

Maritime News of Russia

Морские вести России



Федеральная газета водного транспорта. Основана в 1996 году

№ 6 • 2020 (505)

Великий день Великой Победы советского народа!

75 лет Великой Победы

Гудок Победы!



Шесть музейных кораблей и судов от Калининграда до Санкт-Петербурга ровно в полдень 9 мая дадут гудок в честь народа-победителя, в честь павших и выживших, в честь всех тех, кто приближал Победу на фронте и в тылу.

В памятной акции в День Победы примут участие самое крупное в мире научно-исследовательское судно-музей «Витязь», подводная лодка-музей Б-413, единственное в мире судно космической связи «Космонавт Виктор Пацаев», единственное в стране рыболовное судно-музей СРТ-129, входящие в калининградский музейный комплекс.

В Санкт-Петербурге «Гудок Победы» даст ошвартованный старейший в мире ледокол «Красин». Во время войны этот знаменитый ледокол проводил караваны судов с народно-хозяйственными и оборонными грузами через льды в арктических морях, а также в Белом море, участвовал в полярном конвое PQ-15, когда ему пришлось вступить в прямой бой с немцами и экипаж сбил два самолета.

За пять минут до полудня на территории музея прозвучит голос легендарного диктора Всесоюзного радио Юрия Левитана, который 9 мая 1945 года зачитал в эфире приказ Верховного главнокомандующего о победе над Германией.

Также к 9 мая Музей Мирового океана готовит две выставки: «Ледокол «Красин» – герой Великой Победы» и «Наши отцы и деды: помним, гордимся!», которые будут доступны на сайте музея в виртуальном формате.

Музей Мирового океана организован в Калининграде 12 апреля 1990 года и является центром научных исследований и научно-методической работы в области изучения истории исследования и природы океана. МВР

Морская политика

Три Цусимы русского флота

«...Цусиму русский человек никогда не забудет, пока он остается русским. Погибшие при Цусиме завещали нам одно: «помнить о Цусиме». Помнить о Цусиме – не значит только молиться в годовщину и служить панихиду; помнить о Цусиме – это значит быть мощными, быть сильными, быть властными, не отказываться от тех морей, на которые мы имеем право».

Из выступления на заседании Государственной думы 6/19 июня 1912 г., посвященного выделению кредитов на строительство океанского флота, депутата В.М. Пуришкевича

В истории России итоги Русско-японской войны 1904-1905 гг. занимают особое значение. По словам И.В. Сталина, который никогда не разделял дореволюционную историю России и Советского Союза, поражение русских войск и гибель флота оставили в сознании народа тяжелые воспоминания. «Оно легло на нашу страну черным пятном»¹. Действительно, в ходе войны в составах I и II Тихоокеанских эскадр погибли все новейшие броненосцы императорского Российского флота. И если корабли Порт-Артурской эскадры были в основном затоплены, а их экипажи сошли на берег, то в Цусимском

сражении в Японском море 27-28 мая 1905 г. эскадра под командованием вице-адмирала З.П. Рожественского потерпела сокрушительное поражение от эскадры императорского флота Японии под командованием адмирала Хэйхатиро Того. Большая часть кораблей погибла в бою с противником, часть капитулировала, некоторые интернировались в нейтральных портах, и лишь четырем удалось дойти до русских портов.

С точки зрения военно-морского искусства, сражение в Цусимском проливе профессионально можно рассматривать как морскую операцию броненосных эскадр двух воюющих держав по раз-

грому противостоящего корабельного соединения противника, имея в виду, что в истории войн на море были сражения и более крупные, и более значительные, в том числе и по количеству боевых и людских потерь, и которые не меньше наземных военных операций влияли на ход мирового развития. Они, эти сражения, известны. Кстати, последнее подобное морское сражение и в то же время самое масштабное морское сражение в истории Второй мировой войны произошло почти через 40 лет в морях, окружающих филиппинский остров Лейте, с 23 по 26 октября 1944 г. между флотом США под общим командованием адмирала Уильяма Хэлси и японским императорским флотом под командованием адмирала Соэму Тоёда. В результате сражения японский флот потерял 4 авианосца, 3 линкора, 8 крейсеров, 12 эсминцев и около 10 000 личного состава и в итоге проиграл войну на море.

Продолжение на стр. 10

МВ **Справочник**
«Речные порты
и внутренние
водные пути
России – 2019»

Вышло в свет V издание
федерального отраслевого
справочника

По вопросам приобретения
справочника обращаться

E-mail: morvesti@morvesti.ru
Тел./факс (495) 366-62-55
Тел. (985) 763-54-20

Адрес редакции: 105187, Москва, Окружной проезд, 15, корп. 2
Тел./факс (495) 366-62-55; тел. (985) 763-54-20
Отдел подписки и доставки: тел./факс (495) 365-47-22
E-mail: podpiska@morvesti.ru
Подписной индекс в каталоге «Газеты. Журналы» (Роспечать):
полугодие – 32565, год – 33227
Подписной индекс в каталоге «Пресса России»:
полугодие – 42239, год – 94056

Судостроение
Трансформация
портфеля

6

Безопасность судоходства
Первоочередная задача
путьцев

8

Безопасность мореплавания
СУДС в странах
Восточной Азии

13

Трибуна «МВР»
Правила плавания:
история и современность

15

75 лет Великой Победы
Женское лицо
войны

18

Начало июля 2020 года, Москва, Аналитический центр при Правительстве РФ

V ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ

ИНФРАСТРУКТУРА ПОРТОВ:



НОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО,
РЕКОНСТРУКЦИЯ, МОДЕРНИЗАЦИЯ

Организатор:



При поддержке



НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ ПОРТОВ РОССИИ НОВЫЕ ПРОЕКТЫ И СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ МАРШРУТЫ

В ФОКУСЕ ОБСУЖДЕНИЯ:

- Выполнение мероприятий по развитию портовой инфраструктуры, включенных в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, направленных на увеличение мощности морских портов Российской Федерации. Обзор проектов нового строительства и модернизации
- Вопросы структурирования и синхронизации инвестпроектов. Межведомственное взаимодействие
- Правовые особенности государственно-частного партнерства в развитии портовой инфраструктуры
- Строительство и эффективная эксплуатация портовой гидротехнической и береговой инфраструктуры: технологии, оборудование, материалы
- Преимущества применения композитов в портовом строительстве
- **SmartPort:** как "умные" технологии повышают конкурентоспособность портов
- **GreenPort:** тренд на экологические инвестиции. Нормативно-правовые аспекты и наилучшие доступные технологии
- **Портоориентированная логистика.** Новые порты – новые логистические маршруты. Логистические решения на стыке «порт-ж/д»
- Эволюция агрологистики



Предложения по тематике докладов и заявки на участие:
conf@morvesti.ru, + 7-985-763-53-89

ПРИМИТЕ УЧАСТИЕ В ГЛАВНОМ МЕРОПРИЯТИИ ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ!

Президент объявил благодарность работникам АМП Черного и Азовского морей

За большой вклад в строительство Крымского моста и многолетнюю добросовестную работу Президент объявил благодарность работникам ряда подведомственных учреждений Федерального агентства морского и речного транспорта.

Распоряжением Президента РФ №105-рп от 14 апреля 2020 года благодарностью главы государства поощрены:

- БЕЛЫХ Станислав Юрьевич — заместитель капитана морского порта Керчь, филиала ФГБУ «АМП Черного моря», Республика Крым;
- ГОЛЬЦ Александр Иванович — начальник отдела Кавказского филиала ФГБУ АМП Азовского моря», Краснодарский край;
- НАУМОВ Сергей Валерьевич — капитан морского порта Кавказ, Кавказского филиала ФГБУ «АМП Азовского моря», Краснодарский край;
- ТУЗИНКЕВИЧ Евгений Владимирович — капитан морского порта Новороссийск ФГБУ «АМП Черного моря», Краснодарский край.

Минтранс готов направить 1,7 млрд руб. на восстановление инфраструктуры после паводков

Минтранс РФ готов направить в 2020 году 1,7 млрд рублей из федерального дорожного фонда на восстановление мостов и автодорог после паводков. Об этом сообщил глава министерства Евгений Дитрих в ходе совещания с президентом РФ по ситуации с паводками и пожарами в стране.

«Сегодня задолженность по всем регионам по восстановлению дорог и мостов по паводкам аж с 2016 года составляет 4,2 млрд рублей — это 10 регионов, не считая Иркутской области. Мы готовы оперативно перебраться на эти цели те остатки федерального дорожного фонда, которые не использовали по регионам на эти цели в 2019 году. Это порядка 1,7 млрд рублей», — уточнил министр.

По предложению Минтранса водному транспорту поможет ГТЛК

По предложению Минтранса морскому и внутреннему водному транспорту будет оказана адресная поддержка посредством выделения средств ГТЛК на заказ новых речных и морских судов.

Предполагается, что ГТЛК получит из бюджета 34,7 млрд рублей и будет передавать суда в лизинг по ставке ниже коммерческой — 7,5% для грузовых и 2,5% для пассажирских и дноуглубительных. Выделенные средства будут направлены на авансирование строительства судов в РФ, а для оплаты их окончательной стоимости предполагается привлечение внебюджетных ресурсов. Источник, знакомый с ситуацией, говорит, что речь идет о строительстве порядка 68 судов.

Напомним, в конце 2019 года правительство выделило ГТЛК 10,7 млрд рублей на приобретение 15 судов (сухогрузы, пассажиры на подводных крыльях «Валдай», на СПГ «Чайка», теплоходы и земснаряды для Енисея). Кроме шести сухогрузов, конкурс на строительство которых планируется вновь объявить в ближайшее время, по всем судам заключены контракты с верфями и лизингополучателями.

Моряку из РФ отказали в медпомощи за рубежом из-за ситуации с COVID-19

В профсоюзе уточнили, что написали в круглосуточный ситуационно-кризисный центр МИДа и Росморречфлот с просьбой оказать содействие моряку с судна WL Palekh с подозрением на инсульт, которому в морском координационном спасательном центре в Индонезии отказали в эвакуации из-за ситуации с коронавирусом. Судно WL Palekh ходит под флагом Мальты, им оперирует компания INOK.

Ранее МИД РФ перечислил страны с наибольшим количеством застрявших там россиян. На данный момент больше всего россиян остается в Таиланде, Индии и Индонезии, заявила официальный представитель МИД РФ.

Один из самых мощных крейсеров ВМФ возвращается в строй

Гвардейский ордена Нахимова ракетный крейсер (ГРКР) «Москва» по плану должен был совершить свой первый выход в море после ремонта в середине мая, рассказали источники в Минобороны. Но ожидается, что корабль вернется в строй уже к Дню Победы — 9 мая.

В ремонтных доках флагман ЧФ находится с 2018-го. В июне прошлого года он выходил в море для комплексного тестирования механизмов. Сейчас на корабле завершается наладка главной энергетической установки и ведутся работы по полному восстановлению походной готовности.

«Москва» является самым мощным кораблем в составе Черноморского флота, отметил военный эксперт Дмитрий Болтенков.

— Крейсер прослужит еще несколько лет, — считает он. — Его противокорабельные ракеты могут пустить на дно любое плавсредство. Также он имеет на вооружении дальнбойные комплексы ПВО С-300 «Форт», позволяющие обеспечить зональную ПВО — защитить целый район или эскадру от атак противника.

Ракеты крейсера могут поразить корабли противника при входе в Черное море — еще у Босфора, рассказал бывший начальник Главного штаба ВМФ адмирал Валентин Селиванов.

— Сейчас «Москва» — единственный большой корабль на Черноморском флоте и один из немногих в ВМФ, — подчеркнул он. — Одна из главных его задач — сохранить традиции службы на больших кораблях до того, как на флот поступят новые крейсера или авианосцы.

Президент поручил кабмину обеспечить реализацию масштабных инфраструктурных проектов

Владимир Путин поручил правительству принять меры для того, чтобы проектирование и строительство объектов социальной и транспортной инфраструктуры продолжалось, несмотря на затруднения, вызванные пандемией коронавируса.

В частности, к проектам, которым необходимо обеспечение кабинета, относятся развитие железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибир-

ской магистралей и железнодорожной и автодорожной инфраструктур Азово-Черноморского бассейна, центрального транспортного узла, а также побережья.

Также правительству необходимо обеспечить строительство ближних и дальних подходов к транспортному переходу через Керченский пролив и развитие портов Мурманска, Балтийского и Азово-Черноморского бассейнов и Дальневосточного федерального округа.

«Росатом» подписал контракт на постройку ледокола «Лидер»

Дальневосточная верфь «Звезда» и госкорпорация «Росатом» подписали контракт на строительство самого мощного в мире атомного ледокола «Лидер».

Стоимость головного ледокола — около 127 млрд рублей, его планируется построить не позднее 2027 года. «Росатом» выступает государственным заказчиком по проекту.

Всего к 2033 году госкорпорация планирует начать эксплуатацию трех таких ледоколов.

Атомоходы проекта 10510 задуманы как самые мощные в мире атомные ледоколы (120 МВт). Их будут использовать для обеспечения круглогодичного судоходства по Северному морскому пути.



РСПП предложил правительству обеспечить поддержку водного транспорта

Российский союз промышленников и предпринимателей решил направить в правительство предложения по поддержке внутреннего водного транспорта. 28 апреля проект предложений был вынесен на заседание координационного совета РСПП по противодействию коронавирусной инфекции. Источник, близкий к Союзу, сообщил, что готовится обращение на имя Михаила Мишустина.

В проекте письма РСПП отмечается крайне тяжелое положение судоходных компаний и необходимость «неотложных мер господдержки».

Пассажирские компании не могут работать из-за пандемии, говорится в документе, в самой тяжелой ситуации находятся туроператоры из-за отказа граждан от приобретенных путевок. Полное прекращение деятельности приведет к банкротству компаний, невозможности обслуживания кредитов и лизинговых платежей.

С проблемами столкнулись и грузоперевозчики в связи с непредъявлением груза к перевозке из-за приостановки промпредприятий и ограничений передвижения, значительных дополнительных расходов при укомплектовании экипажей и оформлении документов. Построено большое количество грузовых судов с использованием заемных средств, и отсутствие средств на обслуживание займов у компаний в ближайшее время приведет к их банкротству. РСПП предлагает включить морской и внутренний водный транспорт в перечень наиболее пострадавших отраслей (в нем пока только авиа- и автотранспорт).

РСПП хочет субсидий из бюджета судоходным компаниям, не имеющим возможности осуществлять перевозки пассажиров, на процентные ставки в течение 2020 года на 5,2 млрд рублей, а также кредитов на покрытие кассовых разрывов в 2020 году.

Также предлагается предоставлять компаниям беспроцентные займы на выплату зарплат, ввести отсрочку по уплате НДС и страховых взносов в социальные фонды до конца 2020 года, ввести мораторий на банкротство, временно запретить досрочно истребовать кредиты и выработать меры по их реструктуризации. Есть также предложения по полугодовым каникулам по кредитам и лизингу без капитализации процентов.

При возникновении или угрозе ЧС предлагается разрешить в одностороннем порядке расторгать договоры на круизы или менять их условия в части порядка и сроков возврата оплаты. В качестве альтернативы можно вместо возврата аванса за круизную путевку при возникновении форс-мажора или введенных ограничений выписывать ваучер, позволяющий воспользоваться услугой круиза после окончания ограничительных мер или получить денежные средства после окончания навигации 2020 года.

Также есть идея ввести мораторий на повышение портовых сборов в морских портах в 2020 году и до 2021 года отложить утверждение и применение ставок инвестиционного портового сбора.

«Совкомфлот» отмечен премией Marine Money за сделку года

Группа «Совкомфлот» стала лауреатом ежегодной премии Deal of the Year Awards международного издания Marine Money. «Сделкой года» в категории Project Financing («Проектное финансирование») было признано кредитное соглашение совместных предприятий группы СКФ и компании NYK Line (Япония) с консорциумом в составе трех международных банков, заключенное в сентябре 2019 года на сумму \$176 млн сроком до 8 лет.

В состав консорциума вошли Sumitomo Mitsui Banking Corporation (Япония), Société Générale (Франция) и Shinsei Bank (Япония). Привлеченный долговой капитал был направлен на рефинансирование двух танкеров-газовозов СПГ ледового класса, «Гранд Анива» и «Гранд Елена», которыми совместно владеют и управляют группы «Совкомфлот» и NYK Line.

«Группа «Совкомфлот» становится лауреатом премии Marine Money десятый год подряд, что свидетельствует о креативности компании на международном финансовом рынке, способности реализовывать крупные и инновационные кредитные сделки и доступе к широкому спектру источников и форм финансирования во всех фазах цикла рынка морских перевозок», — сказал первый заместитель генерального директора — финансовый директор ПАО «Совкомфлот» Николай Колесников.

Эксперты Marine Money особо отметили безрегрессную структуру сделки, что обусловлено репутацией группы «Совкомфлот» и NYK Line как первоклассных заемщиков и стабильностью денежных потоков по долгосрочным тайм-чартерным контрактам с компани-



ей «Сахалин Энерджи», в рамках которых эксплуатируются оба газозова. Помимо этого, момент сделки был выбран таким образом, что позволил зафиксировать ставку по кредиту на исторически низком для обоих заемщиков уровне.

Важнейшей особенностью сделки является ее «зеленая» компонента: соглашение стало одним из первых в мировой судоходной отрасли, подготовленных с учетом «Принципов Посейдона». Эта инициатива международного банковского сообщества подразумевает оценку экологичности и энергоэффективности объектов морского транспорта, включенных в периметр сделки, при принятии банками решений о кредитовании судоходных компаний и обязательства банков по мониторингу и раскрытию информации о выбросах в атмосферу кредитующих морских судов. Критерии оценки коррелируют с целевыми показателями сокращения выбросов, установленными ИМО.

Водный транспорт в условиях пандемии

В начале марта, когда угроза коронавируса стала глобальной, правительства начали принимать меры по предотвращению распространения болезни. Закрытие границ вызвало проблему смены экипажей судов и привело к снижению грузопотоков. Перед судоходными компаниями и портами встала задача обеспечения здоровья сотрудников. Работа многих судозаводов в определен-

ный период была приостановлена либо серьезно ограничена. Отраслевые образовательные учреждения перешли на дистанционный режим. О том, как предприятия отрасли справляются с пандемией и строят свою работу, какие меры поддержки оказывает государство, – в подборке нашего корреспондента.

Ограничительные меры

В первой половине марта судовладельцами были утверждены регламенты порядка работы плавосостава в целях предупреждения распространения COVID-19. Нормативными документами, в частности, предусмотрена система мер по снижению угрозы заражения опасной инфекцией экипажей судов, установлены нормы снабжения судов и ответственность командного состава по обеспечению судов и экипажей защитными и дезинфекционными материалами, порядок обработки судовых помещений, закупаемого продовольствия и безопасного взаимодействия с представителями береговых служб и снабжающих организаций и другие мероприятия.

Рекомендации Минздрава и Роспотребнадзора были приняты в качестве обязательной нормы работы в центральном аппарате Росморречфлота, подведомственных организациях и на всех объектах водного транспорта. Согласно новому режиму к работе допускались сотрудники, прошедшие бесконтактное измерение температуры тела и не имеющие симптомов заболевания.

Не переведенным на дистанционный режим работы персоналом использовались индивидуальные средства защиты и установленные санитарные процедуры. Проводилась регулярная санитарная обработка помещений, дезинфекция судов и наземного транспорта, использующихся для доставки лодманов и дежурных смен, обработка поручней трапов, ручек и задраек дверей, носимых радиостанций и телефонов дезинфицирующими составами.

На информационных стендах и на соответствующих сайтах размещались материалы по профилактике распространения вирусной инфекции и реквизиты штабов, оперативных служб и медицинских учреждений.

Проблема смены экипажей

Закрытие границ и отсутствие авиасообщения привели к многочисленным проблемам для морской отрасли. Генеральный секретарь Международной морской организации (ИМО) Китака Лим опубликовал заявление, в котором подчеркнул необходимость поддержания торгового мореплавания и защиты интересов моряков на фоне угрозы коронавируса.

«Распространение коронавируса поставило весь мир в беспрецедентную ситуацию. Чтобы замедлить распространение болезни и смягчить ее последствия, путешествия

ограничены, а границы закрыты. Транспортные узлы страдают. Порты закрываются, судозаходы ограничивают.

В эти трудные времена доставка жизненно важных товаров, включая медикаменты и продукты питания, будет иметь решающее значение для реагирования на пандемию и в конечном итоге для ее преодоления», – отметил Китака Лим. Он подчеркнул, что в этой связи крайне важно, чтобы морские торговые грузопотоки не были ограничены чрезмерно.

Тем не менее ограничительные меры привели к невозможности смены экипажей на морских судах. По информации профсоюза, более 100 тысяч российских моряков продолжали получать зарплату и снабжение, но вернуться домой не могли. Естественно, проблема коснулась и иностранных работников.

«Каждый день мы получали письма, в которых моряки просили принять срочные меры для того, чтобы провести смену экипажа. И мы боялись, что могут произойти какие-то коллапсы. Например, недавно филиппинские моряки одного из судов в результате конфликта убили капитана, гражданина Бирмы», – рассказал председатель ДВО РПСМ Николай Суханов.

В связи с этим Международная федерация транспортных рабочих, куда входит и Российский профсоюз моряков, и Международная палата судоходства обратились с письмом в адрес правительств Большой двадцатки (G20) с просьбой разрешить проблему смены экипажей судов.

Также профсоюз направил премьер-министру РФ Михаилу Мишустину письмо с просьбой ввести единый порядок смены экипажей с учетом карантинных ограничений для судов, прибывающих из-за рубежа. Попытки судовладельцев менять экипажи в странах проживания часто не удаются из-за мер российских регионов по самоизоляции.

К примеру, губернатор Мурманской области Андрей Чибис 16 марта запретил экипажам, прибывшим из-за границы, в течение 14 дней сходиться на берег в портах Мурманска и Кандалакши. Экипаж «Совкомфлота» прилетел во Владивосток из Москвы, но не смог сменить другой экипаж из-за требования пройти двухнедельный карантин.

В это время Минтранс продлил срок действия квалификационных документов членов экипажей, медицинских свидетельств и конвенционных судовых документов, а губернаторов уведомили, что нельзя мешать замене экипажей судов.

Проблемы со сменой экипажей коснулись и рыбопромышленников.

Часть из них была связана с распоряжением правительства от 27 марта, которое ограничило передвижение через границу и не сделало исключения для рыбопромысловых судов, которым также нужна своевременная смена экипажей. В обращении Всероссийской ассоциации рыбопромышленников (ВАРПЭ) к М. Мишустину говорилось, что проблема затронула более 350 судов с более чем 20 000 человек.

Правительство России внесло изменения в мартовское распоряжение об ограничениях перемещения через границу страны. Теперь граница открыта для моряков, которые после длительного плавания возвращаются домой. Пересекать границу смогут и экипажи морских судов, следующие в иностранные государства для смены коллег на судах.

Падение перевозок

Несмотря на меры поддержки, факт уменьшения количества морских перевозок неоспорим. В то время как рынок наливных грузов вслед за нефтью находится в зоне турбулентности, наиболее ярко тенденции в сфере отразились на сегменте контейнерных перевозок.

Пандемия привела к ожидаемому снижению объемов морских перевозок контейнеров и перебоям в отправлениях. Наиболее заметным снижением количества отгрузок было в феврале, в разгар эпидемии в Китае. В марте некоторые перевозчики отметили рост числа отправок из Европы. Тем не менее болезнь негативно сказалась на работе терминалов в США и странах ЕС.

Так, по данным СМИ, в феврале 2020 года контейнерооборот портов Балтийского бассейна, крупнейший по контейнерному обороту в России, снизился на 6,1% относительно показателя февраля прошлого года. Экспорт сократился на 2,9%, импорт – на 9%. Это следствие всплеска эпидемии в Китае в данный период.

«В феврале мы отметили тенденцию к снижению объемов морских перевозок. По данным нашей компании, за первые два месяца 2020 года перевозки морским транспортом составили 2,81 млн тонн, что на 9,4% меньше, чем за январь-февраль 2019-го», – отметила руководитель отдела российских морских контейнерных перевозок группы компаний AsstrA Анастасия Ратникова.

«Мы наблюдаем снижение количества отгрузок из Китая, так как традиционно низкий сезон по случаю китайского Нового года перерос в карантин. Сейчас уменьшилось количество отгрузок постоянных клиентов из ряда стран Европы, на-

пример Италии и Испании», – сказала Ратникова.

Она добавила, что снижение может быть нивелировано отгрузками из стран Бенилюкса и Германии, где такие перевозки выступают альтернативой автомобильному транспорту. «Общий объем контейнерных перевозок из Европы может не снизиться или даже вырасти в ближайшие недели, мы наблюдаем за развитием ситуации».

Руководитель направления мультимодальных перевозок FM Logistic Дмитрий Суховерша отметил, что количество контейнерных перевозок в марте действительно увеличилось, причем по большей части это относится к поставкам из Европы. Однако рейсы на маршрутах Азия – Северная Европа продолжают отменяться.

«Если в феврале – марте причина была в остановке производств в КНР в связи с карантином, то теперь – снижение спроса (букингов) в Европе, по понятным причинам. Аналогичная ситуация с поставками в/из США», – сообщил Суховерша.

В пресс-службе Kuehne + Nagel отметили, что в США основные пункты обработки грузовых контейнеров работают в нормальном режиме, однако по причине сокращения объемов перевозок некоторые порты и терминалы сократили рабочие часы или урезали количество рабочих дней. Часть производственных площадок и складов закрыта в Европе и Индии.

