиц. (Только постановки Российского императорского флота в 1914–1917 гг. составили 38 932 мины). При этом послевоенным тралением, по оценкам специалистов, уничтожено не более 25 % выставленных мин. Данная статистика включает также многочисленные случаи затопления мин и снарядов на дне. Например, 17 декабря 1918 года минный заградитель «Нарова», уходя из под обстрела финской батареи, сбросил на дно западнее о. Котлин 159 мин с чеками. Они до сих пор должны лежать на дне, представляя собой минную банку с общей массой тротила 20,67 тонны.

Другой случай – затопление в Чудском озере нескольких тысяч артиллерийских снарядов в ходе гражданской войны. Отступая, «красные» просто вывезли весной на лед ящики с боезапасом и прорубили вокруг них майны.

Имеющиеся данные по Второй Мировой войне позволяют оценить объемы минных постановок на Балтике в 85 000 штук, из которых 52 000 были выставлены ВМС Германии. При этом в восточной части Финского залива – от о. Котлин до острова Гогланд – было выставлено 41 750 мин и минных защитников, т. е. почти половина всех мин. Вместе с тем известно, что за послевоенные годы при разминировании было уничтожено всего 8364 мины и 1783 минных защитника, т. е. не более 12 % от выставленных мин. Если считать, что примерно 30 % мин было уничтожено льдами и волнением, то на дне должно находиться еще более по-





ловины выставленных. Особенно опасными из них являются донные неконтактные мины с большим зарядом ВВ. Известно, что в восточной части Финского залива их было выставлено 1162 единицы, а за годы послевоенного траления в 1946–1962 гг. уничтожено только 407 штук. Напомним, что при строительстве комплекса защитных сооружений Ленинграда в 80-е годы XX века строителями было найдено в грунте более 80 мин.

Количество лежащих на дне неразорвавшихся торпед, по нашим оценкам, исчисляется несколькими сотнями, поскольку при большом числе атак советских торпедных катеров количество попаданий было довольно незначительным.

2. Перевозки военных грузов являются одним из основных видов плаваний в годы войны.

Причем потери плавсредств, перевозивших боеприпасы, были значительными. Достаточно сказать, что, например, в Ладожском озере транспортировки боеприпасов велись в обоих направлениях.

В течение всей блокады ленинградские заводы снабжали «большую землю» своей продукцией, в частности, снарядами для гвардейских минометов, известных как «Катюша». К сожалению, материалы о гибели транспортных плавсредств с боеприпасами до сих пор засекречены. Однако в качестве достоверных примеров можно упомянуть следующие:

– 11 августа 1941 года авиацией противника в районе о. Сескар была потоплена следовавшая на буксире баржа с боеприпасами;

– 18–20 августа 1941 года при эвакуации частей 168 стрелковой дивизии из района Кильпола на остров Валаам авиацией противника были потоплены две самоходные баржи с боеприпасами. Одна из них найдена и официально числится обезвреженный, хотя вокруг нее на дне в большом количестве валяются гранаты разных типов, пехотные мины и снаряды. Местоположение второй неизвестно;

– в ночь с 22 на 23 августа 1941 года при эвакуации материальной части и боеприпасов 32 отдельного артиллерийского дивизиона с островов Пуккио, Патио и Лайтсальми в Финском заливе были потеряны две несамоходные баржи. Одна – потоплена артиллерией противника, вторая – утоплена вследствие обрыва буксира при сильном волнении;

– 17 сентября 1941 года на Ладоге в шторм погибла баржа с боеприпасами. Всего, по официальным данным, только в сентябре–октябре 1941 года на семи утонувших на переходах баржах на трассе Волхов-Осиповец было потеряно 1000 тонн боеприпасов;

– 4 ноября 1942 года на Ладоге утонула баржа с боеприпасами, поврежденная штормом на переходе.

Этот список можно продолжать довольно долго. По нашим оценкам, общее количество утонувших плавсредств с боеприпасами составляет более 300 единиц. Правда, в это число включены советские данные о потоплении немецких и финских барж и транспортов, достоверность которых не подтверждена данными из зарубежных архивов. Но некоторые объекты не вызывают сомнений. Например, немецкий транспорт «RQ-24», потопленный с грузом из нескольких сотен немецких авиационных донных мин.

3. Боевые корабли, имеющие большой боезапас.

Разумеется, все вооруженные корабли, погибшие в ходе боевых действий, имели на борту боекомплект. Но сторожевые катера или катера-тральщики, весь боекомплект которых ограничивался пулеметными патронами и сотней снарядов для пушки малого калибра, не представляют большой опасности.

Другое дело – артиллерийские корабли, имевшие на вооружении орудие большого калибра и несколько сотен снарядов и мин. К этой группе, без сомнения, можно отнести две немецкие тяжелые плавучие батареи SAT-1 «Ost» и SAT-27 «West», потопленные в 1943 году. Их вооружение – по 5 орудий на каждой батарее. Не менее опасны останки четырех немецких миноносцев проекта «39», погибших летом 1944 года. Каждый из них имел на вооружении 4 орудия калибра 105 мм, 4 орудия калибра 37 мм, 6 торпедных аппаратов, 4 противолодочных бомбомета. Общая масса взрывчатки в боезапасе каждого миноносца достигала 8 тонн. Кроме того, стоит учитывать, что три миноносца (Т-22, Т-30, Т-32) погибли при выходе на минную постановку, имея на борту по полсотни якорных мин. Они обнаружены: два лежат на границе Эстонии и Российских вод, а один – в водах РФ. При этом подготовленные к сбросу мины так и стоят на их палубах. Следует упомянуть и два немецких минных заградителя – «Koenigin Luise» и «Roland», погибших при следовании на минные постановки с грузом мин, количество которых, учитывая водоизмещение обоих судов, было значительным.

Особую опасность также могут представлять советские подводные лодки, погибшие при выходе на боевые задания, имея на борту полный запас торпед, снарядов и дизельного топлива. К их числу, в первую очередь, относится ПЛ «Щ-405», пропавшая в ночь с 12 на 13 июня 1942 года между островами Сескар и Мощный. Анализ архивных материалов свидетельствует, что она может лежать непосредственно на главном фарватере, имея на борту 12 торпед, 1000 снарядов и 55 тонн дизтоплива. К «Щ-405» следует прибавить еще минимум 4 подводные лодки с боезапасом, лежащих в водах РФ. Напомним, что всего в Балтике в 1940–1945 гг. погибло 39 советских подводных лодок. Разумеется, небольшие боевые суда – морские охотники, бронекатера, торпедные катера представляют меньшую опасность в силу меньшего объема боезапаса, однако, учитывая прибрежный характер их плавания, взрыв снарядов на небольшой глубине может иметь весьма негативные последствия. Особенно в случаях, когда они лежат в районах активной хозяйственной деятельности. Например, на подходах к нефтяному терминалу на о. Высоцкий и вокруг якорных стоянок танкеров найдены уже 6 бронекатеров, бронированных малых охотников и десантных тендеров, погибших 1 и 4 июля 1944 года в ходе десантной операции, имея на борту и полный боезапас и груз боеприпасов для выгрузки на берег. Теоретически опасность могут представлять также останки самолетов-бомбардировщиков, погибших при движении на бомбежку, и их число в сумме немного превышает 1000 единиц.

4. Корабли, имеющие на борту запасы жидкого топлива.

