



россия

ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№28, 2019



Российскому флоту - БЫТЬ!

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
№ 28 июль 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
СЕРГЕЙ ВАСИЛЬЕВ
Ответственный редактор
КИРИЛЛ СКОРОБОГАТОВ
Дизайн-директор
АНДРЕЙ ПАЩЕНКО
Литературный редактор
АЛЕКСАНДР КАМШУКОВ
Представитель по Северо-Западу
Галина Лысова

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, Надежда Дзюбина,
Алексей Буданов, Виталий Новиков,
Олег Алексеев, Анна Малышко,
Вадим Прокопенков, Леонид Журавлёв,
Юрий Югансон и др.**

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

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

Благодарим за содействие в издании журнала:

**Комоедова В.П., Назарычева С.Н.,
Довгучица С.И., Чиркова В.В.,
Воронкова М.С., Клячко Л.М.,
Житомирского И.М., Григорьева О.И.,
Котенёва М.Б., Рощина А.А., Серова Д.В.,
Лысова К.П., Грызлова О.И., Лазукина В.С.,
Кот В.П., Соболевского А.А., Грошикова А.В.,
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. 10



стр. 18



стр. 82



стр. 34

СОДЕРЖАНИЕ:

- 4 IX Международный военно-морской салон
- 10 В. Путин: Россия готова к вызовам и переменам
- 16 Приумножим статус России как великой морской державы
- 18 Ю. Борисов: Для обороны страны и обеспечения безопасности государства
- 20 Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации. Севастополь. 19 июня 2019 года
- 22 Научно-экспертному совету 15 лет
- 24 Н. Евменов: У новой техники ВМФ очень большой модернизационный запас
- 28 В кильватерном гордом строю: из истории военно-морских парадов
- 32 «Полтава»: во славу российского оружия
- 34 В. Комоедов: Угрозы безопасности России
- 40 Информационные войны XXI века – противоборство и противостояние
- 44 Мировой океан. Новые подходы
- 45 Вёсла – на воду!
- 46 А. Рахманов: Деньги в судостроение не вкладывались почти 30 лет
- 50 Загадочный «Слеминг-2» – реалии и перспективы
- 54 Цифровой рыболовный сейнер – вызов зарубежным конкурентам
- 58 А. Тараненко: Современные технологии – современному судостроению
- 62 Рождение «Звезды» Приморья
- 66 ЗАО «Спецсудопроект» – здесь проектируют будущее
- 70 Инновационные технологии завода «Риф»
- 72 «Завод им. Гаджиева»: будущее за отечественной продукцией и доступным сервисом
- 74 Система «Туман» – эффективная защита от пожаров для ВМФ
- 76 «Энергия флота» – кадровый проект отечественной морской индустрии
- 78 Профессиональная переподготовка в Петербургском энергетическом институте повышения квалификации
- 80 Добро пожаловать на выставку «НЕВА 2019»
- 82 В. Чирков: А завтра была война...
- 88 Крым в истории России: к 75-летию освобождения от немецко-фашистских захватчиков
- 94 Черноморское ВВМУ имени П. С. Нахимова
- 96 В Нахимовском училище открыли бюст Александра Казарского
- 97 190 лет подвигу брига «Меркурий»
- 102 В. Комоедов: Обращение президента Фонда содействия сохранению памяти героических подвигов воинов Отечества «Бриг «Меркурий»
- 104 Программа фонда «Бриг «Меркурий» «По увековечению памяти героического подвига команды российского брига «Меркурий» в русско-турецкой войне 1828 - 1829 годов»
- 106 В. Шмелёв: Снимаем фильм о бриге в Севастополе!
- 110 Морское фотографическое собрание «Аристократы морей»
- 112 А. Гавриленко: Позиция моря
- 114 Возвращение легенды: уникальная выставка в Севастополе



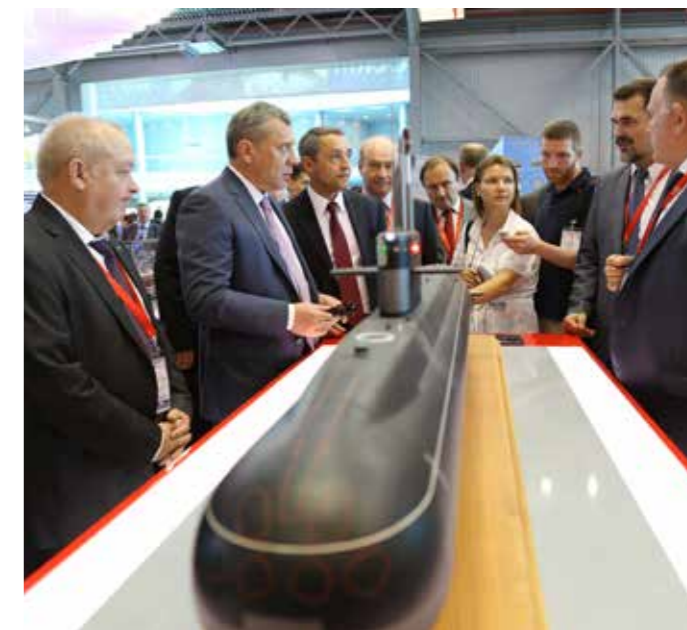
Военно-морской потенциал России

В соответствии с распоряжением Правительства РФ № 2403-р от 30.10.2017 года с 10 по 14 июля 2019 года в Санкт-Петербурге пройдёт IX Международный военно-морской салон (МВМС-2019), который, по оценке экспертов, активно развивается и входит в первую тройку мировых выставок военно-морской техники и вооружения. Организатором мероприятия выступает Министерство промышленности и торговли РФ, его устроитель – ООО «Морской Салон».

В очередной раз МВМС-2019 приглашает участников и гостей на уже знакомую всем объединённую территорию выставочного комплекса «Ленэкспо» и причалов Морского вокзала. Экспонировать свои новейшие технологические достижения и технические разработки планируют сотни российских предприятий и организаций, а также иностранные компании: на участие в МВМС-2019 было принято более 300 заявок, из них 21 от зарубежных представителей. Более того, приглашения направлены официальным иностранным делегациям из 50 государств.

Салон проводится при участии Минобороны России, Министерства иностранных дел РФ, Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству, правительства Санкт-Петербурга и АО «Рособоронэкспорт».

Организационный комитет по под-



готовке и проведению МВМС-2019 возглавляет заместитель Председателя Правительства Российской Федерации, председатель Морской коллегии при Правительстве РФ Юрий Борисов.

странстве экспозицию образцов продукции предприятий, демонстрацию вооружения и военно-морской техники, а также конференции, семинары, круглые столы и презентации. Обяза-

чает: кораблестроение и судостроение, оружие и вооружение; системы боевого управления, навигации, связи и управления; корабельные энергетические установки, морскую авиацию,

У причалов Морского вокзала и на прилегающей акватории будут представлены более 30 кораблей, катеров и судов из состава ВМФ, Пограничной службы ФСБ России и предприятий-участников МВМС-2019

С флотским размахом

Формат мероприятия позволяет объединить в едином выставочном про-

тельные пункты МВМС – посещение предприятий оборонно-промышленного комплекса и VIP-переговоры.

Тематика салона традиционно вклю-

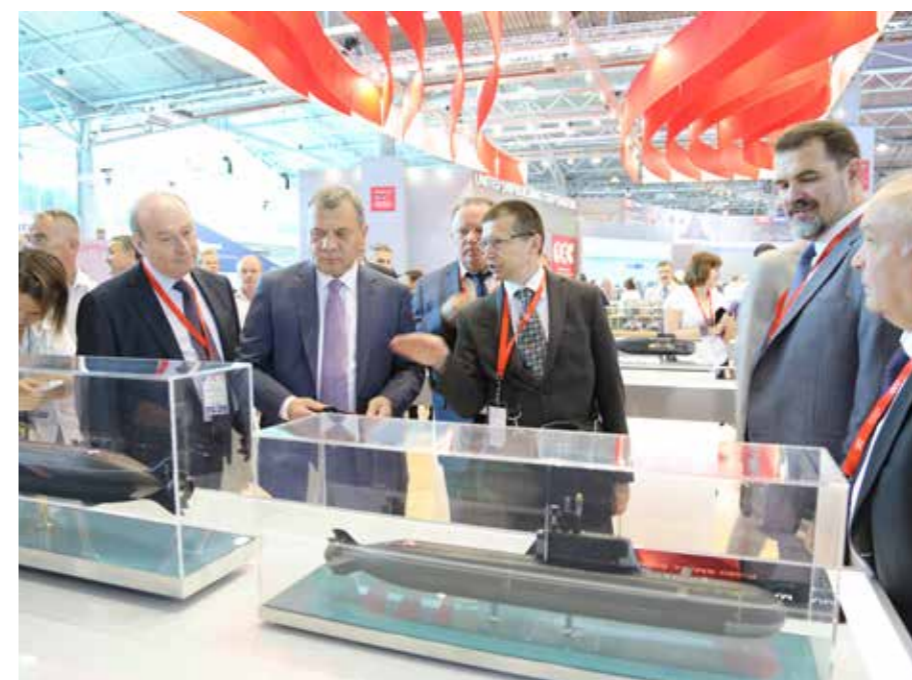
инфраструктуру базирования и обеспечения флота, новые материалы и перспективные технологии.

Значительные площади экспозиции занимают предприятия судового машиностроения и морского приборостроения, а также компании, поставляющие судовое комплектующее оборудование, электронные компоненты, информационные технологии, оказывающие консалтинговые, финансовые и страховые услуги.

Экспозиционно-выставочный раздел МВМС разместится в павильонах выставочного комплекса «Ленэкспо» площадью свыше 17000 кв. метров, на открытых площадях и акватории Финского залива, а также у причалов Морского вокзала.

Строим флот сильной страны

Среди участников Салона: АО «ОСК», ГК «Ростех», АО «Концерн ЦНИИ «Электронприбор», АО «НПО «Аврора», АО «Центр технологии судостроения и судоремонта», ПАО «Судостроительная фирма «Алмаз», АО «Судостроительный





водоизмещением 76 тысяч тонн. По словам руководства КГНЦ, «средний» авианосец займёт промежуточное положение между «тяжёлым» многоцелевым «Штормом» проекта 23000Э (водоизмещение – 95–100 тысяч тонн) и многоцелевым авианосцем «Шторм-КМ» (водоизмещение – 44 тысячи тонн). Планируется, что он будет оснащён комбинированной энергоустановкой: маршевой станет атомная ЭУ, схожая с энергоустановкой подлодки проекта 855 «Ясень», а форсажной – газотурбинная на основе двигателя М90. Примечательно, что модель «среднего» авианосца уже прошла ряд испытаний

завод «Вымпел», ПАО «Ярославский судостроительный завод», АО «Концерн «Океанприбор», АО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького», АО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение», ОАО «Концерн «Морское подводное оружие-Гидроприбор», ФГУП «ЦНИИ КМ «Прометей», АО «Машиностроительный завод «Армалит», АО «Концерн воздушно-космической обороны «Алмаз-Антей», АО «Акционерный банк «Россия», ПАО «Промсвязьбанк», АО «Концерн «Моринформ-система-Агат», ФГУП «Крыловский государственный научный центр», ООО «НПП «Контактмодуль» (Республика Беларусь), BrahMos Aerospace (Индия), BunSun Electronics Co. Ltd. (Китай), EAO AG (Швейцария), Icotek GmbH (Германия), ODU GmbH & Co. KG (Германия), SonarTech Co., Ltd (Республика Корея) и многие другие.

Понятно, что рассказать обо всех компаниях-участниках МВМС-2019 невозможно даже в рамках журнальной



статьи. Однако на отдельных отечественных производителях, ориентированных на Военно-Морской Флот, мы все-таки сделаем акцент.

Так, Крыловский государственный научный центр (КГНЦ) планирует представить на МВМС концепт-проект третьего по счету, «среднего», авианосца

в бассейне Крыловского центра.

На Адмиралтейских верфях начались швартовные испытания на первой серийной дизель-электрической подводной лодке (ДЭПЛ) «Кронштадт» проекта 677 (шифр «Лада»). По данным завода-строителя, одновременно на корабле завершается наладка си-



тем и оборудования. Напомним, ДЭПЛ «Кронштадт» была заложена в июле 2005 года, спуск на воду состоялся в сентябре 2018 года. Головной корабль проекта 677 «Санкт-Петербург» с апреля 2010 года находится в опытной эксплуатации на Северном флоте. Сами же ДЭПЛ проекта 677 относятся к четвер-

тые средства. Экипаж провёл учения по борьбе за живучесть корабля. По словам командира корабля капитана 2 ранга Олега Потапова, «Гремящий» демонстрирует высокую скорость, хорошую маневренность и управляемость.

А в Рыбинске на судостроительном заводе «Вымпел», который входит в

перевозка обслуживающего персонала, ремонтных бригад и различных грузов для обеспечения работ береговых средств навигационного оборудования. Проектант судна – нижегородское конструкторское бюро по проектированию судов «Вымпел». После проведения ходовых и государственных испытаний

В рамках конгрессно-делового раздела состоятся мероприятия на территории выставочного комплекса и в АО «Судостроительный завод «Северная верфь», будет проведено более 20 мероприятий конгрессно-делового характера, в том числе четыре научные конференции

тому поколению неатомных подводных кораблей. От предшественников подлодки шифра «Лада» отличаются более высокими ТТХ и боевой эффективностью.

Во время первого этапа заводских ходовых испытаний (ЗХИ) головного корвета проекта 20385 «Гремящий» судостроители Северной верфи (входит в ОСК) закрыли более 50% ходовых удостоверений. В частности, в режиме переменных нагрузок испытана главная энергетическая установка, проверены системы связи, навигационное и штурманское оборудование, общекорабельные системы, вооружение и тех-

Группу компаний «Калашников», состоялся спуск на воду малого гидрографического судна (МГС) проекта 19910. Приказом главнокомандующего ВМФ судну присвоено наименование «Николай Скосырев» в честь контр-адмирала Н. В. Скосырева, внесшего значительный вклад в развитие отечественной гидрографической службы. МГС предназначено для выполнения гидрографических и лоцмейстерских работ. Основные задачи – это постановка и снятие плавучих предостерегательных знаков; обслуживание береговых средств навигационного оборудования; площадная съёмка рельефа дна;

МГС «Николай Скосырев» будет нести службу на Северном флоте.

Также в июле новейший малый ракетный корабль (МРК) «Советск» проекта 22800 «Каракурт», построенный на судостроительном заводе «Пелла» для Балтийского флота, вышел в Балтийское море для прохождения ЗХИ. В ходе испытаний представители заводской сдаточной комиссии совместно с экипажем корабля проведут маневренные и скоростные испытания, проверят работу всех агрегатов, систем и узлов, навигационных и радиотехнических средств, а также выполнят комплекс стрельб по морским и воз-



вой вооружения у кораблей этой серии является комплекс высокоточного ракетного оружия.

Корабли в нашей гавани

В демонстрационном разделе у причалов Морского вокзала и на прилегающей акватории будут представлены более 30 кораблей, катеров и судов из состава ВМФ, Пограничной службы ФСБ России и предприятий-участников салона. В их числе – новейший фрегат «Адмирал Касатонов» проекта 22350. Корабли данного класса предназначены для борьбы с надводными и подводными целями, способны наносить удар высокоточным ракетным оружием по суше и эффективно противостоять авиации.

Одна из сильных сторон фрегатов

душным мишеням из различных систем вооружения корабля. МРК «Советск» оснащен современными комплексами управления, РТВ, радиосвязи, навигации, радиоэлектронной борьбы и противодействия, противодиверсионным вооружением, переносными ЗРК. Он имеет отечественную энергетическую установку на базе трёх дизельных двигателей М-507Д-1 и трёх дизель-генераторов ДГАС-315 производства ПАО «Звезда». Корабли проекта 22800 разработаны петербургским Центральным морским конструкторским бюро «Алмаз». Являются многоцелевыми ракетно-артиллерийскими кораблями морской зоны. Они (головной в проекте 22800 – МРК «Мытищи», кстати, представленный на нынешнем МВМС) отличаются высокими показателями мореходности и управляемости. Осно-



этого проекта – малозаметность для средств радиолокационного обнаружения противника. Корабли оснащены всевозможной передовой электроникой и построены с применением стелс-технологий – эти фактически «невидимки» станут самыми современными и совершенными надводными кораблями ВМФ России в своём классе.

В арсенале «Адмирала Касатонина» 130-миллиметровая артиллерийская установка А-192 «Артат», ЗРК «Полимент-Редут» и ракетный комплекс «Калибр». Напомним, что крылатые ракеты (КР) «Калибр» показали свою высокую эффективность при применении по объектам террористических формирований на территории Сирии. Этими же КР оснащены и малые ракетные ко-



рабли (МРК) проекта 21631, один из которых – МРК «Серпухов» из состава Балтийского флота – также будет ошвартован у причальной стенки Морвокзала. На МВМС серию надводных кораблей представит и корвет «Стойкий» проекта 20380.

Также участники и гости салона смогут посетить малый ракетный корабль «Мытищи» проекта 22800; большой десантный корабль «Петр Моргунов» проекта 11711; малый десантный корабль на воздушной подушке «Мордовия» проекта 12322; десантный катер «Мичман Лермонтов» проекта 21820; транспортно-десантный катер БК-16 «Д-2110» проекта 02510.

Также в программе посещения:

- патрульный катер «П-389» проекта 12150;
- безэкипажный катер типа «Сканда»;
- большой гидрографический катер «Евгений Гниевич» проекта 19920;
- многофункциональный модульный катер «Валерий Рождественский» проекта 23370;
- рейдовый водолазный катер «РВК-1064» проекта 23040;
- морской буксир «МБ-96» проекта 02790;
- судно на воздушной подушке СНВ П-900;
- пограничный патрульный корабль 2 ранга «Камчатка» проекта 22120;

- пограничный сторожевой катер 2 ранга проекта 12200, шифр «Соболь»;
- пограничный сторожевой катер 2 ранга проекта 12150, шифр «Мангуст».

