

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Союз российских судовладельцев (СОРОСС)
Михаил РОМАНОВСКИЙ
 президент Союза российских судовладельцев, председатель Совета редакции

Анатолий КУЗНЕЦОВ
 главный редактор
Андрей КИРЕЕВ
 заместитель главного редактора

СОВЕТ РЕДАКЦИИ

Сергей АНИСИМОВ
 начальник Арктического морского пароходства

Якуп АЛЕГЕДПИНОВ
 генеральный директор АО "Сахалинское морское пароходство"

Евгений АМБРОСОВ
 генеральный директор АО "Дальневосточное морское пароходство"

Александр ГОЛДАВИН
 начальник Северо-Каспийского морского пароходства

Виктор ИЗБИЦКИЙ
 генеральный директор АО "Северное морское пароходство"

Тагир ИЗМАЙЛОВ
 президент АО "Новороссийское морское пароходство"

Александр КИРИЛИЧЕВ
 вице-президент СОРОССа, председатель совета директоров АО "Приморское морское пароходство"

Александр МЕДВЕДЕВ
 генеральный директор АО "Мурманское морское пароходство"

Михаил МОСКОВЕНКО
 секретарь-координатор Морской коллегии при Правительстве РФ

Дмитрий ПУРИМ
 генеральный директор АО "Совфрахт"

Вячеслав РУКША
 руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта

Валентин ТУРЕЕВ
 управляющий директор СОРОССа

ESTABLISHER

The Union of Russian Shipowners (URS)
 President of URS,
 Chairman of the Editorial Board
 Michael ROMANOVSKY
 Editor-in-chief
 Anatoly KUZNETSOV

BOARD OF THE EDITORIAL OFFICE

Sergey ANISIMOV
 The Chief of the Arctic Shipping Company

Якуп АЛЕГЕДПИНОВ
 General Director of a Joint Stock Sakhalin Shipping Company

Evgeniy AMBROSOV
 General Director of a Joint Stock Far Eastern Shipping Company

Alexander GOLDABIN
 The Chief of the Northern-Caspian Shipping Company

Viktor IZBITSKY
 General Director of a Joint Stock Northern Shipping Company

Tagir IZMAYLOV
 President of a Joint Stock Novorossiysk Shipping Company

Alexander KIRILICHEV
 Vice-President of URS

Alexander MEDVEDEV
 General Director of a Joint Stock Murmansk Shipping Company

Michael MOSKOVENKO
 secretary-coordinator of the Sea Board under government of the Russian Federation

Dmytriy PURIM
 General Director of a Joint Stock Company Sovfracht

Vyacheslav RUKSHA
 Chief of Federal Agency of Sea and River Transport

Valentin TUREEV
 Managing Director of URS

– Во исполнение поручений Президента РФ и с целью решения задачи по удвоению валового внутреннего продукта к 2010 году в области морского транспорта, подготовлен проект закона, направленный на создание Российского международного реестра судов. Данный законопроект позволит реализовать задачу по повышению конкурентоспособности морского торгового флота России в международном судоходстве.

В современных рыночных условиях судоходные компании России реально проигрывают в конкурентной борьбе на мировом рынке транспортных услуг. Принципиальным моментом является то, что в отличие от других отраслей, деятельность морского транспорта осуществляется исключительно на международном рынке морских транспортных услуг.

В этой связи задача государства – обеспечить конституционные права российских судовладельцев и моряков путем создания для них равных конкурентных условий.

Динамика развития флота за последнее десятилетие показывает, что дефлит морского торгового флота под российским флагом сократился с 10,6 млн. т – в 1992 г. до 2,6 млн. т – в 2004 г., т.е. в 4 раза. Изменился не только количественный состав флота, но и его структура. Сегодня под отечественным флагом практически нет таких высокопроизводительных специализированных судов как контейнеровозы, рефрижераторы и паромы. Также нет современных, удовлетворяющих мировым стандартам, крупнотоннажных танкеров для экспорта сырой нефти, крупнотоннажных балкеров для перевозок зерна, угля, руды и минеральных удобрений, отсутствуют газовозы и суда для перевозок жидких химических грузов.

Между тем объем перевозок внешнеторговых грузов России морем возрос с 204,0 млн. т в 1998 г. до 450,0 млн. т в 2004 г., соответственно, увеличилась и стоимость фрахта на перевозку внешнеторговых грузов: с \$4,0 млрд. в 1998 г. до \$7,5 млрд. в 2004 году.

В 2004 году величина фрахта, полученного российскими судоходными компаниями, составила \$300 млн., что не превысило и 5% от общего объема фрахта за перевозку внешнеторговых грузов России.

Если в доперестроечный период рост объемов перевозок внешнеторговых грузов сопровождался соответствующим ростом тоннажа, то в настоящее время такой тенденции не наблюдается. Напротив, для удовлетворения потребностей внешней торговли в перевозках грузов, грузовладельцы вынуждены фрахтовать иностранный тоннаж, что приводит к удорожанию транспортной составляющей.

В условиях процесса либерализации международного морского судоходства, подготовки России к вступлению в ВТО и пути резервирования грузовой базы не представляется возможным. Необходимо создавать для российских судовладельцев равные экономические условия, которые сложились на международном рынке транспортных услуг.

Одной из причин кризисного положения российских судоходных компаний является высокая доля налогов (включая сборы, пошлины и другие отчисления) в стоимости транспортных услуг. Особенно по сравнению с компаниями стран открытой регистрации или имеющих международные реестры, с которыми конкурирует флот России на мировом фрахтовом рынке.

Из 211 судов, построенных для российских судовладельцев в 1992-

Игорь ЛЕВИТИН,
 министр транспорта России
 (из выступления на заседании Правительства 7 апреля 2005 г.)

ЧТО ДЕЛАЕМ

2004 г., более 90% имеют иностранный флаг. При регистрации в России судов, приобретенных за рубежом, отечественные судоходные компании сталкиваются с необходимостью единовременной оплаты налоговых и таможенных сборов, которые достигают 24,2 % от стоимости судна...

Анализ зарубежного опыта показывает, что многие ведущие морские державы в последнее десятилетие для преодоления аналогичных трудностей стали создавать международные судовые реестры, которые являются наиболее эффективным средством государственной поддержки национальных судовладельцев, позволяющим конкурировать с «удобными» флагами. Основной особенностью международных реестров является запрет на транспортировку грузов между национальными портами.

В октябре 2003 г. ЕС в очередной раз подтвердил свой курс на создание международных реестров и подготовил руководство по поддержке морского транспорта, в котором рекомендуется проводить политику создания в странах ЕС международных судовых реестров. Эта политика приостановила отток флота в страны открытой регистрации и наметила тенденцию по возврату флота под национальные флаги.

В начале 2005 года в международных судовых реестрах и странах удобного флага было зарегистрировано 64,0% всего тоннажа мирового торгового флота, который продолжает увеличиваться. С целью сохранения национального флота, морских кадров, привлечения инвестиций многие ведущие морские державы, включая Норвегию, Данию, Великобританию, Нидерланды, Францию, Италию, Германию, Турцию, Китай, Бразилию и др., без привлечения бюджетных средств, создали международные реестры судов. Наиболее успешно действуют вторые реестры в Норвегии (90% флота под национальным флагом), в Дании (97,5%), Франции (81,5%), Португалии (83%), Италии (70%), Турции (83,8%) и др.

К примеру, создание международных реестров позволило Норвегии и Дании не только сохранить свой морской торговый флот, но и значительно укрепить его позиции в международном морском судоходстве. Так, крошечная Дания занимает доминирующие позиции на мировом рынке контейнерных и рефрижераторных перевозок, а морской транспорт является вторым по величине источником поступлений в государственный бюджет.

Исходя из иностранного опыта, представляется, что единственно приемлемым для России видом поддержки, не требующим дополнительного государственного финансирования, является создание Российского международного реестра судов.

Проект Закона о Российском международном реестре предусматривает применение к зарегистрированным в Реестре судам особого налогового режима, создающего для эксплуатации этих судов экономические условия, аналогичные действующим в зарубежных странах, где такие Реестры уже созданы. Режим налогообложения для судов, зарегистрированных в Реестре, будет предусматривать оплату

первичной государственной пошлины за регистрацию судна в Реестре и ежегодной пошлины за продление регистрации судна в Реестре. Сумма пошлины зависит от размера судна.

Таким образом, речь идет о введении особого режима для объекта налогообложения, который ранее отсутствовал (новые суда, построенные в России, либо суда, переведенные под российскую регистрацию из-за рубежа).

Как и во всем мире, основной целью создания Реестра является не получение доходов от регистрации судов, а мультипликативный эффект для экономики страны в целом, включая защиту внешней торговли от резких колебаний фрахтового рынка, обеспечение экономической безопасности экспортно-импортных операций, оживление связанных с судоходством отраслей экономики.

За последние пять лет на верфях России для российских судоходных компаний построено 21 судно общей стоимостью \$251 млн. Лишь шесть из них подняли флаг России. Общая стоимость этих судов составляет \$52,0 млн. Остальные построены как экспортный заказ через офшорные компании.

По экспертным оценкам принятие закона о Реестре позволит в перспективе увеличить состав российского флота на 750 судов. Расчеты показывают, что этими судами может быть перевезено 183,6 млн. тонн внешне-



торговых грузов России, при этом стоимость фрахта, полученного российскими судовладельцами, может составить \$2,3 млрд.

Проект Закона прошел международную экспертизу Берлинского университета, Датской морской администрации, крупнейших английских компаний «МООР СТИВЕНС» и «ПРАЙСВОТЕРХАУС КУПЕРС АУДИТ», которые дали положительную оценку и пришли к выводу, что создание Реестра будет способствовать повышению конкурентоспособности российского флота на международном фрахтовом рынке.

Минтранс считает, что деятельность российских судоходных компаний на рынке международных перевозок должна осуществляться исключительно в соответствии с требованиями этого рынка. И национальное законодательство должно ему соответствовать. Нарушение этого принципа приведет к окончательной потере статуса России как морской державы.

Данный законопроект в установленном порядке согласован заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и Государственно-правовым управлением Президента Российской Федерации.

МОРСКАЯ ПРОФЕССИЯ

МЕЖВУЗОВСКИЙ МОРСКОЙ ФЕСТИВАЛЬ

В апреле-сентябре 2005 года в Санкт-Петербурге, Москве, Северодвинске, Петрозаводске, Архангельске, Калининграде, Екатеринбурге пройдут мероприятия Второго межвузовского фестиваля «Кают-компания», посвященного 60-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

25 января состоялось учредительное собрание Второго межвузовского морского фестиваля. Помимо вузов соучредителями фестиваля стали Министерство транспорта РФ, Федеральное агентство по образованию, Росвоенцентр. Мероприятия фестиваля включены в план работы Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга и в план работы Совета ректоров вузов Санкт-Петербурга.

Цель фестиваля – сохранение и преумножение нравственных, культурных, спортивных и научных достижений студенческой молодежи, пропаганда традиции Санкт-Петербурга как морской столицы Российской Федерации. Среди задач фестиваля – укрепление в общественном сознании образа студенчества, как передовой части молодежи, популяризация различных видов и направлений творческой деятельности молодежи, морских и военно-морских профессий, поддержка и развитие водных видов спорта.

Послы фестиваля – парусники «Крузенштерн», «Мир», «Штандарт», яхты «Петр I» и «Эдвенчер» – передадут послание фестиваля Всемирной молодежной регате парусников. В рамках выставки «Нева-2005» в Ленэкспо запланировано открытие экспозиции «Морское образование». Готовятся походы и экспедиции участников фестиваля, научно-практические конференции, конкурс бардовской песни, спортивные соревнования. В мероприятиях Второго межвузовского морского фестиваля планируется участие более 10 тысяч студентов. Фестиваль обещает стать самым крупным по охвату аудитории молодежным морским событием 2005 года.



Парусник «Надежда»

Первый межвузовский морской фестиваль успешно прошел в 2003 году. В рамках этого события была реализована научно-практическая конференция, конкурс творческих коллективов, водноспортивные соревнования, конкурс красоты «Жемчужина Балтики» и другие яркие мероприятия.

Леонид СМЕРНОВ

В НОМЕРЕ:

Трудный диалог	«Мы не хотим и не будем нарушать российские законы»	ФСНСТ: закон суров, но это закон
5	7	9
Россия уходит из Арктики?	Морской терроризм: кому это выгодно?	Ленд-лиз через Иран
12	14	16
		Ветераны вспоминают
		19

РОСМОРПОРТ СООБЩАЕТ

СТОИМОСТЬ ИМУЩЕСТВА РОСМОРПОРТА УВЕЛИЧИЛАСЬ НА 20%

Стоимость федерального имущества в морских портах России, переданного в ведение ФГУП «Росморпорт», в I квартале 2005 года увеличилась на 20% и составляет в настоящее время более 13 млрд. рублей, сообщает пресс-служба предприятия со ссылкой на первого заместителя генерального директора Геннадия Баталина.

Г. Баталин отметил, что за предприятием на данный момент закреплено свыше 1500 объектов недвижимого имущества, из которых 600 гидротехнических сооружений, 170 морских служебно-вспомогательных и транспортных судов, в том числе 15 ледоколов, двадцать береговых станций Глобальной морской системы связи при бедствиях и двенадцать систем управления движением судов.

По словам Г. Баталина, в 2004 году инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры морских портов из различных источников составили 4 млрд. рублей, на 2005 год финансирование в реализацию проектов составит более 5,5 млрд. рублей.

Среди приоритетов замгендиректора назвал организацию железнодорожно-автомобильного паромного комплекса на Балтике по маршруту порт Усть-Луга (Ленинградская область) – Балтийск (Калининградская область) – порты Германии. Для завершения работ по данному проекту необходимо в 2005 году выделить 595 млн. рублей на развитие инфраструктуры порта Балтийск и 900 млн. рублей на Усть-Лугу.

Организация морских паромных линий между портами Ленинградской и Калининградской областей, подчеркнул Г. Баталин, открывает прямое сообщение между западным эксклавом и основной тер-

риторией России, минуя пограничные, таможенные и прочие барьеры, связанные с пересечением границ Литвы. Это не только облегчает передвижение грузов и пассажиров из России в Калининград и обратно, но и имеет важнейшее стратегическое значение для России.

Намечаются также крупные работы по развитию инфраструктуры морских портов Оля и Махачкала на Каспии, Кавказ и Железный Рог в Азово-Черноморском бассейне, реконструкцию подходного канала к порту Санкт-Петербург, капитальный ремонт морского вокзала в Сочи.

Г. Баталин сообщил также, что в 2005 году Росморпорт намерен завершить работы по 2-му этапу создания надежной региональной системы безопасности мореплавания в восточной части Финского залива на Балтике. В проекте также участвуют Финляндия и Швеция.



БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД СТРОИТ ЛЕДОКОЛ ДЛЯ РОСМОРПОРТА

Балтийский завод (Санкт-Петербург) по заказу ФГУП «Росморпорт» приступил к строительству дизель-электрического ледокола, сообщает пресс-служба предприятия со ссылкой на начальника управления эксплуатации Владимира Штрамбранда.

В. Штрамбранд сообщил, что в конце марта на стапелях ОАО «Балтийский завод» уже началась резка металла для корпуса ледокола. По его словам, участники проекта планируют в июне текущего года приступить к закладке корпуса. Первый взнос в реализацию проекта в сумме 250 млн. рублей Росморпорт уже перечислил заводу. Согласно распоряжению правительства РФ строительство двух дизель-электрических ледоколов в течение 2005-2007 годов будет финансироваться из федерального бюджета. Общая стоимость проекта оценивается в \$150 млн.

Новые ледоколы должны обеспечить бесперебойное и безопасное движение судов в акватории Финского залива. В. Штрамбранд подчеркнул, что данный проект по строительству ледоколов является первым за последние 30 лет.

НОВОСТИ ДВМП

ЛЕДОКОЛЫ ДВМП БЕРУТ КУРС НА ПОРТЫ КОРЯКСКОГО АО

Из порта Магадан вышел ледокол «Магадан» Дальневосточного морского пароходства для обеспечения проводки танкера с топливом для Корякского автономного округа.

В соответствии с решением селекторного совещания, проводившегося между регионами Дальнего Востока под руководством полномочного представителя президента в Дальневосточном федеральном округе Константина Пуликовского, а также согласно распоряжению руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Вячеслава Рукши ледокол ДВМП «Магадан» направлен в северо-восточную часть полуострова Камчатки (район залива Корфа), где будет обеспечивать ледокольную проводку судов с топливом в портопункты восточной части Корякского автономного округа.

Ледокол Дальневосточного морского пароходства должен обеспечить проводку танкера с 1000 тонн дизельного топлива и 500 тонн керосина на борту из порта Петропавловск-Камчатский назначением на пункт Корф Корякского автономного округа. Затем ледокол будет обеспечивать проводку судов с необходимым для нужд округа грузом в основные портопункты Корякии.

Генеральный директор ДВМП Евгений Амбросов сообщил «в соответствии с планом, разработанным ОАО «ДВМП» совместно с Федеральным агентством морского и речного транспорта, а также ФГУП «Росморпорт», на замену ледокола «Магадан» в северную часть Охотского моря из порта Владивосток снялся ледокол «Красин».

Ледокол продолжит работу, которую обеспечивал с начала зимней навигации ледокол «Магадан», по проводке судов с грузами для порта Магадан, где ледовая обстановка хоть и развивается по умеренному сценарию, но тем не менее требует участия в проводке транспортных судов линейного ледокола примерно до середины мая».

В настоящее время в Корякском округе практически сорван северный завод и складывается угрожающая обстановка – несколько поселков до сих пор остаются без электричества.

ЗАВЕРШЕН ОЧЕРЕДНОЙ ЭТАП ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ

18 марта 2005 года в ОАО «ДВМП» успешно завершилась сертификационная проверка Интегрированной системы управления (ИСУ). Проверкой были охвачены практически все структурные подразделения управления компании, а также часть судов Дальневосточного пароходства.

Аудиторы Ассоциации по сертификации «Русский Регистр» и Австралийского органа по сертификации SAI Global Limited по результатам сертификационной проверки на заключительном совещании сделали заявление о том, что Интегрированная система управления, внедренная в компании, соответствует требованиям МКУБ (Международного кодекса управления безопасностью и защиты окружающей среды) и международных стандартов ISO 9001:2000 (Системы менеджмента качества), ISO 14001:2004 (Системы

экологического менеджмента), OHSAS 18001:1999 (Системы управления профессиональной безопасностью и здоровьем).

Как подчеркнул генеральный директор ДВМП Е. Амбросов, одним из главных принципов работы пароходства является полное соответствие всем международным конвенциям и кодексам, а также стандартам, рекомендованным международными организациями и классификационными обществами. Именно поэтому ДВМП стало одной из первых транспортных компаний России, получивших Сертификат соответствия Системы Менеджмента Качества стандарту ISO 9001:2000.

Всего в целях постоянного контроля действенности ИСУ в компании подготовлено более 40 внутренних аудиторов.

КРИМИНАЛ

ОТ ПРЕСЛЕДОВАНИЯ НЕ УШЛИ

Пограничники Северо-Восточного пограничного управления береговой охраны ФСБ России задержали судно-нарушитель. Им оказалась сахалинская рыболовная шхуна «Таранай».

В Охотском море 17 января неопознанная шхуна японской постройки в течение 6 часов пыталась уйти от преследования патрульного судна Камчатского соединения пограничных сторожевых кораблей. Вылетевший в данный район самолет Ан-72 вынудил капитана застопорить ход. Группа инспекторов, высадившихся на борт, установила, что судно под названием «Таранай» принадлежит сахалинской компании, экипаж состоит из 19 граждан России. Судно, по последним данным мониторинга, 19 декабря прошлого года находилось в Японии, по настоящее время работало с выключенной аппаратурой позиционирования. На борту рыболовной шхуны было обнаружено около 30 т неразделанного минтая. Судовая документация велась с грубыми нарушениями. Судно отконвоировано в Петропавловск-Камчатский для разбирательства.

ШХУНА-БРАКОНЬЕР

В зоне ответственности Сахалинского пограничного управления береговой охраны ФСБ России 13 января пограничное судно «Палия» (г. Корсаков) в территориальном море России осмотрело рыболовецкую шхуну «Либра-2» (Белиз).

За нарушение режима государственной границы России (заход в территориальные воды без уведомления), нарушение пограничного режима (отсутствовала судовая роль) и нарушение правил промысла (непрохождение морской контрольной точки, 450 кг минтая, выловленного без разрешения) судно задержано, отконвоировано в порт Корсаков.

ЗАДЕРЖАН ТРАУЛЕР

Моряки судна «Приморье» Находкинской отдельной бригады пограничных сторожевых кораблей в заливе Петра Великого 15 января осмотрели средний морозильный траулер «Ясное» (порт приписки Хасанский).

На судне, которое в течение часа не выполняло требований об остановке, выявлен ряд нарушений. На борту обнаружено 5 т краба стригуна опили и 680 кг краба камчатского, разрешительных документов капитан предъявить не смог. Помимо этого была отключена система технических средств контроля. За нарушение правил промысла судно задержано, отконвоировано в порт Владивосток для дальнейшего разбирательства.

НОВОСТИ ПМП

ТАНКЕР «РОЩИНО» ВОЗВРАЩАЕТСЯ К РОДНЫМ БЕРЕГАМ

Танкер «Рощино» Приморского морского пароходства, закончив выгрузку топлива в портопункте Пахачи, готовится к возвращению в родной порт.

Как сообщил начальник оперативного отдела департамента флота ОАО «ПМП» Валерий Петрашов, 30 марта в 21-00 местного времени судно взяло курс на Петропавловск-Камчатский, а потом на Находку.

Как уже сообщалось ранее, танкер «Рощино» в составе каравана, состоящего также из ледокола «Магадан» (ДВМП), баржи «Курсинка» и буксира «40 лет Таймыру» доставил две с половиной тысячи тонн топлива в корякские поселки Корф и Пахачи. На обратном пути караван предполагает дойти до Корфа, а затем разделиться: танкер «Рощино» будет далее сопровождать баржу «Курсинка» и буксир «40 лет Таймыру», а ледокол «Магадан» обеспечит ледокольное сопровождение буксира «Грозный» в корякский портопункт. Далее ледокол продолжит сопровождение всего каравана, догнав в пути суда, которые будут следовать с малой скоростью.

Подход танкера «Рощино» в Находку ожидается не ранее конца апреля, и это в том случае, если погодные условия не осложнят движение судов. На пути каравана – циклон, поэтому вполне вероятно, что за островом Карагинский ему придется переждать непогоду.



ТРУДНЫЙ ДИАЛОГ

В марте Союз российских судовладельцев провел в Москве совещание на тему «О нарушении прав российских судовладельцев и членов экипажей судов в портах некоторых стран и разработке мер по их устранению».

В мероприятии приняли участие представители Минтранса, МИДа, органов законодательной власти, представители профсоюзов морской отрасли и других заинтересованных ведомств.

Вел совещание президент Союза российских судовладельцев Михаил Романовский.



Открывая заседание, М. Романовский подчеркнул необходимость проведения такого совещания с целью решения проблем российских судовладельцев, а также членов экипажей судов, возникающих в портах некоторых стран в виде бойкотов судов, организуемых профсоюзами — аффилированными членами ИТФ и приводящих к простоям судов и неоправданном издержкам, связанным с этими простоями.

зах является, по нашему мнению, сверх либеральным, и осуществляются такие произвольные действия. Интересно отметить, что кампания направлена на создание достойных условий труда морякам на судах ФОС, которая всегда разделялась судовладельцами нашей страны, в последние годы приобрела дополнительные черты.

Известно, что под флагами этих стран плавают много современных судов, полностью отвечающих современным стандартам, разработанным в ИМО и в МОТ, и уровень заработной платы моряков на этих судах не ниже той, которую ИТФ рассматривает как справедливую. Казалось бы, поставленная в 1948 г. цель достигнута. Однако обнаружилось, что сегодня для аффилированного профсоюза и секретариата ИТФ главное, очевидно, не это: необходимо, чтобы иностранные моряки состояли членами именно этого профсоюза, платили ему членские взносы, а судовладелец платил в ИТФ ежегодную контрибуцию за каждого моряка (в 2005 г. она составляет \$230). Проводя такую политику, ИТФ ставит под сомнение благородные цели кампании, начатой много лет назад.

При переговорах СОРОССа с ИТФ последний неоднократно подчеркивал, что ни он, ни его представители на местах не принимают участие в организации и осуществлении бойкотов — это все делают местные профсоюзы в соответствии с национальным законодательством. У СОРОССа нет оснований к тому, чтобы ставить под сомнение это утверждение, хотя обычно акция начинается с прибытием на судно лица, которое представляется местным представителем ИТФ и формулирует условия, при невыполнении которых бойкот будет начат. Зачастую местный профсоюзный лидер в дополнение к своей должности указывает, что он является координатором ИТФ.

По информации членов СОРОССа, оперирующих на Дальнем Востоке регулярно, при заходе судов в порты Республики Корея они получают уведомления от корейского профсоюза транспортников с требованием заключить с ними договор на условиях ИТФ, а в случае отказа следует угроза начать широкомасштабные акции против судов.

СОРОСС и отдельные его члены неоднократно обращались в различные органы государственной власти России с просьбой оказать содействие в защите интересов российских моряков и российских судовладельцев. Речь шла не о том, чтобы государство защищало судовладельцев перед некоммерческой организацией. Нам известно, что в октябре 2001 г. в МИД РФ состоялась встреча с секретарем социального отдела моряков ИТФ Стивеном Коттоном, на которой ему была разъяснена позиция России по указанной проблеме.

Хотя каждое государство самостоятельно определяет в своем законодательстве объем прав профсоюзов, оно не может игнорировать обязательства, принятые на себя в силу участия в международном договоре.

В этой связи СОРОСС хотел бы обратить внимание на то, что многие государства являются сторонами Конвенции о свободе ассоциаций и защите права на организацию 1948 г. (Конвенция МОТ № 87) и Конвенции применения принципов права на организацию и на ведение коллективных переговоров 1949 г. (Конвенция МОТ № 98). Согласно ст. 1 Конвенции № 87, государство — член МОТ обязалось провести в жизнь положения, в соответствии с которыми трудящиеся и предприниматели имеют право создавать по своему выбору организации и вступать в них. Согласно ст. 11, государство обязуется принять все необходимые и соответствующие меры с целью гарантировать трудящимся и предпринимателям свободные имущественные права на организацию. Согласно ст. 2 Конвенции № 98, организации трудящихся и предпринимателей пользуются надлежащей защитой против любых актов вмешательства со стороны друг друга, или со стороны их агентов.



О сложившейся ситуации в области взаимоотношений судовладельцев и профсоюзов рассказал председатель секции права СОРОССа Георгий Иванов. Он отметил, что на данном этапе существует три направления этой проблемы:

— незаконные требования профсоюзов некоторых стран, в частности скандинавских, к российским морякам о вступлении их в эти профсоюзы, что является

нарушением ратифицированных этими странами конвенций МОТ № 87 и № 98;

— незаконные требования представителей профсоюза в портах захода по предъявлению документов, наличие которых на борту судна не предусмотрено ни национальным законодательством, ни международными договорами (в частности, коллективного договора);

— требования национальных профсоюзов к судовладельцам о заключении с ними коллективного договора на своих условиях.

Таким образом, предоставляя профсоюзным организациям свободу действий в принуждении иностранных моряков к вступлению в свой профсоюз, а судовладельцев — к подписанию коллективного договора с этим профсоюзом путем угрозы бойкота судов, государства не выполняют обязательств, принятых на себя в качестве стороны указанных конвенций МОТ.