К этой группе относятся уже упомянутые подводные лодки, имевшие запасы дизтоплива, а также немецкие миноносцы типа

«Т» и типа «Z», использовавшие жидкое топливо. Кроме того, опасность представляют танкеры, суда-буксировщики, нефтеналивные баржи. Общее количество таких кораблей не столь уж велико, но, учитывая большие запасы нефти или горючего в их танках, ущерб может быть гораздо более значительным, нежели при взрыве боезапаса или донной мины. Те же самые немецкие эсминцы типа «Т» при гибели имели в танках от 450-600 тонн тяжелого топлива. Но, пожалуй, наиболее опасными являются два других объекта – нефтеналивная баржа и танкер КБФ «Т-12», потопленные во время печально знаменитого «Таллиннского перехода». Особенно впечатляет «Т-12». Его 100-метровый корпус водоизмещением почти в 10 тыс. тонн стоит на дне с полными танками нефти. Скорее всего, за прошедшие с 1941-го годы нефть загустела и фонтанировать через отверстие проржавевших танках не будет, но и такой точечный источник загрязнения представляет опасность. Особенно с учетом течений, которые, судя по картам, доставят загрязненную воду в Копорский залив и далее – к водозаборам Сосновоборской АЭС.

5. Затопленные в море излишки вооружений.

В послевоенные годы затопление барж со снарядами и минами в Балтийском море было обычной практикой всех государств по утилизации вооружений. Часть из них затоплена в районах, отмеченных на картах: в Финском и Ботническом заливах, на Балтике и в Северном море, у Восточно-Фризских островов. Часть топилась бессистемно. Например, баржи с немецкими снарядами, затопленные в береговой зоне Калининградской области, которые сегодня представляют опасность для развития туризма, поскольку лежат прямо на санаторных пляжах.

Отдельной темой является химическое оружие, затопленное в Северном и Балтийском морях в послевоенные годы. Проблема неоднократно обсуждалась, но до сих пор не получила разрешения. Вероятно, это связано с тем, что захоронения велись в два этапа.

Первый связан с утилизацией немецких химических боеприпасов в 1945–1948 гг. по решению созданного союзниками «Континентального комитета по захоронению». Тогда 200 тыс. тонн боеприпасов были затоплены англичанами и американцами в проливах Скагеррак и Малый Бельт, в Мекленбургской и Кильской бухтах, а также в Северном море. Еще 50 тыс. тонн было затоплено Советским Союзом в Балтийском море на двух полигонах – северо-восточнее о. Борнхольм и юго-восточнее о. Готланд. Точки затопления в целом известны, хотя на Балтике оружие часто топилось не в судах, а россыпью – простым сбрасыванием за борт.

О втором этапе точных сведений не опубликовано. Считается, что Великобритания в 1955–1957 гг. топила химическое оружие у Гебридских островов, а ГДР и СССР – в Балтике. Но данные об этих операциях считаются засекреченными, точных сведений нет.

В целом, проблема сводится к необходимости обнаружения и обследования всех потенциально опасных объектов на дне, поскольку именно невыявленные объекты и создают главную угрозу. Конечно, наш традиционный подход описан в известной поговорке «пока гром не грянет, русский мужик не перекрестится», и благодаря многочисленным авариям и ЧП страна получила эффективно действующую систему ликвидации последствий катастроф. Но, может быть, пора играть на опережение? Хотя, по здравому рассуждению, большинство катастроф будет иметь локальный характер и не потребует больших затрат на ликвидацию последствий. Ну, разве что погибнет какой-нибудь «рыбак», вытащивший мину донным тралом. Кажется, последний такой случай был два года назад на Черном море.

Фонд поддержки Российского флота представляет книгу писателя, полковника запаса морской пехоты, В. Арефьева «100 дней «Надежды». Экипаж. Люди и судьбы»

Под парусами ПУС «Надежды»: Тихоокеанская экспедиция, посвящённая саммиту АТЭС. Владивосток, 2012 год

Вадим Сергеевич Гапоненко, руководитель похода парусника

– Вадим Сергеевич, прошло несколько дней с тех пор, как парусное учебное судно вышло в рейс. Каковы основные цели и задачи предстоящего похода? Понятно, что судно учебное и при любых девизах и лозунгах оно призвано выполнять свою учебную миссию – готовить моряков; чтобы курсанты, прежде всего, получали морскую практику.

– Да, Вы правы, любой поход нашего парусника – это всегда учебное плавание. По-другому просто и не может быть. Все моряки, согласно конвенции ПДНВ, в процессе обучения обязаны наплавать не менее двенадцати месяцев. И если у них не будет этой практики, то они просто-напросто не устроятся на работу на должности командного состава. Плавательная практика на парусном судне существенно отличается от иной практики. Помимо романтики, здесь присутствует особая работа. Уже через месяц работы с мачтой курсанты становятся спортивными, поджарыми. Удивительным образом при этом меняется не только их внешний вид, но и характер. Если изначально они приходят на судно с некоторой расхлябанностью, то через пару месяцев их становится просто не узнать.

– То есть активно идёт процесс возмужания?

– Да, идёт возмужание, внутренняя дисциплина появляется. Всё это совершенно реально. Кроме этого, здесь курсанты проходят и школу мужского коллектива. Здесь особые отношения – своего рода полувоенная организация.

– А каковы особенности этого похода? Каковы основные проблемы?

– В нашей стране пять учебных парусных судов. К сожалению, не все они достойно финансируются. Вот и наш парусник не входит, так сказать, в строку финансирования из бюджета Российской Федерации. Поэтому для того, чтобы нашему парусному судну ходить в море и выполнять свои функции, руководству университета приходится каждый раз придумывать какие-то проекты. Естественно, при этом мы стараемся попасть в наиболее актуальную, современную тенденцию. Если говорить о сегодняшнем походе, то задуман он был давно.

– Вы имеете в виду идею предстоящего саммита АТЭС?

– Да. Как только стало известно, что во Владивостоке будет проходить саммит АТЭС, возникла идея организовать под него данный поход. Замечу, что подобный подход себя оправдывает. Несмотря на грандиозное напряжение сил капитана и экипажа судна, работников многих служб университета в подготовительный период, нам удаётся отремонтироваться, выполнить другие необходимые работы – найти спонсоров и партнеров.

– Это значит, что ремонт перед походом производится из негосударственных средств?

– В данном случае нельзя говорить однозначно. Немало денег нам выделило Федеральное агентство морского и речного транспорта – учредитель университета, но эти деньги не целевые, сугубо на поход, а на текущее содержание парусника. В отличие, например, от того же «Крузенштерна», у которого в федеральном бюджете под ремонт есть специально выделенная строка. У нас этого нет.

Скромных, по сравнению с фактическими потребностями, средств, приходящих из Агентства, явно недостаточно. Поэтому мы всегда стараемся придать нашему походу какой-то «флаг» и под это найти средства, спонсоров и привлечь партнеров.

– И это удаётся?

– Получается. В прошлом году у нас был поход в Манилу, где проходила дипломатическая конференция по пересмотру главной для морского образования конвенции ПДНВ. Был поход в Китай на «Шанхай-ЭКСПО». Короче говоря, мы всегда стараемся найти нашему походу какой-то серьёзный политический или экономический повод, как в данном случае – это флаг саммита АТЭС во Владивостоке.

– Всё получилось так, как задумывалось?

