Морская политика России

ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№27, 2019

МИНПРОМТОРГ РОССИИ

ВНИИ ЦЕНТР

Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 10.02.2018 № 62 « О федеральном государственном унитарном предприятии «Всероссийский научно-исследовательский институт «Центр» и распоряжения Правительства Российской Федерации от 16.04.2018 №679-р успешно реализован комплекс мероприятий по реорганизации ФГУП «ЦНИИ «Центр» в форме присоединения к нему ФГУП «НИИСУ» с последующим переименованием в ФГУП «Всероссийский научно-исследовательский институт «Центр».

С учетом всероссийского статуса реорганизованного предприятия Правительством Российской Федерации определены следующие приоритетные направления деятельности ФГУП «ВНИИ «Центр»:

- осуществление функций центра компетенции по информационно-аналитическому сопровождению решения задач в области развития оборонно-промышленного комплекса, диверсификации и развития производства высокотехнологичной продукции гражданского и двойного назначения организациями оборонно-промышленного комплекса;
- проведение системных информационно-аналитических исследований в области анализа и прогнозирования развития оборонно-промышленного комплекса, долгосрочного прогнозирования развития науки и техники в интересах обороны страны и безопасности государства, развития инновационного потенциала оборонно-промышленного комплекса, совершенствования организационно-технологической, институциональной структуры, инновационной инфраструктуры оборонно-промышленного комплекса, мониторинга и анализа состояния основных фондов оборонно-промышленного комплекса;
- научно-методическое и информационно-аналитическое сопровождение реализации государственных и иных программ и планов в области развития оборонно-промышленного комплекса;
- обеспечение проведения комплексной оценки организаций оборонно-промышленного комплекса на основе представляемой ими информации;
- выполнение работ по стандартизации оборонной продукции (работ, услуг), создаваемой и (или) поставляемой по государственному оборонному заказу в соответствии с законодательством Российской Федерации о стандартизации, в том числе авиационной техники;
- выполнение работ по мониторингу качества изделий (систем, комплексов) вооружения, военной и специальной техники на стадиях жизненного цикла указанных изделий;
- выполнение работ по каталогизации и метрологическому обеспечению;
- информационно-аналитическое и научное сопровождение деятельности Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации;
- обеспечение решения задач деятельности Федерального центра мониторинга подготовки квалифицированных кадров для организаций оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации;
- проведение научных исследований и разработок по вопросам методологии ценообразования на продукцию, поставляемую по государственному оборонному заказу;
- осуществление организационно-методического обеспечения работ по реализации комплекса мероприятий по мобилизационной подготовке организаций, деятельность которых связана с деятельностью Министерства промышленности и торговли Российской Федерации или которые находятся в сфере его ведения;
- проведение комплекса работ по созданию, сохранению и использованию единого российского страхового фонда в части страховых копий технической документации (конструкторской, технологической и проектной), изготовленных на основе микрографической и (или) иных цифровых технологий, для организации производства вооружения, военной и специальной техники, иных важнейших видов продукции народно-хозяйственного назначения, включенной в мобилизационные планы сферы деятельности Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

ФГУП «ВНИИ «Центр»

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

«Морская политика России. Люди. События. Факты»
Официальный печатный орган
Морской коллегии при Правительстве РФ
№ 27 июнь 2019

Издают **Ассоциация предприятий морской индустрии «Морколлегия информ», Морское Информационное Агентство**

При участии:
Секретариата Морской коллегии при Правительстве РФ;
ФГУП «ВНИИ «Центр»

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

На правах учредителя журнала:
НО «Фонд поддержки российского флота»

Главный редактор
АНДРЕЙ КАМШУКОВ
Заместитель главного редактора
АННА СМЕХОВА
Шеф-редактор
КИРИЛЛ СКОРОБОГАТОВ
Ответственный редактор
СЕРГЕЙ ВАСИЛЬЕВ
Дизайн-директор
АНДРЕЙ ПАЩЕНКО
Литературный редактор
АЛЕКСАНДР КАМШУКОВ

Материалы и иллюстрации:
Виктор Флусов, Юрий Масляев, Александр Алякринский, Андрей Попов, Олег Григорьев, Андрей Гавриленко, Алла Шемякина, Екатерина Талалаева, Татьяна Ганьжина, Сергей Грехнев, Андрей Осокин, Александр Тараненко, Ирина Кот, Ирина Лещенко, Надежда Дзюбина и др.

Фото первой обложки - Александр Кильмет.

Особая благодарность за активное участие в издании Медведеву В.К.

kremlin.ru, marine.gov.ru, mintrans.ru, oaoosk.ru, oborona.gov.ru, wikipedia.org, seaport.ru, kchf.ru, shipbuilding.ru, morflot.ru, 1tv.ru,tass.ru, vestifinance.ru, redstar.ru, trud.ru, rostovport.ru, ria.ru, government.ru.

Благодарим за содействие в издании журнала:

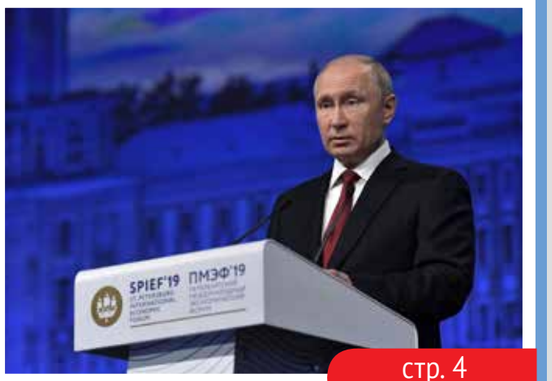
Комоедова В. П., Довгучица С. И., Чиркова В. В. , Воронкова М. С., Клячко Л. М., Котенёва М. Б., Рощина А. А., Серова Д. В., Грызлова О. И., Лазукина В. С., Кот В. П., Соболевского А. А., Боброва Ю. А., Распертова С. П., Паршина Р. В., Суркова Ю. Ю., Старцева Г. В., Чистякова И. М., Иванова В. Н., Михайлову Л. Д., Солдатенко Б. Б., Шемякину А. Е.

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

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

Тираж 900 экземпляров
Цена договорная

Позиция редакции может не совпадать с мнением авторов.



стр. 4

стр. 12

стр. 30

стр. 64

СОДЕРЖАНИЕ:

4 В. Путин: Россия готова к вызовам и переменам
10 Приумножим статус России как великой морской державы
12 Ю. Борисов: Для обороны страны и обеспечения безопасности государства
14 История создания Морской коллегии
20 В. Попов: Морское наследие России
25 Мировой океан. Новые подходы
26 Научно-экспертному совету 15 лет
30 Информационные войны 21 века - противоборство и противостояние
34 В.Чирков: А завтра была война
40 Крым в истории России: к 75-летию освобождения от немецко-фашистских захватчиков
46 ЧВМУ имени П. С. Нахимова
48 Севастополь – город русских моряков!
50 Д. Овсянников Подвиг брига «Меркурий» чтим!
51 190 лет подвигу брига «Меркурий»
56 В. Комоедов: Программа фонда содействия сохранению памяти героических подвигов воинов Отечества «Бриг Меркурий»
60 В. Шмелев: Снимаем фильм о бриге в Севастополе!
64 В. Комоедов: Угрозы безопасности России
70 Морское фотографическое собрание «АРИСТОКРАТЫ МОРЕЙ»
72 «ЭНЕРГИЯ ФЛОТА» – кадровый проект отечественной морской индустрии
76 Российские катамараны от Чёрного моря до Заполярья
78 Загадочный «Слеминг-2» - реалии и перспективы
82 А. Тараненко : Современные технологии - современному судостроению!
86 «Спецсудопроект» - здесь проектируют будущее!
90 Завод «РИФ»- уникальные катера для ВМФ
92 АО «Завод им. Гаджиева»: будущее за отечественной продукцией и доступным сервисом
94 Амфибии на воздушной подушке: преодолевая время и пространство
96 А. Гавриленко: Поэзия моря
98 Официальные и рабочие документы
117 Библиотека Морской коллегии при Правительстве РФ

Россия готова к вызовам и переменам

Страна приступила к реализации долгосрочных стратегических программ, многие из которых носят глобальный характер. Выступление Президента России Владимира Путина на пленарном заседании Петербургского международного экономического форума вызвало огромный резонанс в экспертном сообществе и СМИ.

Прежняя модель глобализации не соответствует реальности

Хотел бы воспользоваться площадкой Петербургского экономического форума, чтобы рассказать не только о тех целях и задачах, которые мы в России ставим перед собой, но и о том, как складываются наши взгляды на состояние мировой экономической системы. Для нас это разговор не абстрактный, не на отвлечённую тему. Развитие России, просто в силу её масштаба, истории, культуры, человеческого потенциала и экономических возможностей, не может строиться вне глобального контекста, без соотнесения внутренней, национальной и мировой повестки.

Каково положение дел на сегодня, как мы, во всяком случае в России, его оцениваем?

Формально за последнее время рост глобальной экономики характеризуется положительными значениями. В 2011–2017 годах рост в среднем 2,8 процента ежегодно. В последние годы – чуть больше 3 процентов. Но, на наш взгляд, и лидерам государств, всем нам необходимо откровенно признать: несмотря на упомянутый рост, существующая модель экономических отношений, к сожалению, всё-таки находится в кризисе. И этот кризис носит всеобъемлющий характер. Проблемы здесь накапливаются и множатся все последние десятилетия. Они серьёзнее и масштабнее, чем казалось прежде.

После окончания холодной войны, включения в процесс глобализации новых рынков архитектура мировой экономики кардинально изменилась. Доминирующая модель развития, основанная на западной, так называемой либеральной традиции, назовём её условно евро-атлантической, стала претендовать не просто на глобальную, а на универсальную роль.

Главным драйвером сложившейся модели глобализации выступила мировая торговля. Её рост с 1991 по 2007 год более чем в два раза превосходил темпы роста мирового ВВП. Это понятно, новые рынки открылись бывшего Советского Союза, всей Восточной Европы, и товары хлынули на эти рынки.

Но этот период по историческим меркам оказался относительно недолговечным.

Последовал мировой кризис 2008–2009 годов, который не только обострил, поднял на поверхность дисбалансы и диспропорции, но и показал, что механизм глобального роста начинает давать сбои. Конечно же мировое сообщество провело тогда серьёзную работу над ошибками. Однако, если посмотреть правде в глаза, воли, а может быть, смелости тогда не хватило, чтобы до конца разобраться, в чём же дело, и сделать соответствующие выводы. Возобладал упрощённый подход: мол, сама по себе модель глобального развития вполне дееспособна, ничего по существу менять не нужно, достаточно устранить симптомы и отчасти скоординировать правила и институты мирового хозяйства и финансов, и всё будет нормально.

Тогда было много надежд и позитивных ожиданий, но они быстро рассеялись. Политика «количественного смягчения», другие предпринятые меры не решили проблем по существу, а только отодвинули их в будущее.

Вместе с тем приведу данные Всемирного банка и МВФ. Если до кризиса 2008–2009 годов отношение оборота мировой торговли товарами и услугами к глобальному ВВП постоянно росло, то затем тенденция сменилась. Это факт, такого роста уже нет. Достигнутое в 2008 году отношение мировой торговли к глобальному ВВП так и не восстановилось. По сути, глобальная торговля перестала быть безусловным двигателем мировой экономики. А новый двигатель, роль которого должны были сыграть суперсовременные технологии, пока ещё проходит отладку и не заработал на полную мощность.

По сути, происходит попытка формировать два мира, и пропасть между ними постоянно растёт

Более того, мировая экономика вошла в период торговых войн и растущего уровня прямого и скрытого протекционизма.

В чём же источники кризиса международных экономических отношений, что подрывает доверие между участниками мировой экономики? Считаю, что главная причина в том, что модель глобализации, предложенная в конце XX века, всё меньше соответствует стремительно формирующейся новой экономической реальности.

За последние три десятилетия доля развитых стран в глобальном ВВП по паритету покупательной способности снизилась с 58 до 40 процентов. В том числе доля государств «Группы семи» сократилась с 46 до 30 процентов, и напротив, вес стран с развивающимися рынками растёт. Такое быстрое становление новых экономик не только со своими интересами, но и со своими платформами развития, со своими взглядами на глобализацию и региональные интеграционные процессы плохо стыкуется с представлениями, которые относительно недавно казались незыблемыми.

Заданные прежде шаблоны, по сути, ставили страны Запада в исключительное положение, давали им фору, что называется, и громадную ренту, заранее предопределяли их лидерство. Остальным странам оставалось следовать в их фарватере. Конечно, многое происходило и происходит под аккомпанемент разговоров о равенстве. Сейчас об этом я ещё скажу. А когда эта комфортная, привычная система начала расшатываться, когда подросли конкуренты, взыграли и амбиции, и стремление сохранить своё доминирование, причём любой ценой, то государства, которые прежде провозглашали принципы свободы торговли, честной и открытой конкуренции, заговорили языком торговых войн и санкций, откровенного экономического рейдерства с выкручиванием рук, запугиванием, устранением конкурентов так называемыми нерыночными способами.

Посмотрите, примеров много, я сейчас скажу только о том, что нас напрямую касается и что у всех, думаю, на устах. Например, строительство газопровода «Северный поток – 2». Проект призван повысить энергобезопасность Европы, создать новые рабочие места, он полностью отвечает национальным интересам всех участников: и европейцев, и России. Если бы он не отвечал этим интересам, мы бы никогда не увидели там присутствия наших европейских партнёров. Кто туда насильно

притащит? Пришли, потому что заинтересованы в реализации этого проекта.

Но это не укладывается в логику и не соответствует интересам тех, кто в рамках существующей универсалистской модели привык к исключительности и вседозволенности, к тому, что по их счетам должны платить другие, и потому проект бесконечно пытаются и пытались торпедировать. Вызывает озабоченность, что такая разрушительная практика не только поразила традиционные рынки, энергетические, сырьевые, товарные, но и перекочевала в новые формирующиеся отрасли. Ситуация вокруг компании Huawei, например, которую пытаются не просто потеснить, а бесцеремонно вытолкнуть с глобального рынка, – это уже называют даже в некоторых кругах первой технологической войной, наступающей в цифровой эпохе.

Казалось бы, бурная цифровая трансформация, технологии, которые стремительно меняют индустрии, рынки, профессии, призваны расширять горизонты для всех, кто готов и открыт к переменам. Но и здесь, к сожалению, тоже строятся барьеры, вводятся прямые запреты на покупку высокотехнологичных активов. Дело дошло до того, что в образовании даже ограничивается приём зарубежных студентов по тем или иным специальностям. Это уже, честно говоря, не укладывается даже в голове. Тем не менее это всё на практике происходит. Удивительно, но факт.

Нам нужно закрепиться на среднеевропейском уровне по всем основным параметрам, отражающим качество жизни и благополучие людей

Монополия всегда означает концентрацию доходов у немногих за счёт всех остальных, и в этом смысле попытки монополизировать новую технологическую волну, ограничить доступ к её плодам выводят на совершенно новый, иной уровень проблемы глобального неравенства как между странами и регионами, так и внутри самих государств. Ну а это, как мы хорошо понимаем, и есть главный источник нестабильности. И дело не только в уровне доходов, в материальном неравенстве, а в принципиальной разнице возможностей для людей. По сути, формируется или происходит попытка формировать два мира, и между ними пропасть постоянно растёт. Когда у одних есть доступ к самым передовым системам образования, здравоохранения, к современным технологиям, у других же нет перспектив, шансов вырваться даже из нищеты, а кто-то и вовсе балансирует на грани выживания.

Так, сегодня свыше 800 миллионов человек в мире не имеют элементарного доступа к питьевой воде, около 11 процентов населения планеты недоедает. Система, если в её основе всё более очевидная несправедливость, никогда не будет устойчивой и сбалансированной.

Обостряют кризис и растущие экологические, климатические вызовы, которые прямо угрожают социально-экономическому благополучию всего человечества. Климат, экология уже стали объективным фактором мирового развития, проблемой, чреватой масштабными потрясениями, включая новый неуправляемый всплеск миграции, рост нестабильности и подрыв безопасности в ключевых регионах планеты. При этом велик риск, что вместо общих усилий по решению экологических и климатических проблем мы столкнёмся с попытками и эту тему использовать для недобросовестной конкуренции.

Требуются новые договорённости

Сегодня перед нами возникают две крайности, два возможных сценария дальнейшего хода событий. Первый – это перерождение универсалистской модели глобализации, превращение её в пародию, в карикатуру на саму себя, когда общие международные правила будут подменяться законами, административными и судебными механизмами одной страны или группы влиятельных государств, как поступают сегодня, я с сожалением это констатирую, Соединённые Штаты, распространяя свою юрисдикцию на весь мир. Кстати говоря, 12 лет назад я уже об этом говорил, такая модель не только противоречит логике нормального межгосударственного общения, формирующимся реалиям сложного многополярного мира, но главное, не отвечает задачам будущего.

И второй сценарий – это фрагментация глобального экономического пространства политикой ничем не ограниченного экономического эгоизма и его силовое продавливание. Но это путь к бесконечным конфликтам, к торговым войнам, а может быть, даже не только торговым, образно говоря, к боям без правил: всех против всех.

Каким же может быть решение, и не утопическое, эфемерное, а реальное? Очевидно, что для выработки более устойчивой и справедливой модели развития потребуются новые договорённости, которые не только, что называется, чётко прописаны, но, прежде всего, соблюдаются всеми. Однако, убеждён, разговоры о таком экономическом миропорядке останутся благими и пустыми пожеланиями, если мы не вернём в центр дискуссии такие понятия, как суверенитет, безусловное право каждой страны на свой собственный путь развития и, добавлю, ответственность не только за своё, но и за всеобщее устойчивое развитие.

Что может быть предметом регулирования таких договорённостей и такого общего правового поля? Конечно же, не навязывание всем одного, единственно верного канона, а прежде всего гармонизация национальных экономических интересов, принципы взаимодействия, конкуренция и сотрудничество между странами со своими различными моделями развития, особенностями и интересами. Выработка подобных принципов должна идти максимально открыто и демократично.

Именно на этой основе необходимо адаптировать к современным реалиям систему мировой торговли и повысить эффективность работы Всемирной торговой организации. Не ломать, а наполнить новыми смыслами и содержанием другие международные институты. При этом реально, а не на словах учесть запросы и интересы развивающихся стран, в том числе тех, которые решают вопросы модернизации промышленности, аграрного сектора и социальной сферы. Это и есть равные условия для развития.

Кстати, предлагаем подумать о создании открытого, доступного банка данных с лучшими практиками и проектами развития. Россия готова разместить на такой информационной платформе свои успешные кейсы в социальной, демографической и экономической сферах и приглашает присоединиться к этой инициативе другие страны и международные организации.

Что касается финансов, отмечу: основные глобальные институты были созданы ещё в рамках Бреттон-Вудской системы 75 лет назад. Пришедшая ей на смену в 70-е годы Ямайская валютная система, подтвердив приоритет доллара, по сути, не решила главных проблем, в первую очередь сбалансированности валютных отношений и торгового обмена. За это время появились новые экономические центры, повысилась роль региональных валют, изменился баланс сил и интересов. Очевидно, что эти глубокие перемены требуют адаптации международно-финансовых организаций, переосмысления роли доллара, который, став мировой резервной валютой, превратился сегодня в инструмент давления страны-эмитента на весь остальной мир.

Кстати говоря, на мой взгляд, большая ошибка американских финансовых властей и политических центров – сами подрывают свои преимущества, появившиеся во время создания Бреттон-Вудской системы. Доверие к доллару падает просто.

Повестка технологического развития должна объединять страны и людей, а не разобщать их. И для этого нам нужны справедливые принципы взаимодействия в таких ключевых областях, как высокотехнологичные услуги, образование, трансфер технологий, отраслей новой цифровой экономики и глобальное информационное пространство. Да, выстроить подобную гармоничную систему будет, безусловно, непросто, но это лучший рецепт восстановления взаимного доверия, и

Россия подготовила национальную стратегию развития технологий в области искусственного интеллекта

другого пути у нас нет.

Нужно вести эту работу вместе, понимая масштаб глобальных вызовов новой эпохи и свою ответственность за завтрашний день. Использовать для этого и потенциал ООН, уникальной по представительству организации, усилив её экономические институты, а также эффективнее задействовать формат таких новых объединений, как «Группа двадцати». Пока же такой свод правил не сформирован, нужно исходить из сложившейся ситуации и реальных проблем, реально смотреть на то, что происходит в мире.

Мы сформировали целую платформу «Россия — страна возможностей», направленную на личностный, профессиональный рост. Проходящие в её рамках конкурсы, соревнования, олимпиады открыты для школьников, молодёжи, людей разных возрастов, для участников не только из России, но и из других стран. Подобный кадровый проект по своему масштабу не имеет аналогов

В качестве хотя бы первого шага предлагаем, говоря терминами дипломатии, провести своего рода демилитаризацию ключевых сфер глобальной экономики и торговли, а именно оградить от торговых и санкционных войн поставки товаров первой необходимости: лекарств, медицинского оборудования, а также систем для ЖКХ, энергетики, которые позволяют снижать нагрузку на окружающую среду и климат. Речь, как вы понимаете, идёт о тех направлениях, которые критически важны для жизни и здоровья миллионов, можно сказать, миллиардов людей – для всей планеты.

Факторы конкурентоспособности

Сегодняшние тенденции в мире свидетельствуют, что роль страны, её суверенитет и место в современной системе координат определяются несколькими ключевыми факторами: это, безусловно, способность обеспечить безопасность своих граждан, это способность не только сохранять национальную идентичность, но и вносить вклад в развитие мировой культуры. И есть ещё как минимум три фактора, которые, на наш взгляд, имеют основополагающее значение. Остановлюсь на них несколько подробнее.

Первый фактор – это благополучие и достаток человека, возможности для раскрытия его талантов.

Второй фактор – это восприимчивость общества и государства к бурным технологическим изменениям.

И наконец, третий фактор – это свобода для предпринимательской инициативы.

Начну с первого направления.

Сегодня объём ВВП по паритету покупательной способности на душу населения в России составляет около 30 тысяч долларов. На этом же уровне находятся сегодня и показатели стран Южной и Восточной Европы. Наша задача в ближайшие годы не только войти в пятёрку крупнейших экономик мира, в конечном счёте это не самоцель, а только средство, нам нужно выйти и закрепиться на среднеевропейском уровне по всем основным параметрам, отражающим качество жизни и благополучия людей. Исходя из этого, мы сформировали и национальные цели по росту экономики и доходов граждан, сокращению бедности, увеличению продолжительности жизни, по развитию образования и здравоохранения, сбережению окружающей среды. На решение этих задач направлены национальные проекты, которые мы реализуем.

Второе направление – это форсированное технологическое развитие. Возможности здесь поистине колоссальные. Наша задача – быть среди первых, кто использует эти технологии, конвертирует их в настоящий прорыв. Так, по оценкам экспертов, в ближайшее десятилетие дополнительный рост мирового ВВП за счёт внедрения искусственного интеллекта составит 1,2 процента ежегодно. Это вдвое превышает то воздействие, которое оказал глобальный рост информационных технологий в начале XXI столетия. Мировой рынок продуктов с использованием искусственного интеллекта к 2024 году вырастет почти в 17 раз и составит порядка полутриллиона долларов.

Как и другие ведущие страны мира, Россия подготовила национальную стратегию развития технологий в области искусственного интеллекта. Она разработана правительством с участием отечественных высокотехнологичных компаний. Указ о запуске такой стратегии будет подписан в ближайшее время. А детальный, пошаговый план действий интегрирован в национальную программу «Цифровая экономика».

Россия обладает серьёзными кадровыми научными ресурсами, хорошим стартовым заделом для создания самых передовых технологических решений. И это касается не только искусственного интеллекта, но и других групп так называемых сквозных технологий. В этой связи предлагаю нашим компаниям с государственным участием, а также ведущим российским частным компаниям стать головными партнёрами государства в развитии сквозных научно-технологических направлений. Это, как уже говорил, искусственный интеллект и другие цифровые технологии. Это, безусловно, новые материалы, это геномные технологии для медицины, сельского хозяйства и промышленности, а также портативные источники энергии, технологии её передачи и хранения.

Практическим результатом такого партнёрства должны стать выпуск и продвижение прорывных успешных продуктов, услуг как на внутреннем, так и на внешнем рынках. Для государства это возможность сформировать мощный суверенный технологический задел, для компаний – шагнуть в новую технологическую эпоху.

Особо подчеркну: мы сформировали целую платформу «Россия – страна возможностей», направленную на личностный, профессиональный рост. Проходящие в её рамках конкурсы, соревнования, олимпиады открыты для школьников, молодёжи, людей разных возрастов, для участников не только из России, но и из других стран. Подобный кадровый проект по своему масштабу не имеет аналогов. Только в 2018–2019 годах он охватил свыше 1 млн 600 тысяч человек. Обязательно будем развивать эту систему, делать её более эффективной и прозрачной, потому что чем больше смелых, талантливых людей будет приходить в бизнес и науку, госуправление, социальную сферу, тем успешнее мы сможем решать задачи развития, тем выше будет и глобальная конкурентоспособность нашей страны.

Третий фактор конкурентоспособности страны, который был обозначен выше, – это благоприятная деловая среда. Последовательно ведём и будем продолжать эту работу. Сегодня по целому ряду сервисов для бизнеса, по качеству наиболее востребованных административных процедур мы сравнялись или даже в некоторых случаях опережаем страны с сильными и давними предпринимательскими традициями.

Сегодня в России мы приступили к реализации действительно стратегических долгосрочных программ, многие из которых без преувеличения носят глобальный характер. Скорость и масштаб происходящих изменений в мире не имеют аналогов в истории, и в наступающей эпохе нам важно слышать друг друга, объединять усилия для решения общих задач

Россия готова к вызовам и к переменам. Мы приглашаем всех к широкому равноправному сотрудничеству.

По материалам газеты «Красная звезда»

Приумножим статус России как великой морской державы

Для защиты национальных интересов

20 февраля Президент России Владимир Путин обратился с ежегодным Посланием к Федеральному Собранию.

В ходе выступления глава государства проинформировал собравшихся об одной «перспективной новинке»: «… А именно, хочу сказать о гиперзвуковой ракете «Циркон» со скоростью полёта около 9 махов, дальностью более тысячи километров, способной поражать как морские, так и наземные цели. Её применение предусмотрено с морских носителей, серийных надводных кораблей и подводных лодок: в том числе уже произведённых и строящихся под ракетные комплексы высокоточного оружия «Калибр». То есть всё это будет для нас незатратно».

В этой связи Владимир Путин отметил, что «для защиты национальных интересов России на два-три года ранее сроков, установленных госпрограммой вооружения, Военно-Морскому Флоту России будут переданы семь новых многоцелевых подводных лодок, в ближайшее время будет заложено пять надводных кораблей дальней морской зоны, ещё 16 кораблей такого класса будут введены в состав ВМФ до 2027 года».

В части Послания, касающейся оборонно-промышленного комплекса, глава государства подчеркнул, что «нужно использовать сегодняшние возможности для диверсификации, для наращивания выпуска гражданской продукции».

«Впервые за последние десятилетия на российских верфях будут заложены современные научно-исследовательские суда. Они смогут работать во всех стратегических районах, включая арктические моря и Антарктику, вести изучение шельфа, природных богатств Мирового океана», - сказал Президент РФ.

К 2035 году – не менее 13 тяжёлых линейных ледоколов

Арктический флот России к 2035 году будет насчитывать не менее 13 тяжёлых ледоколов, в том числе девять атомных, сообщил Президент РФ Владимир Путин на пленарном заседании V Международного арктического форума «Арктика – территория диалога», состоявшегося в апреле в Санкт-Петербурге.

«Сейчас в Петербурге строится три новых атомных ледокола: «Арктика», «Сибирь» и «Урал». Всего же к 2035 году Арктический флот России будет насчитывать не менее 13 тяжёлых линейных ледоколов, в том числе девять атомных», - сказал глава государства, отметив при этом, что обновление ледокольного флота в РФ продолжится.

Президент России также предложил зарубежным партнёрам инвестировать в создание портов-хабов в конечных точках Северного морского пути. «Я имею в виду Мурманск и портовую инфраструктуру в Петропавловске-Камчатском», - уточнил Владимир Путин, добавив, что власти РФ намерены модернизировать гавани арктического побережья, включая «возможности организации перевозок река-море».

По итогам прошлого года объём перевозок по Севморпути достиг 20 млн тонн – это втрое выше советского рекорда 1987 года, когда СССР провел по этому пути 6,5 млн тонн. И Россия намерёна наращивать перевозки по Северному морскому пути.

«В послании Федеральному Собранию уже отмечалось, что в наших силах существенно нарастить объём грузоперевозок, только по Северному морскому пути до 80 миллионов тонн уже к 2025 году», - заявил Президент РФ.

Для достижения этой прорывной цели предстоит решить ряд крупных задач, в том числе в области развития инфраструктуры СМП. Помимо этого, нужно побуждать судостроителей и перевозчиков переходить на использование более экологичных видов топлива, подчеркнул Владимир Путин на Арктическом форуме.

Необходимо строить суда для Крыма

Президент РФ Владимир Путин поручил рассмотреть вопрос о размещении на отечественных заводах заказов на создание судов для Крыма. Об этом говорится в перечне поручений по итогам совещания с членами правительства, опубликованного в материалах Кремля.

«… проработать вопрос о целесообразности размещения на российских судостроительных предприятиях дополнительных заказов на строительство судов в целях развития туризма на территории Крымского полуострова и обеспечения транспортного сообщения», - указывается в документе.

Доклад по данному вопросу – до 1 декабря 2019 года.

Ответственными за выполнение поручения назначены премьер-министр Дмитрий Медведев, глава Республики Крым Сергей Аксёнов и губернатор Севастополя Дмитрий Овсянников.

Высокий темп обновления корабельного состава

23 апреля в Санкт-Петербурге на судостроительном заводе «Северная верфь» в присутствии Президента России Владимира Путина состоялась закладка двух фрегатов проекта 22350 – «Адмирал Амелько» и «Адмирал Чичагов». Помимо этого, там же прошла стыковка блоков корпуса корвета проекта 20386 – «Меркурий», названного в честь героического корабля Черноморского флота.

Кроме того, в режиме видеоконференции глава государства наблюдал закладку двух больших десантных кораблей «Василий Трушин» и «Владимир Андреев» на Прибалтийском заводе «Янтарь» в Калининграде, а также церемонию вывода из эллинга атомной подводной лодки «Белгород» на ПО «Севмаш» в Северодвинске.

«С 2012 года на вооружение поступило более 80 боевых кораблей и катеров, в их числе три ракетные подводные лодки стратегического назначения, 7 многоцелевых подводных лодок, 21 надводный корабль», - подчеркнул в своём выступлении глава государства.

«Уверен, что так будет и впредь и общими усилиями мы обязательно приумножим статус России как великой морской державы», - добавил Президент, отметив, что Россия за последние годы набрала высокий темп обновления корабельного состава.

«Это и работа на будущее, предстоит ещё сделать очень много. Поэтому обязательно будем поддерживать нашу судостроительную отрасль, наращивать её кадровый, научный и технологический потенциал», - заявил Владимир Путин.

Президент РФ также рассчитывает на то, что намеченные сроки строительства вновь закладываемых кораблей в РФ будут выдержаны.

«Это принципиально важно для выполнения масштабных планов по укреплению флота, для надёжной обороны морских рубежей России, защиты наших интересов в Мировом океане, причём как в ближней, так и в дальней морских зонах», - резюмировал глава государства.

От Жёлтого моря до российской Балтики

27 апреля Президент РФ Владимир Путин принял участие в первом заседании круглого стола Второго Международного форума «Один пояс, один путь» в Пекине.

В своём выступлении он подчеркнул, что в России большое внимание уделяется развитию Северного морского пути: «Рассматриваем возможность состыковать его и китайский «Морской Шёлковый путь», тем самым создать глобальный и конкурентный маршрут, связывающий Северо-Восточную, Восточную и Юго-Восточную Азию с Европой».

По словам главы государства, такой масштабный проект подразумевает тесное сотрудничество стран Евразии в наращивании транзитных перевозок, строительстве портовых терминалов, логистических центров.

При этом, отметил Владимир Путин, в рамках ШОС реализуется Соглашение о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, в соответствии с которым уже в будущем году будут открыты шесть новых маршрутов, включая коридор «Западная Европа – Китай», соединяющий порты Жёлтого моря КНР с портами Ленинградской области.

ОСК реализует 78 проектов гражданского судостроения

В конце апреля Президент РФ Владимир Путин провёл рабочую встречу с председателем совета директоров Объединённой судостроительной корпорации (ОСК) Георгием Полтавченко, на которой обсуждались итоги работы холдинга.

Сегодня кооперация охватывает порядка 30 предприятий. Как отметил глава ОСК, к концу 2019 года планируется выйти на более чем 97 тысяч рабочих мест.

За последние пять лет практически в три раза увеличилось количество сданных ВМФ кораблей, примерно столько же отремонтированных. Неплохая динамика в ОСК по гражданскому судостроению.

Сегодня корпорация реализует 78 «гражданских» проектов. По словам Георгия Полтавченко, «мы строим суда и рассматриваем как серьёзную перспективу – это развитие судостроения в интересах освоения Северного морского пути, в частности, ледокольного флота, судов ледового класса».

Отдельно глава ОСК доложил Президенту РФ о том, как решаются проблемы, связанные в том числе с моральным и физическим износом, в частности докового хозяйства: «У нас есть программа обновления строительства новых доков, особенно доков для ремонта и строительства современных судов, в том числе и военно-морских кораблей».

По материалам
из открытых источников

Для обороны страны и обеспечения безопасности государства

В фокусе – развитие внутренних водных путей и освоение Севморпути

29 января состоялось заседание Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, посвящённое, в частности, состоянию и перспективам развития внутренних водных путей РФ.

Открывая его, заместитель Председателя Правительства РФ, председатель Морской коллегии при Правительстве РФ Юрий Борисов напомнил, что вопросы развития внутренних водных путей рассматривались на президиуме Государственного Совета РФ 15 августа 2016 года. И по его итогам был дан ряд поручений, в том числе по переходу на нормативное содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, а также по обеспечению долгосрочной государственной поддержки строительства гражданских судов.

Выполнение этих поручений Президента РФ позволило остановить снижение грузооборота на внутреннем водном транспорте и привлечь новые виды грузов.

«Только в 2017 году с наземных видов транспорта переключено более 4 млн тонн грузов – нефтепродукты, минерально-строительные грузы, зерновые и другие» – отметил Юрий Борисов.

Вице-премьер сказал, что по итогам Госсовета стартовали два важнейших для водного транспорта проекта – строительство Багаевского гидроузла и низконапорного Нижегородского гидроузла. Их реализация позволит обеспечить четырёхметровую глубину на всём протяжении Единой глубоководной системы. В результате провозная способность речного флота увеличится более чем в 2 раза, а также восстановится в полном объёме судоходство между Балтийским, Белым, Каспийским, Азовским и Чёрным морями.

Кроме того, Юрий Борисов напомнил, что в Комплексный план развития магистральной инфраструктуры на период до 2024 года включён проект «Внутренние водные пути».

«Реализация мероприятий этого плана позволит увеличить к 2025 году протяжённость внутренних водных путей более чем на 11 тысяч км и их пропускную способность – почти на 70 млн тонн», – подчеркнул вице-премьер.

Также, по его словам, за последние семь лет построено более 150 транспортных морских судов и судов типа «река–море», из них на российских верфях – более 80 единиц. В целом за последние пять лет морской флот под флагом России увеличился на 30%.

При этом Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры предусматривает увеличение объёма перевозок грузов в акватории Северного морского пути до 80 млн тонн.

По предварительной оценке, потребность в судах ледового плавания для освоения прогнозного грузопотока по СМП составит более 100 новых судов, в том числе ледоколов, газовозов для сжиженного природного газа, танкеров для сырой нефти и газового конденсата, балкеров для угля, вспомогательных, аварийно-спасательных, навигационно-гидрографических судов.

Использовать научный потенциал РАН

1 февраля вице-премьер Юрий Борисов провёл встречу с учёными РАН. На ней обсуждались вопросы проведения научных исследований в интересах обороны страны и обеспечения безопасности государства.

В госпрограммах вооружения и развития ОПК планируется создание уникальных образцов вооружения на основе самых современных технологий, конструкций и материалов.

«Это прежде всего средства информационного противоборства, роботизированные боевые комплексы, гиперзвуковое оружие, различные виды оружия на новых физических принципах, новое поколение высокоточного оружия. Это новые цифровые технологии производств ОПК и проектирования вооружения, военной и специальной техники (ВВСТ), аддитивные технологии, биотехнологии, технологии искусственного интеллекта, новые материалы, технологии микроэлектроники и радиофотоники, технологии кибербезопасности», – отметил вице-премьер, открывая встречу.

Сегодня институты Российской академии наук выполняют поисковые и прикладные научные исследования, а также опытно-конструкторские работы в области обороны и безопасности по заказам Минобороны, Минпромторга и других госзаказчиков. Отдельные работы выполняются институтами РАН по заказу ФПИ.

По мнению Юрия Борисова, также следует более широко использовать результаты фундаментальных исследований институтов РАН по госзаданиям Минобрнауки, которые являются прекрасной базой для дальнейших исследований и разработок как в гражданской, так и военной сферах.

В соответствии с поставленной Президентом РФ задачей, ОПК должен активно диверсифицировать свои производства, увеличив долю гражданской продукции к 2025 году до 25%, а к 2030 году – до 50%.

Вице-премьер выразил надежду на помощь институтов РАН и в этом вопросе.

В Приморье построят корабли для ВМФ на 30 млрд рублей

Судостроители Приморского края имеют портфель заказов на строительство кораблей и судов для ВМФ более чем на 30 млрд рублей, еще 117 млрд рублей составляют заказы предприятиям Приморского и Камчатского краёв на ремонт и обслуживание Тихоокеанского флота, заявил вице-премьер Юрий Борисов.

«Судостроительные предприятия Приморского края имеют портфель заказов на строительство кораблей и судов для Военно-Морского Флота на общую сумму более 30 млрд рублей. В их числе перспективные малые ракетные корабли «Каракурт», пограничные сторожевые корабли «Светлячок», противодиверсионные катера «Грачонок», танкеры и другая морская техника», - сказал Ю. Борисов.

«Звезда» получила заказ на 37 судов различного класса

Судостроительный комплекс «Звезда» имеет заказы на производство 37 судов различного класса – газовозов и атомных ледоколов. Об этом заявил вице-премьер Юрий Борисов на совещании по ходу строительства судостроительного завода «Звезда», диверсификации предприятий ОПК Приморского края и выполнения гособоронзаказа.

«Уже подписаны контракты с такими крупными заказчиками, как ПАО «НК «Роснефть», ПАО «Новатэк», ПАО «Совкомфлот» и ПАО «Газпром» на строительство 37 судов различных типов. Зарезервированы производственные мощности для строительства судов-газовозов для проекта «Арктик СПГ-2». Также планируется строительство самого мощного в мире атомного ледокола «Лидер» для использования на Северном морском пути. Работа по этим направлениям продолжается», - сказал он.

По словам Борисова, судостроительный комплекс «Звезда» – самая большая верфь в России с планируемым объёмом металлообработки 330 тысяч тонн в год. В связи с этим он добавил, что эта тема тесно связана с задачами импортозамещения и диверсификации, а предусмотренные проектом производственные мощности позволят строить суда практически любых типов, классов и назначений.

«При этом основная специализация верфи – крупнотоннажные суда, в том числе суда-газовозы, и объекты морской техники для обеспечения шельфовых проектов, создание которых ранее в России не осуществлялось. Окончание её строительства запланировано на 2024 год. Наличие такой верфи имеет особую актуальность в условиях проводимой санкционной политики по отношению к нашей стране», - подчеркнул вице-премьер.

Льготы для Амурского судостроительного завода

Вице-премьер России, председатель Морской коллегии при Правительстве РФ Юрий Борисов предложил разработать преференции для облегчения финансового положения Амурского судостроительного завода. 26 февраля об этом сообщила пресс-служба правительства Хабаровского края.

Совместно с главой региона Сергеем Фургалом он посетил Комсомольск-на-Амуре. Поводом послужила сложная финансовая ситуация на Амурском судостроительном заводе. Ранее руководство предприятия заявило о необходимости докапитализации завода с целью финансового оздоровления, объём необходимых вливаний оценивался в 10-14 млрд рублей.

Вице-премьер Юрий Борисов подчеркнул, что заводу необходимо представить перспективный план развития в Министерство финансов России. Также надлежит разработать пакет преференций для предприятия, которые снизят его затраты. Сейчас такими льготами пользуется судостроительный комплекс «Звезда» в Приморском крае.