Вопрос о дискриминационной практике по отношению к российским морякам и российским судовладельцам неоднократно обсуждался за последние годы. Первоначально речь шла о моряках, работающих на иностранных судах под т.н. удобными флагами. Международная федерация работников транспорта (International Transport Workers Federation), неправительственная организация, со штаб-квартирой в Лондоне, в течение нескольких десятилетий (более 50 лет) проводит кампанию, направленную против «удобных» флагов. Хотя сама ИТФ оценивает эту кампанию как «потрясающе успешную» (см., в частности, публикацию ИТФ «Oslo to Delhi»), тоннаж судов, плавающих под «удобными флагами», многократно возрос. Следует также отметить, что разработанная в рамках ЮНКТАД Конвенция ООН об условиях регистрации судов 1986 г. (в силу не вступила) фактически легализовала подобную регистрацию. Все это говорит о том, что в основе этого явления лежат серьезные причины.

Как утверждает секретариат ИТФ, кампания против «удобных» флагов осуществляется соответствующими национальными профсоюзами, аффилированными с ИТФ, для защиты интересов своих членов. Поскольку моряки, работающие на таких судах, как правило, членами соответствующего аффилированного профсоюза не являются, разработана тактика по организации «добровольного» вступления в профсоюз. В соответствующем порту «чужому» судну объявляется бойкот до тех пор, пока члены экипажа не подадут заявление о вступлении в профсоюз моряков этой страны (Норвегии, Швеции, Финляндии, Кореи и т.д.). Многие моряки, под протестом, вынуждены подписывать такие заявления. Пополнив с помощью таких методов свои ряды, иностранный профсоюз обращается к судовладельцу с требованием заключить коллективный договор с этим профсоюзом на условиях, разработанных ИТФ. У судовладельца не остается другого выбора, кроме подписания договора, поскольку дальнейший простой влечет за собой большие убытки.

Следует указать, что такие действия возможны далеко не во всех странах. Например, они не допускаются в государстве, где расположена штаб-квартира ИТФ, США, России и др. Лишь в тех государствах, в которых законодательство о профсою-

По мнению СОРОССа, предоставляя профсоюзным организациям свободу действий в принуждении иностранных моряков к вступлению в свой профсоюз, а судовладельцев — к подписанию коллективного договора с этим профсоюзом путем угрозы бойкота судов, государства не выполняют обязательств, принятых на себя в качестве стороны указанных конвенций МОТ.

Насколько нам известно, МИД РФ в конце 2001 г. направил по дипломатическим каналам правительствам некоторых государств (Норвегии, Швеции, Дании, Финляндии) соответствующие представления, однако СОРОСС не был информирован о реакции этих государств. Представители ИТФ во время переговоров, проходивших в последнее время, неофициально говорили, что им известно о том, что соответствующие ответы были даны.

Возможно, отсутствие реакции российской стороны на «соответствующие ответы» привели к дальнейшей эскалации дискриминационных мер по отношению к российским морякам. Так, в ноябре 2004 г. норвежский профсоюз пытался объявить бойкот судну одного из судовладельцев на основании того, что с экипажем судна, якобы не был заключен коллективный договор. Судовладельцу было предъявлено ультимативное по форме требование немедленно заключить договор с норвежским профсоюзом и уплатить \$340 за каждого моряка. Судовладелец доказал, что требования были не обоснованы.

Дальнейшее развитие событий показало, что предоставление профсоюзам полной свободы действий позволяет осуществлять акты, в т.ч. противоречащие международному праву. В конце декабря 2004 г. к судовладельцу т/х «Пионер Колы», плавающего под государственным флагом РФ и принадлежащего российскому лицу, обратился с официальным письмом представитель финского профсоюза моряков (ФПМ), в котором указывалось, что все заходящие в финские порты суда должны иметь на борту коллективный договор. При его отсутствии судовладелец обязан заключить договор с ФПМ, для чего члены экипажа должны вступить в этот профсоюз на стандартных условиях ИТФ, включая соблюдение размера оплаты труда. Поскольку судно находилось в порту Финляндии, то, по утверждению ФПМ, лишь только этот профсоюз решит все возникающие проблемы. Под угрозой продолжения бойкота судна судовладелец был вынужден подписать с ФПМ коллективный договор по форме и на условиях ИТФ.

По мнению СОРОССа, указанные действия свидетельствуют о том, что на территории Финляндии не соблюдаются некоторые основополагающие принципы международного права.

Согласно п. 2 ст. 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (участниками конвенции являются как Россия, так и Финляндия), каждое государство принимает на себя в соответствии со своим внутренним правом юрисдикцию над каждым судном, плавающим под его флагом, и над его капитаном, офицерами и экипажем в отношении административных, технических и социальных вопросов, касающихся данного судна. При нахождении в морских портах прибрежное государство, как правило, не вмешивается в вопросы внутреннего распорядка судна, гражданские и трудовые споры моряков, возникающие в связи с их службой на судах. Вряд ли можно предположить, что, отказываясь от такого вмешательства, законодательство Финляндии предоставляет полную свободу вмешательства профсоюзным организациям.

Что касается России, то, согласно ст. 416 Кодекса торгового мореплавания 1999 г., правовое положение членов экипажа судна и связанные с эксплуатацией судна отношения между членами экипажа судна регулируются законом государства флага судна.

Согласно ст. 57 КТМ, условия труда и оплаты труда определяются законодательством Российской Федерации о труде и другими российскими нормативными правовыми актами. В соответствии с Трудовым кодексом РФ было заключено Отраслевое соглашение по морскому транспорту на 2003-2005 гг., приложение 2 к которому содержит рекомендуемые соотношения тарифных ставок и должностных окладов рабочих и служащих относительно принятого в организации минимума заработной платы.

Трудовой кодекс РФ содержит подробные положения о порядке заключения, регистрации и контроля за выполнением коллективных договоров (раздел 7. Коллективный договор). Однако ни один из указанных выше нормативных правовых актов не требует от судовладельца наличия экземпляра такого договора на каждом судне. Что касается заработной платы моряков, то установление обязательного минимального размера на международном уровне даже в рамках МОТ оказалось невозможным. Генеральная конференция МОТ 22.10.1996 г. приняла Рекомендацию о заработной плате и продолжительности рабочего времени моряков и комплектовании судов экипажами (Рекомендация МОТ № 187).



Считаем необходимым напомнить, что в одном из портов Дании несколько лет назад бойкоту подверглось судно Беломорско-Онежского пароходства, плавающее под государственным флагом РФ, и надлежащая реакция со стороны российских властей не последовала.

В настоящее время в Правительстве РФ рассматривается проект ФЗ о внесении изменений в законодательство РФ в связи с созданием Российского международного реестра судов. Проект еще не передан в Государственную Думу, а председатель одного из аффилированных с ИТФ российских профсоюзов в газетном интервью заявил, что если этот закон будет принят в том виде, который не будет удовлетворять наши требования и МФТ, суда Второго реестра будут признаны как суда под «удобным» флагом. Интересно отметить, что это интервью было опубликовано в газете «Транспорт России», официальном органе Минтранса, без каких-либо комментариев от редакции. Ясно, что какое-либо суверенное государство вряд ли будет удовлетворять требование иностранной неправительственной организации при подготовке национального законодательства, особенно такого рода.

На подобные заявления не стоило бы обращать внимания, но при этом судовладельцы должны быть уверены в том, что соответствующие органы государственной власти, и в первую очередь МИД РФ, обеспечат уважение к российскому флагу и российским законам за границей.

В числе первоочередных мер считаем необходимым поставить в соответствующем органе МОТ вопрос о нарушении некоторыми странами, в первую очередь Норвегией, Финляндией, Данией, международных обязательств, вытекающих из их участия в Конвенции МОТ № 87 и Конвенции МОТ № 98.

В связи с поведением финских профсоюзов, которое, похоже, стало возможным с попустительством (или поощрения) соответствующих государственных властей, Финляндии должно быть сделано соответствующее представление по дипломатическим каналам.

В настоящее время завершается подготовка проекта Сводной Конвенции по труду в морском судоходстве. Проект содержит многочисленные положения, которые на практике могут создать серьезные трудности для российских судовладельцев при заходе судов в иностранные порты.

По мнению СОРОССа, представители МИДа РФ должны принимать участие на завершающей стадии подготовки проекта и в конференции.

Председатель профсоюза моряков ОАО «ПМП» «Защита» **А. Лященко** сообщил, что на протяжении 9 лет профсоюз «Защита» ведет борьбу за выживание с ИТФ и РПСМ, как его представителя в России. Существование профсоюза «Защита» позволяет использовать профсоюзные взносы и перечисления средств акционеров ОАО «ПМП» для решения социальных вопросов моряков и ветеранов пароходства. Перевод судов под «удобный» флаг позволил строить новые суда, увеличивать количество новых рабочих мест, платить достойную зарплату труженикам пароходства. Требования аффилированного с ИТФ профсоюза (РПСМ) – отдать все взносы в Лондон, платить контрибуцию \$150 за каждое рабочее место в РПСМ приведет к сворачиванию всех социальных программ в пароходстве.

В связи с вышесказанным он внес предложения:

1. Обратиться в МИД РФ с просьбой подготовить и вручить ноту протеста о нарушении конвенций МОТ Швеции, Норвегии, Дании, Финляндии.
2. Приостановить деятельность РПСМ и создать комиссию, которая должна определить степень ответственности РПСМ.
3. Подготовить и направить жалобу в МОТ в связи с нарушениями конвенций МОТ отдельными странами.

Председатель Совета директоров ОАО «Приморское морское п-во» **Александр Кириличев** обратил внимание участников совещания, что на протяжении последних лет продолжается давление со стороны ИТФ и РПСМ о переходе моряков в эти профсоюзы и заключении с ними коллективных договоров, предусматривающих отчисления моряками повышенного размера взносов, а судовладельцами – неоправданной контрибуции.

В ряде случаев приходилось идти на это, чтобы избежать больших потерь и не остановить флот. Реальной помощи ИТФ не оказала при возникновении проблем с 3 моряками танкера «Вирга» в Канаде, хотя судно имело коллективный договор. Имеются и другие факты неучастия РПСМ в проблемах российских моряков. Документы, что они защищают моряков отсутствуют – только бойкоты.

А. Кириличев внес предложение обратиться в налоговые органы проконтролировать, как РПСМ платит налоги с собранных денег. «В случае продолжения бойкота и остановки наших судов будем применять адекватные меры», – заявил он.

Председатель профсоюза моряков ОАО «Сахалинское морское пароходство» **А. Лобаков** отметил, что в пароходстве работает около 5000 моряков, из которых только 5 членов РПСМ. Контакты профсоюзной организации с судовладельцами позволяют пароходству комплексно развиваться.

Он поддержал предложения А. Лященко и акцентировал, что «государство должно обратить внимание и защищать свои интересы и свой флот и моряков».



И. Петрук, заместитель начальника управления ОАО «Совкомфлот», сообщил, что выступлений против судов ОАО «Совкомфлот» не было, т.к. компания исправно платит по всем требованиям ИТФ и РПСМ. С моряков удерживается 2% зарплаты и переводится в РПСМ. В ИТФ выплачивается \$230 за рабочее место и \$150 в РПСМ, также за каждое рабочее место. «Хотелось бы знать, куда идут эти деньги. Наши попытки узнать это оказались безрезультатными», – заявил г-н И. Петрук.

– Предложение СОРОССа и ОАО «ПМП» поддержал. Было бы более справедливым, если бы \$150, выплачиваемых РПСМ, перечислялись в Фонд пенсионеров ОАО «Совкомфлота» и оказывалась бы помощь конкретным людям»

Ведущий специалист правового департамента МИДа РФ **В. Князев** подчеркнул, что это – старая проблема. МИД уже проводил совещания с представителями ИТФ и другими профсоюзами. Направлялись ноты правительствам некоторых скандинавских государств, на которые получены ответы о том, что национальные профсоюзы действуют в соответствии с законодательством этих стран. Однако нарушения международного права по принуждению вступления в профсоюз и деятельности в нем мы имеем и сегодня.

Отдельные страны ведут твердую политику в отношении ИТФ (Германия, Великобритания, Китай). Китай в свое время обращался в МОТ, указав на нарушения некоторыми государствами норм международного права о свободе организации. Кроме того, Китай предупредил, что к судам, плавающим под флагами этих государств, будут применены ответные меры, вплоть до запрета захода в порты Китая.

В связи с тем, что ИТФ через аффилированные с ней профсоюзные организации постоянно предъявляет повышенные требования к судовладельцам, считая необходимым обратиться в МОТ с просьбой рассмотреть вопрос о невыполнении некоторыми государствами принятых на себя обязательств.

Необходимо также провести проверку законности некоторых действий ИТФ на территории Российской Федерации.

А. Клявин, заместитель директора Департамента государственной политики в области железнодорожного, морского и речного транспорта Минтранса РФ поддержал предложение, высказанное представителем МИДа РФ. Такая ситуация, по его словам, в дальнейшем сохраняться не может, и назрела необходимость в обращении в МОТ. Минтранс совместно с СОРОССом и МИДОМ разработает ряд мер по защите российского флота. Не исключено, что деятельность некоторых российских профсоюзов требует проверки со стороны правоохранительных органов.



Томас Абрахамсон, член руководящей группы справедливой практики МФТ (вице-президент шведского профсоюза SEKO), заявил, что ИТФ не ищет конфронтации с российскими судовладельцами.

«Мы имеем партнерские отношения со многими компаниями в РФ и готовы обсудить возникшие разногласия», – подчеркнул он. – Что касается действий шведского профсоюза, то они соответствуют национальному законодательству. Мы никогда не требовали вступления в наш профсоюз иностранных моряков, поскольку это противозаконно.

По вопросу переговоров с ОАО «ПМП»: они ведутся, и осталось лишь несколько проблем, которые, мы надеемся, будут разрешены в ближайшее время.

Расходы фонда социальной защиты являются открытыми, и информация о них ежегодно публикуется».

В. Бунтов, председатель Беломорско-Онежской профсоюзной организации, привел пример оказания давления на моряков и судовладельцев Беломорско-Онежского пароходства (БОП), направленного на выход из одного профсоюза и принудительное вступление в другой, и соответствующего заключения коллективного договора с этим профсоюзом.



«Этот случай имел место в Швеции в 2001 году», – сообщил В. Бунтов. – Бойкот был применен также и в Дании к судну БОП, плавающему под российским флагом.

В настоящее время РПСМ угрожает бойкотом судам БОП и в том случае, если моряки на этих судах, плавающих под российским флагом, будут состоять членами другого российского профсоюза».

Генеральный секретарь Федерации профсоюзов работников морского, речного и рыболовного флота **В. Кепп** отметил,



что данный вопрос затрагивает три стороны: государство, профсоюзы, судовладельцев. Намерением РПСМ является вытеснение других профсоюзов.

«Мы полностью согласны с предложениями А. Лященко», – заявил В. Кепп, – одновременно хотели бы обратить внимание на то, что Минюст РФ осуществляет регистрацию профсоюзов в качестве общероссийских без надлежащей проверки критериев, установленных законом».

Председатель РПСМ **И. Павлов** сообщил, что ИТФ является организацией, оказывающей значительное влияние на судоходство. По его словам, профсоюзы, являющиеся членами ИТФ, объединяют около 5 млн. человек, и нам не понятно, почему СОРОСС пытается бороться с этой организацией вместо сотрудничества.

И. Павлов отметил, что в СОРОСС были направлены предложения РПСМ по обсуждению на совещании проблем визирования моряков, реализации Конвенции МОТ № 179 и вопросов подготовки к вступлению в действие Конвенции МОТ № 185, но в справке, подготовленной СОРОССом к совещанию, это отражено не было.

«Ни одна из аффилированных профсоюзных организаций не требует от иностранных моряков вступления в свои ряды», – заявил И. Павлов. – Профсоюзы предъявляют одинаковые требования к судовладельцам всех стран. В настоящее время в рамках МОТ согласована Рекомендация о минимальной зарплате моряков, плавающих на судах под национальным флагом, в размере \$878, а в рамках ИТФ для моряков, плавающих на судах под «удобным» флагом, – \$1400.

Завершая совещание, **М. Романовский** отметил, что СОРОСС обобщит все высказанные на нем предложения, замечания, и обратится в соответствующие федеральные органы для решения указанной проблемы.

Ваш навигатор в океане бизнеса

Морские вести России

- **Девять лет авторитета в морском сообществе**
- **Единственная профессиональная газета страны в помощь Вашему делу**
- **Газета морской общественности и первого руководителя**
- **Доступная цена – эффективная реклама**
- **Ваши деньги работают только на нашей палубе**

105187, Москва, Окружной проезд, 15
Тел./факс: (095) 365-47-22, 366-62-55
Тел. (095) 763-54-20
E-mail: morvesti@mail.cnt.ru

Мы не хотим и не будем нарушать российские законы



После совещания наш корреспондент обратился к председателю Совета директоров Александру Дмитриевичу Кириличеву с просьбой рассказать, почему так не легко строятся взаимоотношения российских судовладельцев и профсоюзов.

вас заставим. И пытаются, опираясь, конечно, на ИТФ.

Весной прошлого года на собрании Союза российских судовладельцев спрашиваю чиновника морского департамента Минтранса, кто будет представлять в МОТ российские профсоюзные вопросы: ПРВТ или РПСМ? Оказывается, РПСМ – у них якобы больше членов. На вопрос, откуда такая уверенность и предоставлены ли в доказательство от РПСМ членские списки, ответа, конечно не получил ни тогда, ни до сих пор. Этот список, видимо, хранят за семью печатями, хотя он должен быть, безусловно, открытым, чтобы исключить возможности для открытого блефа. Как же можно так несерьезно государственному чиновнику подходить к принятию важнейшего решения? Какие такие привилегии у РПСМ? Неужели только пугать судовладельцев, что ни один фрахтователь не заключит с ними контракт без «голубого сертификата» ИТФ.

РПСМ сегодня объявляет всюду, что суда ОАО «ПМП» не «покрыты» ИТФ. Например, в тайм-чартерном соглашении фрахтователя обусловлено обязательное наличие этой бумаги на судне. Но суда пароходства остановить нельзя – у нас все лучше, чем требуют нормы ИТФ. Есть на борту и коллективное соглашение между профсоюзом и моряками на русском и английском языках.

В прошлом году мы нашли какой-то консенсус с ИТФ и отдали им контрибуцию за каждого моряка нашей компании в размере по \$230. Кроме того, профсоюз «Защита» получил подтверждение от каждого моряка компании, что он согласен перечислять 1,5% своему профсоюзу и 0,5% непосредственно в ИТФ. Однако в этом году ИТФ, с чего бы это вдруг, заявляет, что с профсоюзом «Защита» работать отказывается, а признает только РПСМ...

Дальше – больше: размер контрибуции увеличивается до \$250, профвзносы – до 2%. И все это нужно переводить в ИТФ. Если будут заявления от наших моряков, мы так и сделаем, но это означает ликвидировать свой национальный морской профсоюз в угоду иностранному боссам и главное – нарушить закон РФ, что мы себе категорически не можем позволить.

В итоге ИТФ нас пытается душить бойкотами в портах стран их влияния: Швеции, Норвегии, Дании, Финляндии, Южной Кореи. Но, например, в США, Англии, Китае их и духу нет. А ведь штаб-квартира ИТФ в Лондоне. Т.е. там, где власть патриотична по отношению к своей стране, своим гражданам, где создаются и поддерживаются все условия для комфортного бизнеса, им не дают своевольничать. И это достойно примера. И жаль, что наша страна (верю, всего лишь пока) не относится к их числу.

О методах работы функционеров РПСМ надо сказать особо. Есть, например, документы о поездке г-на Суханова по странам ЮВА и заключении с местными профсоюзами и РПСМ в его лице соглашений о том, что какой бы моряк из России ни приехал в эти страны на работу, он должен заплатить местным профсоюзам \$250, а те перевести их на счета РПСМ. Независимо, является этот моряк членом РПСМ или нет... Неплохой бизнес, не так ли?

Но, спрашивается, на каком основании они обложили таким оброком российских моряков? Два года, пока у нас был договор с сингапурскими профсоюзами, мы выполняли это условие. Поэтому задаю вопрос – где эти средства? Нынешний лидер РПСМ г-н Павлов не смог на него ответить. Поэтому повторяю – где эти средства сейчас, либо на что они пошли? Боюсь, ответа на этот простой вопрос мы не дождемся.

Но тут понятно другое. Когда развалили СССР и в РФ начали строить рынок, к нам пришли люди из т.н. «Корпуса Мира», которые за бесплатно консультировали наших менеджеров, как строить экономику, по сути занимались сбором информации, выскивая слабые места. Их выдворил из страны уже

В. Путин. Но ту же роль, получается, выполняет у нас и ИТФ. Спрашиваю, например, у представителя шведского профсоюза SEKO г-на Бьерна Линдха, кстати, еще и координатора по образовательным проектам в Восточной Европе, что он делал недавно в Нижнем Новгороде? Оказывается, проводил определенную учебу с работниками почты?! Заметьте – уже не с моряками (все охвачено?), пришла очередь других отраслей. Скажете, ничего страшного. Как посмотреть. Ну с какого перепугу шведское правительство выделило этому господину 60 000 евро на поездку в областной российский город и на что он их должен был потратить?

Вызывает недоумение позиция нашего «большого» профсоюза во главе с г-ном Шмаковым. Почему он отдает поле морской деятельности иностранцам? У нас что, нет профсоюзной силы для отстаивания прав своих моряков на международном уровне?

Как можно душить бойкотами компанию, в которой ставка матроса 1-го класса \$1401, т.е. выше требования ИТФ (\$1400), а капитана – \$4620. В ИТФ тоже не выше. Вот и получается, что прогневали мы РПСМ – ИТФ только тем, что уважаем российские законы...

У меня собрана папка документов, иллюстрирующих неблагоприятную деятельность этих организаций. Есть и письма моряков к их руководству с требованием не трогать своей, с позволения сказать, «опекой», поскольку все социальные нормы международных организаций ОАО «ПМП» выполняются неукоснительно и более чем в полном объеме.

Кстати, наверное, об этом надо сказать подробнее. В ИТФ говорят о \$60 тыс. страхов-

ки, а у нас уже \$75 тыс. И вообще лучше, чем в нашей компании, в России трудно найти социальный пакет. Зарплата, повторюсь, выше, чем в ИТФ, и при этом гарантированное бесплатное медицинское обслуживание. Плюс свой пенсионный фонд, куда компания ежемесячно каждому моряку перечисляет \$50. Фонд, кстати, находится в РФ, и налоги от него идут в казну страны. К услугам работников детские сады, профессиональное обучение тоже за счет пароходства. В отношении обеспечения жилья создан финансовый институт, через который любой работник имеет право на получение средств для строительства дома или покупки квартиры под гарантии компании.

Такой подход у нас уже давно и нисколько не тяготит пароходство, а наоборот. Практически нет текучести кадров, люди меньше болеют. И в итоге мы даже поставляем специалистов в другие компании. У нас два лица, где мальчишки учатся за счет пароходства. Сдав выпускные экзамены, они переходят в Дальневосточную морскую академию им. адм. Невельского, где обучение также оплачивается предприятием. На третьем курсе с каждым курсантом компания заключает контракт, и таким образом они уже становятся нашими работниками. В соответствии с темой диплома каждый курсант проходит практику на судах ОАО «ПМП». И при этом каждый уверен, что работать он будет на том судне, которое лучше знает. Таким образом, ежегодно мы готовим себе пополнение примерно из 40 молодых специалистов.

Для рядового плавсостава в пароходстве есть отличный тренажерный центр, где проходит обучение как школьная молодежь, так и решившие стать мотористами или матросами молодые люди. Немаловажно, кстати, что курсанты во время практики на наших судах получают зарплату. Например, IV–V курсы – наши контрактники – \$350, курсантам младших курсов на судах балансового флота – около \$120 в месяц. Ведь стоя на вахте, ребята тоже работают. И компания от этого ничего не теряет, а убежден, только выигрывает. И немало!

Если вдруг молодой классный специалист, желая сделать карьеру, получает предложения из других пароходств, мы не держим и не предъявляем счет за обучение. Пусть идет пробовать себя, потому что пройдет время, и он вернется к нам, но уже в другом квалификационном качестве. И я, конечно, этому всегда радуюсь.

Для полноты освещения вопроса редакция публикует некоторые из писем из досье А.Кириличева

Мы не против заключения Коллективного договора с ИТФ, если его требования не будут противоречить международным трудовым конвенциям и общепринятым нормам в отношении всех судовладельцев.

(Из письма председателя Совета директоров ОАО «Приморское морское пароходство» А.Д. Кириличева м-ру Абрахамсону)

№ 15 от 04.02.2005

**Международная федерация транспортных рабочих
Генеральному секретарю Дэвиду Кокрофту
Министерство иностранных дел Российской Федерации
г-ну С.В. ЛАВРОВУ**

**Министерство транспорта Российской Федерации
г-ну И.Е. ЛЕВИТИНУ**

**Союз российских судовладельцев
г-ну М.А. РОМАНОВСКОМУ**

Целью настоящего письма является сообщение о факте вопиющего нарушения международных и российских правовых норм в области трудовых отношений по отношению к Приморскому морскому пароходству и российским морякам, работающим на его судах.

Суть дела состоит в следующем. 3 февраля 2005 года представитель Приморского морского пароходства прибыл на переговоры с МФТ в штаб-квартиру этой организации в Лондоне.

В процессе переговоров по очередному ежегодному заключению коллективного договора на 2005 год кроме требований МФТ в отношении всех судовладельцев в части обеспечения социальных гарантий моряков и выплаты контрибуции в МФТ представителю Приморского морского пароходства в ультимативной форме было выставлено требование выплачивать в МФТ профсоюзные взносы моряков в размере 2% от заработной платы.

Принимая во внимание требования российского законодательства в части добровольного вступления моряка в тот или иной профсоюз и, соответственно, обязанности судовладельца удерживать с моряка профсоюзные взносы и направлять их только по распоряже-

нию самого моряка и требования Конвенции № 98 Международной организации труда (International Labour Organisation), запрещающей предпринимателям вмешиваться в профсоюзные свободы работников, Приморское морское пароходство категорически отказалось выполнять ничем не мотивированное требование представителей МФТ.

Кроме того, данный вопрос уже поднимался и рассматривался на совместном заседании представителей Приморского морского пароходства, Союза российских судовладельцев и Международной федерации транспортных рабочих при участии представителей Министерства иностранных дел РФ и российских морских профсоюзов в августе 2003 года. В результате всестороннего обсуждения этого вопроса стороны конфликта – Приморское морское пароходство и Международная федерация транспортных рабочих при поддержке всех присутствующих – пришли к заключению, что вопрос по установлению процента удержания профсоюзных взносов и их последующего распределения должны решить сами моряки через те профсоюзы, в которых они состоят.

Окончание на стр. 8

Окончание. Начало на стр. 7

На всех судах Приморского морского пароходства работают моряки, состоящие в профсоюзе работников морского флота «Защита». Поэтому на этом совещании было принято решение поручить руководству профсоюза «Защита» согласовать с моряками процент профсоюзных взносов и их последующее распределение.

Руководство профсоюза работников морского флота «Защита» в сентябре 2003 года провело эту работу и сообщило всем сторонам, что моряки, работающие на судах Приморского морского пароходства, приняли решение выплачивать в свой профсоюз «Защита» 1,5% от заработной платы в МФТ 0,5% от заработной платы.

Приморское морское пароходство и Международная федерация транспортных рабочих согласились с этим предложением и 23 октября 2003 года сторонами был подписан Меморандум о взаимопонимании по этому вопросу и коллективный договор на этих же условиях.

Принимая все вышеизложенное во внимание, Приморское морское пароходство крайне возмущено действиями представителей МФТ, желающих разжечь конфликт между пароходством и моряками, работающими на его судах, и пытающихся в очередной раз принудить Приморское морское пароходство нарушить российское трудовое законодательство и конвенции Международной организации труда.

№ CPC-3/62 04.02.2005 г.

Уважаемый Юрий Васильевич!