Деловой подход

В рамках конгрессно-делового раздела состоятся мероприятия на территории выставочного комплекса и в АО «Судостроительный завод «Северная верфь», будет проведено более 20 мероприятий конгрессно-делового характера, в том числе четыре научные конференции. В частности, на полях салона состоятся:

- X Международная конференция «Военно-Морской Флот и судостроение в современных условиях» NSN'2019;
- XX Международная научно-практическая конференция МОРИНТЕХ-ПРАКТИК «Информационные технологии в судостроении-2019»;
- PLM-ФОРУМ IMDS-2017 «Управление жизненным циклом изделий судостроения. Информационная поддержка»;
- V Международная научно-практическая конференция «Имитационное и комплексное моделирование морской техники и морских транспортных систем» (ИКМ МТМТС-2019).

При поддержке парусного союза Санкт-Петербурга будет проведена, ставшая уже традиционной, детская парусная регата на приз МВМС-2019.

Укрепляя позиции

Два года назад в Санкт-Петербурге заместитель главнокомандующего ВМФ России вице-адмирал Александр Федотенков, подводя итоги МВМС-2017, подчеркнул:

– Проведение Международного военно-морского салона стало важным этапом в работе по укреплению позиций Российской Федерации на мировом рынке военно-морского вооружения. Всего за период проведения салона наши корабли, катера посетили более 100 тысяч человек, и посещения ещё продолжаются.

Тогда же заместитель главкома ВМФ отметил возросшее число иностранных делегаций – салон 2017 года посетили 57 делегаций из 52 стран.

– Все руководители делегаций подчеркнули прекрасную организацию и качество представленной продукции, – добавил флотский военачальник.

По его словам, в ходе МВМС-2017 были достигнуты договорённости по укреплению мира и безопасности, которые станут фундаментом долгосрочных отношений.

Уверены, что нынешний IX Международный военно-морской салон (МВМС-2019) ещё более укрепит позиции России как в целом на внешнеполитической арене, так и непосредственно в Мировом океане.

Сергей Васильев, редакция МПР



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 от-

ношений, 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.

рового 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.

новление 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 пропо-

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

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 ми-

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 ста-

ведовали 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,

к переменам. Но и здесь, к сожалению, тоже строятся барьеры, вводятся прямые запреты на покупку высокотехнологических 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

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 вообще балансирует на грани выживания.

Так, сегодня свыше 800 миллионов

Нам нужно зафиксироваться на средневропейском уровне по всем основным параметрам, отражающим качество жизни и благополучие людей

и потому проект бесконечно пытаются и пытались торпедировать. Вызывает озабоченность, что такая разрушительная практика не только поразила традиционные рынки, энергетические, сырьевые, товарные, но и переключалась на 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

голове. Тем не менее это всё на практике происходит. Удивительно, но факт.

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

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 вме-

сто 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

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

номической 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 финансо-

Россия подготовила национальную стратегию развития технологий в области искусственного интеллекта

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 утопичное, эфемерное, а реальное? Очевидно, что для выработки более устойчивой и справедливой модели развития потребуются новые договорённости, которые не только, что называется, чётко прописаны, но,

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 эко-

вых 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, отрасли новой цифровой экономики и глобальное информационное пространство. Да, выстроить подобную гармоничную систему будет, безусловно, непросто, но это лучший рецепт восстановления взаимного доверия, и





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

рудования, а также систем для ЖКХ, энергетики, которые позволяют снизить 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.

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 сво-

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

«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.

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 обо-

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,

боба 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 средневропейском 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 колос-

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,

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 бу-

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

сальные. Наша задача – быть среди первых, кто использует эти технологии, конвертирует их в настоящий прорыв. Так, по оценкам экспертов, в ближайшем десятилетии 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 высокотехнологических компаний. Указ о запуске такой стратегии будет подписан в ближайшее время. А детальный, пошаговый план действий интегрирован в

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 личный, 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

дем 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 не затратно».

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 ис-

пользовать 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 провёл по этому пути 6,5 млн тонн. И Россия намерена 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 созда-

ние 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 Амелко» 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 дер-

жавы», - 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 гражданско-го 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».

Российские морские двигатели превосходят западные

Отечественное морское двигателестроение получило толчок к развитию благодаря санкциям Запада, считает Президент России Владимир Путин.

«Оказалось, что недостаточно уметь производить морские двигатели вообще. Морские двигатели – это особая история, это отдельная наука, отдельная отрасль, отдельная компетенция. Мы за несколько лет это сделали, у нас появились свои двигатели, причём не только не уступающие, а в чём-то превосходящие западные аналоги», - заявил глава государства в ходе «Прямой линии – 2019», состоявшейся 20 июня.

Владимир Путин напомнил, что в СССР и новой России морские двигатели лишь закупались за рубежом, в стране они не создавались. Сегодня же российскими двигателестроительными предприятиями ведётся активная работа над импортозамещением и постройкой отечественных двигателей. Не секрет, что российские фрегаты и корветы долгое время зависели от украинской продукции и поэтому вопрос их импортозамещения был весьма острым.

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, посвященное, 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, газозовозов 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 – газозовозов 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 госзаказов.

«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-газозовозов 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 предусмотрен-



ные проектом производственные мощности позволят строить суда практически любых типов, классов и назначений.

«При этом основная специализация верфи – крупнотоннажные суда, в том числе суда-газозовозы, 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 Министерстве 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



Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации. Севастополь. 19 июня 2019 года

19 июня в Севастополе в Черноморском высшем военно-морском училище имени П. С. Нахимова под председательством вице-преьера России Юрия Борисова прошло выездное заседание Морской коллегии при Правительстве РФ. На совещании были рассмотрены вопросы национальной безопасности в области морской деятельности, ход реализации программы развития Черноморского флота, загрузка крымских «оборонных» предприятий текущими заказами и многое другое.

Национальная безопасность в морской сфере – удовлетворительная

Состояние национальной безопасности России в области морской деятельности в 2018 году оценивается как удовлетворительное. Об этом сообщил вице-премьер РФ, председатель Морской коллегии при Правительстве РФ Юрий Борисов, открывая в Севастополе в ЧВВМУ имени П. С. Нахимова выездное заседание Морской коллегии.

Первой темой, которую должны рассмотреть участники коллегии, отметил Борисов, должен стать вопрос о проекте ежегодного доклада Президенту РФ «О комплексной оценке состояния национальной безопасности Российской Федерации в области морской деятельности в 2018 году и предложения по ее обеспечению».

«Состояние национальной безопасности в области морской деятельности

в 2018 году в проекте доклада оценивается как удовлетворительное. Вместе с тем требуется постоянный мониторинг и готовность к оперативному принятию мер по нейтрализации новых вызовов и угроз», – подчеркнул председатель Морской коллегии.

Он добавил, что на объектах морского транспорта в прошлом году не было допущено совершения преступлений террористического характера и экстремистской деятельности.

«Обеспечение национальной безопасности Российской Федерации требует решения целого комплекса задач, в тех видах морской деятельности, в которых на протяжении последних лет наблюдалось нестабильное состояние. Поэтому реализации мер по нормализации положения в этих секторах будет уделяться особое внимание в работе Морской коллегии», – отметил вице-премьер.

Возрождение подплава ЧФ фактически завершено

За пять лет, прошедших с момента воссоединения Крыма с Россией, Черноморский флот получил шесть современных подводных лодок. К настоящему моменту возрождение его подводных сил фактически завершено, заявил вице-премьер Юрий Борисов.

«Черноморский флот получил 23 корабля и боевых катера, 10 судов обеспечения, 6 современных подводных лодок, до конца 2019 года планируется поступление 3 боевых кораблей. Таким темпов обновления флот не знал десятилетиями», – подчеркнул заместитель Председателя Правительства РФ.

По словам Юрия Борисова, для повышения боевой мощи Черноморского флота была разработана и реализуется программа его развития, которая предусматривает мероприятия по переос-



нащению флота современной техникой и оружием, создание соответствующей инфраструктуры базирования, улучшение бытовых условий военнослужащих и членов их семей, создание современной системы медицинского обеспечения.

У крымских предприятий ОПК заказы есть

Судостроительные предприятия Крыма и Севастополя пока загружены заказами до 2022 года, отметил Юрий Борисов.

судовладельцы не подали предложений по загрузке предприятий после 2022 года», – сказал Борисов.

Вице-премьер напомнил, что Морская коллегия уже предлагала разработать комплекс мер по продвижению гражданской продукции крымских судостроительных заводов. По оценкам федеральных властей, предприятия могут предложить своим потенциальным заказчикам газотопливные, рыболовные и скоростные пассажирские суда.

В ходе заседания вице-губернатор Севастополя Илья Пономарёв представил доклад о развитии судостроения и

регионе промышленных предприятий в рамках реализации нацпроектов в свете санкций, которые накладывают ограничения на поставку в регион высокотехнологичного оборудования.

За пятилетку 1,8 тысячи черноморцев получили квартиры

Порядка 1,8 тысячи военнослужащих Черноморского флота получили жильё за пять лет, прошедших после воссоединения Крыма с Россией, сообщил вице-премьер РФ Юрий Борисов на заседании Морской коллегии.

За пять лет Черноморский флот получил 23 корабля и боевых катера, 10 судов обеспечения, 6 современных подводных лодок, до конца 2019 года планируется поступление 3 боевых кораблей

«Для выявления проблемных вопросов в организациях оборонно-промышленного комплекса Крыма Минпромторгом проводится еженедельный мониторинг. Анализ показывает, что в целом ситуация стабильная. Обеспечивается загрузка организаций ОПК в соответствии с перспективным планом загрузки судостроительных и судоремонтных предприятий до 2027 года. Вместе с тем остаются и нерешенные проблемы. Обозначенным планом предусматривалось строительство на крымских верфях 32 кораблей и судов Минобороны и 27 судов в интересах других заказчиков, однако на сегодня

предприятий оборонно-промышленного комплекса.

«На данном этапе нам необходимо обеспечить дополнительную загрузку Севастопольского морского завода в сфере плавкраностроения», – подчеркнул Илья Пономарёв.

Также обсуждались вопросы, связанные с созданием единого судостроительного кластера, включающего интеграцию 13-го судоремонтного завода в Объединённую судостроительную корпорацию и вопросы, связанные с загрузкой Севастопольского авиационного предприятия. Далее на совещании рассмотрели вопросы локализации в

«Сдвинулось с мёртвой точки обеспечение военнослужащих Черноморского флота жильём. С 2014 года жильё получили около 1800 человек», – сказал Борисов.

Ранее вопрос об обеспечении военнослужащих на Крымском полуострове жильём поднимался на встрече Президента Российской Федерации Владимира Путина с общественностью Крыма и Севастополя.

По материалам из открытых источников

Секретариат Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации за активное участие в организации и проведении в городе-герое Севастополе выездного заседания Морской коллегии благодарит Главное командование ВМФ в лице начальника Главного штаба ВМФ России – первого заместителя главнокомандующего ВМФ вице-адмирала Андрея Ольгертовича Воложинского, командование и личный состав ЧВВМУ имени П. С. Нахимова в лице начальника училища контр-адмирала Александра Петровича Гринкевича, правительство Севастополя в лице вице-губернатора Ильи Владимировича Пономарёва, Севастопольское морское собрание в лице председателя Виктора Павловича Кота.

Также за конструктивное и плодотворное сотрудничество выражаем искреннюю признательность журналистскому сообществу Севастополя и Крыма в лице начальника отдела пресс-службы управления массовых коммуникаций правительства Севастополя Анны Малышко и начальника управления информации и пресс-службы главы Республики Крым Екатерины Немчиновой (Полончук).



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 Лавров, 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 документов, принимаемых высшими органами государственной власти. В частности, именно его усилиями и под его руководством была разработана «Стратегия развития морской деятельности Российской

Федерации до 2030 года», 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.



У новой техники ВМФ очень большой модернизационный запас

В студии телеканала «Звезда» в парке «Патриот» на V юбилейном Международном военно-техническом форуме «Армия-2019» побывал главнокомандующий Военно-Морским Флотом России адмирал Николай Евменов. Он рассказал о конкурсе в высшие военно-морские учебные заведения, а также поделился, как фрегат «Адмирал Флота Советского Союза Горшков», который совершает кругосветный поход во главе отряда ВМФ РФ, превзошёл заявленные характеристики.

- Николай Анатольевич, для начала от имени телеканала «Звезда» и от всех наших зрителей поздравляем Вас с новым назначением!

- Спасибо!

- Фактически, первый выход к прессе, и вот сразу на форуме. Насколько я понимаю, Военно-Морской Флот здесь, в первую очередь, говорит о колоссальной школе, которая позволила освоить новое вооружение?

- Вы знаете, всё меняется, обстановка быстро меняется, меняются форма, способы, методы вооружённой борьбы. Естественно, всё это выходит на новую технику, новая техника требует абсолютно другого обслуживания. Всё

зависит от профессионалов, естественно, здесь на форуме мы представляем, как сейчас говорят, кластер военно-морского образования, в первую очередь, высшего военно-морского образования, это много новых наработок. Представляет это начальник Военно-морской академии вице-адмирал Владимир Касатонов. Я думаю, будет интересно не только профессионалам в области военных наук это посмотреть, но и всем остальным. Ну, и как Вы правильно сказали, действительно, здесь на форуме представлено очень много новейших разработок в области Военно-Морского Флота.

- Появляется новая концепция авиа-

носца, появляются новые формы и новые энергетические установки, это всё требует очень серьёзного подхода. Вы говорите о высшем образовании, а кто к вам сегодня приходит, насколько романтики и насколько практики?

- Сейчас в Министерстве обороны выстроена стройная система, если мы говорим о высшем образовании. Кто к нам приходит? Это в первую очередь довузовская молодёжь. В первую очередь, мы делаем ставку на выпускников нахимовских, кадетских, суворовских училищ. Во вторую очередь, это уже выпускники общеобразовательных школ. Есть большой конкурс, он действительно существует, мы берём по ЕГЭ, берём



АПЛ «Юрий Долгорукий»

лучших. Сейчас процент отсева в период обучения вузовской молодежи (это те, кто получает первые офицерские звания, но в то же время и те, кто получает второе высшее образование, то есть академическое), отсев минимален – и 21 июня я присутствовал на выпуске Военно-морской академии, ну, там выпускники не только Военно-мор-

ской академии были, а военно-морских учебных заведений. Я Вам скажу – это перспективная молодёжь, это перспективные офицеры, это горящие глаза. В первую очередь, они знают, куда они идут, и они знают уже себе цену.

- Николай Анатольевич, и самый главный вопрос. Я бы себя не уважал, если бы Вам его не задал. Вот ощу-

щение от новой техники, мы говорим о кораблях, которые сегодня выходят в море. Что Вы получили? Вот Вы как оцениваете эти машины?

- Как любую новую технику. Вот вы садитесь в новый автомобиль, вы пока ещё не знаете, что он из себя представляет, и пытаетесь из него выжать все его технические характеристики. То же



Фрегат «Адмирал Флота Советского Союза Горшков»



Тяжёлый атомный ракетный крейсер «Адмирал Нахимов»

СПРАВКА

Адмирал Николай Анатольевич Евменов родился 2 апреля 1962 года.

В 1987 году окончил Высшее военно-морское училище подводного плавания имени Ленинского комсомола и был направлен на Тихоокеанский флот (ТОФ). На атомных подводных лодках ТОФ прошел путь от командира ЭНГ БЧ-1 до командира корабля.

В 1998 году окончил Военно-морскую академию имени Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова, в 2003 году – Военную академию Генерального штаба Вооружённых Сил РФ.

Командовал соединениями атомных подводных лодок ТОФ. В декабре 2011 года был назначен на должность командующего подводными силами ТОФ.

В сентябре 2012 году стал начальником штаба – первым заместителем командующего Северным флотом.

С ноября 2015 года исполнял обязанности командующего Северным флотом.

В апреле 2016 года Указом Президента РФ вице-адмирал Н. А. Евменов был назначен командующим Северным флотом.

Указом Президента Российской Федерации № 203 от 3 мая 2019 года назначен главнокомандующим Военно-Морским Флотом.

Награжден орденами «За военные заслуги» (2006), «За морские заслуги» (2015), «Александра Невского» (2016), ведомственными медалями Министерства обороны РФ.



Модернизация тяжёлого атомного ракетного крейсера «Адмирал Нахимов» идёт по графику, сообщил «Интерфаксу» главком ВМФ адмирал Николай Евменов: «Пока мы идём по плану. Есть надежда на то, что планы мы выдержим. «Адмирал Нахимов» и «Пётр Великий» нуждаются в модернизации, а потенциал модернизации у них достаточно большой».

самое и с техникой Военно-Морского Флота – это в первую очередь корабли новые, новые подводные лодки. Ну, вот на Кубу заходил наш новейший фрегат «Адмирал Флота Советского Союза Горшков». Он практически сейчас совершил кругосветное плавание, возглавил отряд кораблей ВМФ. Естественно, ты смотришь, вот заявленные характеристики и вот то, что он выдал на гарантах. Так я могу Вам сказать, что заявленные характеристики и то, что мы получаем, – это гораздо выше того, что было заявлено. У новой техники сейчас очень большой модернизационный запас.

- Вы сейчас с языка следующий вопрос сняли – модернизационный запас. Мы наблюдаем за тем, что корабли, отработав определённый период времени, определённое количество походов, требуют (поскольку мы с этого и начали



Тяжёлый атомный ракетный крейсер «Пётр Великий»



Владивосток, в период проведения МВТФ «Армия-2019»

Главнокомандующий ВМФ адмирал Николай Евменов на церемонии выпуска офицеров из ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова»: «Активно продолжается работа по строительству Военно-Морского Флота. В соответствии с государственной программой вооружения в состав ВМФ должно войти более 180 кораблей и судов, в том числе новых проектов. Только в этом году на флот поступит 15 боевых кораблей и 20 судов обеспечения. Оснащённость ВМФ новыми и модернизированными системами вооружения в 2019 году достигла 60%, а техническая готовность корабельного состава – более 80%».