А вот китайский рынок в марте, похоже, уже оправился. Морские порты и терминалы страны практически полностью вернулись к нормальному режиму работы и принимают крупные сухогрузы.

Три задачи портов

Поскольку морские порты относятся к производственным непрерывного цикла и выполняют стратегические задачи по транспортному обеспечению внешней торговли страны, о внеплановых «выходных» думать не приходилось. В период сложной эпидемиологической обстановки стивидорные компании сконцентрировались на обеспечении безопасности, сохранении здоровья сотрудников и поддержании стабильного производства.

К примеру, в Группе НМТП сообщают, что в компании и дочерних зависимых обществах были созданы Оперативные штабы по предупреждению распространения коронавирусной инфекции.

Руководством холдинга разработан и исполняется неотложный комплекс мер:

- Постоянный мониторинг здоровья работников.

- Перевод части персонала на удаленную работу с сохранением зарплаты.

- Ограничения на посещение объектов предприятий Группы.

- Обеспечение работников средствами индивидуальной защиты.

- Обработка и дезинфекция рабочих и производственных помещений, автотранспорта и техники.

- Отмена всех зарубежных и межрегиональных командировок.

- Отмена всех запланированных массовых и спортивных мероприятий.

На предприятиях Группы сформированы запасы дезинфицирующих средств и сопутствующих материалов, включая санитайзеры, одноразовые перчатки и маски.

Помимо мер дезинфекции, компании одна за другой начали тестирование сотрудников на наличие инфекции.

Так, Восточная горнорудная компания направила свыше 50 млн рублей на реализацию первого этапа комплексного плана по противодействию распространению инфекции.

Компанией были приобретены рециркуляторы, автодезустановки, надувные шлюзы, комбинезоны химической защиты. Также закуплено более 250 тысяч одноразовых масок, 6 тысяч респираторов, в необходимом количестве приобретены средства дезинфекции. В целом только на приобретение средств индивидуальной защиты и обеззараживания направлено свыше 19 млн рублей.

В рамках комплекса мер по мониторингу состояния здоровья сотрудников и раннему выявлению лиц с симптомами ОРВИ, а также потенциальных заболевших закуплено и установлено 7 специализированных тепловизоров.

Одной из ключевых инициатив компании в области оперативного выявления заболевших стала закупка более 2,5 тысячи комплектов расходных материалов для организации российских лабораторных тестов на коронавирусную инфекцию.

Часть портов рассматривает различные сценарии дальнейшего развития событий, в соответствии с которыми разрабатываются варианты организации рабочих процессов и защитных мер.

Так, Морской порт Санкт-Петербург в случае резкого осложнения эпидемиологической ситуации готов предоставить персоналу, задействованному в производстве непрерывного цикла, проживание на собственной базе отдыха в Ленинградской области с бесплатным питанием и медицинским обслуживанием.

«Производственному персоналу порта обеспечен максимально возможный уровень безопасности. Очень важно соблюдать медицинские рекомендации. Только совместными усилиями мы сможем преодолеть этот непростой период, сохранить эффективность работы и, конечно, здоровье», – отметил управляющий директор АО «Морской порт Санкт-Петербург» Андрей Зубарев.

А вот перегрузочный комплекс «Бронка» решил поддержать участников внешнеэкономической деятельности. Порт предоставил дополнительные площади для размещения грузов, не относящихся к товарам первой необходимости. Это позволит увеличить срок технологического накопления экспортных грузов до 60 суток, а импортных – до 30 суток. Таким образом, грузы, поступившие в порт до 15 мая 2020 года, смогут находиться

на территории перегрузочного комплекса в два раза дольше обычного без дополнительной финансовой нагрузки на грузовладельцев.

Социальная поддержка

В условиях возможного сокращения грузооборота и особого режима работы стивидоры стали оказывать социальную и медицинскую поддержку населению.

Стивидорами Находки был создан общий фонд, который перечислил 15 млн рублей на борьбу с распространением инфекции в Дальневосточном регионе. Целевое финансирование было выделено Находкинским морским торговым портом, который является крупнейшим участником и донором благотворительной организации.

В рамках реализации программы по борьбе с распространением COVID-19 в округе была начата поставка средств индивидуальной защиты для дальневосточных медиков. Это специальные костюмы, включающие стерильный защитный костюм, респиратор, медицинские перчатки и бахилы. Всего будет закуплено 100 тысяч комплектов.

Компания «Дальтрансголь», которой принадлежит угольный терминал в бухте Мучка, выделила 3 млн рублей центральному районным больницам Ванино и Советской Гавани. Помимо денежных средств, для нужд Ванинской больницы компания в срочном порядке закупила и передала запчасти для ремонта и введения в строй машин скорой помощи.

Волонтеры Восточного порта посетили больше 400 ветеранов и многодетных семей Находкинского городского округа и микрорайона Врангель. Представители компании раздали наборы с продуктами первой необходимости.

Стивидор Ленинградской области «Ростерминалуголь» также оказал поддержку наименее защищенным категориям граждан. Добровольцы волонтерской организации Добро.РТУ, созданной компанией, передали нуждающимся крупы, масло, консервы, чай и сладости.

Партию корейских экспрестестов Восточная горнорудная компания передала в распоряжение структур здравоохранения области. Отчасти за счет этого Сахалинская область стала первым регионом, который ввел экспрестестирование на COVID-19 всех прибывающих пассажиров. Оперативные результаты, полученные в течение 15 минут, позволяют на первом этапе выявить людей с возможным наличием инфекции и направить их на углубленное обследование.

Также компания оперативно подошла к решению вопроса дефицита в Сахалинской области одноразовых медицинских масок. ВГК инвестировала порядка 7 млн рублей в приобретение соответствующего оборудования с базовой мощностью около 29 тысяч масок в сутки. Технические возможности данных станков позволят при необходимости нарастить производительность в пиковый период до 200 тысяч масок в сутки. На остров оборудование придёт в мае.

Туапсинский морской торговый порт передал в районную больницу больше двухсот одноразовых комбинезонов, двадцать защитных костюмов многообразного использования Л1, полумаски-респираторы, защитные щитки, а также специальные зонд-тампоны в количестве пяти тысяч.

Верфи «перезагрузились»

В первую карантинную неделю большинство работников судозаводов были отправлены на самоизоляцию, конечно, не считая представителей дежурных и вахтенных служб.

Так, судостроительные заводы «Лотос» и «Красные Баррикады» в Астраханской области приостановили работу по всем проектам на время действия ограничительных мер в связи с коронавирусом.

«Это восемь судов, которые строятся на астраханских площадках. Сейчас ведем переговоры с министерством промышленности Астраханской области, чтобы выйти пораньше. У нас две тысячи человек, все хотят работать», – прокомментировали ситуацию в пресс-службе Южного центра судостроения и судоремонта. Затем на рабочие места стали возвращаться корабли, участвующие в строительстве военных кораблей, а после и «гражданские» работники.

Как доложил Президенту РФ 9 апреля глава ОСК, после объявления в стране нерабочего периода в связи с коронавирусом на предприятиях корпорации трудятся от 32 до 55% работников. По данным главы корпорации, с конца марта численность задействованного персонала была увеличена до 56-62%. Рахманов добавил, что ОСК соблюдает все правила и инструкции, введенные в связи с карантином.

К примеру, на Адмиралтейских верфях в настоящее время трудятся более 3 тысяч человек, занятых в непрерывном технологическом процессе: это больше половины всего персонала, включенного в список системообразующих предприятий. Остальные сотрудники остаются на самоизоляции. Однако это не повлияет на выполнение контрактных обязательств по важнейшим для военного ведомства и рыбодобывающей отрасли заказам, уверяют сотрудники пресс-службы предприятия.

Впрочем, совсем без переносов не обошлось. Распространение COVID-19 сказалось на выполнении программы ремонта кораблей.

Так, в доках Севастополя останутся два ракетных корабля на воздушной подушке (РКВП): «Самум» и «Бора», малый противолодочный «Суздалец», а также катер «Шуя». Сроки окончания работ пришлось сдвинуть на несколько месяцев – до октября.

Все четыре корабля должны в рамках гособоронзаказа пройти в Севастополе плановый ремонт ракетно-артиллерийского вооружения. За его проведение отвечает 13-й судоремонтный завод.

Задержка связана с тем, что в городе введен режим самоизоляции. Все прибывающие из других регионов граждане должны пройти двухнедельный карантин. Поэтому привозить необходимых для проведения ремонта специалистов не имеет смысла. Подобная ситуация наблюдается и на других верфях.

Несмотря на все сложности, судозаводы также начали оказывать меры соцподдержки населению. К примеру, Средне-Невский судостроительный завод передал городской больнице Святого великомученика Георгия в Санкт-Петербурге 10 тысяч защитных костюмов, защитные маски и респираторы для реанимации.

А работники парусного участка цеха водного транспорта Амурского судостроительного завода изготовили более 2 тысяч масок многообразного использования для защиты органов дыхания и предотвращения передачи инфекции. Амурские корабли обеспечили защитными



масками личный состав дивизиона Тихоокеанского флота, расположенного в Комсомольске-на-Амуре.

Речную навигацию COVID не остановил

Сектор внутренних водных перевозок в условиях особого противоэпидемического периода понес существенные издержки. Тем не менее, благодаря гидрометеорологическим условиям и своевременному проведению межсезонных работ на ГТС, судоходный сезон в южных, ряде центральных и северо-западных бассейнов европейской части страны открылся раньше запланированных сроков.

Опережающему открытию важного транспортного узла на Верхней Волге способствовала и техническая готовность гидроузла – в период подготовки к навигации здесь своими силами выполнен большой объем работ по текущему ремонту металлоконструкций основных двустворчатых ворот, металлоконструкций ремонтных двустворчатых ворот, текущий ремонт донных камерных шлюзов и др. Вводу гидроузла раньше срока способствовало и наличие заявок от судовладельцев, грузовая база которых готова к транспортировке в порты назначения.

Для речных судов, включая маломерный флот, открыта река Москва от нулевого до 37-го километра, шлюз Северка, участок реки Оки от 850-го до 770-го километра, гидроузел Белоомут и участок Оки от 698-го до 710-го километра. Вместе с тем Канал имени Москвы в связи мероприятиями по предотвращению распространения COVID-19 с 17 апреля ввел запрет на движение в Москве пассажирских судов с пассажирами на борту. Ограничения по Подмосковию действуют с 18 апреля.

Обучение «ушло на удаленку»

Не самые важные в обыденной жизни программы удаленного обучения отраслевых российских учебных учреждений с приходом коронавируса стали играть первостепенную роль. Так, число дистанционно обучающихся в Морском кадровом агентстве выросло в семь раз.

Волжский государственный университет водного транспорта начал регулярные трансляции о жизни отрасли и вуза в условиях противоэпидемической кампании и дистанционного режима деятельности.

Дважды в неделю в 17:00 на YouTube-канале ВГУВТ студенты, курсанты, преподаватели, абитуриенты ведущего транспортного вуза Поволжья и любой человек, интересующийся флотом и водным транспортом, получили возможность узнать о востребованных профессиях, интересных практиках, научных разработках, современной тренажерной базе, насыщенной внеучебной деятельности университетского комплекса и крупных отраслевых событиях.

Макаровка же получила одобрение Nautical Institute на дистанционное обучение операторов систем динамического позиционирования. В это же время Центр морских арктических компетенций Института ДПО вуза приступил к подготовке специалистов ФГУП «Атомфлот» в формате интерактивных видеолекций.

Поддержка от государства

Без сомнений, коронавирус оставит глубокие «шрамы» на теле отечественного водного транспорта. И без поддержки государства не обойтись. Российский союз промышленников и предпринимателей направил в правительство страны предложения по поддержке внутреннего водного транспорта.

В проекте письма РСПП отмечается крайне тяжелое положение судоходных компаний и необходимость «неотложных мер господдержки».

Пассажирские судоходные компании не могут работать из-за пандемии, говорится в документе, в самой тяжелой ситуации находятся судоходные компании-туроператоры из-за отказа граждан от приобретенных путевок. Полное прекращение деятельности приведет к банкротству предприятий, невозможности обслуживания кредитов и лизинговых платежей.

С проблемами столкнулись и грузоперевозчики, сообщается в письме, в связи с непредъявлением груза к перевозке из-за приостановки промпредприятий и ограничений передвижения, значительных дополнительных расходов при укомплектовании экипажей судов и оформлении документов. При этом компании построили грузовые суда с использованием заемных средств и отсутствием денег для обслуживания займов в ближайшее время неизбежно приведет к банкротству, говорится в проекте обращения. РСПП предлагает включить морской и внутренний водный транс-

порт в перечень наиболее пострадавших отраслей (в нем пока только авиа- и автотранспорт).

РСПП видит необходимым срочно обеспечить субсидирование процентных ставок судоходных компаний, не имеющих возможности осуществлять перевозки пассажиров, в течение 2020 года на 5,2 млрд рублей, а также кредитов на покрытие кассовых разрывов.

Также предлагается предоставлять компаниям беспроцентные займы на выплату зарплат, ввести отсрочку по уплате НДС и страховых взносов в социальные фонды до конца 2020 года, ввести мораторий на банкротство, временно запретить досрочно истребовать кредиты и выработать меры по их реструктуризации. Есть также предложения по полугодовым каникулам по кредитам и лизингу без капитализации процентов.

При возникновении или угрозе ЧС предлагается разрешить в одностороннем порядке расторгать договоры на круизы или менять их условия в части порядка и сроков возврата оплаты. В качестве альтернативы РСПП предлагает вместо возврата аванса за круизную путевку при возникновении форс-мажора или введенных ограничений выписывать ваучер, позволяющий воспользоваться услугой круиза после окончания ограничительных мер или получить денежные средства после окончания навигации 2020 года.

Также есть идея ввести мораторий на повышение портовых сборов в морских портах в 2020 году и до 2021 года отложить утверждение и применение ставок инвестиционного портового сбора.

Окажет ли государство данные меры помощи? Пока неизвестно.

Но известно, что по предложению Минтранса морскому и речному флоту будет оказана адресная поддержка посредством выделения средств ГТЛК на заказ новых речных и морских судов.

Предполагается, что ГТЛК получит из бюджета 34,7 млрд рублей и будет передавать суда в лизинг по ставке ниже коммерческой – 7,5% для грузовых и 2,5% для пассажирских и дноуглубительных. Выделенные средства будут направлены на авансирование строительства судов в РФ, а для оплаты их окончательной стоимости предполагается привлечение внебюджетных ресурсов. Источник, знакомый с ситуацией, говорит, что речь идет о строительстве порядка 68 судов. **МБП**

Александр БУЯНОВ, заместитель генерального директора АО «ЦНИИМФ»
Юлия ПОСЕКОВСКАЯ, научный сотрудник
Ангелина ГОНЧАРОВА, младший научный сотрудник

Трансформация портфеля

Анализ изменений портфеля заказов судоходных компаний России. Итоги 2019 года

Наличие морского флота

Общая численность судов морского транспортного флота, контролируемого российскими судовладельцами, по состоянию на начало 2020 года составила 1423 единицы суммарным дедвейтом около 22,4 млн т. Более половины тоннажа (65,7%) приходится на суда, эксплуатируемые под иностранными флагами (рисунок 1-2).

Под флагом России: 1176 судов общим дедвейтом 7,7 млн т, из них сухогрузных – 764 суммарным дедвейтом 3,9 млн т, наливных – 349 общим дедвейтом 3,7 млн т.

Под иностранными флагами: 247 судов общим дедвейтом 14,7 млн т, из них сухогрузных – 109 суммарным дедвейтом 2,2 млн т, наливных – 138 общим дедвейтом 12,5 млн т.

	Флаг России	Иностранный флаг
Всего	1176 судов общим дедвейтом 7,7 млн т	247 судов общим дедвейтом 14,7 млн т
Сухогрузный флот	764 судна общим дедвейтом 3,9 млн т	109 судов общим дедвейтом 2,2 млн т
Наливной флот	349 судов общим дедвейтом 3,7 млн т	138 судов общим дедвейтом 12,5 млн т

Рисунок 1. Наличие морского транспортного флота, контролируемого Россией на начало 2020 года

Сложившаяся за последние 10 лет структура флота по месту регистрации остается неизменной. Основная доля современного крупнотоннажного наливного флота российских судовладельцев зарегистрирована под иностранными флагами. Исключение составляют лишь суда, осуществляющие перевозки нефти в Арктическом регионе. В структуре флота под флагом России преобладают сухогрузы «река-море» плавания. Значительный объем по дедвейту в наливном флоте занимают крупнотоннажные танкеры, используемые в качестве накопителей в Кольском заливе (Мурманск) и на рейде порта Кавказ (рисунок 3).

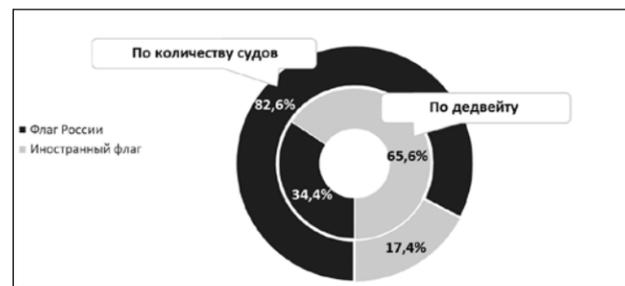


Рисунок 2. Наличие морского транспортного флота, контролируемого Россией на начало 2020 года

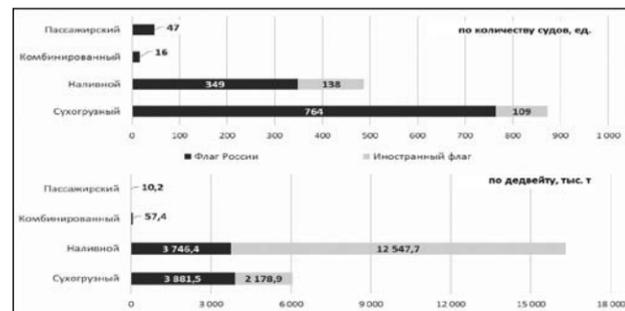


Рисунок 3. Структура морского транспортного флота, контролируемого Россией на начало 2020 года

Средний возраст морского транспортного флота, контролируемого Россией, составляет 15,6 лет (рисунок 4), при этом средний возраст судов под флагом России – 20,7 лет, а судов под иностранными флагами – 12,9 лет. Наиболее молодым является наливной флот.

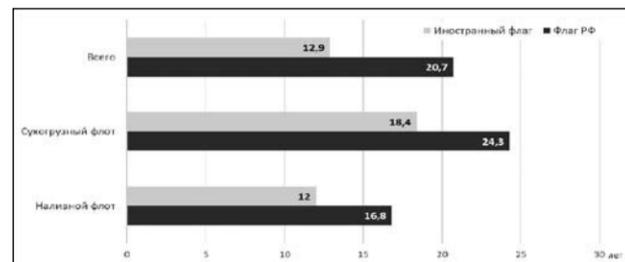


Рисунок 4. Средний возраст морского транспортного флота, контролируемого Россией на начало 2020 года

Динамика поставок флота

За период 2010-2019 годов российские судовладельцы получили 253 единицы новых морских и «река-море» судов транспортного флота общим дедвейтом 6,3 млн т (рисунок 5).

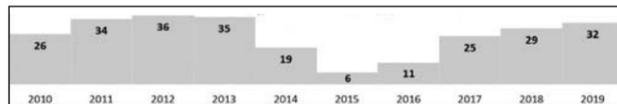


Рисунок 5. Динамика поставок морских судов транспортного флота для отечественных судовладельцев в период 2010-2019 годов (по количеству)

Наибольшую долю как по количеству, так и по суммарному дедвейту среди новостроя составляют танкеры – 143 судна, или 57% (рисунок 6).

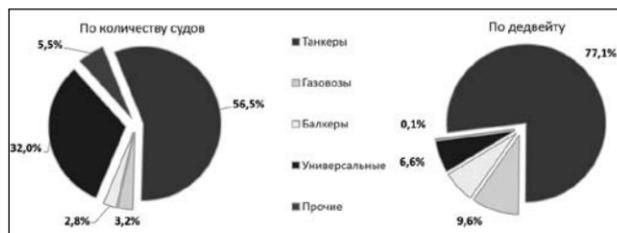


Рисунок 6. Структура поставок судов в период 2010-2019 годов (по количеству и дедвейту)

Наибольшее количество построенного наливного флота (102 ед.) имеют дедвейт 3-8 тыс. т и преимущественно относятся к классу судов «река-море» плавания. На долю дедвейтной группы до 10 тыс. т приходится 67,5% наливного флота.

Наибольшее количество построенных сухогрузов (52 ед.) имеют дедвейт 5-10 тыс. т. Суда используются для морских и смешанных «река-море» перевозок грузов. На долю этой дедвейтной группы приходится 59,8% судов сухогрузного флота (рисунок 7).

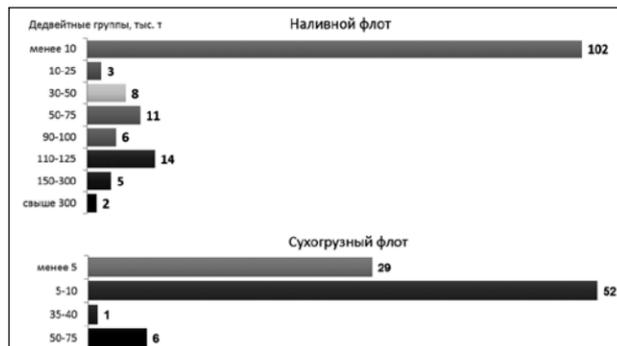


Рисунок 7. Распределение по дедвейтным группам морского транспортного флота, построенного в 2010-2019 годах по заказам российских судовладельцев (наливного и сухогрузного), ед.

Строительство флота осуществлялось как на российских, так и на зарубежных верфях. За рассматриваемый период 137 судов (54%) было построено на зарубежных верфях. Преимущественно это были верфи Китая – 60 судов и Южной Кореи – 44 (рисунок 8-9). На российских верфях традиционно строится флот «река-море» плавания.

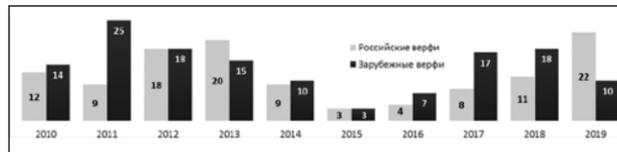


Рисунок 8. Динамика строительства морских транспортных судов на российских и зарубежных верфях для российских судовладельцев за последние 10 лет, ед.

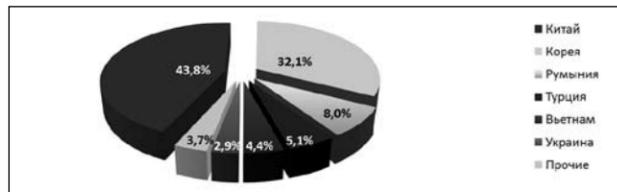


Рисунок 9. Структура поставок морских судов транспортного флота для отечественных судовладельцев в период 2010-2019 годов, построенных на зарубежных верфях (по количеству)

Анализ поставок флота

В 2019 году российские судовладельцы получили 32 новых морских и «река-море» плавания транспортных судна суммарным дедвейтом 554,0 тыс. т, из них доля судов, построенных на отечественных верфях, составила 69%, а на зарубежных – 31% (рисунок 10).

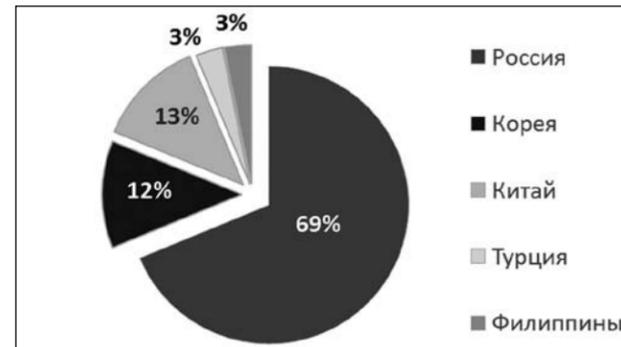


Рисунок 10. Структура поставок транспортных морских судов по странам постройки

По сравнению с предыдущим годом объемы поставок судов рассматриваемого типа практически не изменились (рисунок 11).

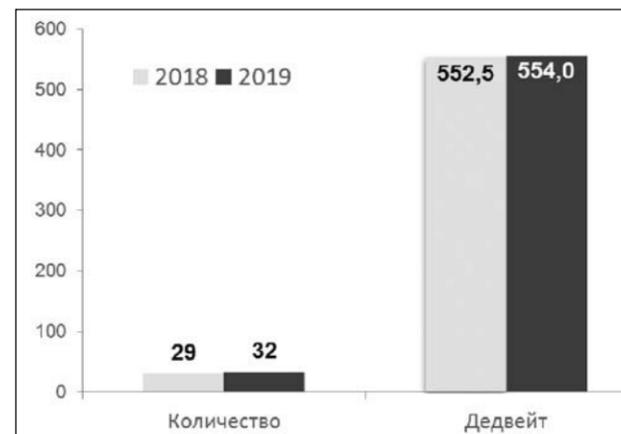


Рисунок 11. Поставки судов транспортного флота для отечественных судовладельцев в 2018-2019 годах

В структуре поставок по назначению преобладали универсальные сухогрузные суда – 20 единиц (62%). Принят в эксплуатацию один балкер, а танкерный флот пополнился на 5 судов (16%), кроме того, сдано 4 пассажирских и 2 грузопассажирских судна (рисунок 12).