В связи с обращением председателя Совета директоров ОАО «Приморское морское пароходство» к министру иностранных дел РФ С. В. Лаврову (письмо от 04.02.2005 № 15) относительно методов, применяемых Международной федерацией транспортных рабочих (МФТ) в ее взаимоотношениях с российскими судовладельцами, включая угрозу бойкота судов в скандинавских странах, Союз российских судовладельцев (СОРОСС) информирует Вас, что он полностью поддерживает позицию ОАО «Приморское морское пароходство» по указанному вопросу.

С 2001 г. с МФТ ведутся переговоры по урегулированию проблемы, и участие в них представителей МИДа РФ (разумеется, в рамках полномочий и функций МИДа) во многом способствовало достижению взаимоприемлемых договоренностей заинтересованными сторонами.

10.03.2005 г. № 16-16/2

Уважаемый Михаил Александрович!

Подтверждаем свое согласие с предложением СОРОССа о необходимости принятия мер по противодействию деструктивной политике МФТ.

Мы также неоднократно сталкивались с ситуациями необоснованных претензий со стороны вышеуказанной организации. Так, например, в ноябре 2004 года норвежский профсоюз пытался объявить бойкот судну Wilson Brake с российским экипажем на борту на основании недостоверной информации о том, что экипаж судна не покрыт коллективным договором. Данная не соответствующая действительности информация была разослана инспектором из п. Порсгрупп по портам следования судна, в адрес местных профсоюзов и в головную контору МФТ в Лондоне. Судовладелец получил ультимативное по форме требование немедленно подписать коллективный договор с норвежским профсоюзом и уплатить \$340 за каждого моряка. В результате переговоров представителям судовладельца удалось доказать, что претензии со стороны профсоюза были не обоснованны и вызваны ошибкой инспектора МФТ.

22-23 февраля 2005 года инспектор МФТ осуществил проверку судна Wilson Brugge с российским экипажем в порту Тилбори (Ве-

При этом ультиматум сопровождается угрозами захвата танкера «Либра» Приморского морского пароходства в портах Швеции с целью препятствия его обработки до подписания договора на условиях МФТ.

Мы вынуждены признать эти действия не иначе, как террором в отношении российских моряков. В результате таких действий судно с экипажем будет считаться заложниками лиц, пытающихся добиться своих требований за счет ни в чем не повинной стороны.

Поэтому если такие действия будут предприняты, то мы оставляем за собой полное право рассматривать этих людей террористами и действовать в соответствии с этими обстоятельствами.

Мы считаем необходимым обратиться за поддержкой в Союз российских судовладельцев, Министерство иностранных дел Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации с просьбой обратить внимание на неправомерные действия МФТ в отношении российских моряков.

В случае продолжения угроз мы обратимся в министерства иностранных дел государств, в которых имеются филиалы МФТ, с просьбой обратить внимание на неправомерные действия по отношению к нам и нашим морякам.

Надемся, что Вы примете правильное решение и известите нас в ближайшее время.

А.Д. КИРИЛИЧЕВ,
председатель Совета директоров ОАО «Приморское морское пароходство»

Заместителю министра иностранных дел РФ Ю.В. ФЕДОТОВУ

ванными сторонами. СОРОСС надеется, что и в данном случае МИД РФ окажет российским судовладельцам необходимую поддержку, в т.ч. в случае попытки организовать бойкот судов ОАО «Приморское морское пароходство» в Швеции.

Одновременно СОРОСС обращает внимание на то, что акции профсоюзов некоторых скандинавских стран начинают прямо нарушать суверенитет России и противоречат общепризнанным нормам международного права. Речь в данном случае идет об организации бойкота российского судна «Пионер Колы» в декабре 2004 г., о котором Вам, очевидно, уже известно. В ближайшие дни СОРОСС направит Вам соответствующее обращение.

М.А. РОМАНОВСКИЙ,
президент Союза российских судовладельцев

Союз российских судовладельцев, президенту М.А. РОМАНОВСКОМУ.

ликобритания) и, в частности, потребовал изменить штатное расписание, хотя оно полностью соответствовало Safe Manning. Угрожая возможностью задержки судна и объявления бойкота, инспектор МФТ настоял на соблюдении судовладельцем других своих требований, адекватность и обоснованность которых в настоящее время рассматриваются заинтересованными сторонами.

Вызывают недоумение количество и размеры денежных взносов, необходимых для МФТ: взносы моряков, «добровольные» пожертвования в лондонскую контору, такие же пожертвования в местную профячейку. В то же время экипажи судов, имеющие коллективные договоры, одобренные МФТ, тем не менее постоянно подвергаются проверкам, что создает нездоровую обстановку в экипажах.

Считаем, что необходимость правовой оценки деятельности МФТ и выработки общей позиции российских судовладельцев по противодействию деструктивной политике МФТ в настоящий момент актуальна. Согласно с предложением председателя Совета директоров ОАО «ПМП» А.Д. Кириличева о проведении совещания по данной проблематике.

В.А. ИЗБИЦКИЙ,
генеральный директор Северного морского пароходства

№ 186 от 22.03.2005 г.

Президенту СОРОССа М.А. РОМАНОВСКОМУ

На Ваш Исх. № CPC-5/117 от 21.02.2005 г. касательно МФТ сообщаем следующее:

Регулярно при заходе наших судов в порты Южной Кореи мы получаем уведомительные письма от Корейского профсоюза транспортников, входящего в МФТ, с требованием заключить с ними договора по форме МФТ. В случае нашего отказа они угрожают начать широкомащтабные акции против наших судов.

Считаем необходимым проведение совещания по данному вопросу для выработки совместных действий по защите своих интересов.

С уважением,

В.П. УТКИН,
генеральный директор ООО «Океанинтербизнес»

29.12.2004 г.

Моряки ПМП защищены коллективным договором, суда пароходства могут беспрепятственно заходить во все порты мира

Председатель Совета директоров ОАО «ПМП» Александр Кириличев заявил, что информация Дейта RU, полученная от Николая Суханова, председателя Дальневосточной региональной организации российского профсоюза моряков (РПСМ), о том, что Международная федерация транспортников (МФТ, ITF) может останавливать и бойкотировать суда ПМП по всему миру, не соответствует действительности и является плодом его воображения.

Моряки Приморского морского пароходства защищены коллективным договором, заключенным между ОАО «ПМП» и профсоюзом работников морского флота «Защита». Условия коллективного договора соответ-

ствуют российскому законодательству, Трудовому кодексу РФ и Отраслевому соглашению по морскому транспорту на 2003-2005 годы. Суда корпорации могут беспрепятственно, без всяких ограничений, заходить во все порты мира.

ОАО «ПМП» не ведет переговоры с господином Сухановым и представляемым им Российским профсоюзом моряков (РПСМ) по той причине, что в ОАО «Приморское морское пароходство» нет моряков – членов РПСМ.

Информационное сообщение подготовлено отделом рекламы и информации ОАО «Приморское морское пароходство»

09.03.2005 г.

Мистеру АБРАХАМСОНУ

Спасибо за ваше письмо от 7 марта 2005 г. Я ценю ваше предложение о проведении конструктивных переговорах, т.к. не увидел у Mr. Krznaric желания вести их в этом направлении.

5 марта я направил письмо Mr. Krznaric, в котором предложил два варианта заключения коллективного договора, возможных для FRISCO, без нарушения международных и российских правовых норм. Но, к сожалению, не получил на них ответа. Копию этого письма я направляю в ваш адрес.

Наша компания получает регулярные угрозы от Mr. Krznaric о проведении акций против наших судов по всему миру, и в особенности в Швеции. Мне непонятно, на какой правовой базе основаны эти угрозы. Разве в Швеции права национальных профсоюзов законодательно не защищены?

Наша компания стремится выполнять конвенции ILO и российское законодательство в

отношении прав моряков на членство в национальном профсоюзе, и не более того.

Мы готовы выполнять требования ITF в отношении обязанностей судовладельца по обеспечению уровня заработной платы, социальных гарантий и быта на судне для всех моряков.

Мы готовы выплачивать контрибуцию в ITF в размере \$250 в год за каждое рабочее место на судне.

Так какие же претензии могут быть к нашей компании в Швеции и др. странах? По-видимому, эти угрозы носят не законный, а криминальный характер. И если это так, то мы будем отвечать предельно жестко на все противозаконные действия в отношении наших судов и моряков.

С уважением,
А.Д. КИРИЛИЧЕВ,
председатель Совета директоров ОАО «Приморское морское пароходство»

27.02.2005

Мистеру КРЖНАРИКУ

Копия вашего письма от 25 февраля 2005 года, направленная в мой адрес, вынуждает меня снова разъяснить позицию нашей компании.

То, что PRISCO ведет прямые переговоры с ITF Headquarters, не означает, что компания лишает моряков права на членство в профсоюзе. Моряки могут состоять в том профсоюзе, в котором они хотят. Все моряки, работающие на наших судах, имеют российское гражданство и поэтому имеют право на членство в национальном профсоюзе. Работодатель обязан считаться с правами моряков. И если они выбрали профсоюз «Защита», значит, PRISCO в силу Российского законодательства обязана не только вести переговоры с профсоюзом «Защита», но и иметь с этим профсоюзом коллективный договор. То, что они выбрали профсоюз «Защита», а не РПСМ (SUR), являющийся вашей членской организацией, скорее вопрос не к нашей компании, а к профсоюзам и морякам.

Поэтому когда мы говорим, что наша компания не будет иметь дело с SUR и не сядет с ними за стол переговоров, это не моя личная прихоть, а путь, выбранный моряками, а мы всегда уважали и будем уважать моряков и, соответственно, их выбор. Договор между ITF и PRISCO предусматривает обязанности судовладельца по отношению к морякам и материальную ответственность в виде контрибуции перед ITF. Что касается профсоюзных взносов, то компания должна только выполнять распоряжение моряков по их перечислению. Нам вообще непонятно, почему ITF на-

стаивает на взносах в размере 2% от заработной платы.

Насколько мне известно, если моряки не являются членами профсоюза, аффилированного в ITF, то они должны быть приняты в члены SSD и выплачивать членские взносы в размере \$69 в год. Судовладелец обязан лишь своевременно переводить эти деньги в ITF. Это политика, принятая ITF для всех моряков без исключения. Почему же в отношении моряков нашей компании ITF готова пойти на ее нарушение?

PRISCO в 2003 году согласилась с совместным решением ITF, профсоюза «Защита» и самих моряков и на основании их личных письменных заявлений удерживала с их заработной платы 0,5% взносов для ITF и 1,5% взносов для профсоюза «Защита».

Сейчас вы предлагаете нам отнять взносы моряков у профсоюза «Защита» и переводить их вам. И вас не интересует, что моряки возражают против этого. Фактически вы хотите, чтобы судовладелец уничтожал национальный профсоюз моряков в угоду вашей организации.

Если вашей организации не хватает финансовых средств, предложите всем судовладельцам увеличить контрибуционные выплаты на ваше содержание. Но тогда заявите прямо, что вы берете деньги с судовладельцев за их право работать в Европе, и не называйте себя защитником моряков.

А.Д. КИРИЛИЧЕВ,
председатель Совета директоров ОАО «Приморское морское пароходство»

– Михаил Иванович, недавно Вы вернулись из командировки на Дальний Восток. Какие задачи решала Ваша поездка? Была ли она связана с серией морских катастроф на Дальнем Востоке?

– Это было выездное заседание ФСНСТ в Петропавловске-Камчатском, цель которого – анализ состояния транспортного комплекса региона и отработка комплексного подхода к обеспечению безопасности на транспорте, ради чего, собственно, и создавалась наша служба. Поскольку ФСНСТ как орган федеральной исполнительной власти был создан недавно, такие выезды помогают выстроить работу и взаимодействие в регионах.

Делегацию возглавлял глава ФСНСТ Александр Нерадько, вопросами автотранспорта занимался его заместитель Анатолий Воронин, а я, естественно, вопросами морского транспорта. Таким образом, поездка позволила нам ознакомиться с положением дел на месте, поскольку Петропавловск, как зеркало, отражает дальневосточную специфику. В свою очередь, местные власти, транспортники и государственные службы получили информацию из первых рук, непосредственно от руководства ФСНСТ. Впечатление от увиденного в целом неплохое. Работа администраций портов – и торгового, и рыбного – организована в соответствии с требованиями. Были, правда, и замечания, которые в основном связаны с повышением требовательности портовых властей, но об этом позже.

стиж». Как вы помните, общественное мнение, подогреваемое политиками некоторых европейских стран, СМИ, не дожидаясь результатов расследования, возложила всю вину за разлив нефти исключительно на конструкцию судна. Под давлением политиков и было принято решение о выводе из эксплуатации однокорпусных танкеров.

В комплексе причин аварийности лидирует человеческий фактор, с которым связано до 80% аварийных случаев. Но тут есть определенные тонкости. Человеческий фактор не является самостоятельной причиной аварийности, а проявляется только в комплексе с другими факторами аварийности – навигационными, техническими... Часто человеческий фактор понимают в обвинительном ключе, исключительно как недостаточную квалификацию или халатность персонала. Это тоже неверно. Да, человеческий фактор – это ошибка человека при принятии управленческих решений, приводящая



ФСНСТ:

закон суров, но это закон

Недавно на Дальнем Востоке прошло выездное совещание Федеральной службы надзора в сфере транспорта во главе с Александром Нерадько. В состав делегации входил заместитель руководителя ФСНСТ по надзору в области водного транспорта Михаил Суслин, с которым встретился наш корреспондент.

Важно отметить, что наша поездка не была демонстративной акцией, этаким публичным разбором полетов на потребу прессы. Да, мы серьезно изучили обстоятельства аварийных случаев и происшествий, поскольку авария – наиболее значимый показатель работы транспорта, отражающий не только безопасность, но и общее состояние транспорта и инфраструктуры. Но, повторюсь, главной задачей поездки было налаживание работы службы по надзору на транспорте как единой системы.

– Аварийные случаи и катастрофы часто привлекают внимание прессы, которая формирует общественное мнение и тем самым мешает объективной оценке происшедшего. В чем, на Ваш взгляд, специфика профессионального подхода к безопасности на транспорте?

– Есть газетное, публичное, понимание состояния безопасности, которое основано на недостоверной или неверно понятой, а часто предвзятой информации. И есть профессиональный подход к безопасности, весьма близкий, кстати, для различных видов транспорта. Основа профессионального подхода – представление о комплексной природе причин аварийности, определяемой множеством факторов, которые могут накладываться, усиливая друг друга. Применительно к морскому транспорту это техническое состояние судов и оборудования, квалификация экипажа, соблюдение экипажем, судовой командой установленных требований безопасности, а также погодные условия, район плавания и т.д.

Профессиональный подход предусматривает предельно четкие процедуры рассмотрения аварийных случаев, не оставляющие места для двойного толкования и субъективного подхода, поскольку результаты такого расследования определяют помимо установления ответственности причастных лиц необходимые меры, направленные на предотвращение повторяемости подобных аварийных случаев.

Ярким примером двойного подхода к аварийности я бы назвал гибель танкера «Пре-

к аварийным ситуациям. Но причиной ошибки может быть неправильная оценка обстановки, связанная с неполнотой информации, нехваткой времени на принятие решения, повышенной ответственностью. Ошибки неизбежны. Цель системы безопасности на любом виде транспорта – свести количество и последствия ошибок персонала к минимуму.

За каждой такой ошибкой стоит стиль работы, практика, сложившаяся на конкретном судне и, что не менее важно, в конкретной судовой компании. Хорошая морская практика – это такая система работы, при которой предаварийные и потенциально аварийные ситуации исключаются, а слабые звенья системы дополнительно дублируются и резервируются.

Хорошая морская практика на 80% зависит от капитана, но очень многое, начиная с выбора капитана, зависит от судовой компании. Возьмем известный случай со «Стрельцом». За его гибелью стоит не только техническое состояние судна и не только решение капитана, а политика компании, готовой рисковать судном и экипажем для сомнительной экономии. Сто раз такие рискованные рейсы сходили с рук, на сто первый мы имеем катастрофу, предопределенную стилем работы, пренебрежением хорошей морской практикой и отсутствием системного подхода к безопасности на уровне судовой компании.

Все это достаточно хорошо известно и лежит в основе современных систем управления безопасностью – в том числе и в судостроении. Фактически такая система была в Минморфлоте, позже Международная морская организация (ИМО) приняла Международный кодекс управления безопасностью (МКУБ), который стал обязательным для судов, работающих на международном судостроительном рынке. Мы видим, что основная доля аварийности приходится на те компании, где нет реальной системы управления безопасностью.

– Но что тут может сделать ФСНСТ?

– Весьма и весьма многое. Портовому контролю и капитанам портов принадлежит ключевая роль в обеспечении безопасности.

Право задержать судно – мощный инструмент принуждения к исполнению требований закона. Но, к сожалению, этот меч вынимается из ножен редко и неохотно. Возьмем тот же Петропавловск-Камчатский. Торговый порт – пятьсот судозаходов. Отказов на выход нет. Проведено, правда, сто с лишним инспекций, выставлены замечания – но общего характера и без ссылок на нормативы. А нет нарушений – нет и санкций. Рыбный порт с портопунктами – почти три тысячи судозаходов и всего одно судно задержано. Таким образом, субстандартные суда есть, но для портового контроля их пока нет. Значит, надо повысить остроту зрения портовых властей. Например, большую роль играет в профилактике аварийности расследование аварийных случаев, которое возложено на капитанов портов. Именно капитану порта дано право квалифицировать происшедшее и давать оценки, на основе которых принимаются меры профилактики.

На мой взгляд, уровень расследования происшествий капитанами портов можно и должно повысить. В частности, настало время не ограничиваться оценкой отдельного судна и его экипажа, а более детально оценивать роль судовой компании, в частности ее реальное соответствие требованиям МКУБ. Нужно добиться, чтобы МКУБ работал на 100%. По результатам нашей поездки на Дальний Восток на первый план выходят следующие первоочередные задачи:

- Усиление действенности портового контроля
- Работа по МКУБ на уровне судоводительских компаний и портового контроля, наполнение сертификата МКУБ реальным содержанием, уход от формализма
- Усиление и развитие аварийно-спасательного комплекса

Кроме того, мы считаем, что большой эффект может дать системное использование новых информационных технологий для контроля и управления судостроением.

– Какова Ваша оценка состояния аварийно-спасательного комплекса?

– Аварийно-спасательной службе принадлежит особая роль: она не снижает число аварийных случаев, но именно она позволяет предотвратить или снизить ущерб. По оценке нашей комиссии, как система аварийно-спасательная служба есть, и работа поставлена удовлетворительно. Но что касается ее реальных возможностей, дело обстоит заметно хуже. Ведь на чем построена спасательная служба? На координации соответствующих ведомств: Минтранса, авиации, пограничников, рыбаков, МЧС. Но за последние годы материальная база всех этих ведомств, не обновляемая пятнадцать лет подряд, мягко говоря, заметно состарилась. В связи с хроническим недофинансированием практически не обновляется матчасть, не хватает средств на топливо, стареют и уходят кадры.

И это при том, что новые технологии связи, навигации и обработки информации повсеместно получили стремительное развитие. Сегодня мы вплотную подошли к созданию межведомственных систем контроля и управления судостроением, отображающих текущую обстановку практически с любой степенью подробности.

– Как такая система может выглядеть и чем она отличается от того, что мы имеем сегодня?

– Фундаментом такой системы будут спутниковые системы навигации и связи, береговые системы управления движением судов (СУДС) АИС, ГМССБ. Пользователями такой системы будут все заинтересованные стороны – капитаны портов, пограничники, спасатели, судовладельцы. И у каждого пользователя будет полная информация об обстановке, что позволит координировать действия гораздо увереннее, чем сегодня.

Впрочем, увлекаясь новыми технологиями, не следует забывать про основы: материальную часть, финансирование, заработную плату моряков и, самое главное, обеспечить основу безопасности – совершенствовать портовый контроль, повышать уровень профилактики аварийности, добиваться полного соответствия международным стандартам безопасности, тем более, что ключевым звеном любой системы безопасности является человек.

Записал Александр ОРЛОВ, наш спец. корр.

ОТКРЫЛАСЬ РЕЧНАЯ НАВИГАЦИЯ НА УЧАСТКЕ АСТРАХАНЬ – ВОЛГОГРАД

28 марта 2005 г. открылась речная навигация на участке Астрахань – Волгоград.



После межнавигационного ремонта введен в эксплуатацию шлюз № 31 Волжского каскада.

По данным Федерального агентства морского и речного транспорта, сроки открытия навигации в текущем году прогнозируются на уровне среднепогодных в соответствии с утвержденной программой гарантированных габаритов судовых ходов. В первой декаде апреля планируется открытие навигации на Волго-Донском водном пути, в третьей декаде – на Волге до Нижнего Новгорода, а с первой декады мая начнется поэтапное открытие навигации на реках Сибири и Дальнего Востока.

Из-за холодной погоды в марте, наличия ледовой обстановки может усложниться судоходство по водохранилищам Волжско-Камского каскада.

В целом водность на реках оценивается как благоприятная. Несколько ниже среднепогодных данных ожидаются глубины на Дону и Верхней Волге. В Сибири и на Дальнем Востоке сроки начала ледохода и водность на реках ожидаются на уровне среднепогодных.

На «Адмиралтейских верфях» завершается установка двух грузоподъемных кранов

На территории ФГУП «Адмиралтейские верфи» завершается монтаж двух новых грузоподъемных кранов, приобретенных адмиралтейцами у немецкой компании «Кранбау Эберсвальде» в декабре 2004 года. Краны грузоподъемностью 50 и 100 тонн установлены соответственно на достроечной набережной и стапеле предприятия. Ожидается, что краны будут полностью подготовлены к эксплуатации в мае 2005 года.

Новые краны, вес которых составляет 600 и 900 тонн, закуплены с целью замены уже изношенного оборудования. Они оснащены компьютеризированной системой управления, дающей возможность диспетчеру оперативно отслеживать информацию о состоянии всех рабочих систем и механизмов работающего крана. В настоящее время на «Адмиралтейских верфях» работает порядка 160 кранов грузоподъемностью от 5 до 100 тонн. Кроме того, у предприятия имеется в наличии два плавучих крана, чья грузоподъемность составляет 30 и 175 тонн.

Инженер-технолог отдела главного механика ФГУП «Адмиралтейские верфи» Игорь Бобович поясняет: «При работе на кранах следует строго соблюдать технику безопасности. Так, получая информацию о штормовом усилении ветра, крановщики должны принимать соответствующие меры, которые бы препятствовали обрушению крана. В частности, устанавливать так называемый противоугонный захват и штормовое крепление. Кстати, по сложившейся в России традиции кранами у нас управляют преимущественно женщины – считается, что они более внимательны и аккуратны. Работа крановщика действительно требует большого внимания и ответственности», – отметил г-н Бобович.

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ТАМОЖЕННАЯ СЛУЖБА

ПРИКАЗ

№ 50 от 24 января 2005 г.

Об утверждении Положения и регламента работы Консультативного совета по реализации таможенной политики при ФТС России

В целях реализации подпункта 14 статьи 408 Таможенного кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 22, ст. 2066) и на основании пункта 6.8 Положения о Федеральной таможенной службе, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 21.08.2004 № 429 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 35, ст. 3637),

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить:
 - а) Положение о Консультативном совете по реализации таможенной политики при ФТС России (приложение 1);
 - б) регламент работы Консультативного совета по реализации таможенной политики при ФТС России (далее – Совет) (приложение 2).
 2. Структурным подразделениям ФТС России обеспечивать деятельность Совета по принадлежности вопросов.
 3. Главному финансово-экономическому управлению (А.В. Авдонин) выделять денежные средства на расходы, связанные с деятельностью Совета, в пределах сметы расходов на содержание таможенных органов Российской Федерации.
 4. Центральной базовой таможне (Г.П. Терновский) предоставлять для работы Совета необходимые помещения, оборудование, автотранспорт, канцелярские товары, а также обеспечивать буфетное обслуживание во время проведения заседаний Совета.
 5. ГНИВЦу ФТС России (С.Л. Гусев) предоставлять для работы Совета необходимые оргтехнику, средства связи и обеспечивать их обслуживание.
 6. Ответственному секретарю Совета довести настоящий приказ до сведения всех членов Совета.
- Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

А.Е. ЖЕРИХОВ,
руководитель, генерал-полковник таможенной службы

Приложение 1

к приказу ФТС России от 24.01.2005 № 50

ПОЛОЖЕНИЕ

о Консультативном совете по реализации таможенной политики при ФТС России

I. Общие положения

1. Консультативный совет по реализации таможенной политики при ФТС России (далее – Совет) образован в соответствии с подпунктом 14 статьи 408 Таможенного кодекса РФ (Собрание законодательства РФ, 2003, № 22, ст. 2066) и на основании пункта 6.8 Положения о Федеральной таможенной службе, утвержденного постановлением Правительства РФ от 21.08.2004 № 429 (Собрание законодательства РФ, 2004, № 35, ст. 3637).

2. Совет является консультативным органом. Целью образования Совета является сотрудничество и взаимодействие ФТС России с участниками внешнеэкономической деятельности, иными лицами, деятельность которых связана с осуществлением внешнеэкономической деятельности, и их профессиональными объединениями (ассоциациями) по вопросам внедрения наиболее эффективных методов осуществления таможенного оформления и таможенного контроля.

3. В состав Совета входят представители ФТС России и деловых кругов. В состав Совета могут быть включены представители других федеральных органов исполнительной власти по решению председателя Совета и с согласия этих представителей.

4. Совет в своей деятельности руководствуется Конституцией РФ, федеральными конституционными законами, федеральными законами, указами и распоряжениями Президента РФ, постановлениями и распоряжениями Правительства РФ, международными договорами РФ, нормативными правовыми актами в области таможенного дела, правовыми актами ФТС России, Положением о ФТС России, а также Положением о Совете и регламентом работы Совета (далее – Регламент).

5. Регламент определяет следующие вопросы, касающиеся деятельности Совета:

- планирование работы Совета;
- подготовка материалов к заседанию Совета;
- порядок проведения заседаний;
- оформление и реализация решений Совета;
- работа комиссий, секций и целевых рабочих групп Совета.

6. Совет действует на принципах добровольности, самоуправления, гласности, самостоятельности в принятии решений по вопросам своей компетенции.

II. Задачи Совета

7. Разрабатывать с учетом интересов деловых кругов предложения о совершенствовании методов таможенного оформления и таможен-

ного контроля, о создании условий, способствующих ускорению движения внешнеторговых товаропотоков путем упрощения и ускорения таможенных процедур.

8. Повышать уровень правовой культуры в сфере таможенного дела.

9. Содействовать осуществлению мер, направленных на единообразие применения таможенного законодательства всеми таможенными органами РФ.

10. Взаимодействовать с консультативными советами при таможенных органах, а также с консультативными органами при таможенных службах иностранных государств.

11. Пропагандировать таможенное дело в РФ.