По материалам из открытых источников

СОГЛАСНО УКАЗУ ПЕТРА ПЕРВОГО…

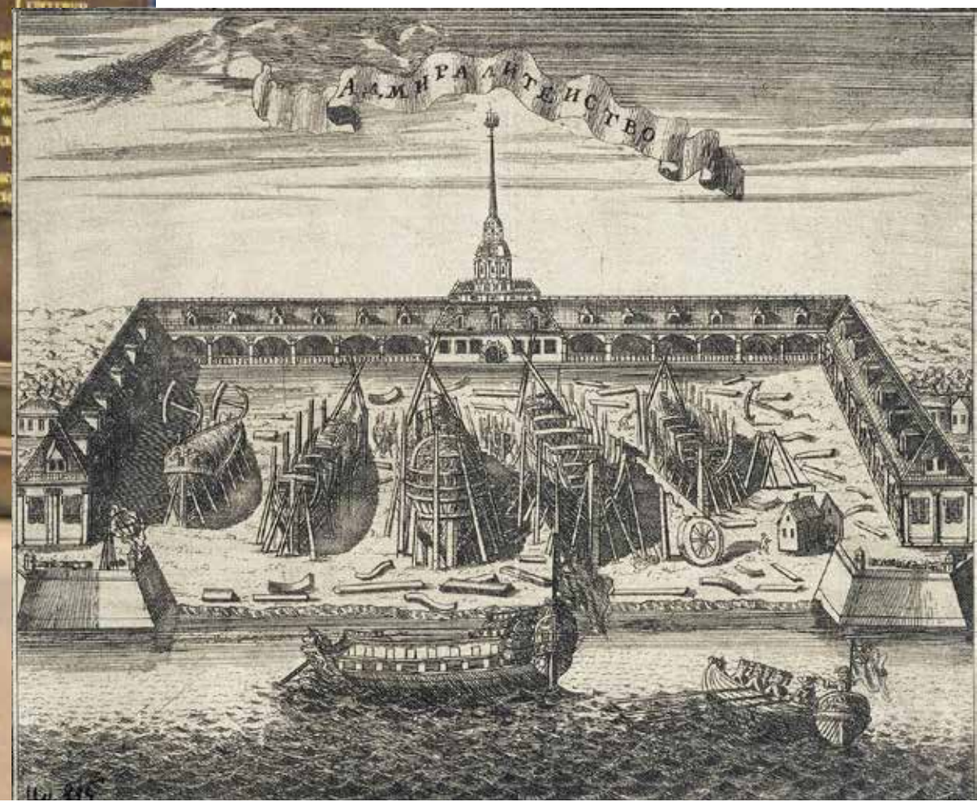
История создания Морской коллегии

Высшими органами управления военно-морской деятельностью в России в XVIII – начале XX вв. являлись Адмиралтейств-коллегия и её преемник Адмиралтейств-совет.

Адмиралтейств-коллегия была учреждена в ходе реформирования центральных органов управления России указом Петра I от 11 (22) декабря 1717 г. Согласно указу Адмиралтейств-коллегия являлась главным органом управления военным флотом России. Она входила в состав Двенадцати коллегий, осуществлявших руководство всей административно-хозяйственной жизнью в стране.

В Адмиралтейств-коллегию были переданы функции нескольких существовавших до этого флотских организаций: Воинского морского приказа, Московской адмиралтейской канцелярии (ранее – Адмиралтейский приказ, занималась хозяйственными и финансовыми вопросами), Воинской морского флота канцелярии (занималась кадровыми вопросами), Морского комиссариата (ведал доходами адмиралтейства, раздачей жалованья и провианта флотским чинам, отпуском средств на нужды кораблестроения и закупкой корабельных припасов, производил суд над морскими чинами). Также в Адмиралтейств-коллегию передали функции нескольких контор и канцелярий: Экипажеской, Провиантской, Мундирной, Обер-сарваерской (ведала вопросами кораблестроения), Лесных дел, Счётных дел.

Адмиралтейств-коллегия являлась высшим органом военно-морского управления в России, ведавшим строительством кораблей и их вооружением, комплектованием флота личным составом и его снабжением, сооружением портов, верфей, подготовкой морских офицеров и других специалистов, разработкой военно-морских уставов и других законоположений в области военно-морского дела.



Л.-Л. Каравакк «Петр I», 1716 г.
Указом царя Петра I от 11 (22) декабря 1717 г. была создана Адмиралтейств-коллегия – главный орган управления военным флотом России. Она размещалась в Адмиралтействе в Санкт-Петербурге.

Ф. П. Садовников «Генерал-адмирал граф Ф. М. Апраксин», 1868 г.
Выдающийся деятель Российского флота, флотоводец. Первый президент Адмиралтейств-коллегии (1717 год).

Неизвестный художник «Адмирал граф Н. Ф. Головин», XVIII в.
Видный деятель Российского флота. В 1733 г. был назначен президентом Адмиралтейств-коллегии.

Неизвестный художник «Генерал-адмирал князь М. М. Голицын», середина XIX в.
Видный деятель Российского флота. с 1717 г. – участник Северной войны. с 1749 г. – главный начальник флота. В 1750 г. был назначен президентом Адмиралтейств-коллегии.

Адмиралтейств-коллегия подчинялась Сенату, руководил её работой президент. Первым президентом Адмиралтейств-коллегии 15 (26) декабря 1717 г. был назначен генерал-адмирал граф Ф. М. Апраксин. В состав присутствия (общего собрания) коллегии входило от пяти до семи флагманов.

Основным рабочим органом Адмиралтейств-коллегии была канцелярия. С 1723 г. все структурные подразделения коллегии стали носить названия контор. В состав коллегии входили следующие конторы:

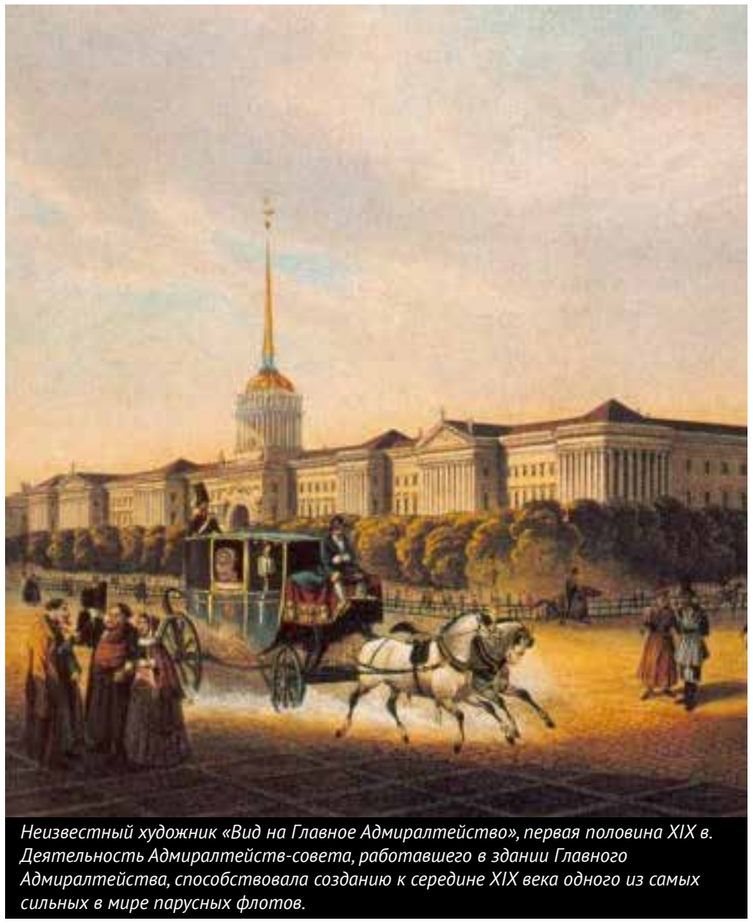
- адмиралтейская (ведала верфями, складами, оснащением и снабжением военных судов;
- цейхместерская (артиллерийская);
- генерал-кригскомиссариатская, или комиссариатская (отвечала за обеспечение личного состава флота, ведение списков личного состава, руководство морскими госпиталями);
- подрядная (отвечала за проведение торгов, организацию закупок);
- провиантская (отвечала за приём, хранение и выдачу продовольствия);
- казначейская (ведала приёмом и расходованием денежных средств);
- цалмейстерская (ведала выдачей жалованья личному составу);
- контролёрская (осуществляла контроль за приходом и расходованием материальных и денежных средств);
- мундирная (ведала заготовлением и выдачей обмундирования);
- обер-сарваерская (отвечала за расходование лесных припасов и постройку военных судов);
- вальдмейстерская (ведала заповедными лесами);
- Московская адмиралтейская контора.

К решению задач боевого управления флотом Адмиралтейств-коллегия не привлекалась, хотя время от времени её члены принимали участие в составлении планов военных кампаний и выработке общих указаний командующим эскадрами.

В 1802 г. Адмиралтейств-коллегия вошла в состав образованного в том же году Министерства морских сил в качестве совещательного органа. В 1827 г. , в царствование Николая I, Адмиралтейств-коллегия была преобразована в Адмиралтейств-совет.

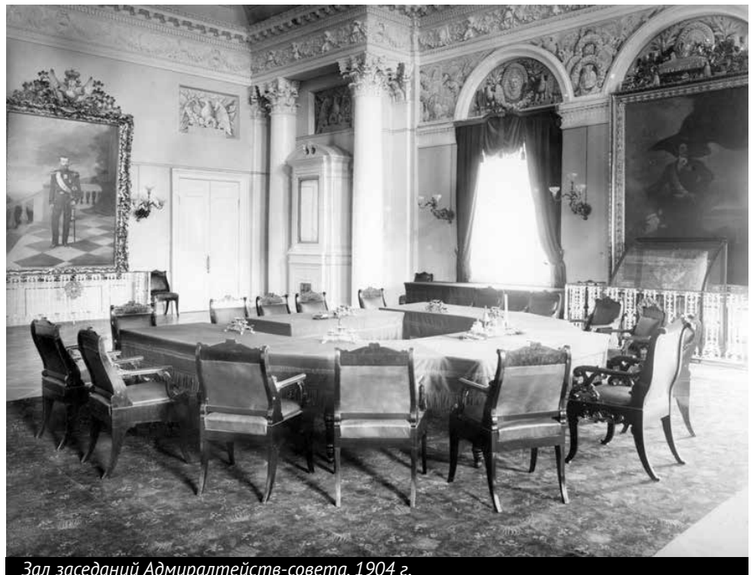
Адмиралтейств-совет являлся высшим совещательным органом при управляющем Морским министерством (морском министре) Российской империи. В 1836 г. Адмиралтейств-совет получил статус высшего хозяйственного учреждения Морского мини-

С. В. Пен «Император Павел I», 1998 г.
В 1762 году, в восьмилетнем возрате, Великий князь Павел Петрович был назначен своей матерью императрицей Екатериной II генерал-адмиралом Российского флота и президентом Адмиралтейств-коллегии. После восшествия на престол проводил твёрдую морскую политику России.



Неизвестный художник «Вид на Главное Адмиралтейство», первая половина XIX в.
Деятельность Адмиралтейств-совета, работавшего в здании Главного Адмиралтейства, способствовала созданию к середине XIX века одного из самых сильных в мире парусных флотов.

А. К. Фомин «Адмирал И. Л. Голенищев-Кутузов», 1824 г.
Видный военно-морской деятель России, с 1798 года – президент Адмиралтейств-коллегии.



Зал заседаний Адмиралтейств-совета, 1904 г.
В состав Адмиралтейств-совета с 1906 г. входили председатель – морской министр – и пять членов, видных деятелей Российского флота.

Неизвестный художник «Император Николай I».
В 1827 году, в царствование Николая I, Адмиралтейств-коллегия была преобразована в Адмиралтейств-совет, который являлся высшим совещательным органом при управляющем Морским министерском (морском министре) и просуществовал до конца 1917 года.

стерства. С 1860 г. функции Адмиралтейств-совета были расширены. На него возлагалось обсуждение законопроектов и проектов административных распоряжений морского ведомства, инспектирование флотов, портов и морских учреждений. Адмиралтейств-совет состоял из председателя – сначала начальника Главного морского штаба, затем главного начальника флота и морского ведомства (генерал-адмирала), а с 1906 г. морского министра и пяти членов. С 1907 г. Адмиралтейств-совет ведал кораблестроением, разработкой проектов дальних плаваний кораблей и судов, комплектованием и подготовкой кадров для флота, рассмотрением учебных планов военно-морских учебных заведений, ведал также вопросами финансирования флота, подчинялся верховной морской власти. Упразднён декретом Советской власти от 23 ноября (6 декабря) 1917 г.

Преемницей Адмиралтейств-коллегии и Адмиралтейств-совета можно считать Морскую коллегию при Правительстве Российской Федерации, образованную постановлением Правительства Российской Федерации от 1 сентября 2001 г. № 662. Эти же постановлением были утверждены Положение о Морской коллегии и ее состав. Изменения состава Морской коллегии регулируются распоряжениями Правительства Российской Федерации.

Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации – это постоянно действующий координационный орган, обеспечивающий согласованные действия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в интересах реализации морской политики России. Отличие Морской коллегии от её предшественников заключается в том, что в ее компетенции находятся вопросы как гражданского, так и военного использования морской инфраструктуры России.

«Генерал-адмирал Великий князь Алексей Александрович», конец XIX в.
С восшествием на престол императора Александра III, в 1882 году вступил в управление морским ведомством, с 1883 года – генерал-адмирал. Руководил Российским флотом и деятельностью Адмиралтейств-совета до июня 1905 года, смещен после Цусимского боя.

А. Ф. Першаков
«Адмирал А. А. Бирилёв», 1907 г.
Один из видных деятелей Российского флота. С 1905 по 1907 год – морской министр, председатель Адмиралтейств-совета.

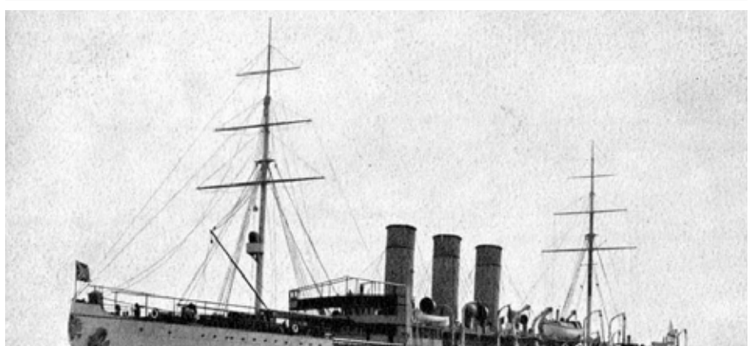
А. Ф. Першаков
«Адмирал И. М. Диков», 1907 г.
Видный деятель Российского флота. В 1897–1900 годах – член Адмиралтейств-совета, в 1907– 1909 годах морской министр, председатель Адмиралтейств-совета.

А. Ф. Першаков «Адмирал С. А. Воеводский», начало XX в.
Видный деятель Российского флота. С 1908 по 1909 год – товарищ (заместитель) морского министра, с 1909 по 1911 год – морской министр, председатель Адмиралтейств-совета.

П. Н. Бажанов
«Адмирал И. К. Григорович», 1911 г.
Выдающийся деятель Российского флота. С 1909 по 1911 год – товарищ (заместитель) морского министра, с 1911 по 1917 год – морской министр, председатель Адмиралтейств-совета.

М. В. Петров-Маслаков «Спуск на воду линейного корабля «Андрей Первозванный» 1906 год», 2002 г. С 1907 года Адмиралтейств-совет, курируя программу возрождения Российского флота после Русско-японской войны, стал активно заниматься вопросами кораблестроения.

Здание Морского кадетского корпуса в Санкт-Петербурге, 1900-е гг.
Морской кадетский корпус в начале XX века – единственное высшее военно-морское учебное заведение России, готовившее строевых офицеров для флота. В функции Адмиралтейств-совета входила подготовка кадров для флота, а также рассмотрение учебных планов военно-морских учебных заведений.



Учебное судно «Океан», начало XX в.
В функции Адмиралтейств-совета входили разработка проектов дальних плаваний кораблей и судов Российского флота, комплектование и подготовка кадров флотских специалистов.

«О мерах по сохранению объектов национального морского культурного наследия Российской Федерации»

Доклад председателя Межведомственной комиссии по морскому культурному и историческому наследию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации адмирала В. А. ПОПОВА

Морское наследие России – это один из главных факторов развития морской деятельности нашей страны, обладающий мощным образовательным и воспитательным потенциалом.

Спецификой морского наследия является его межведомственный характер. Решение проблем сохранения и использования объектов морского наследия возможно только во взаимодействии нескольких министерств и ведомств, поскольку собственниками многих объектов являются Минкультуры России, Минобороны России, Минтранс России, Пограничная служба ФСБ России и региональные структуры власти. В связи с этим в 2010 году было принято решение о создании Межведомственной комиссии по морскому культурному и историческому наследию Морской коллегии при Правительстве РФ.

Заседания Комиссии проводились регулярно (всего проведено 20 заседаний в разных городах России – Москве, Санкт-Петербурге, Архангельске, Калининграде, Петрозаводске, Туле, Нижнем Новгороде, и др.) что позволило подойти к вопросам сохранения морского наследия системно и обозначить приоритеты.

Работа Комиссии шла по нескольким основным направлениям, которые включали формирование условий для:

- сохранения исторических судов и кораблей;
- сохранения береговых объектов морского историко-культурного наследия;
- сохранения подводного наследия;
- развития сети морских музеев;
- сохранения и популяризации морских традиций.

В Морской доктрине Российской Федерации среди целей региональных направлений национальной морской политики обозначено: «сохранение морского природного и культурно-исторического наследия на основе взаимодействия органов государственной власти и органов местного самоуправления, заинтересованных общественных объединений и организаций».

Поэтому мы привлекаем к участию в работе морские советы регионов, Ассоциацию «Морское наследие», морские собрания и другие структуры.

Теперь коротко по каждому направлению.

Сохранение исторических кораблей и судов

В качестве примеров назову крейсер «Аврора» и ледокол «Красин» в Санкт-Петербурге, первый в мире атомный ледокол «Ленин» в Мурманске, последнее судно космической связи «Виктор Пацаев» и последний плавучий маяк в России «Ирбенский» в Калининграде, парусник «Херсонес» в Крыму и ряд других.

Проблемные вопросы этого направления, требующие решений правительственного уровня, это:

- определение балансодержателей кораблей и судов, находящихся на плаву. По мнению МВК, основанному на изучении внутрироссийского и зарубежного опыта, поддержание технически безопасного состояния объектов целесообразно оставлять за ведомствами - Минобороны, Минтранс, Росатом и другими, а историко-культурно-просветительскую часть закреплять за Минкультуры;
- необходимо поручение Морской коллегии Министерству транспорта о подготовке поправок в законодательные и нормативные акты, регулирующие эксплуатацию реплик исторических судов с учётом современных требований безопасности плавания и государственно-частного партнёрства при их строительстве. Мы поддерживаем масштабный проект создания реплик парусных судов «Полтава» в Санкт-Петербурге и «Меркурия» в Севастополе;
- особо хочу выделить необходимость срочного принятия действенных мер по

практическому исполнению решения Морской коллегии о музеефикации первой атомной подводной лодки К-3 «Ленинский комсомол», принятого несколько лет назад. В настоящее время лодка приведена в безопасное состояние (загерметизирована, на плаву, отсек ядерно-энергетической установки вырезан). Находится на заводе «Нерпа» (филиал ЦЗ «Звездочка») в Мурманской области. Министерством обороны до сих пор не заказан проект музеефикации подводной лодки. С нашей точки зрения требуется четкое поручение Морской коллегии Министерству обороны.

МВК считает, что ключевым моментом перспективного сохранения исторического флота России является заблаговременное признание соответствующих кораблей и судов морским наследием, ещё до завершения ими «действительной» службы. Это позволит в очень значительной степени экономить средства. Т. е. не восстанавливать суда после их списания, а готовить к переводу в новое

предназначение ещё действующими. Такую инициативу проявила Ассоциация «Морское наследие», и мы её всецело поддерживаем.

Ярким примером тому может служить вручение знака «Морское наследие России» спасательному судну «Коммуна» ЧФ, которое находится в боевом строю уже более 100 лет! Или научно-экспедиционному судну «Михаил Сомов», история которого связана с уникальными рейсами в Арктику и Антарктику. Уже сегодня нужно принимать решения о будущем подобных объектов, определять их места базирования и источники финансирования.

В своём большинстве они относятся к памятникам федерального значения.

Береговые объекты морского наследия

К таким объектам относятся маяки, форты, исторические причалы, береговые артиллерийские батареи, доки и др.

Наиболее яркими элементами этого направления являются маяки и форты. МВК инициировала мероприятия, связанные с 200-летием старейших российских маяков – Тарханкутского и Херсонесского, находящихся в Крыму, восстановление Новодвинской крепости в Архангельской области и ряд других объектов.

Следует отметить, что Херсонесский маяк имеет охранный статус, в то время как Тарханкутский, являясь самым интересным и ценным в историко-культурном плане, не поставлен на государственный учёт как объект культурного наследия. Надо эту задачу решить властям Республики Крым. МВК отмечает активную позицию севастопольцев по сохранению морского наследия с применением государственно-частного партнёрства.

Уникальными морскими сооружениями являются береговые и морские форты. Так форты Кронштадта, 40-километровой дугой пересекающие Финский залив, расположены при подходе к «Морской столице России» - городу Санкт-Петербургу. Это своеобразный морской фасад нашего государства. Сейчас почти все они пребывают в запустении и требуют проведения серьёзных работ по реставрации. Многолетние попытки города сдать их в долгосрочную аренду пока не принесли серьёзных результатов.

С нашей точки зрения для эффективного сохранения фортов требуется единая политика, которая может быть реализована либо в создании федерального музея, либо в форме единой дирекции, с учётом формирующегося в Кронштадте парка «Патриот».

Подводное наследие

В последние два десятилетия принципиально изменились технические возможности для поиска и работы с объектами подводного наследия. В морях были сделаны десятки резонансных и крайне интересных находок. Однако до сих пор остаются нерешёнными юридические вопросы, связанные с подводным наследием.

Поскольку внутренние морские воды и территориальное море не входят в территории субъектов РФ, следовательно, региональные органы охраны культурного наследия субъектов формально не могут осуществлять здесь охрану объектов. В то же время Минкультуры РФ делегировало полномочия по постановке на учёт объектов культурного наследия именно субъектам РФ, которые из-за отсутствия правовой базы не ставят выявленные объекты на учёт.

Это противоречие можно устранить, внеся поправки в федеральные законы «О территориальном море», «О континентальном шельфе», «Об исключительной экономической зоне». И тем самым определить юрисдикцию РФ и регионов в области морского культурного наследия. Исключить возможность искать и поднимать объекты в этих зонах другими странами. Такой опыт в мировой практике имеется. Необходимо определить и полномочия правоохранительных структур по охране объектов культурного наследия, находящихся под водой.

О сохранении морских традиций

Сегодня очень серьёзная работа проводится по сохранению морских традиций в России – великой морской державе.

Этому способствовало:

- открытие филиалов Нахимовского военно-морского училища МО РФ в приморских городах;
- проведение Главного Морского парада в Санкт-Петербурге;
- участие наших учебно-парусных судов с курсантами на борту в международных регатах;
- организация морских кадетских классов в общеобразовательных школах; открытие детских морских центров и клубов в регионах, активно поддерживаемых морскими собраниями.

При поддержке МВК МК (Межведомственной комиссии по морскому культурному и историческому наследию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации) в России появилась новая морская традиция – фестиваль ледоколов на Неве в Санкт-Петербурге. Эта идея подхвачена в Архангельске, где на реке Северная Двина стали проводить фестиваль арктического флота.

МВК поддерживает традиции изготовления исторических реплик и традиционных лодок народными мастерами, а также школы судомоделизма.

Подводя итог сказанному, прошу председателя МК оказать помощь в восстановлении более качественного взаимодействия МВК по МКИН с Министерством культуры. Четыре года назад по рекомендации МК в состав МВК от Минкульта был введен замминистра. В самом Министерстве была образована рабочая группа по морскому культурному наследию. По состоянию на сегодняшний день нет представителя Минкульта в МВК и нет рабочей группы.

С нашей точки зрения это ненормально.

В завершение позволю себе вернуться к самой острой (с нашей точки зрения) проблеме – музеефикации АПЛ К-3 «Ленинский комсомол», потеря времени может привести к невыполнению принятого государственного решения.

МИРОВОЙ ОКЕАН. НОВЫЕ ПОДХОДЫ

5 июня 2019 года, накануне открытия XXIII Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2019) по инициативе Объединённой судостроительной корпорации прошёл круглый стол, посвящённый 60-летию атомного ледокольного флота, а также роли судостроения и судоходства в развитии Северного морского пути и полярных территорий.

Символично, что круглый стол, посвящённый роли развития ледокольного флота в освоении полярных территорий, состоялся в кают-компании ледокола «Красин», филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге, старейшины ледокольного флота России. Мероприятие собрало ведущих российских экспертов различных областей, связанных с судостроением и научными исследованиями.

В круглом столе участвовали президент АО «ОСК» Алексей Рахманов, рассказавший о строящихся и проектируемых в корпорации ледоколах и судах ледового класса. Алексей Львович также напомнил, что в рамках ПМЭФ-2019 6 июня пройдёт сессия «Мировой океан. Новые подходы к управлению, изучению и сбережению». Генеральный директор Музея Мирового океана Светлана Геннадьевна Сивкова в своём выступлении отметила важность сохранения и популяризации морского наследия России, подчеркнув, что такие суда, как ледоколы «Красин» и «Ленин», НИС «Витязь» заслуживают права стать объектами культурного наследия ЮНЕСКО. По инициативе музея также обсуждались вопросы, связанные с методикой консервации корпусов кораблей и судов, созданием программы Десятилетия наук об океане и ходе создания в Калининграде экспозиции «Планета Океан».

Вячеслав Рукша, заместитель генерального директора Госкорпорации «Росатом», рассказал о задачах корпорации по развитию северного морского пути.

Сергей Брилёв с своём докладе сообщил о деятельности Института Беринга-Беллинсгаузена по изучению обеих Америк, президентом которого он является. Сергей Борисович отметил важную роль бизнес-сообщества в финансировании научных исследований и инициатив института.

Также в мероприятии приняли участие генеральный директор ООО «Газпромнефть Марин Бункер» Андрей Васильев, генеральный директор ООО «Группа Альянс» Виталий Кеонджян, генеральный директор ООО «Фертоинг» Артем Мельников, генеральный директор киностудии «Ленфильм» Эдуард Пичугин, директор Российского государственного архива Военно-Морского Флота Валентин Смирнов, генеральный директор ПАО «Выборгский судостроительный завод» Александр Соловьёв, директор ФММО в Санкт-Петербурге – ледокол «Красин» Ирина Стонт, заместитель генерального директора ФГУП «Крыловский государственный научный центр» по гражданскому судостроению и морской технике Олег Тимофеев, заместитель директора НИЦ «Курчатовский институт» по специальным проектам Валерий Устинов, и. о. генерального директора ФГУП «Крыловский государственный научный центр» Павел Филиппов, заместитель министра транспорта Российской Федерации – руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Цветков, председатель Комитета Санкт-Петербурга по делам Арктики Герман Широков, генеральный директор АО «ЦМКБ «Алмаз» Александр Шляхтенко, а также руководители конструкторских бюро и верфей ОСК, ключевые отраслевые эксперты.

В рамках круглого стола были подписаны соглашения о сотрудничестве между АО «ОСК» и Росморречфлотом, между АО «Центральное морское конструкторское бюро «Алмаз» и ФГУП «Крыловский государственный научный центр».

М. С. Мельникова, ледокол «Красин»

Научно-экспертному совету 15 лет!

В 2004 году в целях консультационного, научного и экспертного обеспечения деятельности Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации был образован Научно-экспертный совет (далее – НЭС МК, Совет). Положение о Совете было утверждено Председателем Правительства Российской Федерации, председателем Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации М. Е. Фрадковым 18 ноября 2004 года. Его первое заседание состоялось 2 декабря 2004 года.

Деятельность Совета направлена на повышение эффективности морской деятельности России, выработку Морской коллегией объективных решений в целях реализации национальных интересов России в Мировом океане и обеспечения военной безопасности России с океанских и морских направлений. Совет осуществляет экспертную оценку отдельных, имеющих сложный комплексный научно-технический характер концепций, программ, социально-экономических, научно-технических и инвестиционных проектов, планов и иных мероприятий.

Согласно Положению о Морской коллегии Научно-экспертный совет Морской коллегии, возглавляемый одним из членов Морской коллегии – председателем Научно-экспертного совета Морской коллегии, создаётся для экспертной проработки вопросов, выносимых на рассмотрение Морской коллегии и её президиума. Структура и состав Научно-экспертного совета Морской коллегии утверждаются его председателем.

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

Совет широко привлекал к решению вопросов, возникающих в процессе его работы, организации, участвующие в осуществлении морской деятельности, представителей заинтересованных федеральных и региональных органов исполнительной власти.

Для углубленной проработки поставленных перед Советом вопросов в его структуре создавались временные рабочие группы из учёных и специалистов. Пленарные заседания Совета предваряют обсуждения на секциях:

- по научным исследованиям природы Мирового океана;
- по освоению морских минеральных и энергетических ресурсов;
- по судостроению;
- по освоению морских биологических ресурсов;
- по морскому и речному транспорту;
- по военно-морской деятельности;
- по реализации национальной морской политики;
- по государственно-частному партнёрству;
- по яхтенному туризму;
- по морской медицине;
- по кадровому обеспечению морской деятельности.

Результаты своей работы Совет представлял в Морскую коллегию в виде протоколов заседаний, докладов и информации по вопросам, входящим в его компетенцию.

Первым председателем НЭС МК стал выдающийся российский учёный РАН Александр Григорьевич Гранберг – председатель Совета по изучению производительных сил, академик, член Президиума РАН, действительный член ряда иностранных академий, лауреат государственных премий, престижных международных и российских наград за научные достижения в области экономики. Огромную роль в эффективной работе Совета играл его заместитель профессор Генрих Константинович Войтоловский – человек широчайшей эрудиции, неисчерпаемой энергии, хорошо известный в нашей стране и за рубежом как крупный исследователь в области экономических и политических процессов, в том числе международных, всех видов морепользования, твёрдо и настойчиво внедряющий взгляды на масштабное научно-обоснованное развитие морской деятельности, восстановление утраченных страной позиций в Мировом океане, укрепление морского потенциала России, её оборонной и экономической безопасности.

В 2011 году НЭС МК возглавил академик РАН Николай Павлович Лаверов, который привнёс целый ряд новых идей в работу Совета. В частности, он предложил усилить роль экспертной составляющей в работе Совета. По его замыслу все крупные проекты в области морской деятельности

должны проходить обязательную экспертизу в рамках Совета независимо от того, кто был инициатором этого проекта: государственные структуры или частные компании.

Заместителем председателя Совета в это время являлся доктор военных наук Валентин Петрович Синецкий, заслуженный деятель науки Российской Федерации, автор более 80 научных трудов, в т.ч. «Концептуальная модель морской доктрины Российской Федерации» (2001). В. П. Синецкий был не только выдающимся учёным, но и уникальным организатором, умевшим доводить научные разработки до уровня нормативных документом, принимаемых высшими органами государственной власти. В частности, именно его усилиями и под его руководством была разработана «Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года», утверждённая распоряжением Правительства РФ от 8 декабря 2010 г. № 2205-р. Большой вклад был внесен доктором военных наук В. П. Синецким в разработку Морской доктрины Российской Федерации, им определены основополагающие принципы, легшие в основу построения проекта федерального закона о государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации.

К сожалению, все эти выдающиеся учёные ушли из жизни.

В настоящее время Совет возглавляет доктор технических наук, заслуженный машиностроитель Российской Федерации, лауреат премии Правительства Российской Федерации в области науки и техники, действительный член Британского института морских инженеров Лев Михайлович Клячко, который с 2004 по 2015 год возглавлял ФГУП «Центральный научно-исследовательский институт «Курс».

Нельзя не отметить вклад в работу Совета Михаила Борисовича Котенева и Натальи Михайловны Федоренко (сотрудников Концерна «Моринформсистема-Агат» и СОПС), которые больше двенадцати лет выполняют функции его секретариата. Именно их усилиями работа Научно–экспертного совета проходила организованно и планомерно, принимались ответственные рекомендации и решения при рассмотрении важнейших вопросов развития морской деятельности России.

За время своей работы Совет провёл около 60 заседаний и совещаний, на которых были обсуждены основные вопросы морской деятельности. В результате были разработаны конкретные предложения и рекомендации по приоритетам развития морской деятельности Российской Федерации, выявлены перспективные научные и практические направления деятельности. Совет принимал активное участие в подготовке нормативных документов, регламентирующих осуществление морской деятельности Российской Федерации.

Результаты деятельности НЭС, благодаря потенциалу входящих в его состав видных учёных, представителей научной общественности, оборонно-промышленного комплекса, ректоров высших учебных заведений и директоров ведущих НИИ, доказали необходимость и авторитетность такого органа в структуре Морской коллегии. Совет внёс значительный вклад в формирование национальной морской политики, в обеспечение развития всех видов морской деятельности, сохранение и совершенствование морского потенциала Российской Федерации. Подавляющее большинство рекомендаций Совета находило отражение в решениях Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации.

17-20 СЕНТЯБРЯ
РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
НЕВА 2019

Добро пожаловать на выставку НЕВА 2019

15-я Международная выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «НЕВА 2019» состоится с 17 по 20 сентября 2019 года в КВЦ «Экспофорум» в Санкт-Петербурге.

Выставка является общепризнанной международной B2B площадкой для развития делового сотрудничества и экспертного диалога участников в области производства гражданских судов различного назначения, создания морских технических средств для освоения океана, шельфа, морских операций в Арктике и на Северном морском пути, судоремонта, развития судоходства на внутренних водных путях, рыбопромыслового и специализированного флота, модернизации парка портовой техники и т.п.

Выставка и конференция проводится каждые два года с 1991 года и является наиболее крупным и системно значимым мероприятием для всей отрасли судостроения и судоходства в России. Так, по оценкам 2017 года общая площадь выставки составила 26 тысяч кв.м., со стендами, коллективными, отраслевыми и индивидуальными экспозициями участвовали 609 фирм и предприятий из 36 стран, включая: Беларусь, Казахстан, Украину, Азербайджан, Германию, Австрию, Францию, Бельгию, Голландию, Данию, Норвегию, Швецию, Финляндию, Великобританию, Швейцарию, Испанию, Италию, Исландию, Польшу, Португалию, Грецию, Хорватию, Эстонию, Латвию, Литву, Турцию, Китай, Индию, Южную Корею, Сингапур, Гонконг, Объединённые Арабские Эмираты, Либерию, Австралию, Соединённые Штаты Америки.

В 2019 году выставку и конференцию традиционно поддерживают Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Министерство иностранных дел Российской Федерации, Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации, Правительство Санкт-Петербурга, Морской совет при Правительстве Санкт-Петербурга, Международная ассоциация портов и гаваней, Объединённая судостроительная корпорация, Российский союз промышленников и предпринимателей, Российский экспортный центр и другие.

«НЕВА 2019» является одним из важнейших плановых мероприятий Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. К участию в работе выставки и деловой программе приглашены все члены Морской коллегии, а информация о ходе подготовки мероприятия представлена на официальном сайте и очных заседаниях Коллегии.

В 2019 году организаторы подготовили ряд нововведений в работе выставки и формировании деловой программы мероприятия, среди которых:

- Обсуждение наиболее актуальных вопросов для отрасли с особым акцентом на привлечение иностранных экспертов.
- Ключевое пленарное заседание «Международное сотрудничество в судостроении. Фокус на Россию» с участием руководителей регулирующих органов, крупнейших российских предприятий, а также представителей международных компаний.
- Специальный проект «День поставщика», проходящий при поддержке Центра развития предпринимательства Санкт-Петербурга и АО «ОСК».
- Специальный проект «Центр маломерного и малотоннажного судостроения», проходящий при поддержке РЭЦ.
- Конференция «Центра технологии судостроения и судоремонта», посвящённая юбилею предприятия.
- Отдельные тематические сессии и конференции, подготовленные партнёрами и соорганизаторами.
- Возможности для проведения встреч и переговоров в отдельных переговорных комнатах.
- Широкое освещение подписания ключевых документов и пресс-подходов или интервью в пресс-зоне с дальнейшим распространением по каналам информационных партнёров.
- Выделенная лаундж-зона для комфортных переговоров или паузы в насыщенной бизнес-программе выставки и конференции.
- И др.

Детальная информация о выставке и конференции, а также все актуальные новости и обновления доступны на сайте https://www.nevainter.com/

17-20 СЕНТЯБРЯ
РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
НЕВА 2019

15-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРАЖДАНСКОМУ СУДОСТРОЕНИЮ,
СУДОХОДСТВУ, ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТОВ,
ОСВОЕНИЮ ОКЕАНА И ШЕЛЬФА

> 30 000 м² площадей
> 600 экспонентов из 36 стран мира
> 1000 иностранных делегатов
NEW спецпроект «Центр малого судостроения»
Насыщенная деловая программа с участием международных экспертов

ЭКСПОФОРУМ
ПАВИЛЬОНЫ F, G, H
ПЕТЕРБУРГСКОЕ ШОССЕ, 64/1
6+
info@nevainter.com
+7 (812) 321 26 76
+7 (812) 321 28 17
WWW.NEVAINTER.COM

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ: МИНПРОМТОРГ РОССИИ IAPH РСПП ОСК

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ВОЙНЫ 21 ВЕКА- ПРОТИВОБОРСТВО И ПРОТИВОСТОЯНИЕ

«Информационное противоборство и политтехнологии должны быть неотъемлемыми составляющими любых мероприятий в сфере морской деятельности, которые имеют стратегическое значение для Российской Федерации и ключевых российских компаний», - так считает генеральный директор ООО «СЕУСЛАБ» Евгений Рабчевский.

Технологии гибридных войн используются против России еще со времён первого русского царя Ивана Васильевича. Однако с широким распространением средств интернет-коммуникаций (социальные сети и мессенджеры), роль информационно-психологического воздействия на население в гибридной войне приобретает едва ли не ключевое значение. Этому обстоятельству способствуют и процессы мировой глобализации. Верховенство норм международного права над национальным законодательством Российской Федерации закреплено в п. 4 ст. 15 Конституции Российской Федерации.

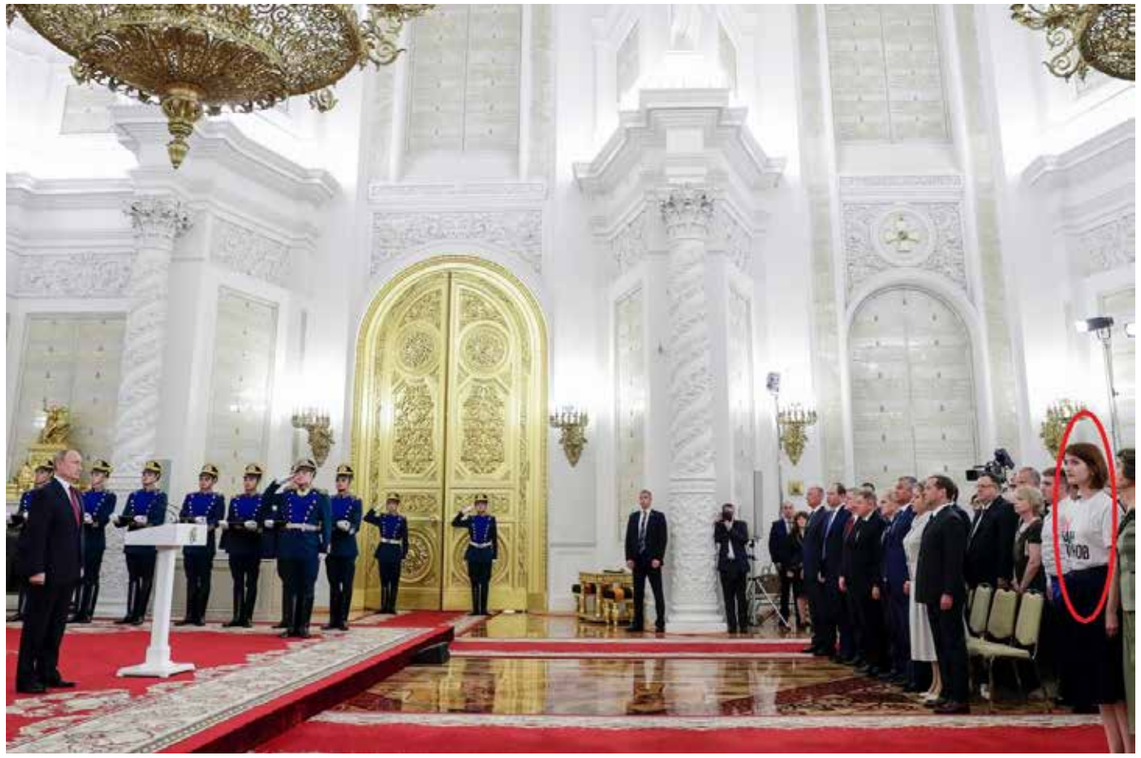
Апелляциями к международным оценкам и общественному мнению населения России и других стран постоянно пользуются оппоненты России, морская деятельность в этом контексте не является исключением. Атакам в информационном пространстве подвергаются предприятия ОПК, государственные учреждения, неправительственные организации, отдельные государственные деятели или государственные проекты и программы в морской индустрии и судостроительной отрасли.