разговор – время течёт очень быстро, очень быстро всё изменяется) требуют обновления, вооружения, дополнительного оборудования, обновления систем связи. Вот насколько эффективно сегодня это всё происходит? Фактически, мы, имея хорошую платформу, за счёт обновления получаем корабль с плюсами.

- Так называемая модульная конструкция – к этому пришли во всём

мире. Мы это достаточно хорошо освоили. То есть да, действительно, мы имеем конструктив, вот эту вот платформу, на которую уже как на ёлку насаживаем те «игрушки», которые мы хотим. Если можно назвать это «игрушками», потому что это достаточно сложная техника.

- Это очень серьёзные «игрушки»...

- Да, поэтому, наверное, с нами и считаются, потому что такие «игрушки» у нас, в первую очередь, есть. Поэтому

это вот направление развития техники и перспективное. То есть не делать множество проектов, множество кораблей, взять вот несколько базовых вариантов и уже из этих базовых вариантов, исходя из тех задач, которые поставлены не только флоту, но и Вооружённым Силам, мы уже имеем вот эту технику.

По материалам tvzvezda.ru, из открытых источников



С. В. Пен. Парад кораблей Балтийского флота в честь второй годовщины Ништадтского мира 11 августа 1723 г.

В кильватерном гордом строю

Одной из главных флотских традиций в ряде стран является проведение военно-морских парадов. В России эта традиция зародилась при Петре I. В 1698 году, находясь в Англии в составе Великого посольства, молодой царь наблюдал за манёврами британского флота на Спитхедском рейде. Это зрелище произвело настолько сильное впечатление на Петра I, что он решил перенять традицию проведения монарших смотров и морских парадов для создаваемого в то время Азовского флота.

ПЕРВЫЙ в России флотский смотр состоялся летом 1699 года на Таганрогском рейде Азовского моря. В августе Азовский флот в составе 28 судов провёл манёвры под командованием адмирала Ф. А. Головина, державшего флаг на 62-пушечном корабле «Скорпион».

В 1714 году, 27 июля, Российский флот одержал первую крупную морскую победу у мыса Гангут над шведами. «Гангутский триумф» стал первым праздником новой столицы России – Санкт-Петербурга, когда на Невском рейде были выстроены захваченные шведские суда. Спустя ровно шесть лет, 27 июля 1720 года, была одержана морская победа при Гренгаме. Этот знаменательный день 27 июля (день Святого Великомученика Пантелеймона) Пётр I распорядился отмечать как праздник с торжественным богослужением, морским парадом, ше-



А. Ф. Зубов. Торжественный ввод в Петербург взятых в плен шведских фрегатов. 1720 г.

ствиями войск и фейерверками.

После заключения Ништадтского мира со Швецией, завершившего Северную войну 1700–1721 гг., в Санкт-Петербурге 22 октября 1721 года состоялось официальное празднество. В этот день Пётр I принял от сената и священного синода титул «отца Отечества, императора Всероссийского Петра Великого».

В 1723 году, ко второй годовщине

гренгамского флотского праздника в его прежней форме с орудийными залпами, расцвечиванием кораблей флагами постепенно угасла. Этот «викториальный день» отмечали лишь богослужением. При преемниках Петра I о флоте почти забыли, и он стал приходить в упадок. Традиция торжественного выведения на Неву ботика почти не соблюдалась. Лишь дважды при императрице Елизавете

нию выстроились 6 линейных кораблей, 5 фрегатов и корвет. Император с многочисленной свитой поднялся на «Азов» – флагманский корабль эскадры адмирала Д. Н. Сенявина, затем посетил корабли «Гангут», «Иезекииль», «Александр Невский» и несколько фрегатов.

В последний раз в XIX веке ботик Петра I участвовал в морском параде в 1836 году. Пароход «Охта» от-

11 августа 1723 года на рейде Кронштадта в кильватерной колонне выстроились 20 линейных кораблей и других военных судов, экипажи которых приветствовали проходивший мимо ботик – «дедушку русского флота». На нём Пётр I был рулевым, а его адмиралы служили гребцами. Этим событием на Балтике зародилась традиция проведения флотских парадов

Ништадтского мира, по решению императора Петра I в Санкт-Петербург из Москвы доставили ботик – «дедушку русского флота». 11 августа 1723 года на рейде Кронштадта в кильватерной колонне выстроились 20 линейных кораблей и других военных судов, экипажи которых приветствовали проходивший мимо ботик. На нём Пётр I был рулевым, а его адмиралы служили гребцами. Этим событием на Балтике зародилась традиция проведения флотских парадов.

ПОСЛЕ смерти Петра I в 1725 году традиция проведения гангутско-

Петровне – в 1744 и 1745 годах он был показан флоту и публике.

В царствования императоров Екатерины II, Павла I и Александра I проводились только смотры и манёвры флота, морские парады не организовывались. При Александре I 16 мая 1803 года отмечалось 100-летие основания Санкт-Петербурга. При этом «дедушка русского флота» находился на палубе стоявшего на Неве 110-пушечного корабля «Гавриил».

В июне 1827 года император Николай I провёл смотр эскадры, отправляемой в Средиземное море. На Большом Кронштадтском рейде в ли-

букировал ботик в Кронштадт, при приближении которого крепость салютовала 31-м выстрелом. Ботик был ошвартован в Военной гавани, и к нему от Гвардейского экипажа приставили почетную вахту. Через несколько дней ботик перевели в Среднюю гавань, где установили на палубе парохода «Геркулес». Корабли Балтийского флота были выстроены на Кронштадтском рейде в три линии. По сигналу императора Николая I «Геркулес» с ботиком на палубе прошёл, принимая почести, между линиями кораблей.

В 1845 году Николай I провёл в



Шифляр. Смотри Балтийского флота под командованием Д. Н. Сенявина у Красной Горки в 1827 г.



М. В. Петров-Маслаков. Парад на Неве минных крейсеров Балтийского флота, построенных на добровольные пожертвования. Май 1907 г.

Севастополе смотр кораблей Черноморского флота, находясь на 120-пушечном корабле «Двенадцать Апостолов». Такие смотры проводились раз в семь лет.

В Морском уставе издания 1853 года содержалось предписание, чтобы в день победы при Гангуте наряду с церковными службами производился салют и корабли расцвечивались

верейке Петра I – небольшой лодке, собственноручно им построенной (ныне хранится в музее «Домик Петра I» в Санкт-Петербурге). В период правления императоров Александра II, Александра III и Николая II количество высочайших смотров и морских парадов сократилось. В основном практиковались торжественные построения кораблей по случаю визи-

года на Ревельском рейде прошёл высочайший смотр 2-й Тихоокеанской эскадры перед отправкой её на Дальний Восток, на театр боевых действий русско-японской войны 1904–1905 гг. В мае 1907 года столичной публике на Невском рейде были показаны в парадном строю минные крейсера, построенные на добровольные пожертвования наро-

30 июля 2017 года впервые в новейшей истории России в акватории Невы и на Кронштадтском рейде был проведён Главный военно-морской парад. Состоялся торжественный проход кораблей и пролёт группы морской авиации. В параде приняли участие моряки Балтийского, Черноморского, Северного, Тихоокеанского флотов и Каспийской флотилии

флагами. Такой порядок празднования в Российском флоте сохранялся вплоть до 1917 года.

В честь 200-летия со дня рождения Петра Великого в Санкт-Петербурге в июне 1872 года был устроен грандиозный парад военных и гражданских судов. Особые почести воздавались

тов в Россию монарших особ и глав иностранных государств. О постоянстве таких парадов говорить не приходится.

Большие торжества с участием кораблей Балтийского флота проводились в 1903 году в честь 200-летия Санкт-Петербурга. В сентябре 1904

дов России. Пожалуй, на этом завершилась дореволюционная традиция проведения морских парадов в России.

РУКОВОДСТВО Советского Союза сделало парады кораблей традиционным мероприятием при проведении праздников 1 мая и 7 ноября.

Однако необходимость привлечения большего внимания населения к Военно-Морскому Флоту потребовала организации специального праздника военных моряков с демонстрацией морской мощи страны.

Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР и ЦК ВКП (б) от 22 июля 1939 года был установлен ежегодный праздник – День Военно-Морского Флота. Любопытно, что в 1939 году День ВМФ отмечался 24 июля, в понедельник, в день рождения наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова, которому тем самым советский лидер И. В. Сталин сделал своеобразный подарок. Празднование же Дня Военно-Морского Флота в последнее воскресенье июля, как самое тёплое время года на всех морских театрах, было официально установлено уже в послевоенные годы.

9 мая 1995 года в Санкт-Петербурге состоялся Военно-морской парад в ознаменование 50-летия Победы в Великой Отечественной войне. Впервые в истории нашей страны он стал международным, и в нём участвовали корабли государств – представителей антигитлеровской коалиции периода Второй мировой войны.

Во время морского парада по случаю 300-летия Российского флота, который прошёл 26 июля 1996 года,

по Неве мимо строя боевых кораблей прошло небольшое судёнышко под императорским штандартом. Изготовленная специально к празднику реплика «дедушки русского флота» прекрасно справилась со своей ролью, став символом преемственности славных отечественных морских традиций. Подлинный же «дедушка русского флота» хранится в Центральном военно-морском музее и является главным его экспонатом.

В НАШЕ ВРЕМЯ День Военно-Морского Флота установлен Указом Президента Российской Федерации В. В. Путина от 31 мая 2016 года № 549 «Об установлении профессиональных праздников и памятных дней в Вооружённых Силах Российской Федерации». Этот праздник, как и прежде, отмечается ежегодно в последнее воскресенье июля.

30 июля 2017 года впервые в новейшей истории России в акватории Невы и на Кронштадтском рейде был проведён Главный военно-морской парад. Состоялся торжественный проход кораблей и пролёт группы морской авиации. В параде приняли участие моряки Балтийского, Черноморского, Северного, Тихоокеанского флотов и Каспийской флотилии. Не менее крупномасштабный, второй по счёту Главный военно-морской па-

рад состоялся в Санкт-Петербурге и Кронштадте 29 июля 2018 года.

Главный военно-морской парад неразрывно связан с Днём Военно-Морского Флота, когда свой профессиональный праздник отмечают военные моряки. Этот праздник дорог для тех, кто обеспечивает боеготовность частей и соединений ВМФ, членов семей моряков-военнослужащих, рабочих и служащих флотских предприятий и учреждений, работников судостроительной промышленности, ветеранов Великой Отечественной войны и Вооружённых Сил. Главный военно-морской парад способствует консолидации российского общества, воспитанию молодого поколения на лучших флотских традициях в готовности выступить на защиту Отечества.

В этом году, 28 июля, в Санкт-Петербурге и Кронштадте пройдет третий в новейшей истории России Главный военно-морской парад. Он станет смотром достижений военных моряков, судостроителей, оружейников, приборостроителей, всех тех, кто создаёт и приумножает морскую мощь Отечества.

*Руслан Нехай,
директор Центрального
военно-морского музея*



Главный военно-морской парад 30 июля 2017 года



«Полтава»: во славу российского оружия

В 1712 году со стапелей Адмиралтейской верфи был спущен пер-вый линейный корабль Балтийского флота «Полтава». Проект этого 54-пушечного линейного корабля был разработан к концу 1709 года лично Петром Первым при участии известного в будущем корабельного мастера Федосея Скляева. При проектировании они оба использовали новейшие достижения отечественной и иностранной кораблестроительной практики своего времени.

Начало строительства «Полтавы» на Санкт-Петербургской Адмиралтейской верфи открыло новый этап становления России как одной из ключевых держав Балтийского моря. «Полтава» прошла всю вторую половину Северной войны, участвовала в установлении русского влияния на Бал-тике и в достижении скорейшего мира.

Во время своей службы, с 1712 по 1732 год, «Полтава» входила в состав Балтийского флота, до окончания Великой Северной войны принимала участие в шести морских кампаниях (1713–1717 и 1721 годов). В составе эскадр «Полтава» действовала в 1722 и 1723 гг., занимаясь практикой матросов и давая бесценный опыт экипажам кораблей. В период боевой службы линейного корабля на нём дважды держал свой флаг Петр I. Закончил свои

дни линейный корабль в Лахте, где после 1732 года пришедший в негодность был разобран.

«Полтава» передавала своё имя и далее, согласно традициям флота. Корабли с этим именем продолжали прославлять российское оружие, участвуя во многих походах.

В 2013 ГОДУ по инициативе председателя правления ПАО «Газпром» Алексея Миллера была начата работа по строительству полноразмерной копии линейного корабля «Полтава». На специально построенной верфи исторического судостроения, учреждённой Яхт-клубом Санкт-Петербурга, мастерами-корабелами за пять лет был воссоздан флагман Балтийского флота Петровской эпохи.

27 мая 2018 года состоялся торжественный спуск линейного корабля «Полтава» на воду. Церемония спуска

прошла согласно историческим морским традициям и сигналом к началу церемонии стал залп из корабельного орудия. В ходе церемонии глава «Газпрома» Алексей Миллер вручил чашу с серебряными монетами – по одному рублю за каждый пушечный порт – главному строителю корабля. Этот обычай был установлен ещё в Петровские времена. Церемонию наречения корабля провёл митрополит Санкт-Петербургский и Ладожский Варсонофий, а «крёстная мама» «Полтавы» Елена Калинина, спортсменка Академии парусного спорта Яхт-клуба Санкт-Петербурга, разбила бутылку шампанского о нос корабля.

Но после спуска работы на корабле не закончились: ещё были установлены рангоут и такелаж. После чего «Полтава» в 2018 году приняла участие в Главном военно-морском па-

раде в Кронштадте.

И В НЫНЕШНЕМ ГОДУ линейный корабль «Полтава» также примет участие в параде: займёт почётное первое место в строю кораблей в акватории реки Невы как символ истории и культуры Санкт-Петербурга, продолжения славных морских традиций Российского флота.

В этой связи «Полтава» осуществит переход из Кронштадта в Санкт-Петербург, где ошвартуется в центре города у причала на Английской набережной. Уникальную задачу по буксировке парусного корабля осуществят два буксира отряда судов обеспечения Ленинградской военно-морской базы.

Накануне главнокомандующий ВМФ России адмирал Николай Евменов на рабочем совещании в Адмиралтействе заслушал доклад ответственных лиц по вопросу организации буксировки исто-



рического парусника, обратив внимание на соблюдение всех мер, предъявляемых к обеспечению навигационной безопасности буксируемых объектов. Главком ВМФ также отметил, что «Полтава» является важнейшим элементом исторической (ретроспективной) части Главного военно-морского парада.

«Наряду с показом современных кораблей мы должны предоставить возможность всем ознакомиться с эпизодами рождения и развития Российского флота. Это и интересно, и познавательно», – подчеркнул адмирал Николай Евменов.

Ряд тематических мероприятий пройдёт на «Полтаве», как планируется, уже 10 июля, в День победы русской армии под командованием Петра I в Полтавском сражении. В этот день экскурсоводы будут уделять отдельное внимание Полтавскому сражению, фигуре Петра I и подробнее расскажут об истории названия корабля.





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, противостоям 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, считают с ней только тогда, когда она сильно и твердо стоит на ногах... Безопасность в мире можно обеспечить только вместе с Россией, а не пытаться «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

Стратегия Запада по геополитическому уничтожению России



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 но-

вом 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?