Рисунок 12. Структура поставок транспортных морских судов по назначению за 2019 год

Структура построенных судов по назначению и проектам представлена на рисунке 13. Наиболее востребованными стали суда проектов RSD59 и RSD32M. В 2019 году было принято в эксплуатацию по 8 судов каждого проекта.

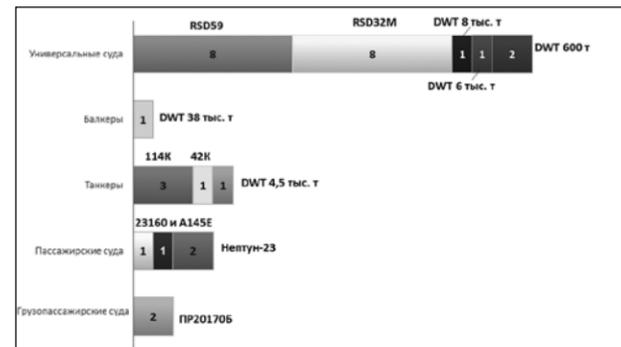


Рисунок 13. Поставки транспортных морских судов за 2019 год в количественном выражении по проектам

Универсальное сухогрузное судно проекта RSD59. На заводе «Красное Сормово» продолжается строительство сухогрузных судов проекта RSD59. В ноябре 2018 года судостроительством был подписан очередной трехсторонний контракт с ПАО «ГТЛК» и судоходной компанией «Пола Райз» на строительство и поставку второй серии из четырех сухогрузов данного проекта. Заказчик получил все суда в срок согласно контракту.

Кроме того, за прошедший год сданы первые три судна уже третьей серии из 11 судов: «Пола Харита», «Пола Пелагея» и «Александр Соколов». Суда строятся по аналогичному трехстороннему контракту, подписанному в марте 2019 года. Оставшиеся 8 судов планируется передать заказчику до конца ноября 2020 года.



Еще пять сухогрузов для этой же судоходной компании строятся на мощностях ООО «Невский ССЗ». В середине 2019 года судостроительный завод передал заказчику второе судно серии – «Пола Анфиса».

Универсальное сухогрузное судно проекта RSD32M дедвейтом 6 тыс. тонн класса «Азовский пятитысячник».



В ноябре 2017 года был заключен контракт на строительство восьми сухогрузов проекта RSD32M. Контракт заключен между судостроительным заводом «Окская судостроительная компания» и ПАО «ГТЛК», суда предназначены для компании ООО «Навис-1». В 2019 году все 8 судов переданы заказчику.

Сухогрузное судно «Диана Мария». Судно дедвейтом 8 тыс. тонн спроектировано китайскими и российскими инженерами, имеет длину 140,9 метра, ширину – 16,8 метра. Суда строятся в Китае для ГК «Астон». В конце 2019 года заказчику передано головное судно. В перспективе с китайских судостроительных верфей сойдут еще 3 судна – контракт на них был подписан в первой половине 2018 года.

Всего новый флот «Астона» должен насчитывать 10 судов, причем к их строительству будут привлекаться как китайские, так и российские компании с использованием мощностей российских судостроителей.

Ожидается, что новые суда позволят увеличить грузооборот группы, улучшить ее логистику, сократить издержки и расширить экспортные возможности.

Балкерное судно дедвейтом 38 тыс. тонн Pola Ariake построено на Филиппинах для ООО «Пола Райз». Судно зарегистрировано под иностранным флагом. Основные характеристики: длина – 180 м, ширина – 30 м, осадка – 9,5 м, дедвейт – 38 595 т.



Продолжается строительство серии «зеленых» танкеров дедвейтом 114 тыс. тонн в Южной Корее для ПАО «Совкомфлот» с использованием СПГ в качестве топлива. Суда задействованы в транспортировке нефти в регионах Северного моря и на Балтике. В 2019 году сданы три судна.



В 2019 году сдан в эксплуатацию построенный в Южной Корее танкер-челнок «Михаил Лазарев» – четвертое судно, построенное по заказу группы компаний ПАО «Совкомфлот», и седьмое в серии арктических челночных танкеров для доставки сырой нефти с арктического нефтеналивного терминала «Ворота Арктики» в рамках проекта ПАО «Газпром нефть» по промышленной разработке Новопортовского нефтегазоконденсатного месторождения.



Пассажирские суда. В 2019 году на судостроительном заводе «Вымпел» было построено второе морское пассажирское судно на подводных крыльях проекта 23160 «Ялта». Всего к постройке запланировано 5 судов этой серии. Оператором является ООО «Морские скоростные пассажирские перевозки». Головное судно этой серии «Севастополь» с конца июля 2018 года эксплуатируется на линии Севастополь – Ялта – Севастополь.

СПК «Ялта» принято в эксплуатацию в ноябре 2019 года. Судно выйдет на линию в Крыму весной 2020 года.



Трибуна «МВР»

ФАС снижает коррупционные риски?

Антимонопольная служба выступила против создания единой государственной лоцманской службы



ФАС не поддержала внесение изменений в КТМ РФ, предполагающие создание единой государственной лоцманской организации и введение ограничения на оказание лоцманских услуг частными компаниями.

Об этом говорится в письме главы антимонопольной службы Игоря Артемьева, которое было направлено помощнику президента, начальнику государственного правового управления Ларисе Брычевой 27 апреля.

«Полагаем, что введение законодательных ограничений на оказание лоцманских услуг частными компаниями не столько может привести к ограничению конкуренции, сколько ограничить предложение таких услуг для судовладельцев и поставить морские порты в зависимость от эффективности / неэффек-

тивности работы единой лоцманской службы», – говорится в письме.

Глава регулятора указывает, что наличие независимых лоцманов в порту исключает ситуации, когда суда не могут зайти или выйти из порта из-за отсутствия доступных в нужное время лоцманов. «Действующая система функционирования лоцманских организаций снижает коррупционные риски. Кроме того, положительно сказывается на пропускной способности морских портов, для импорта и экспорта продукции, что особенно критично во всех условиях кризиса», – отмечает Артемьев.

Однако государственный морской лоцман, лоцманский командир СПб, президент Ассоциации морских лоцманов России с 1995 года, к.ю.н. Владимир Егоркин считает иначе.

«Совершенно очевидно, что увеличение количества лоцманских

организаций в порту не увеличивает поступления лоцманского сбора, но уменьшает эффективность его использования. Побеждает в этой «конкурентной борьбе», как правило, не совершенствование процесса лоцманской проводки путем инвестирования лоцманского сбора в техническое оснащение лоцманской организации, а только механизм получения более выгодных заказов, который у частников, надо думать, отлажен значительно лучше. Искусственное создание конкурентного рынка в сфере лоцманской проводки судов ведет к нанесению ущерба государственной функции обеспечения безопасности мореплавания в морских портах, деградации лоцманских организаций в целом по стране, увеличивает вероятность угрозы экологической катастрофы в непосредственной близости от густонаселенных районов и «консервирует» невозможность «компетентной лоцманской власти» (Минтранс России) хоть как-то влиять на ситуацию», – пояснил Владимир Егоркин

Он добавил, что из 67 морских портов частные лоцманские компании получают сверхдоходы в 15 морских портах и нефтяных терминалах, отчисляя в бюджет минимально возможные платежи, а все нерентабельные проводки в стране, по сути, остаются государственно-му Росморпорту. Такое регулирование сферы лоцманской проводки со стороны ФАС создает аномальную ситуацию, когда государственная организация, покрывая убыточ-

ность по лоцманской деятельности, по существу вынужденно дотирует прибыль частных лоцманских компаний.

Напомним, Госдума может рассмотреть законопроект о создании единой государственной лоцманской службы в июле. Законопроект, предполагающий изменения к Кодексу торгового мореплавания (КТМ), внесли члены Совета Федерации Сергей Митин, Виктор Павленко, Людмила Талабаева и Татьяна Гигель. **МВР**



Первоочередная задача

Развитие судоходства на внутренних водных путях напрямую зависит от их качественного содержания, поэтому первоочередная задача путейцев – содержание водных путей и гидротехнических сооружений в требуемом состоянии. Общая протяженность эксплуатируемых водных путей Северо-Двинского бассейна составляет 6705 км. Это участки свободных рек и озер бассейна, а также водные пути Северо-Двинской шлюзованной системы.

Для обеспечения безопасности судоходства Администрация проводит навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов и выполняет путевые работы на водных путях: содержание средств навигационного оборудования, дноуглубительные, дноочистительные, тральные работы, русловые инженерно-геодезические и инженерно-гидрологические изыскания, содержание и обеспечение безопасности гидротехнических сооружений.

Навигация высоких уровней

Владимир ШМЫКОВ, руководитель ФБУ «Администрация «Севводпуть»



Максимальные уровни весеннего половодья 2019 года на реках бассейна сформировались во второй декаде мая и соответствовали средним многолетним значениям. После половодья наблюдалось интенсивное понижение уровней воды. Среднемесячные уровни в июне были ниже нормы на 60-100 см. Для поддержания гарантированных габаритов пути были введены в эксплуатацию семь землесосов, а также задействован плавкран.

Однако обильные дожди с третьей декады июня продолжались практически весь период навигации. Они вызывали высокие уровни воды и формирование экстремальных паводков с амплитудой более двух метров.

В результате навигация 2019 года оказалась самой многоводной за последние сорок лет. В целом на реках бассейна по абсолютному большинству водпостов уровни воды не достигли проектных отметок. Минимальные уровни повсеместно наблюдались выше среднемноголетних значений на 20-150 см. Высокие уровни воды способствовали обеспечению проектных габаритов судовых ходов, что позволило отказаться от полного выполнения планового объема землечерпания.

Таким образом, общий объем дноуглубительных работ в 2019 году составил 1,6 млн кубометров извлеченного грунта. Работы велись на Северной Двине, Вычегде, Сыsole, а также в Северо-Двинской шлюзованной системе. Плановый показатель действия навигационного оборудования выполнен, плановые показатели содержания внутренних водных путей обеспечены.

Средства навигационного оборудования содержались на 3222 км водных путей. Из них с гарантированными габаритами – 3209 км, по договорам с заинтересованными организациями обслуживались 7 километров путей седьмой категории. Для их ввода и содержания использовались 38 обстановочных судов. Проверку чистоты судовых ходов вели тральные бригады, местное траление на участках проводили обстановочные бригады с применением специализированного оборудования. Также для обеспечения чистоты судовых ходов были выполнены дноочистительные работы.

Русловые изыскания, обеспечение дноуглубительных и других путевых работ техни-

ческой документацией, контроль состояния судовых ходов и навигационного оборудования, содержание и обновление пунктов высотной сети, координирование землечерпательных прорезей, а также создание схем навигационного оборудования судовых ходов, корректирующего материала в лоцманские карты и ЭНК осуществлялись силами четырех изыскательских отрядов.

Эффективное ведение путевых работ строилось на эксплуатации судовых автоматических комплексов, автоматизированных систем координированного управления позиционированием землечерпательного флота, электронном документообороте.

Своевременный ввод и качественное содержание навигационного оборудования, надлежащее информирование судоводителей и судовладельцев о путевых условиях на водных путях бассейна обеспечили безопасные условия работы флота в период экспедиционного завоза грузов в боковые реки в весенний период, да и в течение всей навигации. В результате мы завершили навигацию без транспортных происшествий на водных путях и гидротехнических сооружениях. План путевых работ на навигацию 2020 года в целом остается на уровне показателей минувшего года.

Флот

В межнавигационный период 2019-2020 годов откорректированы и согласованы схемы расстановки СНО на водных путях бассейна. Подготовлен корректирующий материал к лоцманским картам и пособиям рек, согласованы габариты рейдов, размещение мест погрузки – выгрузки, габариты и места установки наплавных сооружений, издан информационный бюллетень, с перевозчиками заключены договоры на предоставление навигационных услуг. Подготовлены и частично обновлены средства навигационного оборудования, закуплены материалы и оборудование.

Для сохранения и поддержания технического состояния, восстановления эксплуатационно-технических характеристик судов в межнавигационный период проведен ремонт флота во всех структурных подразделениях Администрации.

В 2019 году капитально отремонтирована баржа «Т-50» грузоподъемностью 1000 тонн. Идет капремонт буксира-толкача «Приток» проект 911В, монтаж оборудования, приобретенного в рамках подготовки к капремонту: плавучего грунтопровода, судовых дизель-генераторов 30 и 20 кВт, дизель-генератора 30 кВт в капоте, судового дизель-редукторного агрегата, судового реверс-редуктора. Проекты по установке этого оборудования разработаны силами собственного конструкторского бюро.

Кроме того, на дизельном участке Лимендских ремонтно-механических мастерских капремонт прошли шесть главных двигателей. Кстати, поддержанию мастерских на высоком техническом уровне уделяется самое серьезное внимание: приобретается новое оборудование для радиомастерской, заготовительного, корпусно-сварочного, станочного, деревообрабатывающего, электромонтажного, слесарного, дизельного участков.

Северо-Двинская шлюзованная система

В рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы», Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры по объекту: «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Северо-Двинской шлюзованной системы. 1 этап» (Шлюз №2) в соответствии с контрактом, в 2020 году продолжается реконструкция шлюза, выполнен основной объем строительно-монтажных работ. Завершение контракта планируется в мае 2020 года, а значит последнее сооружение Северо-Двинской шлюзованной системы будет выведено из аварийного технического состояния. Таким образом, все сооружения шлюзованной си-

стемы будут приведены в работоспособное техническое состояние с нормальным уровнем безопасности.

В настоящее время на судоходных гидротехнических сооружениях Северо-Двинской шлюзованной системы осуществляется постоянный мониторинг технического состояния сооружений с оценкой уровня их безопасности. При необходимости своими силами проводится текущий ремонт сооружений. Это позволяет своевременно устранять выявленные неисправности и обеспечивает безаварийную эксплуатацию сооружений в течение навигации.

Электронная картография

В рамках развития общепромышленного перспективного направления внедрения на суда электронных навигационных карт внутренних водных путей, в структуре Администрации образован картографический отдел для организации и выполнения полного цикла работ (создание, корректировка, внедрение и т.п.) с электронными навигационными картами.

В феврале 2020 года, в рамках повышения квалификации специалисты отдела прошли обучение в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова.

Электронные карты имеют ряд известных преимуществ:

- возможность внесения оперативной (вплоть до ежедневной) корректуры как в расстановку навигационного оборудования, так и в отображение рельефа дна и глубин, с последующим доведением актуализированных ЭНК потребителям независимо от расстояния;

- дают информацию о фактическом положении судна, актуальном положении судового хода и СНО. При этом на бумажных картах лишь общие, приблизительные сведения о составе навигационного оборудования без возможности определения точного положения судна;

- виртуальное положение СНО на электронных картах непоколебимо в отличие от физических навигационных знаков, установленных на реке, и, что важно, ограничено от нелегитим-



Земснаряд в работе

Путейцев

ного смещения их с места установки проходящими судами, караванами, плотосоставами. Виртуальные навигационные знаки на ЭНК не теряют видимости в условиях туманов, не могут утонуть, не подвержены смещению или уничтожению ураганными ветрами, защищены от вандализма и т.п., что значительно повышает безопасность плавания;

– применение ЭНК способно значительно оптимизировать технологические процессы и время выполнения путевых работ с улучшением их качества;

– применение и развитие электронной картографии будет способствовать созданию высокотехнологических рабочих мест в отрасли, оптимизации и унификации работ на водных путях, что, несомненно, положительно отразится на обеспечении безопасности судоходства в целом, росте производительности труда, а также выводе содержания ВВП на современный качественный уровень, соответствующий общему вектору развития отрасли.

На сегодня ЭНК покрыты практически все водные пути бассейна. Для поддержания их на актуальном уровне картографическим отделом разработана и успешно функционирует система оперативной корректировки и доведения до потребителей ЭНК. Судоходные компании, понимая преимущества и перспективность электронных навигационных карт,

проявляют большой интерес и готовы к их внедрению на транспортные суда.

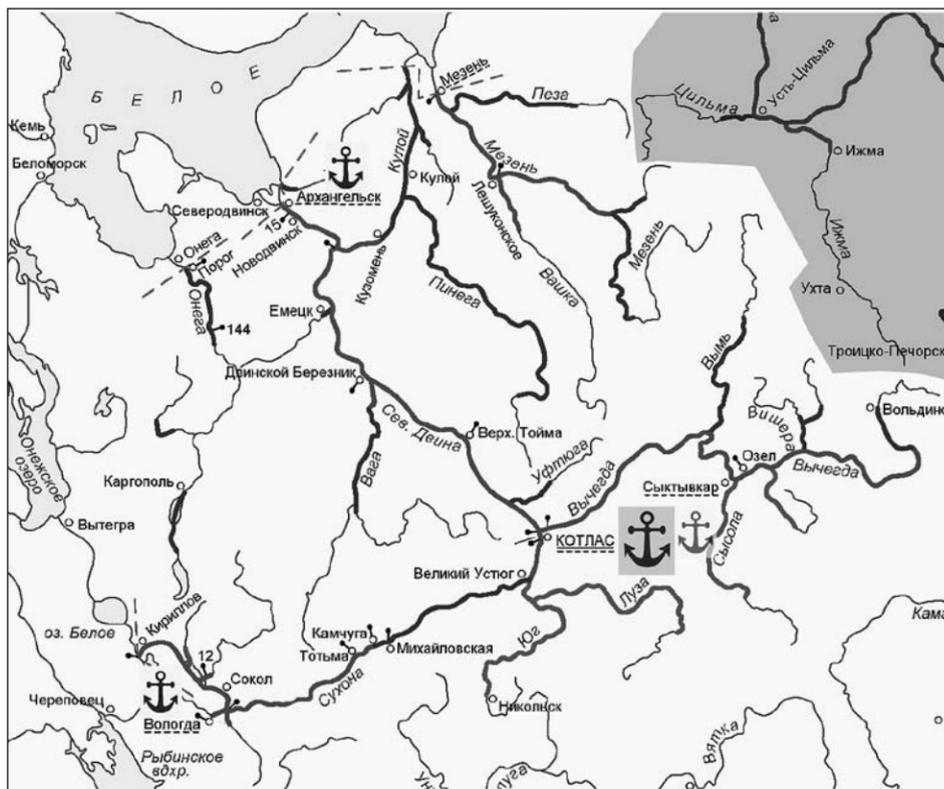
Однако пока что широкому внедрению ЭНК препятствует отсутствие общепромышленной, четко регламентирующей данное направление нормативной документации, определяющей форматы получаемых потребителем ячеек карт и периодичность получения к ним корректурных файлов.

Навигация-2020

В 2019 году произошло увеличение внутриводного грузооборота по сравнению с предыдущим годом. Основная часть грузов – те, разгрузка и погрузка которых легко механизмируются и относительно дешевы, а для хранения в межнавигационный период не требуются складские помещения. В основном это лес и лесоматериалы, навалочные и сыпучие грузы. Большая часть их перевозится в пределах бассейна.

Объем перевозки пассажиров в последние годы остается на стабильном уровне и составляет около миллиона четырехсот тысяч человек в год.

Вскрытие рек Северного бассейна в 2020 году началось в апреле, на 6-18 дней ранее установленных сроков. Вслед за ледоходом первые обстановочные теплоходы приступили к работе по установке и открытию средств навигационного оборудования.



Существующая эпидемиологическая реальность потребовала изменений в организации труда, в том числе в целях обеспечения безопасности жизни и здоровья людей. Превентивно часть персонала, не связанная с технологическими процессами, переведена на дистанционную работу в режиме удаленного

доступа. Пребывающие на рабочих местах сотрудники обеспечивают все штатные работы, исполняя при этом требования режимов повышенной готовности. В Администрации создан профильный оперативный штаб и приняты необходимые меры по профилактике распространения новой коронавирусной инфекции. МВР

Эффект постоянного присутствия

Владимир ЕСЕНЕЕВ, и.о. первого заместителя руководителя – капитан Северо-Двинского бассейна ВВП



Еще одной функцией инспекции является выдача свидетельства о минимальном составе экипажа. За 2019 год этот важный документ был выдан на 23 судна.

За 2019 год и истекший период 2020 года дипломным отделом Администрации выдано 477 дипломов, 578 квалификационных свидетельств, 15 удостоверений лиц, ответственных за обеспечение безопасной эксплуатации судов (СУБ), 35 свидетельств о проверке знаний правил плавания по ВВП. В 106 случаях квалификационные испытания для кандидатов закончились неудовлетворительно.

Регистрация судов

По состоянию на 01.04.2020 г. в судовом реестре зарегистрировано 1405 судов. Отделом регистрации за период с 01.01.2019 по 01.04.2020 г. совершено:

- 92 регистрации права собственности и других вещных прав на суда;
- 131 изменение в судовой реестр РФ;
- зарегистрировано 18 договоров аренды судов без экипажа, а также 23 дополнительных соглашений к ним;
- зарегистрированы 3 ипотечные сделки, 1 дополнительное соглашение;
- выдано 364 свидетельства о праве собственности на судно и о праве плавания под флагом РФ, в т.ч. 50 свидетельств об исключении судна из судового реестра, 31 судовой билет;
- исключено из судового реестра 68 судов, в т.ч. 29 в связи с разделкой в металлолом, 21 по случаю признания РРР плавучими объектами, 10 в связи с переходом в ГИМС МЧС, 9 переданы в другие бассейны ВВП.
- Выдан 1 дубликат свидетельства.
- Зарегистрировано 3 новых судна и 3 рыбопромышленных, ранее стоявших на учете в ГИМС МЧС.
- Выдана 41 выписка из судового реестра о зарегистрированных правах на суда.

Поставлено на учет 38 плавучих объектов.

Административная практика

Важным инструментом в повышении безопасности на внутреннем водном транспорте является применяемая в отношении недобросовестных судовладельцев административная практика.

Капитаном бассейна за навигацию 2019 года составлено 74 протокола об административных правонарушениях. В установленные сроки исполнено 71 административное дело, 3 дела исполнены через судебных приставов и 1 дело отменено в судебном порядке в связи с истечением срока наказания.

Были направлены в транспортную прокуратуру 18 материалов по административным правонарушениям. В одном случае материалы по административному правонарушению направлены в Северное управление Государственного морского и речного надзора и в трех случаях материалы направлены в судебные органы. МВР

За период навигации 2019 года инспекторами портконтроля в Северо-Двинском бассейне ВВП проведено 514 инспекторских осмотров судов, выявлено 2694 различных несоответствия, временно задержано 37 судов. В основном суда задерживаются по причине отсутствия каких-либо судовых документов.

Особое внимание – паромным переправам

Большое количество паромных переправ в бассейне обязывает инспекторский состав внимательно следить за их состоянием. Безопасность пассажиров всегда была в приоритете деятельности инспекции ГПК.

Инспекция на постоянной основе имеет 2 служебных внедорожных автомобиля, на которых сотрудники добираются до самых отдаленных мест бассейна, где тщательно проверяют все суда. Также инспекторы несут дежурство на разъездном судне. Таким образом достигается эффект постоянного присутствия на реках госпортконтроля, что обеспечивает наиболее полное инспектирование судов, позволяет отслеживать движение флота, а значит и повысить уровень безопасности судоходства.



Шлюз № 2

Михаил МОСКОВЕНКО, капитан 1-го ранга, кандидат исторических наук, член-корр. Академии военных наук, ответственный секретарь Морской коллегии при Правительстве РФ в 2001-2004 гг., член Научно-экспертного совета Морской коллегии, член Клуба адмиралов.

Три Цусимы русского флота

Океанский ВМФ России традиционно являлся и будет являться одним из инструментов внешней политики государства, важным средством защиты национальных интересов Отечества в Мировом океане и в мире в целом. И попытки оспорить статус России как мировой морской державы всегда будут терпеть поражение.

Окончание. Начало на стр. 1

Однако для России, для ВМФ, понятие «Цусима» стало олицетворением национальной трагедии. Из страны, имевшей третий военный флот в мире, Россия, потерявшая почти весь океанский броненосный флот, превратилась во второстепенную морскую державу. Более того, в народе была подорвана вера в необходимость для страны военно-морской силы.

Борьба за возрождение флота

От «Цусимской купели» можно вести отсчет начала борьбы за возрождение флота, за его место и роль в государстве и его вооруженных силах. За понимание — быть или не быть России великой морской державой. И эта борьба не только не прекращается до настоящего времени, но и, чему мы все свидетели, обречена на продолжение.

С сожалением могу отметить, что в средствах массовой информации только ленивый не кидает камни в сторону сегодняшнего непростого состояния Военно-Морского Флота, обсуждая и критикуя и корабли, и вооружение, и командование. Больше всего преуспевают в этом, как ни странно, нынешние ветераны флота, которые в ходе кадровой службы не имели отношения ни к программам строительства флота, ни, тем более, к процессам его реформирования и современного восстановления.

Причем, что характерно для этих публикаций, ни один из авторов лично ничего не сделал для улучшения или изменения сегодняшнего с их точки зрения «катастрофического» состояния Военно-Морского Флота. И, к сожалению, практически нет ни одной внятной статьи от наших военачальников, уж не говоря о членах Государственной думы и Совета Федерации, Совета безопасности, которые в настоящее время отвечают за нынешнее и будущее отечественного ВМФ, в его защиту.

Причина тому, на взгляд автора, в подходах к освещению истории флота, особенно в XX в., — только с героической или с умозрительно критической. В то же время вне внимания общественности остается «послецусимский» опыт восстановления флота, бескомпромиссной борьбы его офицеров за будущее России как великой морской державы.