Приведу лишь один пример из сферы морской деятельности. Речь идет о попытке проникновения на платформу «Приразломная» компании «Газпром», которая была совершена 18 сентября 2013 года активистами «Гринпис». Следственный комитет России сообщил, что действия активистов могут образовывать состав преступления «пиратство» (ст. 227 УК РФ). Российские СМИ выступили в поддержку активистов и журналиста Синякова, который выполнял редакционное задание, но был арестован вместе с остальными активистами. Одиннадцать лауреатов Нобелевской премии мира попросили Владимира Путина снять с задержанных обвинение в пиратстве, 44 экологические организации СНГ призвали Президента России освободить задержанных. Власти Нидерландов, под флагом которого шло судно «Арктик Санрайз», обратились в Международный трибунал ООН. В результате такого давления со стороны международных общественных организаций и отдельных общественных деятелей, к концу ноября всех арестованных, в том числе Дениса Синякова, освободили под залог. В декабре фигуранты дела попали под президентскую амнистию. Уголовное дело закрыли.

Следует отметить, что именно общественные организации и неформальные объединения наиболее активно и эффективно используют средства интернет-коммуникаций для формирования необходимой повестки и проведения информационных кампаний, всегда имеющих конкретные политические и экономические цели.

Морская политика России безусловно должна учитывать современные угрозы национальной безопасности в информационном пространстве

Этапы достижения политических и экономических целей путём шельмования с общественным мнением давно уже чётко отлажены. Непрофессиональные представители органов государственной власти или просто представители криминальных структур создают необходимую провокацию, либеральные СМИ и правозащитные организации формируют необходимую повестку, а неформальные общественные объединения, используя сеть Интернет, выводят людей на улицы, под давлением которых руководство страны принимает необходимые решения или начинает оправдываться. Наглядный вопиющий пример – задержание журналиста оппозиционного издания «Медуза» (зарегистрированного в Латвии) Ивана Голунова 7 июня 2019 года (кстати, во время работы Петербургского международного экономического форума), его освобождение из-под домашнего ареста 11 июня и проведение массовых несанкционированных митингов в рамках акции «Я/Мы Иван Голунов» 12 июня 2019 года, в День России, которые организовывались с использованием всех современных средств манипулирования общественным мнением. Дело дошло до того, что во время вручения Государственных премий РФ за выдающиеся достижения в области на-



Справка о компании ООО «СЕУСЛАБ»

Предприятие ООО «СЕУСЛАБ» с 2012 года занимается разработкой и внедрением организационно-технических решений для информационного противоборства в сети Интернет. Продуктами компании «СЕУСЛАБ» пользуются силовые ведомства по всей России. В состав предприятия входит учебно-аналитический центр, который регулярно проводит аналитические исследования процессов распространения информации с точки зрения угроз национальной безопасности. Кроме того, учебный центр проводит обучение специалистов правоохранительных органов и органов государственной безопасности современным методам и средствам информационного противоборства и осуществляет научно-методическое сотрудничество с несколькими ведомственными вузами МВД России и Академией военных наук Российской Федерации. Материалы учебного центра интегрированы в программу повышения квалификации руководящего состава антитеррористических подразделений компетентных органов государств-участников СНГ, которая проводится Антитеррористическим центром СНГ.

уки и технологий, литературы и искусства и гуманитарной деятельности в Кремле 12 июня 2019 года, одна из гостей мероприятия, журналистка Анна Луганская, которая находилась в первом ряду, ловким движением руки превратила свою рубашку в футболку с надписью «Я/Мы Иван Голунов». Президент России в течение часа

был вынужден смиренно лицезреть на эту провокацию.

Аналогичные технологии используются и в отношении крупного бизнеса. Приведу пример, с которым мы столкнулись на практике. Речь идёт о событиях, которые произошли в феврале 2019 года в городе Жанаозен Мангистауской области Республики Казахстан. Мы проводили соответствующие аналитические исследования, которые выявили активное применение социальных средств интернет-коммуникаций в информационном пространстве указанного региона для организации массовых беспорядков, что привело к нарушению стабильной работы объектовкомпаний ExxonMobil и Chevron, осуществляющих нефтедобычу в данном регионе. Убытки от таких акций могут составлять сотни миллионов долларов.

Если говорить об угрозах в военной сфере, то нельзя не упомянуть концепцию Министерства обороны США «Единые силы – 2020» и ключевой её элемент «Единое информационно-разведывательное пространство ВС США».

Следует отметить и выводы оценки военно-политической обстановки, которые привел начальник ГШ ВС РФ — первый заместитель министра обороны РФ генерал армии В. В. Герасимов на общем собрании Академии военных наук Российской Федерации 2 марта 2019 года: «Пентагон приступил к разработке принципиально новой стратегии ведения военных действий, которую уже окрестили «Троянский конь». Суть её заключается в активном использовании «протестного потенциала пятой колонны» в интересах дестабилизации обстановки с одновременным нанесением ударов ВТО по наиболее важным объектам. Информационная сфера, не имея ярко выраженных национальных границ, обеспечивает возможности дистанционного, скрытного воздействия не только на критически важные информационные инфраструктуры, но и на население страны, непосредственно влияя на состояние национальной безопасности государства. Именно поэтому проработка вопросов подготовки и ведения действий информационного

характера является важнейшей задачей военной науки».

Морская политика России безусловно должна учитывать современные угрозы национальной безопасности в информационном пространстве.

Также следует упомянуть и об особенностях реализации государственных программ в сфере информационного противоборства. Сроки постановки на

Для крупного бизнеса тоже крайне важно выделять в структуре служб безопасности соответствующие подразделения и оснащать их современными средствами

снабжение и внедрения средств информационного противоборства зачастую превышают жизненный цикл киберугроз. Оппоненты в лице неформальных общественных объединений или просто коммерческих организаций не связаны ни какими стандартами и правилами и используют самые современные технологии. Это обстоятельство требует адекватного ответа. Ответом может быть частная инициатива в виде привлечения коммерческих и некоммерческих организаций для разработки средств информационного противоборства и осуществления соответствующих мероприятий. О применении частной инициативы в вопросах информационного противоборства высказывался ещё в 2016 году представитель Совета руководителей органов безопасности и специальных служб государств-участников СНГ генерал-полковник полиции Андрей Петрович Новиков.

Такая практика используется Управлением перспективных исследовательских проектов Министерства обороны США (DARPA), IARPA, ARL и другими военными и политическими заказчиками США уже давно. К сожалению, мы вынуждены догонять наших зарубежных «партнеров» в области разработки и применения средств информационных войн в интернет-пространстве. США как страна-создатель сети Интернет на данный момент является лидером в гонке кибервооружений, выделяя на эти цели миллиарды долларов. При этом, в условиях привлечения к проектам прямо указывается о необходимости создания именно новых и революционных инструментов, алгоритмов и моделей. Очень примечательным является тот факт, что соответствующие запросы в открытом доступе публикуются на сайте grants.gov. Материалы, представленные на сайте, позволяют оценить технический уровень развития и перспективных запросов соответствующих заказчиков США. В данном случае США удалось выстроить конвейер сбора современных технологий информационного противоборства от частного бизнеса и даже физических лиц!

Для крупного бизнеса тоже крайне важно выделять в структуре служб безопасности соответствующие подразделения и оснащать их современными средствами.

СЕУСЛАБ

А ЗАВТРА БЫЛА ВОЙНА…

24 июля 2019 года отмечается 115 лет со дня рождения Адмирала Флота Советского Союза Николая Герасимовича Кузнецова. В истории нашего государства он известен, как выдающийся военный деятель, всю свою жизнь посвятивший Военно-Морскому Флоту и бывший его бессменным руководителем все годы Второй мировой войны.

Очень точно репутация Николая Герасимовича на посту Народного комиссара ВМФ СССР отражена в документальном фильме «Флагман», посвящённом его жизни и деятельности: *«С этим человеком был лично знаком премьер-министр Великобритании Уинстон Черчиль, им восхищался президент Соединённых Штатов Америки Франклин Рузвельт, Сталин высоко ценил его военный талант и исключительную честность, поэтому отдав под суд приказал сохранить ему жизнь, Гитлер мечтал о его смерти»*.

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

Простой деревенский паренек родом из крестьянской семьи, проживавшей в Архангельской губернии на берегу Северной Двины, благодаря своему усердию и любви к морской службе, за короткие семь лет после завершения учебы в Военно-морском училище имени Фрунзе, которое он окончил в 1926 году с отличием, и обучения в Военно-морской академии становится командиром крейсера «Червона Украина» – являвшегося на то время флагманским кораблём Морских сил Чёрного моря молодой советской Республики. Под его командованием корабль и экипаж неоднократно добивались звания лучшего крейсера РККФ, а сам Николай Герасимович за высокие результаты в боевой подготовке был награжден именными золотыми часами, орденом Красной Звезды и премирован легковым автомобилем ГАЗ-А.

Талант организатора и высокий профессионализм молодого командира не остались незамеченными высшим руководством государства. Поэтому, проведя Кузнецова через горнило войны в Испании, в качестве главного военно-морского советника республиканского правительства, и боевые действия в ходе советско-японского конфликта в районе озера Хасан, в должности командующего Тихоокеанским флотом, в апреле 1939 года его назначают Народным комиссаром Военно-Морского Флота. По логике Сталина, командир сделавший свой корабль лучшим в СССР, должен был сделать лучшим весь флот.

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

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

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

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

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

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

С назначением Кузнецова Наркомом ВМФ опыт тихоокеанцев был распространен на все флоты.

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

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

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

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

Для оценки этого был проведён анализ архивных документов того периода.

По состоянию на начало 1941 года руководству СССР по различным каналам уже поступала развединформация о подготовке Германии к войне с Советским Союзом. В этой связи в конце 1940 – начале 1941 годов руководство Вооружённых Сил СССР и Наркомат ВМФ поставили флотам ряд задач, по разработке оперативных планов и планов взаимодействия на случай военного конфликта с Германией.

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

В дальнейшем руководством Военно-Морского Флота работа по повышению готовности флотских объединений была на-

прямую увязана со складывающейся в тот период военно-политической обстановкой.

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

В мае 1941 года, в связи с усилением напряжённости в отношениях с Германией и проводимыми германским военным командованием мероприятиями по наращиванию группировки войск на советско-германской границе, командование ВМФ предприняло новые меры по недопущению внезапности нападения на силы флота и военно-морские базы. В частности, Нарком ВМФ дал указание Военным Советам флотов усилить воздушную разведку, установить дежурство береговых и зенитных батарей, развернуть корабельные дозоры, кроме того Северному флоту было дано указание увеличить состав боевого ядра.

5 июня 1941 года командование Черноморского флота представили информацию о начале проведения в Румынии всеобщей мобилизации и концентрации немецких и румынских войск на советско-румынской границе. В связи с этим, в 08:45 7 июня 1941 года Дунайская военная флотилия была переведена в оперативную готовность № 2.

10 июня 1941 года начало скрытой мобилизации было отмечено и в Финляндии. Разведкой Балтийского флота было установлено, что финские власти ведут эвакуацию населения из приграничных районов.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

на Северном флоте – к 04:25;

на Черноморском флоте – к 04:55;

на Балтийском флоте – к 06:00.

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

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

На Чёрном море:

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

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

В 15:00 корабли флота приступили к приёмке мин и начали подготовку к постановке минных заграждений в районе главной базы.

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

На Северном флоте:

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

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

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

«Никто не оказался застигнутым врасплох.

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

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

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

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

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

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

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

Северный флот – 3 самолёта (1 истребитель, 2 самолёта из состава бомбардировочной и минно-торпедной авиации);

Балтийский флот – 4 самолёта (3 самолёта-разведчика, 1 самолёт из состава бомбардировочной и минно-торпедной авиации);

Черноморский флот – 13 самолётов (3 истребителя, из них 2 небоевые потери, 10 самолётов из состава бомбардировочной и минно-торпедной авиации).

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

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

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

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

Краткий обзор деятельности Николая Герасимовича Кузнецова на посту Наркома ВМФ СССР в предвоенные годы и первые дни вероломного нападения гитлеровской Германии, проведённый в этой статье, без всякого сомнения подтверждает, тот факт, что благодаря своему выдающемуся и деятельному таланту военного руководителя и личному мужеству наш главный флотоводец времён Великой Отечественной войны спас подчинённые ему силы от позора внезапного поражения, сохранил их боеспособность для борьбы с немецким флотом на море и привёл Военно-Морской Флот к победе.

Адмирал Виктор Чирков, главнокомандующий ВМФ с 2012 по 2016 гг., член Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, кандидат военных наук

Крым в истории России: к 75-летию освобождения от немецко-фашистских захватчиков

20-21 мая 2019 г. в городе Севастополе на базе Черноморского высшего военно-морского училища имени П. С. Нахимова прошла военно-историческая конференция «Крым в истории России: к 75-летию освобождения от немецко-фашистских захватчиков».

75 лет назад в результате стратегической наступательной операции советских войск в составе 4-го Украинского фронта и Отдельной Приморской армии во взаимодействии с силами Черноморского флота и Азовской флотилии при активной поддержке крымских партизан 12 мая 1944 года были полностью освобождены Крым и Севастополь от немецко-фашистских захватчиков.

Это событие обеспечило возможность дальнейшего наступления Красной армии на южном стратегическом направлении и создало условия для освобождения народов Юго-Западной Европы.

Организаторами военно-исторической конференции, посвящённой этому событию, выступили Главное командование Военно-Морского Флота, командование Южного военного округа и Научно-исследовательский институт Военной академии Генерального штаба Вооружённых Сил Российской Федерации.

Среди участников конференции – представители Аппарата полномочного представителя Президента Российской Федерации в Южном федеральном округе, Федерального Собрания Российской Федерации, представители федеральных органов исполнительной власти, руководящий состав видов и родов войск Вооружённых Сил Российской Федерации, военно-учебных заведений, научно-исследовательских организаций Минобороны, представители органов государственной власти Республики Крым и города федерального значения Севастополь, ветеранских, общественных и молодёжных организаций, офицеры Черноморского флота, преподаватели и курсанты училища, севастопольские юнармейцы.

Присутствовавших в зале ветеранов Великой Отечественной войны, среди которых были участники обороны и освобождения Крыма и Севастополя при открытии конференции её участники приветствовали продолжительными аплодисментами, стоя.

Открывая конференцию, начальник Главного штаба Военно-Морского Флота вице-адмирал Андрей Воложинский отметил: «Чем дальше в историю уходят эти события, тем актуальнее становится проблема сохранения памяти о них и сбережения исторической правды. Сегодня в условиях развёрнутой беспрецедентной информационной войны против России эта задача является важнейшей».

В прозвучавших в ходе конференции докладах и выступлениях прозвучал главный тезис о массовом героизме защитников Родины в обороне Крыма и Севастополя, в Крымской наступательной операции.

Были также озвучены малоизвестные страницы истории Великой Отечественной войны...

Это стало возможным благодаря рассекреченным в 2019 году материалам Центрального архива Министерства обороны, которые освещают ход боевых действий на Крымском полуострове в годы Великой Отечественной войны.

Яркими, запоминающимися стали доклады начальника Главного штаба Военно-Морского Флота, начальника Военной академии Генерального штаба Вооружённых Сил Российской Федерации, командования Южного военного округа.

Глубокий анализ фактов и в целом действий по фальсификации военной истории России как фактора угрозы национальной безопасности и выработке на этой основе системных методов борьбы с этими явлениями был представлен в докладе Председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по обороне и безопасности Виктора Бондарева.

Практическому использованию опыта Крымской стратегической операции, его использованию и развитию в современной практике подготовки и применения войск был посвящён доклад заместителя командующего войсками Южного военного округа генерал-лейтенанта Алексея Авдеева, вызвавший значительный интерес участников конференции.

Верности черноморцев единожды данной присяге, своему Отечеству – России было посвящено выступление адмирала Игоря Касатонова, командующего Черноморским флотом в сложный период распада Советского Союза. Выступление неоднократно прерывалось аплодисментами участников конференции.

Развитию военного искусства Красной армии, его научному осмыслению был посвящён доклад заместителя председателя Военно-научного комитета Вооружённых Сил Российской Федерации.

Юным защитникам Севастополя, их недетскому мужеству было посвящено выступление руководителя Севастопольского регионального отделения Всероссийского патриотического общественного движения «Юнармия» Владимира Коваленко, закончившееся демонстрацией флешмоба из Владивостока «Севастополь вернулся назад, Севастополь всегда будет русским!»

Особенно эмоционально насыщенным и по-человечески тёплым стало выступление Председателя Законодательного собрания Севастополя Екатерины Алтабаевой, посвящённое обычным жителям Севастополя военной поры, женщинам, детям, старикам, вынесшим на своих плечах все тяготы военного лихолетья, их севастопольскому характеру и беспримерному мужеству....

«75-летие освобождения Крыма и Севастополя является важной датой в истории не только полуострова, но и всей России»

«Защитниками Севастополя были и моряки Черноморского флота, и бойцы Приморской армии – подвиги совершали во имя Родины. Конференция – дань памяти и уважения защитникам-освободителям Крыма и Севастополя всех национально-

стей», - сказала в интервью российским средствам массовой информации Екатерина Алтабаева.

В своём выступлении Председатель Севастопольского Морского Собрания Виктор Кот акцентировал внимание на глубинной связи исторических событий 1944 года с подвигом командира и экипажа брига «Меркурий», памятник которым стал одним из символов Севастополя, разделившим с ним судьбу и прошедшим вместе с ним первую и вторую обороны города….

Заместитель председателя Севастопольской региональной общественной организации ветеранов (пенсионеров) войны, труда, Вооружённых Сил и правоохранительных органов генерал-майор Василий Казаченко обратился к участникам конференции с докладом об исторической преемственности поколений сквозь призму патриотического и нравственного воспитания – ведь недаром говорится, что традиции – это прежде всего передача огня от одних к другим, от старших к младшим…

Главный тезис всех выступления – о массовом героизме, проявленном всеми защитниками и освободителями нашей земли от врагов – красной нитью прошёл через все доклады, убедительно подтвердив великую правду истории военной истории Отечества, правду подвига нашего народа в Великой Отечественной войне. Это, безусловно, объективно и доказательно развенчивает инсинуации фальсификаторов о событиях тех лет …

Необходимо вспомнить, что если в 1941-1942 годах немецким войскам понадобилось 250 суток, чтобы овладеть героически защищавшимся Севастополем, то в 1944 году советским войскам оказалось достаточно всего 35 дней, чтобы взломать мощные укрепления в Крыму и очистить от противника почти весь полуостров. А для взятия Севастополя понадобилось всего 3 дня!

За период оккупации на Крымском полуострове были замучены и расстреляны более 47 тысяч военнопленных и около 87 тысяч мирных граждан, свыше 85 тысяч человек угнаны в Германию на принудительные работы.

В Севастополе к моменту освобождения оставалось около 3 тысяч жителей из имевшихся в городе накануне войны 109 тысяч! В городе уцелело только 6% жило-

«Чем дальше в историю уходят эти события, тем актуальнее становится проблема сохранения памяти о них и сбережения исторической правды. Сегодня в условиях развёрнутой беспрецедентной информационной войны против России эта задача является важнейшей»

го фонда.

Как отметил начальник Черноморского ВВМУ имени П. С. Нахимова контр-адмирал Александр Гринкевич: «75-летие освобождения Крыма и Севастополя является важной датой в истории не только полуострова, но и всей России».

Один из участников конференции заместитель начальника отдела НИИ военной истории Военной академии Генерального штаба Вооружённых Сил Российской Федерации Владимир Прямицын отметил: «Значительный интерес представляет план немецкой операции «Тигр»: мы располагаем и оригинальной версией этого плана на немецком языке, и его переводом, сделанным тут же, как только документ был получен Красной армией. В этом документе немецкое командование ставит задачу инженерным подразделени-

ям 17-й армии на тотальное разрушение инфраструктуры Крыма при плановом оставлении полуострова».

Среди рассекреченных Министерством обороны Российской Федерации документов – акт, который составили жители Северной стороны Севастополя в 1944 году, где зафиксированы зверства немцев на оккупированной территории.

В ходе работы конференции её участники ознакомились с экспонатами выставок, представленных НИИ военной истории Военной академии Генерального штаба Вооружённых Сил Российской Федерации, Военно-историческим музеем Черноморского флота, 1472 Военно-морским клиническим госпиталем имени Н. И. Пирогова, Черноморским ВВМУ имени П. С. Нахимова, Севастопольским Морским Собранием и другими.

В течение двух дней работы конференции её участники также приняли участие в церемонии возложения цветов к Мемориалу героическим защитникам Севастополя 1941-1942 годов, посетили Диораму штурма Сапун-горы, где возложили венки к Вечному огню мемориала, стали зрителями военно-исторической реконструкции штурма Сапун-горы в мае 1944 года, мастерски поставленной и выполненной членами военно-исторического клуба города Севастополя под руководством директора регионального отделения Российского военно-исторического общества, директора Государственного музея героической обороны и освобождения Севастополя Николая Мусиенко.

Особенно запоминающейся стала не оставившая равнодушных, задевшая за живое литературно-драматическая композиция «Война прошла через меня», поставленная на сцене театра имени Б. Лавренёва.

В её основу легли письма участников обороны Севастополя и Крыма, их близ-

«Защитниками Севастополя были и моряки Черноморского флота, и бойцы Приморской армии – подвиги совершали во имя Родины. Конференция – дань памяти и уважения защитникам-освободителям Крыма и Севастополя всех национальностей»

ких – детей, жён, родителей на фронт своим дорогим бойцам....

Большая заслуга в подготовке и проведении конференции принадлежит Главному командованию Военно-Морского Флота, командованию Южного военного округа, командованию Черноморского флота, особенно руководству Черноморского высшего военно-морского училища имени П. С. Нахимова, Научно-экспертному совету Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, их слаженной целенаправленной работе.

Особенно необходимо отметить значительный организаторский и личный человеческий вклад в подготовку и проведение конференции:

Валерия Куликова, Владимира Гаврищука (Комитет Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по обороне и безопасности);

Михаила Неупокоева, Александра Басова, Андрея Попова, Вадима Светличного, Михаила Денеги (Главное командование Военно-Морского Флота);

Татьяны Левановой, Ольги Захаровой (Аппарат министра обороны Российской Федерации);

Станислава Домошенкина, Галины Вабишевич, Владислава Лепаева, Сергея Шатравина, Владимира Крамаренко, Алексея Конеева, Андрея Шалдыбина (Военный учебно-научный центр Военно-Морского Флота «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова»);

Льва Клячко, Михаила Котенева (Научно-экспертный совет Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации);

Игоря Осипова, Виктора Лиины, Руслана Богданова (Южный военный округ);

Александра Гринкевича, Михаила Коцегуба, Виктора Садакова (Черноморское ВВМУ имени П. С. Нахимова);

Ивана Басика, Евгения Медведева, Сергея Покладова, Виктора Мардусина, Михаила Московенко (Военная академия Генерального штаба Вооружённых Сил Российской Федерации);

Николая Мусиенко (Государственный музей героической обороны и освобождения Севастополя);

Николая Иванова (Региональное отделение ДОСААФ г. Севастополь);

Алексея Попова (Акционерное общество «Концерн «Моринформсистема – Агат»).

Олега Иванова (Минэкономразвития России);

Виктора Кота (Севастопольское Морское Собрание);

Олега Ежова (Центральный музей Вооружённых Сил Российской Федерации)

В целом военно-историческая конференция стала значимым событием в жизни Севастополя и Крыма, важным звеном в комплексе мероприятий в Российской Федерации, посвящённых 75-летию Победы в Великой Отечественной войне, одним из первых шагов в подготовке к этой великой дате в истории Отечества.

Черноморское высшее военно-морское училище имени П. С. Нахимова

Начальник училища
контр-адмирал Гринкевич
Александр Петрович

Первый набор в училище был проведен в конце июля — начале августа 1937 г. Среди курсантов 1 набора, большинство были комсомольцы, прибывшие в училище по призыву ЦК ВЛКСМ: «Молодежь — в военные училища!» Строительство училища началось в июле 1937 г. военными строителями Черноморского флота при непосредственном участии курсантов первых наборов. Первоначально возводили два одноэтажных жилых корпуса. Одновременно велись работы по закладке фундамента первой очереди учебного корпуса, строительству котельной и бани. Жить курсантам первого набора пришлось в палатках, разбитых на берегу моря, недалеко от береговой батареи. Занятия проводились под открытым небом и в недостроенных помещениях. Одновременно с обучением, используя каждую минуту свободного времени, курсанты работали на строительстве училищных объектов. Зимой курсантов разместили на пароходе «Очаков», который был поставлен в бухте Стрелецкой. Были построены учебный корпус, котельная, прачечная, овощехранилище, два жилых двухэтажных корпуса, санитарная часть.

Для строительства нового училища выделялась территория более 50 га между бухтами Стрелецкой и Песочной. Это был настоящий пустырь. Никаких строений на отведенной территории не было, если не считать учебной береговой артиллерийской батареи казематного типа, построенной перед Первой мировой войной.

С началом Великой Отечественной войны в училище состоялись досрочные выпуски. Воспитанники ЧВВМУ своими мужеством, отвагой, высоким профессионализмом и безграничной любовью к Родине вписали гордое имя родного училища в боевую летопись флота на различных морских театрах военных действии. 1794 выпускника училища в боях с немецко-фашистскими захватчиками с честью прошли через горнило войны, вместе со всем народом приближали долгожданную победу. Тринадцать выпускников стали Героями Советского Союза, а двое были удостоены этого звания уже в мирное послевоенное время. Среди его воспитанников — Герой Социалистического Труда и пять Героев Российской Федерации.

После окончания Великой Отечественной войны 4 апреля 1946 года было принято решение о восстановлении Черноморского военно-морского училища для подготовки командиров малых кораблей со временем обучения два года.

30 апреля 1947 года в соответствии с Постановлением Президиума Верховного Совета СССР от 27 января 1947 года училищу было вручено Боевое Знамя части, под которым ЧВВМУ впервые после войны принимало участие в параде войск Севастопольского гарнизона 1 мая 1947 года.

3 апреля 1975 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за большие заслуги в подготовке офицерских кадров для Вооруженных Сил и в связи с 30-летием Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. ЧВВМУ имени П. С. Нахимова было награждено орденом Красной Звезды. В июне 1983 года в честь 200-летия Черноморского флота и города-героя Севастополя был сооружен памятник Выпускникам училища с установленной на нем первой крылатой ракетой П-15.

С 1937-го по 1992 год училище подготовило более 16000 офицеров, 76 выпускников стали адмиралами и генералами, некоторые - стали командующими флотов, начальниками управлений министерств России. В ЧВВМУ имени П. С. Нахимова готовили корабельных специалистов по штурманской, артиллерийской, минно-торпедной, ракетной, противолодочной специальностям.

После проведения референдума о провозглашении независимости Республики Крым с последующим воссоединением Крыма и Севастополя с Российской Федерацией 20 марта 2014 года Президент РФ Владимир Путин по предложению министра обороны РФ Сергея Шойгу подписал Распоряжение о возрождении Черноморского высшего военно-морского ордена Красной Звезды училища имени П. С. Нахимова.

13 мая 2014 года, в День Черноморского флота, училище имени П. С. Нахимова вручено Боевое знамя нового образца.

В настоящее время ЧВВМУ обеспечивает полную военно-специальную подготовку офицеров и старшин по 7 специальностям. Обучение проводится в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами третьего поколения. Формирование у курсантов необходимых военно-профессиональных компетенций обеспечивается строгим соблюдением квалификационных требований к военно-профессиональной подготовке выпускников, утверждённых главнокомандующим ВМФ.

Подготовка проводится по программам как высшего, так и среднего профессионального образования.

«С 1937-го по 1992 год училище подготовило более 16 000 офицеров, из которых 76 выпускников стали адмиралами и генералами, некоторые стали командующими флотов, начальниками управлений министерств России»

Севастополь – город русских моряков!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ГОРДИМСЯ ПОДВИГОМ «МЕРКУРИЯ»!

26 мая 2019 года исполнилось 190 лет замечательному подвигу, который вписала в историю Севастополя и Черноморского флота команда героического брига «Меркурий».

«Потомству в пример» - написано на памятнике командиру корабля Александру Ивановичу Казарскому. И действительно, тот бой стал примером высшего проявления воинского духа, патриотизма и верности присяге. Небольшой корабль с 18 пушками оказался один на один с целой эскадрой противника и принял бой с двумя флагманскими ее кораблями. Два турецких линкора, имея больший ход и в десять раз больше пушек, несколько часов не могли справиться с маленьким русским бригом. Искусно маневрируя, «Меркурий» поражал их метким огнем, лишая возможности продолжать бой. Примечательно, что почти половина команды русского брига состояла из юнг – молодых матросов, которые недавно ступили на корабельную палубу. Но молодежь показала себя достойной своих героических предков – никто не думал о малодушной сдаче в плен, никому даже мысль в голову не пришла спустить перед врагом славный Андреевский флаг!

Командир «Меркурия» Александр Иванович Казарский понимал, насколько трудная задача выпала на долю его команды. Именно поэтому он положил на шпиль заряженный пистолет, которым последний выживший русский офицер или матрос должен был взорвать пороховые погреба брига. Офицеры корабля и опытные моряки поддерживали молодую команду «Меркурия». Благодаря их отваге и бесстрашию русский корабль сумел подбить оба вражеских линкора, заставил их прекратить преследование.

В честь беспримерного подвига «Меркурий» получил высокую коллективную награду – Георгиевский Андреевский флаг. По указу Императора было повелено всегда иметь в составе Черноморского флота корабль, построенный по чертежам знаменитого брига и названный в его честь.

В марте этого года на Малаховом кургане Президент России Владимир Владимирович Путин принял решение назвать в честь «Меркурия» новейший ракетный корвет и поручил Правительству России и Министерству обороны представить предложения по воссозданию в учебных и научных целях брига «Меркурий» по чертежам 1819 года. В Севастополе курсанты Черноморского высшего военно-морского училища имени Павла Степановича Нахимова реализуют при поддержке правительства Севастополя и общественных организаций проект реконструкции 32-го флотского экипажа, куда входила команда брига.

Все это говорит о том, что подвиг «Меркурия» не забыт севастопольцами, мы гордимся славным прошлым нашего Черноморского флота и его главной базы – города-героя Севастополя!

Губернатор города Севастополя
Дмитрий Владимирович Овсянников

190 лет подвигу брига «Меркурий»

Исполнилось 190 лет замечательному подвигу, который вписала в историю Севастополя и Черноморского флота команда героического брига «Меркурий».

«Потомству в пример» - написано на памятнике командиру корабля Александру Ивановичу Казарскому. И действительно, тот бой стал примером высшего проявления воинского духа, патриотизма и верности присяге.

В честь беспримерного подвига «Меркурий» получил высокую коллективную награду - Георгиевский Андреевский флаг. По указу Императора было повелено всегда иметь в составе Черноморского флота корабль, построенный по чертежам знаменитого брига и названный в его честь.

Инициатива севастопольцев

В дань памяти об этом легендарном событии инициативная группа севастопольцев, Морского собрания 18 марта 2019 года на Малаховом кургане обратилась к Президенту России с просьбой о возрождении точной копии брига «Меркурий» в научно-образовательных целях по чертежам 1819 года. Президент поддержал инициативу и 23 апреля 2019 года даны соответствующие поручения Правительству РФ.

В частности, было принято решение назвать в честь «Меркурия» новейший ракетный корвет и поручить правительству России и Министерству обороны представить предложения по воссозданию в учебных и научных целях брига «Меркурий» по чертежам 1819 года. В Севастополе курсанты Черноморского высшего военно-морского училища имени Павла Степановича Нахимова при поддержке правительства Севастополя и общественных организаций приступают к проекту реконструкции 32-го флотского экипажа, куда входила команда брига.

В городе-герое из представителей общественности, в том числе Морского собрания города Севастополя, создана инициативная группа по воссозданию брига «Меркурий». В Черноморском высшем военно-морском училище имени П. С. Нахимова подписано два соглашения по реализации мероприятий, посвященных памятным датам в военной истории Отечества. Начальник училища контр-адмирал Александр Гринкевич и председатель Севастопольского Морского собрания, руководитель рабочей группы при Общественной палате по воссозданию исторического брига «Меркурий» Виктор Кот подписали Соглашение о развитии сотрудничества в рамках проекта Общественной палаты Севастополя «Возвращение брига «Меркурий». Соглашение о помощи в изготовлении мундиров экипажа брига было подписано между ЧВВМУ имени П. С. Нахимова и Севастопольской библиотечной ассоциацией, возглавляемой депутатом Нахимовского муниципального округа Николаем Помогаловым.

Правительством Севастополя в рамках конкурса проектов социально ориентированных некоммерческих организаций предоставлены три субсидии на общую сумму более 3 млн. рублей на воссоздание и реконструкцию обмундирования легендарного 32 экипажа брига «Меркурий», проведение каскадов образовательных выставок «Подвиг брига

Меркурий», патриотическую работу с молодежью, изготовление реплик, муляжей оружия экипажа.

Правительством оказывается поддержка инициативной проектной группе по подготовке программы на конкурс Фонда Президентских грантов по созданию производственно-образовательного кластера, на базе которого предполагается создание парусно-гребных судов брига «Меркурий».

В Севастополе 26 мая 2019 года торжественно отпраздновали 190-летие героической победы команды брига «Меркурий» над двумя турецкими линейными кораблями под командованием Александра Казарского. В Доме офицеров Флота Севастополя при поддержке правительства Севастополя, Севастопольского Морского собрания прошли круглый стол и выставка, посвященные этому историческому событию, а также открыт бюст легендарному Казарскому.

В мероприятии приняли участие вице-губернатор Севастополя Андрей Шишкин, заместитель командующего Черноморским флотом Игорь Курочкин, председатель Севастопольского морского собрания Виктор Кот, заместитель директора департамента общественных коммуникаций Дмитрий Серов, руководители ветеранских организаций флота и курсанты.

В фойе Дома офицеров флота развернута выставка, которая создана при поддержке департамента общественных коммуникаций. На ней впервые был представлен уникальный экспонат - рукописный оригинал рапорта Казарского о знаменитом бое брига «Меркурий».

В рамках торжеств, посвященных 190-летию легендарного подвига брига «Меркурий» прошли также общефлотский и общегородской уроки истории, а на площади Нахимова, в рамках «Меркурьевского дня» - торжественное построение курсантов, кадетов, юнг и юнармейцев. Также освящена закладная доска новейшего ракетного корвета «Меркурий» проекта - 20386.

В честь знаменательной даты правительством Севастополя изготовлено 1000 информационных буклетов с обращением губернатора города-героя Севастополя к юным севастопольцам. Данные буклеты распространены среди учащихся школ города Севастополя, а также в детских оздоровительных лагерях.

Все это говорит о том, что подвиг «Меркурия» не забыт севастопольцами, мы гордимся славным прошлым нашего Черноморского флота и ее главной базы -города-героя Севастополя.

И сегодня есть повод еще раз как бы перевернуть страницы истории и воссоздать картину легендарного морского сражения и высветить личность его главного героя, отважного командира «Меркурия» капитан-лейтенанта Александра Казарского.

«...Они везут нам Георгия!»

Экипаж брига «Меркурий» свершил свой беспримерный подвиг 14 мая 1829 года на траверзе города Пендераклии в морском сражении с десятикратно превосходящими в артвооружении силами противника. Сие знаковое событие подвигло академика архитектуры А. Брюллова создать в Севастополе самый первый в городе-герое и самый величественный памятник мужеству моряков-черноморцев.

Это всеславное ратное деяние давно описано в мельчайших деталях и хрестоматийно известно во всем мире как символическая битва российского флотского Давида с двумя «турецкоподданными» Голиафами...

Весьма популярна и картина Ивана Айвазовского «Бриг «Меркурий», атакованный двумя турецкими кораблями». Однако мало кто обращает внимание на позиционное несоответствие всех «действующих лиц» на полотне великого мастера. А именно: командир брига «Меркурий» в ходе четырехчасового боя так искусно маневрировал, что противнику не удалось ни разу прицельно прошить ядрами русский корабль с обоих бортов.

Кроме того, турки опасались и абордажной схватки. В специальной литературе, издаваемой в Османской империи, во всех деталях описан подвиг российской дубель-шлюпки № 2 под командованием капитана 2 ранга Х. Сакена в период военных действий на море в 1788 году. Тогда наше маленькое тихоходное судно было окружено четырьмя вражескими галерами, и туркам удалось все же взять на абордаж российский корабль. Они уже ликовали, предвкушая победу, когда из недр крюйт - камеры раздался мощный взрыв--это российский офицер Х. Сакен взорвал дубель-шлюпку. В итоге на воздух взлетели все четыре галеры противника. Этот хрестоматийный пример был хорошо известен Александру Казарскому, и он его в том памятном бою в 1829 году держал про запас...

А турецкие флотские командор-паши в ходе морских баталий с русскими эскадрами с 1788 года патологически опасались сближения с кораблями под Андреевским флагом.

...Что же принесло победу маленькому кораблю «Меркурий» 14 мая 1829 года? Конечно же, флотоводческий талант капитан - лейтенанта А.И. Казарского. Он взвесил всё: и наличие дубового корпуса, способствующего «Меркурию» устойчиво реагировать на прицельные залпы противника, и необходимость все время искусно маневрировать, чтобы в решающий момент ударить цепными ядрами по парусам турецких кораблей.

...В первые 30 минут боя командир российского брига откровенно медлил с ответной стрельбой, берёг снаряды, мастерски избегая блокировки корабля. Матросы вначале были в смятении: «Ваш благородь, почто медлим?» На что их командир ответил: «Ничего, ребята. Пускай пугают - они везут нам Георгия!» И вскоре, опережая действия вражеских кораблей, в удобной диспозиции лично открыл огонь из ретирадного орудия, дабы не отвлекать матросов, занятых на вёслах. Он еще с детства четко усвоил, что при лесных пожарах бегут навстречу огню, а не от него...

Достойна внимания уникальная для экипажей российских кораблей и демократическая обстановка принятия основных решений по рисунку предстоящего боя на бриге «Меркурий». Его командир собрал всех офицеров на решающий совет перед началом баталии. Каждый из них четко высказался по поводу предложения штурмана--поручика Ивана Прокофьева--взорвать бриг в случае наступления критической ситуации. И все были едины в принятии положительной резолюции. Ее концовка гласила: «Мы единодушно решили драться до последней крайности!»

В соответствии с таким намерением на бриге предприняли следующее. У флаговой мачты был выставлен часовой с приказом стрелять в каждого, кто попытается спустить флаг, прибитый семью гвоздями к гафелю (наклонной рее). А на шпиль, на верх пороховой бочки, был положен заряженный пистолет, с тем чтобы самый последний из офицеров, оставшийся в живых, выстрелом взорвал крюйт-камеру...

Что знаменательно: все нижние чины как один поддержали решение офицерского собрания, хотя по уставу этого вовсе не требовалось, - достаточно было оглашения командирского приказа. Весь экипаж брига «Меркурий» переоделся в парадную одежду с белоснежными панталонами. Была прочитана молитва, обращенная к Св. Николаю Угоднику: «Не оставь нас в смертный час, убереги нашу совесть от слабости».

И начался героический морской поединок, в ходе которого четыре российских матроса погибли, шестеро человек получили ранения, в том числе и сам Казарский - его контузило в голову.

...Знаменателен факт беспримерной отваги и готовности со славой умереть на своем посту, проявленных матросом Игнатом Гусевым. С турецкого линкора «Селимие» одним из снарядов выбило пушку на «Меркурии», и в отверстие хлынула забортная вода. Матрос Гусев спиной закрыл пробоину, но вода продолжала хлестать. И тогда он крикнул: «Братцы, приприте меня бревном!» И тело героя, вмятое в корпус, позволило прекратить течь...

Подобные примеры бесподобного мужества и самопожертвования - далеко не единичны в истории бесчисленных морских баталий российского флота...

В конце этого боя канонирам «Меркурия» удалось перебить основной такелаж и рангоуты на турецких кораблях, которые утратили быстроходность и, прекратив сражаться, легли в дрейф. На нашем бриге оказались 133 пробоины в парусах, 22--в корпусе, 16 повреждений шпангоута. И лишь тогда, когда на горизонте показалась российская эскадра, спешащая на подмогу, капитан - лейтенант Александр Казарский разрядил пистолет, лежащий на взводе на пороховой бочке. Разрядил его в воздух, как бы салютуя виктории!