– Не совсем. Изначально наши планы были грандиозны. Но затем пришлось несколько скромнее к ним подойти. Насколько хватило у нас средств, настолько мы и развернули наш поход. Но главные пункты в первой части похода мы оставляем.

– А что именно?

– Речь идёт о том, что у похода есть флаг и есть определённый символизм. Символизм заключается в том, что мы соединяем три города, в которых проходили саммиты АТЭС в последние годы. Тут важно отметить, что хотя организация АТЭС и не очень молодая, но она постоянно развивается. Она и подстраивается, и перестраивается, чтобы быть эффективной. С некоторых пор там существует правило преемственности повесток дня саммитов АТЭС. Это правило старается обеспечить трёхгодичную преемственность, чтобы повестка следующего саммита коррелировалась с предыдущим и последующим. Исходя из этого правила, мы тоже решили «соединить» нашим походом три города: Владивосток, Гонолулу и Иокогаму.

– Это те города, где проходили и планируется пройти саммит АТЭС?

– Да, в Иокогаме саммит проходил в 2010 году, в Гонолулу – в 2011, а во Владивостоке пройдет в сентябре 2012 года. Соединяя нашим походом эти три города-порта, мы тем самым поддерживаем символическую внутреннюю связь между этими городами и повесткой дня саммита. И, конечно же, мы надеемся, что в Гонолулу у нас будет акция по передаче «эстафетной палочки» Владивостоку. Надеемся, что на борт «Надежды» придут высокопоставленные лица.

– Возможно даже главы государств?

– Можно помечтать о визите президентов. Или уж если не президентов, то хотя бы губернаторов Приморского края и Гавайских островов, которые передадут друг другу некую эстафету саммитов АТЭС. Тем самым наш поход наполнится символизмом и особым смыслом.

– Наверное, будут встречи не только у президентов и губернаторов, но и у простых людей?

– Конечно же. На фоне официальных встреч будет много и культурных мероприятий. Вообще, наш парусник, как впрочем и другие наши парусники, за рубежом ассоциируется со страной, которую он представляет. Более того, на нашем паруснике на самом большом его парусе крупно изображён герб Российской Федерации.

– Это на марселе фок-мачты?

– Да. И этот яркий золотой герб на белоснежном парусе привлекает внимание даже в тех странах, которые Россией не очень-то и интересуются. А таковых, к сожалению, немало. Всё это формирует образ России в мире. Конечно же, вместе с демонстрацией образцов культуры, науки.

– И что же это за образцы?

– На борту парусника сейчас работает Морской русский центр Фонда «Русский Мир». Это 75-й по счету центр Фонда и первый Морской русский центр во всём мире. В конце августа, незадолго до нашего отхода в поход, произошла торжественная церемония его открытия. Приезжали руководители Фонда. Это событие широко освещалось в прессе. Наш парусник и раньше был послом «Русского мира». Теперь же у нас есть дополнительные возможности, чтобы более полно и ярко представлять образ России. Это книги, различные электронные диски, много раздаточного материала. Тем самым мы одновременно помогаем Фонду «Русский Мир» реализовывать его миссию и выполняем свои задачи.

– Всё это новые проекты?

– Да. Помимо тесного сотрудничества с Фондом «Русский Мир», у нас есть и ещё один новый проект – это морской исследовательский центр АТЭС. Это виртуальный проект.

– Виртуальный?

– Именно так. В странах АТЭС существует такое понятие, как исследовательский центр АТЭС. Туда входят, прежде всего, научно-исследовательские и аналитические структуры, которые существуют при университетах, научно-исследовательских институтах. Они призваны участвовать в формировании повестки дня саммитов, естественно, на экспертном уровне. Они также помогают официальным лицам саммита принимать правильные решения, проводят мониторинги экономической или политической ситуации в той или иной сфере деятельности. Существует консорциум исследо-

вательских центров АТЭС. Это, по сути, международная научная организация. При её непосредственном участии ежегодно проводятся разнообразные конференции. В связи со всем этим, мы решили, что на борту «Надежды» может работать передвижной морской исследовательский центр АТЭС. Виртуальность заключается в том, что он не нагружен большим количеством научных сотрудников, но, заходя в порты, станет площадкой для проведения научных конференций, семинаров, симпозиумов, других акций, связанных с АТЭС.

– И уже есть какие-то реальные планы по работе этого морского исследовательского центра?

– Да, есть. В частности, в Гонолулу у нас запланирован круглый стол. Он называется «От АТЭС 2011 года к АТЭС 2012 года: новые вызовы безопасности и энергетическое сотрудничество». В Гонолулу у нас есть партнёры по научно-исследовательской деятельности. Это – Азиатско-тихоокеанский центр исследования проблем безопасности – широко известная организация. В ней нас ждут, готовят к работе экспертов. И совместно с этой организацией на борту «Надежды» будет проведён круглый стол.

– А каким образом планируется реализация материалов, полученных в ходе проведения этого круглого стола?

– Результаты будут докладываться и губернатору Приморского края и лицам, ответственным за повестку дня саммита. Кроме круглого стола, под эгидой передвижного исследовательского центра планируется проведение конференции, которая будет проходить в Иокогаме. Конференция будет иметь морскую специфику. И это понятно – у нас морской вуз. Морской транспорт – наш профиль. Конференция будет

называться «Комплексное освоение Мирового океана и океанского шельфа как ключевой фактор устойчивого развития стран АТЭС». И в проведении круглого стола и в работе конференции с нами сотрудничают серьёзные партнёры. Так, в научных форумах и в Гонолулу и в Иокогаме будет принимать активное участие Дальневосточный федеральный университет – и сотрудников своих пришлют, и финансово, и организационно будут участвовать. В Иокогаме, кроме Дальневосточного федерального университета, российским партнёром в конференции будет и Российский институт стратегических исследований. Это известная научная организация, которая учреждена Президентом Российской Федерации. Они занимаются аналитическим обеспечением деятельности государственных органов власти. С японской стороны партнёром является Фонд исследования океанской политики. Это известная японская аналитическая организация, своеобразный аналог морской секции в российском НИИ «Совет по изучению производительных сил», которая занимается анализом экономических и политических вопросов освоения Мирового океана и обеспечивает аналитикой Морскую коллегию при Правительстве Российской Федерации. Таковы в данном случае основные наши партнёры.

– Очевидно, ожидается немалое число посетителей на борту нашего парусника в зарубежных портах?

– Да, нам есть что показать. Например, мы планируем открыть на борту судна морской информационно-образовательный центр «Русский музей: виртуальный филиал».

– Это тоже впервые?

– Нет, мы будем вторыми. Первый подобный филиал открыт на борту парусника «Мир». В дни захода парусника «Надежда» в Сан-Франциско состоится открытие нашего филиала. Презентация этого проекта состоялась в конце августа. К нам приезжали научные сотрудники музея. Они показали, как можно проводить виртуальные экскурсии по музею. Всё это основано на современных информационных технологиях.

– И что же, при этом есть реальное ощущение посещения музея?

– Да, вполне. Например, посетитель с помощью своего компьютера виртуально идёт по картинной галерее, подходит к той или иной картине, получает полную информацию о данном произведении искусства: кто автор, когда написана картина. Более того: если два раза щёлкнуть мышкой по картине, то попадаешь в её трёхмерное пространство. Такой виртуальный музей будет работать у нас на паруснике в учебном классе «Надежды». Таким образом, иностранцы смогут познакомиться с российской культурой дистанционно.