Причем следует открыто признать, что наш флот после 1905 г. пережил еще две «Цусимы» — разные как по последствиям, так и по степени продолжительности, но уже организованные по инициативе и прямым указаниям военно-политического руководства страны. Это разгром императорского Российского флота и судостроительной промышленности в 1918-1924 гг. и не меньший разгром ВМФ СССР и военного судостроения в 1991-2000 гг.

И в эти знаковые для нашего Отечества периоды борьбы за сохранение морского престижа России также были проявлены лучшие качества адмиралов и офицеров флота. Поэтому беспелляционная критика современного состояния отечественного ВМФ без учета его трагической и героической истории в XX в. не делает чести ее авторам.

Если рассматривать ситуацию, сложившуюся с императорским Российским флотом перед Первой мировой войной с позиций сегодняшнего дня, то невольно напрашивается вывод, что условия, в которых пришлось действовать Морскому министерству в тот период, во многом схожи с теми положениями, в которых оказался флот после Октябрьской революции 1917 г. и распада Советского Союза в 1991 г.

Урок истории

Сначала немного истории. Наиболее эффективно военная политика в отношении строительства Российского флота в XIX — начале XX вв., которую можно назвать военно-морской политикой, стала реализовываться при императоре

Александр III и его преемнике — императоре Николае II. Прежде всего, это касалось оборудования всем необходимым портов и кораблестроительных заводов на Балтике, Черном море и Тихом океане². В предназначении флота утверждалось, что он должен встречать неприятеля за пределами своих вод, у его берегов, будь это на Балтике, Черном море или в Тихом океане. Выход России в Мировой океан как в политическом, так и в стратегическом отношении должен быть надежно обеспечен. Выступая на освящении военного порта в Либаве, Александр III заявил, что «балтийские моряки... сумеют сохранить от всякого покушения подступы к нашим пределам, обеспечить русскому флоту спокойное владычество в водах, их омывающих, и своевременно появляться всюду, где того потребует достоинство Русской державы»³. В военно-морской политике было закреплено понимание выполнения флотом самостоятельных задач в удаленных морях и океанах, огромных возможностей океанского броненосного флота в сдерживании агрессивных замыслов потенциальных противников России⁴.

К концу 90-х годов XIX в. заводы ежегодно спускали на воду по два-три крупных корабля, не считая кораблей других классов. Бывали годы, когда на верфях нескольких стран в разных стадиях проектирования и постройки находились одновременно 75 российских боевых кораблей. В отчете Морского ведомства за 1897-1900 гг. подчеркивалось, что это четырехлетие навсегда останется величайшей эпохой в развитии военного флота. К осени 1903 г. в его составе было 20 броненосцев, 13 броненосных крейсеров, 9 легких крейсеров, 11 миноносцев, 11 канонерских лодок, 23 транспорта⁵. Российский императорский флот строился на новой технической основе, причем в основном на отечественных заводах, и предназначался для решения всего круга задач на всех широтах Мирового океана.

В рескрипте Николая II на имя министра иностранных дел империи от 1 января 1900 г. Россия была названа «Великой морской державой»⁶.

По двадцатилетней программе (1903-1923 гг.) было намечено построить для Балтийского и Тихоокеанского театров 35 эскадренных броненосцев, 54 крейсера, 12 канонерских лодок, 509 миноносцев разных типов, 4 минных заградителя, а специально для Черного моря — 12 эскадренных броненосцев, 6 броненосцев береговой обороны, 14 крейсеров, 4 канонерские лодки, 58 миноносцев разных типов, 2 минных заградителя и 3 транспорта⁷.

Однако такое многообещающее строительство флота, безусловно, требовало создания в государстве системы и органов управления не только строительством, но и, главным образом, проведением военно-морской политики, связанной с применением океанского флота на различных стратегических направлениях в строгом соответствии с внешней политикой государства, а также соответствующей нормативной базой, имеющей силу закона.

К сожалению, к пониманию необходимости таких государственных решений в отношении Российского флота военно-политическое руководство страны пришло только после анализа причин трагедии флота в ходе Русско-японской войны. Как позднее писал Н.Л. Кладо: «Мы до этой войны не имели Морского Генерального штаба, то есть учреждения, специально обязанного создавать планы войны, ...отчасти потому, что флот на Дальнем Востоке не был вполне подчинен Морскому министерству, так как находился под властью Наместника, не подчиненного мини-

струм Империи, — наше Морское министерство совсем не разработало плана войны с Японией»⁸.

Только через десять лет в секретной работе уже Морского Генерального штаба «Итоги Русско-японской войны 1904-1905 гг.» впервые была сделана попытка оценить просчеты, касавшиеся управления флотом в высшем государственном звене⁹. Причина гибели флота содержалась в разрыве системы проведения военно-морской и внешней политики государства, которая произошла с введением на Дальневосточном театре должности Наместника и предоставлением ему всех дипломатических, военных и гражданских прав. Флот попал в зависимость от событий на сухопутном театре и погиб, так и не выполнив своей главной задачи — завоевать господство на море и прервать японские морские коммуникации. Это был главный урок для строительства и применения океанского флота — нельзя разрывать систему управления океанским флотом: верховная власть — Морское министерство (Морской Генеральный штаб) — океанский флот.

Просьба императора

После трагедии флота в Русско-японской войне император Николай II обратился к русским офицерам с просьбой не отчаиваться и помнить, что их нравственный долг перед Родиной — разобраться в ошибках и безотлагательно, с горячим рвением приняться за работу над воссозданием тех морских сил, которые нужны России. И это обращение нашло горячий отклик в сердцах лучших представителей морского офицерства.

Не подвергая анализу значимость всех сделанных на флоте преобразований (создание Морского Генерального штаба, совершенствование военно-морского образования в Морской академии, подчинение флотов плавающим адмиралам, отмена морского ценза и др.), которые, в сущности, были или развитием предвоенных идей, или заимствованием из иностранного опыта, стоит все же обратить внимание на действительную заслугу Морского министерства, сумевшего в то сложнейшее для судьбы флота время доказать Государственной думе и правительству России необходимость воссоздания военного флота и создания правовой базы для проведения военно-морской политики в строительстве флота.

Поэтому деятельность группы офицеров, на которых была возложена ответственность за подготовку предложений по реорганизации флота, оказалась непосредственно связана с решением проблемы о месте и роли военно-морского флота России в обеспечении безопасности государства¹⁰.

Правовой основой развития и предназначения военного флота стал «Закон об императорском Российском флоте» (далее — «Закон о Флоте»), разработанный в Морском Генеральном штабе. В феврале 1912 г. император Николай II одобрил «Закон о Флоте». Одобрение императором «Закона о Флоте» и последующее утверждение 6/19 июня 1912 г. судостроительных программ в Государственной думе, получение кредитов на развитие портов, баз и на оборудование театров дало возможность Морскому министерству перейти к реализации реальной военно-морской политики государства в строительстве Военно-Морского Флота на основе планируемых к созданию океанских военно-морских сил¹¹.

При этом военно-политической (император Николай II, премьер-министр П.А. Столыпин) и военно-морской элитой России (И.К. Григорович, Н.Л. Кладо, А.А. Ливен и др.) были выработаны

официальные взгляды на роль и место императорского Российского флота в государстве и его вооруженных силах. Морской Генеральный штаб стал высшим органом реализации военно-морской политики в отношении ВМФ в государстве.

Россия перешла к политике восстановления себя как великая морская держава с глобальными интересами — военно-морской политике. Практически за 5 лет в условиях ведения войны Россия не только восстановила, но и создала один из сильнейших в мире современный океанский флот.

Однако следует отметить, что в указанный период решающую роль в реализации решения по строительству флота сыграли сохраненная в условиях войны отечественная судостроительная база, а также твердая политика Николая II, понимавшего важнейшее для России политическое значение океанского военного флота. «Пусть чины Морского ведомства и флота, от мала до велика, помнят, что в их руках будущее России как морской державы, пусть они проникнутся сознанием, что в деле, от которого зависит честь и слава родной земли, всякое нарушение долга, малодушное нерадение, нерасчетливое промедление и расточительная бесхозяйственность равносильны тяжкому преступлению перед Царем и Родиной...» — писал император Николай II в обращении на имя морского министра 6/19 июня 1912 г.

К 1917 г. сформировался основной костяк судостроительных заводов, которые могли реально осуществлять крупные программы по строительству как линейных судов, так и кораблей самых современных типов на Балтике и Черном море. В их лице Морское министерство имело мощных подрядчиков, располагавших также передовыми конструкторскими кадрами. Кроме того, эти заводы, будучи государственными предприятиями, полностью контролировались министерством. В руководство заводов, как правило, входили военные представители. Подчинялись они непосредственно товарищу морского министра, который отвечал за вопросы судостроения. Этого было в целом достаточно для ритмичного строительства всех предполагаемых по «Закону о Флоте» кораблей основных типов. За период 1906-1914 гг. были разработаны и приняты 4 кораблестроительные программы 1907, 1911, 1912, 1914 гг., включавшие корабли и подводные лодки всех основных классов. Эти программы были в основном выполнены даже в условиях войны. Был разработан и проект двадцатилетней программы военного кораблестроения императорской России. Однако построенный флот так и не успел полностью реализовать свой потенциал¹².

В 1917 г. в составе Российского флота по классификации 1915 г. было 20 линкоров, 4 линейных крейсера, 31 крейсер, 141 эсминец, 59 подводных лодок, 54 минных и сетевых заградителя, 42 тральщика, 33 канонерские лодки, 53 транспорта, 58 подводных судов, 6 гидрографических судов, 23 сторожевых корабля, 2 госпитальных судна, 8 авиатранспортов, 8 учебных судов. В составе морской авиации имелось 269 самолетов. Всего насчитывалось 1100 боевых кораблей и вспомогательных судов и 180 тысяч личного состава.

Причем 80% кораблей океанской и дальней морской зоны, все подводные лодки и эсминцы были самой современной «послецусимской» постройки отечественного судостроения. Балтийский, Адмиралтейский и Николаевский судостроительные заводы освоили строительство линкоров, а Балтийский завод еще и подводных лодок. Эсминцы типа «Новик» считались лучшими в мире. И флот продолжал строиться¹³.

В судостроительных программах планировалось построить 107 боевых кораблей всех основных классов: 8 линейных кораблей, 4 линейных крейсера, 10 крейсеров, 54 эскадренных миноносца, 31 подводную лодку, среди которых был спроектирован новейший линкор «Бородино» с 12 орудиями калибра 356 мм.

С этого времени Россия прочно встала, как тогда казалось, на путь целенаправленного воссоздания морской мощи. И аргументы в отношении необходимости проведения в стране эффективной военно-морской политики на базе «Закона о Флоте», без сомнения, служат наглядным уроком Отечеству на все времена.

Однако российский флот ожидала вторая «Цусима», намного более трагичная и продолжительная, чем первая, ибо разрушила не только боевой и командный состав флота, но научно-производственную базу отечественного кораблестроения.

Испытание революциями

О том, что революционные преобразования в стране губительны для флота, подтвердилось в 1917 г. уже с первых дней после отречения императора Николая II¹⁴.

¹² См.: Российская наука — Военно-Морскому флоту. М.: Наука, 1997.

¹³ Российская наука Военно-Морскому Флоту. С. 13.

¹⁴ Император Николай II официально отрекся от

² Отчет по морскому ведомству 1884-1889 гг. СПб, 1891. С. 56.

³ Риттих А.Ф., Бубнов А.Л. Россия и ее моря. СПб, 1907. С. 138.

⁴ Ламздорф В.Н. Дневник 1894-1896 гг. М.: Международные отношения, 1991. С. 404.

⁵ Отчет по морскому ведомству 1897-1900 гг. СПб, 1901. С. 1318.

⁶ Белавенец П.И. Нужен ли нам флот и значение его в истории России. СПб, 1910. С. 126.

⁷ Моисеев С.П. Список кораблей русского парового и броненосного флота (1881-1917 гг.). М.: 1948. С. 18.

⁸ История русской армии и флота: том 15. М.: 1913. С. 12.

⁹ Гейден А. Итоги Русско-японской войны 1904-1905 гг. Петроград, 1914. С. 100.

¹⁰ Среди этих офицеров были А.Н. Щеглов, Е.А. Беренс, Н.О. Эссен, А.В. Развозов, А.В. Немитц, А.И. Непенин, В.М. Альфатор и многие другие. Председателем кружка был А.В. Колчак.

¹¹ Обоснование государственного бюджета и его защиту в Государственной думе вели сами офицеры и адмиралы Морского министерства.



Сначала Февральская, а затем Октябрьская революции 1917 г. прекратили существование императорского Российского флота. «Закон о Флоте» утратил силу. Пришедшая к власти в стране партия большевиков не имела устойчивых взглядов относительно целей стратегических действий на море, более того, в руководящих кругах ВКП(б) и Советском правительстве, прежде всего у В.И. Ленина, было убеждение, что страна не только не может содержать сколько-нибудь значительный военный флот, но и политически не нуждается в нем вовсе.

Ни о какой военно-морской политике речи в высших эшелонах власти не велось. Целое десятилетие потребовалось загнанному в угол командованию Военно-морских сил Рабоче-крестьянской Красной армии¹⁵, чтобы лишь в начале 1930-х годов понимание роли и места ВМС РККА приобрело хоть какую-то определенность. Развитие официальных взглядов на Военно-Морской Флот в государстве и его Вооруженных Силах тех лет сдерживалось и в связи с тем, что руководство ВКП(б) не доверяло ведущим военно-морским теоретикам, происходившим, как правило, из офицеров императорского флота, а потому в большинстве случаев отстраняло их от участия в принятии ключевых решений. В качестве основных целей действий на море командованием Красной армии рассматривались только оборона наиболее важных пунктов и участков побережья на главных морских театрах – Балтийском и Черноморском, а также ограниченное (главным образом непосредственное) содействие приморским группировкам армии под их непосредственным руководством.

В военно-морской политике это был беспрецедентный регресс, следствием которого, несмотря на подвижническую деятельность морских офицеров ВМС РККА, служащих в основном в Военно-Морской академии, и немногих специалистов судостроительной промышленности по сохранению с риском для жизни научного и корабельного потенциалов военно-морских сил республики, стали развал и практическое уничтожение Российского императорского флота, судостроительной промышленности, офицерского корпуса. И все же во многом благодаря выдающимся теоретикам морской мысли – В.А. Белли, Б.Б. Жерве, Л.Н. Иванову, М.А. Петрову – общие фундаментальные принципы проведения военно-морской политики были в теоретическом плане сохранены.

К концу 1924 г. Красный флот имел в своем составе 2 линкора, 2 крейсера, 17 эскадренных миноносцев, 5 минных заградителей, 18 тральщиков, 8 канонерских лодок, 2 сторожевых корабля, 7 посыльных судов, 14 подводных лодок и 98 вспомогательных судов.

Самой трудной проблемой было восстановление утраченного опыта проектирования новых кораблей. Практически в течение десятилетия новые корабли не проектировались и не строились. Через год после Октябрьской революции на судостроительных заводах Санкт-Петербурга из-за массового ухода директоров предприятий и специалистов прекратили работу практически все проектно-конструкторские бюро.

Только к 1927 г. стала налаживаться производственная кооперация в масштабе страны в интересах строительства кораблей, формировались кадры судостроителей, конструкторов и ученых, совершенствовалась опытно-экспериментальная база, приобретался опыт проектирования и строительства кораблей. Сначала торпедных катеров¹⁶, затем эсминцев и средних подводных лодок. Это позволило запустить производство на судостроительных заводах: три в Петрограде,

два – в Николаеве, по одному – в Севастополе, Владивостоке, Кронштадте.

Тогда и появилась теория «малой войны на море», которая обосновывала создание соответствующего флота, основу которого должны были составлять подводные лодки и торпедные катера.

Примечательно, что сами руководители советского государства, осознав пагубность курса, допустившего существенное отставание в развитии сектора экономики, связанного с военно-морской деятельностью, приняли наконец ряд срочных мер для вывода предприятий судостроительной отрасли из критического положения.

Прежде всего 26 апреля 1930 г. Высший совет народного хозяйства СССР выпустил приказ о создании Ленинградского кораблестроительного института. Началась подготовка своих национальных кадров кораблестроителей.

Характерно, что выступление К.Е. Ворошилова на XVII съезде ВКП(б) содержало важное заявление, свидетельствующее о формировании новых взглядов партийно-государственного руководства на военно-морскую политику государства: «...товарищ Сталин взялся по-настоящему, по-сталински и за этот участок, и я не сомневаюсь, что окрепшая на базе побед индустриализации судостроительная промышленность поможет нам быстро сделать наши флоты настоящими могущественными рабоче-крестьянскими флотами»¹⁷.

Поэтому, как только руководство страны сочло, что промышленность СССР достигла уровня, позволявшего приступить к строительству полноценного военно-морского флота, «Большого флота», с теорией «малой морской войны» было покончено.

В постановлении Совета труда и обороны СССР «О программе военно-морского судостроения на 1933-1938 гг.» народному комиссариату тяжелой промышленности определялось «под личную ответственность т. Орджоникидзе» развернуть осуществление этой программы в масштабе, обеспечивающем выполнение ее в установленные сроки.

Наконец к 1937 г. промышленность перешла к проектированию и постепенно к строительству кораблей всех классов (линкоры, тяжелые крейсера и авианосцы).

К концу 1938 г. с учетом уже имеющегося боевого состава ВМФ СССР должен был включать 375 подводных лодок всех классов, 50 линдеров и эсминцев, 11 крейсеров, 312 торпедных катеров и получить еще один линкор «Фрунзе» после модернизации. На практике это означало, что наступало время, когда СССР смог приступить к развертыванию Военно-Морского Флота, способного при необходимости напомнить другим субъектам международных отношений об интересах советского государства в Мировом океане. Страна завершила первую пятилетку и перешла ко второй. Журнал «Морской сборник» в своей редакционной статье под названием «Со Сталиным по ленинскому пути. Основные итоги XVII съезда ВКП(б)»¹⁸ сделал главный вывод, что ленинская (читай сталинская. – Прим. авт.) линия партии победила.

Таким образом в течение 1938-го – середины 50-х гг. в Советском Союзе пришлось не развивать императорский, а, по сути, создавать новый флот, который, к сожалению, так и не был построен за предвоенные годы.

Благодаря позиции И.В. Сталина, перед войной удалось только восстановить Морское министерство (Наркомат ВМФ) и Морской Генеральный штаб (Главный морской штаб), подготовить новые командирские кадры, а также систему базирования на всех театрах действий. Замысел И.В. Сталина по строительству нового «Большого флота» пришлось выполнять уже послевоенному руководству КПСС и СССР, Министерству обороны и Военно-Морскому Флоту, создавая океанский ракетно-ядерный флот.

¹⁷ XVII съезд Всесоюзной Коммунистической партии (б): Стенографический отчет. М.: Партиздат, 1934. С. 230.

¹⁸ Морской сборник. // Л.: Управление ВМС РККА, 1934. № 1. С. 3-14.

Океанский флот СССР

Реализация проводимой в СССР постсталинской военно-морской политики создания океанского флота связана с Н.С. Хрущевым, Р.Я. Малиновским, С.Г. Горшковым. Важнейшей чертой этого периода является переход к строительству океанского ракетно-ядерного сбалансированного флота. Подводные лодки, морская авиация, надводные корабли и береговая оборона этого качественно нового флота оснащались ракетами, торпедами и бомбами в обычном и ядерном снаряжении. Ведущее место в подводном судостроении заняли подводные лодки с атомными энергетическими установками. В составе флота не предполагалось иметь авианосцев, линейных кораблей и тяжелых крейсеров, которые планировалось построить по предвоенным и первым послевоенным программам. Более того, отказались и от аренды военно-морских баз в Финляндии (Порккала-Удд) и Китае (Порт-Артур).

Новые подводные лодки, вооруженные баллистическими ракетами, стали важной составной частью стратегических ядерных сил страны. Условия применения ВМФ, создаваемые ядерным оружием, объективно способствовали движению не только подводных лодок и морской авиации в главные рода сил Военно-Морского Флота, но и определяли направленность военно-морской политики. Впервые флот стал способен решать стратегические задачи. Он превратился в наступательный стратегический фактор в ядерной войне на всех широтах Мирового океана против сильного морского противника.

В области развития системы реализации военно-морской политики следует обратить особое внимание на преобразования в системе управления Вооруженными Силами СССР. Военное и Морское министерства были объединены в единое Министерство обороны СССР. Министр ВМС стал заместителем министра обороны – главнокомандующим ВМФ. При этом ВМФ сохранил всю министерскую систему строительства, развития и применения Военно-Морского Флота. Можно по-разному относиться к этому преобразованию, но то, что океанский ракетно-ядерный флот СССР был построен и вышел в Мировой океан в этой организации – бесспорный факт¹⁹. Видимо, эта организация является оптимальной и для современного ВМФ России.

Главным содержанием военно-морской политики Советского Союза являлось многовекторное развитие ВМФ СССР по следующим основным направлениям: продолжение строительства многоцелевых атомных и дизельных подводных лодок, оснащенных как ядерным торпедным, так и ракетным оружием, способным наносить удары по надводным и береговым целям; строительство атомных ракетных подводных лодок стратегического назначения, оснащенных баллистическими ракетами повышенной дальности с принципиально новыми ядерными боеголовками; строительство многоцелевых надводных кораблей, в том числе и с ядерной энергетикой, оснащенных высокоточным ракетным оружием дальнего радиуса действия, предназначенным для борьбы с авианосцами противника; поэтапное строительство авианосного флота и корабельной авиации; развитие морской ракетно-авиации, а также всех других родов и сил Военно-Морского Флота. ВМФ стал способен проводить самостоятельные стратегические операции на океанских театрах военных действий, в ходе которых был готов не только отразить удары вероятного противника с моря, но и нанести ему решающее поражение.

Основным результатом военно-морской политики СССР стала качественно новая возможность океанского ракетно-ядерного флота обеспечивать стратегическую стабильность в Мировом океане и недопущение развязывания даже локальных войн в стратегически важных для Советского Союза морских зонах и океанских районах. ВМФ СССР от чисто военного предназначения перешел к одному из средств внешней политики государства. К этому результату следует отнести и обеспечение развития военно-морских флотов стран Варшавского договора, создания ими системы базирования в проливных зонах Балтийского и Черного морей в интересах безопасности СССР, а также развитие сети военно-морских баз, пунктов базирования и материально-технического обеспечения ВМФ в дружественных странах Азии, Африки и Латинской Америки. Создание океанского ВМФ и проводимая СССР военно-морская политика заставили военно-политическое руководство США и НАТО перейти от стратегии «ответного массированного удара» к стратегии «гибкого реагирования». В середине 80-х годов возросшая морская мощь Советского Союза превратилась в серьезный политический фактор, который стал влиять на соотношение сил в мире и развитие международных отношений.

¹⁹ В ходе так называемого «реформирования» ВМФ в начале XXI в. именно по этой сохраненной С.Г. Горшковым «министерской» системе строительства флота и был нанесен основной удар.

Эти последние периоды планомерной и поступательной военно-морской политики связаны с именами Л.И. Брежнев, Н.А. Косыгина, А.А. Гречко, Д.Ф. Устинова, А.В. Андропова и, конечно, С.Г. Горшкова²⁰.

Следует признать, что теоретической базой, на которую и сегодня следует опираться при проведении Россией полноценной военно-морской политики, был и остается труд бывшего главнокомандующего Военно-Морским Флотом СССР адмирала флота Советского Союза С.Г. Горшкова «Морская мощь государства», изданный в 1976 году, – во время бурного и, как казалось тогда, необратимого развития всех составляющих морского потенциала Советского Союза. Изданный многотысячным тиражом и выдержавший два издания труд в течение последующих десяти лет был настольной книгой для всего командного и политического состава Военно-Морского Флота Советского Союза.

Даже с позиции сегодняшнего дня, несмотря на уверенность С.Г. Горшкова в отношении будущего развития морской мощи советского государства, в книге четко прослеживается главная мысль о необходимости проведения в государстве преемственной военно-морской политики, о роли и значении океанского военного флота в мирное время как одного из основных факторов демонстрации экономического и военного могущества государства за его пределами, обеспечения интересов страны за ее рубежами, то есть инструмента дипломатии в интересах предотвращения войн и военных конфликтов. Говоря современным языком, ВМФ СССР был одним из, если не главным, инструментом «неядерного» сдерживания потенциальных агрессоров.

Благодаря такой военно-морской политике, СССР в короткие сроки создал колоссальный военно-экономический потенциал. Его масштабы позволили использовать в послевоенном развитии ВМФ все достижения науки и техники и осуществлять строительство любых кораблей, необходимость которых определялась требованиями обеспечения безопасности в Мировом океане.

При этом следует признать, что для преодоления последствий «второй Цусимы» нашему государству потребовалось почти 50 лет. И если до Великой Отечественной войны доказательство необходимости для страны океанской военно-морской силы основывалось на теоретических, иногда дискуссионных, взглядах бывших офицеров императорского флота, то с началом строительства по указанию И.В. Сталина «Большого флота», в отличие от предыдущего «революционного» периода, вопрос, нужен ли флот России, в Советском Союзе больше никогда не ставился. В дальнейшем военно-политическое руководство страны в различные периоды решало другой, немаловажный, но не менее принципиальный вопрос: какой флот нужен стране?

Более того, в отличие от 20-х и начала 30-х годов XX в. проблемы развития отечественного флота в открытой печати больше не обсуждались. Все определялось узким кругом руководства Политбюро (Президиума) ЦК КПСС, где свобода выражения своих взглядов имела определенные пределы. В результате вопросы проведения военно-морской политики были перенесены в высшие органы партийной и государственной власти, что для социалистической плановой системы экономики было, несомненно, правильным. Программный принцип строительства ВМФ являлся характерной особенностью советского военного кораблестроения²¹. Именно концентрация финансовых и экономических средств в руках государства позволила в конечном итоге создать мощный ракетно-ядерный океанский флот.

