

Флоту – новые корабли



В России идёт работа по созданию и разработке принципиально новых кораблей, в том числе модульной конструкции. Об этом заявил главнокомандующий ВМФ адмирал Виктор Чирков в ходе встречи с представителями военно-дипломатического корпуса, аккредитованными в России.

«**Б**оевые корабли ВМФ, имеющие модернизационный потенциал, будут модернизированы в первую очередь в части совершенствования основного вооружения, средств управления и связи», – сказал Чирков, слова которого привёл «Интерфаксу-АВН» представитель Управления пресс-службы и информации Министерства обороны РФ по ВМФ. Главком проинформировал, что «одновременно для замены кораблей, выслуживших установленные сроки, и наращивания боевого потенциала ВМФ предполагается осуществить серийное строительство новых кораблей».

Кроме того, планируется создание и развертывание серийного строительства эскадренных миноносцев нового проекта. «Идёт работа по созданию принципиально нового корабля модульной конструкции – корвета охраны водного района. На этот корабль планируется возложить максимально полный комплекс задач, выполняемых в при-



брежных районах с применением сменного оборудования в стандартных модулях», – отметил главком ВМФ.

Он также напомнил, что в состав подводных сил ВМФ России войдут атомные подводные крейсера подобные «Юрию Долгорукому» и «Северодвинску», новые неатомные подводные лодки. Надводные силы флота пополнят десантные вертолетоносные корабли-доки иностранной постройки типа «Мистраль» (первые два корабля получили наименования «Владивосток» и «Севастополь»), фрегатами аналогичными «Адмиралу Флота Советского Союза Горшкову», сторожевыми кораблями – «Адмиралу Григоровичу», корветами – «Стерегущему» и его модификациями.

Развитие Военно-морского флота в течение двух десятилетий будет направлено на обеспечение военной безопасности России с океанских и морских направлений. К 2030 году ВМФ должен быть способен надёжно защитить национальные интересы России в любом районе Мирового океана и гарантированно решить задачи стратегического ядерного и неядерного сдерживания. Как заявил главком, «развитие ВМФ России в предстоящие два десятилетия будет направлено на создание сбалансированного по своему составу и боевым возможностям флота, способного совместно с другими видами и родами войск обеспечить военную безопасность страны с океанских и морских направлений и защиту национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане».



11111111111111111111
 11111111111111111111111111111111111111
 11111111111111111111111111111111111111
 11111111111111111111111111111111111111

Для этого необходимо решить ряд задач. В их числе адмирал Чирков назвал разработку и внедрение перспективных образцов вооружения, военной и специальной техни-

ки, переоснащение сил флотов современными образцами вооружения, военной и специальной техники, создание необходимых запасов оружия и материальных средств. Он





также отметил, что необходимо совершенствовать систему управления силами флотов и интегрировать ее в общую систему управления межвидовыми группировками войск на театрах военных действий.

На вопрос военных дипломатов о ресурсном обеспечении государственной программы вооружений на период до 2020 года адмирал ответил: «При формировании государственной программы вооружения на период до 2020 года были спланированы все необходимые ресурсы для перевооружения ВМФ». На качественно новом уровне, считает главком ВМФ, необходимо заниматься совершенствованием системы базирования и обеспечения сил флота.

Виктор Чирков сообщил, что сокращение штатной численности Военно-морского

11111111111111111111
11111111111111111111111111111111111111
11111111111111111111111111111111111111
11111111111111111111111111111111111111

флота России было направлено на оптимизацию его организационно-штатной структуры применительно к выполняемым задачам. Он, в частности, заявил: «Сокращение штатной численности флота в ходе военной реформы не привело к значительным изменениям в его структуре и выполняемым задачам, так как было осуществлено в основ-

ном за счёт оптимизации организационно-штатной структуры». Главком пояснил, что выполнение мероприятий по сокращению численности ВМФ было в первую очередь направлено на оптимизацию структуры ВМФ применительно к его задачам и функциям. Цель этих мероприятий – снять с личного состава флотов не-



свойственные функции и привести к оптимальному соотношению боевых и обеспечивающих подразделений, установить оптимальное соотношение численности офицерского и личного состава, проходящего военную службу по призыву и на контрактной основе.

По его словам, сейчас приоритет в комплектовании контрактниками отдается корабельным силам и в первую очередь – подводным. «В перспективе, в связи с возрастающей насыщенностью кораблей высокотехнологичным оружием и вооружением, именно военнослужащих, проходящих службу на контрактной основе, мы рассматриваем как основу для достижения высокого уровня боевой готовности и слаженности действий как экипажей кораблей, так и тактических групп», – сказал главком ВМФ.