– Можно сказать, что технический прогресс прочно обосновался на борту нашего парусного судна. «Надежда» сегодня не просто парусное судно, а источник культуры и просвещения?

– Всё верно: именно просвещения. На борту судна реализуется и ещё один интересный проект, а именно Морской электронный читальный зал Президентской библиотеки имени Бориса Николаевича Ельцина. Надеемся, что в полной мере он заработает у нас во второй части похода.

– И как же работает эта библиотека?

– Её особенность в том, что она, конечно же, цифровая. И книги, и газеты, и каталоги, – все они находятся у нас в оцифрованном виде. Она, естественно, не занимает много места. И все желающие могут ей воспользоваться.

– То есть в гости приходит ещё и библиотека?

– Да, иностранные гости с помощью электронных носителей смогут воспользоваться услугами библиотеки. Кроме этого, в походе будут представлены проекты регионального масштаба: фотовыставки, выставки современной прессы и профессионального образования. Есть у нас несколько фильмов, которые можно демонстрировать прямо на парус, как на киноэкран. Тем самым мы рассчитываем представить Россию в странах АТЭС как динамично развивающееся государство, у которого богатое культурное наследие и историческое прошлое и которое по всем параметрам достойно входит в Азиатско-Тихоокеанский регион, активно позиционирует себя как надежного партнера в экономическом сотрудничестве.

– Надо полагать, что будут представлены и экономические интересы к сотрудничеству с Россией в АТР?

– Конечно же. Особенно в энергетической сфере. Как известно, сейчас с Сахалина в Приморье пришёл газ. Газопровод тянется из Якутии. В связи с этим у нас на Дальнем Востоке получают развитие новые экономические отрасли. И об этом, безусловно, будет говориться на борту парусника. Соответственно, наш поход – это ещё и политическое событие международного плана. В качестве вывода можно сказать, что поход носит и учебный, и информационно-просветительский, и научный, и культурный, и политико-экономический характер.

Беседовал Вадим Арефьев,
борт парусного учебного судна «Надежда», Охотское море

Морские парусники в бухте «пятого океана»

На днях в Международном аэропорту Шереметьево (терминал Е) состоялось открытие фотовыставки «Берега Земли». Специальный гость открытия – автор экспозиции, путешествующий фотограф, член Творческого союза художников **Александр Селезнев**. *Экспозиция подготовлена в сотрудничестве с Фондом поддержки российского флота. Выставка находится в общедоступной зоне аэропорта Шереметьево и открыта круглосуточно.*

Руководитель Фонда Николай Самойленко выступил на открытии и подчеркнул важность проведения подобных мероприятий для развития судоходства в нашей стране и привлечения молодежи к плаванию на морских судах.

Выставка включает снимки, выполненные автором в 20 странах мира во время его кругосветных и трансокеанских плаваний на больших парусных судах: барке «Крузенштерн», фрегатах «Паллада» и «Надежда» – с 2005 по 2011 годы.

Зрителей впечатлит созидательная гармония воды, земли, неба и человека, которая буквально пронизывает фотографии.

Мимолетная красота мирового прибрежья, запечатленная автором, калейдоскопом предстала перед зрительской аудиторией. Пассажиры и гости аэропорта смогли окунуться в романтику дальних странствий и морских приключений, почувствовать неповторимый дух свободы.

После церемонии открытия выставки в Музее истории аэропорта Шереметьево директор Дирекции по организации пассажирских перевозок Андрей Никулин рассказал гостям об инновационных сервисах и услугах, предоставляемых аэропортом Шереметьево, и ответил на интересующие вопросы.

Также гости мероприятия увидели закрытые для обычного пассажира помещения и зоны аэропорта — Центр управления аэропортом, зону комплектации и контроля багажа, а также диспетчерские ряда служб.

В Международном аэропорту Владивосток состоится открытие второй экспозиции Александра Селезнева под названием «Парящие над океанами». Выставка откроется после запуска нового терминала аэропорта и станет символом открытия новых стран и старта захватывающих путешествий.

Татьяна Алексеева, пресс-служба
Международного аэропорта Шереметьево

Душа у моря разная...

«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? И душа, как квантовый генератор, накапливает переживания и эмоции, а потом выбрасывает их на холст морской волной».

Моря и океаны будто выплёскиваются с полотен Сергея Бровкина. Рядом с его картинами можно почувствовать неповторимый морской запах, тепло нагретой солнцем воды. Кажется, протяни руку – и можно зачерпнуть волну.

Ясность и причастность к Чуду ощущаешь, находясь рядом с его картинами. Не иначе как сам Посейдон даровал ему умение понимать и творить морские просторы. Показывает ли нам художник просторы Индийского океана или холодное Балтийское море, солнечный день «Средиземноморья» или «Бурю на Чёрном море» – везде море живёт, дышит, говорит.

На холстах Сергея небо кажется легким, воздух – прозрачным и влажным. Волны, чередой набегающие на берег; корабль, борющийся с ними; простая и вместе с тем очень выразительная гамма красок, отсутствие каких-либо ярких внешних эффектов, ясная композиция, – вот что отличает работы Сергея.

Много картин написаны им в течение нескольких часов – они отмечены очарованием вдохновенных импровизаций большого художника. Его творчество буквально пропитано любовью к морю. Каждое полотно Сергея Бровкина – это свой, особый, мир и свой, особый, рассказ.

Необозримая морская равнина и дорога, которая ведет прямиком на луну. Пожалуй, на земле трудно найти человека, у которого не захватило бы дух от такой красоты.

Мастер света и тени, он работает с образами Персидского залива, Черного и Адриатического морей. Искусствоведы нередко говорят о нем, как о современном Айвазовском.

Серый день на море, влажные тучи нависли над зеленой водой или этот лирический сюжет: желтовато-красный диск солнца над горизонтом, кудрявые фиолетово-розовые облака, рыбачьи лодки…

«Вот так и летит чайка моей души над бушующим морским простором или греется на берегу в лучах звезды по имени Солнце. Пусть хотя бы на холсте. И как не вспомнить слова Максима Горького о буревестнике…

Над седой равниной моря ветер тучи собирает.
Между тучами и морем гордо
реет Буревестник, черной молнии подобный.
То крылом волны касаясь,
то стрелой взмывая к тучам, он кричит, и –
тучи слышат радость в смелом крике птицы.
В этом крике – жажда бури!
Силу гнева, пламя страсти и уверенность
в победе слышат тучи в этом крике…

Этим почти все сказано… Остаются только холст, запах краски, лака и кисти, избавляющие от пустоты».

Бровкин Сергей Владимирович

Родился 22 ноября 1967 года в г. Анжеро-Судженск Кемеровской области.

В 1984 г. окончил детскую художественную школу в г. Шахты Ростовской области.