В то же время переход к плановой социалистической экономике и длительный поиск в государстве и высшем военно-политическом руководстве страны путей развития военно-морской силы, к сожалению, заложили основы неопределенности во взглядах даже у руководства ВМФ на пути обеспечения военной безопасности государства с морских и океанских направлений, что в свою очередь привело к сильной зависимости принимаемых решений от субъективного мнения первых лиц государства. В отношении ВМФ после 1918 г. не существовало необходимого единства взглядов военно-политического руководства страны (первых лиц), Вооруженных Сил (армейского крыла) и Военно-Морского Флота (главного командования)²².

При этом советский народ привык видеть только внешнюю парадную сторону своего Военно-Морского Флота во главе с его главнокомандующим – адмиралом флота Советского Союза С.Г. Горшковым. Ни проблемы строительства, ни аварии, ни катастрофы, тем более ги-

²⁰ Горшков С.Г. Морская мощь государства. М.: Воениздат, 1976.

²¹ Грибовский В.Ю. «Первая послевоенная кораблестроительная программа ВМФ СССР (1946-1955 годы)» // Сборник «Гангут», вып. 12.

²² Справедливо сказать, что такое единство взглядов все же существовало, но очень недолгое время, между Л.И. Брежневым, А.А. Гречко и С.Г. Горшковым.

Российского престола 2 (15) марта 1917 г. в пользу своего брата Михаила, который престол не принял в ожидании, что Учредительное собрание решит форму правления в России.

¹⁵ Такое место в государстве и его Вооруженных Силах было определено Военно-Морскому Флоту.

¹⁶ Первый торпедный катер для Военно-Морского Флота был построен в лаборатории у А.Н. Туполева.

бель людей до общественности не доводилась. Флот критике не подлежал.

Благодаря военной политике, проведенной ЦК КПСС и советским правительством в соответствии с советской военной доктриной²³, в СССР был создан океанский, ракетно-ядерный и атомный флот с выходом в Мировой океан, но не было создано нормативного механизма его защиты от политической конъюнктуры.

Как справедливо отметил, уже находясь в отставке, адмирал флота И.М. Капитанец: «противостояние на море между двумя лагерями – странами НАТО и Варшавского договора, охватившее акваторию Мирового океана, требовало формирования новой политики – морской политики государства. К сожалению, политическое и военное руководство страны совместно с Министерством иностранных дел и другими ведомствами не сумели это сделать»²⁴.

Последний главнокомандующий ВМФ СССР – заместитель министра обороны СССР, адмирал флота В.Н. Чернавин в статье «Военно-морской флот, проблемы сокращения и развития» подвел итог существования ВМФ СССР. **В конце 1991 г. в состав ВМФ РФ входили: 58 ракетных подводных лодок стратегического назначения с 896 пусковыми установками баллистических ракет, 169 многоцелевых подводных лодок, в том числе 88 атомных, 151 боевой надводный корабль водоизмещением более 1200 тонн, в том числе 17 крейсеров, из них 5 авианесущих, 87 эсминцев и больших противолодочных и сторожевых кораблей, 331 корабль прибрежного действия и 298 катеров различного назначения, 1638 самолетов и 561 вертолет морской авиации. Еще примерно 70 соединений и объединений флотов. Общая численность личного состава ВМФ составляла около 442 тыс. человек, в том числе 29 тыс. человек служили в войсках береговой обороны, включая морскую пехоту.**

При этом адмирал В.Н. Чернавин уточнил, что начиная с 1986 г., когда ВМФ сократился на 402 боевых корабля, в том числе 129 катеров и 178 многоцелевых подводных лодок, снижение его численности стало носить невосполнимый характер. Он вынужден был признать, что в ближайшие десять лет в стране не будут строиться и вводиться в строй новые стратегические ракетноносцы, крупные надводные и десантные корабли, большие противолодочные корабли. На ВМФ будет выделяться не более 14% от всех расходов на оборону.

Одновременно адмирал флота констатировал, что «у нашего флота нет какой-то отдельной военно-морской стратегии или доктрины, имеющей самостоятельное значение»²⁵.

Третья «Цусима»

С изменением политического и экономического строя в стране, начиная с 1991 г., пошел и стал практически неуправляемым обвальный процесс снижения сначала военно-морского, а затем и всего морского потенциала государства. С 1991 г. до конца XX в. на судовой верфи России не было заложено ни одного боевого корабля для ВМФ. Начался стремительный развал системы научно-производственной кооперации. Отсутствовала и долгосрочная госпрограмма кораблестроения и военного судостроения. В соответствии с принятыми в РФ в 1993 году основными положениями военной доктрины²⁶ какие-либо концептуальные положения, которые основывались бы на понимании роли, места и значения России в современном мире в качестве великой морской державы, в документе отсутствовали.

Началось обвальное сокращение Военно-Морского Флота с последующим ограничением финансирования его строительства, содержания и подготовки. Можно ли называть такую государственную политику в отношении своего ВМФ очередной «Цусимой»? Считаю, что можно.

Первый негативный опыт ее результатов новая Россия получила в ходе серии переговоров Президента РФ Б.Н. Ельцина с Президентом Украины Л.М. Кравчуком и принятия соответствующих нормативных документов по Черноморскому флоту России в 1992-1995 гг., что подробно описано в книге адмирала И.В. Касатонова «Записки командующего Черноморским флотом» и дополнено в его статье «Отстаивайте же Севастополь...»²⁷. Главный вывод автора состо-

ял в том, что в тех условиях страна, не имея никакой твердой военно-морской политики, фактически проиграла битву за Черноморский флот.

Основной причиной явилось то, руководство РФ, провозглашая суверенитет страны, просто «забыло» о существовании такой государственной структуры, как Военно-Морской Флот. Видимо, далеко не все в высших государственных и военных структурах России понимали политическое значение океанского флота, ответственности государства за систему его базирования, государственную принадлежность корабля, особую роль командиров и офицеров как полномочных представителей государства, чей флаг несет боевой корабль, его экстерриториальности в сочетании с огромной разрушительной силой оружия, имеющегося на борту, и многого другого, что принципиально отличает ВМФ от других видов Вооруженных Сил, в том числе и того, что чисто военная деятельность флота является важной, но не главной составляющей его предназначения.

Еще в Древнем Риме понимали, что флот создается не для морских сражений, а для того, чтобы их не было.

В результате к началу XXI в. Россия могла остаться вообще без флота, как военного, так и торгового. С учетом сохранения мощной военно-морской группировки стран НАТО (более 800 кораблей) это могло привести к полному прекращению активной военно-морской деятельности России в Мировом океане.

Как и 100 лет назад, перед офицерами флота встала необходимость определения на государственном уровне, исходя из национальных интересов государства, места и роли ВМФ как силовой основы самостоятельной военно-морской политики новой России, объективно остающейся мировой морской державой.

По указанию главнокомандующего ВМФ адмирала флота В.И. Куроедова была создана небольшая рабочая группа из представителей Совета безопасности (капитан 1-го ранга В.С. Наумов), Министерства обороны (капитан 1-го ранга А.В. Харьков), Военно-Морского Флота (капитан 1-го ранга В.М. Лебедев, М.В. Московенко), Министерства транспорта (С.В. Кузьмин), Государственного комитета по рыболовству (капитан 1-го ранга В.П. Синецкий – научный руководитель группы).

В целях недопущения окончательного развала ВМФ и создания нормативной базы его строительства и применения в новых социально-экономических условиях ими было предложено:

- подготовить и утвердить на государственном уровне доктринальный документ о долгосрочном развитии ВМФ, соотносимый с Военной доктриной;

- выйти с предложением о создании в государстве нормативной правовой базы проведения морской политики в виде Морской доктрины РФ и Закона о государственном управлении морской деятельностью;

- убедить государственную власть в необходимости проведения целенаправленной военно-морской политики, определить дальнейшие этапы и пути ее реализации на основе долгосрочных программных документов;

- сформировать орган государственного управления морской и военно-морской деятельностью – Морскую коллегию России.

Основную тяжесть реализации такой комплексной задачи взяло на себя руководство ВМФ в лице главнокомандующего адмирала В.И. Куроедова. Оно нашло поддержку в Совете безопасности, Генеральном штабе Вооруженных Сил, Минэкономразвития, в Аппарате Правительства, а также среди ученых и специалистов, которым дорог был престиж России как морской державы.

Реализация этих предложений повлекла за собой целый комплекс последовательно принимаемых государственных решений в области создания и утверждения нормативных правовых документов, определяющих сегодня военно-морскую деятельность России. В 2000 г. были утверждены Указом Президента РФ В.В. Путина «Основы государственной политики РФ в области военно-морской деятельности на период до 2010 года», т.е. почти через сто лет после «Закона о Флоте» военно-морская политика и ее силовая основа – ВМФ получили в государстве свой законный нормативный правовой статус.

Появление первого в истории РФ подобного доктринального документа уже было большой победой. Тем более что практически в течение последующего года была утверждена «Морская доктрина РФ на период до 2020 года» и создана Морская коллегия при Правительстве РФ. Поэтому на начальном периоде проведения военно-морской политики было связано в основном с Морской коллегией²⁸ и личным участием в ее работе министра обороны С.Б. Иванова и главнокомандующего ВМФ адмирала флота В.И. Куроедова.

²⁸ В первый состав Морской коллегии входили министр обороны и главнокомандующий ВМФ на правах заместителей председателя Морской коллегии.



Логика формирования системы проведения военно-морской политики РФ в XX – начале XXI вв. показывает, что ее реализация в будущем должна прочно опираться на:

- понимание в высших эшелонах власти значения для России ВМФ;

- созданный в государстве соответствующий орган управления и координации реализации военно-морской политики, основанной на прочной правовой базе в виде Военно-морской доктрины;

- долгосрочную программу строительства ВМФ, утвержденную на уровне закона, обязательного к исполнению отечественной промышленностью;

- поддержку населением страны авторитета службы в ВМФ;

- закрепленное в Конституции страны положение о России как великой морской державе.

Это главный вывод из преодоления Россией и ее Военно-Морским Флотом трех «послецусимских» синдромов в XX в.

Борьба за океанский флот России

Если рассматривать этот процесс как непрерывный поток событий, движущийся, то ускоряясь, то замедляясь, но постоянно развивающийся, то в нем выделены качественные определенные состояния, которые позволили провести границы, пусть даже формальные, между определенными историческими периодами в реализации военно-морской политики государства. За основу для проведения этих границ были взяты центральные цели политики государства в отношении строительства ВМФ.

Если в основу госполитики ставилась цель выхода в Мировой океан, защита интересов национального государства, государственных интересов по всему миру – то строился океанский флот, если такой цели не было – у нас флот был прибрежный. Слова В.И. Ленина – «политически нам флот не нужен» стали после 1918 г. определяющими в реализации задачи строительства флота и развития судостроительной промышленности.

У нас на эту фразу всегда обращали очень мало внимания, а ведь она определила судьбу ВМФ на десятилетия. Империя строила современный океанский военный флот, а СССР начал его восстановление с торпедных катеров. На доказательство необходимости обладания Россией морской силой, к сожалению, уходят десятилетия. В результате намного больше времени тратится на восстановление разрушенного за эти годы. Океанский флот СССР, построенный лишь во второй половине XX в., был спроектирован и создан предвоенными выпускниками вузов советского времени.

И сегодня с потерей судостроительной базы в Николаеве и многих технологий на Украине современная Россия прилагает максимум усилий в создании океанского флота, также начиная с кораблей морской зоны.

Поэтому появление в нашем государстве в начале XXI в. Морской доктрины – это акт, свидетельствующий о закономерности, которая лежит в основе строительства океанского ВМФ. Что как бы от него ни отказывались, как бы его ни уничтожали – мы закономерно возвращаемся к этой цели. Независимо от взглядов и субъективных устремлений отдельных членов военно-политического руководства страны, объективная реальность неизменно и неизбежно возвращает этот процесс в число приоритетов военного строительства, направляя его на создание сбалансированного вида Вооруженных Сил, боевой и численный состав которого коррелирует с целями и содержанием военной политики государства.

В настоящее время в области проведения военно-морской политики государства действуют очередные «Морская доктрина РФ», «Основы государственной политики в области

военно-морской деятельности на период до 2030 года», в августе 2019 г. Правительством утверждена «Стратегия развития морской деятельности на период до 2030 года», разработана и утверждена Президентом страны программа военного кораблестроения на период до 2050 года. Проходит согласование проект Закона «О государственном управлении морской деятельностью». Послецусимский опыт предшественников руководство ВМФ старается максимально учитывать.

В соответствии со ст. 46 «Основ...» к 2030 г. **РФ должна обладать на всех стратегических направлениях мощными сбалансированными флотами, состоящими из кораблей, предназначенных для выполнения задач в ближних, дальних морских зонах и океанских районах, а также из морской авиации и береговых войск, оснащенных эффективным ударным высокоточным оружием, имеющих развитую систему базирования и обеспечения.** Именно этот раздел вызывает наибольший вал критики «доброточев» флота.

Следует констатировать, что в новых условиях российский ВМФ, его руководство на основе опыта XX в. нашли наконец, спустя 10 лет после распада СССР, правильный путь развития и применения. Много сделано, но еще большее предстоит сделать, тем более что за океанский флот в России борьба продолжается²⁹.

При этом проблема необходимости для России мощного океанского военного флота возникла далеко не сегодня, а еще с петровских времен. С уважением относился ко всему периоду истории флота страны, автор считает, что наиболее показателен для поиска решений этой проблемы именно XX в. Потому что и политика, и такое явление, как война, тем более морская война, в XX в. приобрели новое содержание как в теории, так и на практике.

Военная политика в строительстве военно-морских сил мировых морских держав определяется через значение для страны военно-морского могущества. По своему статусу Россия как мировая держава, имеющая постоянные глобальные мировые пространственные континентальные и морские интересы, не может не обладать океанским ВМФ. Его отсутствие или ослабление справедливо приводит к недостижению целей внешней политики, планируемых или стоящих перед государством в области международных отношений, связанных с Мировым океаном.

Океанский ВМФ России традиционно являлся и будет являться одним из инструментов внешней политики государства, важным средством защиты национальных интересов Отечества в Мировом океане и в мире в целом. И попытки опозорить статус России как мировой морской державы всегда будут терпеть поражение.

Главный исторический урок этих сложнейших периодов в истории отечественного военного флота в XX в., которые автор считает «послецусимскими», следует определить как проявление объективной закономерности в процессе создания и развития отечественного Военно-Морского Флота, его зависимости от целей политики государства, достижение которых в области военной политики в строительстве и развитии ВМФ может быть обеспечено только концентрацией общегосударственных усилий.

Понимание этой объективной закономерности требует от военно-политического руководства страны прочного знания и освоения опыта реализации целей военно-морской политики государства, как ключевого элемента его морской мощи, и непосредственного преемственного руководства создаваемой в государстве системой управления военно-морской деятельностью на основе прочной нормативной базы.

²⁹ За последние двадцать лет сменилось семь главнокомандующих Военно-Морским Флотом. Главнокомандующий ВМФ был переведен из Москвы в Санкт-Петербург.

²³ 50 лет Вооруженных Сил СССР. М.: Воениздат, 1968. С. 522-526.

²⁴ Капитанец И.М. На службе океанскому флоту. 1946-1992: Записки командующего двумя флотами. С. 147.

²⁵ Чернавин В.Н. Военно-морской флот – проблемы сокращения и развития // Морской сборник. 1991. № 11. С. 3-12.

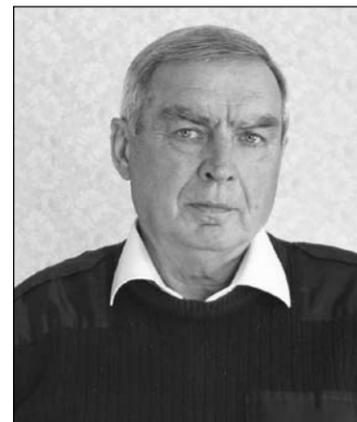
²⁶ Основные положения военной доктрины РФ. Указ Президента РФ от 2 ноября 1993 года № 1833.

²⁷ Касатонов И.В. Записки командующего Черноморским флотом. М.: Изд-во «Андреевский флаг», 2001; Его же. «Отстаивайте же Севастополь...» / Морские вести России. 2017. № 3. С. 14-15.

Олег ПРИЧКИН, главный специалист, ФГУП «Росморпорт»

СУДС в странах Восточной Азии

В последнее десятилетие Восточная Азия, опередив Северную Америку и Европейский Союз, стала крупнейшим центром мировой торговли, основным звеном которой является морской транспорт. Одним из эффективных инструментов обеспечения безопасности мореплавания в прибрежной зоне являются системы управления движением судов (СУДС), обзор состояния которых в Китае, Южной Корее и Японии предлагается в настоящей статье.



СУДС в Китае

Китай, ведущая мировая экономика с ориентацией на внешнюю торговлю, обладает развитой инфраструктурой морского транспорта. В стране имеется более 2000 портов, в том числе 130 открытых для иностранных судов и 34 важнейших порта. Общий грузооборот портов Китая по итогам 2019 года составил 13,95 млрд тонн. Среди 20 крупнейших по грузообороту портов мира (более 250 млн тонн) насчитывается 14 китайских портов, а возглавляет этот перечень порт Нинбо-Чжоушань с грузооборотом свыше 1 млрд тонн. В 1978 г. в порту Нинбо появилась первая в Китае СУДС. Интенсивное строительство СУДС началось в 80-х годах одновременно с ростом экономики и внешней торговли, строительством и реконструкцией портов. К началу 90-х годов в стране действовало всего 7 СУДС, а к 2008 г. – 26 СУДС. Обзор современного состояния СУДС в Китае проведем, следуя вдоль побережья страны с севера на юг.

В северной части сосредоточением крупных портов с суммарным грузооборотом свыше 2,5 млрд тонн является море Бохай (Чжильский залив Желтого моря), примыкающее к столичному региону.

В этой группе портов следует выделить оборудованные СУДС порты Далянь (грузооборот свыше 450 млн тонн, 11-е место в мире), Инькоу, Циньхуандао, Джинтан, Цаофейдянь (в статистике порты Джинтан и Цаофейдянь объединяются под названием порт Таншан с грузооборотом 565 млн тонн, 6-е место в мире), Тяньцзинь (свыше 500 млн тонн, 9-е место в мире), Хуанхуа и Янтай. СУДС Цаофейдянь кроме акватории одноименного порта контролирует схему разделения движения (СРД) на подходах к нему и к порту Тяньцзинь. Море Бохай соединяется с Желтым морем проливом Бохай с двумя установленными там двумя СРД. Южная из этих СРД контролируется прибрежной СУДС Чаншань, а северная СРД – СУДС Далянь, которая также контролирует акваторию порта Далянь и СРД на подходах к нему. Основные судопотоки в этом районе сходятся у мыса Ченшань (Chenshan Jiao), восточной оконечности Шаньдунского полуострова. Здесь введены в действие СРД и система судовых сообщений, одобренные ИМО, что позволяет морским властям страны контролировать движение судов посредством при-

брежной СУДС за пределами территориального моря.

К югу от мыса Ченшань за западного берега Желтого моря расположены порты Циндао и Ляньюньган, оборудованные СУДС. Причем СУДС Циндао, как и ряд других СУДС в Китае, обслуживает не только одноименный порт, но и несколько ближайших портов-спутников. Следует отметить, что между Циндао и Ляньюньган расположен порт Жичжао (Rizhao/Jihchao) с грузооборотом 360 млн тонн (14-е место в мире в 2017 г.). Этот порт, видимо, остается единственным крупным портом страны, пока не оборудованным СУДС.

Далее, к югу располагается важнейший портовый комплекс Восточного Китая, включающий два порта-гиганта Шанхай и Нинбо, а также ряд крупных портов в нижнем течении реки Янцзы. Порт Нинбо включает несколько портовых районов и терминалов, в том числе порт Чжоушань, объединение с которым завершилось в 2015 г. Объединенный порт Нинбо-Чжоушань, обслуживаемый СУДС Нинбо, занимает первое место в мире по грузообороту, отодвинув Шанхай на второе место.

Порт Шанхай до 2006 г. включал несколько портовых районов и терминалов, расположенных по реке Хуанпу вблизи места ее слияния с рекой Янцзы и вдоль южного рукава дельты Янцзы, и обслуживался СУДС Шанхай с центром в портовом районе Вусон. В зону действия этой СУДС входят и дальние морские подходы (до 30 миль от материка) с установленной там СРД.

В 2006 г. в состав порта Шанхай был включен новый глубоководный порт Яншань, расположенный на острове к юго-востоку от Шанхая и связанный с материком мостом протяженностью 32,5 км. Поскольку этот новый район порта Шанхай обслуживается самостоятельной СУДС Яншань, прежняя СУДС Шанхай была переименована в СУДС Вусон. То есть порт Шанхай в его современных границах обслуживается двумя СУДС.

Река Янцзы – крупнейшая водная магистраль Китая, имеющая огромное значение как для внешней торговли, так и для внутриэкономических связей. В 2017 г. в провинциях и городах с населением около 600 млн, прилегающих к бассейну Янцзы, произведено 43% ВВП страны. В бассейне Янцзы действуют свыше 1,4 тыс. речных портов, из них более 200 способны принимать суда водоизмещением свыше 10 тыс. тонн. С окончанием масштабных дноуглубительных работ в 2016 г. нижнее течение реки от устья до г. Нанкин стало доступным для морских судов водоизмещением до 50 000 т. Здесь расположен ряд крупных портов, обслуживаемых СУДС. Порт Сучжоу (административное объединение нескольких портов с грузооборотом свыше 600 млн тонн, 4-е место в мире) и порт Наньтун обслуживаются двумя СУДС с центрами в Наньтун и Чжаньган. Далее, выше по реке, судодный фарватер и порты контролируются СУДС с центрами в Цзяньинь, Тайчжоу, Чженьцзян и Нанкин, образуя непрерывную зону действия СУДС с радиолокационным покрытием от мор-

ских подходов к Шанхаю. В среднем течении реки Янцзы действуют СУДС с центрами в городах Уху и Ухань.

На материковом побережье Тайваньского пролива располагается ряд портов, обслуживаемых СУДС Ниндэ, Фучжоу, Цюаньчжоу, Сямынь и Чжанчжоу. Крупнейшими портами здесь являются Сямынь (10 млн TEUs в 2018 г.), Фучжоу (включает несколько портов и терминалов с общим грузооборотом свыше 200 млн тонн) и Мейчжоу. Порт Мейчжоу образован в 2012 г. объединением портов Цюаньчжоу, Пуцянь и терминалов в заливе Мейчжоу, обслуживается СУДС Цюаньчжоу.

Центры СУДС Фучжоу, Цюаньчжоу, Сямынь и Чжанчжоу (в порту Доншань) обеспечивают работу прибрежной СУДС Фудзянь, зона действия которой протяженностью 220 миль вдоль побережья провинции Фудзянь разделена на 4 сектора (рис. 1). Следует заметить, что мористая граница этой зоны действия проходит за пределами территориального моря КНР.

В районе дельты реки Жемчужной (Чжунцзян) находятся города Гуанчжоу, Шэньчжэнь, Чжухай, Дунгуань, Чжуншань, Фошань, Хойчжоу, Цзяньмынь и Чжаоцин, а также специальные административные районы Макао и Гонконг. Население региона в 2000 г. составляло 40,8 млн человек, а вклад региона в национальный ВВП достигает 8,7%. Крупнейшими портами региона являются Шэньчжэнь (27,7 млн TEUs, 3-е место в мире), Гуанчжоу (свыше 560 млн тонн, 5-е место в мире), 21,9 млн TEUs, 5-е место в мире), Гонконг (19,6 млн TEUs, 7-е место в мире). Дельту Жемчужной реки пересекает мост Гонконг – Чжухай – Макао протяженностью 29,6 км, включающий подводный тоннель длиной 6,7 км и три приподнятые над поверхностью воды секции в местах прохождения судодных путей. В регионе действует 7 СУДС с центрами в Гуанчжоу, Дунгуань, Шэньчжэнь, Гонконг, Чжуншань, Чжухай и Макао. Наличие общего для всех портов судопотока в мористой части акватории и строительство моста вызвало необходимость оптимизации действующих СУДС. На первом этапе центры СУДС Дунгуань и Чжуншань упраздняются, а их зоны ответственности перераспределяются между центрами СУДС Гуанчжоу, Шэньчжэнь и Чжухай. В более отдаленной перспективе планируется создание единого регионального центра СУДС дельты Жемчужной реки.

На крайнем юге Китая располагаются глубоководный порт Чжаньцзян (грузооборот 282 млн тонн, 19-е место в мире), оборудованный СУДС, и СУДС в проливе Цюаньчжоу, отделяющем о. Хайнань от материка.