Спустя годы в своих воспоминаниях участник этой баталии - турецкий штурман линкора «Селимие» - писал: «Сей поступок должен затмить все прочие подвиги храбрости...»

Школа Скаловского

...Отмечая юбилейную дату этого беспримерного в истории российского флота морского сражения, мы намеренно вначале акцентировали внимание читателя на самом апофеозе его ратной славы... Это был поистине флотский «самородок», человек, для которого корабельная каюта, как и для его современника адмирала П. С. Нахимова, была на всю жизнь единственным семейным очагом. Для Казарского не существовало иных «свободных стихий», кроме моря, иной службы, кроме флотской.

...Как порой прихотлив лик судьбы! 222 года назад в затерянном древнем городке Дубровино, где только-только были запущены стрелки первой в России часовой фабрики, построенной князем Г. Потемкиным, начали свой ход и часы славной жизни Александра Казарского, сына отставного секретаря Витебской губернии, который, кроме честного имени, ничего не оставил в наследство своему первенцу...

...Многие годы море для мальчика из пыльного городка на речушке Витьба оставалось неведомым миражом. Но господин Случай сподобился: крестный отец Казарского, чиновник интендантского управления ЧФ Василий Федорович, его двоюродный дядя, приехал в Дубровино в 1808 году и буквально очаровал крестника своими рассказами о Севастополе и Николаеве. Так возникла идея обучения совсем еще юного Александра Казарского в Черноморском штурманском училище. И многие источники подтверждают, что будущий герой боя брига «Меркурий» с турками окончил именно это флотское учебное заведение, что оказалось лишь досужими вымыслами биографов Казарского. В его карьерной росписи сей факт официально не значится. И никому не известно, по какой причине Казарский, минуя кадетскую выучку, 30 августа 1813 года был записан в гардемарины ЧФ, поступив ранее, в возрасте 14 лет, в волонтеры на Черноморский флот.

Но уже в 1814 году его друзья скромно отпраздновали в одном из греческих кабачков получение Казарским самого первого офицерского чина - мичмана...

А дальше... дальше блистательным веером развернулась флотская карьера героя нашего рассказа. На фрегате «Евстафий» он в Севастополе прошел прекрасную школу морского дела под началом наставника - лучшего командира Черноморской эскадры Ивана Скаловского, девизом которого было: «На вахте не жди подсказку...»

А затем - осада Анапы, стены которой буквально изрешетил своим «единорогом» лейтенант Казарский на транспорте «Соперник». И далее замечательная победа в ходе штурма Варны, когда с моря на том же бомбардирском судне Казарский прикрывал огнем осадные работы.

За свои доблестные действия он был удостоен золотой сабли с надписью «За храбрость».

А потом уже был «Меркурий»...

Леонид СОМОВ

Обращение президента Фонда содействия сохранению памяти героических подвигов воинов Отечества «Бриг «Меркурий» адмирала Владимира Петровича Комоедова

Уважаемые друзья!

Великая история России богата героическими страницами трудовых и ратных подвигов, побед и свершений. Со временем многие из них, к сожалению, стираются в памяти новых поколений. Народ, забывающий своих героев, начинает чтить героев чужих и становится разобщённым и слабым. Поэтому сохранение памяти о великих подвигах и свершениях героев Отечества и воспитание молодых поколений на их примерах даёт молодёжи нравственные ориентиры и является одной из важнейших задач сохранения целостности и независимости нашей страны.

Для решения этих задач, по инициативе Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, Гильдии продюсеров Союза кинематографистов России, представителей власти и общественности Крыма и Севастополя создан **Фонд содействия сохранению памяти героических подвигов воинов Отечества «Бриг «Меркурий»**.

Назван Фонд в честь российского военного парусника - брига «Меркурий», который вошёл в десятку самых заслуженных героических кораблей всех времен и народов за уникальную победу в бою с двумя крупнейшими турецкими линейными кораблями в мае 1829 года. Турецкие флагманы по вооружению и личному составу вдесятеро превышали боевые возможности российского брига. Но в результате тяжелейшего многочасового кровопролитного боя маленький бриг побил «голиафов» и вышел победителем. Победа «Меркурия» была настолько удивительна и фантастична, что многие европейские историки и военные стратеги отказывались в неё верить.

Указом от 29 июля 1829 года Император Николай I завещал: «...Мы желаем, дабы память знаменитых заслуг команды брига «Меркурий» и его никогда во флоте не исчезала, а переходя из рода в род на вечныя времена, служили **примером потомству!**».

В мае 2020 года исполняется 200 лет со дня спуска на воду в Севастополе легендарного парусника-брига «Меркурий» и начала его славной истории в составе Российского военно-морского флота.

В соответствии с поручением Правительства Российской Федерации от 18 октября 2018 г. № ЮБ-П4-7097 Фонд разработал «Программу мероприятий по увековечению памяти героического подвига экипажа брига «Меркурий» под командованием капитан-лейтенанта А. И. Казарского в русско-турецкой войне 1828-1829 годов».

В Программе предусматривается воссоздание полноразмерной копии легендарного брига, производство полнометражного художественного фильма по повести Г. А. Черкашина «Бриг «Меркурий», а также ряд организационных и культурно-просветительских мероприятий.

Идею увековечения памяти подвига брига «Меркурий» поддержал Президент Российской Федерации В. В. Путин на встрече с общественностью города Севастополя 18 марта 2019 года . Президент поручил Правительству Российской Федерации совместно с Минобороны России подготовить и представить предложения, предусматривающие «... воссоздание в учебно-научных целях брига «Меркурий», заложенного в 1819 году».

Вновь построенный бриг «Меркурий» будет базироваться в городе Севастополе. Он будет использоваться в качестве учебно-научного судна и станет ярким, притягательным историческим объектом в туристическом комплексе Севастополя.

По окончании съемок фильма, на бриге, с использованием реквизита, плавсредств и декораций к фильму, будет создан уникальный исторический музейный комплекс с 3D-видео панорамой и голографической реконструкцией битвы экипажа парусника с двумя линейными турецкими кораблями.

На базе этого будущего музейного комплекса планируется проведение ежегодного международного фестиваля фильмов морской тематики «Память Меркурия».

Рядом с бригом будет установлена памятная стела с именами людей, компаний и организаций, внесших свой вклад в реализацию этого благородного патриотического проекта.

Мы приглашаем к сотрудничеству соотечественников, неравнодушных к героической истории страны и предлагаем принять участие в воссоздании полноразмерной копии легендарного парусника и в производстве художественного фильма о подвиге экипажа «Меркурия» под командованием капитана Александра Казарского.

Реквизиты для перечисления спонсорских и благотворительных средств размещены на официальном сайте Фонда «Бриг «Меркурий» **brigfond.ru**.

Программа фонда «Бриг «Меркурий» «По увековечению памяти героического подвига команды российского брига «Меркурий» в русско-турецкой войне 1828 - 1829 годов»

1. Строительство полноразмерной копии легендарного брига «Меркурий».

Фонд «Бриг «Меркурий» совместно с предприятием - подрядчиком (по результатам конкурсного отбора), 2019 - 2020 гг.

2. Производство полнометражного исторического художественного фильма «Бриг «Меркурий» по книге Г. А. Черкашина «Меркурий» - бриг российский» на основе литературного сценария С. В. Бирюка и Г. А. Черкашина.

Фонд «Бриг «Меркурий» совместно с кинокомпанией «Парамир» (рекомендация Союза кинематографистов Российской Федерации), 2019 - 2021 гг.

3. Проведение торжественного (памятного) мероприятия с театрализованной исторической реконструкцией в честь спуска на воду копии легендарного брига «Меркурий».

Правительство города Севастополя, Фонд «Бриг «Меркурий» совместно с Севастопольским Морским собранием и при участии Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, 2020 год.

4. Создание на базе вновь построенного брига «Меркурий» исторического музейного комплекса с интерактивной экспозицией морского боя 14 мая 1829 г.

Фонд «Бриг «Меркурий» совместно с Севастопольским филиалом Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова, 2021 год.

5. Производство цикла документальных фильмов о героическом подвиге русских моряков брига «Меркурий», его капитане А. И. Казарском и о строительстве полноразмерной копии легендарного брига к 200-летию спуска его на воду в 2020 году.

Фонд «Бриг «Меркурий» совместно с Гильдией продюсеров и организаторов кинопроцесса Союза кинематографистов Российской Федерации, 2019 - 2020 гг.

6. Проведение в городе Севастополе Международного кинофестиваля морских фильмов «Памяти брига «Меркурий».

Фонд «Бриг «Меркурий» совместно с Гильдией продюсеров и организаторов кинопроцесса Союза кинематографистов Российской Федерации (ежегодно в октябре), с 2020 года.

7. Проведение памятных культурно-массовых мероприятий с исторической реконструкцией легендарного героического боя команды российского брига «Меркурий» с линейными турецкими кораблями.

Правительство города Севастополя, Фонд «Бриг «Меркурий» совместно с Севастопольским Морским собранием и при участии Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (ежегодно в мае), с 2020 года.

8. Организация принятия присяги молодыми курсантами Черноморского высшего военно-морского ордена Красной Звезды училища имени П. С. Нахимова на борту брига «Меркурий».

Правительство города Севастополя, Фонд «Бриг «Меркурий» совместно с Севастопольским Морским собранием и при участии Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (ежегодно в мае), с 2020 года.

9. Организация чтений «Памяти брига «Меркурий» и всероссийских конкурсов сочинений о героических страницах истории Военно-Морского Флота России.

Фонд «Бриг «Меркурий» совместно с Минпросвещения России при участии Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации и Севастопольским Морским собранием (ежегодно в апреле – мае), с 2020 года.

10. Создание официального сайта «Бриг «Меркурий» в целях информирования общества о работе Фонда по сохранению памяти героических подвигов воинов Отечества.

Исполнительная дирекция Фонда «Бриг «Меркурий» II квартал 2019 г.

Потомству в пример!

Интервью с режиссером фильма «Бриг «Меркурий» Вадимом Шмелевым

Вадим Викторович, Вы успешный кинорежиссер, сценарист, продюсер, лауреат двух премий ФСБ России в области искусства в категории «Кино и телефильмы». В свое время подобной премией награждались создатели таких культовых произведений как «Семнадцать мгновений весны», «ТАСС уполномочен заявить»... Насколько можно судить по вашим режиссерским работам, Вы довольно избирательны в выборе тем и историй, по которым создаете свои фильмы. От многих предложений Вы отказываетесь. Чем привлекла Вас история брига «Меркурий». Почему Вы взялись за этот проект?

Подвиг брига «Меркурий» - удивительная, красивая и поучительная история. Победа небольшого брига в бою с двумя крупнейшими флагманскими кораблями турок, вооружение которых вдесятеро превосходило боевые возможности российского парусника, восхитили даже врагов. До сих пор некоторые зарубежные историки и военные специалисты спорят о фантастичности этого подвига. Когда изучаешь материалы о капитане Казарском, его команде и его корабле, невольно думаешь, что самый лучший сценарист вряд ли мог выдумать настолько смелый, лихой, захватывающий сюжет. С непредсказуемыми поворотами, удивительными «перевертышами» и ошеломительным финалом! Это тот самый случай, когда, читая о реальных событиях, невольно ловишь себя на мысли: «черт побери, ну прямо как в кино»! И конечно, вся эта история невероятно кинематографична: море, корабли, пушки, паруса, эполеты, любовь и честь, героизм и слава! Согласитесь, о таком проекте можно только мечтать! Повторюсь: мне очень важно также, что это не только красивая, но и содержательная, поучительная история. И не только для молодых романтиков. Тема долга, чести, самопожертвования, любви к Отчизне никогда не будет несовременной и ненужной.

Насколько актуален для сегодняшнего российского зрителя, воспитанного в основном на дорогих голливудских блокбастерах, фильмах-аттракционах, картинах об истории подвига маленького брига в далекой исторической ретроспективе. Вы думаете, сегодня массовый зритель пойдет на такой фильм? Для отечественного кино, насколько я понимаю, это очень дорогой проект - исторический масштабный фильм, насыщенный крупными морскими батальными сценами с использованием десятков плавдекораций, кораблей и макетов, со сложно-постановочными надводными и подводными съемками.

Будет ли зрительское внимание к этой теме достаточным, чтобы фильм окупился? Или есть более важные цели при реализации подобных проектов?

Я уже сказал о содержательной части, о теме картины. Мне кажется, именно сейчас фильмы о славных страницах российской истории действительно востребованы нашим зрителем. Многие уже «наелись» картинами о том, как все мрачно вокруг сейчас, или как ужасно было раньше, как наша огромная страна «стонала и разлагалась» то в период самодержавия, то под властью коммунистов. Как будто и не было у нас ничего хорошего, светлого, великого! Да, печальные моменты истории нужно знать и помнить. Но не менее важно знать и о победах, подвигах, о величии нашей Родины и нашего народа. Без этого не может быть великой страны. Как ни странно, нам нужно заново учиться гордиться нашими по-настоящему героическими страницами. Именно гордиться! А ярких периодов и отдельных событий было не мало. И одно из таких событий – подвиг брига «Меркурий» в русско-турецкой войне 1828-29 годов. То, что сделал капитан-лейтенант Александр Казарский и его подчиненные, потрясло не только тогдашнюю Россию, но и Европу, да что там – весь мир! Я думаю, этот сюжет не может не зацепить и нашего современного зрителя. Потому что он – искренний, ненадуманный, не про деньги и не про способы

Бой брига «Меркурий» с двумя турецкими кораблями, художник И.К. Айвазовский

создания масштабных кинокартин есть у всех основных членов команды. Гарантом того, что проект состоится и получит необходимое финансирование для нас является наш партнер - «Фонд содействия сохранению памяти о героических подвигах воинов Отечества «Бриг «Меркурий».

Подвиг брига «Меркурий» Это тот самый случай, когда, читая о реальных событиях, невольно ловишь себя на мысли: «черт побери, ну прямо как в кино»!

поскорее пробиться «наверх», а про что-то более важное, настоящее, а значит, и близкое каждому из нас... Конечно, этот проект потребует больших усилий и компетенций от всех его участников, начиная с финансирования и заканчивая последними работами в монтажно-тонировочном периоде. Мы надеемся, что нам удастся пройти все этапы максимально отлаженно, выверенно, тем более, что опыт

Сам исторический бой брига с турецкими кораблями широко известен и подробно описан. Но это еще не история фильма и его героев. Если можно, расскажите какая драматургическая история лежит в основе сценария фильма. И кто автор сценария?

Литературный сценарий имеет долгую историю, и даже сейчас мы активно работаем над его структурой, так как проект в стадии

На съемках кинофильма Лектор

запуска и пришло время делать режиссерскую версию. Основными авторами являются Сергей Бирюк, Геннадий Черкашин и продюсер фильма Юрий Бобров. Не хочется раскрывать раньше времени карты, могу только сказать, что история будет, скажем так, «обогащена» некоторыми историческими персонажами и поворотами, которых, возможно, не было в реальной жизни. Мы делаем художественный фильм, а не документальную картину-реконструкцию, и законы художественного кино диктуют определенные драматургические решения, без которых мы просто не можем обойтись. Но все «придумки» берутся не с потолка, они имеют реальную основу и тщательно выверяются с историческими консультантами. Надеемся, они украсят сюжет и понравятся зрителям.

Вы уже определились с актерами на главные роли в фильме? Кто, на ваш режиссерский взгляд мог бы сыграть роль капитана брига «Меркурий» Александра Казарского?

На этот вопрос я пока вам не отвечу. Ведутся переговоры, сроки производства фильма довольно значительные, с некоторыми замечательными актерами идут согласования по возможному графику съемок с учетом их занятости. Но кандидатуры, поверьте, самой первой величины.

В какой степени производство Вашего фильма зависит от постройки полноразмерной копии брига «Меркурий», о чем есть поручение президента страны и воссозданием которого занимается сегодня Фонд «Бриг «Меркурий» в сотрудничестве с организациями и общественностью города Севастополя?

Бриг «Меркурий» для нас – не просто декорация. В нашем фильме он – полноценный герой. И конечно, нам хотелось бы, чтобы это был настоящий корабль, на котором можно поднять паруса и выйти в море! Бутафория или даже самая лучшая компьютерная графика сразу полезут в глаза, ведь это и крупные планы, и огромное количество экранного времени, за которое зрители начнут понимать, что… «царь-то – ненастоящий!». Конечно, мы не сможем построить десятки кораблей, необходимых по сюжету, будут делаться макеты или даже части макетов, много чего придется создавать и с CG-специалистами. Но сам бриг «Меркурий» хотелось бы иметь во всей красе! Мы держим кулаки и очень надеемся на то, что полноразмерную копию этого славного корабля успеют воссоздать к моменту начала съемок.

Вы заканчиваете работу над полнометражным художественным фильмом «Ильинский рубеж». Это масштабная сложно-постановочная картина о войне. Расскажите немного об этой работе, и когда он выйдет на экраны кинотеатров?

Сам бриг «Меркурий» хотелось бы иметь во всей красе! Мы держим кулаки и очень надеемся на то, что полноразмерную копию этого славного корабля успеют воссоздать к моменту начала съемок

Фильм посвящен подвигу подольских курсантов в октябре 1941 года и выйдет к 75-летию Великой Победы, в конце апреля - начале мая 2020-го года. Одно их рабочих названий – «Подольские курсанты». Картину производит студия «Военфильм», которой руководит Игорь Угольников. Съемки проходили в Москве, в Подольске и в Калужской области, на специально построенной масштабной декорации «Ильинский рубеж». Фильм рассказывает о том, как почти 3500 молодых ребят ушли на фронт, чтоб остановить фашистов на одном из опасных направлений. И остановили. Держали немцев почти три недели вместо пяти дней. Остались в живых и вернулись в училище всего около 500 человек. Это история о подвиге, о том, как совсем молодые парни и девушки смогли остановить железную армаду врага. И это история о любви. На фоне войны…

Вадим Викторович, спасибо за интересную беседу. Мы желаем Вам исполнения всех Ваших творческих планов, успешного проката Вашему новому фильму и будем с нетерпением ждать возможности увидеть на экранах страны Ваш фильм об удивительном подвиге экипажа брига «Меркурий» под командованием легендарного капитана А. Казарского.

ПАРАМИР
WWW.PARAMIRFILM.RU
ПРЕДСТАВЛЯЕТ
ПОЛНОМЕТРАЖНЫЙ ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ ФИЛЬМ
БРИГ
«МЕРКУРИЙ»
«ПОДВИГ,
РАВНОГО КОТОРОМУ НЕТ В ИСТОРИИ
МОРСКИХ СРАЖЕНИЙ МИРА»
При поддержке
Морской коллегии при правительстве Российской Федерации

Адмирал Владимир Комоедов: угрозы безопасности России

События последней четверти века указывают на то, что мир стоит на пороге радикальных перемен. Происходящее на глобальном уровне масштабное перераспределение сил влечет за собой возрастающую нестабильность в отдельных регионах. Сегодня наша страна переживает крайне непростую геополитическую ситуацию. Мы испытываем беспрецедентное давление со стороны США и их союзников, противостоим попыткам международной изоляции и мощному информационному воздействию, подвергаемся жестким политическим и экономическим санкциям. Роль и место России в современном мире во многом определяются ее геополитическим положением.

Верховный Главнокомандующий ВС РФ В. В. Путин отметил: ***«Россию воспринимают с уважением, считаются с ней только тогда, когда она сильно и твердо стоит на ногах… Безопасность в мире можно обеспечить только вместе с Россией, а не пытаясь «задвинуть» ее, ослабить ее геополитические позиции».***

США и НАТО продолжают рассматривать Россию в качестве одного из своих главных геополитических соперников.

Это формирует, условно говоря, «традиционный» комплекс вызовов и угроз национальной безопасности России.

В первую очередь, они связаны с нежеланием геополитических оппонентов признать за великой Россией статус, которого она заслужила трудом и воинскими подвигами наших предков, считаться с её законными интересами.

Многие на Западе по-прежнему считают «исторической несправедливостью» самодостаточность нашей страны, ее территориальное и ресурсное богатство.

США , соответственно , стремится развалить Россию, после уничтоженного Советского Союза.

В качестве одного из рычагов своего давления на Россию США используют

планы дальнейшего расширения НАТО на Восток с намерением включить в число членов блока ряд республик бывшего СССР.

Одновременно к границам России активно приближается американская и коалиционная военная инфраструктура, включая планируемое размещение в странах Восточной Европы элементов глобальной системы ПРО США.

В Польше, Прибалтике, в акваториях Черного и Балтийского морей наращиваются сухопутные, авиационные и морские группировки НАТО.

Активизировалось проведение учений и тренировок сил блока под надуманными легендами «отражения угрозы с Востока».

Попыткой достижения превосходства над Россией является реализация американской концепции «молниеносного глобального удара», в том числе перевооружение стратегических носителей ядерными боеприпасами малой мощности, неядерными боеприпасами высокой точности, создание гиперзвуковых комплексов высокоточного оружия.

Уже сегодня на нас готовы обрушиться около 5 тысяч ракет морского и воздушного базирования, способные охватить до 80% европейской и восточной части территории России и поразить до 65% обо-

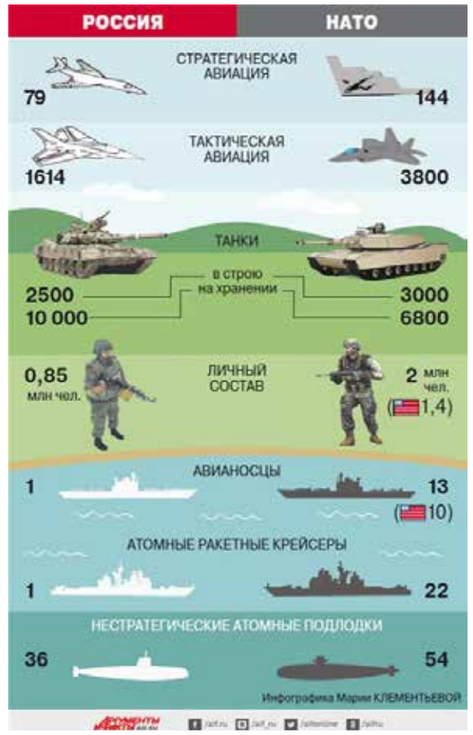
ронно-промышленного потенциала.

Действия всех сил обеспечивает орбитальная группировка, состоящая из 400 космических аппаратов двойного назначения.

Чуть подробнее о принципиально новом комплексном вызове безопасности России, который возник сравнительно недавно. Он связан с событиями на Украине и вокруг неё.

В течение десятилетий Запад последовательно, но осторожно продвигался

Кто действительно угрожает миру и стабильности в Европе?



в зону геополитической ответственности России, в том числе на украинском направлении. В Вашингтоне даже не скрывают – на работу по «перевоспитанию» Украины, её отрыву от России за период «незалежности» потрачено около 5 млрд. долларов.

Похоже, заокеанские спонсоры «новой Украины» неплохо усвоили выводы канцлера Германии Отто фон Бисмарка, сделанные им ещё в 19-м веке.

«Могущество России может быть подорвано только отделением от неё Украины… Необходимо не только оторвать, но и противопоставить Украину России, стравить две части единого народа и наблюдать, как брат будет убивать брата. Для этого нужно только найти и взрастить предателей среди национальной элиты и с их помощью изменить самосознание одной части великого народа до такой степени, что он будет ненавидеть всё русское, ненавидеть свой род, не осознавая этого. Всё остальное – дело времени» - **Отто фон Бисмарк**

В результате вооруженного госпереворота, осуществлённого при непосредственном кураторстве США и их ближайших союзников, радикальный национализм и откровенная русофобия стали основой политики новых властей в Киеве.

После добровольного возвращения в Россию, по сути, спасения Крыма от ужасов гражданской войны на нашу страну был наклеен ярлык «агрессора против демократической Украины».

Москва представляется непосредственной виновницей кровавого внутреннего конфликта на юго-востоке этой страны.

События, которые сегодня происходят на Донбассе не дают веских оснований считать, что режим в Киеве оставил надежду решить «проблему Донецка и Луганска» силовым путём. По крайней мере, он продолжает при открытой поддержке западных стран активно накачивать свои военные мускулы.

Это неслучайно. Положение бывших лидеров Майдана становится всё более шатким. По мере нарастания кризиса (как экономического, так и политического) лишь наличие серьёзного врага в лице «клятых москалей» является тем объединяющим началом, благодаря которому некоторое время продержится режим в Киеве.

Замысел его заокеанских хозяев – как минимум, превратить Украину в источник долговременной контролируемой нестабильности, наносящий прямой ущерб геополитическим интересам России и интеграционным процессам на постсоветском пространстве.

Максимум этого замысла ещё более опасен и непредсказуем по последствиям – столкнуть Украину с нашей страной в вооружённом конфликте. Украина на момент распада СССР была одной из мощнейших держав Европы. Она владела третью промышленной мощи Советского Союза. А ее тогдашний ВВП составлял 29,6% от уровня России.

Украина имела ракетостроение, авиационную, автомобильную и станкостроительную промышленность, развитую металлургию, нефтепереработку и нефтехимию. А наличие крупнейшего в СССР центра кораблестроения в Николаеве позволяло на многих смотреть с высока.

Украина сегодня является одной из беднейших стран мира.

Несмотря на серьёзные потери последних десятилетий и существенное ослабление по ряду позиций, невзирая на внешние и внутренние угрозы, современная Российская Федерация сохраняет необходимые возможности по оказанию

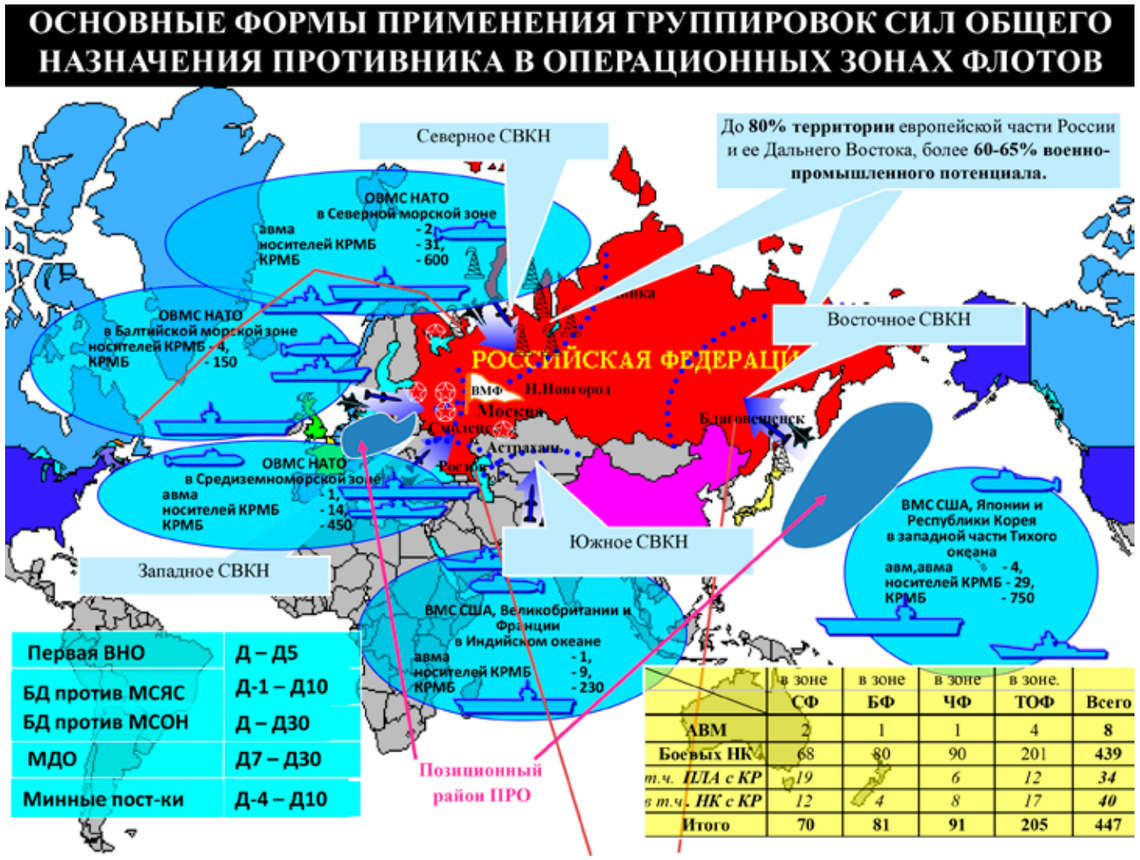
Боевые возможности флота США

В боевом составе **11 атомных авианосцев.** Ни один флот в мире не имеет даже одного корабля сопоставимой мощности

57 атомных ударных многоцелевых атомных подводных лодок (носители крылатых ракет)

10 крупных десантных кораблей, выполняющих роль морских баз для вертолетов и самолетов вертикального взлета

Корпус морской пехоты США насчитывает 202 тыс. военнослужащих



Сколько производили и потребляли

Республика	Производство*, 1990 г.	Потребление**, 1990 г.	Баланс
РСФСР	17,5	11,8	-5,7
Белоруссия	15,6	12	-3,6
Украина	12,4	13,3	0,9
Казахстан	10,1	17,7	7,6
Узбекистан	6,6	17,4	10,8
Литва	13	23,3	10,3
Азербайджан	8,3	16,7	8,4
Грузия	10,6	41,9	33,3
Туркмения	8,6	16,2	4
Латвия	16,5	26,9	13,1
Эстония	15,8	35,8	20
Киргизия	7,2	11,4	4,2
Молдавия	10	13,4	3,4
Армения	9,5	29,5	20
Таджикистан	5,5	15,6	10,1

*Таким был ВВП на душу населения в год (в тысячах долларов).
**А на такую сумму республики потребляли товаров и продуктов (в тысячах долларов)

Показатели ВВП советских республик на 1990 год

Республика	Население, млн. человек	ВВП по ППС*, $ млрд.	Доля ВВП в СССР, %
СССР всего	287,8	1971,5	100
РСФСР	148,3	1189,6	60,33
Украина	51,9	352,8	17,8
Узбекистан	20,5	40,4	2
Казахстан	16,3	134,6	6,8
Белоруссия	10,2	53,3	2,7
Азербайджан	7,2	39,4	1,9
Таджикистан	5,3	12,5	0,6
Киргизия	4,4	9,9	0,5
Туркмения	3,7	19,8	1
Грузия	4,8	24,9	1,2
Молдавия	3,7	15,3	0,7
Армения	3,5	8,6	0,4
Литва	3,7	34,5	1,7
Латвия	2,7	20,9	1
Эстония	1,6	15	0,7

По данным Всемирного банка.

*Объем экономики с поправкой на тогдашнюю покупательную способность доллара.

«Войны на нашей планете имеют свое будущее. По ходу истории они не исчезают, но развиваются вместе с цивилизацией. Наша сегодняшняя задача — понять не будущее войн, а войны будущего: какие войны ожидают Россию и к чему надо быть готовым»

влияния на развитие мира в выгодном для неё отношении и для того, чтобы занять достойное место в мире.

История не учит, а преподаёт уроки.

Опыт Великой Отечественной войны с наибольшей наглядностью подтвердил старую, но вечно живую истину, что армии бывают разбитыми ещё до того, как они выходят на поле сражений.

Война 1941-1945 гг. никогда не уйдет из нашей памяти, из памяти людей всего мира.

Если за каждого погибшего во второй мировой войне объявить минуту молчания, мир молчал бы 50 лет…

Вот некоторые цифры. В день нападения фашистской Германии на Советский Союз, 22 июня, Президиум Верховного Совета СССР объявил о мобилизации военнообязанных 13 возрастов – 1905-1918 годов. Мгновенно мобилизовано было свыше 10 миллионов человек. Из двух с половиной миллионов добровольцев было сформировано 50 ополченческих дивизий и 200 отдельных стрелковых полков, которые были брошены в бой без обмундирования и практически без надлежащего вооружения. Из двух с половиной миллионов ополченцев в живых остались немногим более 150 тысяч.

За годы Великой Отечественной войны всего с советской стороны было:

1. Ранено 46 миллионов 250 тысяч.
2. Вернулись домой с травмами головы 775 тысяч фронтовиков.
3. Одноглазых – 155 тысяч.
4. Слепых - 54 тысячи.
5. С изуродованными лицами – 501 342.
6. С кривыми шеями – 157 565.
7. С разорванными животами – 444 046 чел.
8. С поврежденными позвоночниками - 143 241 чел.
9. С ранениями в области таза – 630 259чел.
10. С оторванными половыми органами – 28 648 тысяч.
11. Однооруких - 3 миллиона 147 чел.
12. Безруких – 1 миллион 10 тысяч.
13. Одноногих - 3 миллиона 255 тысяч.
14. Безногих – 1 миллион 121 тысяча.
15. С частично оторванными руками и ногами - 418 905 тысяч.
16. Безруких и безногих – 85 942 тысяч.

И сколько вдов и сирот остались без кормильца и без пособия?

За последнее время вышло четыре монографии о немецком военачальнике фон Манштейне. Пишут правду. Какую? Что фон Манштейн взял Севастополь. Взял? Да, взял. Но правда не в этом. В Севастополе было 180 тысяч жителей, из них каждый третий был военным. Осаду Севастополя фон Манштейн вел 250 дней и потерял 250 тысяч человек, то есть по одной тысяче каждый день. А через два года вернулись русские, Советские войска и взяли Севастополь за 5 дней.

Против СССР на стороне Германии воевала почти вся Европа. На стороне Советского Союза были Великобритания и США, и лишь народы трех стран Европы оказали реальное сопротивление Гитлеру – Югославии, Греции, Албании. Остальные были союзниками немцев.

На вопрос, кого можно считать союзником Германии, а кого участником антигитлеровской коалиции, есть понятный критерий: если государство посылало войска участвовать в боевых действиях против Советского Союза, то эти страны

«Победить можно только торжествующей верой в то, что жизнь сильнее смерти, любовь сильнее ненависти. Победить можно только тогда, когда уверен — моя любовь, моя жертва, обязательно принесут победу, ведь последнее слово всегда за истинной: нет больше той любви, как если кто положит душу за други своя»

невозможно причислить к бойцам с фашизмом. С этой точки зрения Франция не считается союзником Германии, хотя десятки тысяч французов пошли добровольцами воевать на стороне Гитлера.

Более сложный вопрос – вопрос экономической помощи фашистам. Фашистский меч ковался всей Европой сообща. Возможность третьей мировой войны я связываю с тем, что память о Второй мировой уходит на задний план.

Самая большая беда состоит в том, что угроза новой войны, исходящая от самой мощной державы, связана с тем, что у этой самой мощной державы очень понижен порог страха, страха потерь. Американцы потеряли за всю войну 405 тысяч человек, из них 299 тысяч потери в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Что такое страх, что такое горе – американцы не знают.

Англичане и американцы – нации торговые прежде всего. Выгоду они ставят на первое место по сравнению с другими человеческими ценностями, и Вторая мировая война тому подтверждение. Эти государства могут пойти на вооруженный конфликт при условии, если будут уверены в своей неуязвимости. Отсюда и повышенное внимание современной России к тому, что связано с обороной, хотя это очень дорого, это вариант 1941 года, когда пришлось идти на тяжелые жертвы, чтобы выжить как народу.

Наши отцы, деды противостояли хорошо организованному мощному противнику.

И советская социалистическая система взяла верх в этой борьбе. Победила Красная Армия и труженики тыла. Победили советское образование, дух советского народа и советское политическое руководство.

В наши дни история Великой Отечественной настойчиво переписывается, и делается это ещё при жизни свидетелей тех событий.

Защищайте свою историю! Это наше право и обязанность перед предками. И перед потомками!

У слова «победа» есть одно важное значение. Победа – это жизнь «по беде», «после беды». Это не столько завершение войны, сколько начало новой жизни.

Георгий Победоносец – один из наиболее чтимых христианских святых, покровитель православного воинства. Чудо Георгия о Змие наполнено величайшим сакральным смыслом, верой в победу сил добра над злом, с чем бы это зло не ассоциировалось – войной, кризисом, разрухой, алчностью и коррупцией властей, безмозглой внешней политикой, антисоциальной внутренней. Для каждого из нас зло имеет свой облик и свои очертания, для каждого из нас святой Георгий является вдохновителем на борьбу с этим злом.

Один фашистский офицер вспоминал о битве под Сталинградом: «У нас было все чтобы стереть с лица земли этот город. Перевес в танках, артиллерии, численности войск. Мы занимали все ключевые высоты. У нас было все для их уничтожения. Но русские сражались яростно! Откуда, откуда такой боевой дух в стране сталинских концлагерей, заполненных русскими?» Но этот фашист не нашел ответа.

Ответ заключался в следующем. Победить можно только торжествующей верой в то, что жизнь сильнее смерти, любовь сильнее ненависти. Победить можно только тогда, когда уверен – моя любовь, моя жертва, обязательно принесут победу, ведь последнее слово всегда за истинной: нет больше той любви, как если кто положит душу за други своя.

«Войны на нашей планете имеют свое будущее. По ходу истории они не исчезают, но развиваются вместе с цивилизацией. Наша сегодняшняя задача – понять не будущее войн, а войны будущего: какие войны ожидают Россию и к чему надо

Морское фотографическое собрание «АРИСТОКРАТЫ МОРЕЙ»

5 декабря 2016 года создано Морское фотографическое собрание, оно объединило трёх фотохудожников, выбравших объектами своих работ море и парусный флот: Юрия Масляева, Александра Кильмета и Александра Алякринского. Все они - действительные члены Русского географического общества, члены Творческого союза художников России, послы Leica Camera в России, организаторы фотовыставки «АРИСТОКРАТЫ МОРЕЙ».

В команде фотохудожников профессиональный дизайнер – Росита Руис.

С даты создания организовано и проведено 30 выставок, которые посетили свыше 400 тысяч человек как в России, так и за рубежом.

Морское фотографическое собрание стало единственным в мире творческим объединением, занимающимся художественной маринистикой для выставочной деятельности в музеях, галереях разных стран и отвечает всем канонам классической фотографии.

С 5 апреля по 26 мая 2019 года выставка художественной маринистики «АРИСТОКРАТЫ МОРЕЙ» проходила в центре Берлина (Германия), выставка размещалась на первом этаже отеля Hotel Eurostars Berlin 5* (Friedrichstraße, 99).

С 14 мая по 06 июня 2019 года авторы проекта «АРИСТОКРАТЫ МОРЕЙ», как члены Творческого Союза художников России приняли участие в ежегодном проекте «Искусство сегодня». В 2019 году темой выставки стало «Чудное мгновенье». Организаторы выставки: Государственное бюджетное учреждение культуры города Москвы «Выставочный зал «Тушино» и Творческий Союз художников России.

Александр Кильмет, объединившиеся 5 декабря 2016 года в Морское фотографическое собрание, которое стало единственным в мире творческим объединением, занимающимся художественной маринистикой для выставочной деятельности в музеях и галереях разных стран. В их объективах белые паруса «Крузенштерна», «Седова», «Паллады», «Надежды», «Херсонеса» и других кораблей, деревянные мачты и кили, разрезающие могучие океанские волны. На снимках Кижская регата, Соловки, дремлющий порт Амстердама, гавани Франции, Германии, Норвегии, Мальты, черноморские и дальневосточные регаты.

На открытии выставки член президиума Российского исторического общества, поддерживающего Морское фотографическое собрание, исполнительный директор Фонда «История Отечества» Константин Могилевский отметил, что такие выставки – это напоминание, что человечество всегда стремилось к морю, к новым открытиям, стремилось преодолеть эту могучую силу природы.

В предверии Петербургского Международного Юридического Форума с 16 мая в Санкт-Петербурге открыта постоянная выставка «АРИСТОКРАТЫ МОРЕЙ» в формате 24/7 на первом этаже отеля «Holiday Inn Express St.Peterburg-Sadovaya» на Садовой, 62 (вход со стороны Крюкова канала).

С 05 июня «АРИСТОКРАТЫ МОРЕЙ» в Ялте. Фотокартины с Никольской улицы, подаренные Детскому морскому центру Ялты (МГБУДО «Детский морской центр» МОГО Ялта Республики Крым) обрели своё место на живописной набережной Ялты.

Увидеть большие российские парусники «Крузенштерн», «Седов», «Мир», «Надежда», «Паллада», «Херсонес», а также поморские кочи прошлых времен и многое другое, смогут горожане и гости Ялты.

Справка:

Фотокартины авторов хранятся в Центральном военно-морском музее Министерства обороны Российской Федерации, Филиале Нахимовского военно-морского училища (Владивостокское президентское кадетское училище), АО «Объединённая судостроительная корпорация», УПС «Крузенштерн», УПС «Херсонес», ФГБОУ МДЦ «Артек», ФГБОУ «Океан», ФГУП «Росморпорт», на борту Лайнера «Князь Владимир», «Морской банк» (АО), ООО СДК «ГАРАНТ», Московском подворье Спасо-Преображенского Соловецкого ставропигиального мужского монастыря, частных коллекциях в Франции, Испании, США, Германии.