Он также отметил, что роль и место Главного штаба ВМФ в результате реформирования изменилось, но соответствует логике управления Вооруженными силами. «Главный штаб ВМФ принимает непосредственное участие в подготовке предложений по оперативному применению сил флотов и организации их оперативной подготовки в тесном взаимодействии с Генеральным штабом и командованием военных округов», – отметил Виктор Чирков.

Главком ВМФ подтвердил, что за последние 2–3 года роль и место Главного штаба в системе управления Вооруженными силами в целом и Военно-морским флотом в частности изменилась: теперь управление стало более логичным и эффективным. В то же время, подчеркнул Чирков, «главное командование ВМФ принимает участие в выработке предложений по всем аспектам боевой и повседневной деятельности сил флотов в тесном взаимодействии с военными округами и другими центральными органами военного управления. Эти предложе-



ния докладываются руководству, и следует отметить, что ни одно управленческое решение в части ВМФ без участия главного командования ВМФ не принимается и не реализуется».

По его словам, основными задачами главкомата остаются организаторская работа по развитию и строительству ВМФ и организация боевой подготовки сил. Главком ВМФ сообщил военным дипломатам, что российский флот перешел к формированию и применению межвидовых группировок, объединяющих под единым командованием все имеющиеся на театре военных действий войска и силы. Отвечая на вопрос о проведенных в Арктике учениях сил флота, главком ВМФ отметил, что их целью было слаживание сил для действий в составе межвидовых группировок в условиях Арктики и с учетом изменения характера угроз военной безопасности РФ. [m1](#)

Андрей ГАВРИЛЕНКО,
газета «Красная звезда»

Проблемы сохранения объектов культурного наследия в Арктике



Очередное заседание Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации состоялось в рамках конференции «История исследования и освоения Арктики». Организаторами выступили Росгидромет и Северный (Арктический) федеральный университет. На заседании обсуждались проблемы изучения и сохранения объектов культурного наследия в Арктике.

Благодаря удаленности, труднодоступности и особым природно-климатическим условиям в Арктике сохранилось значительное число уникальных объектов историко-культурного наследия. А сколько еще остаются не выявленными – можно только гадать, ведь эти территории мало изучены.

В проекте «Стратегии развития арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» отмечено, что «...в Арктике... приоритетно сохранение и развитие традиционной культуры коренных малочисленных народов Севера, сохранение и использование объектов культурного наследия (памятников истории и культуры), накопленного культурного и духовного потенциала...».

Работы по сохранению объектов культурного наследия – это показатель активности и присутствия государственной власти на территории. Они защищены рядом международных конвенций, что повышает их охраняемый статус в лице мирового сообщества. К тому же, это основа для развития туризма.



Старое здание Управления морского порта Диксон. Фото Н.Кузнецова, МАКЭ-2010.



Раскопки городища Мангазея. Фото НПО «Северная археология -1».



Полярная станция в бухте Тихая, Земля Франца Иосифа.



Крест, поставленный в ходе экспедиции Г.Седова на Северный полюс. Земля Франца Иосифа.

Объектов культурного наследия федерального значения, включенных в перечень объектов наследия (Указ Президента РФ от 20.02.95 № 176 «Об утверждении перечня объектов исторического и культурного наследия федерального (общероссийского) значения»), в высокоширотной Арктике на данный момент практически нет. Известно лишь незначительное число объектов в континентальной зоне Заполярья, поставленных на учет в органах охраны памятников. Среди наиболее крупных и известных – петроглифы Канозера (Мурманская область), городище Пустозерск (Ненецкий автономный округ), Усть-Полуй, Мангазея (Ямало-Ненецкий автономный округ), Жоховская и Янская стоянки (Саха Якутия), петроглифы на р. Пегтымель (Чукотский автономный округ) и ряд других.

Но ведь отсутствие объектов наследия в списках не означает, что их нет вообще. Специалисты Морской арктической комплексной экспедиции Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачева много лет непрерывно вели огромную работу по изучению арктического региона. Они выявили сотни объектов, имеющих признаки историко-культурной значимости, составили карты культурного и природного наследия Новой Земли, о-ва Вайгач, Земли Франца-Иосифа. Описаны многочисленные археологические стоянки, святилища, поморские становища, стоянки различных экспедиций. Весь этот огромный материал – лишь первый

этап учета объектов наследия.