Таким образом, в настоящее время в Китае действует 38 СУДС различной сложности, включающих центры и до девяти радиолокационных постов. Зонами действия СУДС охвачены практически все крупные морские порты (с грузооборотом свыше 100 млн тонн) и основные судод-

ные пути на подходах к ним. Центры СУДС часто располагаются в многоцелевых административных зданиях, реже используются специальные здания и сооружения. Радиолокационные посты обычно представляют собой капитальные объекты с использованием башенных или мачтовых сооружений, иногда совмещаемые с маяками или другими объектами портовой инфраструктуры. Во всех СУДС широко используется автоматическая идентификационная система (АИС) и электронно-оптические средства наблюдения, имеются технические средства обмена информацией со смежными СУДС. Информация от сети из 89 береговых станций АИС поступает не только в центры СУДС, но и в три региональных центра, обеспечивающих общий мониторинг судоходства в прибрежных водах Китая. СУДС в достаточной мере оснащены современным оборудованием ведущих мировых разработчиков и производителей. В 2019 г. появилась информация о разработке отечественного комплекса оборудования PRIDE VTS 1000, успешно прошедшего испытания в СУДС Ляньюньган.

Компетентным органом Китая, ответственным за деятельность СУДС и их соответствие международным и национальным требованиям, является Агентство морской безопасности (Maritime Safety Administration – MSA), региональные отделения которого непосредственно осуществляют эксплуатацию СУДС. На сайте MSA (<http://en.msa.gov.cn>) и сайта региональных отделений можно ознакомиться с нормативно-правовыми актами, руководствами для пользователей и другой информацией, связанной с СУДС.

Функции СУДС в Китае несколько отличаются от одной СУДС к другой. Но в основном СУДС выполняют информационную функцию (мониторинг обстановки и выдача предупреждений об опасности и нарушениях правил плавания), а также оказывают помощь в судовождении по запросу судов или в особых обстоятельствах. Некоторые СУДС выполняют функцию организации и регулирования движения. Например, СУДС Вусон (порт Шанхай) планирует, организует и регулирует движение судов местного плавания из реки Янцзы в реку Хуанпу во время приливных окон. К судам, обязанным взаимодействовать с СУДС, обычно относятся суда, выполняющие международные рейсы, пассажирские суда вместимостью 50 пассажиров и более (кроме паромов), суда с опасными грузами, суда, занятые буксировкой, суда с ограничениями маневренности, суда под флагом КНР вместимостью 300 и более.

СУДС в Южной Корее

Морской транспорт обеспечивает практически весь объем внешней торговли Южной Кореи. Кроме того, для экономики страны большое значение имеют морские каботажные перевозки. В число важнейших портов страны входят 31 международный и 26 каботажных портов. Суммарный грузооборот портов Южной Кореи в 2017 г. составил 1,57 млрд тонн, в том числе 1,09 млрд тонн неконтейнерных

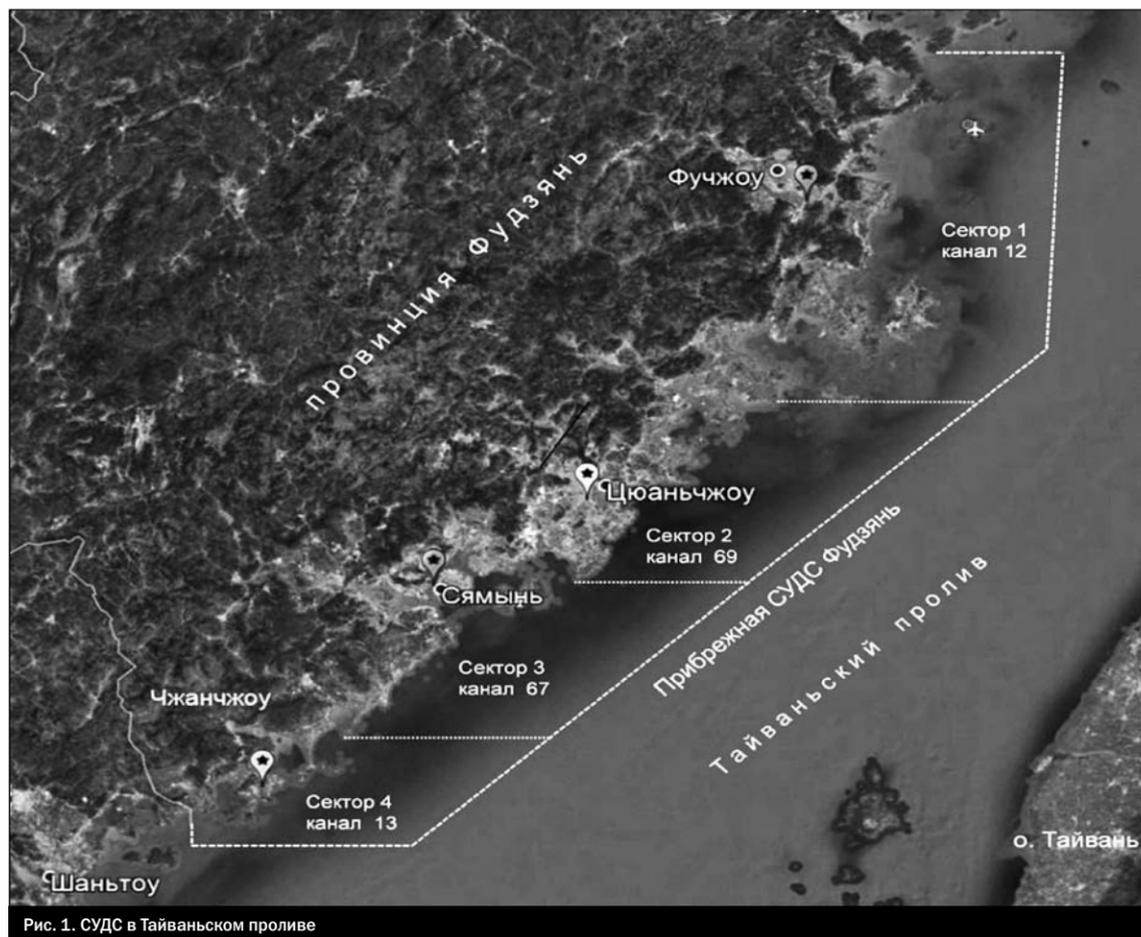


Рис. 1. СУДС в Тайваньском проливе

грузов и 27,4 млн TEUs. Крупнейшими портами Южной Кореи являются Пусан (401 млн т, 12-е место в мире; 21,9 млн TEUs, 6-е место в мире), Кванъян (292 млн т, 16-е место в мире) и Ульсан (202 млн т).

Первая в Южной Корее СУДС начала действовать в порту Поханг в 1993 г. По состоянию на 2016 г. в Южной Корее действует 18 СУДС, в том числе 15 портовых и 3 прибрежных, зоны действия которых охватывают все значимые порты страны и южное, сильно изрезанное побережье, прилегающее к проливу Чеджу. К 2021 г. планируется развернуть еще 8 прибрежных СУДС (в основном за счет расширения зон ответственности уже действующих центров).

В результате прибрежные воды страны будут практически полностью охвачены зонами действия СУДС. Возможно, такой подход частично объясняется многолетним притворством Южной Кореи с КНДР.

Администрацией всех СУДС в Южной Корее является Береговая охрана (Korea Coast Guard), с 2014 г. находящаяся в ведении Министерства общественной безопасности и охраны (Ministry of Public Safety and Security). Береговая охрана обеспечивает в прибрежных водах Южной Кореи и Японии безопасность мореплавания, поиск и спасение, охрану морских границ, окружающей среды и морских биоресурсов. Имеется специальный сайт Береговой охраны, посвященный СУДС, к сожалению, только на корейском языке. С этого сайта можно загрузить Руководство для пользователей СУДС в Корее (www.vtskorea.go.kr/upload/VTS_guide.pdf) и так называемую Белую книгу (www.vtskorea.go.kr/upload/VTS_whitebook.pdf). Руководство содержит подробные сведения и карты – схемы зон действия по всем действующим СУДС. Белая книга представляет собой весьма интересное издание (к сожалению, только на корейском языке), содержащее общие сведения о корейских СУДС, об истории их создания и персонале, а также краткий обзор по СУДС в других странах. Подобные издания весьма полезны для первичного ознакомления кандидатов на должности операторов СУДС со сферой их будущей деятельности.

Особенностью корейских СУДС является наличие различных центров у портовых и прибрежных СУДС, несмотря на смежные зоны действия. Так, СУДС Йосу, обслуживающая не только порт Йосу, но и один из крупнейших портов страны Кванъян, имеет свой центр, а СУДС Йосу прибрежная – свой отдельный центр. Следует заметить, что применяемый в корейских документах термин VTS Center по сути равнозначен VTS System или СУДС – с центром связываются зона действия, объекты, оборудование, процедуры и персонал.

В работе СУДС Кореи должны принимать участие большинство видов судов:

- совершающие международные рейсы;
- валовой вместимостью 300 и более (исключая рыболовные суда, оперирующие в акватории порта);
- суда, перевозящие опасные грузы;
- буксирующие суда;
- пассажирские суда;
- рыболовные суда длиной 45 м и более;
- нефтеналивные танкеры и бункеровщики;
- портовые буксиры, лоцманские суда, водолеи, прочие обслуживающие суда, государственные суда (кроме кораблей ВМФ и Береговой охраны).

Основные функции СУДС декларируются следующим образом:

- выявление судов, отклоняющихся от установленных фарватеров, приближающихся к опасным районам и подверженных риску столкновения;
- обеспечение судов информацией, рекомендациями и указаниями,

связанными с предотвращением морских инцидентов;

– обеспечение приоритета судам, входящим в порт и выходящим из порта, и выдача им информации по порту (о причалах, якорных местах, лоцманах, буксирах и т.п.) в целях эффективности движения судов;

– обеспечение судов навигационной информацией (о приливах, течениях, погоде, районах учебных стрельб и т.п.);

– действия в условиях аварии или чрезвычайных ситуациях.

Эксплуатационные процедуры корейских СУДС определяют, что их операторы должны обеспечить безопасную навигацию и эффективность судопотока, используя мониторинг обстановки и выдачу судам информации, рекомендаций и указаний. Информация включает сведения о судоходной, навигационной и гидрометеорологической обстановке. Рекомендации (советы) направлены на своевременное предотвращение риска морской аварии. Указания (инструкции) направлены на предотвращение нарушений законодательства и правил плавания, а также могут включать требования действий (коррекции действий) судна в случае опасности столкновения или посадки на мель.

Персонал СУДС может включать директора, его заместителя по оборудованию и/или общим вопросам, руководителя (менеджера) операторского состава, начальников смен и сменных операторов. Технический персонал СУДС минимален и состоит, как правило, из сменных инженеров, обеспечивающих мониторинг и поддержку работы оборудования. Техническое обслуживание и ремонт оборудования обеспечиваются в основном сторонними организациями на договорной основе (аутсорсинг).

Научно-исследовательское и методологическое обеспечение корейских СУДС осуществляется рядом организаций, включая Национальный морской университет в Мокпо и Корейский институт морских и рыболовных технологий в Пусане, где также осуществляется подготовка операторского состава СУДС.

СУДС в Японии

Значение морского транспорта для Японии, островного государства с одной из крупнейших экономик мира, трудно переоценить. По данным Министерства земель, инфраструктуры, транспорта и туризма (<http://www.mlit.go.jp>), в Японии действуют 23 специальных и 105 значительных портов, открытых для международного судоходства. Кроме того, имеется 950 местных портов, включая гавани для рыболовных и для маломерных судов. Суммарный грузооборот портов Японии достигает 3 млрд т, в том числе 230 млн т экспорт, 950 млн т импорт, 1120 млн т каботаж, 790 млн т каботажные автомобильно-паромные перевозки.

Обращает на себя внимание большая доля морских каботажных перевозок, существенно превышающая объем импортно-экспортных перевозок, что объясняется расположением крупных городов и промышленных центров вблизи морского побережья. Основные промышленно-экономические центры Японии располагаются у юго-восточного берега острова Хонсю, образуя три крупнейших портовых узла, на долю которых приходится 35% грузооборота. Во-первых, это Токийский залив, где порты Токио, Кавасаки и Иокогама фактически слились в один порт, называемый Кейхин. Кроме них в этот портовый узел входят порты Тиба, Кисаразу и Йокосука. Во-вторых, это залив Исе, где расположен порт Нагоя, крупнейший по грузообороту в Японии (свыше 200 млн т), а также еще четыре порта. В-третьих, это залив Осака, где расположены порты Осака, Кобе и еще три порта. Далее по экономическому значению сле-

дуют порты Внутреннего Японского моря – Такасаго, Такамацу, Хиросима и прочие.

Первые в Японии радиолокационные посты регулирования движения были введены в действие в портах Осака и Куширо в 1962-1964 гг. Аналогичные посты были введены в действие в портах Иокогама и Кавасаки в 1973/74 гг. Тем не менее первая в Японии современная и полнофункциональная СУДС была официально введена в действие в Токийском заливе в 1977 г. и на тот момент являлась одной из первых в мире СУДС с компьютерной обработкой радиолокационной информации. В состав СУДС входили центр, 4 субцентра и 4 радиолокационных поста. Центр СУДС на мысе Каннон контролировал движение судов на установленных фарватерах в акватории Токийского залива и в проливе Урага, ведущим в залив из Тихого океана. Субцентры в портах Иокогама, Кавасаки, Тиба и Токио управляли движением судов в соответствующих портовых водах.

В последующие годы были введены СУДС, действующие в проливах Внутреннего Японского моря и в заливе Исе (рис. 2):

- в проливе Бисан (Bisan Seto VTS) в 1987 г.;
- в проливе Канмон (Kanmon Kaikyo VTS) в 1989 г.;
- в заливе Осака (Osaka Wan VTS) в 1993 г.;
- в проливе Курусима (Kurushima Kaikyo VTS) в 1998 г.;
- в порту Нагоя (Nagoya Ko VTS) в 1994 г.;
- в заливе Исе (Ise Wan VTS) в 2003 г.

Следует особо отметить, что за последние 16 лет не была введена в действие ни одна новая СУДС. Нет информации и о планах создания новых СУДС.

Несмотря на название, СУДС в заливе Осака действует лишь в проливе Акаси, соединяющем залив Осака с Внутренним Японским морем, а в акваториях портов Кобе и Осака регулирование движения судов осуществляется отдельными службами. Аналогично СУДС в заливе Исе действует только в проливе Ирага, соединяющем залив Исе с Тихим океаном, в то время как в порту Нагоя действует самостоятельная портовая СУДС. Необходимо подчеркнуть особый характер большинства японских СУДС (Бисан, Канмон, Курусима и др.), действующих в узких проливах (проходах) с высокой плотностью судоходства и сильными приливо-отливными течениями. Очевидно, это обстоятельство послужило главной причиной использования на объектах СУДС и портовых служб светосигнальных станций для указания направления и скорости течения, а также для регулирования движения судов.

До рубежа нового столетия СУДС в Японии именовались как консультационные службы движения судов (Vessel Traffic Advisory Services – VTAS), затем стали именоваться просто Vessel Traffic Services (VTS), а в последние годы – информационными службами морского движения (Maritime Traffic Information Services – MARTIS), что нашло отражение в их документах и позывных. Так, например, центр СУДС Токийского залива имеет позывной TOKYO MARTIS.

С начала 2000-х годов в Японии начата реализация сети береговых станций АИС. К 2009 г. на побережье Японии, включая малые острова, было установлено свыше 90 станций АИС, информация от которых используется не только в работе СУДС, но и для мониторинга судоходства в прибрежных водах.

С 2010 г. в прибрежных водах Японии, в том числе в зонах действия СУДС, введены в действие новые Правила плавания (Maritime Traffic Safety Law), в которых большое внимание уделено использованию АИС. Особое значение придается точному указанию в сообщениях судовых АИС

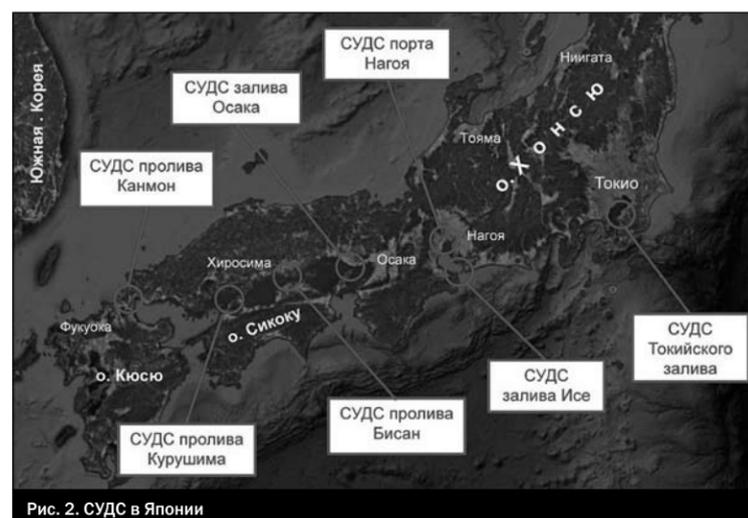


Рис. 2. СУДС в Японии

не только порта, но и терминала, куда следует судно, для чего приведена обширная таблица кодировки японских портов и терминалов. Другой особенностью Правил плавания, вызывающей некоторое удивление, является сохранение использования судами флагов МСС для указания пункта назначения судна, а также подача в этих целях специальных звуковых сигналов в установленных местах.

Администрацией СУДС в Японии является Береговая охрана (Japan Coast Guard, до 2000 г. именовалась Maritime Safety Agency), входящая в структуру Министерства земель, инфраструктуры, транспорта и туризма. Береговая охрана является военизированной организацией, обеспечивающей различные функции в прибрежных водах Японии, в том числе охрану морских границ, окружающей среды и морских биоресурсов, безопасность мореплавания, поиск и спасение. В ведении Береговой охраны находятся патрульные и спасательные морские и воздушные суда, объекты СУДС, береговые радиостанции (УКВ-связи и морского района А2 ГМССБ), сеть станций АИС и дифференциальные станции ГНСС, средства навигационного ограждения. Правила плавания, руководства пользователей СУДС (User Manual) и другую информацию для мореплавателей можно найти на сайте Береговой охраны (www.kaiho.mlit.go.jp), в том числе на английском языке и частично на русском (www.kaiho.mlit.go.jp/syoukai/soshiki/toudai/navigation-safety/ru).

Основные функции японских СУДС изложены в руководствах пользователей следующим образом:

- получение, анализ и мониторинг информации о движении судов посредством РЛС, АИС, телевидения и УКВ-радиосвязи;
- обеспечение судов информацией, необходимой для безопасного плавания;
- обеспечение судов навигационными рекомендациями для предотвращения непосредственной опасности и возможных нарушений правил плавания;
- выдача судам разрешений и указания времени входа на маршруты движения, а также запрещений такого входа при пониженной видимости.

Подготовка операторского состава СУДС организована в учебном центре Береговой охраны в порту Модзи в соответствии с международными стандартами. Первичная подготовка операторов включает два периода по три недели в учебном центре, три месяца подготовки на рабочем месте и аттестацию с выдачей сертификата. Подготовка супервизоров (начальников смен) включает два периода по две недели в учебном центре, месяц подготовки на рабочем месте и аттестацию с выдачей сертификата. Кроме того, ежегодно операторский состав проходит дополнительную подготовку на рабочем месте и аттестацию. При подготовке операторов на рабочем месте применяются местные тренажеры и совместные тренировки состава смен.

В 2014 г. начата реализация проекта по реконструкции СУДС Токийского залива. Новый интегрированный центр СУДС организован в здании правительственных учреждений в Иокогаме. Портовые субцентры Иокогама, Кавасаки, Тиба и Токио упразднены, сохранив функции светосигнальных станций, а прежний центр на мысе Каннон продолжает функционировать как радиолокационный пост. Обновленная централизованная СУДС Токийского залива действует с 31 января 2018 г.

Со времени появления СУДС в Японии использовались импульсные РЛС различных частотных диапазонов, включая 6, 9, 13, 24 и 32 ГГц. Так, диапазон 6 ГГц (длина волны 5 см) использовался как альтернатива диапазону 3 ГГц (10 см) в условиях осадков, а диапазоны 24 и 32 ГГц – как альтернатива диапазону 9 ГГц (3 см) для улучшения разрешающей способности. К 2014 г. завершена опытная эксплуатация новой «твердотельной» РЛС со сжатием импульса – KU-1300 производства компании TOKYO KEIKI (www.tokyo-keiki.co.jp), работающей в диапазоне 13,3-14 ГГц. Этот диапазон признан оптимальным с точки зрения компромисса между необходимой разрешающей способностью (при приемлемых размерах антенны) и влиянием атмосферных осадков. Передатчик имеет мощность 350 Вт, излучая короткие (0,15 мкс) немодулированные импульсы и относительно длительные (12,2 мкс) посылки с частотной модуляцией. Щелевая антенна длиной 5760 мм имеет частоту вращения 10 об/мин и ширину диаграммы направленности 0,25° по горизонтали и 15° по вертикали при усилении 36 дБ. Такая ширина диаграммы направленности по горизонтали и, соответственно, разрешающая способность по направлению практически недостижимы в диапазоне 3 см. Опытная эксплуатация и всесторонние испытания новой РЛС дали положительные результаты, что позволило запланировать замену к 2022 г. всех РЛС в СУДС Японии на KU-1300.

Сопоставляя высокий уровень развития морской отрасли (количество и грузооборот портов, интенсивность каботажных перевозок и прибрежного рыболовства) и весьма малое количество японских СУДС, нетрудно сделать вывод, что политика Японии в отношении СУДС существенно отличается от соответствующей политики соседних Китая и Южной Кореи. Очевидно, что малое количество СУДС компенсируется другими инструментами обеспечения надлежащей безопасности мореплавания, в том числе установлением строгих правил плавания и контролем их соблюдения. Есть основания полагать, что вне зон действия СУДС движение судов контролируется Береговой охраной, располагающей для этого сетью АИС, патрульными морскими и воздушными судами и многочисленными постами на побережье со средствами радиосвязи и отчасти радиолокационными станциями. МВР



Правила плавания: история и современность

История развития судоходства свидетельствует о том, что основой для обеспечения безопасности плавания является необходимость регулирования взаимных обязанностей судов с безупречным их выполнением судоводителями.

Это в принципе и предопределило появление различных предписаний и правил, которые со временем вошли в систему права как в статусе международных договоров, так и в статусе национальных правовых актов. На внутренних водных путях России правила плавания издаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта на основании части 2 статьи 4 КВВТ РФ.

Необходимость осознанных и глубоких знаний правил плавания является частью требований к квалификации специалиста, как судоводителя или другого лица, которому поручено управление судном. Общеизвестно, что основным условием применения правил плавания является их одинаковое толкование. Простое заучивание правил без понимания их сущности не может отвечать условиям, необходимым для обеспечения безопасности судоходства.

Главный аспект

Главным аспектом для правил плавания также является краткость, четкость и ясность изложения для быстрого запоминания и усвоения на уровне подсознания как атрибута психики, выполняющего роль хранения информации для ее использования.

Создание новых или пересмотр действующих правил – это весьма трудоемкая и сложная работа, требующая публичности и высокого уровня квалификации специалистов, привлекаемых к ее выполнению. Так, к примеру, при пересмотре Правил предупреждения столкновений судов – 60 (ППСС-60) Межправительственная морская организация (ИМКО) привлекла к работе 276 специалистов из 46 стран, а также 17 представителей из семи международных организаций. Работа заняла около четырех лет как органами ИМКО, так и национальными комитетами (рабочими группами) в разных странах. Этой работе предшествовала длительная дискуссия на страницах печати и на различных конференциях. В Советском Союзе также были организованы рабочие группы и комиссии по пересмотру ППСС-60, которые в своей работе базировались на мнении заинтересованных морских организаций (пароходств), морских училищ, институтов, а также отдельных капитанов и штурманов. Международной палатой судоходства и другими морскими организациями было отправлено непосредственно мореплавателям значительное количество вопросов по подготовке текста проекта новых правил.

Эти примеры, на взгляд автора, необходимы для объективной оценки явлений, связанных с непубличным (закрытым) характером подготовки и утверждения Правил плавания по внутренним водным путям РФ в редакциях 2002 и 2018 годов, авторы и заказчики которых общественности до сих пор неизвестны.

Происхождение правил.

Как это было

Внутренние водные пути в истории нашей страны всегда играли исключительно важную роль, что требовало особого внимания, в том числе и к вопросам регулирования безопасности судоходства. Так, в 1809 году были введены в действие Правила плавания для судоходства по Мариинскому каналу и Вышневолоцкому пути. Указом Николая I в 1837 году были введены в действие «Правила для плавания казенных и частных судов во всех проходах и реках Российской империи».

Параграф 9 этих Правил предусматривал: «За всякое нарушение сих, издаваемых ныне

правил, с виновного будет взыскано по сто рублей ассигнациями в пользу вдов и сирот, а в случае причинения какому-либо судну вреда – все издержки на возмещение такого вреда потребные, равномерно за счет виновного отнесены будут». Эти правила с незначительными изменениями и дополнениями действовали практически до 1867 года.

На смену им были разработаны новые правила, которые были утверждены членом Государственного совета Российской империи адмиралом К.И. Посьетом, бывшим тогда министром путей сообщения. Это свидетельствует о том, что вопросы регулирования судоходства на ВВП в России имеют многовековую историю, построенную на преемственности и на национальной особенностью своих внутренних водных путей. **При этом особо следует отметить, что правила плавания всегда были частью национального права, охраняющего суверенитет России.**

Масштабная реконструкция ВВП СССР в 30-60-е годы прошлого века с созданием каскада водохранилищ, вводом в действие новых каналов, созданием Единой глубоководной системы ВВП в европейской части страны с одновременным обновлением флота повлекла за собой необходимость периодических изменений редакций Правил плавания с учетом новых условий судоходства, появлением новых фундаментальных научных исследований по вопросам судоходства. Так, в частности, за период с 1926 по 1963 год включительно редакции Правил плавания приводились на уровень современности 8 раз при строгом соблюдении принципов преемственности и осторожности в изменениях. К работе привлекались наиболее известные специалисты в области судоходства, включая широкий круг капитанского и научного сообщества.