Эти большие парусники, бывшие раньше «тружениками моря», перевозившие по нему различные грузы, сегодня еще и напоминают нам о том времени, когда без паруса жизнь и вовсе была невозможна: чай, хлопок, шерсть, сера, уголь, селитра, зерно и руда – трудно найти товар, который не доставляли бы через океаны парусные корабли. Парусник

на море, как и лошадь на суше, два неотъемлемых спутника человека, обязательные атрибуты развития нашей цивилизации и культуры.

Экспозиция «Аристократы морей» включает более сотни работ: здесь и черно-белые снимки, и фото в цвете, здесь и классические отпечатки с пленки, оформленные багетом в традиционном стиле, и «модерновые» результаты работы цифровых камер в современном обрамлении.

Авторами работ стали фотохудожники Юрий Масляев, Александр Алякринский и

В 2019 году выставку «АРИСТОКРАТЫ МОРЕЙ» покажут в Германии, Чехии, Португалии, Испании и Мальте.

За 2 года 26 фотовыставок Морского фотографического собрания посетили более 350 тысяч человек, как в России, так и за рубежом.

А цель их все та же – подарить мечту о море тем, кому не довелось ходить в дальние плавания, и воспоминания тем, чья жизнь была неразрывно связана с кораблями и парусниками.

«ЭНЕРГИЯ ФЛОТА» – КАДРОВЫЙ ПРОЕКТ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ МОРСКОЙ ИНДУСТРИИ

Представительство Ассоциации предприятий морской индустрии «Морколлегия информ» в Северо-Западном федеральном округе и ФГАОУ ДПО «Петербургский энергетический институт повышения квалификации» Минэнерго России в мае этого года приступили к совместной реализации проекта «ЭНЕРГИЯ ФЛОТА».

На предприятиях морской индустрии трудятся, десятки тысяч специалистов. В условиях принятой концепции цифровой трансформации экономики, реализуются проекты освоения нефтегазодобычи на шельфовых месторождениях Российской федерации, запуск в эксплуатацию плавучей атомной теплоэлектростанции (ПАТЭС) «Академик Ломоносов», развитие систем электроснабжения гидротехнических и береговых сооружений и портовых терминалов. Все это требует внедрения новых подходов к обучению и повышению квалификации специалистов, занятых на предприятиях морской индустрии.

В условиях цифровой трансформации экономики, ключевыми факторами производства продукции для морского флота являются данные в цифровом виде и обработка больших массивов информации с возможностью проведения многофакторного анализа для принятия оптимальных решений, что позволит существенно повысить эффективность различных видов производства, технологий, оборудования, хранения, продажи, доставки товаров и услуг морского назначения. А это приведет к повышению эффективности экономических и технологических процессов, изменению моделей управления на основе цифровых технологий.

Повышение эффективности работы предприятиях морской индустрии прежде всего связано с совершенствованием организации управления и качеством управленческих решений, основанных на оцифрованной информации предоставленной цифровой информационной инфраструктурой.

В морской отрасли России сегодня формируются данные тенденции и разрабатываются планы ее дальнейшего развития с учетом цифровизации экономических, технологических и информационных процессов.

Технологическое направление развития цифровизации предприятиях морской индустрии должно включать:

- необслуживаемые киберфизические устройства (преобразователи, коммутационные устройства и т.д.) для производства продукции для морской отрасли;
- цифровые системы электроснабжения, микросети, энергетическая инфраструктура зданий и сооружений;
- распределённую автоматизацию объектов энергетики;
- интеллектуальные системы диагностики оборудования.

Информационная среда при цифровой трансформации экономики, характеризуется следующими технологиями:

- сервис удаленных («облачных») вычислений и хранения информации;
- сервис распределенных («туманных») вычислений;
- открытые платформы для технологических и коммерческих сервисов;
- технология «интернета вещей»;
- анализ больших данных.

Перспективным представляется применение развивающихся сегодня распределенных баз данных – блокчейн. На ней основаны платформы для проведения операций между равноправными участниками, действующими без посредников, и в которой применяется децентрализованное хранение информации для отражения всех данных об операциях. Эта технология может применяться как в экономических, так и в технологических подсистемах предприятиях морской индустрии.

Реализация проекта «ЭНЕРГИЯ ФЛОТА», потребует разработку дорожной карты, с целью создания образовательных и профессиональных нормативных документов, требований к описанию компетенций специалистов для предприятий морской индустрии в условиях цифровой экономики. В целом в России количество специалистов, прошедших переобучение в рамках дополнительного профессионального образования должно составить к 2020 году – 500 тысяч человек, к 2024 году – 1 миллион человек.

В связи с этим государственная политика России в сфере образования одной из главных задач развития устанавливает внедрение подхода, основанного на непрерывном образовании, подготовке

и переподготовке профессиональных кадров. Создание условий для получения любым гражданином Российской Федерации профессионального образования, дополнительного профессионального образования и профессионального обучения на протяжении всей жизни позволит обеспечить социально экономическое развития экономики и общества. Все это относится и к специалистам, работающим на предприятиях морской индустрии.

Система образования в Российской федерации создает условия для непрерывного образования посредством реализации основных образовательных и дополнительных образовательных программ. Дополнительное профессиональное образования является основным способом реализации принципа непрерывности образования для персонала предприятий морской индустрии.

Система дополнительного образования в настоящее время находится на этапе совершенствования, для которого характерны следующие черты:

- Внедрение профессиональных стандартов в отраслях ТЭК (33 стандарта в области электроэнергетики, 33 – в сфере добычи, переработки, транспортировки нефти и газа, 20 – в области атомной энергетики), которые определяют требования работодателей к знаниям и умениям специалистов. Содержание дополнительных профессиональных программ Петербургского энергетического института повышения квалификации Министерства энергетики (ФГАОУ ДПО «ПЭИПК») учитывает требования профессиональных стандартов, позволяет подготовить специалистов и руководителей энергокомпаний к эффективному выполнению производственных и управленческих задач.
- Увеличение доли внутрифирменной подготовки, которая не всегда обеспечивает необходимый уровень и системность знаний специалистов отрасли. При этом высшие учебные заведения в связи с отсутствием новых преподавательских кадров и переходом на западную двухуровневую систему образования испытывают трудности при подготовке полноценных специалистов.
- Расширение использования информационных, дистанционных образовательных технологий. В 2013 году прошли обучение с использованием дистанционных образовательных технологий

7,7% от общего количества обученных работников.

В 2017 г. 27% населения в возрасте от 25 до 64 лет участвовали в тех или иных видах непрерывного образования, что немного меньше максимального уровня 30% 2010 года.

Петербургский энергетический институт повышения квалификации является одним из ведущих учреждений в сфере дополнительного профессионального образования. Ежегодно в институте и его филиалах повышают квалификацию более 4,5 тысячи специалистов-энергетиков.

В Институте реализован комплекс более 400 образовательных программ повышения квалификации специалистов по инновационным технологиям в области:

- диспетчерского и оперативно-технологического управления с учетом планов внедрения цифровых технологий и концепции активно-адаптивных сетей;
- релейной защиты и автоматики электростанций и сетей с учетом внедрения цифровых подстанций и распределенных микропроцессорных устройств;
- технической диагностики и неразрушающего контроля энергетического оборудовании и управления его техническим состоянием (ТС);
- систем связи, телемеханники и информационно-сетевых технологий с учетом планов внедрения цифровых технологий и концепции активно-адаптивных сетей;
- ресурсосбережения, энергосбережения, снижения энергоемкости и повышения энергоэффективности предприятий энергетики и ТЭК;
- новых технологий и материалов в энергетическом строительстве;
- новых технологий эксплуатации и ремонта энергетического оборудования электрических станций, подстанций и промышленных предприятий по ТС;
- управления человеческими ресурсами в энергетике;
- экономики и организации управления в условиях цифровой энергетики .

Эти программы позволяют осуществить полноценное и качественное обучение, причем для специалистов, связанных с управлением и эксплуатацией технологической подсистемы как энергетических предприятий, так и предприятий морской индустрии. При этом особенно значимым является выработка умений и навыков выполнения профессиональных действий.

Реализации проект «ЭНЕРГИЯ ФЛОТА», позволит участникам Ассоциации предприятий морской индустрии «Морколлегия информ» системно и непрерывно совершенствовать компетенции своих сотрудников в соответствии с тенденциями развития цифровой экономики в Российской Федерации.

Профессионально переподготовить специалистов предприятий энергетики и промышленности – основная задача «Петербургского энергетического института повышения квалификации»

В 2018 году дополнительное профессионального образования в сфере энергетики отпразднует 100-летие со дня образования такого вида обучения в России.

На сегодняшний день одним из успешных учебных заведений в области профессиональной переподготовки и повышения квалификации специалистов ТЭК является «Петербургский энергетический институт повышения квалификации».

В настоящее время Институт совместно с филиалами представляет собой современное учебное заведение дополнительного профессионального образования, осуществляющее профессиональную переподготовку и повышение квалификации специалистов предприятий энергетики и промышленности. В распоряжении Института имеются два учебных корпуса, аудитории и лаборатории, которые оснащены современным оборудованием, тренажерами, вычислительной и мультимедийной техникой для проведения лекций, лабораторных и практических занятий.

В Институте действуют три филиала: в Новосибирске, Челябинске и Набережных Челнах.

Одним из подразделением Федерального государственного автономного образовательного учреждения дополнительного профессионального образования «Петербургский энергетический институт повышения квалификации» является учебно-гостиничный комплекс **Гостиница «Энергетик».**

В гостинице расположены кафедры:

«Диспетчерское управление электрическими станциями, сетями и системами»,

«Релейная защита и автоматика»,

«Системы связи, телемеханики и информационно-сетевых технологий»,

«Экономика и организация управления в энергетике»,

«Энергетическое и промышленно-гражданское строительство».

Для слушателей института всегда гарантировано наличие свободных номеров.

Гостиница предлагает размещение в одноместном, 2-х местном или 3-х местном номерах, также имеются апартаменты. В каждом номере есть все необходимое для проживания.

Учебно-гостиничный комплекс «Энергетик» имеет ряд преимуществ для обучающихся в «ПЭИПК»:

- Для проживающих в гостинице обзорная экскурсия по Санкт-Петербургу включена в стоимость проживания.
- Отличное расположение в городе, которое позволяет быстро добраться до самых посещаемых пригородов.
- Зона Wi-Fi и кабельное ТВ.
- Для слушателей, проходящих обучение в корпусе №1 (Авиационная, 23), предусмотрена развозка на занятия.
- Домашняя кухня, специально организованная система питания для слушателей курсов, а также гостей и постояльцев. В «Рыцарском зале» слушатели могут заказать корпоративный ужин или организовать товарищескую встречу.

«Наш Институт заботится о своих слушателях, поэтому для обеспечения быта и отдыха обучаемых, а также проведения занятий, институт располагает учебно-гостиничным корпусом «Энергетик». Все учебные аудитории оборудованы современными техническими средствами обучения. Специализированные классы и лаборатории оснащены современным оборудованием по профилю кафедр, стендами, необходимой компьютерной техникой. В 2017 году мы продолжали работу по развитию, ремонту и совершенствованию учебно-материальной базы института. Основными направлениями этой работы являлись улучшение экологических, с анитарно-технических качеств аудиторий, оптимизация их размеров в зависимости от количества и состава учебных групп, оснащение современным оборудованием и оргтехникой. Поэтому в нашем учебно-гостиничном комплексе будет удобно всем, ведь наша задача не только дать качественное дополнительное профессиональное образование для специалистов, но и предоставить им комфортные условия на время обучения в Институте».

Ректор ФГАОУ ДПО «ПЭИПК» А. Н. Назарычев

Российские катамараны от Чёрного моря до Заполярья

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

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

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

судне сравнимых размеров. Поэтому катамараны особенно пригодны для работ, связанных с повышенными требованиями к остойчивости.

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

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

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

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

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

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

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

В настояще время конструкторской группой разработаны и воплощены в жизнь еще несколько интереснейших уникальных проёктов, назначение которых пассажирские перевозки по побережью Чёрного моря и Крыма, экскурсионные и познавательные прогулки для детей.

Загадочный «Слеминг-2» - реалии и перспективы

Импортозамещение. Пока мы слепо копируем зарубежную технику, их специалисты создают новые перспективные образцы, консервируя нашу отсталость навсегда. Иными словами назрела смена парадигмы – работа на опережение. Гигантский научно-технический задел, созданный в советское и наше время, особенно заложенный в ФЦП «РГМТ 2009-2016 годы» и ГП «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013 - 2030 годы» Минпромторга РФ и др., позволяет рассчитывать на успех.

Показательна в этом плане ОКР «Разработка базового проекта многоцелевого, скоростного судна повышенной мореходности с дискретно-переменной килеватостью днища» Шифр «Слеминг-2». Исполнитель государственного контракта АО «Концерн «Океанприбор», Завод строитель ФГУП «СЗ «Море».

Чтобы достичь заявленных в Техническом задании ТТХ на ОКР для судна жестко ограниченного в размерах и при отсутствия отечественных высокооборотных дизельных двигателей соответствующей мощности были привлечены соисполнители с достаточным опытом и соответствующей компетенции.

Таким образом в ОКР «Слеминг-2» как составные части были реализованы 4 проекта, где каждый, учитывая уникальность разработки, может претендовать на самостоятельную разработку. Две части впервые в мире.

Руководитель проекта ОКР «Слеминг-2», Заместитель генерального директора АО «Концерн «Океанприбор»: Володин Михаил Александрович.

Окраска построенного на стапеле ФГУП «СЗ «Море» корпуса пр. 03550

Впервые в мире:

В данной работе применён дискретно-переменный принцип построения днища (патент № 154728 «Корпус глиссирующего судна с обводами Валеева-Морозова»).

Применение этих обводов позволит значительно снизить энергию ударных ускорений с 8g до 3g в носовой оконечности при ходе на волнении 3-4 балла с высокой скоростью.

Мореходность на скорости – основное преимущество пр. 03550.

Для сравнения:

Пр. 03160 «Раптор», мореходность на скорости 35 узлов – 2 балла волнения.

Пр. 03550 «Слеминг-2», мореходность на скорости 35 узлов – 4-5 баллов.

Главный конструктор ФГУП «СЗ «Море»: Алексеев В. Г.

Заместитель главного конструктора пр. 03550: Морозов Д. Р.

Высокооборотный синхронный турбогенератор с возбуждением от постоянных магнитовСТГ-1-26000 разработки и производства ООО «НПО «СПб ЭК»: мощность: 950 кВт. ООО «НПО «СПб ЭК»: Клинцевич В.Ю.

Гребные электродвигатели производства ООО «НПО «СПб мощность 950 кВт ООО «НПО «СПб ЭК»: Клинцевич В.Ю.

Впервые в России:

Водометный движитель диагонального типа ВД370Д (Kjet370D). Серийное производство на ООО «ДМ Технолоджи» начнётся после получения сертификата Морского регистра в конце 2019 года. Движитель разработан в рамках исполнения ОКР «Слеминг-2» и является близким размерным аналогом импортного движителя Rolls-Royce A3-36.

Водометный движитель ВД370D - полностью отечественная разработка с ТТХ выше, чем у импортных аналогов, по техническим и технологическим решениям превосходит как Rolls-Royce A3-36, так и другие ВД аналогичной размерности.

Конструкция ВД обеспечивает возможность регулировки зазора между лопастями рабочего колеса и обечайкой без переборки движителя и подъема судна из воды. Устройство не имеет аналогов в мире и защищено патентом РФ на изобретение. Патент №2689900.

Все корпусные части движителя изготовлены методом точного литья в ХТС формы. Размерная точность литых деталей до 0,5 мм.

Материал рабочего колеса - бронза БрА9Ж4Н4 (литье в ХТС формы) или нержавеющая сталь с изготовлением по аддитивной технологии прямого лазерного выращивания.

Водометный движитель оснащен высокоэффективным РРУ, позволяющим уверенное маневрирование на больших и малых скоростях движения судна.

Гидравлический следящий привод реверсивно-рулевого устройства (РРУ) с возможностью комплектования устройствами автопилота и маневренного позиционирования.

В конструкции движителя применено большое количество новых решений, которые обеспечат изделию продолжительную, безаварийную работу с максимальным безремонтным периодом.

Максимальная мощность 950 кВт;

Главный конструктор ООО «ДМ Технолоджи» (K-jet): Благирев А. В.

Водометный движитель ВД370D: максимальная мощность 950 кВт

Судовая ЭЭС электродвижения пр. 03550

Впервые в Российском судостроении в качестве газотурбинного двигателя применен модернизированный ГТД-1250 производства **ПАО «КАДВИ»**, с изменённой системой подготовки воздуха:

Многотопливный двигатель: дизельное топливо, керосин, сжижений газ.

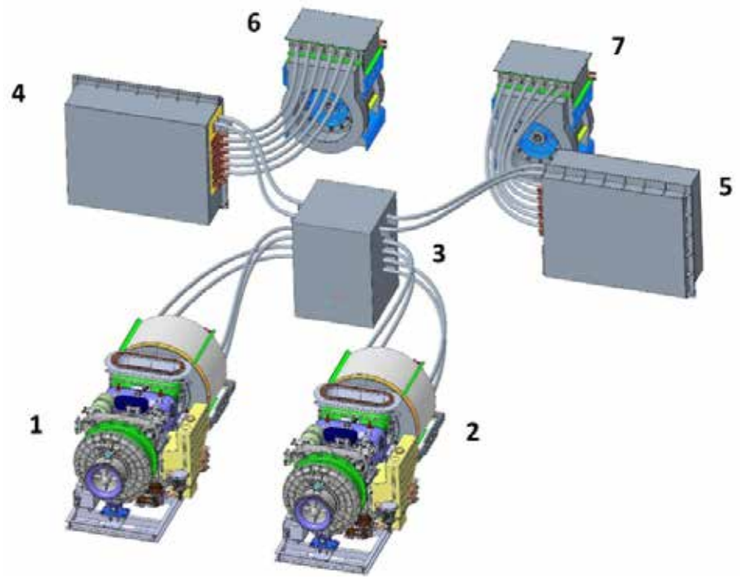
Главный конструктор ПАО «КАДВИ»: Телегин Д. В.

1,2 - Турбогенератор судовой

3 – Распределительное устройство

4,5 - Инвертор бортовой

6,7 - Двигатель гребной



Малогабаритный бортовой комплекс измерения глубины для маломерного скоростного судна.

Комплекс предназначен для съёмки рельефа дна в акваториях с глубинами до 200 м.

Состоит из двух эхолотовых систем:

– многолучевого эхолота МЛЭ-40 для съемки рельефа дна и обследования акваторий

– однолучевого эхолота ОЭ-20 для определения глубины под днищем носителя.

Зам. главного конструктора ОКР «Слеминг-2»: Бородин М.А.

В итоге: Соблюдение высоких экологических показателей эксплуатации скоростного судна достигнуто за счёт: дискретно-переменной килеватости днища, а также современной энерговооружённости высокого экологического класса и высокоэффективного водометного движителя ВД370D с диагональной лопастной системой без потери работоспособности при низкой плотности водо-воздушной смеси.

Напомним название темы ОКР «Слеминг-2»: «Разработка базового проекта многоцелевого, скоростного судна повышенной мореходности с дискретно-переменной килеватостью днища».

Отметим. Базовый и многоцелевой. Предлагаем обратить внимание на корпус пр. 03550 снятый со стапеля ФГУП «СЗ «МОРЕ». По сути, это судно (катер) с расширенными возможностями в части гидродинамики в размерениях шведского десантного катера «Combat Boat 90» или его российского клона пр. 03160 «Раптор». Равные размеры заложены для возможности сравнительного анализа. Но. На размерах сходство и заканчивается.

Далее выбор по назначению – за конкретными заказчиками.

Особое внимание было придано постановке и проведению НИОКР по разработке и освоению в производстве промышленных критических технологий для поддержки проекта «Слеминг» в интересах ГПВ, ВТС и для рынка гражданского флота.

Преимущество «Обводов Валеева-Морозова» заключено в универсальности их применения. Они разработаны для стандартных рабочих глиссирующих судов. Любой из эксплуатируемых в ВМФ катеров с классической архитектурой таких как проект 03160 «Раптор», или те же проекты 12200 «Соболь», 21980 «Грачонок», 12150 «Мангуст» и 22800 «Каракурт» можно «скрестить» с нашими обводами. Они получат не только недостающие им мореходные качества, но и высокие экономические и экологические показатели. Тот уникальный случай, когда все три взаимно исключающие качества бесконфликтно работают на одну цель.

Особняком стоят задачи роботизации – создание беспилотных катеров. Роботизированые катера пр. 03550 обладают существенными преимуществами перед другими проектами, — это максимально свободная палуба и высокая мореходность на волнении до 4 баллов со скоростью до 35 узлов («Тенгризавр»).

Именно наличие системы электродвижения (СЭД) позволяет максимально реализовать потенциал цифровой (боевой) информационно-управляющей системы (БИУС), являющейся основой сетецентричного катера.

Как вариант – создание унифицированной роботизированной системы контейнерного исполнения на базе БЭК.

На катера может быть возложена задача подавления огневых точек противника на берегу и уничтожение техники. При этом они достаточно маневренные, чтобы уклониться от ответного огня.

Вариант «Тенгризавр», с установлен-

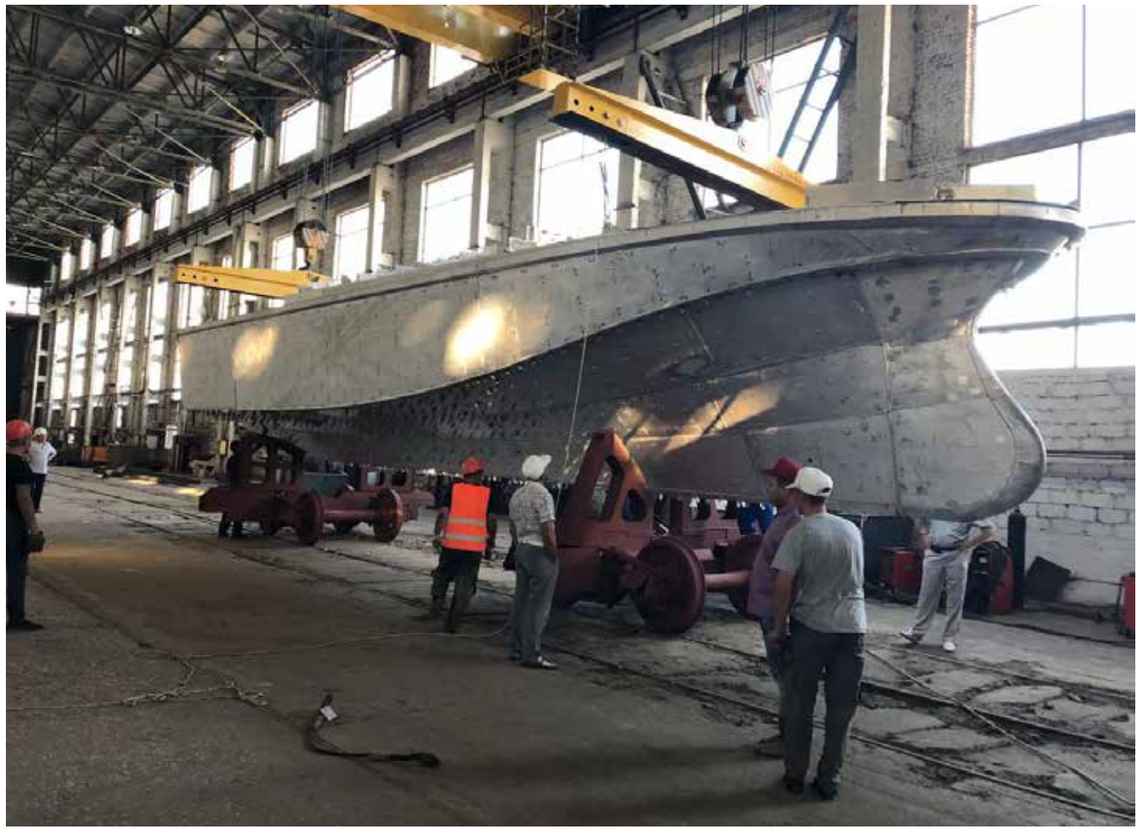
ной мощностью судовой ЭЭС порядка 2 МВт, позволяет применить энергоемкое оружие (боевой лазерный комплекс «Пересвет» и системы радиоэлектронной борьбы «РЭБ»).

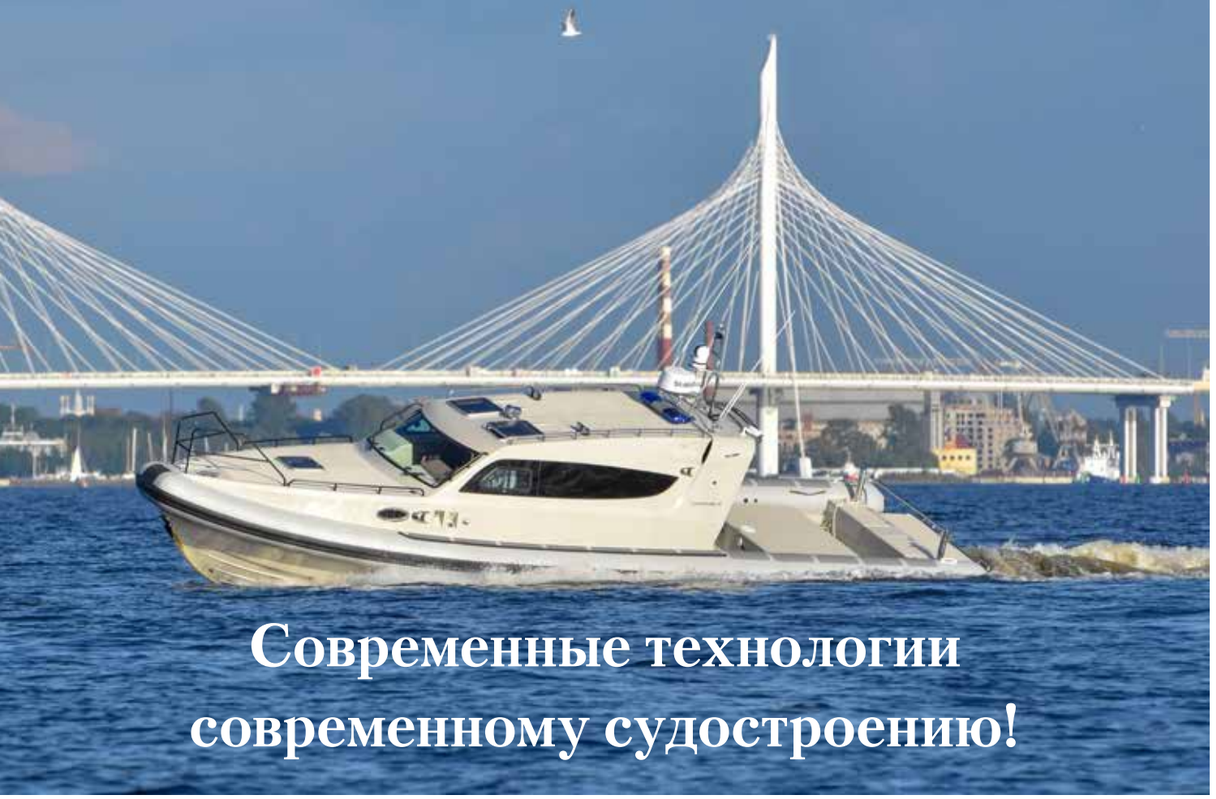
На основе опыта сирийской кампании в программу боевой подготовки малых ракетных кораблей были внесены изменения. Появилось новое упражнение — стрельба из универсальной корабельной артиллерийской установки АК-176 по объектам на берегу. Особенность упражнения в том, что вести огонь нужно на ходу (на скорости 15–18 узлов) по реальным целям, имитирующим легкобронированную технику. Проект 03550 может увеличить диапазон скоростного режима катера в прибойной зоне берега на волнении до 5 баллов со скорость до 35 узлов с сохранением комфортной зоны для стрельбы корабельных артиллерийских установок.

Именно в этих проектах потребуется использование всего потенциала наработанного в ФЦП «РГМТ 2009-2016 годы» и ГП «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013 - 2030 годы» Минпромторга РФ и др.,

Первый заместитель директора ФГУП «СЗ «Море»: Казаросян Александр Саакович.

Главный конструктор ОКР «Слеминг-2»: Начальник отдела государственных научно-технических Программ концерна Валеев Хаджи-Мурат Магзамович.





Современные технологии современному судостроению!

Развитие судостроения должно основываться на стремлении к постоянному совершенствованию, повышению безопасности эксплуатации и мореплавания, уменьшению вредных воздействий на окружающую среду, повышение уровня комфорта людей на борту и улучшение экономических показателей. Одним из путей решения подобного комплекса задач является применение технологий судостроения из полимерных композитных материалов (ПКМ). В отличии от традиционного, «стального» судостроения, прогресс в материалах и технологиях производства ПКМ на порядок динамичнее и «дарит» инженерам каждые два – три года новые возможности и поля неожиданных решений. Это позволяет не только радикально пересматривать технологические процессы судостроения, но иногда и менять философию подхода к созданию продукта под заданную цель и стоимость. К примеру в середине 90-х в судостроение «ворвалась» технология вакуумной инфузии (light RTM), позволяющая создавать монолитные обшивки корпусов с физико-механическими свойствами ПКМ, превышающими показатели для нержавеющих сталей. Причем формовка всей обшивки корпуса судна производилась сразу, в течении одних – двух суток. На сегодня вакуумная инфузия это уже старая, добрая, проверенная технологическая «бабушка», у которой «дочка» - это 3D печать корпусов, а «внучка» - 3D печать термопластами на плоттерах, укладывающих армирующие волокна по линиям равных напряжений. На таких машинах уже «печатаются» крылья самолетов, в частности для российского МС21, а технологи просчитывают эффективные варианты печати массовых судовых конструкций.

Итак, современные ПКМ в судостроении это очень легкие (удельный вес 1,9 кг/дм3), очень прочные, негорючие, некорродирующие, с малой теплопроводностью, экологичные и очень слабо деградирующие материалы, позволяющие строить суда с гарантированным сроком эксплуатации корпуса более 50-ти лет. Понятно, что замена «в лоб» судостроительных сталей на ПКМ технологически ничтожна, поскольку не позволит реализовать и малой доли преимуществ. Подсказки идут из аэрокосмоса где, чего греха таить, менталитет конструкторов, технологов и, главное, их начальников, дающих «добро» на испытания и реализацию,

более живой и прогрессивный (спасибо АН СССР и С.П. Королеву). Современные объемные конструкции из ПКМ, как правило многослойные, сэндвичевые, увеличивающие жесткость и снижающие удельный вес до 0,5 – 0,8 кг/м3. Рост типов материалов наполнителей для сэндвичевых конструкций, т.н. «сердцевин», каждый год примерно удваивается. На профессиональных судостроительных выставках им уделяются целые секции. Отрадно, что и в РФ, идет развитие производства современных ПКМ. Наряду с производством армирующих и связующих материалов например, налажено производство не дорогих полимерных сотовых заполнителей для сэндвичевых конструкций, превышающих по «физмеху» требования РМРС в 8 раз. Набравшие ход технологии в нише малых судов с большими сериями выпуска, где важна выверенная гидродинамика корпуса а не формы «как лист ляжет», ПКМ стали безальтернативными в таких разделах как спортивные и круизные яхты, прогулочные суда, патрульные катера и т.д. Сегодня ПКМ технологии уверенно теснят традиционные в нишах более крупных корпусов, например рыболовов, подводных аппаратов, военных и круизных, а также беспилотных и безэкипажных. Современные технологии ПКМ судостроения практически не имеют ограничений по размерности корпусов. Большинство конструкций из ПКМ акустически прозрачны, поэтому легко подвергаются эффективному контролю с помощью неразрушающих методов контроля качества, а технологическое оборудование обеспечивает высокую серийность и скорость производства.

Имея достаточный (более 28 лет) успешный опыт композитного судостроения специалисты нашей компании прошли путь от 8 до 20-ти метровых корпусов парусных яхт, спортивных и служебных катеров открытого моря. Постоянное освоение новых материалов и технологий позволяет получать очень интересные результаты. Примером может служить новый проект рейсового пассажирского катера на 200 мест под требования Российского Морского Регистра Судоходства на базе исключительно российских разработок. В проекте реализован принцип обеспечения движения за счет энергии от возобновляемого источника – солнечного света. ПКМ технологии позволили создать корпус с минимальным весом и аэро – гидродинамическим сопротивлением. Сухой вес катера порожнём, при длине 26 метров – менее 40 тонн. Все материалы корпуса от компании ЮМАТЭКС (концерн Росатом). В движение катер приводят уникальные по своей эффективности электромоторы компании СПМ. Солнечные батареи, накопители энергии также российские. При небольшой длине корпуса особое значение имеют обводы подводной части, которые, для снижения буксировочного сопротивления буквально «вылизаны» как у спортивной гоночной парусной яхты. На данный момент только технологии ПКМ судостроения позволяют добиться подобных результатов. Корпус, надстройка и детали набора выполнены по сэндвичевой технологии. При разработке проекта были использованы РИДы специалистов компании, в том числе три зарегистрированные заявки на изобретения. Катер, при движении по маршруту со скоростью до 7 узлов, не требует внешних источников энергии, используется только энергия от солнечных панелей. При движении с более высокой скоростью потребляется энергия, запасенная в накопителе. Накапливать энергию можно в перерывах между смена-

Современные ПКМ в судостроении это очень легкие (удельный вес 1,9 кг/дм3), очень прочные, негорючие, некорродирующие, с малой теплопроводностью, экологичные и очень слабо деградирующие материалы, позволяющие строить суда с гарантированным сроком эксплуатации корпуса более 50-ти лет

Технические данные:

Длина по КВЛ, м	25,0
Длина габаритная, м	26,0
Ширина габаритная, м	7,5
Высота борта на миделе от ОП, не менее, м	3,3
Высота надводного борта, не менее, м	1,6
Осадка в полном грузу, не более, м	1,7
Высота посадочных площадок по борту от ватерлинии в полном грузу, м	1.35
Вес судна порожнем (доковый вес), не более , т	39,0
Пассажировместимость, чел.	200
Экипаж, чел.	3
Мощность главных электродвигателей, кВт.	2 X 100
Мощность мотор-генераторов, кВт.	2 X 140
Емкость накопителя энергии, кВт/час	300
Площадь панелей солнечных батарей, м2	128
Скорость максимальная, узлов	14
Емкость топливных баков, л	2 X 2000
Емкость цистерны пресной воды, л	1000
Емкость цистерны «серых» вод, л	500
Емкость цистерны «черных» вод, л	500

ми ночью от береговых источников, либо от бортового мотор-генератора. Максимальная скорость судна – 14 узлов. Катер полностью автоматизирован и обслуживается всего тремя членами команды – двумя матросами и капитаном - судоводителем. Следующий этап работ – отработка систем автоматической швартовки, на что пока отсутствует достаточная законодательная база. Катер имеет четыре посадочных площадки, две аппарели, два бортовых пандуса по каждому борту для пассажиров с ограниченными возможностями. Катер оборудован тремя санузлами, в т.ч. для пассажиров с ограниченными возможностями и каютой для отдыха экипажа. Чтобы в ходе эксплуатации при плохой погоде не ухудшалась эффективность энергетической установки предусмотрена система мытья/очистки палубы второго яруса, на которой расположены солнечные батареи. Катер на данный момент не имеет зарубежных аналогов и высоко оценен европейскими специалистами. Данная конструкция сводит эксплуатационные расходы к минимуму. Доковое обслуживание не требуется, т.к. катер легко поднимается на берег 100 тонным автокраном. Обслуживание корпуса сводится к сезонной очистке и, при необходимости, возобновления необрастающего покрытия днища. Катер предназначается для работы внутри портовых акваторий и прибрежного плавания.

Энергетическая установка состоит из двух охлаждаемых маршевых электродвигателей, работающих непосредственно на гребные валы катера, двух (основного и резервного) дизель-генераторов, накопителя энергии, солнечных батарей, преобразователей энергии – зарядных устройств, систем контроля и управления (СКУ), двух подруливающих устройств (количество по желанию Заказчика может быть увеличено до 4-х). Вся энергетическая установка, кроме панелей солнечных батарей, размещена под главной палубой в корпусах катера.

Рулевое устройство

Рулевое устройство электро-гидравлическое. Основная схема управления от автомата движения, либо джойстика. Аварийное управление от штурвала резервной гидромашинки рулевого контура.

Автоматизация

Катер оборудован современной ЭКНИС с интерфейсом для подключения системы автоматического управления движением (САУД), которая может быть установлена по желанию Заказчика. Катер оборудован СКУ, отвечающей за оптимальное расходование/пополнение энергии (энергобаланс) в автономном режиме по заданной программе, информационной системой, включающей систему видеонаблюдения и системой транспортной безопасности. По желанию Заказчика СКУ может иметь выход в интернет и локальную WiFi.

Средства спасения

Катер оборудован 10-ю плотами типа ПСН25 и 250 спасательными жилетами для пассажиров и прочим средствами в соответствии с требованиями РМРС для соответствующей категории района плавания.

Общесудовые системы

Общесудовые системы соответствуют нормам установленными РМРС и СанПин 2.5.2-703-98.

Транспортная безопасность

Транспортная безопасность обеспечена в соответствии с Приказом Минтранса России от 08.02.2011 г. №41.

А.А.Тараненко,
Генеральный директор
ООО «Специальные морские технологии»

ЗАО «Спецсудопроект» - здесь проектируют будущее!

Проектно-конструкторскому бюро «Спецсудопроект» за 20 лет своей работы удалось заложить прочный фундамент для проектирования самых совершенных судов различного назначения: это и связи с ведущими научными судостроительными центрами России и судостроительными предприятиями, и необходимый состав опытных профессиональных конструкторов. Сейчас в компании работают специалисты, способные решать сложные технические задачи. Конструкторское бюро оснащено высокопроизводительной компьютерной техникой и современным программным обеспечением для разработки 3D моделей корпуса и судовых систем в кооперации с другими проектными организациями.

Путем использования современного программного обеспечения решаются следующие основные задачи:

- существенное повышение качества конструкторской документации за счет снижения рисков проектных ошибок;
- сокращение сроков проектирования и выпуска документации;
- создание системы знаний и конструкторских наработок, автоматизации их повторного применения на новых проектах;
- создание конструкторско-технологической базы, позволяющей выпускать ремонтную документацию и ИЭТР.

В настоящее время «Спецсудопроект» имеет опыт и способно разрабатывать конструкторскую документацию для всех стадий проектирования, начиная от концептуального проекта и заканчивая ремонтной документацией

В настоящее время «Спецсудопроект» имеет опыт и способно разрабатывать конструкторскую документацию для всех стадий проектирования, начиная от концептуального проекта и заканчивая ремонтной документацией. Подтверждением этому могут служить выполненные КБ за последние два года работы по морскому судну тылового обеспечения (проект 23120), самоходному плавучему крану (проект 02690), пограничному патрульному кораблю (проект 22120), среднему морскому танкеру (проект 23130), самоходным грунтоотвозным шаландам (проекты НВ 600 и НВ 900). Перечисленные проекты успешно реализованы на крупных отечественных судостроительных предприятиях. ПАО «СФ «Алмаз» построило и передало в срок заказчику 10 самоходных плавучих кранов проекта 02690, патрульный корабль «Камчатка» проекта 22120 и достраивает еще два судна этого проекта. ПАО «Северная верфь» строит уже второе морское судно тылового обеспечения проекта 23120; первое судно, «Эльбрус», передано заказчику. На Балтике проходят окончательные испытания построенного ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» среднего морского танкера «Академик Пашин» проекта 23130, которое будет сдано в этом году. АО «Онежский судостроительно-судоремонтный завод» передало заказчику два судна проекта НВ 600 – грунтоотвозные шаланды «Трудовая» и «Сильная»; построенная там же шаланда «Рабочая» (проект НВ 900) проходит испытания.

КБ имеет опыт разработки ИЭТР на базе уже созданных в ходе проектирования 3D моделей судна. Такая система была создана для самоходного плавучего крана проекта 02690. Ремонтная документация по этому судну разработана и передана заказчику в комплекте ИЭТРов.

Основной сферой деятельности фирмы является проектирование:

- сухогрузных судов (в том числе арктического плавания);
- танкеров (в том числе арктического плавания);
- буксиров;
- судов обеспечения;
- судов береговой охраны;
- рыболовных судов;
- катеров различного назначения;
- самоходных плавучих кранов;
- дноуглубительных судов;
- стоечных судов.