III. Полномочия Совета

12. В соответствии со своими задачами Совет: а) изучает и анализирует эффективность применения таможенных процедур, выявляет причины неоправданного простоя транспортных средств, хранения товаров на складах временного хранения, несвоевременного выпуска товаров и транспортных средств;

б) обсуждает проекты правовых актов, разрабатываемых ФТС России или с участием ФТС России;

в) представляет предложения по порядку и технологиям таможенного оформления в зависимости от видов товаров, перемещаемых через таможенную границу РФ, вида транспорта, используемого для такого перемещения, категории лиц, перемещающих товары и транспортные средства;

г) выявляет излишние административные барьеры в сфере таможенного дела, разрабатывает предложения по их устранению;

д) вносит предложения о сокращении и (или) уточнении перечня документов и сведений, используемых при таможенном оформлении;

е) изучает проблемы внедрения информационных технологий в работу таможенных органов;

ж) рассматривает вопросы правоприменительной практики таможенных органов, существенно затрагивающей интересы деловых кругов, в том числе по защите таможенными органами прав интеллектуальной собственности, интересов отечественных товаропроизводителей и потребителей;

з) анализирует практику установления и применения специальных упрощенных процедур;

и) вносит предложения по источникам информации, используемой при анализе рисков и управления ими в сфере таможенного дела;

к) вносит предложения по повышению эффективности работы таможенных брокеров (представителей) и иных лиц, осуществляющих

коммерческую деятельность в области таможенного дела;

л) обсуждает вопросы функционирования системы гарантий в сфере таможенного дела;

м) изучает эффективность внедрения и использования предварительного декларирования, упрощенного порядка декларирования товаров и транспортных средств;

н) разрабатывает предложения и рекомендации в виде аналитических и информационных материалов, проектов правовых актов и иных документов;

о) приглашает на заседания Совета представителей:

- таможенных органов РФ, а также организаций, находящихся в ведении ФТС России;
- органов законодательной и исполнительной власти;
- деловых кругов;
- общественных организаций;
- средств массовой информации;
- п) запрашивает от таможенных органов, иных государственных органов, а также организаций и лиц материалы и информацию, необходимые для выполнения задач Совета;
- р) формирует постоянные и временные комиссии, секции, рабочие группы и другие органы для решения своих задач.

IV. Руководство Совета

13. Совет возглавляет председатель Совета – руководитель ФТС России. Председатель Совета имеет двух заместителей. Заместитель председателя Совета от ФТС России назначается председателем Совета. Заместитель председателя Совета от деловых кругов избирается членами Совета, представляющими деловые круги.

14. Председатель Совета:

- руководит работой Совета;
- ведет заседания Совета;
- представляет Совет во взаимоотношениях с государственными и иными организациями, учреждениями и ведомствами;
- осуществляет контроль за исполнением решений Совета.

15. Председатель Совета вправе вывести из состава Совета любого его члена при нарушении требований настоящего Положения, а также Регламента, при совершении действий, препятствующих исполнению принятых Советом решений и дискредитирующей деятельность Совета.

16. Председатель Совета вправе делегировать свои полномочия, предусмотренные настоящим Положением, своим заместителям.

17. Заместитель председателя Совета от ФТС России:

- выполняет поручения председателя Совета;
- готовит предложения по основным направлениям деятельности Совета;
- координирует деятельность комиссий (секций, рабочих групп и других органов);
- ведет заседания Совета при отсутствии председателя Совета;
- руководит работой секретариата Совета;
- обеспечивает исполнение решений Совета в части, возложенной на таможенные органы.

18. Заместитель председателя Совета от деловых кругов:

- выполняет поручения председателя Совета;
- готовит предложения по основным направлениям деятельности Совета;
- координирует работу членов Совета со стороны деловых кругов;
- обеспечивает исполнение решений Совета в части, возложенной на деловые круги.

V. Состав Совета. Права и обязанности членов Совета

19. В Совет входят:

– 15 представителей ФТС России, в том числе председатель Совета, его заместитель и ответственный секретарь Совета, а также представители других федеральных органов исполнительной власти (по согласованию);

– 20 представителей деловых кругов, в том числе заместитель председателя Совета.

20. Состав членов Совета от ФТС России утверждает руководитель ФТС России по представлению ответственного секретаря Совета.

21. Состав членов Совета от других федеральных органов власти определяется в следующем порядке: по письменному представлению ответственного секретаря Совета председатель Совета принимает решение о направлении приглашения в федеральный орган власти с предложением принять участие в работе Совета в качестве его члена. При положительном решении федеральный орган власти представляет предложение по кандидатуре, включаемой в состав Совета, которая утверждается председателем Совета.

22. Состав членов Совета от деловых кругов определяется в следующем порядке: организация, желающая войти в состав Совета, направляет в адрес ответственного секретаря

Совета письменное обращение с просьбой о включении в состав Совета и указанием кандидатуры для включения. Ответственный секретарь Совета представляет данное обращение на согласование заместителям председателя Совета. При наличии таких согласований обращение представляется на утверждение председателю Совета.

23. Состав Совета, а также изменения в составе Совета утверждаются приказами ФТС России.

24. Работа членов Совета осуществляется на безвозмездной основе.

25. Члены Совета обязаны:

- принимать участие в заседаниях Совета, активно участвовать в обсуждении рассматриваемых вопросов и выработке решений;
- готовить и своевременно представлять в секретариат Совета материалы к заседанию Совета в соответствии с Регламентом;
- всемерно содействовать исполнению решений Совета;
- исполнять по поручению Совета его решения, информируя при необходимости руководство Совета о ходе их исполнения;
- не разглашать (в специально оговоренных случаях) решения Совета и иную информацию, которая стала им известна в связи с работой в Совете;

– сохранять в случае выхода из состава Совета конфиденциальность информации в соответствии с настоящим Положением.

26. Члены Совета имеют право:

- вносить предложения по включению вопросов в план работы Совета;
- выступать с докладами на заседаниях Совета;
- представлять на рассмотрение Совета документы и материалы по обсуждаемым вопросам;
- вносить предложения об образовании постоянных и временных комиссий, секций, рабочих групп и других органов Совета;
- входить в состав постоянных и временных комиссий, секций, рабочих групп и других органов Совета;

– вносить на рассмотрение в письменном виде свое аргументированное мнение по обсуждаемому вопросу, если оно отличается от изложенного в предлагаемом проекте решения Совета;

– вносить на рассмотрение внеплановые вопросы, если эти вопросы носят срочный характер и требуют немедленного рассмотрения на Совете;

– выйти из состава Совета на основании письменного заявления на имя председателя Совета;

– поручать, в исключительных случаях, присутствовать на заседаниях Совета лицам, представляющим члена Совета, с правом совещательного голоса.

27. Организации, представляющие в Совете деловые круги, вправе оказывать содействие секретариату Совета в организации деятельности Совета.

28. Члены Совета имеют право решающего голоса.

VI. Работа Совета

29. Совет проводит очередные (плановые) и внеочередные заседания.

30. Плановые заседания проводятся в соответствии с годовым планом работы.

31. Внеочередные заседания проводятся по срочным вопросам на основании решения руководства Совета.

32. На заседаниях Совет заслушивает доклады членов Совета, руководителей структурных подразделений ФТС России, таможенных органов, представителей деловых кругов.

33. Заседания Совета созываются по мере необходимости, но не реже двух раз в год.

34. Совет принимает решения по результатам рассмотрения вопросов.

35. Решения Совета правомочны при наличии на заседании не менее половины членов Совета, в том числе при обязательном присутствии не менее половины представителей деловых кругов, являющихся членами Совета.

36. Решения Совета принимаются простым большинством голосов присутствующих на заседании членов Совета. При равенстве голосов окончательное решение принимает председатель Совета.

37. Решения Совета могут быть приняты путем опроса его членов ответственным секретарем по поручению председателя Совета.

VII. Обеспечение работы Совета

38. Работу Совета обеспечивают структурные подразделения ФТС России по принадлежности вопросов.

39. Организационно-техническое обеспечение работы Совета осуществляет секретариат Совета, в который входят ответственный секретарь и должностные лица отдела взаимодей-

ствия с деловыми кругами Управления таможенного сотрудничества ФТС России.

40. Ответственный секретарь назначается руководителем ФТС России из числа сотрудников ФТС России. Деятельность в качестве ответственного секретаря Совета является особым поручением руководителя ФТС России.

41. Ответственный секретарь Совета:
– исполняет поручения руководства Совета;
– руководит деятельностью секретариата Совета;

– взаимодействует с членами Совета;
– ведет переписку по вопросам, касающимся деятельности Совета;
– обеспечивает в соответствии с Регламентом проведение заседаний Совета;
– организывает взаимодействие структурных подразделений ФТС России и деловых кругов по вопросам, касающимся деятельности Совета;

– ведет учет решений Совета и осуществляет контроль за их исполнением;

– готовит доклады руководству Совета о ходе исполнения решений;
– оформляет протоколы заседаний Совета.

42. ФТС России при необходимости для обеспечения работы Совета привлекает с согласия руководителей соответствующих министерств и ведомств специалистов, экспертов и консультантов независимо от ведомственной принадлежности.

43. ФТС России предоставляет в пользование Совета необходимые помещения, средства связи и оборудование.

44. Деятельность Совета финансируется за счет и в пределах сметы расходов на содержание таможенных органов РФ.

С. А. ФЕДОСОВ,
начальник Управления таможенного сотрудничества, генерал-майор таможенной службы

*Приложение 2
к приказу ФТС России от 24.01.2005 № 50*

РЕГЛАМЕНТ РАБОТЫ

Консультативного совета по реализации таможенной политики при ФТС России

I. Планирование работы

1. Работа Консультативного совета по реализации таможенной политики при ФТС России (далее – Совет) осуществляется по годовым планам.

Проекты планов работы Совета обсуждаются на заседании Совета и утверждаются председателем Совета.

2. Члены Совета представляют ответственному секретарю Совета не позднее 15 ноября года, предшествующего планируемому, предложения для включения в план работы с указанием докладчиков (содокладчиков) и сроков рассмотрения вопросов.

3. Проект плана, подготовленный ответственным секретарем Совета на основе поступивших предложений, вносится в предварительную повестку дня последнего в текущем году заседания Совета и включается в пакет материалов, рассылаемых к заседанию Совета.

Ответственный секретарь Совета докладывает на заседании Совета проект плана, излагает причины невключения в представленный проект поступивших предложений и вносит предложения о порядке их рассмотрения на заседании Совета.

В случае согласия Совета предложения, не включенные в проект плана, направляются для рассмотрения в соответствующие структурные подразделения ФТС России, постоянные комиссии и рабочие группы либо общественные организации.

4. План работы Совета, утвержденный председателем Совета с учетом итогов обсуждения, рассылается членам Совета вместе с протоколом заседания и принятыми на заседании решениями.

5. Ответственный секретарь Совета составляет на основе годового плана работы, решений Совета, указаний председателя Совета проект повестки дня очередного заседания Совета и рассылает его членам Совета, ответственным за подготовку материалов к заседаниям Совета, не позднее чем за 45 дней до дня заседания.

6. Окончательная повестка дня, в том числе предложения о рассмотрении дополнительных вопросов в разделе «Разное», утверждаются на заседании Совета.

7. Члены Совета вправе в любое время обратиться в секретариат Совета с предложениями о внесении дополнительных вопросов в утвержденный план работы Совета на текущий год. Решение об изменении плана работы принимает руководство Совета.

II. Подготовка материалов к заседанию Совета

8. Материалы к заседаниям Совета готовят члены Совета, ответственные за подготовку обсуждаемых вопросов, в соответствии с плановыми сроками.

Материалы к заседаниям должны включать:
– тезисы доклада по существу вопроса;
– справочно-аналитические материалы;
– проекты решения Совета, согласованные с содокладчиками.

Указанные материалы представляют ответственному секретарю Совета не позднее чем за 20 дней до дня заседания Совета на бумажном и магнитном носителях.

К материалам заседания Совета прилагается список должностных лиц организаций, не представленных в Совете, с указанием их должностей и номеров контактных телефонов, которых, по мнению лиц, готовящих материалы, целесо-

образно пригласить на обсуждение конкретного вопроса. Решение о приглашении принимает председатель Совета по докладу ответственного секретаря Совета, само приглашение осуществляет ответственный секретарь Совета.

При наличии разногласий по поводу предлагаемых содокладчиками решений каждый член Совета представляет в установленный срок собственный вариант проекта решения.

9. Проект повестки дня, тезисы докладов и содокладов, проекты решений и другие материалы по обсуждаемым вопросам рассылаются секретариатом Совета членам Совета и, по решению ответственного секретаря, приглашенным лицам не позднее чем за 14 календарных дней до дня заседания Совета.

10. Члены Совета для получения справок по существу планируемых для обсуждения вопросов вправе обратиться в соответствующие структурные подразделения ФТС России через секретариат Совета.

III. Порядок проведения заседания Совета

11. Очередные (плановые) заседания Совета проводятся не реже двух раз в год.

Внеочередное заседание Совета может быть созвано в любое время по решению руководства Совета. Материалы к заседанию Совета при недостатке времени могут не рассылаться, а проект повестки дня такого заседания объявляется при открытии заседания.

12. На заседаниях Совета имеют право присутствовать начальники структурных подразделений ФТС России и региональных таможенных управлений.

Каждый член Совета вправе пригласить на заседание одного-двух должностных лиц представляемой им организации, фамилию, имя, отчество и должности которых член Совета сообщает в секретариат Совета не позднее чем за 3 рабочих дня до заседания. В течение этого же срока члены Совета информируют секретариат о своем намерении присутствовать на заседании.

13. Председательствует на заседаниях Совета председатель Совета или (по поручению) его заместитель.

14. В целях обеспечения оперативного и делового обсуждения и решения вопросов на заседании Совета устанавливается следующий регламент (если в повестке дня заседания не оговорено иное):

– основной доклад либо содоклад (сжатое изложение представленных материалов) – до 10 мин.;
– выступление (в порядке обсуждения вопроса) – до 5 мин.;
– устная справка – до 3 мин.;
– вопрос докладчику – 1 мин.

15. На каждом заседании Совета уточняется повестка дня следующего заседания.

IV. Оформление и реализация решений Совета

16. Ответственный секретарь в ходе заседания Совета ведет протокол заседания, в котором отражаются решения Совета по всем обсуждавшимся вопросам.

Протокол в двухнедельный срок после заседания Совета за подписью ответственного секретаря рассылается членам Совета.

К протоколу прилагаются все материалы заседания (кроме разосланных при подготовке этого заседания).

17. Замечания к проектам решений Совета рассматриваются непосредственно на заседании Совета. При отсутствии замечаний реше-

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ТАМОЖЕННАЯ СЛУЖБА ПРИКАЗ

№ 51 от 24 января 2005 г.

Об утверждении персонального состава Консультативного совета по реализации таможенной политики при ФТС России

В соответствии с Положением о Консультативном совете по реализации таможенной политики при ФТС России, утвержденным приказом ФТС России от 24.01.2005 № 50,

ПРИКАЗЫВАЮ:

Утвердить персональный состав Консультативного совета по реализации таможенной политики при ФТС России (приложение).

Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

А.Е. ЖЕРИХОВ,

руководитель, генерал-полковник таможенной службы

Приложение

к приказу ФТС России от 24.01.2005 № 51

ПЕРСОНАЛЬНЫЙ СОСТАВ

Консультативного совета по реализации таможенной политики при ФТС России (далее – Совет)

I. Представители от ФТС России:

А.Е. Жерихов, руководитель ФТС России – председатель Совета;
Л.А. Лозбенко, заместитель руководителя ФТС России – заместитель председателя Совета от ФТС России;

Н.М. Блинов, советник руководителя ФТС России;
А.Б. Воронин, начальник Главного управления федеральных таможенных доходов;
А.В. Галактионов, начальник Главного управления организации таможенного контроля;
М.А. Комаров, первый заместитель начальника Правового управления;
А.О. Кудряшев, начальник Главного управления товарной номенклатуры торговых ограничений;
В.И. Орлов, начальник Управления таможенной статистики и анализа;
В.А. Тихомиров, начальник Управления валютного контроля;
Л.М. Ухлинов, начальник Главного управления информационных технологий;
Н.Н. Шитова, и.о. начальника Управления таможенной инспекции;
А.А. Яриз, начальник Главного управления по борьбе с контрабандой;
С.А. Кудрявцев, начальник отдела взаимодействия с деловыми кругами Управления таможенного сотрудничества – ответственный секретарь Совета.

II. Представители от деловых кругов:

С.Н. Катырин, вице-президент Торгово-промышленной палаты РФ – заместитель председателя Совета от деловых кругов;
А.И. Агаларов, президент Союза производителей и импортеров;
С.П. Алексеев, президент Международного союза выставок и ярмарок;
В.И. Алисейчик, президент Ассоциации экспедиторов РФ;
А.И. Борисов, генеральный директор Московской международной бизнес-ассоциации;
В.К. Бояров, президент Фонда социальной поддержки сотрудников и ветеранов таможенной службы;
Г.Н. Донцова, представитель Консультативного совета по иностранным инвестициям в России;
В.П. Евтушенко, президент АФК «Система»;
А.В. Кундратьев, президент Ассоциации авиационных грузовых операторов;
В.А. Никулин, вице-президент Российского союза промышленников и предпринимателей (работодателей);
И.Е. Орленко, и.о. ген. директора Национальной ассоциации таможенных брокеров (поверенных);
В.М. Окулов, генеральный директор ОАО «Аэрофлот»;
А.В. Поповичев, представитель Содружества производителей фирменных торговых марок «РусБренд»;

А.М. Пляцовой, президент Ассоциации торговых компаний и товаропроизводителей электробытовой и компьютерной техники «РАТЭК»;

М.А. Романовский, президент Союза российских судовладельцев;
Г.В. Ряднов, генеральный директор Таганрогского автомобильного завода;
Е.А. Самойлов, исполнительный директор Союза нефтеэкспортеров;
В.П. Стройков, президент Ассоциации экспресс-перевозчиков;
Ю.С. Сухин, президент Ассоциации международных автомобильных перевозчиков;
О.А. Терехов, президент Ассоциации морских торговых портов;
В.С. Якунин, сопредседатель Союза профессиональных фармацевтических организаций.

С.А. ФЕДОСОВ,

начальник Управления таможенного сотрудничества, генерал-майор таможенной службы

ние считается принятым в той формулировке, в которой был представлен его проект.

Решения Совета по обсуждавшимся вопросам оформляет ответственный секретарь Совета с участием, при необходимости, компетентного представителя (представителей) ФТС России, иных федеральных органов исполнительной власти либо деловых кругов Российской Федерации.

Решения, требующие значительной доработки, оформляют содокладчики по обсуждавшемуся вопросу и ответственный секретарь в сроки, устанавливаемые Советом.

18. Решения Совета подписывает председатель Совета. В случае его временного отсутствия решения Совета могут быть разосланы членам Совета за подписями обоих заместителей председателя Совета.

19. Решения Совета рассылаются одновременно с протоколом заседания Совета.

V. Комиссии, секции, рабочие группы и другие органы Совета

20. Совет для реализации своих задач может создавать комиссии, секции, рабочие группы и другие подобные органы.

21. Решения о создании органов Совета принимаются на заседаниях Совета.

Руководитель органа Совета назначается руководством Совета с учетом характера решаемых вопросов.

22. При принятии решения о создании органа указываются цель его создания, порученное задание, срок функционирования, персональный состав.

23. Совет рассматривает результаты деятельности органов на своих заседаниях перио-

дически, по мере необходимости и готовности материалов для обсуждения.

На ближайшем по истечении срока функционирования органа заседании Совет заслушивает итоговый отчет руководителя о его работе.

VI. Заключительные положения

24. Ответственность за исполнение решений Совета несут те руководители (члены Совета), на которых она возложена соответствующим решением Совета.

25. Учет решений Совета и контроль за их исполнением осуществляет ответственный секретарь Совета, который периодически докладывает председателю Совета о ходе их исполнения.

В повестку дня первого заседания следующего года включается сообщение ответственного секретаря о реализации решений Совета в истекшем году.

26. Для подготовки информации, указанной в пункте 28, упомянутые в решении исполнители обязаны по запросу ответственного секретаря Совета или по собственной инициативе представлять документы, дающие возможность говорить об исполнении решения или о проблемах, возникших при его исполнении.

27. Протоколы заседаний Совета хранятся в секретариате Совета.

28. Секретариат Совета может использовать планы работы, решения Совета и выписки из протоколов Совета в качестве методических рекомендаций для работы Консультативных советов при региональных таможенных управлениях.

С.А. ФЕДОСОВ,
начальник Управления таможенного сотрудничества, генерал-майор таможенной службы

ОБСУЖДЕНИЕ ПРОЕКТА ЗАКОНА

В дирекции СЗФ Союза российских судовладельцев прошло рабочее совещание представителей организаций, входящих в состав филиала, и дирекции Союза, посвященное обсуждению проекта закона «О саморегулируемых организациях».

В совещании принял участие президент СОРОССа Михаил Романовский.

В результате обсуждения положительных и отрицательных аспектов применения положений закона «О саморегулируемых организациях» в случае реорганизации СОРОССа участники совещания пришли к выводу, что предлагаемый проект закона не может быть применен к СОРОССу (и входящим в него судовладельческим компаниям), т.к. не учитывает специфику деятельности судовладельцев, не отражает интересы отраслевых предприятий и организаций на федеральном уровне.

СОРОСС во многих аспектах деятельности уже осуществляет функции саморегулируемой организации:

- имеет федеральный статус и соответствующую структуру;

- в Союз входит более 100 организаций, имеющих интересы в сфере судоходства;

- активно участвует в законотворческой деятельности и активно работает с Минтрансом;

- имеет независимый от своих членов аппарат, который выполняет волю коллегиальных органов Союза;

- имеет комиссию по деловой этике;

- самостоятельно и независимо ведет деятельность в рамках закона «О некоммерческих организациях»;

- входящие в Союз судовладельцы выполняют необходимые в своей деятельности стандарты, сертифицированы и находятся под контролем независимых международных и российских структур.

В проекте закона заложено несколько положений, которые не могут применяться в рамках деятельности СОРОССа:

- компенсационный фонд не имеет смысла, т.к. все судовладельцы обязаны страховать свои риски при нанесении ущерба третьим лицам, т.е. клиентам, партнерам, и конкретным физическим лицам;

- создание бюрократических независимых структур в аппарате организации потребует значительных средств, а это противоречит концепции организации в части величины членских взносов. И за счет чего будет содержаться аппарат? За счет государства? Тогда будет утеряна самостоятельность и независимость Союза, что противоречит конвенциям МОТ № 87 и 98;

- в СОРОССе состоят не только судовладельцы, но и сервисные, учебные, научные организации, у которых свои задачи и иные условия работы. Однако всех членов Союза объединяют принципы содействия развитию российского торгового мореплавания;

- по проекту закона места в Союзе для сервисных и иных организаций не будет. Это приведет к сужению информационной базы и организации в целом;

- в проекте закона запутан вопрос о привлечении к работе независимых специалистов в управляющие и контролирующие органы организации;

- СОРОСС не занимается коммерческой деятельностью, не распространяет информацию на коммерческой основе, не извлекает прибыли из своей деятельности, а опирается на принципы расширения рядов своих членов и пополняет свой бюджет только за счет разумных членских взносов на принципах разумной достаточности.

В итоге рассмотрения сделан вывод о том, что существующий проект закона нельзя применить для Союза российских судовладельцев, хотя ряд положений о саморегулируемых организациях можно внести как дополнения в закон «О некоммерческих организациях» в части аккредитации в госорганах, в части наделения общественных организаций некоторыми правами и обязанностями со стороны государства.

Сергей ДОЖДЕВ,
зам. директора СЗФ СОРОССа

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

Россия уходит из Арктики?

Мнения экспертов о перспективах Северного морского пути



– «Если мы не восстановим Северный морской путь, вместо нас в высокие широты придут американцы и японцы. Наше лидерство в Арктике будет окончательно утрачено», таково мнение многих российских экспертов Минтранса.

Узкая дорожка, когда-то пробитая во льдах «Сибиряковым», превратилась в свое время в оживленную трассу с круглогодичным движением. По ней перевозилось ежегодно свыше 7 миллионов тонн грузов. Навигацию на трассе Северного морского пути, которая проложена через шесть морей, от Новой Земли до Берингова пролива, через 3350 миль морского пространства, обеспечивали десятки ледоколов, в том числе 8 атомных, метеостанции и гидрографические суда, маяки и ледовая авиаразведка, сотни специалистов и ученых. Это была без преувеличения уникальная дорога, которой не располагала ни одна страна в мире.

Но с началом рыночных реформ движение здесь замерло. Игарка практически прекратила экспорт леса. Профилирующие отрасли Северо-Востока пришли в глубокий упадок. Добыча руд цветных металлов, на которой держалась экономика Севера, стала вестись в столь незначительных объемах, что затраты на регулярное морское сообщение были признаны неэффективными. Остался лишь редкий арктический каботаж. Раньше первые суда приходили в Певек уже в конце июня, как только сходили льды. В прошлом же году даже в первых числах июля этот самый северный порт мира был пуст.

Неудивительно, что уникальные транспортные суда ледового класса начали распродавать либо ушли под другой флаг. Представим – тяжелые, одетые в стальной панцирь суда

сегодня работают в южных морях Тихого и Индийского океанов и иных экзотических местах, лишь бы хоть как-то прокормить свои экипажи! Из оставшихся 8 атомных ледоколов 5 уже исчерпали свой ресурс, а два – маломощны.

Правда, в 1989 году был заложен ледокол «50 лет Победы», но денег на его достройку нет. Ныне вся инфраструктура Северного морского пути, включающая ледокольный флот, метеорологическую и гидрографическую службы, ледовую разведку, авиацию, связь, находится в состоянии кризиса, вызванного как экономическими причинами, так и недальновидной политикой властей, – таково мнение Александра Гранберга, неоднократного участника высокоширотных экспедиций. У гидрографических судов, которые, кстати, тоже доживают свой век, нет средств, чтобы проверить маяки. Многие метеостанции закрыты. До 90% береговых объектов, обеспечивающих проводку судов, находится в аварийном состоянии. Разруха такая, что ветераны Арктики хватаются за голову. А ведь функционирование этой трассы для северян – вопрос выживания. Несвоевременная доставка какого-то груза здесь приводит к катастрофическим последствиям и серьезным геополитическим изменениям.

По мнению российских экспертов, если Россия немедленно не начнет модернизацию арктической транспортной системы, то по Северному морскому пути караваны поведут японцы или американцы. Бьют тревогу полярники, волнуются ученые и даже парламентарии из-за этой проблемы не могут спокойно спать на заседаниях Госдумы. Даже невозмутимый премьер-

министр Михаил Фрадков был вынужден признать, что сегодня развитие арктической морской транспортной системы становится важнейшей частью национальной политики России в области транспорта.

Не случайно и в проекте концепции развития арктической зоны Севморпути отведено главное место как связывающему морские маршруты Заполярья и внутренние водные пути Сибири в единую транспортную систему.

Мнение, получается, единое – уникальную дорогу надо спасать. Только где для этого найти деньги? Полное расконсервирование Северного морского пути обойдется в \$7 млрд. По данным Федерального агентства морского и речного транспорта, для обеспечения прогнозируемых грузопотоков требуется 14 ледоколов, из них 6 атомных, 4 дизельных линейных, 4 ледокола-снабженца для обслуживания буровых платформ и 70 крупнотоннажных транспортных судов ледовых категорий. Однако выделяемых средств едва хватит для достройки одного атомохода «50 лет Победы»...

Окупаемость российского ледокольного флота возможна лишь при условии, что грузооборот на трассах Севморпути составит не менее 4 – 5 млн. тонн грузов в год. А в прошлом году по Северному морскому пути перевезено лишь 1,7 млн. тонн грузов. Следовательно, говорить надо не столько о восстановлении Севморпути, сколько о возрождении экономики всего Крайнего Севера. Тогда появятся и грузы, и суда под них. Именно так считает академик Александр Гранберг:

– В Западном секторе Арктики ситуация начинает выправляться, да и перспективы намечаются неплохие. Там начался подъем, связанный с освоением прибрежных и шельфовых нефтегазовых месторождений. Действительно, уже несколько лет идет вывоз газоконденсата из Обской губы и с Енисея. В

Ненецком округе организована морская перевозка нефти с Варандейского месторождения, а на очереди Приразломное. И, похоже, сторонники транспортировки сырья морем одерживают верх над теми, кто традиционно ратует за строительство нефтепроводов. Об этом можно судить хотя бы по тому, что нефтяная компания «ЛУКойл» строит собственные танкеры ледового класса.