РОССИЯ	НАТО
79	СТРАТЕГИЧЕСКАЯ АВИАЦИЯ 144
1614	ТАКТИЧЕСКАЯ АВИАЦИЯ 3800
2500	ТАНКИ 3000
10 000	в строю на хранении 6800
0,85 млн чел.	ЛИЧНЫЙ СОСТАВ 2 млн чел. (1,4)
1	АВИАНОСЦЫ 13 (10)
1	АТОМНЫЕ РАКЕТНЫЕ КРЕЙСЕРЫ 22
36	НЕСТРАТЕГИЧЕСКИЕ АТОМНЫЕ ПОДЛОДКИ 54

Инфографика Марии КЛЕМЕНТЬЕВОЙ



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 «но-

вой 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, сравнить две части единого народа и на-

блюдать, 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 господства, 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 Донеска и Луганска» силовым путём. По крайней мере, он продолжает при открытой поддержке западных стран активно накачивать свои

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)

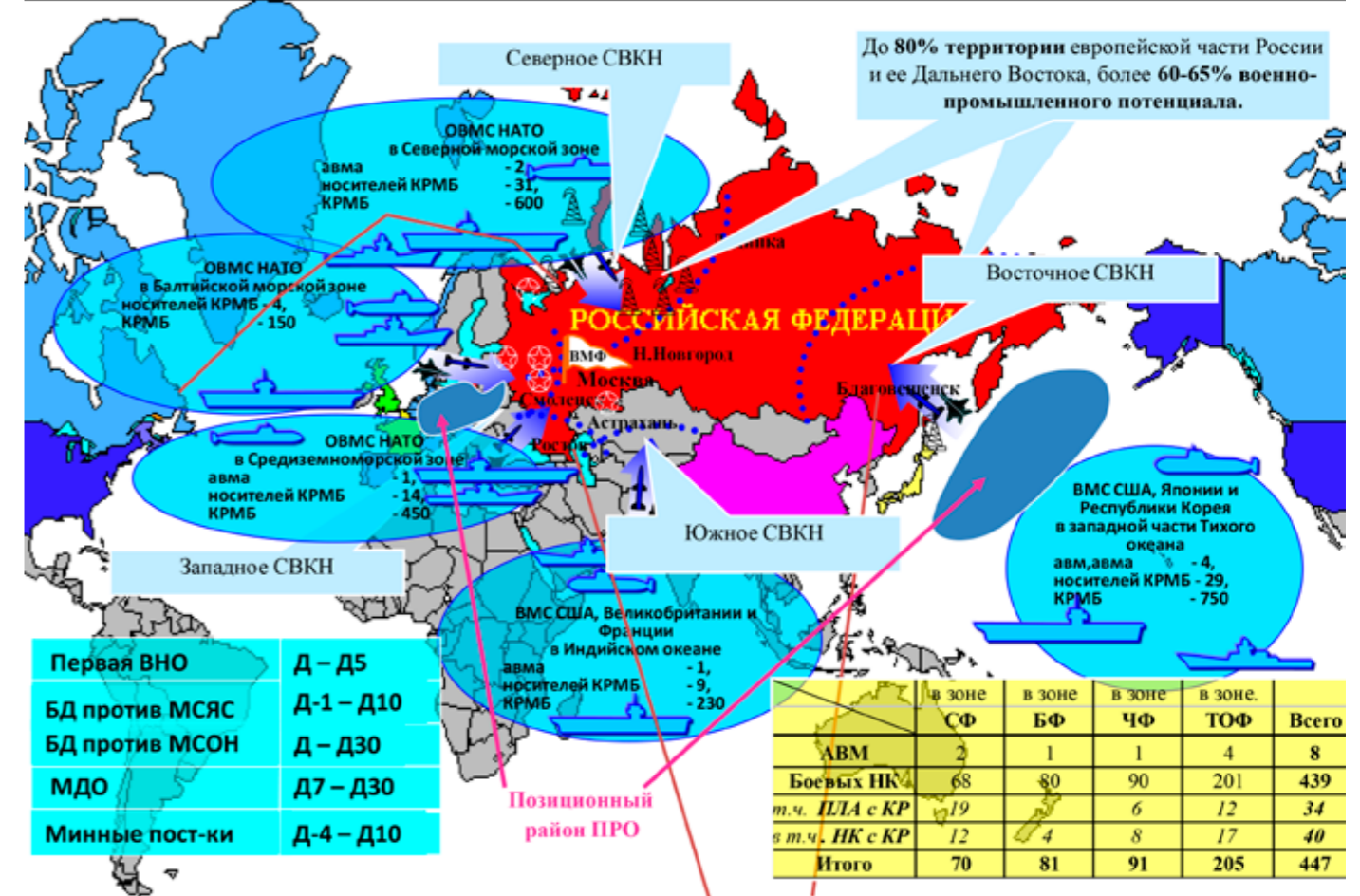


10 крупных десантных кораблей, выполняющих роль морских баз для вертолетов и самолетов вертикального взлета



Корпус морской пехоты США насчитывает 202 тыс. военнослужащих

ОСНОВНЫЕ ФОРМЫ ПРИМЕНЕНИЯ ГРУППИРОВОК СИЛ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ ПРОТИВНИКА В ОПЕРАЦИОННЫХ ЗОНАХ ФЛОТОВ



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 третьей промышленной мощи Советского Союза. А её 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 высоты.

Украина сегодня является одной из беднейших стран мира.

Несмотря на серьёзные потери по-

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



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 голы 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. Одноруких - 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, анти-

социальной 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 быть готовым».



ИНФОРМАЦИОННЫЕ ВОЙНЫ XXI ВЕКА - ПРОТИВОБОРСТВО И ПРОТИВОСТОЯНИЕ

«Информационное противоборство и политехнологии 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 во-

йне 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

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 Сиякова, освободили под залог. В декабре фигуранты дела попали под президентскую амнистию. Уголовное дело закрыли.

Следует отметить, что именно общественные организации и неформаль-

ных 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

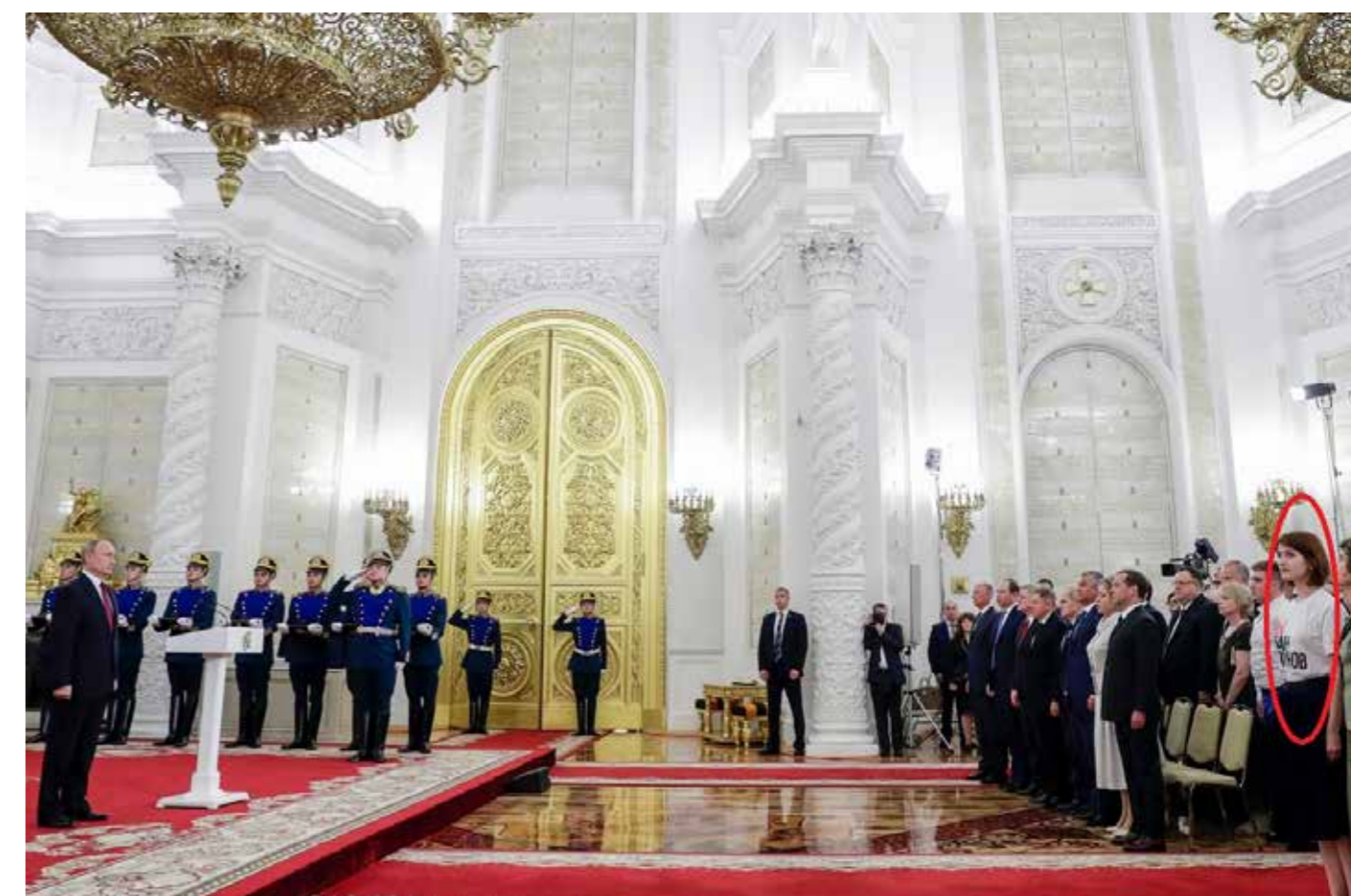
Морская политика России безусловно должна учитывать современные угрозы национальной безопасности в информационном пространстве

активистов могут образовывать состав преступления «пиратство» (ст. 227 УК РФ). Российские СМИ выступили в поддержку активистов и журналиста Сиякова, 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

ные объединения наиболее активно и эффективно используют средства интернет-коммуникаций для формирования необходимой повестки и проведения информационных кампаний, всегда имеющих конкретные политические и экономические цели.

Этапы достижения политических и экономических целей путём шельмования с общественным мнением давно уже чётко отлажены. Непрофессиональные представители органов государственной власти или просто представители крими-

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

онном пространстве указанного региона для организации массовых беспорядков, что привело к нарушению стабильной работы объектов компаний ExxonMobil и Chevron, осуществляющих нефтедобычу в данном регионе. Убытки от таких акций могут составлять сотни миллионов долларов.

сийской 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 одно-



был вынужден смиренно лицеизреть 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 информаци-

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 Рос-

временным 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

мационного 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 Управле-

нения 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 заказ-

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 инфор-

нием 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 «партнёров» 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 привле-

чиков 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



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 сохранению». 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-Беллингаузена 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»



ВЁСЛА – НА ВОДУ!

С 10 по 16 июня 2019 года под эгидой Музея Мирового океана состоялся традиционный водный поход на морских ялах, который проводится уже более 10 лет. За семь дней участники похода – а это воспитанники кадетских классов школ региона, курсанты профильных морских учебных заведений – смогли преодолеть около 300 километров по рекам Калининградской области.

– Такое путешествие по водным путям – самая настоящая морская школа, – сообщил руководитель похода, капитан 1-го ранга запаса Алексей Шуткин. – Она позволяет ребятам не только почувствовать романтику дальних морских путешествий, но и получить навыки управления гребно-парусными судами. По сути эта образовательная программа направлена еще и на развитие детского туризма.

В нынешнем году сплав на морских ялах был приурочен к юбилейным датам, связанным с легендарным научно-исследовательским судном «Витязь»: 80 лет со дня рождения, 70 лет со дня выхода в первый научный рейс, 40 лет со дня завершения экспедиционных работ и 25 лет со дня

постановки к музейному причалу.

Водное путешествие стало настоящим морским приключением для 85 человек. На веслах и под парусом ялы в сопровождении музейного исторического судна куренаса и катеров обеспечения отправились по маршруту «Калининград – Озерки – Знаменск – Каширское – Шолохово – Полесск – Гвардейск – Калининград». Ребята ждали новые встречи и знакомства, увлекательные экскурсии и спортивные соревнования.

В походе сотрудники Музея Мирового океана организовывали для курсантов и кадет лекции и занимательные мастер-классы, спортивные соревнования.

Не обошлось и без трудностей. Самым тяжелым

местом при переходе стал участок от Озерков до Знаменска, где пришлось преодолевать множество мелей.

Пройдя маршрут на веслах, ребята лучше узнали друг друга, возмужали и стали настоящей морской командой. Ну, и, конечно, они познакомились с историей и географией родного края – самого западного региона страны. А своими впечатлениями они делились уже в Калининграде, где 16 июня на Набережной исторического флота Музея Мирового океана их встретили родные, друзья и команда музея.

Алексей Буданов





Президент АО «ОСК» Алексей Рахманов: «Деньги в судостроение не вкладывались почти 30 лет»

- Алексей Львович, в прошлом году на ПМЭФ вы рассказали про челлендж ОСК – заказ на от 30 до 50 сухогрузов, которые надо построить за два года. Твёрдый контракт подписан?

- Мы ведём диалог с нашими верфями с целью согласовать такие цены, которые всех устроят: и нас, и заказчиков. И уже нащупали несколько схем. Как вы понимаете, произвести такое количество судов на одном отдельно взятом заводе невозможно, поэтому очень важно грамотное распределение задач, выстраивание кооперации.

Мы готовим, во-первых, внедрение переносимых инструментов производственной системы на «Красном Сормове», за счёт этого

сможем строить там до 15 пароходов в год (а может быть, в перспективе даже больше). Плюс есть виды ещё на одно предприятие, которое должно стать площадкой строительства не менее 12 судов «река – море» в год с заданной себестоимостью. Уверен, что как только завершим подготовительные расчёты, выйдем на твёрдые контракты (их будет два или три). Поставить точку очень бы хотелось в этом году.

- Финальное количество судов определено?

- Предварительно речь шла о 50 судах для трех заказчиков, плюс о ещё 10 судах в опционах. Соответственно, всего планируется создание порядка 60 пароходов.

Отмечу, что состояние судов смешанного плавания «река – море» в среднем по стране стало настолько резко ухудшаться, что объём выбытия флота всё равно будет в разы превышать объём строительства новых судов. И даже если предположить, что существующий флот избыточен, учитывая нынешние объёмы перевозок, 20–40 сухогрузов в год на протяжении следующих 7–10 лет – гарантированный минимум для судостроительного рынка.

Но важно не только предоставить заказчику технологическую возможность построить пароходы – с этим-то мы справимся, важно ещё и обеспечить судовладельцев финансовым инструментом, который бы стимулировал новые контракты. Здесь нельзя



обойтись без внимания государства к проблеме.

- Корпорация ранее заявляла о намерениях претендовать на создание краболовов в интересах «Примкроба». Есть уже какие-то решения по вопросу?

- Пока нет. Мы, безусловно, будем за этот заказ биться, продолжим доказывать наше желание и способность строить подобные пароходы, а нас в ответ будут прессовать по ценам. Это нормальный процесс.

- В конце 2018 года ОСК представила заказчику эскизный проект катамарана для перевозки до 200 фур. Принято ли решение о его создании, в какой конфигурации?

- Эскизный проект создан, технический проект в работе. Он очень зависит от того, что конкретно нужно клиенту. Потому что 200 фур как цель – это одна история. 130, а именно столько сейчас предлагают проектанты, другая. Много нюансов: в какой портовой инфраструктуре эти 200 или 130 фур смогут эффективно работать, какая требуется средняя скорость.

Отдельная история – возможность включения парома в состав некой мультимодальной конструкции. Надеюсь, что мы ответим на эти вопросы в самом ближайшем будущем.



займёт около года, изготовить в 2023 году первый пароход уже практически нереально. Еще полгода подождём – все сроки значительно уедут вправо. Это такая нехорошая ситуация, когда бездействие приводит к невозможности реализации проекта.

Если учитывать, что все находятся в одинаковых стартовых условиях и никто ни с кем ни о чём не договорился, то, ещё раз повторюсь, трехлетний срок проектирования и

на год.

Причём обратите внимание – срыв поставки турбин произошёл на три года, а задержка со сдачей ледоколов – только на год. Но сколько нам пришлось взять на себя, чтобы эту проблему решить!

Что касается нового контракта, то, если не будут заявлены изменения ни в конструкции самого парохода, ни в его основных агрегатах, уверен, мы выдержим обговоренные

У нас общий объём контрактов в горизонте 3–5 лет, более-менее конкретизированных, оценён на уровне 900 миллиардов рублей

- ОСК неоднократно заявляла о своем интересе к созданию четырёх ледоколов на сжиженном природном газе (СПГ) в интересах Росатома. Тендер объявлен, вы принимаете участие?

- Пока нет окончательного понимания, будет ли заключаться контракт с единственным исполнителем или всё же состоится конкурс. Если конкурс, готовы на него выйти, побороться за эти заказы. Но все дедлайны уже прошли, заказчику ведь ледоколы нужны в 2023, 2024 и 2025 годах. Это крайне жёсткие сроки.

С учётом того, что кроме технического задания нужно вести проектирование, а оно

изготовления головного образца представляется практически нереальным.

- Когда ожидаете заключения контрактов Балтийским заводом на ещё два ледокола ЛК-60?

- Считаем дни. Все основные согласования пройдены, осталось формальное подписание документа. Самое главное, чтобы в отношении новых ледоколов не произошло смены поставщиков, за исключением паротурбинной установки – там действительно ждём «Силовые машины», которые гораздо более опытные, чем проштрафившийся «Кировэнергомаш». Именно из-за его работы первая тройка ЛК-60 сдаётся с задержкой

сроки – шесть лет на строительство каждого ледокола.

- «Атомфлот» решил пока не заказывать портовый ледокол «Обь-2» для обслуживания проекта по сжижению газа «Арктик СПГ-2»? Как это скажется на деятельности и загрузке Выборгского ССЗ? Верфь рассчитывала получить контракт в 2019 году.

- Заказчик пока отложил решение – хочет проанализировать опыт эксплуатации первого судна. Головная «Обь» очень скоро войдёт в строй, все задержки с ней произошли по вине поставщиков, причём не российских.

Что касается Выборгского завода, то у него сейчас серьёзный перегруз с «рыбака-





ми», поэтому я не думаю, что возникнут проблемы с загрузкой. У нас всё большее напряжение по мощностям, нужно существенно повышать производительность труда и экономии на издержках. Занимаемся этим, но пока ещё не готовы себя похвалить.

- Достигнуто ли соглашение по кооперации со «Звездой» в строительстве атомного ледокола «Лидер»?

- Я написал письмо Игорю Ивановичу (Сечину – ред.), попросил провести совещание, чтобы на эту тему поговорить. Надеюсь, в ближайшее время будет ответ. Со своей стороны, мы, безусловно, готовы к кооперационной работе, мало кто, кроме Росатома, так хорошо знает сердце судового ядерного реактора, как наш Балтийский завод.

- Что касается военного кораблестроения, можете ли Вы подтвердить, что в декабре этого года будет передана флоту многоцелевая АПЛ «Казань» усовершенствованного проекта 885М?

- Испытания лодки идут непросто. В первую очередь речь об отработке систем управления, которые на этой субмарине применяются впервые. К тому же, не буду скрывать, выявился ряд конструктивных недочетов.

Мы прикладываем все усилия для завершения испытаний и получения боеготового образца до конца нынешнего года. Однако вопрос, удастся ли нам за оставшееся время завершить отделку «Казани», остается откры-

тым.

- Правильно ли я понимаю, что перспективный экспедиционный корабль будет построен на базе большого десантного корабля проекта 11711?

- Тот редкий случай, когда мы нарушаем железную логику – сначала проектирование, строительство потом. Перепроектирование будет идти параллельно со стройкой и займёт, как мы рассчитываем, от 6 до 9 месяцев (что не должно отрицательно сказаться на сроках строительства кораблей на «Янтаре»).

Ну и мы надеемся, что материальная часть этих десантных кораблей сохранится от предшественников, а несколько поменяется только внешний облик.

- Какие еще интересные, новые и крупные заказы обсуждает сегодня компания?