Судоводительской общественностью в начале 70-х годов прошлого века был поднят вопрос о необходимости изменения Правил плавания издания 1963 года.

Первый вариант новой редакции был подготовлен в 1976 году и направлен для обсуждения во все пароходства, бассейновые управления пути, судоходные инспекции и другие подразделения Минречфлота РСФСР. К единому мнению по этой редакции прийти не удалось. И данный вариант правил утвержден не был.

В 1983 году был издан приказ министра речного флота РСФСР № 88 от 22.07.1983 «О переработке Правил плавания по ВВП РСФСР» с указанием (определением) конкретных направлений работы с учетом проекта Правил плавания 1976 года. Была создана специальная комиссия под руководством заместителя министра в составе: заместителя председателя комиссии – капитана, члена Коллегии МРФ РСФСР, начальника Главной инспекции по безопасности судоходства МРФ РСФСР (ГИБС МРФ) и 10 членов комиссии из специалистов ГИБС МРФ, бассейновых судоходных инспекций, начальников служб безопасности судоходства пароходств, капитанов-наставников, капитанов судов, специалистов кафедры судоходства Горьковского института инженеров водного транспорта (ГИИВТа). В последующем в дополнение была создана еще и специальная рабочая группа, куда вошли сотрудники кафедры судоходства ГИИВТа, служб безопасности судоходства пароходств, бассейновых судоходных инспекций, капитаны судов.

После выполнения огромного объема работы с согласованием буквально каждого слова текста новый проект Правил плавания был направлен для обсуждения во все главные управления и управления Минречфлота, пароходства, бассейновые управления пути, бассейновые судоходные инспекции, учебные заведения Минречфлота РСФСР, главные управления речного транспорта союзных республик и ряда других

организаций (всего более 50 адресатов). Были получены отзывы и предложения, из которых 1539 (64%) – положительные, 602 (около 30%) – содержали только редакционные уточнения и добавления, 25 (около 6%) – были отрицательными. В мае 1984 года в Горьком комиссия под руководством заместителя председателя комиссии – начальника ГИБС МРФ рассмотрела все отзывы и пришла к выводу о том, что новый проект Правил плавания по содержанию, структуре и перечню приложений отвечает основным направлениям, определенным приказом Минречфлота № 88. Рабочей группе было поручено окончательно отредактировать текст проекта правил и приложений к ним.

Проект и справка об основных изменениях и дополнениях по сравнению с Правилами 1963 года были представлены на рассмотрение Коллегии Минречфлота РСФСР. После их утверждения постановлением коллегии они были введены в действие с 15.03.1985 приказом министра речного флота РСФСР № 100 от 28.08.1984.

Распоряжением начальника ГИБС МРФ от 31.08.1984 № 10-1-16/121 было предписано провести до открытия навигации 1985 года проверку знаний правил с принятием зачетов от судоводителей всех министерств и ведомств, эксплуатирующих суда на внутренних водных путях РСФСР. Приказом Минречфлота № 100 от 28.08.1984 предписывалось проведение в течение навигации 1985 года разъяснительной работы по оказанию практической помощи судоводительскому составу в освоении новых Правил плавания. Главному управлению кадров и учебных заведений предписывалось ввести начиная с 1984/85 учебного года в учебные программы судоводительской и путевой специальности высших и средних специальных учебных заведений и курсов подготовки командного состава и рулевых изучение новых Правил плавания и сдачу экзаменов (зачетов) по ним.

Капитанским, судоводительским и научным сообществом Правила 1984 года были оценены очень высоко. Одной из заслуг новых Правил отмечалось сокращение числа правил до 48 против 75 в Правилах 1963 года. На совещании кафедры судоходства ГИИВТа руководитель кафедры капитан, доктор технических наук, профессор В.А. Тронин подчеркнул, что новые Правила – это один из самых обоснованных, продуманных, всесторонне обсужденных и согласованных нормативно-правовых актов Минречфлота последних лет. Правила были выстроены на основе международного закона – Конвенции ИМО о МППСС-72. Согласно п. 6 Правила 1 МППСС-72 особые правила, устанавливаемые соответствующими властями относительно плавания, в том числе и по внутренним водным путям, соединенным с открытым морем, должны быть настолько близки к МППСС-72, насколько это возможно.

Комментируя это правило, известные специалисты А.Н. Коккродт и Дж.Н.Ф. Ламейер обращают внимание на то, что п. 6 Правила 1 МППСС-72 включен для того, чтобы подчеркнуть необходимость сведения специальных национальных правил с МППСС-72 воедино и что властям соответствующих стран следует сделать все возможное для устранения отличий своих правил от МППСС-72. К примеру, в Правилах плавания во внутренних водах США (№ 4021 ГУНиО СССР, 1984 г.) прямо указано что «...Настоящие правила содержат особые правила, установленные компетентными властями в соответствии с правилом 1 п. 6 МППСС-72».

Комиссия, руководствуясь нормами вышеуказанного международного закона, приняла все возможные меры по сближению Правил плавания с МППСС-72. Однако в силу обстоятельств, связанных с устоявшимися традициями, сделать больше, чем было сделано тогда, не удалось. При этом комиссия исходила также из

понимания необходимости соблюдения такого очень важного принципа, как принцип «предосторожности», т.е. очень осторожного подхода к любым нововведениям, связанным с вопросами безопасности плавания. Было принято решение о том, что дальнейшая унификация Правил плавания с МППСС-72 будет продолжена при следующей переработке их редакцией.

По оценке автора, Правила плавания 1984 г. не уступали ни по каким параметрам каким-либо другим иностранным аналогам. Автору за многие годы службы на флоте пришлось изучать, осваивать и применять в практической работе Правила плавания по ВВП РСФСР и РФ 1954, 1959, 1963, 1984 годов, Правила предупреждения столкновений судов в море (ППСС-48, ППСС-60, МППСС-72), а также и другие многочисленные правила плавания по различным районам и акваториям, где приходилось осуществлять управление судами в том числе, к примеру, и на большей части рек Западной Европы, включая выполнение рейсов на трансконтинентальных линиях из портов Франции, стран Бенилюкса, Великобритании, Скандинавии, Германии и других в порты Ирана на Каспийском море. А также из портов Средиземного моря в Набережные Челны, что на Каме. Для выполнения этих рейсов знаний МППСС-72 и Правил плавания по ВВП РФ было достаточно.

Одним из существенных недостатков наших национальных правил плавания, как отмечают специалисты, является их статус как подзаконного акта. Очевидно, что повышение их правового статуса до уровня федерального закона более чем назрело и требует соответствующего разрешения.

Во-первых, это послужит повышению их авторитета и значимости не только внутри страны, но и на международном уровне. Во-вторых, предохранит от опасности скоропалительных и необдуманных решений по изменению содержания и структуры вроде унификации с Европейскими правилами судоходства по водным путям (ЕПС ВВП).

К примеру, Правила плавания по внутренним водным путям США утверждаются Конгрессом и имеют статус федерального закона. Правила плавания по Кильскому каналу протяженностью всего около 98 километров утверждаются постановлением правительства Германии.

О «публичности» и содержании новых редакций правил 2002 и 2018 гг.

Прием, с помощью которого в закрытом виде были подготовлены и введены в действие Правила 2002 года, с позиции здравого смысла является не чем иным, как манипулятивными действиями, с помощью которых анонимные авторы и анонимные заказчики пытались достичь каких-то своих, скрываемых от общественности целей.

Открытое, гласное обсуждение необходимости разработки новых редакций правил, целей и задач, которые должны были быть при этом решены с последующим их обсуждением до утверждения и ввода в действие, как это было показано на примере в начале статьи, дали бы свои положительные результаты. При этом, что уже также отмечалось, одним из главных факторов при разработке новых редакций правил должно быть их дальнейшее сближение с МППСС-72, исходя из обязательств, принятых на себя нашей страной, как это сделали США. Представим, чего отрицать нельзя, что Комитет по безопасности мореплавания ИМО обратится к компетентным органам нашей страны с просьбой показать и объяснить, как мы (Россия) на практике реализуем требования п. 6 Правила 1 МППСС-72? И что мы сможем ответить, исходя из редакции Правил плавания 2002 года?

В Правилах плавания в редакции 2002 года

число правил от 48 (Правила 1984 г.) бездумно увеличивается до 260 (т.е. в 5,4 раза!). Просчитывал ли кто-нибудь, насколько реально держать в памяти все эти 260 статей в условиях несения вахты на ходовом мостике? Прав автор статьи «Правила плавания по ВВП – вчерашние заботы» (газета «Морские вести» № 18 за 2011 г.) в том, что это «сложный, противоречивый и недоработанный документ, подготовленный анонимными авторами, по анонимному заказу при отсутствии у авторов должного уровня компетенции».

Автору статьи, как одному из членов комиссии по разработке Правил 1984 года, после введения в действие Правил 2002 года поступали обращения с просьбой объяснить суть происходящего. Я обратился письменно лично к министру транспорта РФ с просьбой разъяснения причин и обстоятельств, послуживших основанием для отмены Правил-84, а также столь странного появления новых правил, подготовленных в закрытом и непубличном порядке. Была получена отписка за подписью начальника Государственной судоходной инспекции РФ № ГРСИ-1-13/209 от 24.03.2003 без ответов на конкретно поставленные вопросы. В отписке голосовно утверждалось, что проект правил якобы был разработан на основании НИР ЦНИЭВ-Том еще в 1995 году с учетом всех замечаний и предложений пароходств, ГРСИ бассейнов, ГБУВПиС и т.д. Также голосовно утверждалось, что работа была одобрена каким-то экспертом Минтранса РФ. Что правила прошли какую-то независимую экспертизу. По утверждению ГРСИ, при подготовке правил якобы использовался «положительный опыт ЕПС ВВП». Без указания, кто и каким образом оценивал этот «опыт» и что это за «опыт». Общеизвестно, что ЕПС ВВП до сих пор не имеют статуса международных правил и до сих пор не приняты к исполнению значительным числом европейских государств. Для подтверждения несостоятельности отписки ГРСИ приведу несколько примеров из писем, полученных от ряда судоходных компаний.

– ОАО «Беломорско-Онежское пароходство, Петрозаводск: впервые ознакомились с новыми правилами примерно в середине февраля 2003 года, до этого времени они к нам не поступали. Самое главное, нет ответа на самый простой вопрос – в чем причина их появления?

– ОАО СК «Волжское пароходство», Нижний Новгород: информация относительно вступления в силу новых правил к нам поступила в январе 2003 года. Ввиду того, что наша компания не была поставлена в известность, мы не принимали участия в их обсуждении и специалисты нашей компании не оказывали консультативной помощи в их разработке.

– ОАО «Северо-Западный флот», С.-Петербург: новые правила специалисты нашей компании впервые увидели после их опубликования в «Российской газете» 26 января 2003 года. До этого времени проект правил ни в нашу компанию, ни в судоходную инспекцию по Северо-Западному бассейну на рассмотрение не поступал. Капитаны-наставники выразили крайнее неудовлетворение как порядком изложения правил, так и их содержанием. Непонятны намерения разработчиков и заказчиков использовать ЕПС ВВП. Опыт обучения судоводителей новым правилам и результаты сдачи зачетов показывают, что они плохо усваиваются. У нас нет уверенности, что новые правила будут правильно применяться. Считаем, что необходимо их кардинальная переработка.

– ОАО «Вижн Флот», Москва: принятие новых правил абсолютно надуманно и оторвано от современных реалий судоходства. Правила не обсуждались ни с судоходными инспекциями, ни с судовладельцами. В нашей компании о них узнали только в феврале 2003 года. Необходимости в отмене Правил 1984 года никакой не было. Почти за 20 лет своей службы они себя ничем не дискредитировали.

Из письма руководителя ОАО СК «Волжское пароходство» (капитана, капитана-наставника) министру транспорта РФ от 21.01.2003. «... При детальном изучении этих правил специалистами нашей компании выявлен целый ряд существенных несоответствий, неточностей и упущений, которые требуют доработки и внесения изменений. Есть основания полагать, что двойственность толкования некоторых положений новых правил не обеспечит безопасности движения на ВВП РФ...» Вышеизложенное служит основанием для утверждения о том, что келейно и анонимно разработанные и келейно принятые Правила плавания по ВВП РФ от 14.10.2002 являлись не чем иным, как общественно опасным деянием, совершенным по сговору.

А что происходит дальше? А дальше вновь появляется абсолютно анонимная без публичного, открытого обсуждения, без объяснения причин необходимости ее разработки новая редакция правил (приказ министра транспорта РФ № 19 от 19.01.2018).

В статье «Между прошлым и будущим» (газета «Морские вести России» № 3 за 2019 год) автор, капитан И.С. Крымов, ставит под сомнение целесообразность этого вновь изобретенного «шедевра». Он обращает внимание на недопустимость отсутствия в тексте такого общепринятого пункта, как «Общие определения». Вполне закономерно капитан Крымов задается и вопросом: «А где же, собственно, сами Правила?» Текст состоит из пунктов (201 пункт), поделенных на 12 разделов, по содержанию и наполнению напоминающих небезызвестную торричеллиеву пустоту. И капитан Крымов приходит к выводу «о вопиющем дилетантизме» составителей этой вновь непублично подготовленной редакции. К этому добавим и то, что ряд формулировок, придуманных безымянными авторами, чрезвычайно опасен по последствиям и противоречит общепризнанным стандартам и судебной-арбитражной практике. Так, в частности, в разделе II п. 3 авторы рассматриваемой редакции утверждают, что «время от захода до восхода солнца» равноценно выражению «темное время суток» в отношении требований, относящихся к сигнальным огням.

Но это не так. Промежуток времени между моментом видимого захода центра солнца и наступлением полной темноты носит название вечерних сумерек. Аналогично при восходе солнца – утренние сумерки. Это означает, что после захода солнца под горизонт (от 6° до 18°) некоторое время остается еще светло. Данное явление происходит вследствие отражения солнечного света слоем атмосферы. По степени освещенности сумерки подразделяются на гражданские, навигационные и астрономические. Астрономические сумерки продолжаются всю ночь при одноименных широте и склонении, если их сумма не менее 72°. Придуманная авторами редакции Правил 2018 г. «новация» противоречит также и постановлению Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 в редакции от 12.11.2012 и от 26.03.2020. Противоречит она и официальным текстам МППСС-72, правило 20, и Правилам плавания по ВВП 1984 года, правило 24.

В апреле 2019 г. на научно-практической конференции в Московской государственной академии водного транспорта при обсуждении доклада старшего преподавателя кафедры «Управление судном» капитана М.А. Бриллиантова, посвященного вопросам новой редакции Правил плавания 2018 года, было отмечено, что принцип преемственности, который для наших национальных правил был всегда незыблемым, бесосновательно отвергнут. Структурное построение и содержание новых правил никакой критики не выдерживают. При применении этой редакции правил будет возникать множество вопросов коллизионного характера, связанных с вопросами расследования аварий и аварийных происшествий, при разрешении споров в судебно-арбитражных органах. Особо подчеркивалось, что для изучения и освоения правил студентами их текст и построение очень сложны. В целом они трудно усваиваемы и весьма труднопонимаемы.

По мнению участников конференции, появление Правил 2018 года без предварительного широкого и всестороннего обсуждения с судовладельческим, капитанским и научным сообществом в области судовождения явилось главной причиной их полного провала и несостоятельности.

Недоумение и непонимание у участников конференции вызвало и то, что вместо сближения национальных правил с МППСС-72 в силу принятых нашей страной обязательств по выполнению требований международного закона осуществлено их удаление как по структуре, так и по построению и по числу правил от МППСС-72. Необоснованно предлагается текст из 201 пункта противоречивых, путанных и двусмысленных формулировок. В качестве примеров приводились такие «новации», как «частичное пересечение судового хода», «движение самосплавом» и т.д. Сплошь и рядом нелепость за нелепостью. На конференции было установлено, что из 201 пункта Правил 2018 г. к 84 имеются серьезные и обоснованные возражения и претензии. Все это, вместе взятое, исключает возможность их дальнейшего существования.

Негативную оценку данным правилам высказала и Ассоциация портов и судовладельцев речного транспорта (газета «Морские вести



России» № 14 за 2019 г.). Отмечено, что Правила 2018 г. вызывают значительное беспокойство несовершенством структуры, наличием в содержании ряда неопределенностей и противоречий, недопустимых для правил плавания. Это, по мнению Ассоциации, будет препятствовать выполнению ими своего назначения как в области судоходства, так и в отправлении «правосудия»... Ассоциация предлагает Правила 2018 года пересмотреть...

Отсюда следует, что Правила 2018 года – это результат полнейшей безответственности, вопиющей некомпетентности и профессиональной недостаточности. Что требует детального расследования и соответствующей публичной оценки.

Вопросы и проблемы унификации

В ряде статей, опубликованных в газете «Морские вести России», журналах «Речной транспорт», «Морской флот», авторами предложена идея унификации Правил плавания по ВВП РФ с ЕПС ВВП как нечто обязательное и необходимое для нашей страны якобы «в целях улучшения регулирования судоходства и обеспечения безопасности плавания». Однако какие-либо обоснования такой точки зрения в статьях отсутствуют.

На наш взгляд, авторы идеи унификации с ЕПС ВВП не могут рассматриваться в качестве независимых и беспристрастных экспертов. Поскольку они прямо или косвенно заинтересованы в этом как участники (члены) рабочей группы Комитета по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН, являющейся автором идеи внедрения в действие ЕПС ВВП. Налицо «конфликт интересов». Кроме того, ни один из авторов идеи унификации не может рассматриваться в качестве эксперта по вопросам судовождения на ВВП РФ в силу отсутствия профильного образования по судовождению и отсутствия опыта работы в должности капитана в течение не менее 5 лет на ВВП РФ.

О создании ЕПС ВВП Европы впервые было заявлено еще в 1962 году. Но рекомендации по их внедрению были приняты Резолюцией № 24 ЕЭК ООН только в 2001 году. Согласно правовому статусу резолюции ЕЭК ООН, как региональной организации экономического и социального Совета ООН, носят сугубо рекомендательный характер. Никаких юридических обязательств эти резолюции ни на кого не накладывают. ЕЭК ООН уполномочена давать только рекомендации по любым вопросам ее компетенции (ст. 1 Положения о ЕЭК ООН).

В 1992 году было заявлено о введении в эксплуатацию трансевропейской водной магистрали Рейн – Майн – Дунай от Роттердама (Нидерланды) до Сулины (Румыния) протяженностью 3505 километров, из которых 15,4% приходится на Рейн, 11% – на Майн, 4,8% – на канал Майн – Дунай и 8,8% – на Дунай. Не вдаваясь в подробности особенностей всей магистрали, отметим, что самым проблемным местом ее является канал Майн – Дунай протяженностью 171 км с 16 шлюзами размерами 190 x 12 м, с шириной канала по дну 31 метр, по урезу воды – 55 м. Надводные габариты этого участка из-за множества неразводных мостов не превышают 6 метров.

С технической точки зрения эта единая европейская судоходная система представляет сеть взаимосвязанных естественных и искусственных водных путей, позволяющих судам внутреннего плавания с ограничениями по габаритам, осуществлять трансевропейское судоходство с переходом из одного речного бассейна в другой. Что касается правовых основ этого пути, то на сегодня много чего еще неясно. Это связано с тем, что в международном речном праве пока не сложились общепринятые отношения между государствами по внутренним водным путям.

Так, один из исследователей проблем, связанных с открытием этой магистрали (Д. Феке-те, доктор технических, экономических и транспортных наук, Будапешт, журнал «Морской флот» №5/6 за 1993 г.), обращает внимание на необходимость унификации юридических, технических, коммерческих, административных и других документов и норм, касающихся судоходства на этой магистрали. Почему до сих пор, в течение более 20 лет, не введены в действие ЕПС ВВП в полном объеме? А дело в том, что их принятие зависит от речных комиссий, действующих на этой магистрали. В частности, от Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦСКР), Мозельской комиссии (МК), Международной комиссии по бассейну реки Сава (МКБРС), Дунайской комиссии, согласие между которыми до сих пор не достигнуто. На сегодня, насколько известно автору, единственной комиссией, которая приняла и применяет пятое, пересмотренное издание ЕПС ВВП в полном объеме, является только комиссия – МКБРС.

Сторонники унификации правил «забывают», что на 85-й сессии Комитета ВВТ ЕЭК ООН от 20-23 февраля 2018 года было особо отмечено, что «в настоящее время не существует возможности ни устранить все проблемы, связанные с региональными и национальными расхождениями и дополнительными требованиями,

ни согласовать единый общий набор правил судоходства на всех ВВП Европы». Обращено внимание и на то, что при согласовании ЕПС ВВП в качестве международного соглашения будет ограничена возможность делать какие-либо отступления от них на уровне отдельных речных бассейнов или на национальных уровнях. Поэтому государство – членом ЕЭК ООН следует подробно рассмотреть вопрос о целесообразности расходов при преобразовании ЕПС ВВП в международное соглашение по аналогии с Венской конвенцией о дорожном движении. При такой постановке вопросов возникают вполне обоснованные опасения о возможности потери Российской Федерацией части суверенитета над своими внутренними водными путями в случае унификации национальных правил плавания с ЕПС ВВП, что является недопустимым (часть 3 ст. 4 Конституции РФ).

Не принимается во внимание и то, что внутренние водные пути РФ не имеют общих границ с единой европейской судоходной системой и что ни при каких обстоятельствах они не могут рассматриваться как часть этой магистрали. Наши суда внутреннего плавания не могут попасть на ВВП Европы, т.к. не имеют для этого соответствующих документов для осуществления плавания по морским участкам, соединяющим эти две системы. Аналогичная картина и с европейскими судами внутреннего плавания. Российские суда смешанного плавания по своим габаритам могут пройти только километров 200 от устья Дуная вверх по реке, а со стороны Роттердама по Рейну километров на 80. Остальная часть этой магистрали для них недоступна. Исследователями установлено, что движение судов по всей магистрали от Роттердама до Сулины не будет сквозным. Перевозки будут осуществляться лишь на отдельных отрезках магистрали различной протяженности – от Роттердама до Вены, от Роттердама до Будапешта, от Сулины до Нюрнберга, от Измаила до Нюрнберга. По расчетам и оценкам специалистов, это вызвано тем, что из любого порта на Нижнем Дунае, равно как и из черноморских и азовских портов РФ, морские суда (включая суда смешанного плавания) быстрее дойдут, к примеру, до Роттердама, чем по европейской водной магистрали. А принимая во внимание уменьшение расходов на единицу груза по мере увеличения размера судов, такие перевозки будут еще дешевле. К примеру, при выполнении рейса из порта Брэила (Румыния) в Роттердам через Гибралтарский пролив с количеством груза, которое невозможно перевезти по водной системе Дунай – Майн – Рейн на одном судне, мы были в Роттердаме на 13-е сутки при плавании в условиях достаточно свежей погоды в марте 1996 года.

Авторами идеи унификации Правил плавания по ВВП РФ с ЕПС ВВП не учитывается также и то, что существующее многообразие договорных форм на этой европейской магистрали не обеспечивает единства международно-правового режима ее использования, поскольку судам тех или иных государств на различных участках системы предоставляется различный объем прав в отношении как доступа на них, так и участия в перевозках. Эти проблемы неоднократно выносились на обсуждение общеевропейских конференций. Так, в Декларации общеевропейской конференции по вопросам внутреннего водного транспорта (Роттердам, 2001 г.) отмечено, что до сих пор сохраняются препятствия, связанные с неурегулированностью юридических аспектов и отсутствием гармонизации условий для свободной конкуренции.

Для решения этой проблемы было предложено Дунайской комиссии, ЦКСР, ЕЭК ООН и Европейской комиссии принять необходимые меры. Для этого под эгидой ЕЭК ООН была организована группа экспертов. В качестве наиболее существенного препятствия экспертами было названо наличие на входящих в систему водных путях ограничений на право осуществления перевозок иностранным судам. На Рейне эти ограничения были введены с принятием Дополнительного протокола № 2 к Мангеймской конвенции 1868 года. Согласно этому Протоколу суда государств, не входящих в Евросоюз, могут перевозить грузы и пассажиров лишь на условиях, предписанных ЦКСР.

По оценке специалистов, положения Дополнительного протокола № 2 к Мангеймской конвенции находятся в противоречии с общедемократическим характером современного общего международного права и обязанностью государств сотрудничать между собой независимо от различий их политических, экономических и других систем. Отмечено, что положения Протокола направлены на подрыв эффективного сотрудничества, на закрепление дискриминации и неравенства.

Обращено внимание также и на то, что решение вопросов на водной магистрали Рейн – Майн – Дунай зачастую противоречит существующим принципам, обычаям, нормам международного права, что ведет к жесточайшей существующих режимов судоходства на внутренних водных путях. А также к появлению различных актов, ограничивающих международное судоходство на внутренних водных путях международного значения. Отсюда возникает закономерный вопрос целесообразности унификации наших национальных правил с ЕПС ВВП.

Выводы и предложения

Правовых, технических, экономических, навигационных и стратегических оснований для унификации Правил плавания по ВВП РФ (образца 1984 г.), обеспечивавших успешное судоходство на более чем 100 000 километрах ВВП РФ, включая и пограничные участки Амура, Усури, Аргунь, Сунгарь и озера Ханка (Советско-Китайское соглашение по судоходству на пограничных реках от 06.10.1977), с ЕПС ВВП – оснований нет.