Академик уверен, что можно оптимизировать грузопоток. Скажем, миллион тонн апатитового концентрата мы ежегодно отправляем в Юго-Восточную Азию. Но через Суэцкий канал. Так же транспортируются минеральные удобрения, металл. Грузы есть. И при определенных политических и экономических усилиях со стороны государства и морских компаний транзит по Северному морскому пути можно увеличить. Главный выигрыш – этот путь значительно короче, чем через южные моря. К тому же там канал, а здесь океан, поэтому и суда можно использовать мощнее. Кстати, эти преимущества давно оценены за рубежом. Не случайно на всех международных конференциях, где обсуждаются перспективы Севморпути, обязательно присутствуют представители компании, эксплуатирующей Суэцкий канал. И приезжают они совсем не из-за научного интереса. Для них мы – потенциальные конкуренты.

К сожалению, есть опасение, что к тому времени, когда политика у нас поменяется, весь наш ледокольный флот будет уже порезан на иголки.

– Ледокольный флот ничем не заменишь, – считает Александр Гранберг. – Без него на арктических трассах делать нечего. Ну не подводными же лодками доставлять грузы в Заполярье и вывозить миллионы тонн сырья! И, естественно, создание и поддержание его – забота правительства. Частному бизнесу это не под силу.

Пресс-служба ФГУП «Росморпорт»



МОНИТОРИНГ

ЗАКОНОДАТЕЛЬНО-НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ
(акты, наиболее значимые для морского флота)

ЗАКОНЫ

О внесении изменений в Закон РФ «Об организации страхового дела в РФ» и в статью 2 Федерального закона «О внесении изменений и дополнений в Закон РФ «Об организации страхового дела в РФ» и признании утратившими силу некоторых законодательных актов РФ
№ 12-ФЗ от 07.03.2005

УКАЗЫ ПРЕЗИДЕНТА

О примерной форме служебного контракта о прохождении государственной гражданской службы РФ и замещении должности государственной гражданской службы РФ
№ 159 от 16.02.2005

КОНВЕНЦИИ, ДОГОВОРЫ, МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

Конвенция о найме и трудоустройстве моряков (Конвенция 179) от 22 октября 1996 г.

№ 179 от 22.10.1996

Международная конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 года

№ от 06.05.1993

ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

О внесении изменений в некоторые акты Правительства РФ, регулирующие вопросы экспортного контроля

№ 54 от 04.02.2005

О подписании Соглашения между Правительством РФ и Правительством Южно-Африканской Республики о сотрудничестве в области морского транспорта

№ 113 от 02.03.2005

О порядке применения средств и методов контроля при осуществлении пропуска лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу РФ

№ 50 от 02.02.2005

О порядке работы с проектами, реализуемыми Российской Федерацией при участии международных финансовых организаций

№ 43 от 28.01.2005

О Правительственной комиссии по техническому регулированию

№ 97 от 01.03.2005

Об установлении многостороннего постоянного морского грузо-пассажирского пункта пропуска через государственную границу РФ в порту Высоцк

№ 897 от 31.12.2004

Об утверждении Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности

№ 111 от 02.03.2005

Об утверждении Правил разработки, утверждения и введения в действие государственных образовательных стандартов начального профессионального, среднего профессионального, высшего профессионального и послевузовского профессионального образования

№ 36 от 21.01.2005

РАСПОРЯЖЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

Об утверждении Перечня арктических портов и пунктов, открытых для захода в 2005-2006 годах грузовых судов под иностранным флагом

№ 137-р от 08.02.2005

ИНСТРУКТИВНЫЕ ПИСЬМА МИНИСТЕРСТВ И ВЕДОМСТВ

Банк России. Письмо «О компенсационных выплатах при зарубежных командировках»

№ 36-3/526 от 22.03.2005

ВАС России. Постановление «О порядке уплаты НДС»

№ 3521/04 от 14.12.2004

ВАС России. Решение «О признании недействующим письма МНС России от 17.02.2004 №04-2-06/127 «О налогообложении компенсационных выплат по возмещению расходов, связанных со служебными командировками»

№ 1614/04 от 26.01.2005

Минфин России. Письмо «О декларации по налогу на имущество организаций»

№ 03-06-01-02/02 от 18.01.2005

Минфин России. Письмо «О налоге на имущество»

№ 03-06-01-02/26 от 30.12.2004

Минфин России. Письмо «О сборах и пошлинах за лицензирование»

№ 02-05-03/348 от 04.03.2005

Минфин России. Письмо «Об учете доплаты за работу в выходные и праздничные дни»

№ 03-03-01-04/88 от 04.03.2005

Минфин России. Приказ «О внесении изменений в Указания о порядке составления и представления бухгалтерской отчетности»

№ 135н от 31.12.2004

Минфин России. Приказ «Об утверждении методических указаний по внедрению инструкции по бюджетному учету, утвержденной приказом Министерства финансов РФ»

№ 26н от 24.02.2005

Минфин России. Приказ «Об утверждении формы налоговой декларации по водному налогу и порядке ее заполнения»

№ 29н от 03.03.2005

Минэкономразвития России. Приказ «Об утверждении Порядка установления специальных упрощенных процедур таможенного оформления для отдельных лиц»

№ 9 от 27.01.2005

Морская коллегия при Правительстве РФ. Протокол заседания от 02.02.2005

№ 1(8) от 02.03.2005

ФНС России. Письмо «О временных методических рекомендациях»

№ ШС-6-09/5 от 13.01.2005

ФНС России. Письмо «О транспортном налоге»

№ ММ-6-21/44@ от 24.01.2005

ФНС России. Письмо «О налоге на имущество организаций»

№ ГИ-6-21/136 от 17.02.2005

ФНС России. Письмо «О таможенных сборах»

№ 01-06/12890 от 29.12.2004

ПРИКАЗЫ, РАСПОРЯЖЕНИЯ, ПИСЬМА МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ РФ

Распоряжение «Об образовании Рабочей группы по выработке предложений о внесении изменений в действующие ставки портовых сборов в морских портах РФ»

№ ИЛ-17 от 07.02.2005

Распоряжение «О форме Акта проверки мореходного состояния судна»

№ КП-32р от 05.04.2005

Мониторинг подготовлен администрацией Союза российских судовладельцев

ИНВЕСТИЦИИ

600 млн. рублей на реконструкцию подходного канала порта Санкт-Петербург

На реконструкцию подходного канала и акватории к будущему морскому пассажирскому порту на Васильевском острове в Санкт-Петербурге в 2005 году из федерального бюджета выделяется 600 млн. рублей, сообщает пресс-служба Санкт-Петербургского филиала ФГУП «Росморпорт».

В пресс-службе отметили, что «в настоящее время закончена разработка ТЭО обоснования проекта, которое прошло все стадии согласования со всеми заинтересованными министерствами и ведомствами». В экспертном заключении отмечено, что «проект будет способствовать развитию международного морского туризма в России». Проект также получил положительную оценку Главгосэкспертизы РФ.

По экспертным оценкам, для строительства гидротехнических сооружений для будущего морского пассажирского порта на Васильевском острове Санкт-Петербурга в целом потребуются инвестиции в объеме \$380-450 млн. Около половины средств намечается выделить из федерального бюджета, остальные планируется привлечь от частных инвесторов, заинтересованных в реализации данного проекта.

По словам представителя Санкт-Петербургского филиала Росморпорта, активную работу по реализации данного проекта ведет ООО «Морской фасад Санкт-Петербурга». Компания в настоящее время объявила конкурс на выбор подрядчика по образованию новой территории, необходимой для строительства пассажирского порта. В свою очередь и Росморпорт также объявил конкурс на подрядные работы по реконструкции подходного канала, итоги которого намечается подвести в мае текущего года.

Полный объем строительства нового пассажирского порта на Васильевском острове планируется завершить к 2009 году, однако уже в 2008 году будут открыты первые 2 причала, каждый длиной 1200 метров, способные принимать самые современные круизные лайнеры.

По прогнозам экспертов, подготовивших ТЭО проекта, пассажирооборот нового порта составит около 4 млн. туристов в год, доход Санкт-Петербурга превысит \$25 млн.

«ГАЗПРОМ» И «ЛУКОЙЛ» – СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПАРТНЕРЫ ДО 2014 ГОДА

В соответствии с документом стороны намерены совместно реализовывать проекты, связанные с разведкой и разработкой месторождений нефти и газа на территории Ямало-Ненецкого автономного округа, Ненецкого автономного округа, российского сектора Каспийского моря, Республики Узбекистан и других регионов. «Газпром» и «ЛУКОЙЛ» также договорились развивать сотрудничество по транспортировке морским транспортом нефти и газового конденсата из северных районов Ненецкого и Ямало-Ненецкого автономных округов.

Стороны будут поддерживать сложившиеся партнерские отношения по поставкам углеводородного сырья и производству нефте- и газохимической продукции, а также размещению свободных ресурсов нефти и газового конденсата на собственных газо- и нефтеперерабатывающих предприятиях, расположенных как в России, так и за ее пределами.

«Газпром» и «ЛУКОЙЛ» будут ежегодно согласовывать объемы и номенклатуру взаимных поставок сырья и нефтехимической продукции. Для оптимизации загрузки мощностей нефте- и газоперерабатывающих заводов обеих компаний будет подготовлена совместная долгосрочная программа переработки углеводородного сырья для производства каучуков, пластмасс и других продуктов нефте- и газохимии.

Стороны будут стремиться к максимальной кооперации по рациональному использованию широкой фракции легких углеводородов, нефтяного попутного и природного газа в таких областях, как использование газа в качестве моторного топлива, производство современных полимерных материалов, эластомеров и изделий на их основе.

«Подписанное соглашение является новым важным этапом двустороннего взаимодействия. Это яркий пример взаимовыгодного долгосрочного сотрудничества «Газпрома» и независимых производителей газа», – заявил Алексей Миллер.

«Совместное использование производственного и научного потенциала «Газпрома» и «ЛУКОЙЛа», их трудовых и финансовых ресурсов будет способствовать подъему экономики России и укреплению экономического потенциала каждой из компаний», – сказал президент ОАО «ЛУКОЙЛ» Вагит Алекперов.

СУДОСТРОЕНИЕ

ФГУП «АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ» ГОТОВИТ ПОДВОДНУЮ ЛОДКУ «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» К ХОДОВЫМ ИСПЫТАНИЯМ

В конце мая 2005 года ФГУП «Адмиралтейские верфи» планирует начать ходовые испытания неатомной подводной лодки 4-го поколения «Санкт-Петербург». К этому времени должны завершиться швартовые испытания субмарины, в проведении которых задействованы специалисты «Верфей», ЦКБ морской техники «Рубин» – проектировщика лодки, а также их партнеры, смежники, представляющие многие предприятия Санкт-Петербурга и других российских городов. После прохождения всех испытаний, в конце 2005-го года, НАПЛ «Санкт-Петербург» будет передана заказчику – ВМФ России.

Строительство неатомной подводной лодки «Санкт-Петербург» было начато в 1997 году. В конце октября 2004 НАПЛ «Санкт-Петербург» была спущена на воду. Подводная лодка является уникальной по таким техническим характеристикам, как высокая боевая мощь, повышенная скрытность, большая автономность и дальность плавания, высокая надежность. По совокупности своих качеств она не имеет аналогов в мире.

Улучшенные тактико-технические характеристики подлодки позволят эффективно поражать подводные и надводные цели, а также наносить залповые ракетные удары. На НАПЛ установлено радиоэлектронное вооружение нового поколения на современной элементной базе, всережимный гребной электродвигатель на постоянных магнитах и аккумуляторная батарея с повышенным сроком службы. В несколько раз снижен уровень шумности корабля, установлено новое эффективное противогидролокационное покрытие корпуса НАПЛ. Создана комплексная система автоматизированного управления кораблем, его боевыми и техническими средствами. Гидроакустический комплекс, установленный на НАПЛ, имеет в носовой части высокочувствительную шумопеленгаторную антенну, площадь которой в несколько раз превышает площадь антенн подводных лодок предыдущего поколения. Навигационный комплекс обеспечивает безопасность кораблевождения и использование крылатых ракет при длительном пребывании НАПЛ в подводном положении. Все выдвижные устройства, кроме командирского перископа, являются не проникающими в прочный корпус лодки.

СТОИМОСТЬ НОВЫХ СУДОВ РАСТЕТ ПО СПИРАЛИ

По данным еженедельного аналитического бюллетеня SeaNews Weekly, объем заказов судов по всему миру за февраль 2005 г. вырос на 6,4 млн.т dwt, или на 67 судов.

Ведущие мировые верфи позволяют себе отказываться от контрактов на постройку. Мест на верфях уже давно нет, соответственно к концу 2005 г. можно ожидать снижение цен на строительство новых судов.

Ситуация с ценами развивается по спирали, и последние 3 года цены стабильно растут. С 2002 г., когда стоимость танкера опустилась до \$63,5 млн., до настоящего момента цены выросли в два раза. Когда стоимость контрактов на постройку VLCC в сентябре 2004 г. превысила \$100 млн., это стало первополюсной новостью во всем мире. А в марте 2005 г. компания Daewoo подписала контракт на постройку танкеров по цене уже почти \$120 млн. каждый.

Стоимость нефтепродуктовозов выросла уже на 25% с октября прошлого года. В марте 2005 г. средняя цена на танкер-продуктовоз вместимостью 40-50 тыс. т dwt превысила \$40 млн. Теперь нормой станет цена, которую южнокорейская верфь STX получит за танкер 47 тыс.т dwt, \$42,5 млн. Хотя еще прошлым летом за аналогичный танкер та же верфь получила \$33 млн.

Подобную спираль роста можно наблюдать и в ценообразовании на СПГ-танкеры. Например, танкер вместимостью 147 тыс. куб. м стоит в настоящее время более \$200 млн. т, что на \$50 млн. больше, чем в 2002 г., и на \$15 млн. больше, чем в конце 2004 г.

В «МВР» № 19-20 2004 г. была опубликована статья М. Войтенко «Теракт, который может развалить мировую экономику». По мнению автора, устроенная террористами авария крупного судна в одной из узловых точек мирового судоходства – в Малаккском проливе, Босфор, Суэцком или Панамском каналах – «обрушит» и «парализует» мировую экономику.

А если так, то, по мнению автора, спасение человечества потребует превентивных жертв, а именно пересмотра базовых принципов международного права, включая фактический отказ от свободы судоходства – во имя «уничтожения рассадников терроризма».

Панические призывы действовать, невзирая на «существующие правила и нормы» и сметающая с земли «отсталые государства, где президент не каждый день с пальмы слезит», не новы. Такие настроения, готовящие почву для силовых акций и пересмотра международных договоров, целенаправленно организуются спецслужбами заинтересованной страны путем заказа терактов с последующей кампанией в мировой прессе.

А дальше начинается то, что на языке международного права называется «агрессия» и «государственный терроризм», а именно «применение силы либо угрозы против суверенных государств и политических деятелей».

Между тем есть достаточные основания усомниться как в возможности теракта «развалить мировую экономику», так, и в необходимости установления «новых правил игры».

Более того, не грех еще раз напомнить, что такое политический терроризм и кому он выгоден.

МОРСКОЙ ТЕРРОРИЗМ: КОМУ ЭТО ВЫГОДНО?

Кто, как и для чего хоронит свободу мореплавания

Географические «закрытия»: аспект технический

Итак, автор статьи «Теракт, который может развалить мировую экономику» пугает нас параличом мирового судоходства в результате всего одной-двух крупных диверсий. Но легко ли закупорить супертанкером пролив или канал? Можно захватить судно и выбросить его на берег. При этом может вылиться много нефти – но фарватер останется свободным. Можно попытаться протаранить супертанкер на самом узком месте фарватера – но никаких гарантий, что поврежденное судно затонет на нужном месте, нет. Не так просто устроить катастрофу и в канале – в ограниченном пространстве разогнать судно для тарана (таранить надо с борта) или прочной посадки на грунт.

Конечно, проще перекрыть вход в порт – но остановка только одного порта не будет иметь глобальных последствий. Повлиял ли «бомбейский взрыв» на снабжение союзников во Второй мировой? А ведь в бомбейском порту взорвались тысячи тонн взрывчатки, были повреждены, затонули и сгорели несколько десятков судов, погибли многие тысячи человек и в порту, и в городе.

Кроме того, супертанкер и сам по себе достаточно прочная штука.

Во время ирано-иракской войны в Заливе делались попытки парализовать движение танкеров минными постановками, но благодаря тридцатимиллиметровой обшивке и двойному корпусу танкеры получали лишь незначительные повреждения. Не надо забывать, что водоизмещение сегодняшнего танкера в десять и более раз больше, чем у крупных боевых кораблей Второй мировой.

Таким образом, перекрыть пролив или канал, устроив диверсию на супертанкере, – сложная техническая задача, даже если диверсанты – не новички в морском деле. Устроить аварию с разлитием нефти – проще, но и тогда ни о каком «параличе мирового судоходства» все равно и речи не будет. Качнутся цены, изменятся страховые ставки – и не более того.

Если...

Тем не менее представим, что один из судоходных каналов или проливов мирового значения перекрыт. «Обрушит» ли это мировую экономику? Сомнительно. Тому есть прямые доказательства.

Во время Суэцкого кризиса 1956 года, когда Египет предъявил права на Суэцкий канал, движение по нему было перекрыто на несколько месяцев. Мир тогда не рухнул – правда, именно после Суэцкого кризиса началось строительство супертанкеров, которые везли нефть в обход Африки дешевле, чем по каналу. Да, был всплеск цен – его дает любой политический конфликт на транспортных путях, но в результате мировое судоходство только выиграло.

Был, правда, мировой энергетический кризис начала семидесятых, спровоцированный войнами вокруг того же Суэцкого канала, но тогда скачок нефтяных цен не обошелся без сговора основных нефтедобывающих стран – нефтяных шейхов и Соединенных Штатов. Смогут ли террористы, захватывая, взрывая или затопляя отдельные суда, сделать больше, чем великие державы? Вряд ли.

Но рассмотрим «максимальный» сценарий – полное перекрытие одного из ключевых проливов или каналов в результате теракта на срок несколько месяцев и более.

Что изменится? Только то, что часть мирового грузопотока пойдет альтернативным маршрутом, максимум в полтора раза длиннее. Стоимость транспортировки возрастет при этом меньше чем на 50%. С точки зрения судоходных компаний, это совсем не плохо – а вернее, просто хорошо: появится дефицит тоннажа, вырастет фрахт – доля судоходного бизнеса в мировой экономике вырастет.

Сильнее всего такое «географическое закрытие» ударит по той стране, где оно случилось, и тем странам, которые снабжались по перекрытому маршруту. Зато будут и победители – конкуренты проигравших. Под шумок Соединенные Штаты введут войска еще в пару намеченных стран – не исключено, что и

в Россию, скажем, для антитеррористического контроля за нашим ядерным комплексом и, естественно, для охраны портовых сооружений и средств. А мировая экономика устойчива. Безальтернативных торговых путей в глобальной экономике давно уже нет: есть только самые выгодные – и все остальные.

Достаточно серьезная экономическая угроза просматривается только для России – в случае серьезной аварии танкера на Балтике или в Черном море не исключено давно обещанное закрытие проливов для провоза нефти. Но и в данном случае диверсия – лишь одна из множества угроз, и не более того.

Но даже в случае единичной крупной диверсии необходимости в разрушении существующей системы морского и международного права (что предлагает М. Войтенко – и не только он), а тем более для агрессии против государств, обвиненных в «поддержке терроризма», не существует.

Назовем вещи своими именами: «особые полномочия для борьбы с терроризмом» для отдельных, «особо равноправных», государств означают опасное снижение порога начала военного конфликта. Организовал диверсию, обвинил в поддержке терроризма намеченную жертву – и основание для оккупации налицо.

А ведь безопасность торговых судов с экипажем 20-30 человек совершенно несопоставима с безопасностью десятков миллионов людей, попадающих в зону военных действий или оккупации. Шарахаясь от «угрозы терроризма», мы настежь открываем ворота для открытой военной агрессии.

Неужели свежий опыт Югославии, Афганистана и Ирака никому не научил? Кстати, прикиньте, где были базы и войска НАТО до 11 сентября и где они сейчас...

А судьи кто?

«Только ленивый не говорит о том, что мы находимся в состоянии третьей мировой войны – войны с терроризмом. Президенты и министры, политологи и журналисты, во-

енные и полицейские постоянно говорят об угрозе и необходимости борьбы». Но что это доказывает? Ничего, кроме известной истины: «Неважно, о чем говорят люди: они всегда говорят о деньгах».

Пресса и телевидение заинтересованы в сенсациях по определению – это тиражи и реклама. СМИ могут быть хоть районными, хоть мировыми – но писать они будут либо то, что пишут все, либо то, что можно бесплатно взять на новостных лентах тех же Штатов и их союзников, либо то, что укажут.

Политологи заинтересованы в саморекламе еще больше: их задача – продать себя на ближайшие выборы.

У военных и полицейских – свой и достаточно прямой интерес. Они делают, в том числе и между собой, национальные бюджеты в условиях отсутствия угрозы «классической» войны – в том числе и войны на море. Ну как тут не «говорить о войне с терроризмом»? Промолчишь – сократят.

Не выше и цена мнения «экспертов по терроризму» и консалтинговых компаний: они накручивают цену на свои услуги и лоббируют интересы спецслужб и военных ведомств, из бывших сотрудников которых они и состоят. Как правило, именно через эти структуры нередко делается организованная утечка секретной информации, которую позже тиражируют СМИ.

Реальный терроризм: ба, знакомые все лица!

По мнению М. Войтенко, «источник источников терроризма – зло в человеке, превращающее его в нечеловека», а мировое зло неистребимо. Остается, следовательно, уничтожать носителей зла, в буквальном смысле терроризируя террористов, а также всех, среди кого они могут скрываться. Но отложим в сторону эмоции и взглянем на ситуацию реально.

Современный терроризм – это не «ужас», а целенаправленное продолжение большой политики иными средствами. И настоящие «рассадники терроризма» – далеко не «небольшие отсталые государства».

Современный терроризм достаточно хорошо изучен (особенно теми, кто его создавал и до сих пор курирует) и при желании создавших его спецслужб может быть уничтожен без оккупации Ирака, Афганистана и отмены базовых прав человека и международного права (включая фактическую отмену Конвенции ООН по морскому праву в части свободы мореплавания).

Итак, что известно о политическом терроризме (есть еще криминальный)?

Терроризм конкретен. Все известные террористические организации решают политические задачи регионального масштаба – обычно давление на власти или полная смена режима.



В истории охраны судов и портовых средств были и совсем анекдотические случаи. Во время Второй мировой войны в нью-йоркских доках прошла серия диверсий, в том числе поджог лайнера «Нормандия». Естественно, эти диверсии считались делом рук немцев или японцев.

Отбывавший в то время срок известнейший гангстер Лаки Лючиано, «курировавший» район доков, обещал прекратить диверсии силами мафии – в обмен на персональную амнистию. И действительно, как только Лючиано отпустили, диверсии прекратились. Позже, незадолго до смерти, Лючиано признался, что пожары в доках устроили его же люди для того, чтобы создать повод для сделки с правосудием. Так есть ли грань между терроризмом и антитерроризмом?

Что касается президентов и министров, то они всегда повторяли и будут повторять то, что говорит «Большой Брат» всех демократий мира – Соединенные Штаты, которые формируют и позицию союзников, и «горячие списки» мировых новостей.

Установка на «войну с терроризмом» – стратегический приоритет Соединенных Штатов, с помощью которого они устанавливают «новый мировой порядок». Совершенно неважно, что говорят мировые СМИ: они транслируют то, что заложено в установочных документах Совбеза и Госдепа США – кстати говоря, вполне доступных для желающих.

Организационная структура терроризма – пирамида, в основании которой – непосредственные исполнители, этажом выше – низовые функционеры, готовящие операции на своем уровне. Следующая ступень – полевые командиры (уровня Гелаева и Басаева), имеющие выход на мировой рынок оружия, наркотиков и «спецуслуг», в числе которых организация диверсий (терактов) и разного рода повстанческих и сепаратистских движений. Именно на этом уровне «представители заказчика» – государственных и частных спецслужб, криминальных структур, как правило, не имеющие ничего общего с исламом, заказывают террористические кампании, политические перевороты и локальные конфликты. А дальше... «Вверх и в темноту уходит нить». Подчеркнем – речь идет о рынке, где, кроме исполнителей, есть и заказчики.

Что касается непосредственных исполнителей, то это не «бешеные собаки» или «нечеловеки». Как правило, это обычные уголовники и авантюристы, ищущие легких денег. Не так уж много среди них религиозных фанатиков и сознательных смертников, хотя и это дело вербовочной техники. Многие – сами жертвы терроризма, идущие на «дело» под влиянием не столько обещаний, сколько угроз, часто – за дозу наркотика. Многие участвуют в теракте и вовсе по неведению.

Диверсия 11 сентября, в ходе которой были разрушены два хорошо застрахованных небоскреба и пострадал Пентагон, дает больше вопросов, чем ответов.



Убедительных доказательств причастности к 11 сентября мусульманских террористов нет и уже не предвидится. Все доводы в пользу «исламского следа» приводятся исключительно со слов американского разведсообщества, готовившего в то время военную операцию по оккупации Ближнего Востока и Средней Азии.

Зато в итоге взрыв «близнецов» стал поводом для заранее спланированной оккупации сначала Афганистана, а потом и Ирака. Благодаря 11 сентября американская интервенция на Ближнем Востоке была единогласно поддержана «мировым сообществом». Согласитесь, что контроль над нефтяным центром мира стоит пары старых небоскребов – точно так же как в свое время Париж стоил мессы.

Действительно реальны и имеют конкретных исполнителей лишь террористические акты с участием чеченских боевиков – но чеченские сепаратисты курировались не мифической «Аль-Кайдой», а конкретными спецслужбами тех же Соединенных Штатов, той же Турции, той же Саудовской Аравии и Пакистана.

Интересное совпадение – в свое время именно эти спецслужбы под руководством и Дж.Буша-старшего (тогда директора ЦРУ), и Збигнева Бжезинского, и Дика Чейни запустили крупнейший в истории наркотеррористический проект с моджахедами, из которого, собственно, и вырос современный исламский экстремизм.

Таким образом, факты говорят, что большинство наиболее крупных терактов последнего времени прямо или косвенно способствовало реализации внешнеполитической доктрины США в части установления контроля над мировыми ресурсами и экономикой, в том числе и над ключевыми морскими коммуникациями и судоходством.

Морской терроризм или портовый криминал?

В прежние времена морское пиратство было действительно мощным экономическим фактором, который помог Британии отнять у Испании и Португалии титул «владычицы морей». Плавая на крупных для своего времени судах, пираты (каперы, корсары, приватиры, буканиры...) захватывали не только единичных «купцов», но и целые конвои с золотом и даже целые города в испанских колониях, беря в заложники все их население. Сопоставимое по объемам с мировой торговлей, пиратство того времени действительно было фактором мировой политики и мировой экономики.

Что же называют пиратством и морским терроризмом сегодня, в том числе в морской прессе? Ночные нападения небольших катеров с преступниками на суда, как правило, стоящие в порту или на рейде, и лишь изредка – на идущие вблизи берегов. Покушаются на мелочовку – в основном на кошелек и ценные вещи команды, а то и на судовое имущество, вплоть до спасательных плотов. В случае минимального сопротивления «пираты» и «морские террористы», как правило, быстро уходят. В редких случаях берут заложников и вымогают выкуп. И это пиратство? И это морской терроризм?

Давайте называть вещи своими именами. То, что сегодня громко называют пиратством и морским терроризмом, – обычная уличная и портовая преступность, причем до такой степени мелкая и неорганизованная, что по дурацки лезет не в свою тарелку. Но это не «глобальная угроза», а уровень местного отделения полиции. Более того, заказов на серьезный теракт эти отбросы криминального сообщества не получают никогда.