- У нас общий объём контрактов в горизонте 3–5 лет, более-менее конкретизированных, оценён на уровне 900 миллиардов рублей. Мы «пылесосим» весь рынок, смотрим все проекты, которые есть: от обновления флота до инфраструктурных задач, требующих поддержки с точки зрения судостроения. Для того же, чтобы они превратились в конкретные контракты, должны появиться финансирование и подтверждение заказчика.

- ОСК уже расторгла контракт по модернизации Северной верфи с «Метростроем»?

Определен ли новый подрядчик?

- Контракт расторгнут. Теперь мы надеемся, что кто-то из первой десятки профильных строительных компаний захочет завершить работу по Северной верфи. Скажем, Вагнер должен в течение трех месяцев закончить бурение и подготовку свайного поля. А вот с главным объектом на этой площадке, то есть с эллингом, вопрос, кто будет им заниматься, пока открытый. Там, к сожалению, выявлено очень много ошибок, которые потребуют корректировки всей документации.

- На завершение работ будете объявлять конкурс? И к какому удорожанию приведет задержка и смена подрядчика?

- Нам проще работать с лидерами рынка и определять их единственным исполнителем, чем играть в русскую рулетку – аукцион. Однако решение будет приниматься в зависимости от того, какой источник финансирования в конечном итоге мы будем использовать для завершения работ. Про удорожание скажу так: ещё в прошлом году это было бы порядка 600 миллионов рублей, но поскольку работы переползают и в 2020 год, то с учетом дефляторов получится как минимум 1,5 миллиарда добавки к изначальному бюджету в 6,3 миллиарда рублей.

- Какой объем средств ОСК сегодня необходим для модернизации предприятий?

- Прежде чем отвечать на этот вопрос, следует вспомнить, что деньги в судострое-

ние не вкладывались на протяжении почти 30 лет. Эта ситуация не могла не иметь «хвоста» – у многих предприятий корпорации большая кредитная нагрузка. Если бы её можно было снизить, вырученные средства, естественно, в первую очередь пошли бы на перевооружение.

Аппетиты ОСК на этом направлении приблизительно на уровне 20 миллиардов в год в течение 7–8 лет. Это сумма включает потребности всех верфей и обеспечила бы перевод всех предприятий, всех заводов, всех машиностроительных подразделений в состояние, которое позволит стать действительно глобально конкурентоспособными. На сегодняшний день мы имеем меньше половины от требуемого объема средств.

В то же время нами выработаны меры, которые, по нашему мнению, могли бы помочь в сложившейся ситуации. Рассчитываем, что в этом году будут приняты основные решения по докапитализации и в первую очередь, конечно, Амурского судостроительного завода. Ему тяжелее всего, но мы надеемся, что принятые меры позволят ему выйти на более-менее устойчивое развитие по сравнению с тем, что было последние пять лет.

Нынешний директор Владимир Кулаков достаточно серьезно взялся за работу, при нём были сданы корветы-долгострой и сей-



верный. Наши предприятия, как вы понимаете, делятся на прибыльные и убыточные. Количество убыточных уже меньше половины, существенно меньше и продолжает сокращаться. Но при этом причины убыточности могут быть очень разными. Где-то они операционные, где-то – исторические, где-то вообще, скажем так, не лежат в плоскости, на которую может повлиять корпорация или

мощь. Возьмём 2017 год: при 5,9 миллиарда рублей чистой прибыли мы заплатили 5,7 миллиарда рублей налогов.

Возьмём 2018 год: показав чистой прибылью в 2,2 миллиарда рублей, налогов заплатили порядка 4,7 миллиарда.

Если, условно, собрать все наши верфи-чемпионы, то они заработали чистой прибылью где-то около 12 миллиардов рублей.

Если, условно, собрать все наши верфи-чемпионы, то они заработали чистой прибылью где-то около 12 миллиардов рублей. Убыточные принесли 8 миллиардов убытков. Складывая одно с другим, получаем консолидированно вроде как 4 миллиарда, но налогов – то платим кратно больше – со всех 12 миллиардов

час начали сдаваться «снабженцы» для Газпрома. Надеюсь, что и дальше темп сдачи кораблей и судов будет обеспечен.

- Какие заводы ОСК нуждаются в докапитализации сегодня? Сообщалось, что тому же Амурскому СЗ, например, требуется 14 миллиардов рублей.

- Да, по Амурскому заводу порядок цифр

сам завод.

Например, то, что нам передавали ряд активов по стоимости существенно выше рыночной, говорит о том, что мы даже налог на имущество платим и будем платить в большем объёме, чем могли бы. Это увеличивает, соответственно, непроизводительные расходы, которые также влияют на себестои-

Убыточные принесли 8 миллиардов убытков. Складывая одно с другим, получаем консолидированно вроде как 4 миллиарда, но налогов-то платим кратно больше – со всех 12 миллиардов.

- Какие ваши ожидания по чистой прибыли по итогам 2019 года?

- Цифры называть пока рано. Но у нас борьба за чистую прибыль – это как борьба за урожай в советское время, на неё брошены лучшие силы. В первую очередь для её увеличения реализуем программу управления издержками (ПУИ): это централизация закупочной деятельности, финансового управления, бухгалтерии, отчасти кадровых вопросов.

Ясно, что положительная рентабельность не появится ниоткуда, кроме как из нашей экономики. Все больше и больше руководителей предприятий понимают эту задачу. Общая результативность ПУИ по году уже составляет от 5 до 8 миллиардов рублей.

По материалам РИА Новости

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 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 отсутствии отечественных высокооборотных дизельных двигателей соответствующей мощности были привлечены соисполни-

тели 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.

Впервые в мире:

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

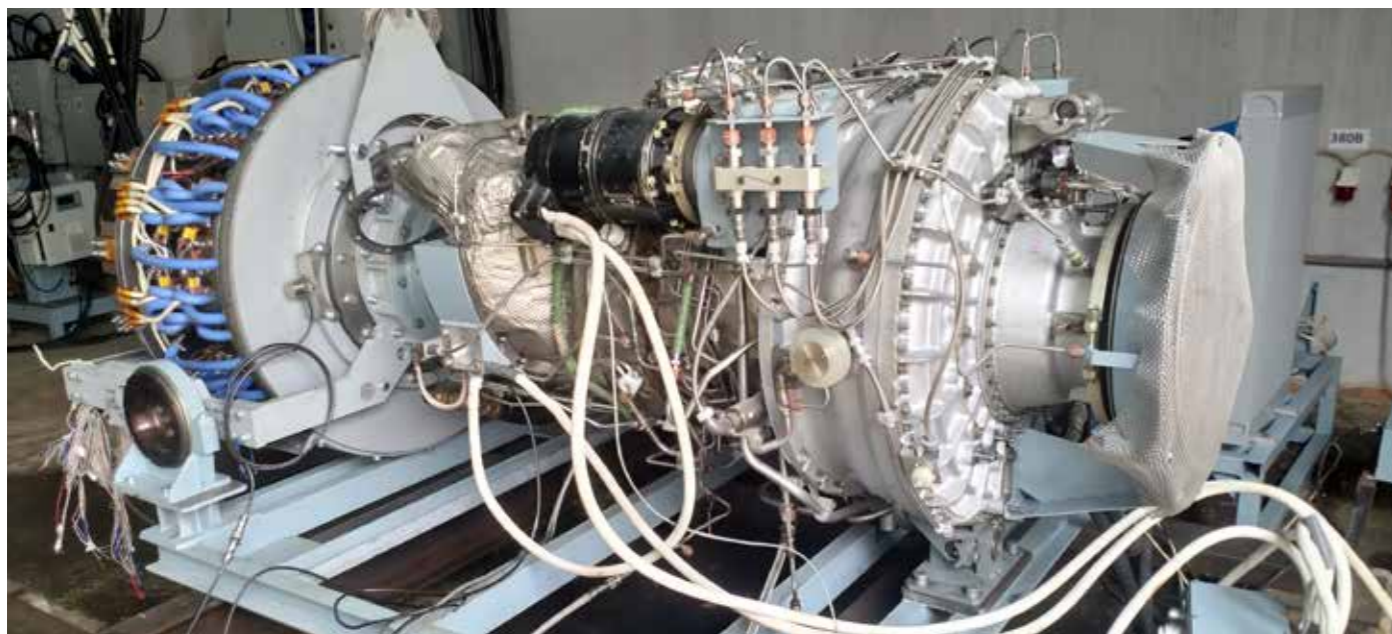
Пр. 03550 «Слеминг-2», мореходность на скорости 35 узлов – 4-5 баллов.

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

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



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



Высокооборотный синхронный турбогенератор с возбуждением от постоянных магнитов СТГ-1-26000 разработки и производства ООО «НПО «СПбЭК»: мощность: 950 кВт. ООО «НПО «СПбЭК»: Клинецвич В.Ю.

Впервые в России:

Водометный движитель диагонального типа ВД370Д (Kjet370D). Серийное производство на ООО «ДМ Технолджи» 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 ВД370Д - 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 из-

готовлены 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 издеию продолжительную, безаварийную работу с максимальной безремонтным периодом.

Максимальная мощность 950 кВт;

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



Гребные электродвигатели производства ООО «НПО «СПб» мощность 950 кВт ООО «НПО «СПбЭК»: Клинецвич В.Ю.



Водометный движитель ВД370Д: максимальная мощность 950 кВт

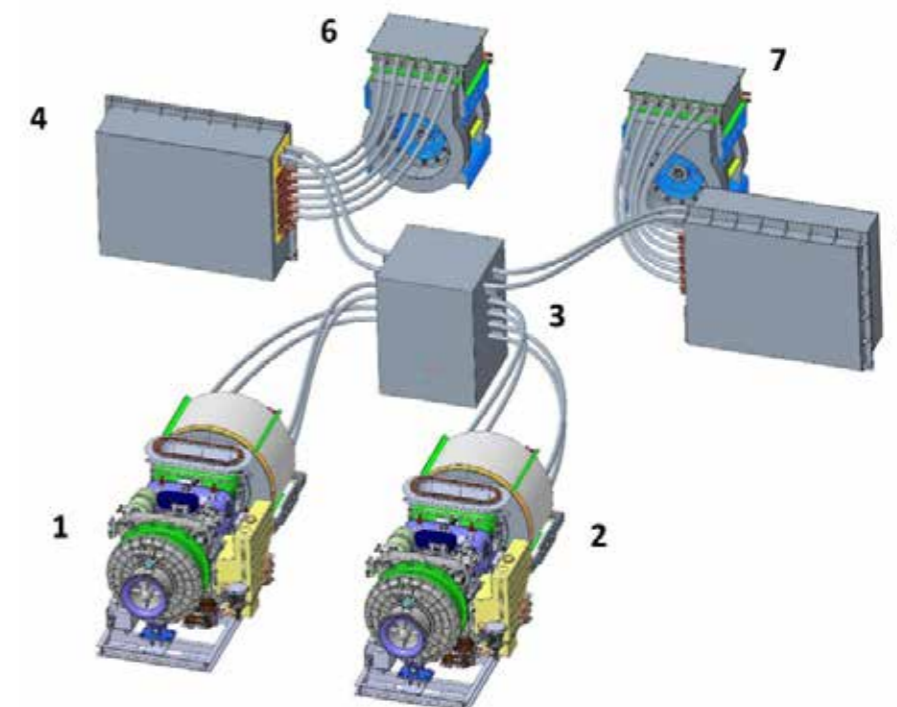
Судовая ЭЭС электродвижения пр. 03550

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, сжиженный газ.

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

- 1,2 - Турбогенератор судовой
- 3 - Распределительное устройство
- 4,5 - Инвертор бортовой
- 6,7 - Двигатель гребной





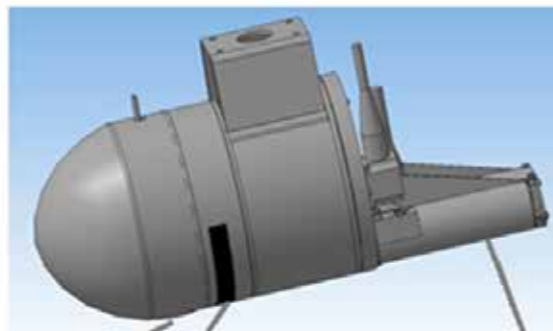
Малогобаритный бортовой комплекс измерения глубины для маломерного скоростного судна.

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

Состоит из двух эхолотов систем:

- многолучевого эхолота МЛЭ-40 для съёмки рельефа дна и обследования акваторий
- однолучевого эхолота ОЭ-20 для определения глубины под днищем носителя.

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



Приёмно-излучающая антенна режима ОЭ Приёмная антенна режима МЛЭ Излучающая антенна режима МЛЭ

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



Казаросян А. С. и Валеев Х-М. М.



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 промышленными критическими технологиями 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 получают не только недостающие им мореходные качества, но и высокие экономические и экологические показатели. Тот уникальный случай, когда все три взаимно исключаящие качества бесконфликтно работают на одну цель.

Особняком стоят задачи роботизации – создание беспилотных катеров. Роботизированные 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 установленной мощностью судовой ЭЭС порядка 2 МВт, позволяет применить энергоёмкое оружие (боевой лазерный комплекс «Пересвет» и системы радиоэлектронной борьбы «РЭБ»).

На основе опыта сирийской кампании в программу боевой подготовки малых ракетных кораблей были внесены из-

менения. 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 скоростью 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.





Цифровой рыболовный сейнер - вызов зарубежным конкурентам



1. Роль и место темы (продукции) в решении проблем в сфере государственных интересов

Из истории. Базовый малый рыболовный сейнер (МРС) создан в 1970 году, ЦКБ «Ленинская кузница». Построено с

мощности пропульсивной установки со 150 л.с. до 239 л.с. Гидрофицирован промысловый комплекс. Производительность по добыче рыбы увеличена в 1,7 раза.

МРС-239 постройки ОАО «Судостроительный завод им. Октябрьской рево-

ЛГМ – 1,7 м.), сдавать продукцию без перегрузки непосредственно на береговые перерабатывающие предприятия. Оснащен всеми видами лова, применяемыми в Дальневосточном бассейне, включая и кошельковый лов для добычи сельди ива-

Задачи по строительству современного, высокотехнологичного, конкурентоспособного флота жестко привязаны к конкурентоспособности экономики России. С понятием конкурентоспособной экономики коррелирует и сама суть социального государства. Именно развитие малотоннажного рыболовного флота напрямую влияет на развитие прибрежных территорий, обеспечение занятости и высокого уровня жизни населения приморских административных округов.

1977 года около 400 единиц. В 2009 г. была выполнена глубокая модернизация проекта 1338 (МРС-150) и создан новый проект 1338 (МРС-239) с увеличением

люции» (ОАО «СЗОР», г. Благовещенск) может работать в море с удалением до 100 миль и возможностью базирования в речках с низким уровнем воды (осадка по

си. В настоящее время с учетом накопленной компетенции в процессе выполнения работ по ФЦП «РГМТ 2009-2016» и госу-

дарственной программы «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013 - 2030 годы» Минпромторга России базовыми научно-исследовательскими организациями судостроительной отрасли предложен проект дальнейшей модернизации проект 1338 (МРС-239)

АО «Концерн «Океанприбор», ФГУП «Крыловский государственный научный центр», ФГУП «СЗ «Море» и ОАО «Судостроительный завод им. Октябрьской революции» вышли с инициативой включения в госпрограмму «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013 - 2030 годы» ОКР «Малый рыболовный сейнер с научно-исследовательскими функциями» (ОКР «МРС НИС»). При проектировании и строительстве опытного образца сейнера будет внедрена современная идеология электродвижения судна включая перевод всех исполнительных механизмов на привод от синхронных электродвигателей с постоянными магнитами. «Электрическое» судно дает возможность компьютеризации как систем управления движением, так и работы палубных и трюмных механизмов, иными словами сейнер станет «цифровым» с набором эксплуатационных качеств, не уступающим лучшим мировым образцам, а по некоторым позициям превосходящий их. Опыт работы на ОКР «МРС НИС» позволит распространить практику применения



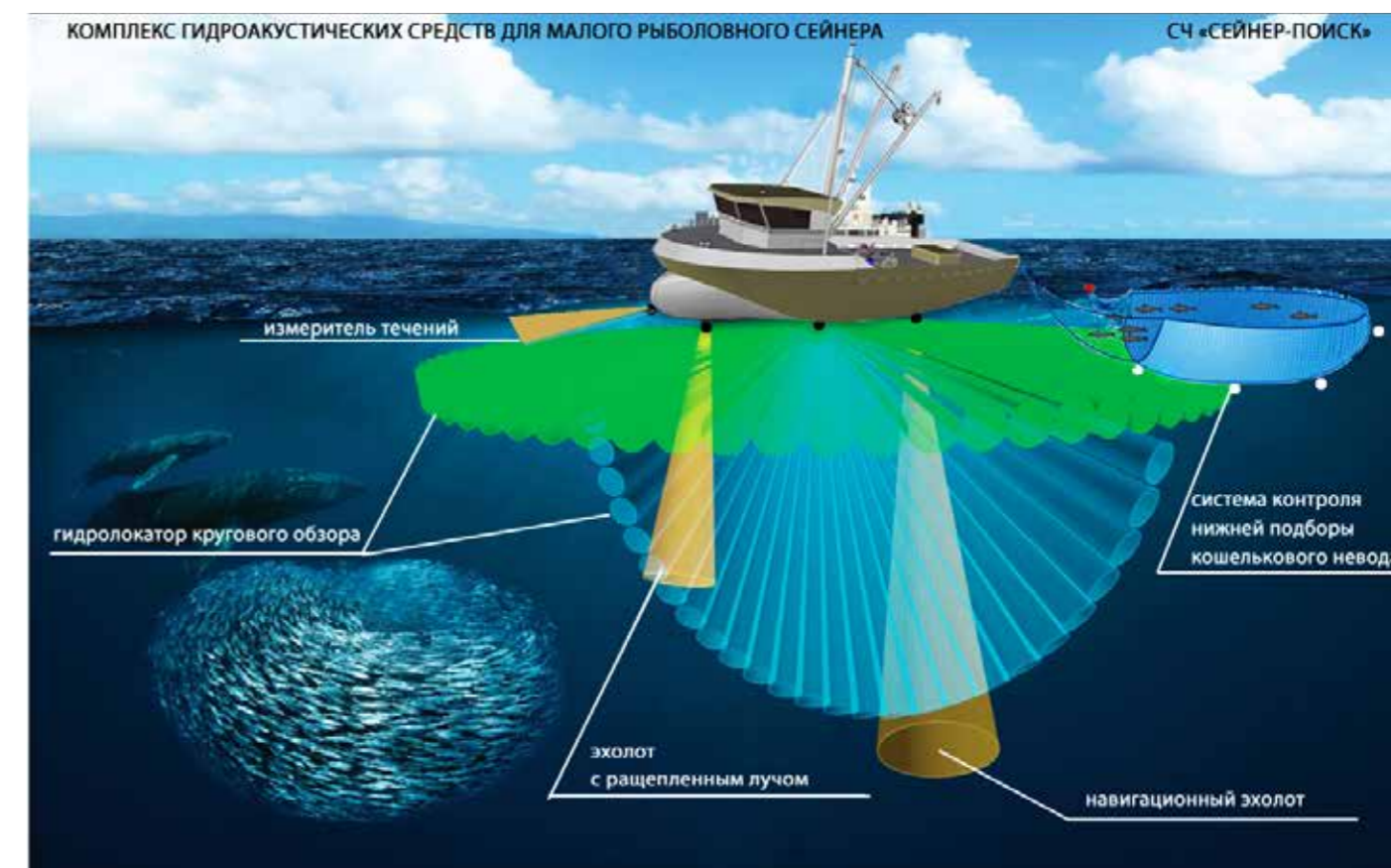
принципов цифровизации и на другие типы судов.