В 1985 г. поступил в Ростовский Университет на факультет «ФИЗИКА», после службы в армии в 1988 г. бросил физфак и поступил в Ростовское художественное училище имени Грекова М.Б. на отделение «ДИЗАЙН». В 1992 году написал серию натюрмортов на православную тематику и первую морскую баталию. С 1993 г. вел в средней школе изостудию и судомодельный кружок, потом занимался дизайном интерьера, иллюстрацией, полиграфией. С 1996 по 1998 гг. работал фотографом и художником-портретистом на побережье Азовского и Черного морей. После долгих исканий вернулся в живопись как художник-маринист. В 2001 г. в Абу-Даби написал серию портретов шейха Заеда Аль-Мактума, его семьи имира Каттара с сыном. В 2002 г. сотрудничает с рыболовной компанией «РОБИНЗОН» в г. Мурманск. В 2003 г. оформил росписями и картинами русский ресторан «ТРОЙКА» и английский дине-бар «ТЕТЧЕР» в отеле «АСКОТ» в Дубаи. Вернувшись из ОАЭ в 2004 г. в Санкт-Петербург, изучал в запасниках русского музея им. А. С. Пушкина А. С. творчество великих маринистов прошлого: Айвазовского, Боголюбова, Лагорио и Судковского. И после поездки в Италию на о. Искья в 2004 г. посвятил свое творчество морскому пейзажу.

С 2010 г. официальный представитель, член правления Российской ассоциации художников-маринистов (РАХМ).

ВЫСТАВКИ:

2000 – Участие в выставке «Памяти Дубовского» в выставочном зале союза художников, г. Ростов-на-дону.

2007 – Участие в выставке «Дорога к Солнцу» в галерее «Монмартр», г. Ростов-на-Дону.

2008 – Персональная выставка «Морской пейзаж» в «М-галерее», г. Ростов-на-Дону.

2009 – Персональная выставка в СДЦ «Атлантида», галерея «АКВАРЕЛЬ» г. Тольятти.

2009 – Персональная выставка в ВЗ СХ РФ г. Самара «Зов моря»

2010 – Персональная выставка в галерее «Арт-Плаза» г. Тольятти 2010 г.

2010 – Участие в выставке Российской Ассоциации художников-маринистов в культурном центре Вооруженных Сил России посвященной дню Военно-Морского Флота России, г. Москва.

2010 – Участие в выставке Российской Ассоциации художников-маринистов в Генуэзском Навигационном Салоне, Италия

2011 – Участие в выставке Российской Ассоциации художников-маринистов, посвященной дню подводника в библиотеке искусств им. Боголюбова, г. Москва

2012 – Участие в выставке Российской Ассоциации художников-маринистов в галерее «Колизей», г. Москва.

III Международный Форум «Морская индустрия России»

В соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации №217-р от 15 февраля 2012 года, в Москве в «Гостином Дворе» и Конгресс-центре Торгово-промышленной палаты 23–25 мая 2012 года пройдет III Международный Форум «Морская индустрия России» (III МФ «МИР»), посвященный вопросам развития судостроения, модернизации портов, совершенствования судоходства, внедрения новых технологий в производство морской техники и судов гражданского назначения.

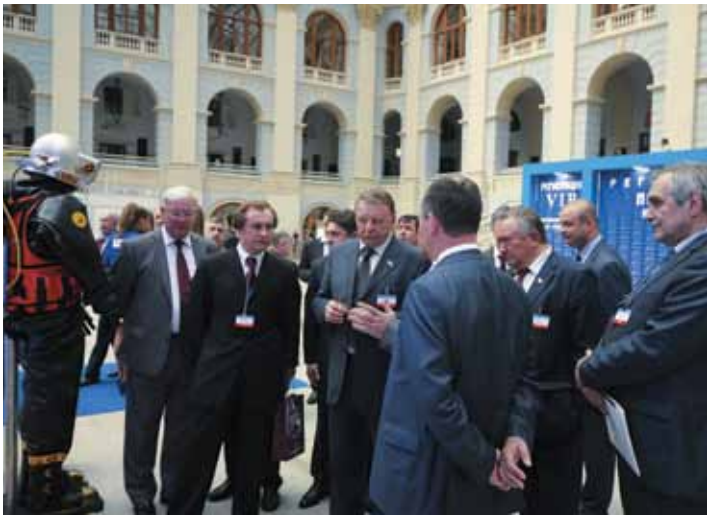
Международный Форум «Морская индустрия России» пройдет при поддержке Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Минпромторга России, Минтранса России, Росморречфлота, ОАО «Объединенной судостроительной корпорации», ФГУП «Росморпорт», ГК «Росатом». Оргкомитет Форума возглавляет и. о. Министра промышленности и торговли Российской Федерации Д. В. Мантуров.

Главными целями Форума являются: обеспечение поддержки государственной политики по модернизации судостроительной промышленности, совершенствованию инженерной инфраструктуры портов и терминалов; консолидация специалистов, представителей науки, бизнес-сообщества, руководителей региональных и федеральных структур; содействие в реализации стратегии развития судостроительной промышленности и морской техники на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу; обсуждение транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года.

В работе Международного Форума «Морская индустрия России» планируют принять участие более 260 предприятий из 11 стран мира, среди участников – представители науки, ведущие российские и зарубежные проектные компании, производители судов, двигателей, приборов и оборудования для морских и речных судов, предприятия смежных отраслей, ведомства, ассоциации и союзы. В данный момент проводится масштабная рекламная и PR-компания по привлечению посетителей, ожидаются более 6000 гостей: руководителей предприятий судостроительной и смежных отраслей. В рамках Форума состоится пленарное заседание «Морская индустрия России. Перспективы развития» при участии представителей Правительства Российской Федерации, Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, Госдумы Российской Федерации, Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Минпромторга России, Минтранспорта России, пройдут тематические круглые столы и конференция «Арктический шельф – стратегическая ресурсная база Российской Федерации»

Следует признать, что предстоящий Форум уже сейчас вызвал живой интерес и общественный резонанс. Более сотни журналистов из общественных, деловых и отраслевых специализированных СМИ уже приняли участие в освещении мероприятия.

Программой Международного Форума «Морская индустрия России–2012» предусмотрена организация многопрофильной выставочной экспозиции и мероприятий Деловой программы.



Основные тематические разделы:

- выставочная экспозиция российских и зарубежных предприятий отрасли морской индустрии;
- специализированные экспозиции регионов «Реализация национальной морской политики на региональных направлениях». На данный момент подтвердили свое участие: Архангельская область, Астраханская область, Ленинградская область, Мурманская область, Ямало-Ненецкий автономный округ;
- ФЦП «Развитие гражданской и морской техники», «Освоение и использование Арктики», «Развитие транспортной системы», «Морской транспорт», «Внутренний водный транспорт»;
- судостроение и судоремонт;
- судовые энергетические установки, системы и электрооборудование;
- судовые системы навигации, управления и связи;
- судовое оборудование и устройства;
- оборудование для добычи нефти, газа и освоения минерально-сырьевых ресурсов океана и шельфа;
- судоходство;
- морские и речные порты;
- строительство водных путей и гидротехнических сооружений;
- отраслевые услуги.

В рамках Международного Форума «Морская индустрия России–2012» пройдет ставший уже традиционным конкурс на лучшее техническое решение в области судостроения и морской техники гражданского назначения и Всероссийский профессиональный конкурс «Элита судостроительной промышленности России». Кроме того, почти полгода назад – 27 сентября 2011 года, на организационном комитете форума в Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации было принято решение организовать: экспозиции ФЦП «Развитие гражданской и морской техники», «Освоение и использование Арктики», «Развитие транспортной системы» – «Морской транспорт», «Внутренний водный транспорт»; специальную экспозицию Федерального Агентства по рыболовству; специализированные экспозиции регионов «Реализация национальной морской политики на региональных направлениях». (К слову, на данный момент подтвердили свое участие: Архангельская область, Астраханская область, Ленинградская область, Мурманская область, Ямало-Ненецкий автономный округ).