К сожалению, даже памятники, стоящие на охране, порой разрушаются так же быстро, как и не стоящие на охране. Тем не менее, охраняемый объект может рассчитывать на государственную поддержку и любая хозяйственная деятельность на территории около него должна проводиться с учетом наличия объекта наследия. Поэтому крайне важно как можно быстрее провести экспертизу обнаруженных объектов, их паспортизацию и организовать постановку на учет.

В Арктике объекты морского наследия имеют некоторые особенности. Среди них можно отметить залегание на поверхности и относительно высокая сохранность предметов. Как правило, это редкие находки, они труднодоступны и хрупки. Многие объекты имеют международное значение.

И все это постоянно подвергается различным угрозам: разграблению, растаскиванию и просто варварскому уничтожению. Виной не только целенаправленное браконьерство, действия псевдоисторических экспедиций и вандалов. Зачастую уникальные объекты разрушаются по незнанию и недооценке значимости, как бывает во время работ по очистке Арктики. Освоение шельфовой зоны России тоже может коснуться объектов наследия. Так, в частности, развитие Северного морского пути потребует модернизации портовой инфраструктуры. Передовой международной опыт основывается на принципе строительства современной высокотехно-

логичной инфраструктуры с подчеркнутым, акцентированным вниманием к объектам культурного и природного наследия. На данный момент существующие порты СМП не обследованы на предмет нахождения на их территориях культурных и исторических памятников, хотя они там точно есть. Если не заложить принцип сохранения культурного наследия, то при обновлении портовой инфраструктуры мы рискуем многое утратить и получить безликий новодел.

Охрана объектов культурного, исторического и морского наследия в Арктике требует выработку комплекса мер по их консервации и использованию, адаптированных к арктическим условиям. Природа здесь другая, у нее иная, нежели в других зонах, специфика. И сама природа может нанести непоправимый урон ценным культурным памятникам. Особенно губительно усиление береговой термоабразии (разрушения) в связи с потеплением климата, так как нарушаются условия «естественной» консервации (таяние льда, снега, усиление сезонного оттаивания мерзлого слоя).

В связи с вышеизложенным Межведомственная комиссия по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации по объектам культурного наследия в Арктике выработала следующие основные рекомендации:

1. Рекомендовать Минкультуры РФ и Минобрнауки РФ совместно с администрациями арктических регионов России (ис-



Руины зимовья Ф. Нансена и Я.Иогансена.



Домик Папанина 1934г. Полуостров Таймыр, полуостров Челюскина, бухта Мод, Мыс Папанина. Фото НПО «Северная археология -1»

полнитель Северный (Арктический) федеральный университет) разработать в 2013 году Концепцию сохранения и использования культурного наследия в Арктике с механизмом реализации через существующие и планируемые государственные программы, в т. ч.:

- государственную программу комплексного развития морской деятельности Российской Федерации, преемственную к ФЦП «Мировой океан» 2014–2020 гг. (подпрограмма «Сохранение морского культурного и природного наследия»);
 - государственную программу РФ «Региональная политика и федеративные отношения» (подпрограмма «Экономическое и социальное развитие Арктической зоны РФ»;
 - ФЦП «Культура России 2012–2016 гг.».
2. Рекомендовать Минкультуры РФ и администрациям арктических регионов России активизировать работы по выявлению и постановке на учет объектов культурного наследия в Арктике, обратив особое внимание на объекты наследия, связанные с русскими первопроходцами в Арктике.
 3. Просить Погранслужбу ФСБ России информировать органы охраны памятников регионов и Минкультуры РФ о фак-

тах нарушений на объектах культурного наследия.

4. Рекомендовать администрациям арктических регионов РФ ввести практику аккредитации поисковых исследовательских экспедиций в Арктику (не требующим открытого листа) через региональные государственные музеи.
5. Рекомендовать МИД России во взаимодействии с Минкультуры РФ принять активное участие в проекте Арктического совета по сохранению объектов культурного наследия в Арктике, имеющих международное значение.
6. Рекомендовать Минкультуры РФ во взаимодействии с Минприроды РФ предусмотреть в рамках научно-исследовательских работ выделение средств на разработку и издание в 2013–2014 гг. атласа объектов культурного и природного наследия в Арктике.
7. Просить Российский институт культурного и природного наследия им. Д. С. Лихачева разработать методики по оценке, паспортизации и постановке на учет объектов культурного наследия в Арктике с особым вниманием к объектам советского периода.
8. Рекомендовать Минприроды РФ и Мин-

культуры РФ организовать процесс выявления, постановки на учет и сохранения объектов культурного наследия на особо охраняемых природных территориях.