Массовая постройка МРС на Дальнем Востоке, Азово-Черноморском и Западном рыбохозяйственных бассейнах с выпуском десятков судов в год, не возможна без использования современных научных достижений, перспективных судостроительных технологий и перехода произ-

водства на цифровой формат.

Особенно важны ОКР в области формы корпуса, мореходных и пропульсивных качеств судов, энергоэффективности (электродвижение), экологии, создания современных промысловых механизмов, рыбопоискового оборудования, холодильной техники и др.

Одновременно. Анализ опыта отрасли-





вых предприятий, а также предприятий в смежных отраслях промышленности позволяет говорить об их возможностях по производству 90% отечественного оборудования и комплектующих для строительства МРС. Именно такие достаточно компактные и оперативно управляемые предприятия, имеющие гибкие технологические линии и возможности внутренней конкурентной кооперации, могут обеспечить производственную программу по выпуску нескольких десятков МРС в год. Важно отметить. Задачи по строитель-

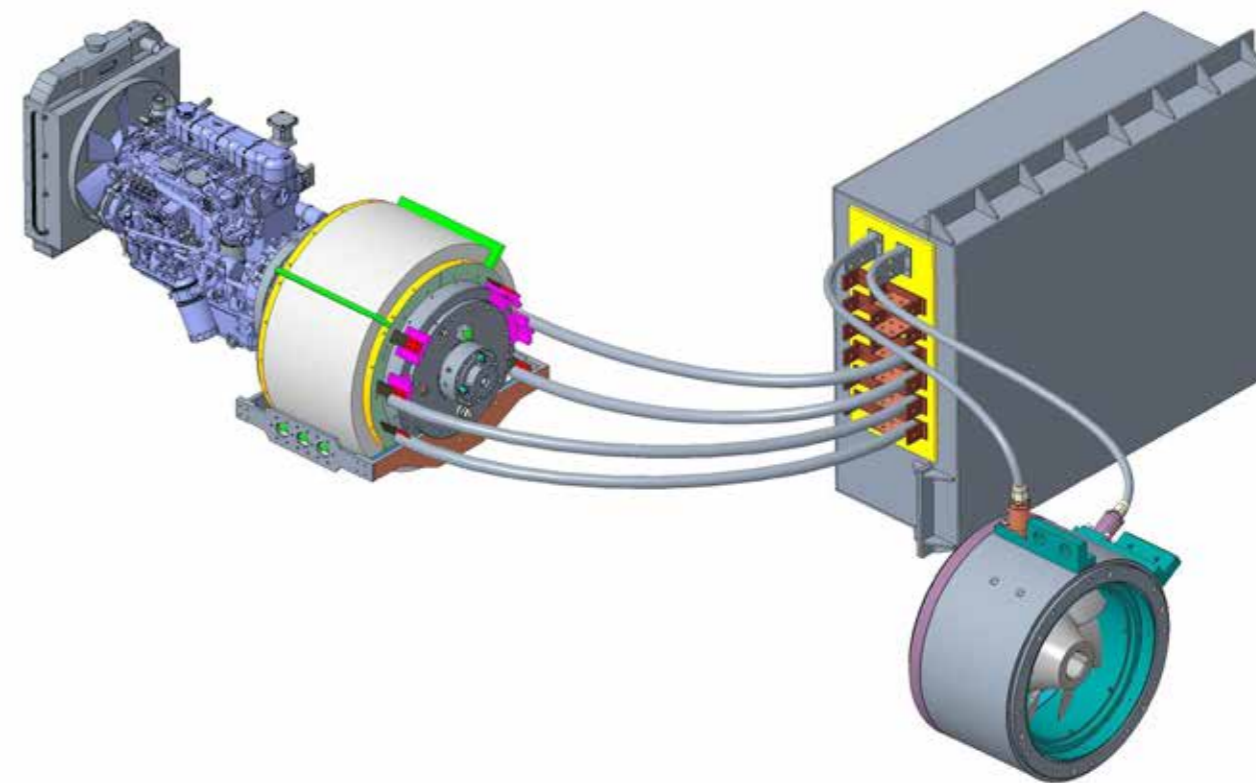
ству современного, высокотехнологичного, конкурентоспособного флота жестко привязаны к конкурентоспособности экономики России. С понятием конкурентоспособной экономики коррелирует и сама суть социального государства. Именно развитие малотоннажного рыболовного флота напрямую влияет на развитие прибрежных территорий, обеспечение занятости и высокого уровня жизни населения приморских административных округов. Мнение о высокой эффективности и соответственно поддержке раз-

вития только крупнотоннажного флота, по сути, верно, но признавать только экономическую эффективность для бизнеса ошибочно, когда идет речь об использовании биоресурсов.

Можно смело утверждать, что именно развитие малотоннажного рыболовного флота влечет за собой ярко выраженный социально синергический эффект. Проектирование и строительство судов, добыча и переработка морепродуктов, логистика, хранение и реализация продукции – это звенья одной цепи, имеющие не только экономический но и социальный эффект для граждан обширных приморских территорий.

Для примера можно отметить, что, понимая это, руководитель Росрыболовства И.В. Шестаков на коллегии ведомства посвященной стратегии отрасли до 2030 года, выделил развитие прибрежного промысла в Республике Крым. Отдельно подчеркнул, что в регионе остро стоят вопросы совершенствования правил рыболовства, обновления малотоннажного флота и развития береговой инфраструктуры. То же и для других бассейнов.

С другой стороны, противопоставление рентабельности крупнотоннажного флота и эффективности работы МРС недостаточно корректно. При определенных условиях период окупаемости проекта 1338 может быть значительно меньше. Стоимость годового улова зарубежного мало-



тоннажного флота в 1,5 раза превышает построчную стоимость – новый МРС-300 по этому показателю будет существенно эффективнее крупнотоннажного флота.

Научно-исследовательские функции:

Наравне с задачами по добыче морепродуктов перед Росрыболовством особенно остро стоят вопросы оценки запасов и сбора данных по перспективным видам водных биоресурсов. В связи с со-

стоящим, стоимостью около 10 млрд. рублей каждый. Содержание одного судна без учета эксплуатации обходится собственнику в 30 млн. рублей.

Исследования в пределах исключительной экономической зоны (ИЭЗ), мониторинг водных биоресурсов, речь идет о 200 мильной зоне с помощью «МРС НИС», не менее важны, чем экспедиционная деятельность на судах неограни-

чения России.

Предлагаемая работа относится к «закрывающим» технологиям, обладающим свойствами подрывания инновации зарубежных конкурентов. Разрабатываемая технология позволит доминировать на международных рынках с подавлением конкурентных преимуществ монополистных производителей в данном сегменте.

Потенциальными заказчиками дан-

Массовая постройка МРС на Дальнем Востоке, Азово-Черноморском и Западном рыбохозяйственных бассейнах с выпуском десятков судов в год, не возможна без использования современных научных достижений, перспективных судостроительных технологий и перехода производства на цифровой формат

кращением бюджетного финансирования снижается и количество морских экспедиций. «Такое положение вещей позволяет науке выполнять лишь поддерживающую функцию, в то время как интересы отрасли требуют расширения объемов и спектра исследований», – заявил руководитель агентства.

Корень проблем с научно-исследовательскими судами (НИС) заключается в развитии их в сторону больших водоизмещений. В реестре Росрыболовства числится около 30 НИС, из них к настоящему времени в эксплуатации находится 18. Предполагается строительство 3 НИС (проектировщик АО «ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева») длиной от 105 до 120 ме-

тров, стоимостью около 10 млрд. рублей каждый. Содержание одного судна без учета эксплуатации обходится собственнику в 30 млн. рублей.

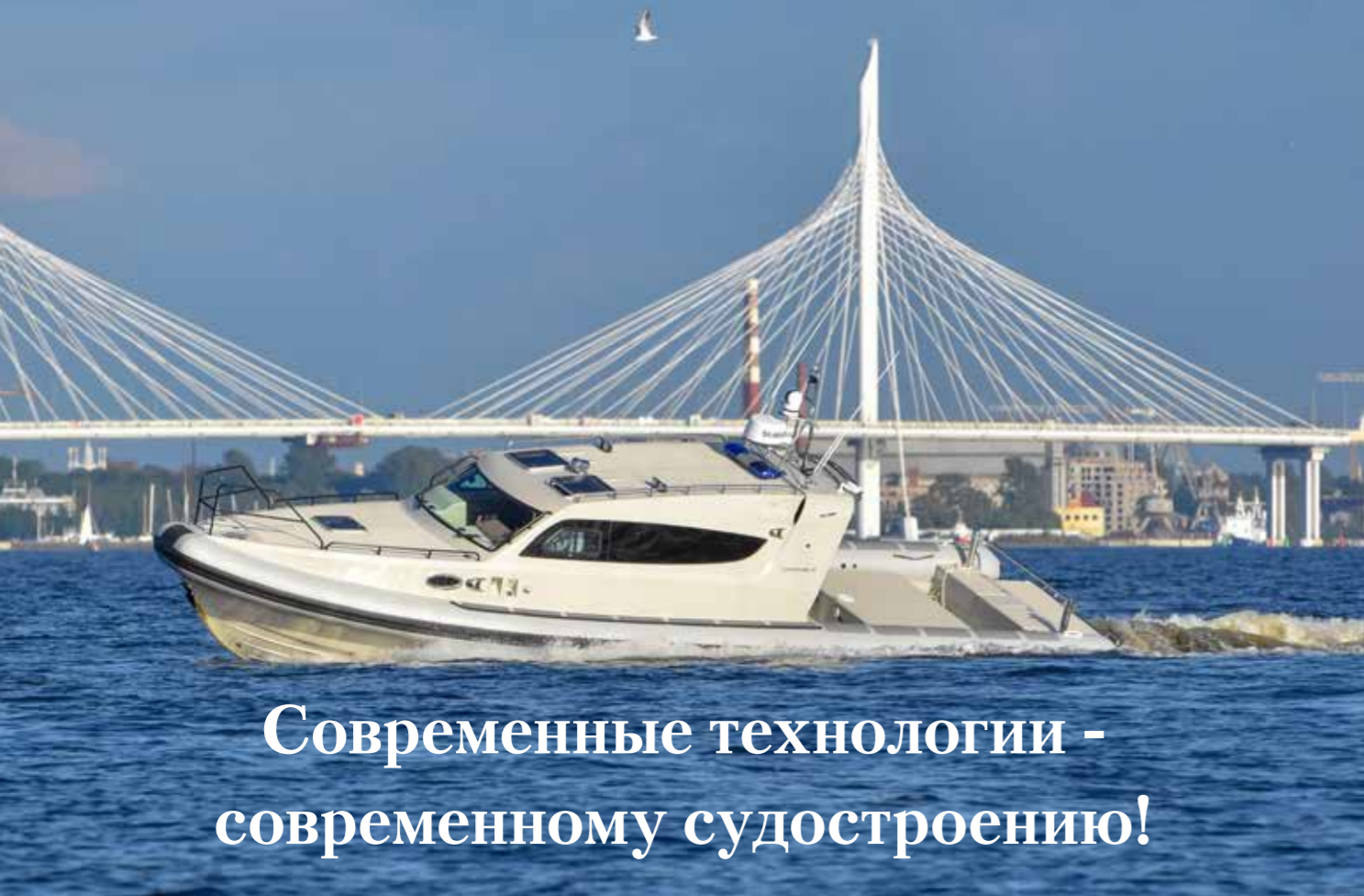
Поэтому заявленный проект, построенный по гибридной технологии с соблюдением Рекомендаций ИКЕС №209 по шумности, при достаточно длительной работе от комплекта электрических аккумуляторов, станет универсальным инструментом для ресурсных исследований и объективного государственного мониторинга водных биоресурсов в пределах ИЭЗ.

Потенциальными производителями данной продукции выступают ОАО «СЗОР» (г. Благовещенск), ФГУП «СЗ «Море» (г. Феодосия), АО «Концерн «Океанприбор» (Санкт-Петербург) и другие

ной продукции выступают организации и предприятия рыбодобывающей отрасли, территориальные НИИ рыбного хозяйства, рекреационный флот и другие потребители, работающие в сложных условиях ИЭЗ и внутренних водных акваторий.

Главный конструктор
ОКР «Слеминг-2». Начальник отдела
государственных научно-технических
программ концерна Х-М.М. Валеев.

Заместитель главного конструктора
Д.Р. Морозов.



Современные технологии - современному судостроению!

Развитие судостроения должно основываться на стремлении к постоянному совершенствованию, повышению безопасности эксплуатации и мореплавания, уменьшению вредных воздействий на окружающую среду, повышению 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 отличие 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 нержавеющей стали. 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, укладываемых 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

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

гидродинамическим сопротивлением. Сухой вес катера порожнем, 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

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

материалов например, налажено производство не дорогих полимерных сотовых наполнителей 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

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 Судостроения 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 – ги-

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-



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»*





Рождение «Звезды» Приморья

Штрихи к «портрету» уникального судостроительного комплекса

По поручению Президента России Владимира Путина на базе Дальневосточного центра судостроения и судоремонта (ДЦСС) и Дальневосточного завода «Звезда» консорциумом АО «Роснефтегаз», ПАО «НК «Роснефть» и АО «Газпромбанк» создаётся судостроительный комплекс (ССК) «Звезда». Проект верфи включает в себя уже введённые в эксплуатацию и функционирующие объекты – блок корпусных производств, окрасочные камеры и открытый тяжёлый достроечный стапель, а также строящиеся объекты второй очереди, среди которых сухой док, производственные цеха полного цикла, а также цеха для строительства офшорной морской техники. ССК «Звезда» предназначен для выпуска крупнотоннажных судов, судов ледового класса водоизмещением до 350 тысяч тонн, специальных судов и других видов морской техники, часть из которых ранее на территории России не производились.

Слагаемые успеха

- Судостроительный комплекс «Звезда» – это новейшая страница в истории отечественного судостроения, - говорит генеральный директор ССК «Звезда» Сергей Целуйко. - На наших глазах он становится крупнейшей в России верфью, предназначенной для строительства всех типов морских судов и добычных платформ для работы на российском шельфе.

По словам Сергея Ивановича, проект строительства ССК «Звезда» предполагает завершение в 2024 году. Но уже сейчас

функционируют объекты первой очереди: в блоке корпусных производств и окрасочных камерах изготавливаются судовые конструкции для многофункциональных судов снабжения ледового класса, танкеров типа «Афрамекс». На тяжёлом открытом достроечном стапеле, укомплектованном уникальным грузоподъёмным оборудованием во главе с краном-гигантом «Голиаф», уже ведётся стыковка готовых секций будущих судов. Менее, чем через год планируется спустить на воду первый заказ.

Не за горами реализация второй очереди: в скором времени предприятие будет

располагать крупнейшим в России сухим доком, который позволит строить все типы морских судов, а рядом с ним построят ещё одно судосборочное производство. Вокруг ССК «Звезда» активно формируется судостроительный кластер, который максимально локализует в Приморье технологическую цепочку для создания продукции верфи.

Как отмечает генеральный директор ССК «Звезда», работы идут непрерывно:

- Мы прилагаем все усилия для воплощения в жизнь задач и планов, поставленных руководством страны, - принципиально изменить стратегическую конкурентную пози-

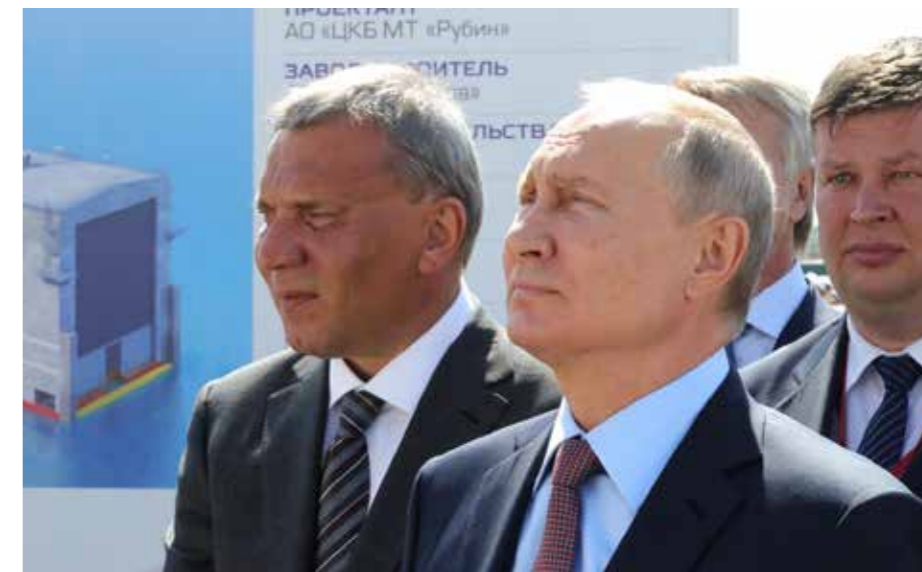
цию гражданского судостроения России, на нашей базе выпускать современную, конкурентоспособную крупнотоннажную морскую технику.