Угроза видна совсем в другом – в серийности публикаций, настойчиво путающих мелкую преступность с терроризмом глобального уровня. В частности, М.Войтенко ссылается на серию публикаций, почти одновременно прошедших в мировых СМИ в конце марта – начале апреля – как раз накануне введения Кодекса по охране судов и портовых средств (ОСПС), принятого ИМО по инициативе США. Например, «правительство Австралии в последние дни стало выражать серьезную озабоченность в связи с тем, что террористы могут планировать атаки на судоходные линии Юго-Восточной Азии, одни из самых оживленных в мире, «с применением ядерного оружия или грязной бомбы (ядерных отходов, как США в Югославии и Ираке, – Прим. авт.)».

Озабоченность австралийского правительства понятна – кто, как не его пресс-служба, лучше всех разбирается в «примитивных ядерных устройствах» и в террористах, особенно сумчатых. Вопрос – кто и зачем инициировал эту озабоченность в нужное время.

Когда такие смехотворные аргументы и сомнительные факты тиражируются в массовом порядке – налицо дезинформационная кампания, прикрывающая и обеспечивающая подготовку крупной военно-политической акции. Но на этот раз не на суше, а на море.

Обратная сторона Кодекса ОСПС

Известно, что вскоре после 11 сентября правительство США, не дожидаясь, когда «Аль-Каида» протаранит стацию Свободы супертанкером, нанесло превентивный удар мировому терроризму, навязав Международной морской организации (ИМО) Кодекс ОСПС, вступивший в действие летом 2004 года. Официально выполнение этого кодекса и ряда дополнительных документов должно обезопасить мировое судоходство от терроризма. Но это официально...

Что же мы имеем на практике? Мы имеем официально заверенные планы охраны портов и других объектов, которые представляются соответствующим международным органам и благодаря цифровым технологиям поступают в полное распоряжение всех заинтересованных сторон, начиная с террористов. Насколько знание злоумышленниками плана охраны объекта снижает его защищенность, судите сами. Зато, забывая о безопасности судов и портовых средств чужих государств, власти США недавно потребовали от других государств свободного допуска на территорию их портов инспекторов США – естественно, для полной уверенности в

безопасности портов и портовых средств...

Другой подарок для террористов и не только – всемирная база данных по электронным биометрическим удостоверениям моряков, значительно облегчающая их вербовку террористами и другими криминальными структурами.

Однако самое интересное новшество Кодекса ОСПС – создание единой базы данных по местоположению судов и находящимся на них грузам. Безусловно, наличие такой базы, возникшей, напомним, по инициативе США (а доступ к ней – дело техники), полезно не только гипотетическим морским террористам, но в первую очередь самим Соединенным Штатам. Ведь речь идет о мечте всех разведок мира – прямом мониторинге всех товаропотоков, идущих морем, и, следовательно, мониторинге всей мировой экономики.

Известно, что с 1991 года, после разрушения Советского Союза с его мощным военным флотом, США и их союзники обладают абсолютным военным господством в Мировом океане. Это обеспечивает им абсолютную свободу рук при подготовке военного вторжения, а также возможность морской блокады в любом регионе мира.

Теоретически владение Мировым океаном, через который ведется более 80% мировой торговли, обеспечивает возможность абсолютного контроля над мировой экономикой, а как следствие – и политикой.

Но, не имея исчерпывающих данных по загрузке и местоположению иностранных торговых судов, превратить военный контроль над мировыми морскими коммуникациями в экономический достаточно проблематично. Благодаря Кодексу ОСПС полная информация по всем судам и всем грузам появилась, вопрос – в дежурном поводе для произвольной остановки и ареста судов.

С одной стороны, поводом для произвольного задержания иностранного судна в международных водах могут стать его грузовые документы: перечень грузов, которые теоретически могут быть использованы для изготовления взрывчатых и отравляющих веществ, весьма широк и начинается с поваренной соли, из которой можно изготовить газообразный хлор.

Но на практике для легализации прямого военного контроля над мировым судоходством под видом особого антитеррористического режима, отменяющего принцип свободы мореплавания, необходим веский повод.

Вот таким поводом, позволяющим принудить мировое сообщество к отказу от свободы судоходства, и должен стать террористический акт на море – естественно, приписанный «Аль-Каиде». Учитывая, что на подходе экономическая блокада и оккупация Ирана, ждать осталось недолго.

P.S. Что же делать? Ничего особенного. Учиться быть гражданином второстепенного государства, не пытаться менять того, на что мы влиять уже не можем.

Безоговорочно выполнять Кодекс ОСПС, своевременно сдавать планы охраны, получать биометрические удостоверения моряков и вообще вести себя так, чтобы не навлечь на себя и свою страну обвинений в поддержке терроризма. Документы давно подписаны, поезд ушел, и лучше, что можно сделать, – соблюдать установленные правила и нормы.

Александр ОРЛОВ, наш спецкор

P.S.S. Если у вас есть другая точка зрения по проблемам терроризма и безопасности на транспорте – пишите. Редакция готова продолжить дискуссию на эту тему.

Масштабы контрабандного вылова морепродукции, ее незаконной переработки и сбыта вынудили в свое время президента Российской Федерации Владимира Путина определить это явление как «биотерроризм». Ежегодно наносимый государству ущерб от промышленного браконьерства достигает астрономических сумм.

ПОСТОЯННАЯ ГОТОВНОСТЬ

Борьба с браконьерами напоминает широкомасштабные военные действия

Специалисты оценивают обстановку по защите экономических интересов государства в сфере сохранения водных биологических ресурсов во внутренних морских водах, территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации как исключительно сложную.

Незаконный вылов и вывоз рыбной продукции за рубеж отрицательно сказываются на состоянии промысловых запасов этих ресурсов. К примеру, по данным таможенной статистики Японии, экспорт в их страну отдельных видов морепродуктов из России в 2003 г. превысил установленные объемы их общего допустимого улова в полтора раза. Подобная ситуация характерна и для внешнеторговых отношений с Республикой Корея, Норвегией и другими странами.

Аудитор Счетной палаты Российской Федерации Александр Назаров пришел к выводу, что «стоимость несанкционированно ввезенной в Японию продукции рыбного промысла, добытой в исключительной экономической зоне России за три года, составила \$3305,8 млн., или в среднем за год более \$826 млн., что равноценно трети стоимости товарной продукции рыбной отрасли Российской Федерации».

– При этом основными видами браконьерского промысла российских рыбаков и поставок в Японию, – рассказывает Назаров, – являются наиболее ценные виды морепродукции, в первую очередь крабы (такие, как камчатский, опилио, берди, волосатый, синий), морские ежи, нерка и кета, креветки, сельдь и другие.

В 2004 г. российскими морскими пограничниками было осмотрено более 18 тыс. судов. Наиболее напряженной в этом отношении была служба офицеров и матросов Северо-Восточного и Сахалинского пограничных управлений береговой охраны, Пограничного управления по Приморскому краю, Каспийского пограничного управления ФСБ России.

На морских границах России было конфисковано около 1,15 т рыбной продукции. Общая сумма оштрафованных судов и граждан составила более 243,7 млн. руб. Кроме того, за ущерб, причиненный морским биоресурсам государства, пограничники предъявили юридическим и физическим лицам иски еще на сумму более 33,66 млн. руб.

По имеющимся данным, ежедневно на промысел выходит до 1000 российских и иностранных судов. Практически ежедневно в ходе проверок рыбооловецких судов вскрываются нарушения природоохранного и пограничного законодательства. В связи с этим органы морской охраны предпринимают все возможные меры по усилению охраны морских биологических ресурсов.

Вот только несколько примеров крабового промысла.

В Пограничном управлении ФСБ России по Приморскому краю моряки патрульного судна «Находка» (г. Находка) на приморском направлении осмотрели рыбооловецкий траулер «Калыгирь» (порт приписки Находка). Траулер задержан за нарушение правил промысла. Лов креветки велся в запрещенном для промысла районе, на борту пограничники обнаружили около 9,5 т креветки. Судно задержано и отконвоировано в порт Владивосток для разбирательства.

В зоне ответственности Северо-Восточного пограничного управления береговой охраны ФСБ России патрульным судном «Аргал» (г. Петропавловск-Камчатский) во взаимодействии с самолетом Ан-72 (г. Елизово) в Охотском море за нарушение правил промысла задержан рыбооловецкий траулер «Гарус» (порт приписки Холмск). Для остановки судна с самолета Ан-72 была выполнена предупредительная стрельба из авиационной пушки, пострадавших нет. При осмотре задержанного судна обнаружено более 5,3 т живого краба камчатского, выловленного без разрешения. Траулер «Гарус» отконвоирован в порт для проведения разбирательства. 18 т краба обнаружили пограничники судна ПСКР-923 Регионального пограничного управления ФСБ России по Дальневосточному федеральному округу на борту осмотренного траулера «Еленинск» (порт приписки Владивосток). Разрешение на промысел краба и промысловые документы у капитана судна отсутствовали. За нарушение правил промысла судно отконвоировано в порт для проведения дальнейшего разбирательства.

Не один десяток лет идет война и на «икорном фронте». Ежегодно борьба с браконьерами напоминает широкомасштабные военные действия с привлечением ФСБ, пограничников, таможни и милиции. В воздух поднимаются вертолеты береговой охраны. После таких акций на погранзаставах стоят десятки арестованных пиратских лодок. Однако административный штраф – 6 тыс. руб. и 500 руб. за каждого незаконно пойманного осетра – грабителей морских ресурсов не пугает. Ведь только за один месяц рыбного нереста бригада из трех браконьеров может заработать до полумиллиона рублей. Ради икры и денег эти варвары готовы на все.

С таким положением вещей в скором времени Россия может остаться не только без икры, но и без рыбы вообще.

Валерия САДЫКОВА

Известно, что боевые действия против фашистской Германии во Второй мировой войне шли на советско-германском, западноевропейском и средиземноморском театрах военных действий и в Мировом океане. В них участвовали СССР, США, Великобритания и еще более двадцати государств мира. Однако главную тяжесть в этой войне перенес Советский Союз, на который в 1941 г. обрушились основные силы гитлеровского Вермахта, опиравшегося на военную мощь и экономику оккупированной Европы.

В ходе четырех лет кровопролитной войны советско-германский фронт был главным фронтом, где решались судьбы мира. Здесь гитлеровские войска понесли три четверти своих потерь в личном составе, танках, орудиях, самолетах. Не случайно Ф. Рузвельт писал 6 мая 1942 г.: «Русские армии уничтожают больше солдат и вооружения противника, чем все остальные 25 государств Объединенных Наций, вместе взятые». (История Второй мировой войны. 1939-1945. Т.12. М., Воениздат, 1982, с. 34.)

Понимая опасность фашизма для мира и для своих стран и исходя из того, что лучше помогать России, чем бросить в горнило войны сотни тысяч своих солдат, США и Великобритания уже в 1941 г. изъявили готовность оказывать нашей стране материальную помощь стратегическими материалами, техникой, вооружением и продовольствием. Эти поставки стали проводиться на условиях ленд-лиза (взаимы и в аренду). Поступали они в основном из Соединенных Штатов и Великобритании по трем главным маршрутам: Северному – в Архангельск и Мурманск, Дальневосточному – во Владивосток и Южному – в Персидский залив и далее через Иран и Каспийское море – в Баку и Красноводск.

Поставкам грузов по ленд-лизу в СССР через Север и Дальний Восток посвящен ряд статей и книг. О перевозках через Персидский залив и Иран известно меньше. О них и рассказано в настоящей статье.

Виктор ПУЗЫРЕВ,
кандидат исторических наук,
член-корреспондент Академии военных наук,
ведущий научный сотрудник института
«Союзморниипроект», капитан 2-го ранга в/о

Ленд-лиз через Иран

1. Подготовка

С началом Второй мировой войны Иран оказался в сфере внимания воюющих государств в силу своего стратегического положения и огромных запасов нефти, которую до войны активно вывозили все главные европейские государства, особенно Великобритания, имевшая в Иране крупные нефтеперегонные заводы и нефтехранилища. У Советского Союза тоже были с Ираном тесные отношения, базировавшиеся на договоре о дружбе, заключенном в 1921 г.

В экономическом и военном отношении шахский Иран был слабо развитым государством. Значительная часть населения вела полукочевую образ жизни. Пути сообщения, кроме однопутной железной дороги, протянувшейся с севера на юг, и нескольких автодорог с гравийным покрытием представляли собой средневековые караванные тропы. Порты на юге страны – в Персидском заливе и на севере – в Каспийском море были не оборудованы, мелководны и обладали малой пропускной способностью.



Поезд с танками для СССР следует через холмы Ирана

Готовя нападение на Советский Союз, гитлеровская Германия усилила нажим на своего союзника – Турцию и на нейтральный Иран, граничивший с нашей страной. На территории Ирана под видом разных землячеств обосновались тысячи германских агентов. Английское правительство начало опасаться за судьбу своих нефтепромыслов в Иране. Стремясь помешать усилению германского влияния в Иране и с целью открыть еще один маршрут для доставки грузов в нашу страну, английское правительство 19 июля 1941 г. предложило Советскому Союзу ввести совместно свои войска в Иран. Предложение было принято.

25 августа 1941 г. соединения Закавказского фронта и Среднеазиатского военного округа с участием Каспийской флотилии и Каспийского пароходства начали ввод войск в северную часть Ирана, а английские войска из Индии, Сирии, Палестины и Ирака оккупировали ключевые пункты южной и центральной части Ирана. 29 января 1942 г. в Тегеране был подписан договор между СССР, Великобританией и Ираном, устанавливавший союз между тремя странами и позволявший союзникам держать свои войска на иранской территории до конца войны и использовать коммуникации для военных перевозок.

После ввода войск в Иран союзники провели огромную работу по реконструкции портов и путей сообщения в этой стране, строительству заводов по сборке автомашин и самолетов, прибывающих сюда морем. Англичане занялись реконструкцией южных портов и трансиранских путей сообщения, а советские войска – совершенствованием каспийских портов Ирана и ведущих к ним дорог в своей зоне. В конце 1942 г. на помощь англичанам прибыли американские строительные войска, численность которых к концу войны составила 35 тыс. человек. В 1943 г. они приняли на себя всю ответственность за перевозку грузов через территорию Ирана. В то время как англичане реконструировали порт Бендер-Шах, где начиналась трансиранская железная дорога, американцы практически заново построили порт Хорремшехр с семью причалами, эстакадами, подъездными путями, грузовыми площадками и складами, соединили порт 180-километровой шоссейной дорогой с основной транспортной магистралью. Одновременно недалеко от Хорремшехра был построен автосборочный завод, у города Абадана – завод по сборке самолетов и испытательный аэродром. Был реконструирован и порт Бушир, откуда грузы пошли по шоссейной дороге на Тегеран и дальше в СССР. В Бушире имелся автосборочный завод, построенный раньше англичанами. Были значительно подновлены железная и шоссейные дороги Ирана, для железных дорог переброшены из США подвижной состав – локомотивы и вагоны.

Большой объем работ был выполнен и советскими специалистами и строителями. Для установления положения дел в каспийские порты Ирана выезжала группа инженеров во главе с заместителем наркома морского флота Ф. А. Матюшевым. Каспийские порты были реконструированы.

В порту **Пехлеви**, считавшемся наиболее оборудованным, был расчищен и углублен подходный канал, построен дополнительный причал с глубиной 4,5 м, подведена узкоколейка, возведены складские помеще-



Грузовые работы в порту Бендер-Шах

ния, поставлены краны. Порт специализирован на перегрузку боеприпасов. Грузы к порту подвозились по шоссейной дороге из Казвина.

Порт **Ноушехр** был приспособлен для перевозки металлов и конструкций, доставляемых автотранспортом из района Тегерана,

от станции Шахи. В порту установлены краны, доставленные из Советского Союза, построены бараки для грузчиков. Глубины в порту доведены до 5,5 метров. Рядом с портом построено хранилище на 50 тыс. т высокооктанового бензина и 25 тыс. т американского пороха.

Порт **Бендер-Шах** – конечный пункт трансиранской железной дороги, имел вначале два причала с глубинами 1,7 м, но совершенно не имел подъездных путей. Силами Наркомата морского флота СССР в 1942 г. были сооружены еще два причала, подходы к ним углублены до 4,1 м, подведены железнодорожные пути, прорыт канал 15 км для выхода в Каспийское море, построены электростанция, радиостанция и жилой городок. Порт перерабатывал генеральные грузы и жидкое топливо. Начальником порта Бендер-Шах в ноябре 1943 г. был назначен бывший начальник Ленинградского порта Я.Л. Бейлинсон. В других северных иранских портах, находившихся в ведении Ирансовтранса, имелись морские агентства Каспийского пароходства «Каспфлот».

ко судов в месяц прибывали в Иран и под британским флагом.

Американские суда, выйдя из восточных портов США, следовали в одиночку через Атлантику, огибали Африку с юга и достигали Персидского залива, контролируемого английскими ВМС и авиацией. Был и другой маршрут, когда, выйдя из Филадельфии, суда следовали через Панамский канал, пересекали Тихий океан и, обогнув Австралию с юга, следовали Индийским океаном в порты Ирана. Рейс судна из Америки в Персидский залив занимал в один конец от трех до четырех месяцев. Судно возвращалось в Штаты лишь через семь-восемь месяцев. Немалого короче был и путь грузов из Англии.

С марта 1942 г. начали работать и воздушные мосты для переброски бомбардировщиков из США в СССР. Один путь был через Аляску и Сибирь, другой – через Иран. Самолеты вылетали из Майами (Флорида) в Бразилию, оттуда – через Атлантику в Северную Африку, Иран и, наконец, в Советский Союз.

Переход транспортных судов в океанах, как уже сказано, совершался одиночным по-

Новое строительство в Иране, выполненное союзниками, больше всего американцами, позволило использовать его территорию для транспортировки в СССР большого количества грузов ленд-лиза.

2. Через три океана – в Персидский залив

Доставку грузов по ленд-лизу для СССР в Иран можно условно разделить на два периода. Первый из них – с осени 1941 г. по середину 1943 г. – характерен тем, что перевозки были сравнительно малочисленны, а транспортировка грузов в Персидский залив проводилась с участием английских и советских судов с юго-восточного направления, при этом основная организация перевозок лежала на англичанах. Второй период – с середины 1943 г. по май 1945 г. – характерен резким увеличением поставок, а также тем, что основной объем грузов стал перевозиться американскими судами, причем часть их пошла через Средиземное и Красное моря. Главенствующее положение в организации перевозок грузов через Иран перешло к американскому командованию.

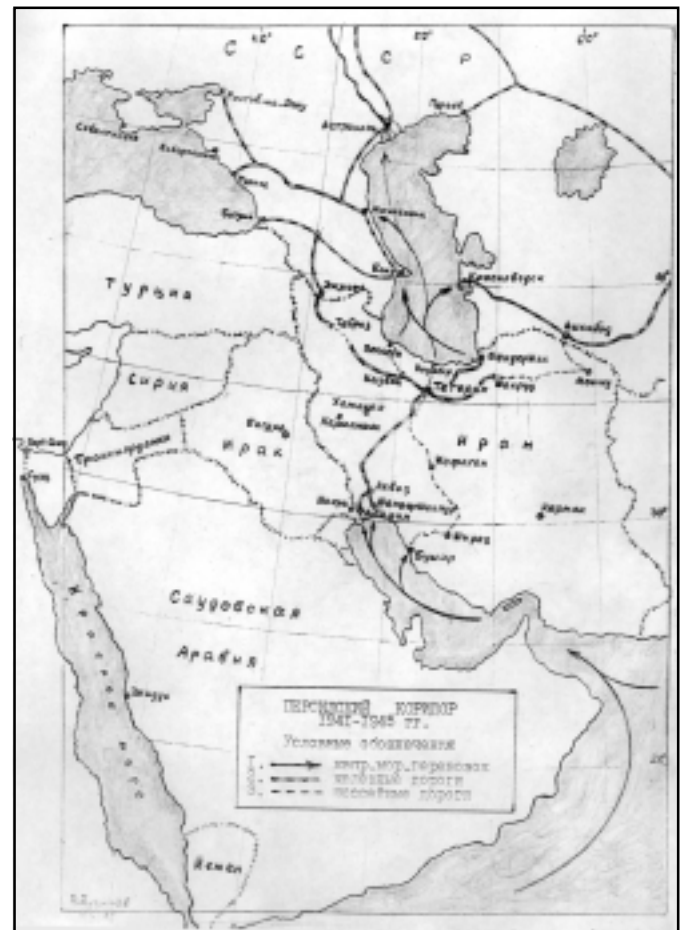
В 1941 г. доставка грузов в Иран для Советского Союза носила больше символический характер, так как имелась возможность доставлять грузы из английских колоний во Владивосток. Нападение Японии на США и Англию в декабре 1941 г. резко изменило обстановку в Юго-Восточной Азии, ставшей ареной боевых действий. Советские суда, работавшие в южных морях, были перенацелены на перевозки из стран этого региона и Австралии в Персидский залив. До осени 1942 г. суда Дальневосточного пароходства сделали в Персидский залив 17 рейсов и перевезли около 65 тыс. т грузов. По три рейса сделали пароходы «Арктика» (капитан В.П. Грибин) и «Микоян» (капитан И.В. Трескин). По одному-два рейса совершили пароходы «Игарка», «Максим Горький», «Уэлен», «Каяк» и ряд других. Начали перевозки в Иран и американские суда.

Главным портом отправки грузов для СССР через Персидский залив в США с весны 1942 г. стала Филадельфия. Количество американских судов, прибывавших в Персидский залив в первом квартале 1942 г., не превышало десяти в месяц, а в апреле их число удвоилось. Несколь-

рядком, но по маршруту их движения был налажен поиск подводных лодок самолетами ПЛО, базировавшимися на аэродромах Южной Африки.

В 1942 г. союзникам удалось наладить более или менее регулярную поставку грузов ленд-лиза в Персидский залив, так как здесь не было такой опасности, как на Северном маршруте. Осенью 1942 г. в Иран ежемесячно доставлялось до 40 тыс. тонн, а к концу 1943 г. поставки достигли до 248 тыс. т в месяц.

Противодействие перевозкам в Индийском океане в 1941 г. оказывали несколько германских рейдеров. Весной 1942 г., когда Япония захватила Бирму, британскую Малайю и нидерландскую Индию, в восточной части Индийского океана стали действовать надводные корабли, подводные лодки и самолеты Японии, а в западной части Индийского океана развернули свои операции германские подводные лодки. Союзники потеряли за 1942 г. в Индийском океане до 60 судов, выполнявших разные задачи. Подвергались нападению и советские суда, перевозившие грузы в Персидский залив. Японская авиация совершила налеты на пароход «Максим Горький» (в Пенанге) и на пароход «Игарка» (в Коломбо), а пароходы «Арктика» и «Микоян» были атакованы подводными лодками, при этом п/х «Микоян» затонул в Бенгальском заливе 3 октября.



Для действий против союзного судоходства в Индийском океане гросс-адмирал К. Де-ниц перебазировал в малайский Пенанг несколько десятков германских субмарин, которые стали действовать у Южной Африки, Мадагаскара и на подходах к Персидскому заливу. В 1944 г. они потопили 49 судов союзников, потеряв шесть подводных лодок.

Индийский океан явился свидетелем немало числа трагедий и даже жестокости по отношению к экипажам потопленных транспортных судов. 2 июля 1944 г. японская подводная лодка «J-8» потопила одиночный американский транспорт «Джин Николет». Поднятые из воды японцами 60 членов экипажа и пассажиров транспорта были зверски убиты и выброшены за борт. Жестоко поступил с пленными моряками и командир германской субмарины «U-852». Позже эту лодку удалось повредить у берегов Сомали, экипаж был пленен и командир субмарины расстрелян как военный преступник.



Судно типа «Либерти» у причала Хорремшехра

Длительность доставки грузов в Персидский залив и незащищенность одиночных судов в Индийском океане вызывали озабоченность союзников, поэтому сразу после капитуляции Италии часть грузов ленд-лиза в Персидский залив стала направляться через Средиземное и Красное моря. В 1944 г. выйдя из портов Филадельфия и Норфолк, американские суда шли через Центральную Атлантику к Гибралтару, далее – по Средиземному морю, Суэцкому каналу, Красному морю и северной части Индийского океана. От Америки до Гибралтара суда следовали в составе больших конвоев, насчитывавших до 110 единиц, в охранении эскортных авианосцев и эсминцев. В Средиземном море суда эскортировались корветами, далее, как правило, шли самостоятельно. Это дало возможность сократить время перехода в Персидский залив до 40-45 суток. Сохранился и второй маршрут через Тихий океан, южнее Австралии и через центральную часть Индийского океана. При этом до Панамского канала транспорты сопровождалась американскими кораблями, а по Тихому океану следовали самостоятельно. На подходах к Австралии их встречали корабли австралийских ВМС, сопровождавшие транспорты до военно-морской базы в Фримантле на юго-западе Австралии. Оттуда до Персидского залива суда шли в одиночном порядке. В Персидском заливе транспорты передвигались под наблюдением британских кораблей и авиации.

От переходов вокруг Африки союзники во втором периоде отказались.

На заключительном периоде войны количество прибывающих в Персидский залив судов с грузами начинает уменьшаться. Так, в четвертом квартале 1944 г. сюда прибыло 47 судов, а в первом квартале 1945 г. – лишь 35, в том числе 30 американских и 5 английских.

К концу войны система обработки судов с грузами ленд-лиза, прибывавших в Персидский залив, была доведена до совершенства. После выхода транспортов из американских портов в Тегеран самолетом доставлялись документы о грузе и судне – так называемые пароходные манифесты. На их основе советская закупочная организация В/О «Ирансовтранс» совместно с американско-английской службой контроля за движением судов и грузов «Мувмент контроль» составляли для пор-

тов разнарядки по разгрузке судов и отправке грузов по назначению в Советский Союз. Наибольшая нагрузка в годы войны выпала на порт Хорремшехр, куда из Америки в 1943-1945 гг. было доставлено 2,8 млн. грузов, и на Бендер-Шах, принявший 1,1 млн. т грузов.

3. От Персидского залива – к фронту

В портах Хорремшехр, Бендер-Шах, Басра, Бушир заканчивалась океанская часть пути грузов ленд-лиза. Далее им предстояла перевозка через пустынно-горный Иран и Каспийское море еще на расстояние в две с половиной тысячи километров. Для транспортировки грузов через Иран были созданы специальные советские, американские и английские службы. Советское транспортное управление возглавлял генерал-майор И.В. Каргин. Американскими войсками в Иране командовал генерал Д. Конноли, руководивший автомобильными и железнодорожными перевозками по Ирану. В этой стране была еще советская закупочная организация «Ирансовтранс» во главе с инженер-полковником Л.И. Зориным, упоминавшаяся выше. Она следила за выполнением союзниками установленного объема поставок грузов и их качеством. Представители комиссии были во всех портах Ирана и в Тегеране. Общее число ее достигало 1500 человек.

Перевозки грузов через Иран, доставленных в порт Бушир, производились на грузовых автомашинах через Шираз, Исфаган, Тегеран в порты Каспия Пехлеви и Ноушехр, либо через Джульфу в Нахичеванскую АССР. Часть грузов шла автотранспортом через Мешхед на Ашхабад.

Грузы, доставленные в порты дельты реки Шатт-Эль-Араб (Хорремшехр, Бендер-Шах и др.), перевозились либо по трансиранской железной дороге, либо автотранспортом. При этом автомашины, доставленные в эти порты в разобранном виде, собирались на автосборочных заводах, загружались другими грузами и большими автоколоннами отправлялись по горным дорогам на север, ведомые советскими, американскими или иранскими шоферами. Самолеты после сборки в Абадане, Маргиле и Шуайбе (Ирак) и контрольных полетов перелетали в Кировабад (Азербайджанская ССР) с посадкой в Тегеране. Управляли самолетами пилоты двух перегонно-истребительных полков, которыми командовали подполковники Пищенко и Герасимов. Передача автомашин производилась на границе Ирана и СССР в Джульфе.

После передачи автомашин и самолетов шоферы и пилоты возвращались на юг и снова перегоняли следующие партии машин.