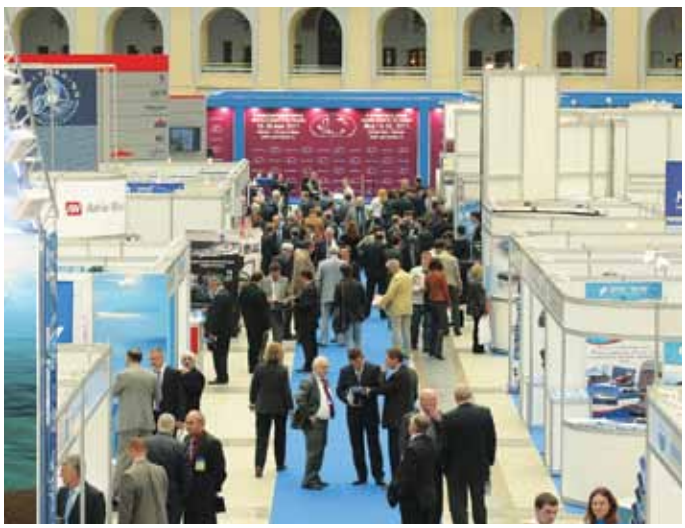
Впервые в рамках Международного Форума «Морская индустрия России» пройдет «День Арктики», координатором которого стал Секретариат Морской коллегии при правительстве Российской Федерации. «День Арктики» будет посвящен теме освоения ресурсов Арктики и вопросам судостроения для разведки и работы на Арктическом шельфе; а также пройдут «круглые столы»: «Обновление и модернизация российского рыболовного флота», «Морской и внутренний водный транспорт. Перспективы развития», «Создание специализированных судоходных зон в рамках Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер по поддержке российского судостроения и судоходства», «Создание российско-финского судостроительного кластера».

Как нам сообщили организаторы Международного Форума «Морская индустрия России», в рамках года Германии в России в Пленарном заседании примет участие исполнительный директор VDMA – Союза машиностроителей Германии Хауке Шлегель, также уже достигнута договоренность с союзом VDMA на организацию бизнес-встреч немецких компаний с представителями регионов и профильных союзов России. Состоится бизнес-ужин с представителями финансовых и государственных структур для руководителей компаний-участниц выставки.

Самое важное, что посетители Международного Форума «Морская индустрия России» смогут познакомиться с новыми тенденциями рынка судостроения и морской техники, встретиться с производителями судостроительной продукции, партнерами и конкурентами. МФ «МИР» позволит увеличить объем инвестиций в судостроительную отрасль и обеспечить мобильность рынка судостроительной продукции, создав необходимое информационное поле, являющееся связующим звеном между внутренними и международными рынками в сфере судостроения. На Форуме удастся обсудить перспективы создания современных комплексов для освоения нефтегазового потенциала шельфовой зоны Российской Федерации, перспективные направления гражданского морского приборостроения, текущее состояние флота, создание единой интегрированной системы комплектующего оборудования и материалов.

Приглашаем Вас принять активное участие в работе III Международного Форума «Морская индустрия России».

Пресс-служба Форума «МИР»



О безопасности судоходства на реках России

Безопасность отдыха туристов в речном круизе является приоритетной задачей круизной компании «Инфофлот».

Все суда, находящиеся под управлением компании «Инфофлот» («Александр Бенуа», «Н. А. Некрасов», «Василий Чапаев», «Карл Маркс», «Космонавт Гагарин», «Анатолий Папанов», «Юрий Никулин», «Дмитрий Фурманов», «Владимир Маяковский», «Башкортостан» и «Салават Юлаев»), проходят ежегодное освидетельствование Речного Регистра, а раз в 5 лет – доковые ремонт и освидетельствование корпуса и движительно-рулевого комплекса. Это полностью соответствует правилам и требованиям, предъявляемым к речным судам.

Каждое судно укомплектовано спасательными средствами в соответствии с современными требованиями – спасательными плотами. Плоты и мотоботы могут разместить всех людей, находящихся на судне, включая пассажиров и экипаж. Каждый спасательный плот и мотобот ежегодно проходит испытания и освидетельствование государственными органами. Также плоты ежегодно переоснащаются.

Экипажи судов не реже двух раз в месяц проводят полномасштабные учения по всем существующим видам тревог: шлюпочной, пожарной и «человек за бортом». Судно обеспечено спасательными жилетами современного образца, достаточными для безопасной эвакуации всех находящихся на борту людей. Спасательные жилеты расположены в каждой каюте в легкодоступных местах. На судах имеются детские спасательные жилеты.

По внутрисудовому телеканалу постоянно производится демонстрация видеофильма о правилах пользования спасательными жилетами и поведении в случае тревоги.

На теплоходах компании работают только проверенные кадры. Экипажи судов укомплектованы опытными специалистами, которые ежегодно проходят обучение и инструктажи по безопасности и по борьбе за живучесть судна. Силами экипажа, в соответствии с утвержденными графиками, проводятся регулярные профилактические осмотры корпуса в целях поддержания его в полном соответствии с требованиями. Суда оборудованы современными противопожарными системами.

Капитаны судов строго выполняют все предписания по ограничениям по высоте волны и не выходят на открытые участки озер и водохранилищ в случае, если высота волны на них выше допустимой для данного судна. При наличии волнения на озере или водохранилище выбирается наиболее безопасный курс с учетом направления и силы ветра.

Все эти меры гарантируют спокойное и безопасное плавание туристов на теплоходах компании «Инфофлот».

Также мы проводим дополнительные мероприятия по безопасности – перед рейсами члены экипажа лично инструктируют туристов о правилах пользования спасательными жилетами и о действиях в случае тревоги.

Что касается теплоходов, работающих под управлением других судоходных компаний, то необходимо отметить, что заключение договоров о сотрудничестве с каждой компанией происходит всегда только после тщательного анализа ее деятельности. Особое внимание уделяется вопросу технического состояния флота и обеспечения безопасности туристов на борту теплоходов во время круизов. Все теплоходы, путевки на которые реализуются в офисах круизной компании «Инфофлот», данным требованиям соответствуют.

ВСЕ КРУИЗЫ РОССИИ

Круизная компания ИНФОФЛОТ
www.infoflot.com

С момента основания компании в 2003 году речные круизы – наша основная специализация.

Накопленный опыт и знания позволяют нам из года в год совершенствовать качество работы сотрудников компании в офисах и обслуживания туристов на борту.

В 2012 году наша компания имеет офисы продаж в шести регионах России:
в Москве, Санкт-Петербурге, Самаре, Нижнем Новгороде, Казани и Ростове-на-Дону. Ждем Вас в наших офисах!
Компания «Инфофлот» работает со всеми ведущими круизными операторами России и Украины.

«СИМВОЛЪ» НАШИХ ДНЕЙ

Каждая страна и ее народ вправе гордиться своими достижениями. Россия по праву гордится первым полетом в космос Юрия Гагарина и БАМом. Кубань же по праву гордится своими хлебными полями и рисовыми чеками, песнями Григория Пономаренко, Кубанским Казачьим Хором и… флагами.