Как отмечают эксперты, «Звезда» – первая в России верфь крупнотоннажного судостроения, способная удовлетворить потребности отечественных заказчиков в строительстве морской техники для обеспечения добычи природных ресурсов на континентальном шельфе страны. В том числе буровых платформ, имеющих возможность работать круглогодично в условиях Арктики, а также коммерческих судов для транспортировки грузов по внутренним и внешним морским путям, танкеров типа «Афрамекс» и «Суэцмакс», работающих на газовом топливе и отвечающих всем самым последним экологическим нормам.

Пилотную загрузку комплексу обеспечивает ПАО «НК «Роснефть», которое заключило с АО «ДЦСС» эксклюзивное соглашение о размещении всех заказов на строительство новой морской техники и судов на его мощностях, а также контракты на проектирование, строительство и поставку многофункциональных судов снабжения усиленного ледового класса.

По мнению специалистов, судостроительный комплекс «Звезда» – это молодое, динамично развивающееся, перспективное предприятие с новейшим уникальным отечественным и зарубежным оборудованием, в то же время основывающееся на многолетнем опыте судостроителей России и мира. Эти слагаемые позволяют предприятию создать уравнение успеха, выполнить основную задачу: кардинальным образом повысить российскую составляющую в процессе постройки современных судов и морской техники.

И события последних лет на «Звезде» служат лучшим подтверждением этому.



Уникальный плавучий док

В июле прошлого года транспортно-передаточный плавучий док грузоподъёмностью 40 000 тонн был доставлен и пришвартован к причалу судостроительного комплекса «Звезда». Он стал одним из ключевых элементов верфи, предназначенным для проведения работ по спуску со стапеля на воду крупнотоннажных судов длиной 300 м и шириной более 50 м со спусковой массой до 40 тысяч тонн и дедеветом до 350 000 тонн, а также объектов морской техники, в частности, буровых платформ и их элементов (оснований и верхних строений).

Также плавдок может осуществлять подъём из воды с последующей передачей на причал и спуск на воду ремонтируемых объектов, буксировку судна либо элемента буровой платформы в пределах района плавания.

Новое оборудование позволит ССК «Звез-

да» выполнять заказы по производству судов тех типов и размеров, которые российские компании ранее вынуждены были заказывать на зарубежных верфях из-за отсутствия производственных мощностей в России.

Транспортно-передаточный плавучий док стал ещё одним уникальным производственным объектом, которым располагает ССК «Звезда». На открытом достроечном тяжёлом стапеле комплекса установлены четыре порталных крана грузоподъёмностью 100 тонн, два крана козловой типа грузоподъёмностью 320 тонн и кран типа «Голиаф» грузоподъёмностью 1 200 тонн, аналогов которого нет на российских верфях.

«Вам повезло, что работаете на этом предприятии»

11 сентября 2018 года ССК «Звезда» посетил Президент России Владимир Путин. Он принял участие в закладке танкера, который получил название «Санкт-Петербург». Суда класса «Афрамекс» будут сдаваться в эксплуатацию начиная с 2021 года. В церемонии также принял участие глава компании «Роснефть» Игорь Сечин.

В рамках второго этапа строительства верфи ССК «Звезда» строится сухой док. Док размерами 485 метров в длину, 114 метров ширину и 14 метров в высоту планируется запустить в эксплуатацию в 2020 году. Он предназначен для строительства буровых платформ, супертанкеров, газозовозов, судов водоснабжения и других видов морской техники, в том числе для работы в Арктике. Глава государства в режиме видеоконференции наблюдал за заливкой первого кубометра бетона на стройке.

Во время общения с рабочими Президент России отметил уникальность строящегося судостроительного комплекса и реализуемых здесь производственных проектов.

- У вас будет уникальное предприятие. Док сухой, 500 метров. Такого вообще нет в стране. Да и в мире по пальцам пересчитать.





Здесь будут средние и крупные гражданские суда строиться. Большой крупный общенациональный проект. Даже не дальневосточный. В этом смысле вам повезло, что работаете на этом предприятии, - сказал глава государства.

Грядут большие преобразования

В конце февраля нынешнего года ССК «Звезда» посетила с рабочим визитом правительственная делегация во главе с вице-премьером России по вопросам ОПК Юрием Борисовым. Основные цели инспекционной поездки – осмотр мощностей судостроения, контроль за ходом выполнения строительных работ второй очереди, совещание по вопросам диверсификации оборонных предприятий Приморья и выполнения госзаказа.

Как рассказал вице-премьер, 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», противодиверсионные катера «Грачонок», танкеры и другая морская техника.

Кроме того, Минобороны заключило с предприятиями Приморского и Камчатского

краёв государственные контракты по ремонту и сервисному обслуживанию кораблей и судов Тихоокеанского флота на сумму более 117 млрд рублей.

Необходимо учитывать и пути перспективного развития, от которых зависит, будет ли Россия в дальнейшем иметь современные площадки для постройки кораблей в интересах ВМФ.

– Понятно, что по мере достижения необходимого уровня перевооружения армии объёмы госзаказа будут снижаться. При этом значительного роста экспорта военной продукции не ожидается, особенно в условиях нарастающего санкционного давления как на Российскую Федерацию, так и на наших зарубежных партнёров, – заявил вице-премьер.

Поэтому на современном этапе развития надо успеть реформировать предприятия ОПК на выпуск гражданской продукции. Об этом Президент России Владимир Путин заявил в своём Послании Федеральному Собранию.

– Президент поставил масштабную задачу довести к 2025 году долю гражданской продукции в структуре выручки предприятий ОПК до 30 процентов, а к 2030-му – до 50 процентов, – отметил Юрий Борисов.

И приморский судостроительный комплекс в полной мере отвечает всем требо-

ваниям времени. «Звезда» – самая большая верфь в России с планируемым объёмом металлообработки 330 000 тонн в год. При этом она тесно связана с задачами импортозамещения и диверсификации, а предусмотренные проектом производственные мощности позволяют строить суда практически любых типов, классов и назначений.

Головной «Лидер» заложат в 2020 году

В настоящее время в портфеле заказов судостроения контракты на производство 37 судов. Во втором полугодии 2018 года портфель заказов «Звезды» вырос на 42%, работа по заключению новых контрактов продолжается. До 2035 года планируется довести портфель заказов до 178 судов. Якорным заказчиком является «Роснефть», разместившая заказ на 26 судов, в том числе 12 танкеров-челноков ледового класса Arc6 и Arc7, четыре многофункциональных судна снабжения ледового класса, десять танкеров класса «Афрамекс».

«Газпром» заказал три судна снабжения, одно судно для перевозки буровых бригад и одно многофункциональное судно обслуживания морского добычного комплекса. «Росморпорт» заказал один мелкосидящий ледокол. Также контракт предусматривает опцион еще на три аналогичных судна. «Совкомфлот» заказал два танкера класса «Афрамекс» и три среднетоннажных танкера класса MR.

Помимо этого, в соответствии с указанием Президента Российской Федерации и поручениями Правительства РФ идёт подготовительная работа по реализации проекта по созданию головного и двух серийных атомных ледоколов проекта 10510 ЛК-120 «Лидер».

Финансирование строительства головного атомного ледокола «Лидер» предусматривается из федерального бюджета. Однако с целью своевременного начала работ по созданию ледокола компания подтвердила готовность финансирования «нулевого» этапа разработки рабоче-конструкторской документации. Такой подход может позволить компании вовремя открыть финансирование «нулевого» этапа до заключения государ-

ственного контракта, что обеспечит возможность начала строительства головного атомного ледокола «Лидер» с 2020 года.

По словам генерального директора судостроительного комплекса Сергея Целуйко, «Звезда» строит суда, соответствующие самым современным требованиям. Она обладает такими возможностями, оснащена всем необходимым оборудованием для выполнения соответствующих заказов.

– Среди уникальных технологий можно выделить высокоточные методы разметки, сварки и резки металла, включая лазерные технологии проверочных работ на основе бесконтактных измерений и 3D-моделирования, – рассказывает руководитель предприятия. – Применяемая на «Звезде» технология крупноблочной сборки позволяет одновременно строить на верфи и спускать на воду крупнотоннажные суда и морскую технику.

Пришёл второй «Голиаф»

В конце мая на ССК «Звезда» было поставлено новое оборудование – два 16-тонных крана на крестовой раме, которые одновременно являются стационарными и переносными. Как сообщила пресс-служба АО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта», подъемная техника такого типа в российском судостроении будет использована впервые.

Краны предназначены для оперативного перемещения деталей относительно небольшого веса при сборке судовых блоков. Их применение позволяет существенно ускорить процесс постройки корпусов судов, а также экономить на электроэнергии.

После проведения регламентных испытаний краны будут использовать как для постройки судов на достроечном стапеле верфи, так и для строительства новых объектов «Звезды».

А в первых числах июля на судостроительный комплекс доставили основную часть второго крана-гиганта «Голиаф» грузоподъемностью 1200 тонн, высотой 120 м и шири-



ной 189 м. По сообщению пресс-службы ПАО «НК «Роснефть», кран будет установлен на территории строящегося сухого дока.

Элементы крана вместе со всем необходимым вспомогательным монтажным оборудованием были доставлены на ССК «Звезда» по морю на специальном судне.

Напомним, это уже второй «Голиаф» на судостроительном комплексе. Первый кран, который является символом города Большой Камень, обеспечивает работу тяжёлого открытого достроечного стапеля с 2018 года. За этот период кран выполнил 9 600 операций по подъёму, перемещению и кантовке грузов, в том числе секций и блоков строящихся судов.

После поставки вспомогательного оборудования и монтажа нового «Голиафа» будут проведены пуско-наладочные работы и испытания кранового оборудования.

Краны «Голиаф» оснащены автоматизированной интеллектуальной системой управления, которая благодаря совокупности настроек всех систем и приборов безопасности позволяет управлять гигантом одному оператору.

Кран будет использоваться для строительства супертанкеров, газозовозов, ледокола

«Лидер» и других видов морской техники, в том числе для работы в Арктике. В ближайшем будущем сухой док оснастят четырьмя кранами башенного типа с прямой стрелой грузоподъемностью 60 тонн.

Напомним, что сухой док является объектом второй очереди строительства ССК «Звезда». Изначально уникальное гидротехническое сооружение размером 485 x 114 x 15 метров планировалось сдать в 2023 году, однако работы по его строительству ведутся с опережением графика. И ввод в эксплуатацию сухого дока намечен на 2020 год...

В последние годы на самом высоком уровне регулярно звучит тезис, что развитию отечественного судостроения – государственный подход. И пример этому – реализация проекта по строительству ССК «Звезда». Уже на современном этапе там созданы тысячи новых рабочих мест, привлечены передовые технологии и компетенции. Возведение комплекса способствует развитию промышленности и науки, даёт мультипликативный эффект для роста экономики не только Дальнего Востока, но и всей страны. Кроме того, государство, крупнейшие отечественные компании приступили к активному освоению шельфовых месторождений и развитию Северного морского пути, где будут ходить суда под российским флагом. В связи с этим многократно возросла потребность в современных судах, в том числе ледового класса, платформах и другой морской технике. Проект в Приморье также даёт возможность получить независимость от различного рода санкций, заместить импортную продукцию отечественной, конкурентоспособной как по техническим характеристикам, так и по цене. Поэтому создание судостроительного комплекса «Звезда» – это веление времени, жизненная необходимость, продиктованная дальнейшим развитием государства.

По материалам из открытых источников





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 раз-

работки 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-

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 ты-

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

работки не только конструкторской документации, но и интерактивных электронных технических руководств (ИЭТР). С 2011 года в организации внедрена САПР CATIA, и в настоящее время она является основным инструментом для проектирования и разработки конструкторской документации и ИЭТР. Не забыты и другие системы проектирования. Многие специалисты повысили квалификацию в САПР AVEVA. Были выполнены

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. Подтверждением этому могут служить выполненные КБ за последние два года работы по морскому

лового 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 «Тру-

довая» 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. Ре-

- танкеров (в том числе арктического плавания);
- буксиров;
- судов обеспечения;
- судов береговой охраны;
- рыболовных судов;
- катеров различного назначения;

проекты рейдового буксира, буксир-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

монтная документация по этому судну разработана и передана заказчику в комплекте ИЭТРов.

Основной сферой деятельности фирмы является проектирование:

- сухогрузных судов (в том числе арктического плавания);

- самоходных плавучих кранов;
- дноуглубительных судов;
- стоечных судов.

За время своего существования КБ было разработано несколько базовых проектов буксиров, включая

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

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 эффектив-

Для решения этой задачи в рамках федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы» была выведена 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

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

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

ную 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.

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 снабже-

ния 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 одно-

до 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,

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

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

временной перевозки нефтепродуктов различной плотности (от 0,8 до 0,96 т/м³) с возможностью передачи грузов на другие суда.

В качестве перспективных судов для эксплуатации в арктических морях выполнены эскизные проекты:

- танкера дедвейтом около 14000 тонн (на базе технических решений разработанного танкера дедвейтом около 9000 тонн) с увеличением категории ледовых усилений

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

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



Инновационные технологии завода «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 об-

разованию осмоса, не требует ежегодной 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 – всё это позволяет продлить жизненный цикл

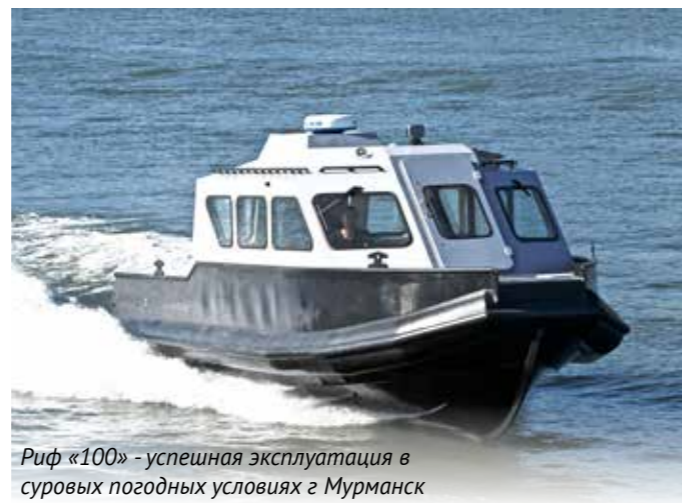
катера «Риф» до 50 лет.

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

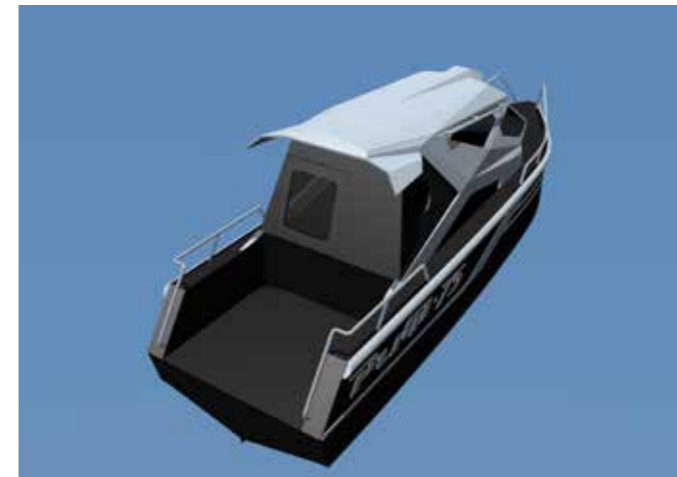
Корпус катера изготовлен методом сварки листов и трубных конструкций, снабжён бортовым баллоном, заполненным пенополистеролом для прида-



«Риф 75 СК» - испытания ударопрочности корпуса



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



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

ния большей прочности и остойчивости катера. Герметичные 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.**

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

В настоящее время катера серии «Риф» успешно доказывают свою эффективность, эксплуатируясь 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 глис-

сирующий режим и сохранять скорость 35 узлов даже при волнении выше 4 баллов.

Осадка катера, его остойчивость, особая удароустойчивость 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 Крылов-

ского 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 качестве катера снабжения, идут испытания голловского образца.

Были проведены многочисленные испытания на плавучесть и устойчивость катера «Риф» в сложных погодных условиях и экстремальных ситуациях, швартовка к необорудованному причалу, «выход» на каменистый и песчаный берег. Катер «Риф» доказал свою надёжность 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
дистрибутор по Северо-Западу
г. Санкт-Петербург.
Тел.: +7(812) 339-96-97
Факс: +7(812) 339-96-97
e-mail: vektor-vakonda@mail.ru

НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

 <p>СУДОСТРОЕНИЕ</p>	 <p>НЕФТЕГАЗОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ</p>
 <p>НАСОСЫ</p>	 <p>ТРУБОПРОВОДНАЯ АРМАТУРА</p>
 <p>ЖКХ</p>	 <p>РЕЗИНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗДЕЛИЯ</p>





Система «Туман» - эффективная защита от пожаров для ВМФ

Группа компаний «НВК» разработала принципиально новую систему комбинированного пожаротушения с использованием мелкодисперсной водоазотной смеси (смесь тонкораспыленной воды и азота). Её название – «Туман».