9. Рекомендовать Министерству транспорта РФ совместно с администрациям арктических регионов РФ обратить внимание на необходимость принятия мер по сохранению объектов морского культурного и природного при разработке и реализации проектов модернизации инфраструктуры Северного морского пути.
10. Рекомендовать Губернатору Мурманской области активизировать работы по созданию особо охраняемой природной территории на п-вах Средний и Рыбачий; провести работы по учету уникального памятника истории мореплавания – плиты с гравировками мореходов XVI – XIX вв. на о-ве Аникеев, Мурманская область.
11. Рекомендовать Губернатору Архангельской области активизировать работы по созданию новой экспозиции Государственного Северного морского музея и открыть музей для посетителей в 2013 году.
12. Просить Северный (Арктический) Федеральный университет провести экспертизу состояния корпуса шхуны «Запад» (г. Архангельск) и выдать заключение и рекомендации к дальнейшим действиям.
13. Рекомендовать Министерству транспорта РФ и государственной корпорации «Росатом» рассмотреть возможность назвать один из планируемых к строительству ледоколов именем «Святогор» (в 2017 г. ледоколу «Святогор» (с 1927 г. - «Красин») исполнится 100 лет).
14. Просить экспертный совет Центрального военно-морского музея, Российский музей Арктики и Антарктики, подготовить экспертные заключения по историко-культурной значимости ледокола «Арктика» и дизель-электрохода «Михаил Сомов» в связи с поступающими предложениями о сохранении судов. **МП**

Павел Филлин, М???? Гаврило

Стоянка Амудсена 1918-1919гг., Полуостров Таймыр, бухта Мод, мыс Амудсена. Фото НПО «Северная археология -1»



Сглаживая угольные

ШВЫ

Уголь – один из основных экспортных грузов России. Однако, чтобы обеспечить его стабильный экспорт, необходимо разрешить ряд инфраструктурных вопросов, так называемых «логистических швов».



По данным Министерства энергетики, экспорт российского угля за 2011 год вырос на 8,5 % в сравнении с прошлым годом – до 104,65 млн тонн. Добыча угля в 2011 года выросла на 4,3 % – до 334,75 млн тонн. Это говорит о том, что доля угля, поставляемого на экспорт, увеличилась. Объем перевалки угля в российских морских портах вырос на 14 % – до 78,3 млн тонн, в том числе доля экспортного возросла на 14,5 % и составила 76,56 млн тонн. Таким образом, роль российских портов в экспорте угля продолжает расти.

При этом направление экспорта смещается в сторону портов Дальнего Востока. Так, экспорт угля через порты Тихоокеанского бассейна за прошедший год вырос на 21,4 % (до 41,92 млн тонн); через порты Финского залива – на 18 % (до 16,4 млн тонн) и через северные порты на 10,3% (до 11,94 млн тонн). В то же время через порты Черного моря объем перевалки экспортного угля сократился на 14 % – до 7,19 млн тонн. Доля дальневосточных портов в экспорте угля тем самым достигла почти 55 %.

Такие данные не удивительны: они отражают спрос на уголь в мире. Основными потребителями данного энергоносителя в настоящее время выступают Китай и Япония, которые в сумме импортируют почти 370 млн тонн в год. В числе крупнейших импортеров угля числятся Южная Корея, Тайвань и Индия. Таким образом, основной рынок сбыта находится в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) и близких к нему странах, чем и объясняется хорошая динамика роста перевалки угля в дальневосточных портах. К тому же, в отличие от южных и балтийских портов, конкуренции со стороны стивидоров иностранных государств в этом регионе нет.

Хотя конъюнктура угольного рынка может меняться, в обозримой перспективе серьезных альтернатив углю все же не предвидится, поскольку рынок нефти слишком волатилен и ее запасы быстро истощаются. Очевидно и то, что центр индустриального развития в мире все более смещается в азиатский и Азиатско-Тихоокеанский регионы, где и будет формироваться основной спрос на твердое топливо.

Россия частью своей территории входит в границы этого региона, ряд инфраструктурных ограничений, или «швов», не позволяют ей пока обеспечить бесперебойный поставки угля в страны АТР. Между тем России важно закрепиться на этом рынке, показать партнерам, что у нас есть возможность стабильно экспортировать уголь с конкурентоспособной транспортной составляющей. Ведь «под боком» действуют альтернативные поставщики угля – прежде всего Австралия и Индонезия.