За время своего существования КБ было разработано несколько базовых проектов буксиров, включая проекты рейдового буксира, буксира-кантовщика, буксира-толкача. Буксиры перечисленных проектов имеют упор 23–70 тонн, ледовые усиления категории Ice2 – Arc5.По указанным базовым проектам судостроительными заводами России построено более 50 судов

За время своего существования КБ было разработано несколько базовых проектов буксиров, включая проекты рейдового буксира, буксира-кантовщика, буксира-толкача. Буксиры перечисленных проектов имеют упор 23–70 тонн, ледовые усиления категории Ice2 – Arc5.По указанным базовым проектам судостроительными заводами России построено более 50 судов.

Необходимо отметить, что ЗАО «Спецсудопроект» является в настоящее время единственной организацией в России, разрабатывающей проекты сухогрузных и нефтеналивных баржебуксирных составов (ББС), способных эксплуатироваться в

Пограничный патрульный корабль «Камчатка» проекта 22120

Средний морской танкер «Академик Пашин» проекта 23130

морских районах. Для обеспечения их эксплуатации в морских районах выполнен большой объем работ, в том числе модельных испытаний по определению оптимальных:

- формы корпуса буксира-толкача и баржи, обеспечивающих минимальное сопротивление воды;
- положения сцепного устройства по длине толкача;
- конструкции корпуса баржи и толкача в районах установки сцепных устройств и др.

В настоящее время КБ разработаны три базовых проекта баржебуксирных составов, построенных на заводах России:

- морской сухогрузный ББС дедвейтом около 7500 тонн (район плавания R2, в эксплуатации);
- нефтеналивной ББС смешанного плавания дедвейтом около 5500 тонн (район плавания R3-RSN, четыре толкача и шесть барж в эксплуатации);
- сухогрузный ББС дедвейтом около 4300 тонн, предназначенный для плавания по внутренним водным путям категории «М» (шесть толкачей и 10 барж в эксплуатации).

ЗАО «Спецсудопроект» уделило большое внимание созданию оптимальных сухогрузных/нефтеналивных ББС смешанного плавания. Эта задача в настоящее время является особенно актуальной, поскольку обеспечивает экономически эффективную перевозку грузов из внутренних районов России в порты Европы, скандинавских стран, Турции и в обратном направлении за счет:

- отсутствия перевалки грузов в портах на побережье морей;
- меньшей строительной стоимости, затрат на экипаж, топливо по сравнению с традиционными судами такой же грузоподъемности
- возможности параллельного строительства буксиров и барж на разных заводах с различной оснащенностью, что позволяет сократить продолжительность строительства.

ЗАО «Спецсудопроект» является в настоящее время единственной организацией в России, разрабатывающей проекты сухогрузных и нефтеналивных баржебуксирных составов (ББС), способных эксплуатироваться в морских районах

Для решения этой задачи в рамках федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники на 2009– 2016 годы» была выполнена НИР, в рамках которой проведены модельные эксперименты, позволившие определить основные технические решения для составов, обеспечивающих их безаварийную работу в любых районах Черного, Балтийского морей, прибрежной зоне Северного моря. Разработан концептуальный проект сухогрузного ББС смешанного плавания грузоподъемностью около 4000 тонн на реке и около 5400 тонн в море.

В настоящее время КБ располагает рядом проектов ББС для эксплуатации на Беломоро-Балтийском канале, Сайменском канале, на Волго-Доне с выходом в Азовское и Черное моря.

КБ имеет значительный опыт по разработке судов для эксплуатации в арктических морях. В рамках этого направления спроектированы, строятся и эксплуатируются: суда снабжения водоизмещением около 10 000 тонн (категория ледовых усилений Arc4), патрульный корабль водоизмещением около 4500 тонн (категория ледовых усилений Arc4), танкер дедвейтом около 9000 тонн (категория ледовых усилений Arc4) для однодо Arc5. Это позволит использовать его для перевозки нефтепродуктов из портов, расположенных в Обской губе, и стационарных морских терминалов;

- вспомогательного ледокола мощностью на валах около 10 Мвт, способного обеспечивать проводку судов к портам, расположенным в Обской губе. Энергетическая установка ледокола работает на сжиженном природном газе;
- буксира-кантовщика для работы в арктических морях с тяговым усилием до 70 тонн.

В настоящее время ЗАО «Спецсудопроект» участвует в работах по воссозданию технического флота России. В частности, разработана конструкторская документация на типоразмерный ряд грунтоотвозных шаланд вместимостью грузового трюма 500–1100 м3 (проекты НВ600 и НВ900, строятся АО «Онежский судостроительно-судоремонтный завод»). Суда имеют пропульсивный комплекс с винто-рулевыми колонками в контейнерном исполнении; формирование надстройки, рубки и других помещений судна осуществляется из стандартных, унифицированных по размерам модулей.

КБ участвует в создании других судов дноуглубительного флота – в частности, земснарядов различных типов, и в активе компании уже есть эскизные проекты.

Грунтоотвозная самоходная шаланда «Трудовая» проекта НВ 600

ЗАВОД «РИФ»

История завода «РИФ» берет начало в 1912 году - от мастерских Донского водного округа, построенных для ремонта судов технического флота, занятого в сооружении Северо-Донецкой шлюзовой системы. Название «РИФ» – аббревиатура слов «Ремонт и Флот». Однако, созвучное с традиционным «морским» словом (голл. reef), название завода быстро перестало ассоциироваться только с ремонтом кораблей, уступив в представлениях окружающих романтическим мечтам о дальних, полных приключений плаваниях… Тем более, что сегодня завод позволяет заниматься не только судоремонтом, но и строит новые суда спусковым весом до 1000 тонн, а также катера из инновационного материала – полиэтилена высокой плотности, не имеющие аналогов в России.

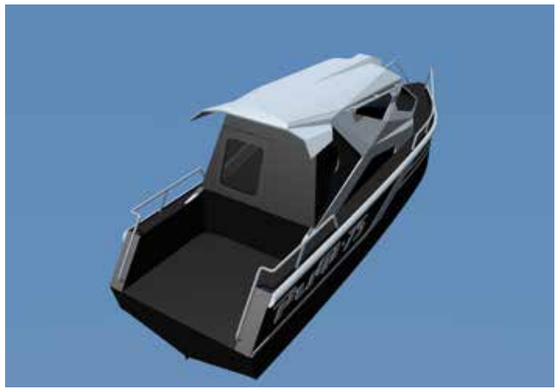
Важность и значимость современного маломерного флота России с каждым годом возрастает. Начиная с 2015 года судостроительно-судоремонтный завод «Риф» производит инновационные для российского судостроения катера из ранее не применяемого в России материала – полиэтилена высокой плотности. Этот материал имеет ряд преимуществ. Корпус не подвержен коррозии и образованию осмоса, не требует ежесезонной покраски, не выгорает на солнце благодаря наличию УФ-защиты, всё это позволяет значительно снизить эксплуатационные расходы судовладельца. Стойкость к образованию трещин, повышенная ударопрочность даже при экстремально низких температурах, простота в уходе и эксплуатации –все это позволяет продлить жизненный цикл катера «Риф» до 50 лет.

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

Корпус катера изготовлен методом сварки листов и трубных конструкций, снабжён бортовым баллоном, заполненным пенополистеролом для придания большей прочности и остойчивости катера. Герметичнbые отсеки и бортовые жестко-сварные баллоны **создают уникальную систему 100% непотопляемости судна даже при значительных повреждениях и в экстремальных погодных условиях, когда катера других типов теряют живучесть.**

«Риф75 СК» - испытания ударопрочности корпуса

Риф «100» - успешная эксплуатация в суровых погодных условиях г Мурманск



Риф 75 «Брат»- экспонат будет представлен на VIX Военно-морском салоне в Санкт-Петербурге

Пластичность и лёгкость материала обеспечили большую грузоподъемность, непотопляемость и высокую, до 50 узлов, скорость суда. Корпус является экологически чистым, что позволяет использовать катер даже на природоохранных акваториях, обладает звукопоглощающими свойствами.

В настоящее время катера серии «Риф» успешно доказывают свою эффективонсть, экспуатируясь как в суровых арктических условиях -катер «Риф-100» работает в Мурманске, так и в жарком климате. Серия катеров была отгружена в страны Северной Африки и с успехом применяется на Красном море и в акватории реки Нил.

Сегодня линейка проектов «Риф» насчитывает более 20 моделей. Каталог катеров «РИФ» представляет собой своеобразный конструктор, в котором заказчик может выбрать корпус будущего судна длиной до 19 метров, а также надстройку с разными габаритными размерами.

Завод «Риф» не останавливается на достигнутом, предлагая всё более усовершенствованные корпуса и надстройки.

В частности, в 2017 году был представлен катер с «прямым» бортом, который получил рабочее название «Брат». Благодаря такому техническому решению, катер «Риф», не теряя прочностных и мореходных качеств, стал более компактным, что позволяет перевозить его в любую точку мира в стандартном евроконтейнере.

Некоторые модели линейки «Брат», например «Риф 95 «Брат» имеют уникальные запатентованные обводы корпуса, позволяющие выходить на глиссирующий режим и сохранять скорость 35 узлов даже при волнении выше 4 баллов.

Осадка катера, его остойчивость, особая ударостойкость корпуса делают его незаменимым транспортным средством в условиях горных рек, при швартовке к каменистому или песчаному берегу.

На предстоящем в этом году Девятом Военно-Морском салоне в г. Санкт-Петербург завод «Риф» презентует катер серии «Брат» с новой надстройкой. **Катер может быть сконструирован под разные задачи - от патрулирования акватории, до комфортного отдыха, для чего предусмотрено спальное место, камбуз, душ.**

Длина катера составит 7,3 метра, ширина 2, 3 метра, осадка 0,4 метра. Катер развивает скорость до 50 узлов и выдерживает волнение 4 балла.

Завод «Риф» продолжает сотрудничать с ведущими институтами страны по внедрению инновационных технологий в российскую промышленность.

Успешно пройденные испытания и положительное заключение от Крыловского государственного научного центра по использованию инновационного материала в судостроении, а также от 1-ого НИИ ВМФ о принятии судов из полиэтилена высокой плотности на вооружение и снабжение ВМФ РФ доказали успешность применения данного материала в судостроении. В 2019 году катер «Риф» принят на вооружение ВМФ в качества катера снабжения, идут испытания головного образца.

Были проведены многочисленные испытания на плавучесть и устойчивость катера «Риф» в сложных погодных условиях и экстремальных ситуациях, швартовка к необорудованным причалам, «выход» на каменистый и песчаный берег. Катер «Риф» доказал свою надежность при любых условиях эксплуатации.

В итоге, на наших глазах происходит модернизация отечественного маломерного флота, и отечественная продукция становится востребованной как на внутреннем так и на мировом рынке.

Анастасия Григорова

Риф 75 «Брат» «прямой» борт соответствует европейским стандартам габаритных перевозок

Будущее за отечественной продукцией и доступным сервисом!

АО «Завод им. Гаджиева» и «Группа компаний «НВК»

«Завод имени Гаджиева», носит гордое имя героя Советского Союза, капитана 2 ранга и командира дивизиона подводных лодок Краснознаменной бригады подводных лодок Северного флота - Магомеда Имадутдиновича Гаджиева.

Завод основан в 1932 году и по настоящее время является одним из крупнейших производителей и поставщиков на российский и другие рынки мира отечественной насосной продукции, общепромышленной и нефтегазовой арматуры, гибких металлических шлангов, электрогидравлических рулевых машин, предназначенных для судов неограниченного района плавания всех классов и назначений, соответствующих требованиям Международной Конвенции «СОЛАС-74», правил РМРС, РРР и регистра Ллойда.

За годы работы Завод успешно освоил отечественный рынок и в настоящее время является одним из ведущих поставщиков для кораблей Военно-морского флота России и гражданских судов.

Важнейшей задачей любого производителя является контроль за качеством предоставляемых заказчику услуг по сервисному обслуживанию своей продукции.

Выполнение ремонта и сервиса силами не аккредитованных производителем предприятий с использованием контрафактных или изготовленных в не заводских условиях запасных частей значительно снижает ресурс любого изделия и может привести к выходу его из строя.

Особенно это касается таких важных узлов как рулевые машины, где каждая поломка может привести к потере управляемости судном, а в случае с другим оборудованием - отказу систем.

Без сомнения это также может нанести ущерб не только репутации любого производителя, но и может привести к финансовым потерям для судовладельца.

Для решения данных задач необходим качественный и доступный сервис.

В целях увеличения объемов поставок отечественной продукции на внутренний рынок, а также для развития экспортной составляющей АО «Завод им. Гаджиева» заключил с «Группой компаний «НВК» соглашение о создании и развитии дистрибьюторской сети.

Целью данного соглашения является создание аккредитованного сервисного центра по сопровождению продукции, выпускаемой заводом им. Магомеда Гаджиева на территории Российской Федерации, а также увеличения доли экспорта отечественной продукции и услуг сервиса в республику Индия.

Для реализации данных задач «Группа компаний «НВК» на основании эксклюзивного права создало сервисный центр по сервисному обслуживанию и поставке продукции АО «Завод им. Гаджиева» по Северо-Западу РФ и республике Индия.

Возможность оказания услуг по сервисному обслуживанию и поставке оригинальных запасных частей и готовой продукции осуществляется «Группой компаний «НВК» с июля 2019 года в г. Санкт-Петербург.

Осокин А.В.
Руководитель проектов
Группы компаний «НВК»
andrey.osokin@nwcgroup.ru
г. Санкт-Петербург

АО "Завод им. Гаджиева", основанный в 1932 году, является крупнейшим производителем и поставщиком на российском и других рынках мира насосной продукции, общепромышленной и нефтегазовой арматуры, гибких металлических шлангов, электрогидравлических рулевых машин, предназначенных для судов неограниченного района плавания всех классов и назначений, удовлетворяющих требованиям Международной Конвенции "СОЛАС-74", правил РМРС, РРР и регистра Ллойда.

АО «Завод им. Гаджиева»
367013, РФ, Республика Дагестан, г. Махачкала, ул. Юсупова, 51.
Тел.: +7 (8722) 68-13-79;
Факс: +7 (8722) 68-13-59; 999-590; 999-585
e-mail: oaozg-marketing@yandex.ru

Группа компаний «НВК» - официальный дистрибьютор по Северо-Западу
г. Санкт-Петербург.
Тел. :+7(812) 339-96-97
Факс: +7(812) 339-96-97
e-mail: vektor-vakonda@mail.ru

Завод им. Гаджиева
АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

СУДОСТРОЕНИЕ

НЕФТЕГАЗОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

НАСОСЫ

ТРУБОПРОВОДНАЯ АРМАТУРА

ЖКХ

РЕЗИНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗДЕЛИЯ

Преодолевая время и пространство …

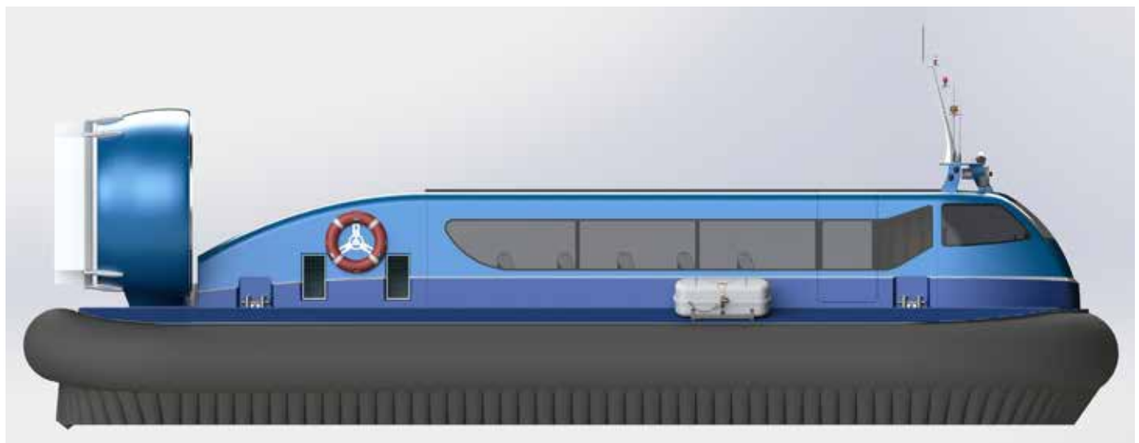
Новое скоростное амфибийное судно на воздушной подушкеNG-21 (СВПANG-21) предназначенное как для перевозки пассажиров с их грузом, так и для спасательных работ в экстремальных условиях экстренной помощи на поверхности воды готовится к производству группой компаний «НВК». NG-21 планируется поставлять как отечественным судовладельцам ,так и на экспорт.

Главной особенностью данного СВП является то, что оно спроектированопод класс РМРС, в соответствии с российскими и международными нормами, что делает его инновационным продуктом для российского рынка судоходства и позволяет конкурировать с иностранными аналогами.

Конструктив судна предусматривает работу в условиях ледовой обстановки. Кроме того, такое судно способно перемещаться с довольно таки высокой скоростью не только над водой, но и над твёрдой поверхностью.

Архитектурно-конструктивный тип:

- амфибийное судно на воздушной подушке с двухъярусным гибким ограждением по всему периметру и раздельным подъемно-движительным комплексом. Оснащено двумя сдвоенными центробежными нагнетателями воздушной подушки и двумя воздушными винтами изменяемого шага в аэродинамических насадках, кормовым расположением моторного отсека. Упрощенная форма корпуса, с шестью водонепроницаемыми переборками.



Район и дальность плавания:

- портовое, рейдовое и прибрежное плавание в границах, установленных Регистром. Водная поверхность на реках, озерах и водохранилищах в прямой видимости берега. На мелководье, с выходом на участки ровного берега, по твердому и битому плавающему льду, ледяной крошке с ограничением времени постоянного движения в связи с обледенением судна.

Условия эксплуатации:

- круглогодичная эксплуатация в светлое время суток при температуре наружного воздуха от -40°С до +50°С, с ограничением высоты волны 1% обеспеченности не более 1,2 м в водоизмещающем режиме и предельной скорости ветра не более 12 м/с.

Мореходные качества:

Судно преодолевает затяжные подъемы(протяженность до 200 м) на ровной твердой поверхности до 6°; сглаженные уступы исглаженные отдельные препятствия до 0,8 м (длина более 2-х длин судна); не сглаженныеуступы и отдельные препятствия до 0,55 м.

Стоит отметить еще несколько немало важных преимуществ:

- Несомненно, основным преимуществомСВПА является скоростьхода - до 80 км/час.

- Высокая мощность силовых установок, СВПА успешно справляется с достаточно сложными препятствиями, имеет возможность двигаться по мелководью и выезжать на необорудованный берег. Судноукомплектованодвумя морскими нереверсивными дизельнымидвигателям IVECOFPT S30ENTM23c промежуточным охлаждением наддувочного воздуха, мощностью 129 кВт при частоте вращения 3500 об/мин., каждый.

- Навигационный период не ограничен. СВПА ходит зимой и летом.

- Транспортировка судна в разобранном состоянии обеспечивается автомобильным транспортом, по железной дороге на платформе и водным транспортом в стандартных 40 футовых контейнерах.

- Запас хода (550 км) позволяет преодолевать значительные расстояния. Незначительная масса, современные материалы существенно облегчили вес всего катера, что положительно сказывается на его ходовых характеристиках.

- Безопасность: на судне СВПА предусмотрена противопожарная защита, обеспеченная наличием отсека нагнетателей, отделяющего пассажирский салон от моторного отсека. Кормовая переборка салона изолирована противопожарными плитами из минеральной ваты.

Согласнотребованиям Правил (ч. XVI, п.3) судно снабжено всеми необходимыми спасательными средствами.

Группа компаний «НВК» - официальный Дистрибьютор по Северо-Западу
г. Санкт-Петербург.
Тел. :+7(812) 339-96-97
Факс: +7(812) 339-96-97
e-mail: vector-vakonda@mail.ru

НВК группа компаний

Нет службы лучше, чем на флоте!

Наш постоянный автор, сотрудник центральной газеты Министерства бороны РФ капитан 1 ранга Андрей Гавриленко с флотом связан, как принято говорить, с пелёнок. Он родился в семье флотского журналиста. Своё детство провёл в Североморске. Отец Андрея, Николай Лукич Гавриленко, начинал офицерскую службу после окончания журфака Львовского высшего военно-политического училища в газете «Подводник Заполярья». Затем было главное издание Северного флота - «На страже Заполярья», откуда в 1980 году капитаном 2 ранга он был переведён в «Морской сборник». Во флотском журнале Гавриленко-старший прослужил более 10 лет. После увольнения из Вооружённых Сил трудился в газете «Ветеран».

Андрей Гавриленко начинал офицерскую службу в газете Тихоокеанского флота «Боевая вахта». Старшим лейтенантом, в 1995 году получил назначение в центральную военную газету, где трудится и по сей день. Он - участник около 10 дальних океанских походов, в том числе на Северный полюс на атомной подводной лодке, на надводных кораблях Российского ВМФ к берегам Южной Африки, Объединённых Арабских Эмиратов, европейских стран. Андрей Гавриленко - лауреат ряда литературных и журналистских конкурсов, автор поэтической книги «Красоты чарующие тайны». Его стихи печатались в сборниках «Поэзия мегаполиса», в ряде газет, журналов. Сегодня вашему вниманию мы предлагаем поэтическую подборку Андрея Николаевича Гавриленко на морскую тематику.

Нет Отчизны другой

Лейтенанты становятся в строй,
Впереди - офицерская служба.
Пронесут через годы с собой
От истоков курсантскую дружбу.
По защите Отчизны своей
Предстоят им нелёгкие вахты:
Достигать самых дальних морей
И спускаться в глубокие шахты.
Необъятная наша страна!
Нет Отчизны другой в этом мире!
И красива, и статна она.
И овеяна музой и лирой!

* * *

В самых дальних уголках планеты,
На просторах мировых морей,
Родины дыханием согреты,
Веют флаги наших кораблей!

Как память о флоте

Морские пейзажи…
Что может быть краше?
Приятнее сердцу, милее душе?
Как память о флоте,
о той службе нашей
-Морские пейзажи так нравятся мне.

Флот делает лучше

Камерные небосводы
Тихих, скупых надежд,
Призрачные хороводы
Безмолвствующих невежд.
Жизни отдать не жалко
За то, чтоб достать звезду.
Без суеты и помарок
Закручиваем чехарду.
В поисках ориентира,
Жизненного пути,
Флот выбирает задира
И перестаёт кутить!
Флот его делает лучше
Собраннее, мудрей.
Становится он могучей,
Выносливее, сильней.
Мужают парни на флоте,
Меняются навсегда.
И на другой совсем ноте
Жизнь вся звучит тогда.

Морей просторы…

В дальнем походе экипажи
Задачи сложные решают.
Уверенно стоят на страже.
Морей просторы покоряют…

* * *

Ложится на курс подводная лодка.
Вперёд! Начинается дальний поход!
Чётких движений звучащие нотки…
Держим уверенно заданный ход

Океан начинается с берега

Океан начинается с берега,
Успех службы от тыла зависит.
Напряжённость от долгого тренинга
Нас в итоге к победе приблизит.

В необъятных пространствах…

Покидают причалы
Корабли боевые.
Дальних странствий начало,
Шепчут волны седые.
В необъятных пространствах
Океанских просторов
Вечное постоянство
Всех вселенских напоров.
Волны хлещут упрямо,
Волны бьются настырно.
Звёздные панорамы
У небесных клавиров.

Лучшая школа - океан

Похода последние мили,
Причала видны очертанья.
В морях экипаж свой сплотили,
Большие прошли расстоянья.
Нет лучше учёбы, чем в море.
Готовы к любым испытаньям!
Теперь в океанском просторе
Решим мы любые заданья!

Разноцветных ветров переливы

Это было словно в другой жизни.
Где-то там - в далёком далеке.
Под туманной, сумрачной призмой
Прошлое укрылось налегке.
Разноцветных ветров переливы,
Полные надежд, любви, мечты.
Эти романтичные порывы
Убежавшей юности черты.
Незаметно, без излишних всхлипов,
Умиротворённо и боясь
Грубости и фальши. Очень тихо,
Сохранить гармонию стремясь.
Некуда деваться: жизнь всё спишет
И расставит по своим местам.
Будущее раны нам зализет,
К иллюзорным поведёт постам.
Сколько их: потерянных, забытых?
Мы средь них - заблудшие в ночи.
Слуги и рабы тревог размытых,
Благодати ищущих лучи.

***

Уходят в море корабли…
Мы шепчем вслед им: «До свиданья!
Пусть вас хранит тепло земли.
Пусть кратким будет расставанье».
Мы ждем ушедших в океан,
Тех, кто несёт сегодня вахты,
Ветрам не поддаваясь и штормам,
Тех, кто силён, и кто не знает страха…

***

Корабль – дом родной для моряка.
Красивый дом, удобный и любимый.
В нём времени немало проводя,
В своей душе тепло его храним мы.
Мы бережём прекрасный этот дом,
Чтоб был готов он выполнить задачу
Стать победителем
в сражении морском,
В бою сил тратя с полною отдачей.

***

Железом можно восхищаться,
Если смотреть на корабли.
Они порою так прекрасны
Очарованием своим!
Красой могучею и статной
Они способны поражать,
Тех, кто их в первый раз увидел,
Любовью к флоту заряжать.

Ветер России

Белый снег ложится на поля.
Вдоль дороги - тополя густые.
Ветер бродит, радостью пьяня,
По просторам матушки России.
Ветер бродит по земле родной,
По местам знакомым и любимым.
В тёмном небе - сладостный покой,
Стражниками-звездами хранимый…
Силу притяжения земли
На себе испытываю снова,
Сила счастья, веры и любви -
Жизни изначальная основа.

Этих уз сильнее нет!

Судьбою с флотом породнённые,
Расстоянья измеряем милями.
Моря, штормами возмущённые,
Преодолеть всегда готовы мы!
Играют на пространствах времени,
То мощь усиливая, то, слабея вдруг,
Ветра. Но в нашем флотском племени
Каждый моряк - верный товарищ, друг.
И этих уз сильнее нет. Мне кажется,
Что даже годы многие спустя,
Закалка корабельная не смажется,
Верна традициям моряцкая семья!

Романтика

Всё так же остаюсь романтиком
Средь ураганов, ветров и штормов.
Быть может - это скрытая семантика
Моих туманных внутренних миров?
Порою удивляюсь просто листьям
На дереве, что за моим окном.
И кажется, что в них немало смысла…
Порою удивляет даже гром…
Готовность удивляться внешнему,
Всему тому, что окружает нас –
Меня не покидает, и по-прежнему
Романтика – мой символ,
мой Парнас…

Официальные и рабочие документы

Концепция
проекта Федерального закона
«О внесении изменений и дополнений
в Федеральный закон от 26 февраля 1997 года №31-ФЗ

«О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации»

1. Основная идея законопроекта

Потребность ввода в состав военно-морских сил заранее подготовленных судов и экипажей с началом военных действий является актуальной задачей для всех развитых флотов мира. Существовавшая в СССР отлаженная система мобилизации гражданских судов в Российской Федерации в условиях рыночных отношений перестала действовать. В настоящее время действующие нормативные правовые акты Российской Федерации не обеспечивают в случае войны мобилизацию гражданских судов в требуемом количестве в интересах повышения боевого потенциала ВМФ. В этой связи ряд положений федерального закона от 26 февраля 1997 года № 31-ФЗ «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации» (в действующей редакции), затрагивающих использование морских судов различных форм собственности и деятельность в этой области судовладельцев устарели, имеют существенные законодательные пробелы, требуют изменений и дополнений. Это связано, в первую очередь, с размытостью и недостаточной определенностью в организации и управлении при решении задач мобилизации (призыва) для нужд Военно-Морского Флота морских транспортных, промысловых и специальных судов различных форм собственности. Исполнение мобилизационных обязанностей и мобилизационная подготовка гражданских судов и их экипажей имеют существенные особенности в отличие от аналогичных мобилизационных обязанностей субъектов экономической деятельности на берегу, что не в полной мере отражено в законе. К этим особенностям, следует отнести:

1) При исполнении военно-транспортной обязанности мобилизуемые суда в период непосредственной угрозы агрессии могут оказаться далеко за пределами прилегающих к территории Российской Федерации морей, в океане или в иностранных портах, включая порты недружественных государств. В таких условиях необходимо иметь заранее установленный, законодательно закрепленный порядок действий, в противном случае придется принимать отдельные решения по каждому судну.

2) Возвращение отзываемых судов может происходить как в период непосредственной угрозы агрессии, так и в ходе ведения военных действий. Поэтому экипажи судов и сами суда необходимо заблаговременно готовить к выполнению мобилизационных мероприятий в полном объеме к действиям в условиях военного времени (плавания в составе конвоев, использования специальных фарватеров, выполнения противоминных действий, плавания в условиях неработающих навигационных космических систем и т.д.).

3) Выполнение мобилизационных заданий большинством кораблестроительных предприятий и объектами морской инфраструктуры, расположенными на побережье морей, будет в значительной степени затруднено с началом военных действий, из-за их уязвимости от ударов высокоточным и другим оружием противник с морских и океанских направлений.

Отмеченные особенности подчеркивают необходимость выполнения всего комплекса мероприятий мобилизационной подготовки и мобилизации, применительно к субъектам морской деятельности, заблаговременно в мирный период и в период непосредственной угрозы агрессии.

С момента принятия Федерального закона «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации» в 1997году были внесены ряд изменений и дополнений. Последнее изменение внесено 22февраля 2017 года. Однако полностью задачи мобилизационной готовности и мобилизационной подготовки субъектов морской деятельности законодательно не решены. Существенные недостатки действующего правового регулирования вопросов мобилизационной подготовки и мобилизации в Российской Федерации связаны с проблемами в координации деятельности федеральных органов государственной власти участвующими в управлении мобилизационной подготовкой и мобилизацией, с неопределенностью в установлении целей, задач и организации управления этой деятельностью.

Концепция проекта федерального закона «О внесении изменений и дополнений в федеральный закон от 26 февраля 1997 г. №31-ФЗ «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации» должна учитывать особенности мобилизационной подготовки и обеспечить создание единой и целостной системы мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности.

Вопросы нормативного правового обеспечения мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности определены в ряде нормативных правовых документов. Создать единый нормативный правовой документ прямого действия, который бы регулировал вопросы мобилизации и мобилизационной подготовки в сфере морской деятельности, достаточно затруднительно в рамках ныне действующего Федерального закона № 31-ФЗ. Кроме того, это может изменить всю существующую структуру документов по мобилизации и мобилизационной подготовке, принятую в настоящее время в Российской Федерации. В этой связи представляется целесообразным планируемые изменения и дополнения включить в существующую структуру нормативно-правовых документов по мобилизации и мобилизационной подготовке в сфере морской деятельности.

Основная идея разработки концепции проекта Федерального закона «О внесении изменений и дополнений в федеральный закон от 26 февраля 1997 г. № 31-ФЗ «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации» заключается в создания закона прямого действия, регулирующего в необходимой степени мобилизационную подготовку и мобилизацию в сфере морской деятельности. В вопросах не определенных Федеральным Законом от 26 февраля 1997 г. № 31-ФЗ (с вносимыми изменениями и дополнениями), он должен прямо указывать на другие нормативные правовые акты, которыми полностью определяется весь круг вопросов ответственности, организации и порядка исполнения, а также финансирования и материально–технического обеспечения мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности Российской Федерации. Обозначенные нормативные правовые акты должны обеспечить создание единой и целостной системы мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности. Данная система должна быть саморегулирующейся, реагирующей на изменения обстановки и не требующей дополнительного управления.

2. Цели и предмет правового регулирования законопроекта

Целью разработки концепции проекта Федерального закона «О внесении изменений и дополнений в федеральный закон от 26 февраля 1997 г. № 31-ФЗ «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации» является формирование современной системы правового регулирования мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности в интересах повышения обороноспособности Российской Федерации. Законопроект должен устранить существующее противоречие между современными требованиями к мобилизационной подготовке и мобилизации в области морской деятельности и существующей системой ее правового обеспечения. Обеспечить установление прав, обязанностей и ответственности органов государственной власти, органов местного самоуправления, а также организаций, независимо от форм собственности, и граждан Российской Федерации при осуществлении этой деятельности.

Предметом правового регулирования законопроекта являются отношения, возникающие в связи с осуществлением государственного управления в сфере морской деятельности органов власти и субъектов морской деятельности при обеспечении государственных нужд в области мобилизационной подготовки и мобилизации Российской Федерации.

3. Круг лиц, на которых распространяется действие законопроекта, их права и обязанности:

Действие настоящего законопроекта распространяется на полномочия, права и обязанности: Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, полномочия и функции органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, обязанности организаций и граждан, являющихся субъектами морской деятельности, в области мобилизационной подготовки и мобилизации. В первую очередь, уточняются и дополняются положения, отражающие общественные отношения в системе государственного управления мобилизационной подготовкой и мобилизацией при исполнении военно-транспортной обязанности в отношении субъектов морской деятельности,

а также порядок финансирования и стимулирования мероприятий мобилизационной подготовки и мобилизации.

Законопроектом возлагаются новые права и обязанности на Министерство Обороны и Министерство Финансов Российской Федерации. Они обусловлены ранее отсутствующим требованием определения конкретного перечня судов при строительстве которых выделяются средства или устанавливаются льготы для погашения затрат, вложенных в ходе строительства на конструктивные особенности судна, обеспечивающие ему выполнение мобилизационных задач. Кроме того, Министерство Обороны совместно с Министерством транспорта Российской Федерации (Росморречфлотом) и Министерством сельского хозяйства Российской Федерации (Росрыболовством) определяет потребный наряд мобилизуемых судов, систему отзыва судов плавающих под флагом Российской Федерации, контролирует их местонахождение и необходимую степень готовности призываемых судов.

4. Место будущего закона в системе действующего законодательства

Разработанный законопроект должен стать основой для совершенствования существующего федерального закона № 31-ФЗ от 26 февраля 1997 г. «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации» с внесением в него необходимых изменений и дополнений. Он должен обеспечить устранение недостатков существующего законодательства и гармонизацию правовых норм, регулирующих отношения органов государственной власти, органов местного самоуправления, организаций независимо от форм собственности и всех субъектов морской деятельности в области мобилизационной подготовки и мобилизации в Российской Федерации. Законопроект призван обеспечить согласованность, координацию деятельности субъектов государственного управления морской деятельностью в области мобилизационной подготовки и мобилизации, их подчиненность целенаправленной воле государства. При этом механизмы реализации конкретных полномочий устанавливаются не только данным законопроектом, но и другими нормативными актами в рамках обозначенного направления государственного управления морской деятельностью.

В соответствии с классификатором правовых актов, одобренным Указом Президента Российской Федерации от 15 марта 2000 г. № 511, законопроект относится к подразделам «Мобилизация» (150.030.030) и «Мобилизационная подготовка» (150.010.030) раздела «Оборона» (150.000.000).

Кроме того, законопроект содержит нормы, относящиеся к разделам «Хозяйственная деятельность» (090.000.000), подразделам «Органы исполнительной власти» (020.010.000), «Водный транспорт» (090.070.040) и др.

Вопросы, регулируемые разрабатываемым законопроектом, в соответствии со статьями 71, 72 Конституции Российской Федерации относятся как к ведению Российской Федерации, так и к совместному ведению Российской Федерации и субъектов Российской Федерации.

Детальное определение правового статуса субъектов морской деятельности имеет место и в иных федеральных законах (в том числе: в законе от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»; в законе от 17 декабря 1998 г. № 191-ФЗ «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации»; в Кодексе торгового морского мореплавания). В законопроекте, в виде изменений и дополнений в действующий закон от 26 февраля 1997 г. № 31-ФЗ «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации» регулируются основные принципы и правила взаимоотношений субъектов морской деятельности и субъектов государственного управления в области мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности.

Принятие законопроекта не ведет к отмене или подмене законов Российской Федерации. Речь идет о совершенствовании регулирования только тех отношений, которые возникают в связи с государственным управлением мобилизационной подготовкой и мобилизацией в сфере морской деятельности, предоставления основных гарантий и мер поддержки субъектам морской деятельности в связи с исполнением ими мобилизационных мероприятий и мероприятий мобилизационной подготовки.

5. Общая характеристика и оценка состояния правового регулирования в области мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности Российской Федерации

В настоящее время правовое регулирование в области мобилизационной подготовки и мобилизации в Российской Федерации осуществляется Федеральным законом № 31-ФЗ от 26 февраля 1997 г. «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации» с изменениями и дополнениями внесенными Федеральными законами от 30 декабря 2001 г. № 194-ФЗ, от 24 декабря 2002 г. № 176-ФЗ, от 23 декабря 2003 г. № 186-ФЗ, а также в редакции Федеральных законов от 16 июля 1998 г. № 97-ФЗ, от 05 августа 2000 г. № 118-ФЗ (ред. 24 марта 2001 г.), от 21 марта 2002 г. № 31-ФЗ, от 22 августа 2004 г. № 122-ФЗ (ред. 29 декабря 2004 г.), от 31 декабря 2005 г. № 199-ФЗ, от 02 февраля 2006 г. № 20-ФЗ, от 25 октября 2006 г. № 169-ФЗ, от 09 марта 2010 г. № 27-ФЗ, от 30 декабря 2012 г. № 288-ФЗ, от 05 апреля 2013 г. № 55-ФЗ, от 28 декабря 2016 г. № 485-ФЗ, от 22 февраля 2017 г. № 19-ФЗ. Закон устанавливает права, обязанности и ответственность органов государственной власти, органов местного самоуправления, а также организаций независимо от форм собственности и их должностных лиц, граждан Российской Федерации в этой области. Количество изменений и дополнений к федеральному закону свидетельствует о том, что законодательно полностью задачи мобилизационной готовности четко и ясно не определены, размыты, требуют изменений и систематизации правового регулирования общественных отношений в данной области. Наиболее неопределенными остаются вопросы мобилизационной подготовки и мобилизации субъектов морской деятельности в условиях рыночной экономики.

Кроме того, мобилизационная подготовка и мобилизация в Российской Федерации проводятся в соответствии с положениями ряда иных законодательных актов:

Федерального закона № 63-ФЗ от 31 мая 1997 г. (в редакции от 03 июля 2016 г.) «Об обороне». Мобилизационная подготовка и мобилизация являются составными частями организации обороны Российской Федерации;

Федерального Конституционного закона «О военном положении» № 1-ФКЗ от 30 января 2002 г., (в редакции Конституционных законов от 12 марта 2014 г. № 5-ФКЗ и дополнением от 01 июля 2017 г.);

Федерального закона «О материальном резерве» № 79-ФЗ от 29 декабря 1994 г.,(с изменениями, в редакции № 55-ФЗ от 05 апреля 2013 г.);

Федерального закона «О воинской обязанности и военной службе» № 53-ФЗ от 28 марта 1998 г., (с изменениями, введенными № 288-ФЗ от 30 декабря 2012 г.);

Порядка финансирования мероприятий по мобилизационной подготовке и мобилизации (в редакции Федерального закона от 22 августа 2004 г.№ 122-ФЗ);

Указа Президента Российской Федерации от 2 октября 1998 г № 1175 «Об утверждении Положения о военно-транспортной обязанности» (с изменениями и дополнениями);

Указа Президента Российской Федерации от 7 сентября 2004 г. № 1146 в редакции от 10 ноября 2016 г. « Вопросы Главного управления специальных программ Президента Российской Федерации».

Оценка состояния правового регулирования мобилизационной подготовки и мобилизации в Российской Федерации показывает, что она не соответствует современным требованиям применительно к субъектам морской деятельности, особенно использование в мобилизационных целях морских судов различных форм собственности и деятельность в этой области судовладельцев. Закон № 31-ФЗ определяет только общую военно-транспортную обязанность и круг ее распространения, не выделяя отдельно субъекты морской деятельности. В статье 13 закона определено, что порядок исполнения военно-транспортной обязанности определяется Положением о военно-транспортной обязанности, утверждаемым Президентом Российской Федерации.

Кроме того, финансирование мероприятий по мобилизационной подготовке осуществляется на основании Постановления Правительства Российской Федерации от 28 апреля 2015 г. № 420-18 «Об утверждении положения о финансировании мероприятий по мобилизационной подготовке экономики Российской Федерации».

Перечень морских мобилизуемых судов определяется приказом Министра обороны Российской Федерации № 570 от 4 декабря 2000 г. «Об утверждении перечней транспортных, промысловых и специальных судов, предоставляемых организациями и гражданами войскам, воинским формированиям и органам, и инструкции о порядке учета в вооруженных силах Российской Федерации транспортных, промысловых и специальных судов».

Свою деятельность капитаны судов и капитаны портов осуществляют, кроме того, на основании ряда нормативных правовых актов, в число которых входят и международные соглашения.