Предложения унификации Правил плавания по ВВП РФ с ЕПС ВВП без предварительного обсуждения необходимости и целесообразности таких действий – это результат глубокого непонимания или заблуждения.

Правила плавания по ВВП РФ в редакции 2018 года должны быть отменены так быстро, насколько это возможно ввиду их полной несостоятельности и нежизнеспособности.

В сети они получили определение: «Жест, не то слово». Введение их в действие в разгар навигации без предоставления времени и возможности для изучения, сдачи зачетов и т.д. – пример доведения ситуации до полного абсурда – "Ducitor in absurdum".

Необходимо восстановить в правах и ввести в действие Правила плавания по ВВП РФ издания 1984 года в их первой редакции. Отменены они были неправомерно. Правила утверждались постановлением коллегии и отменены могли быть только новым постановлением коллегии.

При возникновении необходимости разработки новой редакции Правил плавания по ВВП РФ взамен Правил 1984 года целесообразно использовать алгоритм работы, который применялся при подготовке Правил 1984 года с постановкой в том числе задач о необходимости их дальнейшего сближения с МППСС-72 и юридической проработкой возможности повышения их правового статуса до уровня федерального закона с использованием аналогии права с судами, принявшими такие законы.

В целях континентальной интеграции государств – членов Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) целесообразно обсудить и рассмотреть вопрос о применении единых Правил плавания по ВВП ЕАЭС на основе российских с приданием им статуса международного соглашения (договора) при наличии общих территориальных границ таких внутренних водных путей.

Для разработки нормативных документов, регламентирующих вопросы безопасности судоходства, мореплавания, поддержания их на уровне современности, с учетом изменяющихся международных норм и требований определить порядок подбора компетентных специалистов и организаций для выполнения такой работы под

руководством одного из заместителей министра транспорта РФ в целях исключения в будущем таких явлений, какие произошли с Правилами плавания 2002 и 2018 годов.

Отсутствие комментариев и реакции от соответствующих подразделений Минтранса РФ по нашумевшим публикациям о Правилах плавания по ВВП РФ на страницах газеты «Морские вести России» носит необъяснимый характер. Это или откровенное пренебрежение мнениями и предложениями специалистов, или отсутствие профессиональной подготовки для обсуждения проблемы, затрагивающей такие важные вопросы, как безопасность судоходства. И это не единственный случай. До сих пор мне как автору статей с конкретными предложениями («Третий объект права», «Морские вести России» № 1 за 2012 г. и «Международные стандарты безопасности», «Морские вести России» № 11 за 2014 г.) никаких ответов или комментариев на поставленные вопросы не последовало. Очевидно, что причины те же, что и с правилами плавания. **МВР**

P.S. Автор статьи «Европейские правила просты и понятны» (газета «Морские вести России» № 2 за 2020 г.) утверждает, что «вопрос сегодня должен заключаться не в учете положений ЕПС ВВП в российских правилах плавания по ВВП РФ, а в полном введении в ВВП РФ положений ЕПС ВВП, пятая редакция которых была принята ЕЭК ООН в 2015 году».

Данное заявление, на наш взгляд, является немотивированным суждением лица, принимавшего участие в работе Комитета по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН, резолюции которой, как уже отмечалось, носят рекомендательный, а не императивный характер. Это суждение противоречит и материалам 85-й сессии Комитета ВВП ЕЭК ООН от 20-23 февраля 2018 года, как это было изложено выше. Апологеты унификации до сих пор ни в одной из своих опубликованных статей так и не смогли мотивированно и обоснованно ответить на вопросы о том, зачем и для чего необходима эта унификация, за которой последуют дополнительные и существенные расходы для отечественных судовладельцев и другие проблемы, связанные с ней. Не исключая и вероятности потери суверенитета ВВП России как части ее территории.

Согласно общеизвестной доктрине Хармона (министр юстиции США), основным принципом международного права является абсолютный суверенитет каждого государства на своей территории. Никакие другие нормы, принципы или прецеденты не могут налагать каких-либо обязательств и ответственности на суверенное государство.

Международный комментарий

В ответ на угрозу НАТО Россия разместит в Черном море новые фрегаты

Черное море – одно из основных мест противостояния России и НАТО, отмечает «Жэньминь жибао». В последнее время угроза со стороны НАТО растет, и это толкает Россию на ответные действия. Так, на Черном море появятся новые российские фрегаты, чтобы не допустить «свободного плавания» кораблей США.

Сообщается, что Военно-морской флот России разместит в акватории Черного моря новейшие фрегаты проекта 22350, которые станут главной сдерживающей силой в данном регионе.

В связи с этим Черноморский флот России подготовил пирсы, ремонтные мастерские, арсеналы и другую береговую инфраструктуру. 5 апреля разведывательный самолет ВВС США RC-135W, вылетевший с авиабазы Милденхолл в Великобритании, провел разведывательную операцию над Черным морем. Российские эксперты заявили, что в будущем игра в Черноморском регионе будет более ожесточенной.

Черное море – главный морской путь, соединяющий континентальные районы Восточной Европы, Центральной Азии и Кавказа из Средиземного моря, а также важный регион, который влияет на коммуникацию России

с Европой. Долгое время акватория Черного моря является одним из основных мест противостояния НАТО и России.

С 2017 года НАТО постоянно усиливает свое военное присутствие в данном регионе, направляя туда не только различные разведывательные самолеты, но и военные корабли для осуществления так называемого «свободного плавания», чтобы сформировать сдерживающий фактор для России.

Перед лицом угрозы со стороны НАТО Россия принимает меры по защите своих интересов. Согласно новой редакции «Морской доктрины РФ», опубликованной в июле 2015 года, «на Черном и Азовском морях основой национальной морской политики являются ускоренное восстановление и всестороннее укрепление стратегических позиций Российской Федерации, поддержка мира и стабильности в регионе».

Россия усилила свое военное присутствие в Черноморском регионе, а также развернула в Крыму и Южном военном округе зенитно-ракетный комплекс С-400 «Триумф», систему ПВО «Панцирь-С», противокорабельные ракеты «Бастион», истребители Су-27СМ и Су-30СМ, радиолокационные станции раннего предупреждения о ракетном нападении «Днепр» и другие новейшие виды вооружения и техники. Большое значение для России имеет оптимизация структуры и строительство инфраструктуры Черноморского флота для обеспечения контроля над Черным морем и Крымом. Размещение фрегатов проекта 22350 еще больше увеличит реальную силу Черноморского флота.

Фрегат проекта 22350 типа «Адмирал Горшков» является первым главным надводным кораблем, спроектированным российским военно-морским флотом после окончания

холодной войны. Его водоизмещение составляет около 4500 тонн. Корпус корабля изготовлен с использованием стелс-технологии, в носовой части расположена 130-мм артиллерия. Фрегат также оснащен установкой вертикального пуска зенитно-ракетного комплекса «Полимент-Редут» с 28 ячейками, двумя многоцелевыми вертикальными пусковыми установками ЗС14У1 (которые могут быть заряжены сверхзвуковыми ракетами «Оникс» или крылатыми ракетами «Калибр-НК»), а также четырьмя 533-мм торпедными аппаратами.

По мнению российских экспертов,



план размещения фрегатов российскими военными можно рассматривать как асимметричный ответ на выход США из Договора о ликвидации ракет средней и меньшей дальности, поскольку после выхода из договора Соединенные Штаты могут развернуть наступательные вооружения в Румынии на западном побережье Черного моря. «Крылатые ракеты фрегатов проекта 22350 смогут взять под прицел американскую базу в Румынии, что сделает их мощной сдерживающей силой в Черноморском регионе». Учитывая, что данные корабли могут быть оснащены крылатыми ракетами «Калибр-НК» с дальностью действия не менее 1500 км, а также гиперзвуковыми ракетами «Циркон», это добавит большой вес игре России на Черном море. **МВР**

Э.С. ВЕРЕСОЦКИЙ, капитан дальнего плавания, почетный полярник

«Мы знаем, что ныне лежит на весах
И что совершается ныне.
Час мужества пробил на наших часах,
И мужество нас не покинет».

Анна Ахматова «Мужество», 1941 г.

Женское лицо войны

Летом 1941 года я окончил три класса и за отличную учебу был премирован путевкой в «Артек». Но война разрушила наши планы. Отец, который был лесником в деревне Лютер под Киевом, ушел в партизанский отряд, а мы с мамой и годовалой сестричкой на старой повозке уехали к бабушке Лукерье в село Козинцы Переяславского района Киевской области.

Наш путь лежал через Киев, который несколько дней назад бомбила немецкая авиация. Представьте себе картину – через дымящийся в развалинах Крещатик тащится тощая лошадь с повозкой, к которой привязана наша корова Мунька. На повозке, устланной соломой, я и мама с моей маленькой сестричкой на руках.

Козинцы живописно раскинулись на берегу большой поймы Днепра. В небольшой побеленной хате у разрушенной церкви всю жизнь прожила Лукерья.

Отсюда ушел навсегда на Гражданскую войну дед Василий. Она осталась одна с тремя детьми. Считай, три войны преодолела – Первую мировую, Гражданскую и Великую Отечественную. Бабушка была великой труженицей. Огород, куры, поросята. А мы еще прибыли с коровой.

Несмотря на большое хозяйство, когда нагрянула оккупация, нам едва хватало продуктов на питание, так как основную часть урожая и молока сдавали в сельскую управу, затем все увозили немцам в Переяслав. Староста зверствовал, ходил по дворам с полициями, выискивая заготовки. Совсем худо стало, когда немцы начали сами приезжать за данью в село на грузовиках с солидной охраной. Забирали все, что не было тщательно спрятано. Бабушка и мама работали не покладая рук. Заболела и умерла моя маленькая сестричка Люся. Медицины в селе не было – была немецкая оккупация.

Защитницы детей в тылу и на фронте

Из Киева в эвакуацию уезжали многие жители, в основном женщины и дети. Женщины стали основными хранителями и защитницами дома и детей на всей территории сражающейся страны и особенно в оккупации.

В начале войны в деревне, в колхозах и совхозах работали около 19 миллионов женщин, на которых легли все тяготы по обеспечению питанием армии и страны. В промышленности, в т.ч. и на военных заводах, трудились, заменив мужчин, более 5 миллионов женщин. Практически забота о здравоохранении, образовании, культуре почти полностью досталась женщинам.

В трудные, роковые годы Отечества женщины доказали, что они выносливы, сильны и способны на подвиг. 95 женщин стали Героинями Советского Союза за время войны. Первой женщиной – Героем Советского Союза стала 18-летняя Зоя Космодемьянская. Посмертно.

Старший лейтенант **Екатерина Ивановна Зеленко** 12 сентября 1941 года на бомбардировщике СУ-2 совершила первый и единственный в мире таран самолета в бою, исполненный женщиной. До своего 25-летия Катя не дожила 2 дня. За этот подвиг она посмертно награждена Золотой медалью Героя Советского Союза.

По велению сердца в 15 лет, прибавив себе 2 года, отправилась на фронт **Катюша Михайлова**. Первое креще-



ние получила под Гжатском – ранение ноги сразу в трех местах. После выписки служила на военно-санитарном судне «Красная Москва» под Сталинградом. (Еще в школе окончила медицинские курсы Общества Красного Креста.) После Сталинградской битвы добровольцем была зачислена в 369-й отдельный батальон морской пехоты в составе Дунайской флотилии, вместе с которой в качестве санинструктора-разведчика прошла славный боевой путь – Темрюк, Керчь, Одесса, Белгород-Днестровский, Измаил, Будапешт, Комарно, Белград, Братислава, Вена. Дважды представлялась к за-

нию Героя Советского Союза. Несмотря на исключительно героический путь этой храброй девочки (по мужу Деминной), Екатерине Илларионовне Деминной было присвоено звание Героя Советского Союза только 5 мая 1990 года.

Белая Лилия Сталинграда – так ее называли защитники города. Защищая Сталинград, летчица-истребитель **Лидия Владимировна Литвак** сбивала



16 самолетов противника. Погибла 1 августа 1943 года. Было ей неполных 22 года. Посмертно награждена Золотой медалью Героя Советского Союза.

Женщине от природы присуще врожденное глубокое, святое чувство материнства, особая духовная сила и храбрость при защите семьи, дома, Отечества. Не случайно в годину смертельной опасности для нашей Родины в начале Великой Отечественной войны среди добровольцев, подавших заявления с просьбой и готовностью немедленно отправиться на фронт, было более половины женщин.

Уже в первый год войны на фронте сражались около миллиона женщин, и 80 тысяч из них в должности командиров. Но в реальности на защиту Родины встали гораздо больше женщин. Еще в партизанских отрядах, подполье, в госпиталях, эвакуационных пунктах, в войсках противовоздушной обороны. Было проведено несколько добровольных мобилизаций среди комсомольцев в военно-воздушные силы и военно-морской флот. Из состава женщин-добровольцев было сформировано три авиационных полка: 125-й гвардейский бомбардировочный, 586-й истребительный. Но суровый ужас у врага вызывали самолеты 46-го Таманского гвардейского авиационного женского полка ночных бомбардировщиков из тихоходных самолетов По-2 (Учебный-2). Девушек этого полка называли «ночные ведьмы».

46-й полк был награжден орденами Красного Знамени и Суворова III степени, получил 22 благодарности Верховного главнокомандующего. Восемь раз Москва салютовала им. 23 летчицы полка стали Героинями Советского Союза и 2 – Героинями России. Экипажи полка сделали 24 000 боевых вылетов, сбросили на врага 3000 тонн бомб. 982 боевых вылета

совершила летчица – командир звена, Герой Советского Союза **Наталья Федоровна Меклин (Кравцова)**, став-



шая впоследствии генерал-майором, известной писательницей, журналисткой.

Большой отряд женщин гражданского флота был добровольно призван вместе с торговыми, рыбооловецкими, научно-исследовательскими, техническими, учебными судами морского и речного флота, которые были мобилизованы как вспомогательные суда военно-морского флота.

В годы войны героически воевали с врагом моряки Черноморского, Балтийского, Северного и Тихоокеанского флотов, Каспийской и Дунайской военных флотилий. На флотах служили женщины разных воинских специальностей – от морских пехотинцев и водолазов до капитанов судов и командиров кораблей.

Евдокия Николаевна Завалий – единственная женщина в



Великой Отечественной войне, которая командовала взводом морской пехоты. Черные бушлаты всегда наводили на немцев смертельный ужас своей дерзостью и бесстрашием.

«Семеро смелых» – так защитники Сталинграда называли экипаж девушки тралящика ТЦ-611 шестого дивизиона второй бригады ВМФ СССР. На палубе – крупнокалиберный пулемет, глубинные бомбы.

Командир тралящика **Антонина Куприянова**, рулевой **Тамара Декалина**, командир отделения **Евдокия Пархачева**, минер **Анна Тарасова**, пулеметчица **Вера Чапова**, моторист **Агния Шабалина**, матрос **Вера Ухлова**. В процессе траления мин различной конструкции и назначения девушки находились в мгновение от гибели. Спасало мастерство, бесстрашие и бдительность.

Женщины-штурманы и капитаны успешно водили суда

в районах военных действий и в аду арктических союзных конвоев. Это прежде всего первая в мире женщина – капитан дальнего плавания Анна Ивановна Щетинина, капитаны дальнего плавания Валентина Яковлевна Орликова, Наталья Николаевна Кисса, Герои Социалистического Труда, награжденные также многими боевыми орденами.

Так, **Валентина Орликова** с начала войны ходила штур-



маном теплохода «Двина» при эвакуации раненых и воинских подразделений из Таллина под непрерывными авиабомбежами и атаками подводных лодок врага. Затем была штурманом транспортных судов в арктических союзных конвоях. Принимала участие в трех конвоях из Соединенных Штатов Америки. После войны первая женщина – капитан большого морозильного рыболовного траулера (БМРТ).

Наталья Николаевна Кисса – истинно морской че-



ловек. Родилась 26 сентября 1908 г. на борту парохода «Возрождение», капитаном которого был ее отец Николай Васильевич Кисса. После окончания Ростовского-на-Дону мореходного училища работала штурманом на теплоходе «Анатолий Серов» Азовского морского пароходства.

Во время войны в должности старпомы на теплоходе «Анатолий Серов» принимала участие в эвакуации советских войск и раненых из Одессы в условиях ожесточенных военных действий. В декабре 1941 года доставляла воинские подразделения и вооружение в район Керченско-Феодосийской десантной операции, которую назвали «Стоять насмерть». Это было одно из наступлений Красной армии в начале войны. В итоге ненадолго был освобожден от немцев Керченский полуостров, что облегчило положение осажденного Севастополя.

Таллинский переход

12 сентября 1935 года пароход «Чавыча» торжественно встречали в порту Петропавловск-Камчатский. 27-летний капитан **Анна Щетинина** благополучно приве-



ла его из Гамбурга. Первая в мире женщина – капитан дальнего плавания в 1938 году получила свой первый орден Трудового Красного Знамени. Когда началась ВОВ, А.И. Щетинина получила направление в Балтийское морское пароходство, где ее назначили капитаном парохода «Сауле». Вот как Анна Ивановна описывает начало своей боевой деятельности в книге «По разным морским дорогам»: «Маленький старенький «Сауле» честно служил флоту и Родине. Мы перевозили воинские части, боеприпасы, продовольствие, уголь. Ходили в Выборг, в Гогланд, на Лавенсаари, в Ораниенбаум и Кронштадт. Я вначале с опаской относилась к плаванию по Финскому заливу с его шхерами, навигационными опасностями, островами, островками, рифами и камнями – надводными и подводными, где надо было быть очень осторожными, так как маяки по условиям военного времени не действовали, ограждение было снято.

Первое кровавое боевое крещение состоялось в рейсе к Таллину, к которому приближался враг. «Сауле» шла вместе с пароходом «Сигулда», которым командовал Владимир Иванович Беклемишев. Конвой следовал под проводкой минных тральщиков и охраной военных катеров. У острова Гогланд суда были атакованы шестнадцатью самолетами фашистов. Одна бомба попала в «Сигулду». Отдельный самолет пикирует на «Сауле». Раздается взрыв. Бегу вниз. Там собираются раненые. С ужасом и жалостью смотрю на пожилого повара Ивана Петровича Кузьмина, придерживающего руками живот. Из-под пальцев его по ногам стекает кровь. Он что-то силится говорить насчет обеда. Какой тут обед? Мальчишка-дневальный держится за шею, рука в крови. Отнимает руку, под ухом на шее рана, в которой странно толстые видны вены... или

артерии! Но они целы, жить Петя будет. Вот еще раненый, еще... А в машине осколками убиты вахтенные – машинист Киршнерс и коцегар Герасимов. Спускаем шлюпку, отправляем раненых и убитых на берег».

«Осмотр показал, что на судне снесено было правое крыло мостика, разбит главный компас, выведена из строя рулевая машина, расположенная на мостике, а палубой ниже – разрушены передняя и правая переборки надстройки, повреждены судовые трубопроводы в машине, вспомогательные механизмы».

Уже в Ленинградском порту во время артиллерийского обстрела погибла молоденькая буфетчица «Сауле» Маша – Мария Александровна Яковлева. Война беспощадно вырывала свои жертвы.

Удача и мастерство

После прекращения работы Балтийского морского пароходства моряков отправляли в Мурманск и на Дальний Восток. С группой своего экипажа с большим трудом Анне Щетининой удалось прибыть в родной Владивосток к концу 1941 года.

Уже 30 декабря она получила назначение капитаном парохода «Карл Либкнехт», который на следующее утро в 04:00 снялся в рейс в один из портов западного побережья США. Перед флотом стояли огромные задачи, кроме снабжения дальневосточного побережья и Арктики, обеспечить срочную переброску фронтных грузов из портов США и Канады. На Дальнем Востоке А.И. Щетининой довелось командовать еще пароходами «Родина», «Жан Жорес». Только на «Жан Жоресе» она совершила 18 рейсов с воинскими грузами от американского континента, доставила 150 тысяч тонн разных грузов. И это были рейсы в грозные военные годы.

Родина высоко оценила трудовые и ратные подвиги Анны Ивановны Щетининой: она Герой Социалистического Труда, награждена двумя орденами Ленина, двумя орденами Отечественной войны II степени, орденом Красной Звезды, орденом Трудового Красного Знамени, многими медалями. В том числе медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», медалью «За победу над Японией», многими наградами зарубежных стран. Она – заслуженный работник транспорта, почетный работник морского флота, почетный гражданин Владивостока, почетный член Академии наук, почетный член Географического общества СССР, член Комитета советских женщин, почетный член Ассоциации морских капитанов в Лондоне. На побережье Амурского залива Японского моря одному из мысов присвоено имя Щетининой.

Во время празднования 90-летия Анны Ивановны президент Всемирной ассоциации капитанов господин Кавашима вручил ей поздравление от имени капитанов Европы и Америки.

Легендарный образ женщин, мужественно защищавших Отечество свое, женщин-матерей, хранивших детей наших и дома в роковую годину, навсегда сохранится в памяти нынешних и будущих поколений. **МВР**

По поручению Росморречфлота и под патронатом Морской коллегии при Правительстве РФ
ООО «Издательский дом Магистраль» выпустил

**V издание федерального отраслевого справочника
«Речные порты и внутренние водные пути
России – 2019»**



По вопросам приобретения справочника обращаться:
105187, Москва, Окружной проезд, д. 15
Тел./факс: (495) 366-62-55, тел.: (495) 763-54-20
E-mail: morvesti@morvesti.ru
www.morvesti.ru



Самая крупная в России выставка
транспортно-логистических услуг
и технологий*

25–27 августа 2020

Москва, Крокус Экспо
Павильон 1



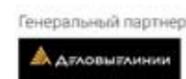
Получите
электронный билет
transrussia.ru

Ваш промокод:
tr20pKSRO



+7 (495) 750-08-28, transport@hyve group

*Самая крупная выставка России 2017-2018 гг. по тематике «Транспорт, доставка грузов, выставки» в номинации «Общественный рейтинг» – ТрансРоссии 2017. Организатор – АИТТ Экспо Интернэшнл ООО, партнер – Крокус Экспо, МБД «НАДРОСКОМБИПОРТ» выставка 2017-2018 гг.



МОРСКАЯ НЕДЕЛЯ 2020
СЕВАСТОПОЛЬ, РОССИЯ

Организатор
SIMBF

**VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ
БИЗНЕС-ФОРУМ СИ МБФ**
ОКТАБРЬ 2020

**II СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ
МОРСКОЙ САЛОН
СВМС 2020**

+7 (978) 888-78-19
+7 (978) 525-25-55
simbf@inbox.ru / www.simbf.ru

Журнал «Транспортное дело России»

Издается с 1998 года. Входит в Перечень рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук, Высшей аттестационной комиссии (ВАК) при Минобрнауки России.



Порядок направления, рецензирования
и опубликования научных статей:
www.morvesti.ru/izdaniya/tdr/index.php

Контакты:

105187, Москва, Окружной проезд, д. 15
Тел./факс: (495) 366-62-55, тел.: (495) 763-54-20
E-mail: morvesti@morvesti.ru www.morvesti.ru

Морские вест и России



Федеральная газета водного транспорта. Основана в 1996 году

№ 6 • 2020 (505)

Ваши www.morvesti.ru

ПОДПИСКА-2020: ОСТАВАЙТЕСЬ С НАМИ!

Адрес редакции: 105187, Москва, Окружной проезд, 15, корп. 2

Тел./факс: (495) 365-47-22, 366-62-55. Тел. (985) 763-54-20

E-mail: podpiska@morvesti.ru



газета «МОРСКИЕ ВЕСТИ РОССИИ»

Основная направленность газеты – объективное отражение деятельности морского и речного транспорта во всех его аспектах от законодательных основ до вопросов международного судоходства, связанного с морскими и речными перевозками.

Федеральная газета водного транспорта. Выходит при поддержке Морской Коллегии при Правительстве РФ и Росморречфлота. Тираж – 7500 экз.

Подписной индекс в каталоге «ГАЗЕТЫ. ЖУРНАЛЫ» (Роспечать):

- полугодие – 32565
- год – 33227

«ПОДПИСНЫЕ ИЗДАНИЯ»

(электронный каталог www.podpiska.pochta.ru): П3793 – полугодие



журнал «МОРСКИЕ ПОРТЫ»

Журнал освещает деятельность российского портового комплекса и всех процессов, связанных с международными перевозками внешнеторговых и транзитных грузов через морские порты России. Журнал является авторитетным и популярным изданием портового комплекса на федеральном уровне.

Издание Ассоциации морских портов. Выходит при поддержке Морской Коллегии при Правительстве РФ, Росморречфлота, ФГУП «Росморпорт».

Тираж – 5500 экз.

Подписной индекс в каталоге «ГАЗЕТЫ. ЖУРНАЛЫ» (Роспечать):

- полугодие – 47766
- год – 79194

«ПОДПИСНЫЕ ИЗДАНИЯ»

(электронный каталог www.podpiska.pochta.ru): П3796 – полугодие



журнал «МОРСКОЙ ФЛОТ»

Журнал освещает деятельность российского судоходства и всех процессов, связанных с морскими перевозками внешнеторговых грузов Российской Федерации, создается и позиционируется как ведущее деловое издание российского судоходства.

Журнал российского судоходства. Выходит при поддержке Морской Коллегии при Правительстве РФ и Росморречфлота.

Тираж – 5000 экз.

Подписной индекс в каталоге «ГАЗЕТЫ. ЖУРНАЛЫ» (Роспечать):

- полугодие – 70550
- год – 71679

«ПОДПИСНЫЕ ИЗДАНИЯ»

(электронный каталог www.podpiska.pochta.ru): П3765 – полугодие