Первый и, наверное, основной «шов» – это недостаточная степень развитости железнодорожной инфраструктуры, особенно в дальневосточном направлении. Говорить о поставках угля в АТР без увеличения пропускной способности Байкало-Амурской магистрали и Транссиба бессмысленно. Здесь стоит отметить, что правительством России разработана инвестиционная программа развития железнодорожной инфраструктуры страны. Так, в инвестиционном бюджете на будущий год в рамках программы заложено более 400 млрд руб., а на три года – более 1 трлн.

«Нам нужно решать массу задач, – заявил Председатель Правительства России Дмитрий Медведев в ходе обсуждения указанной инвестпрограммы. – ...Нужно увеличивать пропускную способность по всему Восточному полигону, создавать доступы и подходы к дальневосточным портам... Понятно, что решения многих задач упираются в финансовые ограничения для общества «Российские железные дороги». Нужно оптимизировать работу, снижать издержки, искать новые источники финансирования и, разумеется, в конечном счете увеличивать объем инвестиций».

Второй «шов» – это недостаток портовых перевалочных мощностей. Прежде всего, речь идет о Дальневосточном и Северном бассейнах. И здесь уже заявлено множество инвестиционных проектов по строительству новых угольных терминалов, которые могут быть реализованы на принципах государственно-частного партнерства. Однако их строительство, конечно же, бессмысленно без развития железнодорожных подходов, о которых говорилось выше.

Важно и модернизировать существующие терминалы, оснащать их современными системами разгрузки угля, предотвращающими повреждение вагонного парка, особенно в зимний период. Примеры подобных современных терминалов в России уже есть: «Ростерминалуголь» в порту Усть-Луга, оснащение которого не уступает зарубежным конкурентам.

Конечно, имеются и сопутствующие вопросы, связанные с работой морского транспорта, такие как ледокольное обеспечение, скорость прохождения пограничных и таможенных процедур. К счастью, в настоящее время заказан ряд новых ледоколов для ФГУП «Росморпорт», Министерством транспорта проведена большая работа по ускорению оформления на госгранице.

Как видно, перед угольной логистикой стоит немало задач, требующих немедленного решения. А решить их можно только в тесном взаимодействии между всеми участниками процесса, при участии государства и экспертного сообщества. «Наградой» за ликвидацию «швов» в поставках угля станет увеличение поступлений в бюджеты всех уровней, появление тысяч новых рабочих мест, развитие ранее депрессивных территорий. Ведь не секрет, что угольная промышленность «тянет» за собой множество смежных отраслей, прежде всего транспортную.

В этой связи очень важно организовать площадки, обеспечивающие свободное и непосредственное общение представителей всех заинтересованных сторон и компетентных государственных структур. Такая работа уже ведется. 3 декабря 2012 г. в Москве (отель «Арабат Парк Хаятт») ведущее российское информационно-аналитическое агентство портовой тематики «ПортНьюс» (www.portnews.ru) при поддержке ОАО «Восточный Порт», ОАО «Ростерминалуголь», ООО «Управляющая портовая компа-

ния», ООО «Северо-западная управляющая компания» проводит конференцию «Перспективы обеспечения бесшовной логистики экспортных поставок российского угля».

Целью конференции станет актуализация вопросов взаимодействия грузовладельцев, железнодорожных операторов, ОАО «РЖД» и морских угольных портов при осуществлении экспорта российского угля, в особенности, в направлении стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Конференция подержана Министерством транспорта Российской Федерации и Ассоциацией морских торговых портов (АСОП). К участию в мероприятии также приглашены руководители крупнейших регионов страны, задействованных в экспорте угля, руководство Министерства энергетики, Министерства развития Дальнего Востока, Морской коллегии

при правительстве Российской Федерации, Федеральной службы по тарифам, Федеральной антимонопольной службы, ОАО «РЖД», ФГУП «Росморпорт», частных компаний отрасли. В список участников конференции включены руководители управляющей компании «Кузбассразрезуголь», группы компаний «Мечел-Транс», СУЭК, компании «Сибирский антрацит», группы «Евраз» и Находкинского морского торгового порта, ОАО «Ростерминалуголь», Мурманского морского торгового порта и Новороссийского морского торгового порта. Конференция поддержана ведущими отраслевыми СМИ. По ее итогам будет принята резолюция, отражающая решения, найденные в ходе предстоящей дискуссии. **МП**

Виталий Чернов,
главный редактор ИАА «ПортНьюс»