Пробелы и противоречия в действующем законодательстве, а также неэффективные правовые нормы и положения, не имеющие должного механизма реализации

1) Существующая нормативная правовая база Российской Федерации не включает в себя документа, определяющего все аспекты мобилизационной подготовки и мобилизации в области военно-морской деятельности. Это не позволяет законным порядком проводить эффективную мобилизационную подготовку и мобилизацию гражданских судов различной формы собственности для усиления Военно-Морского Флота в мирное время и в период ведения военных действий.

Поэтому необходимо внести необходимые изменения и дополнения в существующий закон №31-ФЗ от 26.02.1997г. «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации», а также дополнить его другими нормативными правовыми документами по мобилизации и мобилизационной подготовке в сфере морской деятельности.

2) В действующих документах по мобилизационной подготовке и мобилизации не отражены вопросы, законодательно закрепляющие систему отзыва судов находящихся в плавании под Российским флагом. Система задействуется в период непосредственной угрозы агрессии. Не все отзываемые суда относятся к разряду мобилизуемых, но они представляют большую материальную ценность, включая размещенные на них грузы и моряков, являющихся важным мобилизационным резервом. Кроме того, эти суда потребуются для осуществления транспортных перевозок в интересах хозяйственной деятельности в ходе войны.

3) В существующих нормативных правовых документах нет указаний о выделении расчетного необходимого количества мобилизуемых судов, с тем, чтобы исключить неоправданные расходы, связанные с содержанием всех судов как мобилизуемых. В противном случае не только растут неоправданные расходы, но и фактически уравнивается степень их мобилизационной готовности, что приводит к ее существенному снижению. Мобилизуемые суда целесообразно разделить на первую и вторую категорию, что позволит обеспечить их содержание в необходимой степени готовности к выполнению мобилизационных мероприятий с наименьшими затратами.

4) Законодательно не закреплена и организационно не обозначена система управления торговым мореплаванием Российской Федерации в период непосредственной угрозы агрессии и в военное время, включая вопросы управления переходами военных и гражданских судов, деятельности промысловых судов, функционирования портов и т.д.

5) Отсутствуют нормативные правовые документы, регламентирующие мобилизационную подготовку экипажей судов,

администраций морских портов и пароходств к организации плавания в составе конвоев и по специальным фарватерам, организации управления судоходством в военное время, в том числе в интересах обеспечения хозяйственной деятельности.

6) В существующей нормативной правовой базе не отражены правила и порядок проведения мероприятий по заблаговременному переоборудованию и подготовке судов, позволяющих в более короткое время и с меньшими затратами провести мобилизацию гражданского флота в случае войны. Не предусмотрены меры стимулирования судовладельцев к закладке и поддержанию мобилизационных возможностей при строительстве и эксплуатации транспортных и специальных судов, а также портовых мощностей. Не определено финансовое обеспечение этих мероприятий.

7) В Российской Федерации законодательно не предусмотрено стимулирование строительства новых судов, приспособленных для использования в военное время, субсидирование для этого судостроительных компаний, осуществление льготного кредитования, предоставления государственных гарантий при кредитовании частными финансовыми организациями, выдача льготных займов и т.д.

8) Законодательно не установлен порядок призыва (использования) транспортных, промысловых и специальных судов различных форм собственности, а также использования портовых мощностей в условиях проведения Вооруженными Силами Российской Федерации, другими войсками, воинскими формированиями и органами ограниченных по масштабу специальных операций в условиях мирного времени (контртеррористических и миротворческих операций, операций по принуждению к миру и других).

9) Существующие нормативные правовые акты не определяют конкретный порядок возмещения государством убытков, понесенных организациями и гражданами в связи с предоставлением транспортных средств и другого имущества находящегося в их собственности Вооруженным Силам Российской Федерации, другим войскам, воинским формированиям и органам при решении ими специальных задач в условиях мирного времени. Не определен порядок возмещения убытков понесенных в ходе тренировок и учений по мобилизационной подготовке. В Федеральном законе № 31-ФЗ от 26 февраля 1997 г. имеется только ссылка о возмещении убытков, в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации, понесенных организациями и гражданами в связи с предоставлением в целях обеспечения обороны страны и безопасности государства транспортных средств и другого имущества, находящихся в их собственности. Применяемого в настоящее время экономического стимулирования в виде ограниченных налоговых льгот (на часть имущества, земельного налога, налога на прибыль) явно недостаточно, так как они не покрывают понесенных убытков.

10) В существующей нормативной правовой базе не предусмотрены меры стимулирования государственно-частного партнерства при выполнении мероприятий мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности. Государственно-частное партнерство способно на взаимовыгодной основе решать достаточно затратные задачи мобилизационной подготовки и мобилизации в Российской Федерации.

Указанные недостатки свидетельствуют о том, что существующая система мобилизационной подготовки и мобилизации, ее нормативная правовая база не обеспечивают создание и эффективное функционирование единой саморегулирующейся системы мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности. Поэтому Законопроект направлен на совершенствование общегосударственной системы регулирования и управления мобилизационной подготовкой и мобилизацией в сфере морской деятельности Российской Федерации в интересах повышения обороноспособности страны.

Анализ соответствующей российской и зарубежной правоприменительной практики в области мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности

Анализ правоприменительной практики в рассматриваемой области за последние 150 лет показывает, что на основе действующего в тот период законодательства, в состав военно-морских сил или военно-морского флота всех ведущих морских держав, в случае войны, а также при необходимости включались гражданские суда. Они использовались либо по прямому назначению, либо в качестве военных транспортов, либо превращались после вооружения в боевые корабли.

Уже в период Русско-турецкой войны 1877-1878 годов для перевозки войск на Черном море был задействован, созданный еще в мирное время, Добровольный флот - государственное пароходство России, создание которого преследовало цели развития не только коммерческого мореплавания, но и формирования резерва Российского императорского флота. Правовым основанием для создания пароходства являлся царский Указ.

В СССР в соответствии с мобилизационным планом «МП-41» схемой оргмобразвертывания ВМФ предусматривалось увеличение корабельного состава флота за счет судов гражданских наркоматов, призывавшихся по мобилизации. В список судов в 1941 г. было включено 682 судна. Учитывая опыт советско-финской войны 1939-1940 годов, когда отобранные и включенные в схему оргмобразвертывания суда, приходилось призывать в состав ВМФ только по специальным постановлениям Правительства СССР, что требовало много времени, Главный Морской Штаб ВМФ разработал и представил в 1940 году на утверждение правительству «Положение об использовании для военных нужд Союза ССР гражданских судов, портов, пристаней и других сооружений водного транспорта», которое было утверждено СНК СССР. Вторым руководящим документом в этой области, изданным также по опыту советско-финской войны, было «Руководство по отбору и оборудованию гражданских судов для использования в составе ВМФ СССР», утвержденное наркомом ВМФ. В случае необходимости по особому решению СНК СССР суда гражданского флота, не имевшие мобпредназначения, также могли быть переданы ВМФ и оборудованы под тот или иной класс военного корабля.

После войны в мобилизационной подготовке гражданского флота произошли определенные изменения. К судам стали предъявлять дополнительные тактико-технические требования отражающие интересы обороны уже на стадии проектирования строительства судов, чтобы оптимизировать мероприятия по их военной подготовке и при этом учитывать экономическую обоснованность. Это касалось продукции не только отечественных, но и некоторых зарубежных верфей. Принятием государственного пятилетнего плана и правительственными постановлениями обеспечивалось финансирование этой деятельности.

В результате, действовавшая в Советском Союзе нормативная правовая база и действовавшая система пятилетнего плана развития народного хозяйства, позволила в области мобилизации и мобилизационной подготовки в сфере морской деятельности создать солидный мобилизационный действующий резерв Военно-морского флота. Он был укомплектован высококвалифицированными кадрами моряков и являлся важнейшим компонентом морской мощи государства.

Необходимо отметить, что и в современных условиях гражданские морские суда являются важнейшим мобилизационным ресурсом ВМФ. В особый период они могут быть включены в боевой состав и использоваться для обороны районов базирования, защиты морских коммуникаций, высадки морских десантов, тылового и технического обеспечения и др. Однако только этим военный аспект

рассматриваемой проблемы далеко не исчерпывается. Перевод отечественного флота под «удобные» флаги (флаги иностранных государств) существенно осложняет решение стоящей перед ВМФ задачи обеспечения безопасности российского морского судоходства в условиях вооруженных конфликтов, а также в случае возникновения угрозы агрессии или агрессии против Российской Федерации. ВМФ просто не может защищать суда под иностранными флагами, формально они не являются российскими. Утрачивается возможность военно-морской и мобилизационной подготовки экипажей и самих судов.

Кроме того, российскими компаниями, регистрирующими суда под «удобным» флагом, утрачивается прямое управление и контроль над ними, что влияет на быстрое доведение сигналов управления и оповещения о возникающих опасностях, а также возможность контроля их исполнения.

Таким образом, массовый уход российского флота под иностранный флаг является серьезнейшей проблемой, не решив которую, Россия может уже в ближайшее время оказаться лицом к лицу с дефицитом российского тоннажа для воинских перевозок, сокращением судовой ресурсной базы ВМФ и резким снижением безопасности российского морского судоходства.

Мировая практика имеет несколько вариантов решения данной проблемы. В настоящее время в США накоплен большой опыт по повышению провозной способности морского транспортного флота, привлекаемого к осуществлению воинских перевозок. Основной упор при этом делается на более полное использование морских транспортных ресурсов гражданского сектора и на совершенствование механизма их отмобилизования и централизованного использования. Одним из главных источником получения необходимого количества судов является торговый флот, находящийся под «удобными» флагами.

Американское морское законодательство прямо предусматривает право правительства США поставить этот «эффективно контролируемый флот» на службу его интересам в военное время.

Правительство США при этом требует от американских судовладельцев соблюдения следующих условий:

- суда под «удобными» флагами не могут продаваться или передаваться иностранцам без ведома и разрешения правительственных органов;

- суда не могут быть зафрахтованы государствами, являющимися противниками США;

- при объявлении чрезвычайного (предвоенного) положения правительство приобретает право распоряжаться ими по своему усмотрению.

Очень важной чертой упомянутых выше правил является готовность стран «удобного» флага разрешать владельцам судов заключать специальные соглашения на предоставление своих судов другой стране, а именно США, во время войны.

В России создан и функционирует в противовес «удобным» флагам международный судовой реестр, что может способствовать решению некоторых мобилизационных проблем в сфере морской деятельности. Реестр был создан в соответствии с Федеральным законом №168-ФЗ от 20 декабря 2005 г. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с созданием Российского международного реестра судов».

Важнейшую роль в иностранных флотах играет стимулирование строительства судов, приспособленных для использования в военное время. Субсидируется деятельность судостроительных компаний, осуществляется льготное кредитование, предоставление государственных гарантий при кредитовании частными финансовыми организациями, выдаются большие льготные займы и т.д. Субсидии составляют от 20 до 55% от строительной стоимости судна в разных странах.

Правовую основу мобилизационной готовности в США в настоящее время составляет Указ президента Б. Обамы от 16 марта 2012 г. № 13603 «О готовности ресурсов национальной обороны». Его основное назначение состоит в том, чтобы адаптировать к реалиям дня положения сохраняющего юридическую силу Закона о военном производстве (P.L. 81 – 774), принятого 8 сентября 1950 г. в связи с началом военных действий в Корее. Указ устанавливает базовый порядок финансирования дополнительного производства или дополнительных закупок материалов, необходимых для повышения готовности ресурсов национальной обороны на основе «гарантирования займов частными институтами». Фактически, в случае возникновения какой-либо чрезвычайной ситуации, возникновения нового театра военных действий, федеральное правительство США будет осуществлять свою деятельность не из бюджетных ассигнований, а за счет гарантий займов и кредитов, которые будут выдаваться частным производителям частными финансовыми структурами. Эта формула финансирования в принципе снимает ограничения, накладываемые на действия американского правительства текущими бюджетными ограничениями.

Описание предлагаемых изменений в законопроекте

Данный законопроект, а также разработанные на его основе другие нормативные правовые акты Российской Федерации должны обеспечить создание единой и целостной системы мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности.

Для реализации этого подхода планируется Федеральный закон № 31-ФЗ дополнить разделом о военно-транспортной обязанности в сфере морской деятельности, а также уточнить ряд положений закона определяющих правовое регулирование мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности. Предлагается внести в содержание статей Закона (ст. 2 п.3, 6 п.1, 7 п.7, 9 п.1, 11 п.2, 13 п.3, 14 п.4) изменения и дополнения в соответствии с действующей системой, структурой и полномочиями федеральных органов исполнительной власти. Кроме того, целесообразно ввести в ряд статей закона положения, стимулирующие государственно-частное партнерство в области мобилизационной подготовки и мобилизации в Российской Федерации в сфере морской деятельности (ст. 13, 14 Закона), а также восстановить ряд положений статьи 15 Закона (утратила силу на основании Федерального закона от 05 августа 2000 г. № 18-ФЗ), стимулирующих мобилизационную подготовку. Эти положения должны обеспечить заинтересованность коммерческих организаций в решении задач мобилизационной подготовки, выполнения задач мобилизации, в том числе частичной мобилизации, для решения мобилизационных морских транспортных задач в ходе ограниченных военных конфликтов.

Указанные изменения в законе вызовут необходимость, как минимум, внесения уточнений и дополнений в Положение о военно-транспортной обязанности, утверждаемое Президентом Российской Федерации. Это, в свою очередь, потребует разработки других нормативно-правовых документов, включая Постановление Правительства, которое уточнит порядок и правила исполнения мобилизационных обязанностей и выполнения задач мобилизационной подготовки в сфере морской деятельности. Требуется также дополнить и определить порядок финансирования мероприятий мобилизационной подготовки и мобилизации, включая вопросы частичной мобилизации и стимулирования бизнеса при строительстве новых судов, мобилизационных портовых мощностей и объектов. Кроме того целесообразно разработать Постановление Правительства о порядке экономического стимулирования мобилизационной подготовки и мобилизации объектов морского транспорта и государственно-частного партнерства в этой области.

Потребуется внесение изменений и дополнений в приказ Министра обороны Российской Федерации №15 от 21января 2014года «Об утверждении перечней водного транспорта, специальных судов и судов рыбопромыслового флота, предоставляемых войскам, воинским формированиям и органам, и Порядке учета в Вооруженных силах Российской Федерации водного транспорта, специальных судов и судов рыбопромыслового флота». В дальнейшем потребуется привлечение Министерства транспорта и Министерства сельского хозяйства Российской Федерации к разработке наставлений по мобилизационной подготовке и мобилизации объектов морской деятельности.

6. Социально-экономические, политические, юридические и иные последствия реализации будущего федерального закона

Принятие законопроекта повысит эффективность правового регулирования отношений в области управления мобилизационной подготовкой и мобилизацией в сфере морской деятельности, а также устранит существующие пробелы в законодательстве Российской Федерации и обеспечит:

а) в части социально-экономических последствий:

повышение эффективности общегосударственной системы регулирования и управления мобилизационной подготовкой и мобилизацией в сфере морской деятельности Российской Федерации в целом, рост морского потенциала Российской Федерации на основе увеличения числа судов, плавающих под государственным флагом Российской Федерации, рационального использования материальных ресурсов и концентрации их на важнейших направлениях повышения мобилизационных возможностей страны, будет способствовать развитию отечественной судостроительной отрасли и росту занятости населения;

б) в части политических последствий:

гармонизацию законодательства Российской Федерации с нормами международного права в сфере морской деятельности при выполнении мобилизационных мероприятий;

повышение обороноспособности страны и рост военно-морского потенциала Российской Федерации за счет подготовленного мобилизационного резерва на основе гражданских транспортных, промысловых, научно-исследовательских и специальных судов;

в) юридические и иные последствия реализации будущего закона:

принятие закона позволит усовершенствовать нормативное правовое обеспечение государственного управления в области мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности.

Механизм управления мобилизационной подготовкой и мобилизацией в сфере морской деятельности, разработанный в законопроекте, предполагает использование комплекса инструментов, касающихся государственного планирования, установления требований к субъектам морской деятельности в области исполнения мобилизационных заданий и мобилизационной подготовки, включая вопросы строительства новых судов, выполнения мероприятий и обязательных требований по обеспечению мобилизационной готовности. Он также предполагает учет транспортных средств, установление норм и лимитов предоставляемых транспортных средств, в сфере морской деятельности, требований к подготовке и обеспечению работы этих транспортных средств, предоставляемых Вооруженным силам, другим войскам, формированиям и органам, проверки их наличия и технического состояния в соответствии с требованиями действующих инструкций и правил.

Законопроект не предусматривает закрытого перечня мер обеспечения и развития мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности, а устанавливает дополнительные меры и учитывает особенности применения уже существующих мер, обусловленных спецификой государственного управления морской деятельностью Российской Федерации.

7. Соответствие законопроекта положениям Договора о Евразийском экономическом союзе

Законопроект соответствует положениям Договора о Евразийском экономическом союзе, а также положениям иных международных договоров Российской Федерации.

Концепция
проекта федерального закона Российской Федерации
«О навигационно-гидрографическом обеспечении
морской деятельности Российской Федерации»

«О навигационно-гидрографическом обеспечении морской деятельности Российской Федерации»

1. Основная идея законопроекта

Основной идеей проекта федерального закона Российской Федерации (далее – ФЗ РФ) «О навигационно-гидрографическом обеспечении морской деятельности Российской Федерации» является приведение нормативной правовой базы и документов стратегиче-ского планирования системы навигационно-гидрографического обеспечения (далее – НГО) морской деятельности (далее – МД) Российской Федерации, как системы двойного назначения в соответствие с прогнозируемыми условиями и целями реализации морской деятельности России, обеспечения её безопасности в соответствии с положениями новых руководящих документов в данной сфере деятельности*) на период до 2030 года, развитие нормативного правового регулирования в области НГО морской деятельности Россий-ской Федерации, связанное с необходимостью развития системы оборудования морских и океанских районов перспективными технологическими средствами морской отрасли: е-Навига- ции, технологиями освоения ресурсов океана, средствами обеспечения примене-ния и использования морской техники с высокой степенью автоматизации управления (безэкипажных судов, подводной робототехники). Требуется также устранить пробелы и противоречия, возникшие в законодательстве Российской Федерации в области обеспече-ния безопасности мореплавания российских и зарубежных судов, учитывающих ужесто-чающиеся международные требования к морской технике в сфере безопасности, систем управления и т.д., гармонизировать законодательство Российской Федерации с междуна-родным законодательством в этой сфере.

Актуальность и своевременность задачи совершенствования законодательства в области НГО МД РФ обусловлены, кроме того, динамичным развитием морской деятель-ности Российской Федерации в Мировом океане и ярко обозначившимся в последние го-ды разрывом между потребностями в НГО МД РФ и её законодательном обеспечении, снижением эффективности правового регулирования в этой сфере с учётом новых эконо-мических условий.

Навигационно-гидрографическое обеспечение морской деятельности не является частной проблемой соответствующих министерств и ведомств. Поддержание на должном уровне системы НГО МД РФ следует из международных обязательств Российской Феде-рации по обеспечению безопасности судоходства в морских пространствах, находящихся под национальной юрисдикцией.

2. Цели законопроекта

Целями (правового регулирования) законопроекта являются:

- совершенствование государственного управления в области навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности Российской Федерации, направ-ленное на приведение его в соответствие с требованиями международных обязательств Российской Федерации по обеспечению безопасности мореплавания и охране человече-ской жизни на море во внутренних морских водах, территориальном море, прилежащей и экономической зонах, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации;
- создание выгодных правовых условий в области НГО МД для российских субъек-тов морской деятельности, обеспечивающих их интересы и конкурентоспособность на мировом рынке.

Для реализации указанных целей необходимо:

- нормами права обеспечить реализацию основных государственных функций в об-ласти НГО МД РФ;
- обеспечить целостность и качество НГО МД РФ, как ресурса социально-экономического развития государства, обеспечения его суверенитета и территориальной целостности;
- обеспечить более чёткое разграничение функций федеральных органов исполни-тельной власти (далее – ФОИВ) в сфере НГО МД РФ;
- создать условия для эффективного использования государственной собственности в сфере НГО МД РФ;
- создать условия для развития рыночных отношений в области НГО МД РФ.

В предлагаемом законопроекте будут уточнены и систематизированы правовые нормы, определяющие права и обязанности субъектов НГО МД РФ.

Предлагаемые правовые новации будут способствовать:

- определению федерального органа исполнительной власти РФ, ответственного за руководство системой НГО МД РФ;
- совершенствованию государственного контроля (надзора) в области НГО МД РФ, механизмов координации действий и взаимодействия субъектов НГО в целях обеспече-ния безопасности и эффективности морской деятельности.

Законодательное оформление получат такие важные аспекты, как правовой статус субъектов НГО МД РФ, правовые гарантии обеспечения доступности и качества НГО различных видов морской деятельности.

3. Предмет правового регулирования

Предметом правового регулирования настоящего законопроекта являются правоот-ношения, возникающие в процессе организации и осуществления НГО МД РФ, а также общественные отношения субъектов морской деятельности государства, возникающие в связи с осуществлением государственных услуг по удовлетворению геоинформационных потребностей в области НГО МД РФ и их использованию, включая вопросы:

- изучения Мирового океана, накопления, хранения и распределения знаний о Ми-ровом океане;
- картографирования водных объектов Мирового океана, создания и оперативной актуализации морских навигационных карт, руководств и пособий для плавания в соот-ветствии с требованиями к их картографической основе, к используемым системам коор-динат, высот и к составу навигационной информации в целях обеспечения всех видов морской деятельности Российской Федерации;
- создания и обеспечения функционирования средств навигационного оборудова-ния во всех категориях морских пространств и прилегающих береговых зон, поддержания установленных режимов их работы;
- информирования потребителей о навигационно-гидрографических условиях пла-вания и характеристиках морской среды;
- координатно-временного и навигационного обеспечения потребителей;
- развития научно-технического потенциала в области НГО МД РФ;
- аккредитации и лицензирования деятельности по оказанию государственных услуг в области НГО МД РФ;
- государственного контроля (надзора) в области НГО МД РФ;
- международного сотрудничества в сфере НГО МД РФ.

4. Круг лиц, на которых распространяется действие законопроекта, их новые права и обязанности, в том числе с учётом ранее имевшихся

Действие законопроекта предлагается распространить на федеральные органы ис-полнительной власти, граждан и юридических лиц.

В настоящее время навигационно-гидрографическое обеспечение морских путей, за исключением акватории Северного морского пути и морских путей в акваториях морских портов и на подходах к ним, в соответствии с пунктом 4 статьи 5 Кодекса торгового мо-реплавания Российской Федерации (далее – КТМ РФ) и подпунктом 24 раздела 2 Поло-жения о Министерстве обороны Российской Федерации (далее – Минобороны России), утверждённого Указом Президента РФ от 16 августа 2004 года № 1082, осуществляется федеральным органом исполнительной власти в области обороны. Непосредственно эти-ми вопросами занимается Управление навигации и оке-

анографии Минобороны России (далее – УНиО МО РФ).

Законопроект уточнит права и обязанности Минобороны России в области НГО общего мореплавания, разграничит полномочия военных и гражданских властей в аква-ториях портов и военно-морских баз при различных вариантах их использования и бази-рования.

В соответствии с пунктами 5.2.53.12, 5.2.53.18, 5.5.5 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации (далее – Минтранс России), утвержденного постанов-лением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 года № 395, Минтрансу России даны полномочия по принятию:

- Правил плавания в акватории Северного морского пути;

- общих правил плавания и стоянки судов в морских портах и на подходах к ним;

- принимает решение об установлении запретных для плавания районов и об открытии их для плавания, а также правила для таких районов по представлению заинтере-сованных федеральных органов исполнительной власти.

Законопроект уточнит полномочия Минтранса России по установлению Правил плавания в акватории Северного морского пути, а также общих правил плавания и стоян-ки судов в морских портах и на подходах к ним, в частности при совместном использова-нии их военными и гражданскими кораблями и судами.

Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) в соответ-ствии с п. 5.3.3 Положения о Федеральном агентстве морского и речного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 23 июля 2004 года № 371, организует проведение работ по навигационно-гидрографическому обеспе-чению на трассах Северного морского пути, в акваториях морских портов и на подходах к ним, а также по навигационно-гидрографическому обеспечению условий плавания судов в акваториях речных портов и по внутренним водным путям, за исключением участков пограничных зон Российской Федерации.

Законопроект уточнит обязанности и полномочия Росморречфлота по организации проведения работ по навигационно-гидрографическому обеспечению в сфере ответствен-ности.

В случае принятия соответствующего решения законопроект уточнит права и обя-занности государственной корпорации «Росатом» в сфере НГО Северного морского пути.

Изменения, предлагаемые законопроектом, касаются разграничения полномочий между федеральными органами исполнительной власти, а также полномочий и обязан-ностей других субъектов НГО МД РФ, на которых будет распространяться действие норм законопроекта.

В законопроекте определяется федеральный орган государственной власти, отве-чающий за выработку государственной политики, нормативное правовое регулирование и государственное управление в области НГО МД РФ, конкретизируются полномочия дру-гих федеральных органов исполнительной власти, имеющих функции в области НГО МД РФ.

Права и обязанности физических и юридических лиц устанавливаются законода-тельством Российской Федерации и разрабатываемым законопроектом.

Законопроектом предполагается регламентировать отношения на всех уровнях НГО МД РФ, в том числе посредством сохранения оправдавших себя на практике норм право-вого регулирования в области НГО МД РФ, а также включения новых норм, вытекающих из современных потребностей субъектов морской деятельности вне зависимости от их организационно-правовых форм.

5. Место будущего закона в системе действующего законодательства

Данный законопроект в соответствии с Классификатором правовых актов, одобренных Указом Президента Российской Федерации от 15 марта 2000 года № 511 (в дей-ствующей редакции), относится к отрасли 090.000.000 «Хозяйственная деятельность», подотраслям 090.070.040 «Водный транспорт», 200.120.030 «Морские перевозки», 200.120.040 «Обеспечение безопасности торгового и военного мореплавания. Междуна-родная охрана человеческой жизни на море», 200.120.060 «Сотрудничество в области ис-следования Мирового океана», 200.120.070 «Иные вопросы международного морского права».

Законопроект представляет собой нормативный правовой акт, регламентирующий отношения в сфере НГО МД РФ и выполняющий роль системообразующего акта в си-стеме законодательства в области НГО МД РФ. Он направлен на реализацию положений Конституции Российской Федерации (ст.71, 72, 76).

Законопроект учитывает положения (в действующей редакции):

1) Конвенции Организации Объединённых Наций по морскому праву, подписана в городе Монтего-Бей в декабре 1982 года. Вступила в действие с 16 ноября 1994 года.

2) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74), принята в городе Лондон 1 ноября 1974 года.

3) Конституции Российской Федерации.

4) Федеральных законов Российской Федерации:

- от 31 июля 1998 года № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»;

- от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации»;

- от 8 августа 2001 года № 128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельно-сти»;

- от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

- от 7 ноября 2007 года № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- от 18 декабря 2007 года № 152-ФЗ «О наименованиях географических объектов»;

- от 28 июня 2008 года № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений»;

- от 14 февраля 2009 года № 22-ФЗ «О навигационной деятельности»;

- от 28 декабря 2013 года № 395-ФЗ «О государственной автоматизированной си-стеме «Эра-ГЛОНАСС»;

- от 30 декабря 2015 года № 431-ФЗ «О геодезии, картографии и пространственных данных и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федера-ции».

5) Указов Президента Российской Федерации:

- от 16 августа 2004 года № 1082 «Вопросы Министерства обороны Российской Федерации»;

- от 12 мая 2008 года № 724 «Вопросы системы и структуры федеральных органов исполнительной власти»;

- от 19 апреля 2017 года № 177 «Об утверждении положения о военном округе Во-оружённых Сил Российской Федерации».

6) Постановлений Правительства Российской Федерации:

- от 23 июля 2004 года № 371 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве морского и речного транспорта»;

- от 30 июля 2004 года № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транс-порта Российской Федерации»;

- от 30 июля 2004 года № 398 «Положение о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта»;

- от 11 июля 2009 года № 549 «О федеральном сетевом операторе в сфере навига-ционной деятельности»;

- от 12 августа 2010 года № 620 «Об утверждении технического регламента без-опасности объектов морского транспорта»;

- от 25 мая 2012 года № 522 «О координации работ и оказании услуг в сфере нави-гационной деятельности»;

- от 29 декабря 2014 года № 1599 «Об осуществлении федеральными органами ис-полнительной власти отдельных полномочий в целях реализации Федерального закона «О навигационной деятельности» и о внесении изменений в Положение о полномочиях федеральных органов исполнительной власти по поддержанию, развитию и использова-нию глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС в интересах обеспечения обороны и безопасности государства, социально-экономического развития Россий-ской Федерации и расширения международного сотрудничества, а также в научных це-лях»;

- от 3 апреля 2015 года № 321 «Об утверждении Правил предоставления права ис-пользования от имени Российской Федерации государственных навигационных карт для решения задач в сфере обороны и безопасности Российской Федерации и определения размера вознаграждения за их использование»;

- от 20 августа 2015 года № 868 «Об утверждении правил предоставления права использования от имени Российской Федерации государственных морских навигацион-ных карт и определения размера вознаграждения за их использование»;

- от 28 октября 2016 года № 1099 «О лицензировании геодезической и картографи-ческой деятельности».

Наряду с указанными нормативными правовыми актами в области НГО морской деятельности действуют и нормативно-правовые акты федеральных органов исполни-тельной власти, например, такие как приказы Минтранса России:

- от 17 июля 2000 года № 74 «О создании глобальной автоматизированной системы мониторинга и контроля за местоположением российских морских и смешанного (река-море) плавания судов»;

- от 22 июля 2008 года № 112 «Об утверждении Положения о морских лоцманах Российской Федерации»;

- от 17 февраля 2014 года № 39 «Об утверждении Положения о капитане морского порта»;

- от 26 октября 2017 года № 463 «Об утверждении Общих правил плавания и сто-янки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним».

Необходимо отметить, что при разработке проекта федерального закона «О навига-ционно-гидрографическом обеспечении морской деятельности Российской Федерации» необходимо учитывать и положения:

Морской доктрины Российской Федерации;

Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года;

Основ государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года;

ФЗ РФ от 28 июня 2014 года № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Россий-ской Федерации»;

Концепции создания и развития инфраструктуры пространственных данных Рос-сийской Федерации;

Концепции развития отрасли геодезии и картографии до 2020 года.

В связи с принятием законопроекта будут определены федеральные законы Рос-сийской Федерации и постановления Правительства Российской Федерации в сфере НГО морской деятельности, подлежащие признанию утратившими силу.

Помимо этого, в целях обеспечения связи и сбалансированности системы законода-тельства в области НГО МД РФ в связи с разрабатываемым проектом федерального зако-на подлежат изменению (дополнению) отдельные законодательные акты Российской Фе-дерации, а также нормативные правовые акты органов государственной власти Россий-ской Федерации, содержащие нормы, регулирующие отношения в сфере НГО МД РФ. Например, потребуется внесение изменений в пункт 4 статьи 5 Кодекса торгового море-плавания Российской Федерации в части допуска к осуществлению навигационно-гидрографического обеспечения мореплавания аккредитованных в установленном поряд-ке юридических лиц.

6. Общая характеристика и оценка состояния правового регулирования соответствующих общественных отношений

а) Анализ действующих в сфере НГО МД РФ нормативных правовых актов Российской Федерации, Договора о Евразийском экономическом союзе и иных международных договоров Российской Федерации

В настоящее время общественные отношения в сфере навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности Российской Федерации регули-руются нормами Конституции Российской Федерации, Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, Федерального закона Российской Федерации от 8 ноября 2007 года № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федерального закона Российской Федерации от 30 декабря 2015 года № 431-ФЗ «О геодезии, картографии и про-странственных данных и внесении изменений в отдельные законодательные акты Россий-ской Федерации», Указа Президента Российской Федерации от 16 августа 2004 года № 1082 «Вопросы Министерства обороны Российской Федерации», которым определены полномочия Министерства обороны в области НГО, Указа Президента Российской Фе-де-рации от 19 апреля 2017 года № 177 «Об утверждении положения о военном округе Во-оружённых Сил Российской Федерации», в котором определена ответственность военно-го округа за НГО сил (войск), постановления Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 года № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Россий-ской Федерации», постановления Правительства Российской Федерации от 28 октября 2016 года № 1099 «О лицензировании геодезической и картографической деятельности», а также рядом других нормативных правовых актов.

Кроме того, обязанности государства в сфере навигационно-гидрогра- фического обеспечения определяет Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74).

Анализ Договора о Евразийском экономическом союзе и иных международных до-говоров Российской Федерации представлен в пункте 6 настоящей концепции.

б) Пробелы и противоречия в действующем законодательстве в сфере НГО МД РФ. Наличие устаревших норм права, фактически утративших силу, а также неэффективных положений, не имеющих должного меха-низма реализации

В целом существующее состояние нормативной правовой базы НГО МД РФ, харак-теризующееся значительным количеством регламентирующих её разноплановых доку-ментов, отражает недостаточный уровень развития законодательства в области НГО МД РФ. Правовая база НГО МД РФ характеризуется наличием пробелов и противоречий от-дельных правовых норм, что особенно важно, с учётом места морской деятельности в экономике России.

Так, в соответствии с действующими нормативными правовыми актами сложилось положение, что:

- Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, подведомственная Минтран-су России, не имеет контрольно-надзорных функций в области НГО морских путей и в её структуре нет соответствующих территориальных органов, однако установлено, что функции по обеспечению безопасности мореплавания в морских портах, в том числе кон-троль за деятельностью лоцманской службы и системой управления движением судов, осуществляют капитаны портов, находящихся в подчинении Федерального агентства морского и речного флота Минтранса России;

- функции по оказанию государственных услуг, управлению государственным имуществом и правоприменительные функции в сфере навигационно-гидрографического обеспечения независимо выполняют Минобороны России (УНиО МО РФ) и Федеральное агентство морского и речного транспорта Минтранса России (ФГУП «Росморпорт» и ФГУП «Гидрографическое предприятие») в зонах своей ответственности. При этом УНиО МО РФ не имеет необходимого юридического статуса для оказания государственных навигационно-гидрографических услуг, осуществления функций контроля и надзора, а ФГУП «Росморпорт» – не имеет законодательной основы для осуществления им дея-тельности в сфере НГО морских портов;

- отсутствует единый порядок финансового обеспечения работ по развитию систе-мы СНО как за счёт федерального бюджета (отсутствие отдельной строки финансирова-ния), так и за счёт внебюджетных средств. Например, нормативно не определена право-вая основа портовых сборов;

- отсутствуют нормативные правовые документы, устанавливающие правила плава-ния в акваториях, где граница военно-морских баз (далее – ВМБ), пунктов базирования (далее – ПБ) военных кораблей соприкасается с морскими портами, или порт и ВМБ, ПБ находятся в одних границах.

Недостаточная правовая регламентация также касается вопросов осуществления юридическими лицами гидрографических работ, выполняемых в интересах картосостав-ления.

Так, в соответствии с постановлением Правительства от 28 октября 2016 года № 1099 «О лицензировании геодезической и картографической деятельности» вопросы ли-цензирования картографической деятельности возложены на Федеральную службу госу-дарственной регистрации, кадастра и картографирования (Росреестр). Однако в Положе-нии о Росреестре, утвержденном постановлением Правительства РФ от 1 июня 2009 года № 457 (в действующей редакции), не определена ответственность Росреестра за лицензи-рование работ в области морской картографии.

Следует отметить, что неопределённость касается не только морской картографии, но и лицензирования всего комплекса гидрографических работ, проводимых с целью кар-тосоставления.

За последние годы в Российской Федерации принято несколько нормативных пра-вовых актов коренным образом изменивших порядок указанного лицензирования. Это, прежде всего, всего касается Федерального закона Российской Федерации от 30 декабря 2015 года № 431-ФЗ «О геодезии, картографии и пространственных данных и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и постановления Правительства РФ от 28 октября 2016 года № 1099 «О лицензировании геодезической и картографической деятельности».

В соответствии с положениями указанных документов, изменился порядок лицензирования работ в области исследования Мирового океана. Введение их в действие создало ситуацию, при которой регламентируется только выполнение геодезических и картографических работ, для которых и ранее и в настоящее время установлен жесткий порядок получения лицензий. Гидрографические же работы исключены из перечня ли-цензируемых работ.

Не отнесены гидрографические работы в области картосоставления к категории лицензируемых и ФЗ РФ от 4 мая 2011 года № 90-ФЗ «О лицензировании отдельных ви-дов деятельности».

Несмотря на то, что в соответствии п. 2 ст. 6 ФЗ РФ от 30 декабря 2015 года № 431-ФЗ «О геодезии, картографии и пространственных данных и о внесении изменений в от-дельные законодательные акты Российской Федерации» организация картографических работ, выполняемых в целях обеспечения обороны Российской Федерации, возложена на ФОИВ, осуществляющим функции по выработке государственной политики, норматив-но-правовому регулирования в области обороны, у Минобороны России отсутствует пра-во на лицензирование гидрографических работ в области картосоставления акваторий Мирового океана.

Учитывая, что значительная часть выполняемых гидрографических работ относится к области картосоставления и требует специальных навыков и знаний, необходимо в разрабатываемом законе определить регламентирую- щий порядок получения лицензии, дающей право выполнения гидрографических работ, проводимых с целью картосоставления акваторий Мирового океана.

Одной их основных проблем и причиной такого положения является то, что в госу-дарстве отсутствует единый федеральный орган исполнительной власти, ответственный за выработку государственной политики, нормативную регламентацию, контроль (надзор) в области НГО МД РФ. Состав и распределение функций федеральных органов исполнительной власти в области НГО МД РФ нормативно и организационно не завершены и не позволяют осуществлять эффективное совершенствование функционирования системы НГО МД РФ.

Помимо юридических и физических лиц, непосредственно принимающих участие в НГО МД РФ, могут функционировать объединения юридических лиц, общественные и государственно-общественные объединения, научные организации, фонды, организации по содействию субъектам НГО МД РФ в развитии их материально-технической базы и иные организации. В действующих нормативных правовых актах, по существу, отсут-ствуют положения о деятельности общественных и государственно-общественных объ-единений в системе НГО МД РФ. Их правовое положение в сфере НГО МД РФ и в целом механизм построения государственно-частного партнерства в этой сфере планируется в определенной степени урегулировать в разрабатываемом законопроекте, что, по сути де-ла, требуется для выполнения резолюции Генеральной Ассамблеи ООН от 23 декабря 2003 года № A/ RES/58/240 «Океаны и морское право». В ней в частности говорится: «а) Генеральная Ассамблея призывает государства и учреждения изучить возможность установления партнерских отношений с частным сектором для развития и улучшения гидрографических услуг».

в) Рациональные и наиболее эффективные способы устранения имеющихся недостатков правового регулирования в сфере НГО МД РФ

В целом федеральное законодательство в области НГО морской деятельности, включая Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, Федеральный закон РФ от 8 ноября 2007 года № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесе-нии изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», построено с учётом общепризнанных принципов и норм международного права и международных договоров Российской Федерации. Более того, многие положения Концепции ООН по мор-скому праву, став общепризнанными нормами международного морского права, дословно инкорпорированы в тексты федеральных законов, что повышает уровень их имплемента-ции в российской правовой системе в целом. Ряд положений международных договоров в сфере НГО морской деятельности, в которых участвует Российская Федерация, импле-ментированы в федеральные законы иными способами, например, в трасформированном виде. Такой способ используется в Федеральном законе РФ от 8 ноября 2007 года

№ 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдель-ные законодательные акты Российской Федерации», что в свою очередь, не снижает ка-чественного характера для применения использованных норм международного права (в части свободы судоходства и торгового мореплавания и др.)

Третий способ имплементации международно-правовых норм – отсылка, также представлен в федеральных законах в сфере НГО морской деятельности благодаря фор-мулировке «если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим федеральным законом, применяются правила международного договора», что соответствует требованиям ч. 4 ст. 15 Конституции Российской Федерации, закрепляющей приоритет норм международного права над национальным законодательством.

Успешная имплементация норм международных договоров в сфере НГО морской деятельности, представленная различными способами (инкорпорация, рецепция, отсылка) в российском законодательстве, тем не менее не снимает «точечных» нестыковок и про-блем, связанных с правотолковательной и правоприменительной практикой положений как федеральных законом, так и корреспондирующих им международно-правовых норм.

В частности, Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 261-ФЗ «О морских пор-тах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в ст. 4 предусматривает, что территория морского порта – зе-мельный участок или земельные участки, не покрытые поверхностными водами, в грани-цах морского порта, в том числе искусственно созданный земельный участок или искус-ственно созданные земельные участки. В то же время в Конвенции ООН по морскому праву оговаривается, что для целей определения границ территориального моря наиболее выдающиеся в море постоянные портовые сооружения, которые являются составной ча-стью системы данного порта, рассматриваются как часть берега. Прибрежные установки и искусственные острова не считаются постоянными портовыми сооружениями (с. 11 Конвенции ООН). Таким образом, нет чёткого соответствия по поводу отнесения искус-ственных островов и упомянутых в российском законодательстве искусственно создан-ных земельных участков к территории морского порта. В свою очередь, Конвенция ООН по морскому праву ограничивает отнесение искусственных островов к морским портам.