Водителями СССР перевезено 1615 тыс. т грузов, армии США – 434 тыс. т, иранцами – 221 тыс. т, англичанами – 36 тыс. т.

Перегон техники проходил во все времена года: при летней 60-градусной жаре и пыльных бурях и в зимние снегопады. Иногда самолеты и автомашины терпели аварии, гибли люди.

По железной дороге грузы шли в основном до конечного пункта – порта Бендер-Шах. За перевозки до Тегерана отвечало американское командование, а севернее – советское. В конце войны удалось достичь перегона 3-5 тыс. автомашин в месяц и 14 поездов в сутки.

Заключительным этапом доставки грузов ленд-лиза южным путем были перевозки через Каспийское море из портов Бендер-Шах, Ноушехр, Пехлеви. Эти перевозки выполнялись судами Каспийского сухогрузного морского пароходства, которое в 1942-1944 гг. возглавлял Ф.А. Матюшев, являвшийся одновременно и заместителем наркома морского флота СССР. В составе пароходства на начало 1943 г. имелось 69 судов, из них 37 самоходных, 5 буксиров и 27 несамоходных лихтеров и барж.

Это были суда вместимостью от 300 до 2300 тонн. В связи с тем, что помимо импортных перевозок сухогрузным судам приходилось выполнять большой объем внутренних (каботажных) перевозок войск, боевой техники, эвакуируемых и реэвакуированных грузов, к перевозкам грузов ленд-лиза привлекались

наливные суда других каспийских пароходств – «Касптанкера» (начальник М.Д. Рагимов) и «Рейдтанкера» (начальник Н.П. Логинов), и суда технического флота.

В 1941 г. суда пароходств перевезли всего 120 тыс. т импортных и экспортных грузов, в 1942 г. – уже 235,9 тыс. т, в 1943 г. – 820 тыс. т, в 1944 г. – 1133 тыс. т и, наконец, в 1946 г. – 500 тыс. тонн.

На перевозке грузов в 1942 г. отличились суда «Орленок», «Кубань», «Азербайджанец», а в 1944 г. «Молодец», «Туркменистан» и др.

Основной поток импортных грузов до августа 1942 г. шел из портов Ирана в Баку, а после обострения обстановки на южном крыле советско-германского фронта значительная часть грузов ленд-лиза начала направляться в порт Красноводск. Во второй половине 1942 г. туда шло до 80% сырьевых импортных материалов (каучук, джут, сизаль и др.), но танки и автотехника шли в основном в Баку. Вот как распределялся импорт сухих грузов из Ирана по основным портам Каспия в годы войны (тыс. т):

Порты	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.	Итого
Баку	95,0	9,1	360,7	646,6	205,0	1316,4
Красноводск	–	104,4	231,6	223,0	57,0	616,0
Махачкала	–	–	120,3	161,8	27,8	309,9
Всего	95,0	113,5	712,6	1031,4	289,8	2242,3

Кроме того, в Баку и Махачкалу в 1944 и 1945 гг. доставлено морем 521,8 тыс. т нефтепродуктов.

Перевозки сырьевых материалов, топлива, продовольствия производились на Каспии неохранными судами, а при перевозках танков, бронемашин, боеприпасов транспортные суда охранялись сторожевыми кораблями Каспийской военной флотилии. Сторожевые корабли флотилии несли также стационарную службу в каспийских портах Ирана, охраняя гавани и обеспечивая соблюдение режима плавания в портах.

Боевого противодействия перевозкам импортных грузов, осуществлявшимся в южной части Каспия, противник не оказал. Однако при доставке и при погрузочно-разгрузочных



Теплоход «Куйбышев»

работах было потеряно несколько судов Каспфлота. Баржа «Танкист» взорвалась в порту Бендер-Шах при погрузке взрывчатки 18 ноября 1942 г. В порту Красноводск 24 октября 1943 г. в результате взрыва груза пороха получили тяжелые повреждения и сгорели суда «Осетин», «Орленок» и «Муравьев». Теплоход «Куйбышев» 29 октября 1943 г., следуя с танками из Ноушехра, погиб по неизвестной причине в шторм со всем экипажем. 12 января 1944 г. также в шторм погибла шаланда № 19, груженная танками и трубами.

Итоги

Какие же грузы транспортировались в Советский Союз через Иран? По весу возглавляют таблицу металлы и металлические изделия (1,26 млн. т), затем продовольствие (1 млн. т), грузовые автомашины (0,87 млн. т), самолеты (0,36 млн. т), орудия и боеприпасы (0,14 млн. т). Известно, что, например, в Абадане было собрано и отправлено в СССР до середины 1944 г. 3925 самолетов-истребителей и бомбардировщиков (Харрикейн, Киттихаук, Бостон и др.), а что касается автомашин, то только с автосборочного завода в Андимешке ушло в СССР 78 тыс. автомашин различных марок (студебекеры, шевроле, виллисы и др.).

В доставке этой массы грузов в Персидский залив приняла участие 646 океанских транспортов, в том числе 614 американских, 20 английских, 6 советских и 6 судов других стран антигитлеровской коалиции.

Из общего числа прибыли: в 1941 г. – 12 судов, в 1942 г. – 140, в 1943 г. – 241, в 1944 г. – 240, в 1945 г. – 13 судов.

Во время океанских переходов погибли 23 американских судна с грузами 156,3 тыс. т, 3 английских и 1 советское.

Доставка грузов помощи Советскому Союзу из западных стран через Иран – один из примеров политического, экономического и военного взаимодействия государств антигитлеровской коалиции в годы тяжелой и многолетней войны с фашизмом. Для доставки грузов потребовалась политическая воля и настойчивость правительств трех стран:

США, Англии и СССР, понимание со стороны правительства Ирана и организаторская работа значительных отделов специалистов-снабженцев и военных штабов трех стран и, главное, огромный и опасный труд тысяч военных и гражданских моряков трех союзных флотов, доставлявших грузы через три океана и по Каспийскому морю, самоотверженный труд военных строителей, портовиков, железнодорожников, автомобилистов и авиаторов, сделавших возможной ритмичную переправку через тысячекилометровые расстояния океанов и горных дорог сотен тысяч тонн стратегических материалов, боевой техники, боеприпасов и других грузов.

Оружием, доставленным союзниками, советские солдаты решали не только задачи защиты своей страны, но и помогли приблизить час победы солдатам союзных армий.

Путь через Персидский залив, несмотря на большую протяженность, существенно дополнял доставку грузов по другим маршрутам – через Север и Дальний Восток. Наличие трех налаженных маршрутов экономической помощи нашей стране позволяло союзникам сделать доставку стабильной, маневрировать при перевозке грузов, отдавая в зависимости от складывавшейся обстановки на океанских и сухопутных театрах предпочтения тому маршруту, доставка по которому была наиболее целесообразной. Правда, оговорюсь, что порой эту целесообразность советское и британское руководство понимало каждое по своему. Но в большой политике это было неизбежно.

Сколько же получил Советский Союз грузов от союзников через Иран? Бывший председатель В/О «Ирансовтранс» Л.И. Зорин в своей книге «Особое задание» (М., 1967 г.) называет цифру 4546 тыс. т, не считая 634 тыс. т жидкого горючего из Абадана с заводов англо-иранской нефтяной компании. В официальных американских источниках называется цифра 4159 тыс. т, не считая 555,0 тыс. т жидкого топлива из Абадана, переданного, видимо, на других условиях, не в счет ленд-лиза.

Вот как выглядит доставка грузов ленд-лиза по американским данным, подсчитанная еще в 50-е годы. Всего в Россию было отправлено 17499 тыс. т разных грузов. Из них на север России – 3964 тыс. т, или 22,7%, через Иран – 4159 тыс. т (23,8%), в порты Дальнего Востока – 8243 тыс. т (47,1%), в порты Восточной Арктики – 452 тыс. т (2,5%) и в порты Черного моря – 681 тыс. т (3,9% – все в 1945 г.).

Видим, что поставки грузов по Южному маршруту составили около четверти всех поставок западных стран в СССР в годы войны. Этим и определяется их значение в общей системе ленд-лиза.

В целом, оценивая институт ленд-лиза, можно сказать, что это было прагматическое решение правительств западных стран, выгодное как этим странам, так и другим государствам антигитлеровской коалиции. Оно способствовало более эффективному использованию материальных возможностей этих стран в борьбе против общего врага. Что касается Советского Союза, то для него это была еще и плата за кровь, пролитую нашими воинами, вынесшими главную тяжесть в борьбе с фашизмом.



Заместитель наркома морского флота – начальник Каспийского пароходства Ф.А. Матюшев



История морского флота России и СССР всегда занимала в нашей газете почетное место. Сегодня рубрика «Слава русского оружия» приобретает новое звучание. Редакция продолжает серию публикаций исторических очерков, посвященных местам отдания воинских почестей в память славных побед и героической гибели кораблей русского и советского флота.

Островная военно-морская база в 1942-1944 гг.

После эвакуации гарнизона Ханко и оставления острова Гогланд Балтийский флот кроме Кронштадта и фортов в Невской губе удерживал острова Сескар, Пенисари и Лавенсаари (Мощный), объединенные в Островной укрепленный сектор. Расположенный в 140 км западнее Кронштадта, Лавенсаари до осени 1944 года стал самой передовой маневренной базой Балтийского флота в Финском заливе. К северу и югу от него все побережье Финского залива находилось в руках противника, имевшего здесь десятки пунктов базирования своих кораблей и авиации. На Лавенсаари перед боевыми походами подзаряжали аккумуляторы наши подводные лодки.

Отсюда выходили корабли и катера, чтобы проводить или встретить их на Гогландском плесе. На Лавенсаари базировался отряд торпедных катеров. Сюда приходили корабли и суда, поврежденные вражескими бомбами или взрывами мин. Базируясь на этом острове, флот мог наносить удары по приморскому флангу, тылам и сообщениям противника от восточной части Финского залива до южного побережья Балтийского моря силами авиации и кораблей.

В апреле 1943 года на основе Островного укрепленного района создается Островная военно-морская база Кронштадтского морского оборонительного района, в командование которой вскоре вступил один из руководителей обороны Одессы контр-адмирал **Г. Жуков**. На востоке она граничила с Лужской военно-морской базой, на западе был только враг, не желавший иметь у себя в тылу советскую базу.

Гарнизон острова и корабли Охраны водного района (ОВР) постоянно вступали в бои с вражескими сторожевыми и торпедными катерами, отражали налеты фашистских истребителей и бомбардировщиков, вели поиск и уничтожение мин, выставленных гитлеровцами в зоне базы, охраняли конвои и

поддерживали огнем высадку морских десантов. Сухая статистика архивных документов сообщает, что с мая по октябрь 1942 года корабли ОВРа подверглись приблизительно 250 атакам с участием до 1700 вражеских самолетов, которые сбросили на корабли свыше 9 тысяч авиабомб и выполнили 38 штурмовых атак. В этих боевых столкновениях зенитным огнем кораблей сбит 21 самолет врага и повреждено 39. В то же время моряки ОВРа провели на участке Кронштадт — остров Лавенсаари в условиях повышенной минной опасности 50 конвоев в составе 259 кораблей и судов и 61 раз эскортировали наши подводные лодки.

В 1943 году наши дозорные катера провели более 30 боев с катерами и кораблями противника, отразили около 200 атак вражеской авиации и провели из Кронштадта на острова и обратно 72 конвои, которые перевезли более 31200 тонн различных грузов и около 10300 человек. За этими цифрами стоят ожесточенные бои и невосполнимые людские потери.

Так, в ночь на 24 мая 1943 года два малых охотника ОВРа КВФ — МО-303 лейтенанта **В. Титякова** и МО-207 старшего лейтенанта **И. Чернышева** находились в дозоре у фарватера, связывающего Кронштадт с Лавенсаари. Неожиданно были обнаружены силуэты пяти катеров противника, направлявшихся к фарватеру, по которому должен был проследовать наш конвой и подводная лодка Щ-406. Застопорив ход, наши катера стали поджидать вражеские корабли. Враг не заметил опасности, и когда расстояние сократилось до 25 каб., малые охотники дали ход и открыли огонь. В ходе сближения были обнаружены еще пять немецких катеров, шедших на расстоянии 3 каб. от первой группы. Врезавшись в строй первого отряда врага, наши «охотники» с расстояния 60 м расстреляли ближайшие цели.

Но и в МО-303 попала очередь 20-мм автоматической пушки. Он круто развернулся, намереваясь таранить ближайшего врага, а носовое орудие в упор послало в него два снаряда. Катер противника прекратил стрельбу и попытался спрятаться в дымовой завесе. Строй первой группы катеров врага распался, а наши корабли, ведя пушечно-пулеметный огонь, прорезали строй второй группы.

В МО-207 также попало несколько малокалиберных снарядов, заклинивших носовое орудие. Почувствовав ослабление огня с МО-207, фашистский катер, ведя пулеметный огонь, пошел на сближение. Но в последний момент пушку удалось исправить, и неожиданный для врага выстрел разнес на куски его рубку. Но силы все еще оставались неравными. Фашисты стали прижимать наши «малые охотники» к северному берегу под обстрел береговых орудий. Новая пулеметная очередь проходит по МО-207. Падают командир катера Каплунов, управление принимает на себя старший матрос **М. Цимбаленко**. На МО-303 также вышло из строя носовое орудие, появились раненые, получил контузию и ранение командир звена **И. Чернышев**. Придя в себя, он повел свой катер на помощь МО-207. Не ожидавший удара с тыла, противник отошел, но в это время появились еще 4 вражеских катера.

Наши катера на полной скорости устремились на прорыв, используя при этом дымовую завесу, поставленную противником. Утром они поодиночке вернулись в Кронштадт. В неравном бою, продолжавшемся около получаса, был потоплен финский торпедный катер «Райо» и сильно поврежден сторожевой катер.



За проявленную доблесть **И. Чернышев** первым на Балтийском флоте награжден орденом Александра Невского. Орденом Красного Знамени наградили **Н. Каплунова** (посмертно), **В. Титякова**, **И. Лобановского** и **М. Цимбаленко**. К орденам и медалям были представлены и другие члены экипажей катеров.

22 апреля 1944 года 5-й дивизион катеров «малых охотников», входивший в ОВР Островной военно-морской базы, стал Краснознаменным.

Десант у Мерекюла в 1944 г.

14 января 1944 года началось генеральное наступление войск Ленинградского фронта по освобождению Ленинградской и Новгородской областей и окончательному снятию блокады Ленинграда. К середине февраля в упорных боях войска 30-го гвардейского корпуса генерала **Н. Симоныя** вышли на рубеж реки Нарва и восточного берега Чудского озера, подойдя к железной дороге Таллин — Нарва, откуда до берега Нарвского залива оставалось чуть больше 10 км.

В целях содействия войскам 2-й ударной армии было решено высадить на побережье Нарвского залива тактический десант, чтобы нанести удар по противнику с тыла. Батальону морской пехоты без танков и артиллерии ставилась задача перерезать приморское шоссе и железную дорогу Нарва - Раквере, овладеть станцией Аувере и удерживать занятый рубеж до подхода сухопутных частей. Руководство операцией было поручено командиру Островной военно-морской базы контр-адмиралу **Г. Жукову**. Десантным батальоном командовал майор **С. Маслов**.

В ночь на 14 февраля 4 бронекатера и 8 «малых охотников» под командованием капитана 2-го ранга **Г. Горбачева**, приняв на борт сводный батальон автоматчиков 260-й бригады морской пехоты с приданной ему стрелковой ротой старшего лейтенанта **Ф. Заволокина**, отошли от пирса базы на острове Лавенсаари (ныне Мощный) и направились в Нарвский залив. Всего десант насчитывал 517 человек. Местом высадки выбрали находившийся в 38 милях от Лавенсаари обрывистый, скалистый участок берега Нарвского залива у эстонской деревушки Мерекюла.

Штормовая погода затруднила переход, а на Гогландском плесе катера с трудом форсировали большое ледяное поле. Несмотря на задержку, первая группа катеров еще до рассвета подошла к побережью залива у деревни Мерекюла и скрытно высадил десант. Вторая же встретила сильное противодействие противника. Катера СК-510 и СК-511 (типа БМО) погибли вместе с экипажами, три бронекатера, а также тральщик «Зарница» получили повреждения. На СК-509 взрывом снаряда повредило рулевое устройство, и рули остались заклиненными на левом борту. Неуправляемый катер представ-

лял собой отличную мишень для противника. Старшина 1-й статьи **Ярцев** под градом осколков и пуль ползком пробрался в румпельное отделение и вручную поставил рули в диаметрально противоположную плоскость. Это позволило катеру, управляемому машинистами, отойти от берега и благополучно возвратиться на Лавенсаари. Отряд кораблей артиллерийской поддержки подошел с опозданием на 3 часа, но так как с продвижением десантников в глубину обороны противника связь с ними прервалась, корабли не смогли оказать им содействия и вернулись на Лавенсаари. Катера десанта доставили на базу убитых и раненых, а также 40 человек, которые не смогли высадиться с поврежденных кораблей.

Всего на берег переправилось 432 человека, из них 26 офицеры. Несмотря на сильный огонь из стрелкового оружия, а также минометный и артиллерийский обстрел, моряки с ходу



захватили деревню Мерекюла, разгромив там штаб фашистской дивизии. Сопротивление врага, оправившегося от внезапного нападения, нарастало, и темп наступления снизился. Февральский мороз, промокшее, а потом превратившееся в ледовый панцирь обмундирование затрудняли движение. Вскоре выбыли из строя командиры рот, но морские пехотинцы продолжали выполнять боевую задачу.

В это время двинувшиеся навстречу десантникам части 2-й ударной армии встретили сильное сопротивление противника и были вынуждены перейти к обороне. Снять десантников с побережья залива также было невозможно. Морские пехотинцы оказались в окружении и начали прорываться к линии фронта.

В ходе боев личный состав батальона разбился на три группы. Основная группа численностью до 300 человек пробивалась на юг в направлении деревни Лаагна. Левый фланг этой группы напоролся на фашистскую батарею и решил взять ее штурмом. Однако это не удалось, а наши потери оказались значительными. Попытка всей группы прорваться в тыл врага между деревнями Лаагна и Пухково также не увенчалась успехом. При поддержке авиации противник бросил против десантников танки и крупные силы пехоты. На высоте между деревнями гитлеровцам удалось взять моряков в кольцо. Пять суток шли непрерывные бои. Во время одной из контратак погиб командир батальона майор **С. Маслов**. Трижды ранило его заместителя по политической части капитана **Д. Санькова**. Ряды десантников таяли, но и враг не большие потери: за пять дней боев было уничтожено 25 танков и около 2 тысяч гитлеровцев.

Группа под командованием старшего лейтенанта **В. Малкова** численностью около 70 человек наступала вдоль шоссе от Мерекюла к деревне Удриа и далее к станции Аувере. Потеряв больше половины товарищей, десантники 18 февраля вышли в район железнодорожной станции. Здесь в течение двух суток они пытались прорваться через линию фронта, которая находилась всего в 300 метрах, но были окружены фашистами и погибли в бою. Только тяжело раненному старшине 1-й статьи **А. Засосову** чудом удалось спастись и добраться до расположения наших войск.

Третью группу после гибели командира роты возглавил лейтенант **А. Любимов**. В соответствии с поставленной задачей она направилась к деревне Репник. В районе деревни группа была окружена и двое суток оборонялась в надежде на подход частей Советской армии. Когда из 70 человек в живых осталось только 8, они попытались выбраться из окружения. Удалось это лишь **А. Любимову**, **И. Метеушу** и **Г. Семенкину**.

Когда через две недели войска 30-го гвардейского корпуса все-таки прорвали вражескую оборону и пришли на место боев десантников, в живых там никого не осталось. Единцам удалось пробраться к партизанам, часть раненых и обмороженных бойцов попала в плен.

В ту пору мне было 14 лет. Все школы у нас в Беломорске были заняты под госпитали, учиться было негде, и мы, девочки-подростки, по призыву военного офицера из Политуправления Карельского фронта пошли работать – кто в столовую, кто в госпиталь, кто в редакцию, кто в общежитие.

Наш труд отмечен, и я этим горжусь

Я пошла в госпиталь № 1438, сначала санитаркой, потом санитаркой. Раненые поступали с полей сражений ежедневно. Я помогала медсестрам их мыть и отвозить на катаалках в палаты, ухаживала за ранеными. Лежачих больных надо было накормить, напоить. Работали и днем и ночью. Медикаментов и перевязочных материалов не хватало, поэтому приходилось стирать бинты, сушить их около титанов, стерилизовать и затем скручивать в рулоны. Чтобы поддерживать огонь в титанах, мы сами пилили дрова. Мой дедушка сделал мне маленькую пилку, с которой я хорошо справлялась.

Иногда я помогала на кухне мыть посуду. Да и в целом все, что надо было делать, – делала, ни от чего не отказывалась. И всегда слышала от медсестер и врачей благодарные слова.

В свободные минуты готовили для раненых концерты силами медперсонала. Я тоже принимала в них участие: читала стихи, пела. Я и до сих пор очень люблю поэзию.

Когда эвакуировали наш госпиталь в п. Сумпосад, я устроилась на работу в Беломорско-Онежское пароходство. После работы мы ходили на субботники, строили аэродром под городом Беломорском. Аэродром был временный, с деревянными настилами, но, как видно, был очень необходим.

Потом как служащих Беломорско-Онежского пароходства нас перебросили на строительство бомбоубежища около 19-го шлюза ББ канала.

В июле 1944 года, когда освободили Петрозаводск от финнов, наше пароходство переехало из Беломорска в Петрозаводск. Здесь пришлось много работать на восстановлении города и народного хозяйства. Каж-

дый день после работы мы шли на объекты восстанавливать разрушенные дома. От улицы Пушкинской остались одни развалины, но мы были молоды и не боялись работы, всегда шли вперед, куда бы нас ни посылали.

За хорошую работу меня наградили медалью «За доблестный труд в Великой Отече-

ственной войне 1941–1945 гг.». Это для меня в те годы было большой радостью. На торжественные мероприятия я всегда прикрепляю ее на жакет.

Моя вторая медаль – к 50-летию Победы. А сейчас уже вручили и к 60-летию Великой Победы.

Остается сказать, что и наш труд был отмечен правительством и мы гордимся этим.

Зинаида Ивановна СМОЛЬКОВА (Андреева), ветеран ВОВ, ветеран ОАО «Беломорско-Онежское пароходство»



257-й дивизии – другого выхода у него не было. Но военкомат и слушать не хотел, чтобы взять нас в армию.

21 сентября 1941 года я была зачислена в 165-ю отдельную роту связи 257-й дивизии, где и прослужила до октября 1945 года.

Мы приняли присягу, одели военную форму и были этому безмерно рады. Наша дивизи-

зия вела боевые действия вначале на Карельском фронте, помогая партизанским отрядам, затем перешла на Волховский, Ленинградский и опять Карельский фронт. Мы освободили родной город и закончили войну в Запольяе.

Полки нашей дивизии располагались на порядочном расстоянии от штаба, поэтому всю связь держали по радио. Особисты приносили на р/станцию шифровки. Связь была очень четкая и надежная. Все принималось и передавалось в срок. Работали дружно, было много друзей и знакомых среди бойцов с передовой. Только приход в столовую, видели некоторые места пустыми. Это означало, что летчик или радист-стрелок не вернулся из боя.

За форсирование Свири наша дивизия получила звание ордена Красного Знамени Свирской смешанной авиадивизии. Многие связисты из нашей роты тоже получили награды и благодарность от Верховного командующего.

Во время редких встреч с оставшимися в живых однополчанами мы с благодарностью вспоминаем наших командиров 257-й ОСАД генерал-майора Минаева, командира нашей роты Родионова и других.

Антонина Георгиевна БЕЛЯЕВА, ветеран ВОВ, г. Петрозаводск

Когда началась война, мне было 16 лет – подходил к концу 8-й год моей школьной жизни. 1 августа всех старшеклассников пригласили в сельсовет и направили на восстановительные работы на аэродром в Бесовец. Нам было поручено просеивать песок для бетона, которым покрывали аэродром. Работать приходилось по 12 часов, но мы понимали, что помогаем фронту.

20 сентября нас отправили сначала в Петрозаводск в райком комсомола, куда прибыли и дети из других сел, а потом посадили в грузовые машины и направили в

Нам не было 18, но мы хотели на фронт

поселок Пряжа рыть окопы.

Прибыли туда поздно вечером и какой-то военный сказал нам: «Спите, ребята, спокойно, финны в 50 км от Пряжи, а утром пойдете рыть окопы». Но наутро финны были уже рядом с Пряжей. Нам сказали, чтобы мы бежали в поселок Матросы. Утром пришли наши мамы и забрали нас домой, а 22 сентября нас эвакуировали.

Наша семья поселилась в поселке Боровск Молотовской (Пермской) области. Мама пошла работать в госпиталь, а меня устроили в архив НКВД. Днем работала, а вечером ходила в школу. В свободное время занималась с подругами в художественной самодеятельности.

Тогда активно велась патриотическая работа, и мы вместе ходили на курсы снайперов. Когда в 1942 году был первый набор девушек в армию, мы, десять девчат, подали заявление в военкомат Соликамска. Но нам отказали – нет 18 лет. А уже в июле 1943 года меня пригласили в военкомат для призыва, т.к. была старше остальных.

В Соликамске подали состав, нам выделили один вагон, и потом на каждой станции по одному вагону заполняли девчата. В Молотов (Пермь) мы прибыли уже полным составом.

Привезли в какой-то лесной лагерь, где уже находились мальчишки 17-18 лет из Ростовской, Кировоградской и других областей.

Нас построили офицеры, распределили по батареям, представили командиров батарей, комвзводов и замполитов. Сказали, что мы будем служить в 1870-м зенитно-артиллерийском полку. Одеты мы были кто во что. Старшина, старичок, все сетовал: «Девчонки, во что я вас буду одевать?» А через месяц мы уже приняли присягу, научились ходить строем, изучили карабины. Нас распределили, кто будет где работать – меня в приборное отделение, других девчат в дальномерное, а мальчиков всех на орудия.

Так и не сделав ни одного выстрела из карабина, нас отправили на фронт. Эшелон в пути не раз бомбили, но ночью мы благополучно прибыли в Харьков, и той же ночью город бомбили.

В Харькове мы стояли в районе тракторного завода. На второй день получили орудия 85-мм, прибор ПУАЗО, дальномер – все, что положено в в/части.

Полк двинулся в Полтаву своим ходом. На место пришли ночью, батарея заняла позицию на окраине какого-то населенного пункта. Мы в сырых бушлатах, грязные

от украинского чернозема заняли мокрую землянку, укрепили ПУАЗО, поставили часовых и, не раздеваясь, легли на земляные нары, покрытые старой соломой. К сожалению, ту солому не было сил очистить и утром мы проснулись все усыпанные огромными вшами. Завшивел весь полк. Оборудованные полевые бани почти никакого результата не дали, и только весной 1944 года мы освободились от этого «врага».

Дальше Лубны, реорганизация, полк идет на Днепр, г. Кременчуг, Краков – прикрывать понтонный мост через Днепр.

С батареи меня с четырьмя девчонками перевели в 279-й дивизион связи связистками. Уже укомплектованный ОЗАД пошел дальше на запад: Киев, Львов, Кристынополь, Краков, Тарнобжеж, Заган.

Недалеко от Бреслау мы и встретили Победу. Радость, слезы. Мы смеялись, танцевали, а потом задумались. Ведь у нас у всех не было образования, гражданской специальности.

В освобожденном городе был организован фильтрационный лагерь, где были собраны люди, которые были угнаны на работу в Германию. Начальство лагеря попросило дать концерт, в огромном ангаре было огромное количество людей, которые, увидев нас, молодых, хорошо одетых в военную форму, плакали, тянули руки к нам, и мы еле сдерживали слезы.



В июле 1945 года нашу часть расформировали, нас демобилизовали, и я приехала жить в Петрозаводск к тете.