Нет, речь идет не о символике Краснодарского края как таковой – хотя кубанцы, безусловно, ею гордятся. Наш рассказ о предприятии, которое стало настоящим брендом не только региона, но, пожалуй, и страны в целом. Еще лет 10-15 назад, когда в маленьком кубанском городке Кропоткин группа энтузиастов учредила предприятие по изготовлению государственной и корпоративной символики, в успех этого дела верили немногие. Только ленивый не предрекал скорого фиаско Сергею Бабенко и его единомышленникам. Некоторые и пальцем у виска покручивали…

– А без веры никак нельзя. Без веры в себя и в свое дело, – говорит генеральный директор компании «Символъ» Сергей Бабенко. – Если хочешь добиться успеха – только верь в него и иди к своей цели, шаг за шагом…

Свой первый шаг к высотам искусства воплощения геральдических символов пока еще небольшая команда нового предприятия совершила в 1996 году – изготовила первый сшивной флаг России, соединив полотна белого, синего и красного цветов. В буквальном смысле слова руками был «сотворен» и «новый» герб нашей страны – отлитая из полистирола форма для герба раскрашивалась вручную. Даже еще пятнадцать лет назад и понятия не имели о нынешних технологиях нанесения красок и изображений на самые разные поверхности.

Время шло, и в 2001 году появилась реальная возможность собрать разрозненные цеха предприятия под одной крышей. Но «Символъ» рос не только этажами – сейчас компания располагается в просторном и уютном трехэтажном здании, напичканном не только самой современной техникой, но и более чем двумя сотнями самых креативных мозгов и рук – по крайней мере, если говорить о рынке государственной и корпоративной символики в России. Нынешний уровень специалистов компании настолько высок, что с момента оформления заказа и до его получения клиентом могут пройти максимум сутки, а то и вовсе несколько часов! И в этом не раз убеждались многочисленные гости, посещавшие главный офис компании «Символъ» в Кропоткине. Убедились в этом и в Кремле, и начиная с 2003 года компания «Символъ» – официальный поставщик Управления делами Президента России.

ВОПЛОЩЕННАЯ ГОРДОСТЬ СТРАНЫ

С первым «боевым крещением» – флажным оформлением официальных мероприятий, посвященных 300-летию Санкт-Петербурга, команда компании «Символъ» справилась блестяще!

– С тех пор для нас каждое официальное мероприятие – будь то саммит G8 или Евросоюза, протокольная встреча с участием Президента России – это боевое крещение, – продолжает Сергей Бабенко, – потому, что своего успеха мы добивались годами. До сих пор мы днюем и ночуем над каждым флагом или гербом, знаменем или вымпелом, бейсболкой или футболкой, которые в итоге отправляются заказчикам – и не только высокопоставленным или корпоративным. Просто с каждым мы работаем индивидуально. Ведь за пятнадцать лет мы научились вникать в проблемы и потребности тех, кто приходит к нам — наших клиентов.

И как проявление взаимности – многочисленные награды, которыми удостоена продукция компании «Символъ». К примеру, Высочайший Рескрипт – благодарность Главы Российского Императорского Дома, Ее Императорского Высочества, Государыни, Великой Княгини Марии Владимировны – за разработку воинской символики, развитие благородных традиций военной геральдики России, реставрацию и изготовление копий старинных боевых знамен и других воинских реликвий, за разработку и изготовление официальных воинских символов: знамен, флагов, гербов и эмблем. Или же медаль Министра Обороны Российской Федерации «За укрепление боевого содружества». И это далеко не все, что имеет «Символъ» и его сотрудники за свой по-настоящему честный труд.

Особое место в своеобразной шкале ценностей каждого символьца занимает ежегодное участие продукции компании «Символъ» в Парадах Победы на Красной Площади в Москве. В 2010 году компания получила право осуществлять поставки по государственному контракту для проведения парадов на Красной площади, парадов в городах-героях, городах воинской славы и

городах, где расположены штабы военных округов. Были разработаны и изготовлены точные исторические копии Знамени Победы, штандартов фронтов и всех аксессуаров к ним, а также знамена для воинских частей Министерства обороны России. А совсем недавно Президент РФ Дмитрий Медведев торжественно вручил в Кремле представителям всех казачьих войск России знамена, которые потом разъехались по казачьим дружинам именно благодаря профессионалам из Кропоткина.

СЕКРЕТ ФИРМЫ

Сейчас уже трудно представить себе практически любое административное здание в нашей стране без флагов и гербов, вымпелов и флажков – и даже картин производства компании «Символъ»! Но время идет, технологии стремительно развиваются. А вместе с ними рождаются и новые возможности их реализации. Это нормальный рыночный процесс, если бы это был не «Символъ»... Стремление и усердие, с которым принято работать в компании, позволяют создать даже из обыденных технологий настоящие шедевры. Поэтому, говоря о современных технологиях на таком предприятии, предполагаемый результат надо умножать на коэффициент творческого воплощения – это и есть ноу-хау «Символъ» – это то, что сейчас модно называют инновациями. Для удобства своих клиентов компания старается создать такие же возможности в своих представительствах во многих городах России.

Технологии, инновации и понимание потребностей клиента, а также высокая ответственность и вера в победу – это, бесспорно, главные факторы успеха компании-лидера. Но есть у компании «Символъ» и своя изюминка, тот волшебный ключик, который все двери открывает – душа, вложенная, в каждый бит информации на каждом этапе работы, в каждый сантиметр материала, в каждую каплю краски, в каждую ниточку вышитого изображения. Именно поэтому, когда включается телевизор, мы видим за спиной у нашего Президента именно эти флаги, мы чувствуем именно те эмоции, когда армия Великой страны торжественно и гордо несёт свои главные символы. Именно частичка души каждого сотрудника, вложенная в общее дело – в этом и заключается главный секрет фирмы – секрет успеха компании «Символъ»!

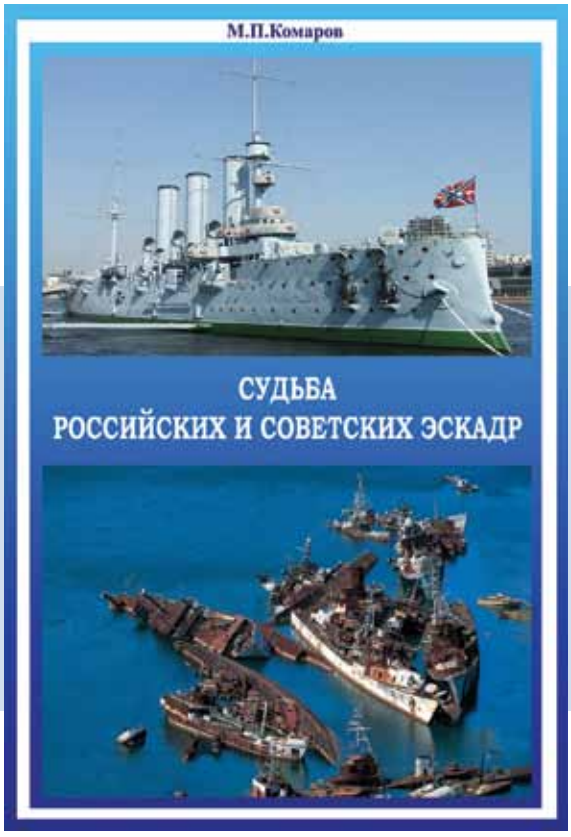
МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО

и издательская группа Института морского права

представляет читателям готовящиеся к изданию книги писателя М. П. Комарова

Книга повествует об истории поставок по закону США о ленд-лизе кораблей, самолетов, вооружения, техники и материальных средств для Военно-морского флота СССР, использования этих поставок в годы войны и их послевоенной судьбе. По идеологическим причинам эта история покрыта завесой таинственности уже шестьдесят лет. Автор, показывая объем и динамику поставок, вклад их в решение боевых задач флотами по периодам войны, снимает эту таинственность.