Данные коллизии, как показывает сравнительно-правовой анализ, носят не систем-ный и концептуальный характер противоречий либо несоответствия норм международно-го права федеральным законам Российской Федерации в сфере НГО морской деятельно-сти, а, наоборот, адресуют к необходимости совершенствования конкретных имеющихся правореализационных механизмов с целью повышения эффективности и развития имею-щихся норм. Такой механизм предлагается разработать в проекте федерального закона «О навигационно-гидрографическом обеспечении морской деятельности Российской Феде-рации».

Необходимо отметить и следующую особенность НГО МД РФ. Взаимодействие Минобороны России с Минтрансом России по вопросам поддержания системы средств навигационного оборудования (далее – СНО) побережья в работоспособном состоянии осуществляется на ограниченных морских акваториях, в основном в районах расположе-ния крупных морских портов. Ассигнования Минтрансом России выделяются только в интересах поддержания работоспособности СНО в морских портах и на подходах к ним. Существовавшая в СССР система долевого участия различных заинтересованных мини-стерств и ведомств в развитии и поддержании эффективной системы навигационного оборудования побережья в настоящее время не действует. Кроме того, Федеральным за-коном РФ от 30 декабря 2015 года № 431-ФЗ «О геодезии, картографии и пространствен-ных данных и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Феде-рации» делимитация морских пространств, картографирование континентального шельфа России и Мирового океана отнесены к работам Федерального значения и являются функ-цией Федерального агентства геодезии и картографии. В то же время Федеральное агентство геодезии и картографии никогда не выполняло работы по созданию морских навигационных карт.

Таким образом, законодательство Российской Федерации требует совершенствова-ния по этим крайне важным вопросам, относящимся и к обеспечению безопасности госу-дарства.

Выявленные недостатки, пробелы и противоречия в действующем законодатель-стве Российской Федерации в области НГО МД в законопроекте планируется устранить путём определения и закрепления в законопроекте системы государственного управле-ния навигационно-гидрографическим обеспечением морской деятельности Российской Федерации.

Законопроект определит ФОИВ, ответственный за НГО в сфере морской деятель-ности, определит сферу действия Федерального закона «О навигационно-гидрографическом обеспечении морской деятельности Российской Федерации», закрепит основные понятия и определения. Принятие закона является способом устранения недо-статков в сфере правовых отношений субъектов НГО, уточнить права собственности на средства и объекты НГО.

Законопроект предполагает в определенной степени решить вопросы финансового обеспечения деятельности по НГО МД РФ. Важной функцией законопроекта будет ста-тья, определяющая полномочия в сфере НГО МД РФ, а также определение условий уча-стия физических и юридических лиц в НГО МД РФ.

В законопроекте предполагается закрепить отношения в области соблюдения при-нятых Российской Федерацией международных обязательств по обеспечению безопасно-сти мореплавания. В частности, в июле 2002 года вступила в силу пересмотренная глава V Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74). В соответствии с новым правилом 9 Договаривающиеся правительства СОЛАС те-перь обязаны принять меры для сбора и составления гидрографических данных, распро-странения и обновления всей морской информации, необходимой для обеспечения без-опасности.

Обеспечение регламентирующих правоотношений в отдельных подсистемах НГО МД РФ в рамках одного законодательного акта снимает задачу разработки и принятия отраслевых федеральных законодательных нормативных правовых актов по каждому уровню НГО МД РФ.

г) Анализ соответствующей российской и зарубежной правоприменительной практики в сфере НГО МД

Анализ зарубежной правоприменительной практики в сфере НГО морской дея-тельности показывает, что гидрографические службы развитых морских государств яв-ляются государственными и опираются, как правило, на серьезную законодательную ба-зу. Так федеральное морское и гидрографическое агентство Германии (BSN) отвечает за весь спектр задач, связанных с морскими делами, и осуществление гидрографических исследований, и создания морских карт. Правовой статус BSH регулируется Федеральным законом «О задачах Федерации в области морского судоходства». Согласно данному ак-ту, гидрографическая деятельность, производство и публикация официальных морских карт, морских изданий и официального распространения навигационных предупрежде-ний, а также другая информация о безопасности судоходства находится в исключительной юрисдикции BSH.

Гидрографическое Управление Соединенного Королевства Великобритании и Се-верной Ирландии (UKHO) является самой известной национальной гидрографической организацией в мире, которая была основана в 1795 году для нужд Королевского флота. Сегодня UKHO обеспечивает гидрографической информацией Королевский флот и большинство мировых торговых флотов. Оно также играет центральную роль в выполне-нии обязательства Соединенного Королевства по Конвенции СОЛАС. С юридической точки зрения UKHO является правительственной организацией. В вопросах юрисдикции для осуществления гидрографических изысканий управление играет двойную роль в за-висимости от того идет речь об исследованиях для нужд обороны или гражданской орга-низации. Гидрографические изыскания для обороны выполняет специальная служба со своими собственными гидрографическими судами.

Гидрографическую деятельность в США осуществляют три организации. Для гражданского использования эта деятельность осуществляется Национальной океаниче-ской службой (NOS), которая входит в Национальное Управление по океану и атмосфере. NOS является частью Министерства торговли США и отвечает за весь спектр задач, свя-занных с исследованиями, охраной и мониторингом океанов и прибрежных районов США. Гидрографические исследования для Министерства обороны США и Департамента внутренней безопасности осуществляет Национальное агентство Геопространственной разведки. Третья служба, ответственная за гидрографическую деятельность в США, была организована в рамках департамента Военно-морских сил и под командованием ВМС США. Все три организации принимают участи в работе международной гидрографиче-ской организации, но каждая из них действует по отдельным правилам.

На основании анализа проведённых исследований в области НГО морской деятель-ности в ведущих морских держа-вах, можно отметить следующее:

- основой правового обеспечения НГО морской деятельностью являются норматив-ные правовые акты в области управления этой деятельностью;

- решение задач НГО морской деятельности возложено на единственную госу-дар-ственную организацию – Гидрографическую службу, которая, как правило, является структурным подразделением органа государственной власти в области управления мор-ской деятельностью;

- в целом законодательная база ведущих зарубежных государств отвечает целям и задачам морской деятельности государства.

Анализ зарубежной правоприменительной практики достаточно убедительно пока-зывает, что для России наиболее целесообразной является централизованная система управления НГО МД, схожая по своей структуре с вариантом гидрографического управ-ления Великобритании и гидрографического агентства Германии. Поэтому для России представляется целесообразным государственное управление НГО морской деятельности, опирающееся на законодательное правовое регулирование и, в этой связи, должен быть определен ведущий ФОИВ, отвечающий за состояние и развитие НГО морской деятель-ности.

д) Результаты проведения статистических, социологических и политологических исследований

Каких-либо специализированных статистических, социологических и политологи-ческих исследований, характеризующих состояние правового регулирования обществен-ных отношений в области навигационно-гидрографи- ческого обеспечения морской дея-тельности Российской Федерации, для подготовки данного законопроекта не требуется.

В обобщённом виде результаты анализа пробелов и противоречий в действующем законодательстве в сфере НГО МД РФ, наличия устаревших норм права, фактически утративших силу, а также неэффективных положений, не имеющих должного механизма реализации, представлены в Приложении А.

7. Социально-экономические, политические, юридические и иные последствия реализации будущего федерального закона

Реализация законопроекта «О навигационно-гидрографическом обеспечении мор-ской деятельности Российской Федерации» будет способствовать упорядочению взаимо-действия субъектов НГО МД РФ, сбалансированию их прав и обязанностей, созданию условий для конкурентной продукции, повышению уровня ответственности за качество НГО МД РФ, что создаст условия:

в социально-экономической сфере:

- повышения эффективности использования средств по созданию, развитию и обеспечению функционирования системы НГО МД РФ за счет централизации управления этой сферой;

- стимулирования развития научно-технического потенциала субъектов системы НГО МД РФ;

в политической сфере:

- гармонизации законодательства Российской Федерации в сфере НГО МД РФ с международными правовыми отношениями в НГО морской деятельности;

- закрепления отношений в области соблюдения принятых Российской Федерацией международных обязательств по обеспечению безопасности мореплавания и повышении влияние на принимаемые решения международных морских организаций в области НГО МД РФ.

Юридическими последствиями реализации будущего закона будет усовершенствованное нормативное правовое обеспечение государственного управления в системе НГО МД РФ, включая выработку государственной политики в данной области деятель-ности, техническое регулирование, аккредитацию и лицензирование, государственный контроль (надзор) реализации задач НГО МД РФ её субъектами.

Будущий федеральный закон позволит сформировать эффективный механизм пра-вового регулирования отношений в сфере НГО МД РФ, направленных на реализацию обязательств государства по обеспечению безопасности мореплавания, ведения морской хозяйственной деятельности.

Таким образом, законопроект позволит:

- органически включить в законодательство новые положения, отражающие совре-менные требования к НГО МД РФ, вытекающие из объективных запросов общества и ре-альных секторов экономики и обороны, потребностей социально-экономического разви-тия страны;

- создать правовые условия ведения инновационной деятельности в сфере НГО МД РФ, связанной с внедрением в практику новых технологий, методов, организационных механизмов и направленных на более полную реализацию отечественных и международ-ных требований к безопасности мореплавания, осуществлению морской хозяйственной деятельности.

Реализация законопроекта не потребует дополнительных расходов из федерального бюджета Российской Федерации, за исключением расходов на проведение организацион-но штатных мероприятий по наделению ФОИВ, ответственного за НГО МД РФ, соответ-ствующим подразделением для реализации своих полномочий.

8. Информация о соответствии законопроекта положениям Договора о Евразийском экономическом союзе, а также положениям иных международных договоров Российской Федерации

Законопроект не противоречит положениям Договора о Евразийском экономиче-ском союзе, а также положениям иных международных договоров Российской Федера-ции.

Специализированное регулирование в рассматриваемой области деятельности осу-ществляется, прежде всего, Международной морской организацией (ИМО), которая явля-ется специализированным учреждением ООН, ответственным за повышение уровня мор-ской безопасности и предотвращение загрязнения с судов.

Международными конвенциями, ратифицированными Российской Федерацией (Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года, Конвенция ООН по морскому праву и др.), закреплена ответственность государства за создание и функционирование эффек-тивной национальной государственной системы НГО морской деятельности.

Международные документы (в том числе рекомендации, кодексы, наставления, стандарты), разработанные ИМО, после их вступления в силу становятся юридически обязательными в силу договора или обычая.

Концепция
проекта федерального закона Российской Федерации
«О поиске и спасании на море»

«О поиске и спасании на море»

1. Основные идеи правового регулирования

Основной идеей правового регулирования в области поиска и спасания на море является законодательное обеспечение функционирования в Российской Федерации системы поиска и спасания на море, регулирование отношений

по координации деятельности органов государственной власти, органов местного самоуправления Российской Федерации, государственных корпораций, организации различных форм собственности в области поиска и спасания на море

с учетом выполнения принятых Российской Федерацией обязательств по Конвенции о международной гражданской авиации, заключенной в г. Чикаго 07декабря 1944 г.; Международной конвенции по поиску и спасанию на море (САР-79), заключенной

в г. Гамбург 27 апреля 1979 г.; Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74), заключенной в г. Лондон 1 ноября 1974 года; Международной конвенции о спасании, заключенной в г. Лондон 28 апреля 1989 г.; Соглашению о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании

в Арктике, заключенном в г. Нуука 12 мая 2011 г., а также на основании положений Морской доктрины Российской Федерации, утвержденной Президентом Российской Федерации 17 июня 2015 г.

Законопроект должен определить:

организацию и порядок функционирования системы поиска и спасания на море;

органы управления (координационные, постоянно действующие, повседневные) поисково-спасательными силами и средствами на федеральном, межрегиональном, региональном и муниципальном уровнях;

требования к системе поиска и спасания на море;

состав системы поиска и спасания на море (структурные подразделения, поисково-спасательные силы и средства органов государственной власти Российской Федерации);

ответственность взаимодействующих структур за обеспечение функционирования системы поиска и спасания на море;

механизм правового регулирования осуществления поиска и спасания на море с определением прав и обязанностей субъектов, а также организацию взаимодействия между ними;

организацию привлечения сил и средств органов государственной власти

и органов местного самоуправления для спасания людей и имущества на море;

механизм развития системы поиска и спасания на море, сил и средств поиска

и спасания, системы подготовки морских аварийно-спасательных служб и формирований;

механизм сертификации поисково-спасательной техники и лицензирования различных видов поисково-спасательной деятельности.

2. Цели и предмет правового регулирования

2.1 Основная цель законопроекта

Целью разработки законопроекта является обеспечение комплексной модернизации законодательства Российской Федерации в области поиска и спасания на море, направленной на приведение его в соответствие с требованиями международных обязательств Российской Федерации по обеспечению безопасности морской деятельности. Принятие законопроекта позволит создать централизованное управление поиском и спасанием в соответствующих районах (зонах) Мирового океана, в которых Российская Федерация осуществляет морскую деятельность. Предлагаемые правовые новации будут способствовать минимизации материального и экологического ущерба при возникновении аварий и катастроф природного и техногенного характера на море, созданию унифицированных сил и средств федеральных органов исполнительной власти, способных эффективно и в полном объеме выполнять возложенные на них задачи поиска и спасания на море.

Повышение эффективности государственной политики Российской Федерации в области поиска и спасания на море будет достигаться совершенствованием организации поиска и спасания на море и взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления Российской Федерации, государственных корпораций и организаций различных форм собственности, имеющих в своем ведении силы и средства спасания.

2.2 Предметом правового регулирования

Предметом правового регулирования являются отношения, возникающие между органами государственной власти и местного самоуправления Российской Федерации, государственными корпорациями и организациями различных форм собственности в процессе формирования и реализации государственной политики в области поиска и спасания на море и обеспечения государственной поддержки функционирования системы поиска и спасания на море Российской Федерации.

3. Круг лиц, на которых распространяется действие законопроекта «О поиске и спасании на море», их права и обязанности

Действие законопроекта будет распространяться на органы государственной власти, органы местного самоуправления Российской Федерации, государственные корпорации, организации различных форм собственности Российской Федерации, привлекаемые к поиску и спасанию на море.

Предполагаемая структура системы поиска и спасания на море может включать в себя следующие субъекты:

1. Органы государственной власти Российской Федерации, имеющие органы управления, аварийно-спасательные службы, силы и средства, привлекаемые к поиску и спасанию на море:
- Минтранс России (Росморречфлот);
- МЧС России;
- Минобороны России (Военно-Морской Флот);
- ФСБ России (ПУ ФСБ России);
- Минсельхоз России (Росрыболовство).

2. Органы государственной власти Российской Федерации и государственные корпорации, имеющие органы управления, силы и средства, которые могут быть привлечены к поиску и спасанию на море:
- МВД России;
- Минприроды России;
- Минэнерго России;
- ГК «Росатом»;
- РАН.

К поиску и спасанию на море также могут быть привлечены организации различных форм собственности при наличии у них необходимых сил и средств,

с учетом их состояния и местонахождения относительно района (пункта) проведения поисково-спасательных работ, а также других конкретных условий обстановки.

Законопроектом предполагается регламентировать правоотношения на всех уровнях организации поиска и спасания на море, в том числе посредством сохранения оправдавших себя на практике норм правового регулирования в сфере поиска и спасания на море, а также включения новых норм, вытекающих из современного состояния и развития системы поиска и спасания на море.

В результате принятия законопроекта будут созданы законодательные механизмы, направленные на повышение безопасности морской деятельности Российской Федерации и обеспечивающие эффективное функционирование и динамичное развитие федеральной системы поиска и спасания на море, а также способствующие развитию различных способов поиска и спасания на море, научно-исследовательской и образовательной деятельности в указанной сфере, созданию и испытанию новых образцов поисково-спасательной техники.

4. Место будущего закона «О поиске и спасании на море» в системе действующего законодательства

Проект федерального закона «О поиске и спасании на море» разрабатывается впервые и будет представлять собой нормативный правовой акт, регламентирующий отношения в области поиска и спасания на море, а также выполнять роль системообразующего акта в системе законодательства в сфере поиска и спасания на море. Он направлен на реализацию положений Конституции Российской Федерации и принятых международных обязательств по вопросам поиска и спасания на море.

В соответствии с классификатором правовых актов, утвержденным Указом Президента Российской Федерации от 15 марта 2000 г. № 511, законопроект относится к отраслям:

1. Раздел 090.000.000 Хозяйственная деятельность. Подразделы: 090.070.000 Транспорт, 090.070.040 Водный транспорт, 090.070.130 Борьба с аварийностью. Безопасность движения.

2. Раздел 200.000.000 Международные отношения. Международное право. Подразделы: 200.120.000 Международное морское право, 200.120.030 Морские перевозки, 200.120.040 Обеспечение безопасности торгового и военного мореплавания. Международная охрана человеческой жизни на море.

5. Общая характеристика и оценка состояния правового регулирования соответствующих общественных отношений.

Вопросы организации поисково-спасательного обеспечения морской деятельности Российской Федерации в настоящее время регламентируются международными конвенциями и соглашениями, отдельными нормами федерального законодательства, нормативными правовыми документами федеральных органов исполнительной власти.

5.1 Международные нормативные правовые документы в области поиска и спасания на море

К основным международным документам, регламентирующим вопросы оказания помощи и спасания на море, относятся:
- Международная конвенция по поиску и спасанию на море (САР-79);
- Конвенция ООН по морскому праву 1982 года;
- Международная конвенция о спасании (SALVAGE) 1989 года;
- Руководство по международному авиационному и морскому поиску
и спасанию (Руководство МАМПС);
- Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске
и спасании в Арктике 2011 года.

Указанные международные конвенции и соглашения, ратифицированные Российской Федерацией, закрепляют ответственность государства за создание и функционирование эффективной национальной государственной системы поиска и спасания на море, определяют набор базовых понятий, которые следует учитывать при построении национальной системы поиска и спасания на море.

Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года требует создания национального органа для общей координации поиска и спасания, для чего в государствах должна быть создана сеть спасательно-координационных центров и спасательных подцентров, контролирующих закрепленную за ними зону
в пределах поисково-спасательного района.

В Российской Федерации ответственным органом за координацию поиска
и спасания на море является ФГБУ «СКЦ «Росморречфлота», созданное
в соответствии Распоряжением Росморречфлота от 08 июня 2015 г. № АД-194-р
в августе 2015 г.

В соответствии с Уставом ФГБУ «СКЦ Росморречфлота» предметом деятельности учреждения являются управление и контроль в рамках государственной системы морского поиска и спасания, выполнение задач, направленных на поиск и спасание людей, терпящих бедствие на море, а также поддержание национальной системы поиска и спасания на море на уровне современных требований Международной морской организации. В рамках функциональной подсистемы организации и координации деятельности поисковых и аварийно-спасательных служб (как российских, так и иностранных) при поиске
и спасании людей и судов, терпящих бедствие на море в поисково-спасательных районах Российской Федерации, ФГБУ «СКЦ Росморречфлота» руководит деятельностью морских спасательно-координационных центров (МСКЦ), морских спасательных подцентров (МСПЦ), а также администраций морских портов в вопросах организации проведения поисково-спасательных операций на море.

В настоящее время на морских бассейнах функционируют 7 МСКЦ (Мурманск, Диксон, Калининград, Санкт-Петербург, Астрахань, Новороссийск, Владивосток) и 8 МСПЦ (Архангельск, Севастополь, Керчь, Тамань, Южно-Сахалинск, Петропавловск-Камчатский, Певек, Тикси).

ФГБУ «СКЦ Росморречфлота» по своим задачам и функциям является преемником Государственного морского спасательно-координационного центра (ГМСКЦ), образованного во исполнение Постановления Совета Министров СССР от 08 февраля 1988 г. № 180 и в соответствии с Приказом Министра Морского флота СССР от 29 апреля 1988 г. № 64-пр «О выполнении Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 года». Этим же постановлением было принято решение о создании спасательно-координационных центров и спасательных подцентров на морских бассейнах.

В соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. каждое прибрежное государство обязано способствовать организации, деятельности
и содержанию эффективной поисково-спасательной службы для обеспечения безопасности на море и над морем, а также, когда этого требуют обстоятельства, заключать с соседними государствами региональные соглашения о взаимном сотрудничестве в этих целях.

Международная конвенция о спасании 1989 года в основном регулирует имущественные отношения при спасении, устанавливает порядок и размер вознаграждения за спасение.

Руководство по международному авиационному и морскому поиску
и спасанию определяет пути содействия государствам в удовлетворении ими своих собственных потребностей в области поиска и спасания (SAR) и выполнении принятых ими на себя обязательств по Конвенции о международной гражданской авиации, Международной конвенции по поиску и спасанию на море и Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (SOLAS). В Руководстве содержатся рекомендации, позволяющие выработать единый подход к организации и обеспечению авиационных и морских служб SAR. Государствам предлагается развивать и совершенствовать свои службы SAR, сотрудничать с соседними государствами и рассматривать свои службы SAR как часть глобальной системы.

Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске
и спасании в Арктике преследует целью укрепление сотрудничества
и координации между государствами в области авиационного и морского поиска
и спасания в Арктике. Кроме того, данное соглашение закрепляет за каждым государством Арктического региона поисково-спасательный район и определяет компетентные органы, поисково-спасательные органы, спасательно-координационные центры ответственные за поиск и спасание в Арктике (ратифицировано Распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 мая 2011 г. № 755-р).

5.2 Национальные нормативные правовые документы в области поиска и спасании на море

Поиск и спасание на море федеральными законами в Российской Федерации не регламентируются (за исключением Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации в части спасания судов и другого имущества) и осуществляются ведомственными аварийно-спасательными службами, что закреплено в следующих нормативных правовых актах:

Указе Президента Российской Федерации «О совершенствовании единой государственной системы предупреждения и

ликвидации чрезвычайных ситуаций» от 28 августа 2003 года № 991, который возложил на МЧС России функцию организации поиска и спасания во внутренних водах и в территориальном море Российской Федерации, хотя МЧС России не имеет специализированных сил и средств для решения задач поиска и спасания в пределах территориального моря;

Постановлении Правительства Российской Федерации от 01 марта 1993 г. № 174 «О совершенствовании деятельности ведомственных аварийно-спасательных служб по предотвращению и ликвидации чрезвычайных ситуаций на море и водных бассейнах России», в соответствии с которым, в интересах выполнения положений международной Конвенции по поиску и спасанию САР-79, в 1995 году было разработано и зарегистрировано Минюстом РФ «Положение о взаимодействии аварийно-спасательных служб министерств, ведомств и организаций на море и водных бассейнах России», которым определены участники взаимодействия, порядок взаимодействия аварийно-спасательных служб, органов исполнительной власти при организации поиска и спасания на море и водных бассейнах России;

Положении о взаимодействии аварийно-спасательных служб министерств, ведомств и организаций на море и водных бассейнах России (утвержденным МЧС России 21 июня 1995 г., Минобороны России 18 апреля 1995 г., Минтрансом России 29 марта 1995 г., Минтопэнерго России 15 марта 1995 г., МВД России 31 марта 1995 г., Минприроды России 25 января 1995 г., Росгидрометом 24 января 1995 г., Минздравмедпромом России 13 февраля 1995 г., ФПС России 27 февраля 1995 г., Роскомрыболовства 27 февраля 1995 г., РАН 15 февраля 1995 г. и зарегистрированым в Минюсте России 28 июля 1995 г., регистрационный № 917);

Постановлении Правительства Российской Федерации от 26 августа

1995 г. № 834 «О плане взаимодействия федеральных органов исполнительной власти при проведении работ по поиску и спасанию людей на море и в водных бассейнах Российской Федерации», разработанном в соответствии с Федеральным законом от 21 декабря 1994 г. № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» и во исполнение Постановления Правительства Российской Федерации от 1 марта 1993 г. № 174 «О совершенствовании деятельности ведомственных аварийно-спасательных служб по предотвращению и ликвидации чрезвычайных ситуаций на море и водных бассейнах России», определяющем порядок действий федеральных органов исполнительной власти по организации поиска и спасания на море, а также на внутренних морях, реках, озерах, водохранилищах, водоемах, каналах и в территориальных водах Российской Федерации (далее именуются - водные бассейны);

Морской доктрине Российской Федерации, утвержденной Президентом Российской Федерации 17 июня 2015 г. № Пр-1210, в которой в интересах поиска и спасания на море (пункт «а», ст.84) изложено требование совершенствования существующей системы поиска и спасания на море, основанной на взаимодействии федеральных органов исполнительной власти, имеющих в ведении силы и средства спасания, под единым руководством федерального органа исполнительной власти, ответственного за поисково-спасательное обеспечение морской деятельности в зонах ответственности Российской Федерации.

6. Пробелы и противоречия в действующем законодательстве

Анализ существующих нормативных правовых актов Российской Федерации

в области поиска и спасания на море показывает, что они не в полной мере отвечают требованиям международных правовых документов, регламентирующих вопросы спасания на море; не обеспечивают требуемый уровень безопасности морской деятельности Российской Федерации; в них отсутствует должный механизм реализации эффективных способов поиска и спасания на море; не определен единый федеральный орган исполнительной власти, отвечающий за поиск и спасание на море в Российской Федерации и организацию взаимодействия всех участвующих в этом процессе органов государственной власти, организаций различных форм собственности, ведомственных аварийно-спасательных служб, их сил и средств; не определены органы государственной власти (организации) отвечающие за поиск и спасание на море на региональном уровне, в соответствующих районах (зонах) Мирового океана (во внутренних водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и за ее пределами (в открытом море).

Кроме того, имеются существенные противоречия и несогласованность нормативных документов федерального и ведомственного уровней. При этом Правительство Российской Федерации не имеет достаточных полномочий по изданию нормативных правовых актов, регулирующих поиск и спасание на море, что требует внесения соответствующих изменений в законодательство Российской Федерации.

Наличие противоречий в действующих нормативных документах федерального уровня и несогласованность ведомственных наставлений и руководств не позволяют обеспечить должный уровень координации и взаимодействия аварийно-спасательных служб и формирований органов государственной власти, государственных корпораций и организаций различных форм собственности в повседневных условиях и при возникновении на море аварий и аварийных ситуаций.

Организация поиска и спасания на море в Российской Федерации, основанная на существующей нормативной правовой базе, приводит к «размыванию» ответственности за координацию и организацию поисково-спасательных операций (работ) на море, и, как следствие, к значительным проблемам в привлечении сил и средств различных органов государственной власти, государственных корпораций и организаций различных форм собственности к участию в поисково-спасательных операциях.

Кроме того, в настоящее время в нормативной правовой базе Российской Федерации, определяющей функции федеральных органов исполнительной власти по выполнению задач поиска и спасания на море, существуют противоречия, касающиеся сферы деятельности Минтранса России (Росморречфлот), вытекающей из международных обязательств Российской Федерации и сферы деятельности МЧС России, определенной федеральным законодательством. Так, выработка и реализация государственной политики в вопросах поиска и спасания на море в соответствии с Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации (Федеральный закон от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ) и постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395 возложена

на Минтранс России. И в то же время Положением о Министерстве Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, утвержденным указом Президента Российской Федерации от 11 июля 2004 г. № 868 (далее – Положение об МЧС России), определено, что основными задачами МЧС России являются выработка и реализация государственной политики в области безопасности людей на водных объектах, а также международное сотрудничество в этой области.

Также в соответствии с Положением о Федеральном агентстве морского

и речного транспорта, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 23 июля 2004 г. № 371, Росморречфлот организует координацию деятельности поисковых и аварийно-спасательных служб (как российских, так и иностранных) при поиске и спасании людей и судов, терпящих бедствие на море,

в поисково-спасательных районах Российской Федерации, хотя МЧС России

в соответствии с Положением об МЧС России, как отмечено выше, «осуществляет управление, координацию, контроль и реагирование в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, обеспечения безопасности людей на водных объектах». Кроме того, в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26 августа 1995 г. № 834 на МЧС России возложена «координация деятельности федеральных органов исполнительной власти при проведении работ по поиску и спасанию людей на море и водных бассейнах в соответствии с Международной конвенцией САР-79, международными договорами Российской Федерации и Положением о взаимодействии аварийно-спасательных служб министерств, ведомств и организаций на море и водных бассейнах России».

Как следствие, ответственность и координация деятельности аварийно-спасательных служб при поиске и спасании на море одновременно возложены на Минтранс России и региональные центры МЧС России.

В тоже время в соответствии с изменениями, внесенными в ст. 5.1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, в соответствии со статьей 2 Федерального закона от 27 декабря 2018 г. № 525-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», ГК «Росатом» осуществляет организацию плавания судов в акватории Северного морского пути, что включает в себя содействие в проведении поисковых и спасательных операций.

Все отмеченные обстоятельства с полным основанием позволяют заключить, что в настоящее время в Российской Федерации отсутствует эффективная система поиска и спасания на море.

7. Общая характеристика состояния правового регулирования в области поиска и спасания на море

Анализ российской правоприменительной практики показывает, что в судах Российской Федерации в основном рассматривались споры, касающиеся вопросов вознаграждения за спасательные операции и понесенных, в связи с их проведением, расходов.

8. Социально-экономические, политические, юридические и иные последствия реализации будущего закона «О поиске и спасании на море»

Социально-экономические последствия.

Принятие закона «О поиске и спасании на море» повысит эффективность поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море, имущества, общую безопасность субъектов морской деятельности Российской Федерации, тем самым обеспечит и повысит привлекательность данного вида деятельности и приток кадров в эту область. Кроме того, законопроект позволит расширить научную и производственную базу в области безопасности морской деятельности Российской Федерации и создать благоприятные условия для создания отечественных образцов спасательной техники.

Политические последствия.

Принятие закона усилит позиции Российской Федерации на международной арене как морской державы, способной гарантировано выполнить все международные обязательства в области поиска и спасания на море.

Юридические последствия.

Принятие закона позволит устранить существующие недостатки

и противоречия в законодательстве Российской Федерации, повысит эффективность правового регулирования отношений, включая выработку эффективной государственной политики в области поиска и спасания на море и обеспечение государственной поддержки системы поиска и спасания; позволит сформировать эффективный механизм правового регулирования отношений в сфере поиска

и спасания на море, направленных на реализацию обязательств Российской Федерации по обеспечению безопасности мореплавания; будет способствовать упорядочиванию нормативно-правовой базы Российской Федерации в области поиска и спасания на море; повлечет за собой отмену следующих нормативных правовых актов Российской Федерации:

Постановления Правительства Российской Федерации от 01 марта 1993 г. № 174 «О совершенствовании деятельности ведомственных аварийно-спасательных служб по предотвращению и ликвидации чрезвычайных ситуаций на море и водных бассейнах России»;

Постановления Правительства Российской Федерации от 26 августа 1995 г. № 834 «О плане взаимодействия федеральных органов исполнительной власти при проведении работ по поиску и спасанию людей на море и в водных бассейнах Российской Федерации»;

Положения о взаимодействии аварийно-спасательных служб министерств, ведомств и организаций на море и водных бассейнах России от 28 июля 1995 г.

№ 917.

Кроме того, законопроект позволит:

обеспечить преемственность существующего законодательства, опираясь на основные действующие положения нормативных правовых актов в области поиска и спасания на море;

обеспечить развитие законодательства Российской Федерации в свете новых актуальных документов стратегического планирования Российской Федерации,

в том числе связанных с реализацией Российской Федерацией международных обязательств в области обеспечения безопасности мореплавания и сохранения человеческой жизни на море;

минимизировать материальный ущерб при возникновении аварий и катастроф природного и техногенного характера;

определить единый орган государственной власти Российской Федерации

по руководству системой поиска и спасания на море и координации деятельности аварийно-спасательных служб (их сил и средств) других органов государственной власти, привлекаемых к поиску и спасанию на море;

определить ответственность органов государственной власти и местного самоуправления, организаций различных форм собственности Российской Федерации за обеспечение функционирования системы поиска и спасания на море, в том числе на региональных направлениях в соответствующих районах (зонах) Мирового океана.

9. Информация о соответствии законопроекта положениям Договора о Евразийском экономическом союзе, а также положениям иных международных договоров Российской Федерации.

Законопроект не противоречит положениям Договора о Евразийском экономическом союзе, а также положениям иных международных договоров Российской Федерации.

МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ при Правительстве Российской Федерации

Ассоциация предприятий морской индустрии
«Морколлегия информ»
107031, г. Москва, ул. Кузнецкий Мост, д. 21/5
mor.kol@morinform.com marine.gov.ru

Уважаемые коллеги, представители предприятий морской индустрии России!

Во исполнение решения Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (протокол от 24 апреля 2018 года, г. Ялта), создана Ассоциация предприятий морской индустрии «Морколлегия информ» и зарегистрирована в Минюсте России 05 июля 2018 года (свидетельство о государственной регистрации некоммерческой организации №1187700011751, ИНН 7714063591).

Целью Ассоциации является представление и защита общих интересов членов Ассоциации в сфере морской деятельности и судостроения. Основными направлениями деятельности является информирование членов Морской коллегии, Ассоциации и представителей морского сообщества о новых достижениях и задачах в следующих областях:

- представление интересов членов Ассоциации в Федеральных органах исполнительной власти и законодательных органах;
- организация единой информационной политики Морской коллегии;
- уточнения действующих и принятия новых нормативных документов в области морской деятельности;
- выполнения государственных и целевых программ в области морской деятельности, строительства, модернизации и ремонта кораблей и судов, создания морской техники;
- развития научно-технического и судостроительного комплекса для обеспечения морской деятельности;
- обеспечения безопасности мореплавания и судоходства, развития систем их навигационно-гидрографического и поисково-спасательного обеспечения;
- освещение средствами массовой информации вопросов морской деятельности, достижений предприятий-членов Ассоциации;
- деятельность в сфере информационных технологий и создание цифровой экосистемы по промышленному и технологическому сотрудничеству в индустрии.

Главными информационными площадками Ассоциации являются:

- правительственный портал Морской коллегии marine.gov.ru;
- официальный печатный орган «Морская политика России»;
- периодические издания «Библиотеки Морской коллегии».

В 2018 году при участии Ассоциации обеспечена работа портала коллегии и редакции журнала, ведется работа над изданием очередного тома Библиотеки Морской коллегии «ВМФ России», издан фотоальбом «Главный военно-морской парад», организована выставка морской техники и научное сопровождение на международном форуме «От винта!» в городе Краснодаре в сентябре этого года. Совместно с КБ «РОСФЛОТСЕРВИС» проводится конкурс на оригинальную разработку отечественного плота «Российскому флоту – российский плот». Представители и эксперты ассоциации приняли участие в более чем двадцати научно-практических конференциях, совещаниях, направленных на развитие морской индустрии страны.

Особое внимание уделяется участию и организации профильных выставок, созданию и производству тематических фильмов, а также продвижению на федеральном уровне важных морских профильных проектов и целевых программ с участием членов Ассоциации.

Ассоциация является некоммерческой организацией, и ее членами могут быть как государственные, так и другие юридические и физические лица, признающие положения устава и разделяющие цели деятельности Ассоциации.

Дорогие коллеги и единомышленники! Приглашаем вас в Ассоциацию принять активное участие в работе, направленной на развитие морской индустрии России, технологий и производственных мощностей ваших предприятий.

Президент Ассоциации предприятий морской индустрии «Морколлегия информ» адмирал В. П. Комоедов

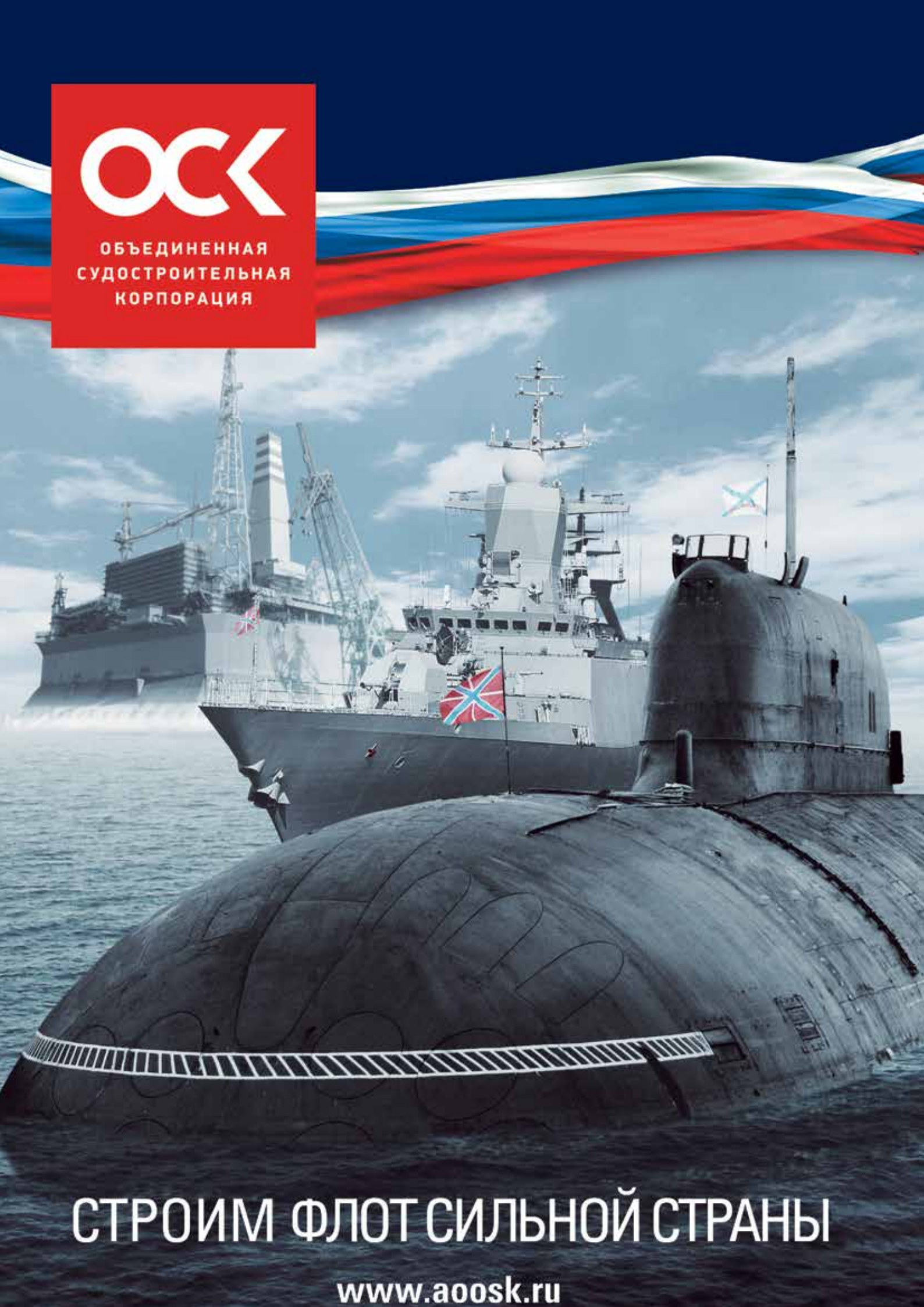
«Военно-Морской Флот» Издание в 3 томах, часть 2

Учреждение Морской коллегии как важного военного органа периода деятельности Петра I стало одним из ключевых моментов развития флота России. В настоящее время работа Морской коллегии – неотъемлемая часть создания и управления морской деятельностью нашей страны. Краткой истории этой работы была посвящена первая часть трилогии «Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации. История. Деятельность. Документы». Во второй части издания представлена информация об образовании высших органов управления военно-морскими делами в России, структуре и деятельности ВМФ России в настоящее время, а также о важнейших периодах и главных участниках строительства современного военного флота.

Книга издается Ассоциацией предприятий морской индустрии «Морколлегия информ» по инициативе Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, представителями Военно-Морского Флота и благодаря участию Объединенной судостроительной корпорации. Редакция издания осуществляется секретариатом и Научно-экспертным советом Морской коллегии при Правительстве РФ, коллективом журнала «Морская политика России. Люди. События. Факты» в сотрудничестве с И. Лещенко, автором серии книг по истории Военно-Морского Флота России.

Издание иллюстрировано материалами и фотографиями из архивов кораблей, частей и соединений Северного, Тихоокеанского, Черноморского, Балтийского флотов, Каспийской флотилии, ВУНЦ ВМФ (Военно-морская академия), Центрального военно-морского музея, фотоархивов Объединенной судостроительной корпорации, Морского Информационного Агентства и других профильных источников. Книга является очередным изданием серии «Библиотека Морской коллегии». По вопросам участия в издании, распространения и приобретения книг серии обращайтесь в редакцию журнала «Морская политика России. Люди. События. Факты».

Тел./факс: +7 (499) 254-67-20;+7 (963) 781-04-36 Email: info@morinform.com


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