Как отмечают разработчики, система пожаротушения «Туман» создана для защиты от пожара замкнутых помещений с постоянным пребыванием людей – как безопасный эквивалент системам объёмно-химического тушения,

используемых в составе огнетушащих веществ (ОТВ) опасные для дыхания Хладон 114В2 и другие токсичные вещества.

Принцип работы «Тумана» основан на уменьшении концентрации кисло-

рода в защищаемом объёме помещения (в пределах безопасного уровня для дыхания человека) и одновременном охлаждении нагретых в результате пожара поверхностей. Как результат, предлагаемая система является безопасной для людей, охлаждает любые нагреваемые поверхности и не наносит вреда оборудованию в результате своей работы.

В основу эффективной работы системы пожаротушения «Туман» заложена технология пневмоакустического распыления нетоксичных ОТВ.

Система пожаротушения «Туман» имеет ряд отличительных особенностей:

- система может применяться как для локальной защиты пожароопасного оборудования, расположенного в помещениях, так и для защиты самих помещений;
- идеальное решение для защиты помещений с постоянным пребыванием людей;



<p>ЭФФЕКТИВНОСТЬ</p> <p>Применение в системе ОТВ 2-х типов (азот, вода) позволяет объединить в одной системе преимущества объёмного и локального тушения</p>	<p>БЕЗОПАСНОСТЬ</p> <p>Вода и азот образуют «водяной туман», который является экологически чистым и безопасным огнетушащим средством. Азот безопасен для людей, в отличие от углекислого газа, аэрозолей, порошков и фреонов, применяемых в других системах пожаротушения.</p>	<p>ОТЕЧЕСТВЕННАЯ РАЗРАБОТКА</p> <p>Система является отечественной разработкой, собранной на отечественной компонентной базе. Это позволяет исключить зависимость от иностранных производителей</p>	<p>СОХРАННОСТЬ ИМУЩЕСТВА</p> <p>Благодаря технологии «водяного тумана», размер распыляемых капель при тушении – 20-80 мкм. Это позволяет минимизировать ущерб для оборудования и документов.</p>
---	---	---	---

СФЕРЫ ПРИМЕНЕНИЯ СИСТЕМЫ ДЛЯ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ



1. Корабли ВМФ 2. Объекты РВСН 3. Госпитали (плавучие) 4. Котельные 5. Генераторные 6. Дата центры и узлы связи

- экологически чистые огнетушащие вещества;
- сочетание огнетушащих свойств инертного газа (азот) с охлаждающим действием воды;
- многофункциональность (возможность проведения объёмной дезинфекции, кондиционирования и дезактивации помещений).

Данная система пожаротушения была продемонстрирована на IV форуме МЧС (2015 год) и на выставке «Армейский запас» (2016), где был отмечен

высокий потенциал системы «Туман».

Учитывая инновационные и не имеющие аналогов возможности для защиты от пожара, на данном этапе система была включена Росстандартом в план национальной стандартизации на 2018 год (Приказ № 82 от 23.01.2018 – Разработка ГОСТ Р «Системы пожаротушения судовые комбинированные. Технические требования»).

В настоящее время система прошла сертификацию МЧС, дающую право и создающую условия для использова-

ния системы пожаротушения «Туман» на промышленных объектах и объектах военной инфраструктуры. По оценке специалистов, она гарантирует эффективную и экологически чистую защиту от пожаров.





«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 предприятий 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:

- неослуживаемые 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», требует 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 развитие 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 оборудования и управления его техническим состоянием (ТС);
- систем связи, телемеханики и информационно-сетевых технологий с учетом планов внедрения цифровых технологий и концепции активно-

адаптивных сетей;

- ресурсосбережения, энергосбережения, снижения энергоёмкости 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 кафедрь:

«**Диспетчерское управление элек-**

трическими 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 гости-

нице 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, санитарно-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



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 за-

седание «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.NEVAINTE.COM



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 Черчилль, 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 застали 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 руководством 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 подчинённых 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 № 3Н/87, подтверждающая отданное приказание.

В дальнейшем к 01:12 22 июня была подготовлена и направлена в адрес Военных Советов флотов и флотилий подробная директива Народного комиссара ВМФ № 3Н/88,

в которой указывалось, что в течение 22-23 июня возможно внезапное нападение немцев, которое могло начаться с провокационных действий. Наши задачи, указывалось в директиве, не поддаваться ни на какие провокационные действия, могущие вызвать крупные осложнения; флоту быть в полной боевой готовности встретить внезапный удар немцев или их союзников. Подтверждался переход на оперативную готовность № 1. Требовалось тщательно маскировать повышение боевой готовности. Ведение разведки в чужих территориальных водах категорически воспрещалось, так же как проведение каких-либо других мероприятий без особого распоряжения.

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

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

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

В период с 09:05 до 13:00 штабом Балтийского флота был отдан приказ о начале

постановки морских минных заграждений силами морской авиации Балтийского флота, кораблями Либавской ВМБ и отрядом лёгких сил, базировавшимся в Усть-Двинске.

На Чёрном море:

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

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

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

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



На Северном флоте:

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

К 18:00 все находившиеся в боеготовом состоянии подводные лодки были сосредоточены 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 враг-сплох.

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. Многие были позади, но все труды, потраченное 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 mine, серьёзные повреждения получил крейсер «Максим Горький». Немного раньше подорвался и погиб эсминец «Гневный».

Активнее всего против наших баз и кораблей гитлеровцы действовали с воздуха.

Однако их налёты большого вреда не причинили. В ответ на ожесточённые воздушные атаки Либавы авиация Балтийского флота в первый же день 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 истреби-



тель, 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 небоеовые 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 окру-

ге, 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, севастопольские юнармейцы.

Присутствовавших в зале ветеранов Великой Отечественной войны, среди которых были участники обороны и ос-



вождения 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 рассеченным в 2019 году материалам Цен-



безопасности и выработке на этой основе системных методов борьбы с этими явлениями был представлен в докладе Председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской

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

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



трального 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

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

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...

«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

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 выступлений – о массовом героизме, проявленном всеми защитниками и освободителями нашей земли от врагов – красной нитью прошёл через все доклады, убедительно подтвердив великую правду военной истории Отечества, правду подвига нашего народа в Великой Отечественной войне. Это, без-

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.

«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»

организации ветеранов (пенсионеров) войны, труда, Вооружённых Сил и правоохранительных органов генерал-майор Василий Казаченко обратился к участникам

условно, объективно и доказательно развенчивает инсинуации фальсификаторов о событиях тех лет ...

Необходимо вспомнить, что если в

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



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 Прямыцын 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



подразделением 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 музе-

ем 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 Мусяенко.

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 Федера-



ции по обороне и безопасности);

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

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

Александра Карпова, 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, Руслан



на 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 комсомоль-

цы, 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 меж-

ду 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 действий. 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 Верховно-

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 командующи-

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

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

го 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

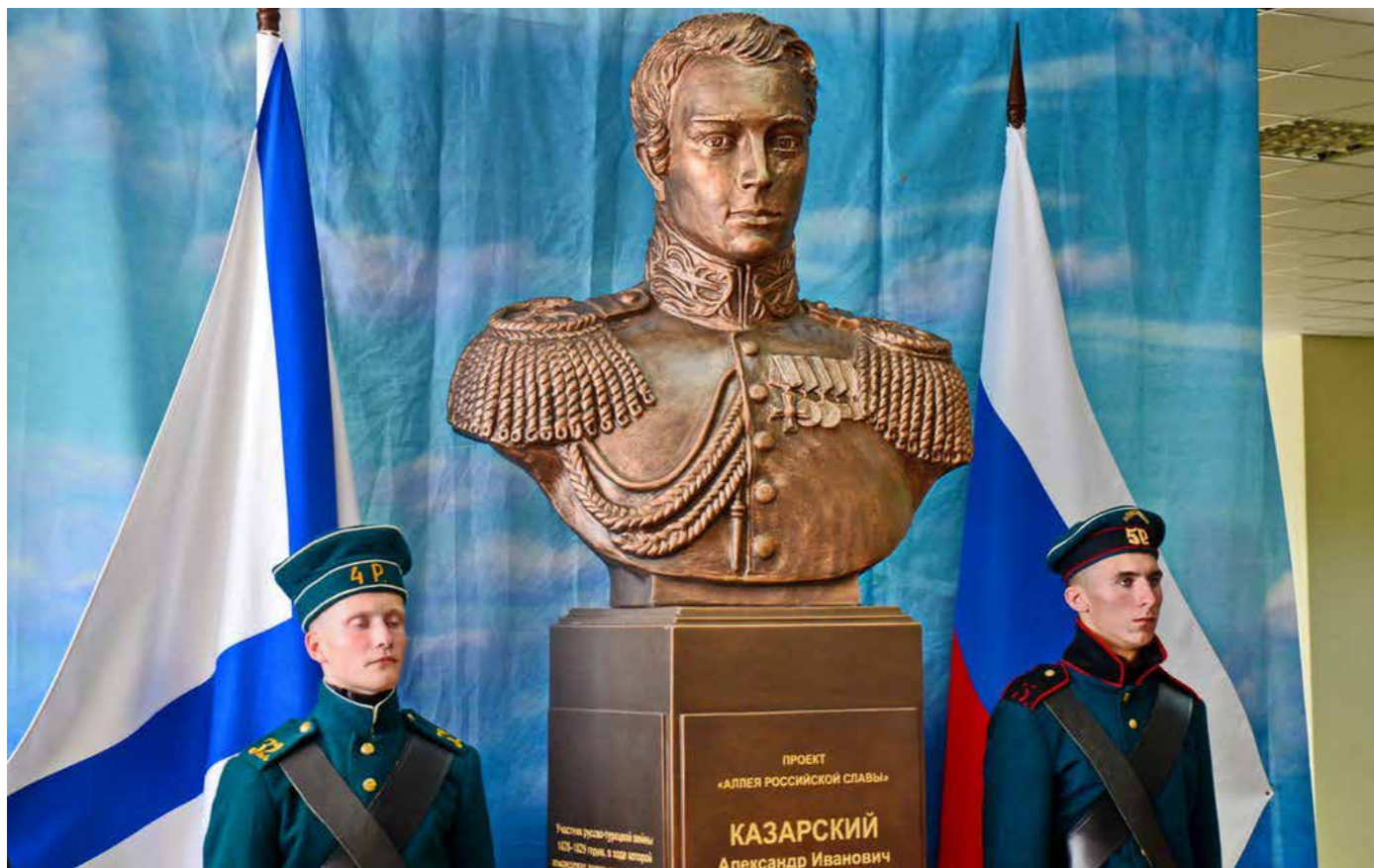
ми флотов, начальниками управлений министерств России. В ЧВВМУ имени П. С. Нахимова готовили корабельных специалистов по штурманской, артиллерийской, минно-торпедной, ракетной, противолодочной специальностям.

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

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, утвержденных главкомандующим ВМФ.

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





В Нахимовском училище открыли бюст Александра Казарского

На территории Черноморского высшего военно-морского училища имени П. С. Нахимова торжественно открыт бюст капитану I ранга, командиру легендарного брига «Меркурий» Александру Казарскому.

«Сегодня, 28 июня, мы вспоминаем Александра Ивановича Казарского, человека совершившего уникальный подвиг. Казарский стал примером мужества и доблести для многих поколений русских моряков. В этот день он родился и, так сложилась его судьба, что в этот день он и умер. Поэтому знаменательно, что именно сегодня мы открываем бюст Казарского в нашем военно-морском училище», - отметил заместитель директора Департамента общественных коммуникаций Дмитрий Серов.

Дмитрий Серов отметил, что Правительство Севастополя систематически поддерживает проект возрождения брига «Меркурий» и возрождения традиций, связанных с героическим подвигом команды корабля.

За активную помощь в реализации

проекта восстановления брига «Меркурий» Дмитрий Серов был награжден памятной медалью «Адмирал Невельской», которую ему торжественно вручил глава Севастопольского морского собрания Виктор Кот.

Бюст передан в дар училищу руководителем проекта «Аллея Российской славы» Михаилом Сердюковым.

Напомним, в ходе визита в Севастополь Президента РФ Владимира Путина в марте 2019 года курсанты Нахимовского училища рассказали ему о проекте восстановления героического брига «Меркурий». Глава государства поручил Правительству РФ проработать вопрос воссоздания точной копии брига.



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 Помоголовым.

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 мо-



лодежду, 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 Черномор-

ским 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 общешкольный 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 «дей-



ствующих 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 кроют - 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 капитана - 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

русского 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 ретирального 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...

Достоинна внимания уникальная для экипажей российских кораблей и демократическая обстановка принятия основных решений по рисунку предстоящего боя на брига «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 бригае предприняли следующее. У флагмачной 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 кройт-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 батальонов 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 бригае оказались 133 пробоины в парусах, 22--в корпусе, 16 поврежденных 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 ока-



зались лишь досужими вымыслами биографов Казарского. В его карьерной росписи сей факт официально не значится. И никому не известно, по какой причине Казарский, минув 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 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 вечные 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 съёмок 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 бригам 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 взяли 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 несвоевременной и ненужной.

Насколько актуален для сегодняшнего российского зрителя, воспитанного в основ-

ном на дорогах голливудских блокбастерах, фильмах-аттракционах, картина 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» картинками 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, ненадуманый, 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».

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, «обогашена» некоторыми историческими персо-

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 успешно, 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

нажимами 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?



На съемках кинофильма Лектор



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 круп-

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?

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 желез-

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

ные 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

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 из 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

ную 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



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 Бер-

лина (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.



В преддверии 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

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 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.

Фото: Артем Килькин



Нет службы лучше, чем на флоте!



Наш постоянный автор, сотрудник центральной газеты Министерства обороны 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 овеена 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 перестает кутить!
Флот его делает лучше
Собранный, 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 клавилов.

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 испытаниям!
Теперь в океанском просторе
Решим мы любые задания!

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 романтические порывы
Убежавшей юности черты.
Незаметно, без излишних всхлипов,
Умиrotворённо и боясь
Грубости и фальши. Очень тихо,
Сохранить гармонию стремясь.
Некуда деваться: жизнь всё спишет
И расставит по своим местам.
Будущее раны нам залижет,
К иллюзорным поведёт постам.
Сколько их: потерянных, забытых?
Мы среди 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 полной отдачей.

Железом можно восхищаться,
Если смотреть на корабли.
Они порою так прекрасны
Очарованием своим!
Красой могучей 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, слабая 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...

Возвращение легенды



Создатель выставки В. Прокопенков, Sevtavr.ru

26 мая 2019 года в Севастополе в Доме офицеров Черноморского флота в рамках памятных мероприятий, посвящённых 190-летию со дня подвига брига «Меркурий», 200-летию со дня закладки корабля, 185-летию со дня закладки памятника А. И. Казарскому и 180-летию со дня открытия памятника командиру брига «Меркурий», состоялось торжественное открытие выставки «Возвращение брига «Меркурий».

В 2018 году представители общественности Севастополя, Севастопольское морское собрание, исторический клуб «Севастополь Таврический», Общественная палата города, другие общественные организации при поддержке правительства Севастополя инициировали вопрос о строительстве (воссоздании) брига «Меркурий».

Открывшаяся выставка имеет статус историко-просветительского и образовательного проекта. Она состоит из 10 стендов: восьми тематических, одного вступительного и одного заключительного.

Так, стенд «История брига «Меркурий» включает в себя историческую информацию о строительстве легендарного корабля, сведения о корабельном инженере И. Я. Осминине, его переписку, план адмиралтейской верфи, где строился бриг, вид города Севастополя периода закладки и строительства корабля.

Два стенда посвящены непосредственно беспримерному подвигу русских моряков. Один из них содержит историческое описание боя брига «Меркурий» с двумя турецкими линейными кораблями и начало чествования подвига. Здесь же приведён список команды брига, участвовавшей в сражении, план самого боя, документы и русский перевод письма штурмана турецкого корабля «Реал-Бей» о проигранном турками сражении. Приводится также описание основных событий Русско-турецкой войны 1828–1829 годов, показаны памятные медали того времени.

Второй стенд «Беспримерный подвиг» открывает архивная копия приказа импера-

тора Николая I о награждении брига «Меркурий» Георгиевским флагом, соответствующий приказ Главного командира Черноморского флота и портов А. С. Грейга. Впервые здесь воспроизводится в оригинальной архивной версии рапорт капитан-лейтенанта А. И. Казарского о проведённом морском сражении. Аquarelle штурмана брига «Меркурий» И. П. Прокофьева сопровождается чертежом брига после боя, приводятся данные о потерях личного состава и повреждениях брига, переписка органов власти, современные стихи о подвиге.

На других стендах выставки: «Российский Императорский флот» (один стенд), «Под Георгиевским флагом» (два стенда) и «Память о подвиге» (два стенда), - изображены фрагменты Морского устава, действующего в тот период, список морских командных слов, учебники по морскому делу периода 1830-х годов, представленные в оригинальном виде; рассказывается о почитании святого Георгия Победоносца в Севастополе и многом другом. В экспозиции представлены также древняя икона Свято-Георгиевского



монастыря на мысе Фиолент, рапорты и резолюции об увековечивании подвига, оригинальный указ императора Николая I о пожаловании кораблю Георгиевского флага, есть виды Севастополя того времени.

Большой интерес посетителей выставки вызывает редкое издание с гербами офицеров брига «Меркурий», в которые, в память о подвиге, императорским указом внесён пистолет. Вниманию севастопольцев и гостей города представлены оригинальная переписка, связанная с трагическими событиями гибели легендарного командира брига, исторический проект и современная фотография могилы А. И. Казарского, а также мемориальный камень, установленный на его родине в Беларуси. Также на выставке приведены печатный проект церемониала освящения и поднятия пожалованных бригу «Меркурий» Георгиевского флага и вымпела, информация о кораблях, получивших названия в память о героическом подвиге, другие архивные документы, многие из которых впервые стали доступны широкой аудитории.

Библиотека Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации

«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



ОСК

ОБЪЕДИНЕННАЯ
СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ



СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ

www.aosk.ru