Утверждения и выводы в работе подкрепляются множеством количественных данных, схем и рисунков, а также фотографиями забытых многими ленд-лизовских кораблей, самолетов и участников тех событий. Рассчитана на самый широкий круг читателей, интересующихся историей России, мировой историей и международными отношениями.



В книге значительно полнее, подробнее и точнее, чем ранее, реконструированы и проанализированы процессы применения российских, а также впервые советских морских эскадр в военных конфликтах XVIII–XX веков на фоне внешней политики страны и происходящих геополитических изменений в мире. На этой основе даны современные, не обременённые прошлыми идеологическими установками, оценки произошедшим событиям и сформулированы уроки и выводы, в т. ч. по-новому оценены выдающиеся флотоводцы.

Предназначена для политиков, военных, дипломатов, историков, преподавателей, слушателей и курсантов военно-морских учебных заведений, а также для широкого круга читателей, интересующихся отечественной историей, строительством и применением сил военно-морского флота.

www.morinform.com
127473 г. Москва, ул. Краснопролетарская, дом 16, строение 1
тел. +7 (499) 978-72-37
e-mail: info@morinform.com

медиа-группа portnews

РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО

«Реформа управления ВВТ — путь к эффективному безопасному судоходству»

25 апреля 2012 года
Москва

Конференция медиа-группы «ПортНьюс» проходит в рамках отраслевого проекта «Российское судоходство» при содействии Министерства транспорта РФ

PALMALI GROUP OF COMPANIES

ГАЗПРОМ НЕФТЬ «ГАЗПРОМНЕФТЬ МАРИН БУНКЕР»

ТРАНЗАС

Volga Gate

Проект программы конференции

9.00 Начало регистрации

10.00 Открытие конференции
Приветственное обращение от Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации.

10.15–11.30 Первая сессия «Совершенствование управления на ВВТ»
Модератор — руководитель Росморречфлота А.А. Давыденко

10.20 О реформе управления на внутреннем водном транспорте (ВВТ)
Докладчик — директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации К.Г. Пальников

10.45 О создании Администраций речных бассейнов (АРБ) и необходимости уточнения понятия речных портов
Докладчик — представитель Росморречфлота.
Содокладчик — руководитель ФБУ ГБУВПи С «Волго-Дон» О.Ю. Шахмарданов

11.10 О роли Госморречнадзора в новой системе управления ВВТ
Докладчик — представитель Ространснадзора
Содокладчик — представитель Транспортной прокуратуры

11.30–12.00 Перерыв на кофе

12.00–14.00 Вторая сессия «Безопасность судоходства на ВВТ»
Модератор — проректор СПГУВК Т.А. Пантина

12.05 Об обеспечении безопасности на ВВТ, о практике внедрения СУБ и других требованиях к судоходным компаниям
Докладчик — председатель совета АСК, председатель совета директоров ОАО «Волжское речное пароходство» Р.Д. Багаутдинов
Содокладчик — представитель компании «Палмали»
Содокладчик — представитель АПСРТ

13.00 Принципы разработки СУБ
Докладчик – представитель Российского Речного Регистра
Содокладчик – начальник управления морских систем менеджмента Российского Морского Регистра Судоходства Путрайм А.Р. Тема доклада — «Опыт РС в вопросах внедрения и освидетельствования систем управления безопасностью».

13.20 Об особенностях страхования гражданской ответственности на ВВТ
Докладчик — заместитель директора Департамента финансовой политики Минфина РФ В.Ю. Балакирева (по согласованию)
Содокладчик — представитель Союза морских страховщиков

14.00–15.30 Перерыв на обед

14.00 Пресс-конференция

15.30–17.30 Третья сессия «Реорганизация контрольно-надзорных функций»

15.35 Капитан речного бассейна: функции, полномочия, ответственность
Докладчик — заместитель руководителя Росморречфлота Ю.А. Костин
Обсуждение

16.00 Государственный портовый контроль
Докладчик — заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России В.В. Клюев
Содокладчик — генеральный директор ФГУП «Морсвязьспутник» А.Д. Куропятников
Обсуждение

16.45. Роль электронных картографических систем в повышении безопасности судовождения
Докладчик — представитель ООО «Транзас Навигатор»
Обсуждение

17.00 Классификация и освидетельствование судов
Докладчик — представитель Российского Речного Регистра
Обсуждение

По вопросу участия обращайтесь по телефонам: (812) 570-78-02, 570-78-03, Надежда Малышева или Марина Борисенко, e-mail: mn@portnews.ru или av@portnews.ru

РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО · РЖД ПАРТНЕР · Речной транспорт · Морское страхование · Волго-Невский · Морская Биржа · Морская политика России · ФедералПресс

23-25
МАЯ 2012
Москва
Гостиный Двор

III МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «МОРСКАЯ ИНДУСТРИЯ РОССИИ»

Краткая тематика Форума:

- Судостроение и судоремонт
- Судовые энергетические установки, энергооборудование
- Судовые системы навигации, управления и связи
- Судовое оборудование и устройства
- Оборудование для добычи нефти, газа и освоения минерально-сырьевых ресурсов океана и шельфа
- Морские и речные порты
- Строительство водных путей и гидротехнических сооружений, совершенствование речной и морской инфраструктуры
- Отраслевые услуги
- Специальные экспозиции регионов «Реализация национальной морской политики на региональных направлениях» и ФЦП: «Развитие гражданской морской техники», «Освоение и использование Арктики», «Морской транспорт», «Внутренний водный транспорт»

Преимущества Форума:

- Обеспечение поддержки государственной политики по модернизации российского судостроения
- Участие международных бизнес-делегаций на правительственном уровне
- Обширная деловая программа посвященная вопросам российского судостроения, создания особых портовых зон государственного и частного партнерства
  В рамках программы 24 мая предусмотрено проведение «Дня Арктики» по вопросам освоения ресурсов Арктики, судостроения для разведки и работ на Арктическом шельфе
- Специальные программы для организации бизнес-встреч участников и посетителей Форума
- Профессиональные конкурсы: «Элита судостроительной промышленности России» и «На лучшее техническое решение в области судостроения и морской техники гражданского назначения»

По вопросам участия в Форуме обращайтесь:

Россия, 115280, Москва, ул. Автозаводская, д.1
Тел.\факс: +7 (495) 980-45-66, www.mir-forum.ru, e-mail: forum@mir-forum.ru

Форум проводится в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации № 217-р от 15 февраля 2011 года

Официальная поддержка и организаторы

Комиссия Совета Федерации по национальной морской политике
Морская Коллегия при Правительстве Российской Федерации
Министерство промышленности и торговли Российской Федерации
Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство морского и речного транспорта
Объединенная судостроительная корпорация
ГК «Ростехнологии»
ГК «Росатом»
ЦНИИ-Курс»
ООО «Мега Экспо»

Медиа партнеры:

Генеральный TV-партнер
Генеральный отраслевой медиа-партнер
Генеральный интернет-партнер
Ведущий интернет-партнер
Стратегический медиа-партнер
Официальный интернет-партнер
Официальные медиа-партнеры
Официальные медиа-партнеры

рыбные ресурсы