В 1946 году приехал в Петрозаводск бывший командир батареи Петр Петрович Гавронский, мы поженились. Он кадровый военный, и его часть часто переводили с места на место, сначала на Украину, затем 7 лет служили в Германии.

Я окончила институт. После того как муж вышел в отставку, мы приехали в Петрозаводск. Здесь я поступила на работу в отдел кадров МВД, где и проработала до выхода на пенсию.

За общественную работу получила 34 грамоты и благодарности, в 1988 году – лауреат премии «Человек года», награждена орденом Отечественной войны II степени, грамотой командующего фронтом 1945 г., юбилейными медалями. В 2004 году за общественную долголетнюю работу награждена орденом Александра Невского II степени.

Анна Григорьевна ГАВРОНСКАЯ (Польская) ветеран ВОВ г. Петрозаводск

Враг был у ворот, но он не прошел

Войну мы встретили, находясь в ночной смене на телеграфе. Когда получили сигнал «воздух» с 21 на 22 июня, весь персонал телеграфа пришел в движение. Рассыльные на мотоциклах развозили оповещения руководству республики, начальнику телеграфа и в Управление связи.

Тогда мы не подозревали, что случилось, и всей сменой пошли в лес за черемухой. Только возвращаясь из леса, увидели толпы людей у репродукторов на улицах города. Это выступал Молотов, объявляя о начале войны. По законам военного времени работники телеграфа были взяты на казарменное положение, и во время вражеских налетов все должны были бежать, взяв сумку с противогазом, на телеграф. Во время бомбежек мы старались поддерживать надежную связь с районными центрами Карелии.

Враг был у ворот города, и наступило время эвакуации. Наш телеграф с аппаратурой и работниками погрузили на баржу и буксиром потащили в Подпорожье. Но финны оказались так близко, что обстреляли баржу, и она загорелась и затонула вместе с людьми и грузом. Только нескольких работников спас капитан буксира **Михаил Дмитриевич Кукушкин**.

К счастью, я и еще 7 телеграфисток остались дежурить на телеграфе. Начальник телеграфа, чудесный и добрый человек **Павел Андреевич Клубышев**, передал нас в штаб



В октябре 1942 года после тяжелого ранения я находился в 47-м артиллерийском запасном полку, находившемся в поселке Токсово. Меня вызвали в штаб полка для представления лейтенанту А.Н. Барышеву. До войны он был преподавателем Ленинградского политехнического института и хорошо знал, что такое ЛКИ, студентом которого я был до войны.

Он был представителем 14-й отдельной батареи звукометрической разведки при

хорошо отработано, и мы могли передать координаты вражеской батареи через три минуты после ее первого залпа или одиночного выстрела. Мы гордились своими успехами, но огорчались, когда из артиллерийского полка отвечали: «Спасибо, ребята, но на сегодня у нас лимит снарядов исчерпан», и на вопрос: «Какой же у вас ли-



В октябре 1943 года вступил в действие план операции под названием «Нева-2», который предусматривал скрытую от врага переброску по Финскому заливу, через Кронштадт частей 2-й ударной армии. Была организована ледовая «малая дорога жизни», которая должна была проложена по льду Финского залива до Лисьего Носа через Кронштадт до берега в районе Ораниенбаума. По воде и льду с октября до января было переброшено на плацдарм более 30

которые мы указывали нашим артиллеристам – точность нашей работы была подтверждена и это было приятно узнать.

15 января началась артиллерийская подготовка со стороны 42-й армии из районов Пулковы и Урицка. Там за полтора часа было выпущено около 220 тысяч снарядов. Это было начало разгрома немцев под Ленинградом!

Далее наша часть участвовала в освобождении Эстонии, 19 сентября мы вошли в Таллин, там был отдых и переформировка – части артиллерийской инструментальной разведки были объединены и был образован 70-й отдельный разведывательный артиллерийский ордена Красной Звезды дивизион. Орден мы получили за разведку вражеских батарей вокруг Ораниенбаумского плацдарма. Мои товарищи и я получили правительственные награды.

Затем наш дивизион участвовал в разведке батарей противника на Эстонских островах, а после их освобождения был направлен в район Лиепаяя. Однако здесь мы не успели даже полностью развернуться для работы, как из листовок, сброшенных с нашего самолета, узнали, что немцы подписали капитуляцию и война окончена.

Трудно описать то, что происходило в наших сердцах! Мы ждали этого момента и «приближали его как могли». Мы видели, что из немецких окопов выставлены белые флаги, а их солдаты и офицеры строятся поротно и следуют по дорогам в плен, как им указано в листовках.

Демобилизоваться мне, студенту вуза, удалось только в ноябре 1945 года, и я вернулся в свой кораблестроительный институт на II курс.

Дмитрий Дмитриевич МАКСУТОВ,
старший научный сотрудник ЦНИИ
им. акад. А.Н. Крылова,
участник ВОВ, почетный полярник

На Ораниенбаумском плацдарме

519-м гаубичном артиллерийском полку. Эти части располагались на Ораниенбаумском плацдарме (напротив Петергофа, который был занят немцами). Задачей подразделения была разведка мест расположения немецких артиллерийских систем, стреляющих по Ленинграду и передовым частям, расположенным на Ораниенбаумском плацдарме.

Плацдарм в районе Ораниенбаума образовался во время отступления нашей 8-й армии после сдачи Петергофа и был размером 65 км в длину по берегу Финского залива и 25 км в глубину от Ораниенбаума на юг. Восьмая армия с большим трудом удержала этот плацдарм, но этим она спасла Кронштадт, оказав огромную услугу нашему Краснознаменному Балтийскому флоту.

Артиллерийская инструментальная разведка – это особая область военной разведки, ее задача – по звуку выстрела орудия (в любом направлении) определить его координаты с максимальной точностью и передать их нашим артиллеристам, которые (теоретически) по этим координатам могли накрыть вражескую батарею. Наши разведчики имели высокоточную специальную аппаратуру, которая располагалась на переднем крае нашей обороны и на нейтральной полосе. Все было

мит?» – слышали ответ: «Три снаряда в сутки».

Конечно, будучи отрезанными от основных баз снабжения, Ораниенбаумский плацдарм испытывал недостатки в продовольствии, боеприпасах и горючем. Мы понимали наших артиллеристов, но все равно огорчались, особенно, когда засекли батареи, бывшие по Ленинграду.

В течение 1943 года мы собирали данные обо всех артиллерийских батареях немцев, окружающего наш плацдарм. Когда у артиллеристов нашего полка появились снаряды, они использовали разведанные и успешно накрывали немецкие батареи.

В середине 1943 года на плацдарме началось перемещение частей. Как мы потом узнали, на плацдарм была переправлена 2-я ударная армия со всей своей техникой для последующего наступления с целью освобождения Ленинграда от блокады и разгрома немецких частей на всем северо-западе.

Операция эта проводилась под большим секретом, так что даже мы, находившиеся на плацдарме, ничего толком не знали. Узнали тогда, когда нам объявили, что мы находимся в составе 2-й ударной армии.

тысяч человек личного состава, большое количество танков, артиллерии, автомашин и прочего.

В то же время наша разведывательная часть была передислоцирована на участок фронта против деревни Гостилицы. На этом участке мы определили координаты всех батарей противника, установленных на сильно укрепленном ими районе фронта.

И вот утром 14 апреля 1944 года плацдарм взорвался оглушительным грохотом орудий. Это была мощная артиллерийская подготовка 2-й ударной армии, Кронштадта, кораблей Балтийского флота и фортов «Серая лошадь» и «Красная горка». В течение часа было выпущено 100 тысяч снарядов. В первые часы ожесточенных боев были взяты опорные пункты немцев Порожки, Перелесье и Гостилицы. Проезжая Гостилицы, видели разбитые немецкие батареи, расположенные точно в тех местах,

После блокадного Ленинграда прошло более 60 лет. У всех переживших блокаду эти тяжелейшие годы, наверное, никогда не уйдут из памяти, хотя некоторые события и обстановка тех дней кажутся нереальными.

В дни блокады флот Балтийского государственного морского пароходства – так оно тогда называлось, состоял из двух десятков преимущественно старых, бывших эстонских и латвийских судов, за исключением т/х «Вячеслав Молотов», «Челюскин»

Многое из того, чему учили в школе юнг, осталось в памяти на всю жизнь. Даже рангут и такелаж парусных судов запомнился, хотя плавать на парусниках так и не пришлось.

По окончании нам присвоили квалификацию матроса 2-го класса и кочегара 2-го класса соответственно, немедленно распределили по судам, и началась морская жизнь.

Но до дальних плаваний было еще далеко, и нам приходилось стоять с винтовкой вахту у трапа, вручную откачивать воду из льяла,

а затем и устанавливать сам настил на судно. К осени 1944 года «Казахстан» был восстановлен.

В августе 1944 года Финляндия вышла из войны. В Ленинградский порт стали приходить финские суда с пиломатериалами. После выгрузки суда передавались Балтийскому пароходству в качестве контрибуции, которую Финляндия выплачивала Советскому Союзу за причиненный в войне ущерб. Это были в основном не новые паровые суда, но, как правило, в хорошем состоянии. В октябре-ноябре 1944 года уже несколько судов принимали участие в перевозках воинских грузов. Зимой 1944-1945 гг. экипажи осваивали новые суда (в том числе принятые от финнов) и готовились к предстоящей навигации.

флагами, незнакомые люди поздравляли друг друга, целовались, многие плакали. Вечером во время салюта набережные Невы и мосты были запылены народом, но давки не было. В этот день казалось, что все эти люди стали друг другу родными.

Но маховик войны остановился не сразу. Наше судно через два дня после Дня Победы поставили на Канонерский завод для установки крупнокалиберных пулеметов. К ним была придана военная команда во главе с лейтенантом. Но через полгода военную команду и пулеметы сняли, но не все. Около года два пулемета с боезапасом были на судне и на них даже проводились учебные стрельбы.

Война еще долго напоминала о себе. Балтийское море было нашпиговано мина-

Тогда началась моя морская жизнь

и «Казахстан». Они были построены и вошли в состав пароходства незадолго до войны. Часть судов имела значительные повреждения, полученные во время печально известного «Таллинского перехода» в августе 1941 года: у т/х «Казахстан» взрывом авиабомбы и пожаром была сильно повреждена надстройка и вспомогательные механизмы, у т/х «Вячеслав Молотов» от подрыва на mine была пробоина в борту.

Экипажи судов были сокращены до минимума: когда сомкнулось кольцо блокады, большую часть моряков откомандировали в Мурманск и Владивосток для работы на судах Мурманского и Дальневосточного пароходств. Кроме того, из моряков БГМП сформировали два партизанских отряда, которые действовали в Ленинградской области осенью-зимой 1941-1942 гг. – самое тяжелое время.

Около двух сотен моряков были направлены на Ладожское озеро для обеспечения перевозок грузов из осажденного города и эвакуации ленинградцев на Большую землю.

К весне 1943 года положение с кадрами моряков в пароходстве стало критическим. Суда нужно было готовить к предстоящим перевозкам воинских грузов. В марте 1943 года при пароходстве на Васильевском острове в здании бывшего речного техникума была открыта школа юнг для подготовки матросов и кочегаров. Принимали туда подростков 14-16 лет, годных по состоянию здоровья к морской службе. Срок обучения – 3 месяца, конечно, очень короткий, но шла война и рабочие руки на судах нужны были как можно скорее. Молодые мальчишки, да еще в голодном и холодном блокадном Ленинграде, только мечтали о дальних плаваниях.

обивать ржавчину и выполнять другие судовые работы по поддержанию судна в рабочем состоянии.

Все суда в то время считались военнотранспортными и имели бортовой номер. Моим первым судном стал в/т 103 (девичья фамилия, как тогда шутили, п/х «Липа»).

Соответственно, на военных транспортах и распорядок был военный: отлучаться можно было, только получив увольнительную.

Бытовые условия на старых судах были довольно примитивными: жилые помещения рядового состава располагались на корме или под полубаком в 4-8-местных кубриках. Так как судовые котлы не работали, отапливались помещения небольшими кирпичными печками, одна печка на весь жилой отсек.

Нормы продовольствия весной 1943 года были уже не такими низкими, как зимой 1941-1942 гг., и жизнь казалась веселее, но желание подкрепиться всегда присутствовало. Однажды это даже привело к рискованной рыбачьей ловле: во время обстрела Балтийского завода несколько снарядов упало в Неву. С судна заметили глушеную рыбу, и чтобы ее подобрать, решили спустить шлюпку. В это время капитана на судне не было, а когда он вернулся и узнал о таком «подвиге», то досталось и вахтенному помощнику и всем остальным участникам.

К концу 1943 года в пароходство начали понемногу возвращаться моряки из Мурманска и Владивостока. Начались работы по восстановлению т/х «Казахстан». С каждого судна сняли по 2-3 человека и направили на завод. Мне довелось работать сначала в деревообрабатывающем цехе завода, где изготавливались доски для палубного насти-



Первая послевоенная навигация на Балтике началась 8 мая 1945 года. В этот день по Морскому каналу на выход в море шел т/х «Ораниенбаум». Его приветствовали и провожали гудками все стоящие в порту суда. С причалов и палуб судов ему махали и желали счастливого плавания сотни моряков и портовиков.

Что проходило в Ленинграде в День Победы 9 мая 1945 года, наверное, никогда больше не повторится. Все ленинградцы вышли на улицы, гремела музыка, город был украшен

ми. Финский залив старались обходить по шхерным фарватерам. Наиболее опасные места старались проходить в светлое время суток. Даже в 1955 году пассажирские суда от Ленинграда до Хельсинки ходили под проводкой тральщика т/х «Вячеслав Молотов».

Анатолий Григорьевич ЛЕОНОВ,
юнга первого набора,
капитан дальнего плавания,
заслуженный работник
транспорта СССР

Прошло уже более 60 лет, но память сохранила события, участником и свидетелем которых я был во время блокады Ленинграда в 1941-1944 годах.

До войны мы жили в доме на Новосивковской улице (сейчас улица Ивана Черных) у Нарвских ворот.

Осенью 1941 года многие ребята нашей школы были эвакуированы. Но мы с родителями остались. Тогда они считали, что война скоро закончится и нет смысла разделять семью.

Школьные годы в блокадном Ленинграде

8 сентября фашистские войска полностью окружили город с суши, и началась блокада Ленинграда. Для миллионного населения города наступил длительный период борьбы в кольце вражеской блокады с неисчислимыми лишениями, голодом, холодом и ежеминутной угрозой смерти от артиллерийских обстрелов и бомбардировок.

Во второй половине сентября вечером фашистские самолеты при очередном налете на город сбросили бомбы на площадь Стачек, где остановились беженцы из пригорода и воинские части. Погибло много людей. Пострадал и наш дом. Одна из бомб попала во двор, разрушив дровяные сараи, и жители нашего дома остались без дров. Взрывной волной были выбиты все стекла и разбиты оконные рамы. При наступлении холодов жить в комнате без стекла и оконной рамы, без запаса дров было невозможно.

Отец находился на казарменном положении, занимая должность начальника смены пожарно-сторожевой охраны театра имени А.С. Пушкина.



С разрешения администрации театра мы переехали жить в артистическую уборную народной артистки СССР В.А. Мичуриной-Самойловой и прожили там до весны 1942 года.

Театр не работал. Большая часть трупы была эвакуирована.

Мне не хотелось отставать в учебе от своих одноклассников, и поэтому я ходил в 5-й класс почти до конца декабря 1941 года в свою школу, которая также располагалась на Новосивковской улице.

Сначала я добирался туда на трамвае, а потом, когда транспорт перестал работать, ходил пешком.

Однажды, когда возвращался из школы, около к/т «Москва» я услышал шуршащий свист снаряда – значит, разрыв его был неизбежен. Прижался в проем парадного углового дома, рядом раздался оглушительный взрыв, посыпались стекла. На земле осталось лежать трое погибших. Моя кожаная ушанка была рассечена упавшими стеклами.

Помню, недалеко от этого места, у Калинкина моста, рядом со старинным верстовым столбом, из-за мальчишеского любопытства, увидев падающие немецкие листовки, я пытался, подпрыгнув, поймать одну из них. Но неожиданно получил пинок от милиционера. Запомнил его экипировку: шинель, плоская английская каска, винтовка тоже английская, противогаз. Он погрозил мне пальцем и этим закончил общение со мной.

В декабре закончились мои школьные занятия, но я все же пытался заниматься самостоятельно, думая, что и мои одноклассники в эвакуации продолжают учебу.

Время, проведенное в театре Пушкина, запомнилось мне многими эпизодами. При объявлении по радио воздушной тревоги обитатели театра спускались в сводчатые каменные подвалы, оборудованные под бомбоубежище. Иногда вечером собирались в фойе театра, около «царской» ложи, где выступали артисты: пианист профессор П.А. Серебряков, артист театра Б.А. Горин-Горяинов и другие, фамилии которых не запомнил. Я и еще один мальчик сидели на паркетном полу перед выступающими и вни-

мательно слушали, смеялись, читая рассказы Марка Твена. И эти вечера помогали нам в трудное голодное время.

Позже в театр переехали артисты Музыкальной комедии. Все их спектакли проходили при полном зале. Иногда спектакли прекращали во время воздушной тревоги. У меня была возможность смотреть эти спектакли с колосников сцены. Видел, как актрисы на сцене, одетые в легкие платья, выходя за кулисы, дрожали от холода, одевали ватники, чтобы немножечко отогреться.

Отец по долгу службы во время тревоги каждый раз поднимался на крышу театра, где была устроена наблюдательная вышка.

Однажды ночью я тоже был там и увидел падающий немецкий самолет «Юнкерс-88», потом его обломки были выставлены в Таврическом саду. Находясь днем на этом наблюдательном посту, я видел, как из летнего театра Дворца пионеров вытаскивали замороженные раздетые трупы и грузили их на машины. Эти ленинградцы умерли от голода.

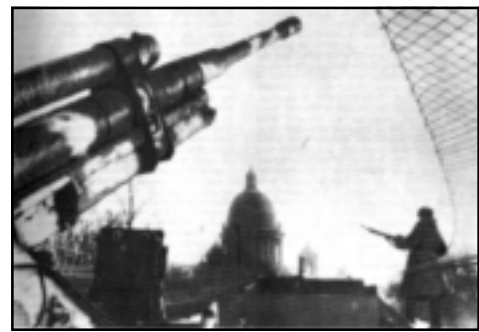
В начале 1942 года мы переехали в коммунальную квартиру по улице Дзержинского, дом 32 (Гороховая улица) и там прожили самое тяжелое, голодное время. Было трудно – чтобы топить печку в комнате, приходилось собирать всякие деревяшки, сжгли несколько стульев.

Воду брали из ручья, текущего по улице из разбитого гидранта, ледяные берега которого обросли толщиной до 1 метра.

В один из походов в магазин, чтобы отovarить продуктовые карточки, я потерял сознание и упал. Добрые люди помогли мне дойти до дома.

Потом я заболел дизентерией из-за съеденного студня из столярного клея. Мать вылечила меня картофельным крахмалом, который случайно остался в запасах от мирного времени. Помог мне выжить и хвойный настой от цинги.

Той весной от истощения погибли многие близкие родственники. Мы собирали съе-



добную траву: крапиву, осот. Лебеды уже не было – ее собрали до нас. Варили щи и делали «котлеты» и жарили их на остатке касторового масла с соответствующими последствиями.

Вскоре после переезда на Гороховую улицу я пошел учиться в 211-ю школу на улице Плеханова, 7 (Казанская улица). Там я проучился до 1946 года и окончил 8 классов.

Для отопления школы мы на специальном рейсе грузового трамвая возили дрова со склада на Лиговке. Пилили и кололи, топили буржуйки в классах. А весной 1942 года, как и все ленинградцы, мы, школьники, очищали город от снега и мусора, снег с улицы Плеханова вывозили на листах фанеры и сбрасывали в канал Грибоедова. Очищали от мусора школьный двор.

Летом 1942-1943 гг. в соответствии с постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) школьники 8-10-х классов были мобилизо-

ваны на прополку и поливку посевов овощей и посадку рассады в совхозы и подсобные хозяйства. Я попал в с/х лагерь на Ржевке. В основном пополни турнепс, репе морковку – могли много съесть. Нас немного кормили. В свободное время кто мог играл в футбол.

Школьники, и я в том числе, таскали песок и воду на чердаки, подкрашивали извесью деревянные конструкции крыш. Дежурили в подворотнях. До наступления холодов дежурили на крыше нашего дома, чтобы вовремя заметить и потушить зажигательные бомбы.

За работы по содержанию школы, очистке города, работы в с/х лагерях и помощь взрослым многие ленинградские школьники были награждены медалью «За оборону Ленинграда». В 1944 году в Доме актера на Невском, 86 получил эту медаль и я.

«...нам выдали медали в сорок третьем, а в сорок пятом выдавали паспорта» (Ю. Воронов).

В наградном листе стоят подписи председателя исполкома Ленсовета П.С. Попкова и секретаря А. Бубнова (расстрелянных позже по так называемому «Ленинградскому делу»).

Чтобы была возможность выжить, ленинградцы вскопали все скверы и свободные земельные площади в садах и парках для посадки овощей.

Поскольку мы жили в центре города, нам не досталось участка под посадки, но мой отец получил возможность ухаживать за огородом в сквере на площади Искусств, принадлежавшим какому-то высокому пожарному начальнику. За это осенью мы получили немного капусты, в том числе и зеленого листа – «хряпы» и другие овощи.

Моя мать как инвалид устроилась на хлебозавод №12 на Смоленской улице. Благодаря этому в основном мне доставались продукты по продовольственной карточке матери.

Для получения рабочей карточки летом 1943 года я устроился работать в строительную контору, участвовал в восстановлении разрушенных войной промышленных зданий.

Несколько недель наша ремонтная бригада работала на Смоленской улице в Московском районе. Однажды мы были свиде-

телями артиллерийской дуэли между нашим орудийным расчетом и немцами, пушки которых были установлены в районе Дудергофских высот. Дальноточное орудие крупного калибра, установленное на специальной железнодорожной платформе, подвозили по ж/д ветке в Масляный переулок.

Сделав несколько выстрелов, платформу с орудием перемещали на другую позицию. Немцы засекали это место и через некоторое время рядом с нами разрывались снаряды. Люди прятались где только могли. Я залезал под чугунную станцию циркулярной пилы в столярной мастерской завода.

В 211-й школе мы были самыми старшими. В школе работали кружки: драматургический, стрелковый, спортивные. В них я принимал активное участие: ставили спектакли, обучались стрельбе из малокалиберной винтовки. Военирук – руководитель стрелкового кружка доверял нам винтовку брать на дом. Дома я учился разбирать и собирать оружие, даже стрелял в поленицу в печке. В школьном тире на чердаке, нами оборудованном, мы стреляли по бумажным мишеням. Правда, во время отсутствия военрука нам надоело каждый раз ходить к мишеням.

Собирали стеклянные чернильницы и стреляли по ним – результат был виден сразу.

В небольшом школьном спортивном зале играли в волейбол. Мы пропадали там вечерами и в выходные дни. Тренировал нашу команду игрок

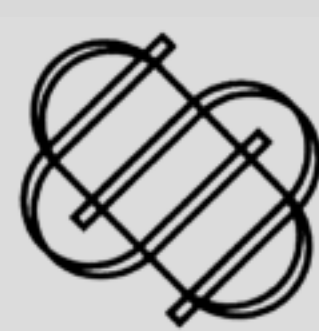
сборной страны А. Эйнгорн. В результате наша волейбольная команда занимала первые места на спортивных соревнованиях Куйбышевского района.

Катались на коньках по улицам, с помощью железных крючков цепляясь за автомобили, троллейбусы на Невском, играли в волейбол в Михайловском саду, ходили в кино.

Несмотря на все лишения и риск погибнуть от голода, снарядов и бомб в условиях блокады, жизнь брала свое.

Так прошли мое детство и юность. Сейчас мне 75 лет и, как правило, в январские дни, отмеченные датами прорыва и снятия блокады, все прожитое вспоминается и волнует.

Гурий Васильевич МАЛЬКОВ,
ветеран и участник ВОВ,
главный конструктор судовых
энергетических установок ЦТКБ
речного флота,
Санкт-Петербург



Электрооборудование СИЛОВОЕ

195027, Санкт-Петербург, ул. Якорная, 17
тел./факс: 380-9425, тел.: 380-04-36
<http://www.silovoe.ru>,
e-mail: sales@silovoe.ru

Судовой кабель:

КНР, КНРэ, КНРЭк, КНРк, НРШМ, КМПВ, КРШУ, КРШС, КГН, КПКУ. Со склада в С.-Петербурге

- Судовое электрооборудование: ТСЗМ, СС328
- Плетенка ПМЛ.ПСО
- АВВГ, ВВГ, ПВ, ВБШВ, АСБ2л

В 2005 г. наступает очередь утилизации первой отечественной атомной подводной лодки К-3 «Ленинский комсомол». Превратится она в груды металла или останется памятником величия отечественной науки, промышленности и моряков-подводников? Этот вопрос может решиться в самом ближайшем будущем.

Предложение сохранить первую советскую атомную субмарину проекта 627 – основоположницу целого направления систем вооружения, поставив АПЛ на вечную стоянку, СПМБМ «Малахит» и 1-й ЦНИИ МО направили в Совет министров СССР еще в 1988 г., когда лодка была выведена из действующего состава флота. В адресованном правительству обращении говорилось, что из АПЛ надо сделать специализированный музей подводного военного кораблестроения и моряков-подводников. Тогда же разработали и соответствующий проект, который поддержали главкомат ВМФ и Министерство судостроительной промышленности. Предполагалось, что К-3 встанет либо в Североморске, рядом с памятником К-21, либо в Северодвинске, либо в Кронштадте или Ленинграде. Причем предпочтение от-

Г.И. Капырин), НИИ-3 (главный конструктор Е.И. Аладышкин), НИИ-49 (директор Н.А. Чарин), НИИ-303, ГИПХ (директор В.С. Шпак), завод «Электросила» (директор А.В. Мозалевский) и др. Отработка гидродинамики АПЛ выполнялась в ЦНИИ-45 и ЦАГИ.

Первоначально лодка проекта 627 предназначалась для нанесения удара по береговым объектам вероятного противника одной 1550-мм сверхмощной торпедой Т-15 с ядерной боевой частью. Эту «малютку» (длина 23 м, масса 40 т, дальность хода до 40 км, скорость 29 узлов), по предложению Минсредмаша, должны были «сотворить» в НИИ-400 (директор А.М. Борушко, главный конструктор Н.Н. Шамарин). Однако в дальнейшем по настоянию руководства ВМФ (главком Н.Г. Куз-

проекта 627А был В.Н. Перегудов, затем его сменил В.И. Дубовиченко, в 1962 г. главным конструктором был назначен А.В. Угрюмов. Первую серийную АПЛ проекта 627А заложили в августе 1956 г. и сдали ВМФ в декабре 1959 г. Всего по проекту 627А в 1959-1964 гг. построили 12 подводных лодок. Первые субмарины проекта 627 (627А) вступили в состав Северного флота и были направлены на базу Западная Лица, где в начале 1960-х гг. вместе с ракетными АПЛ проекта 658 образовали бригаду. На ее основе в январе 1962 г. развернули 1-ю флотилию подводных лодок, в состав которой вошли две дивизии – 3-я (АПЛ проекта 627А) и 31-я (ПЛАРБ 658-го проекта).

На базе проекта 627А была создана опытная субмарина К-27 проекта 645 (главный конструктор

просил решить вопрос об использовании атомной подводной лодки К-3 в качестве памятника-музея. Примеры этому есть. В США – это первая американская АПЛ «Наутилус» (выведена из боевого состава в 1980 г.), а во Франции сохраняется как корабль-музей первая отечественная ПЛАРБ «Редутабль» (выведена из боевого состава в 1991 г.). Предложения, касающиеся судьбы К-3, получили поддержку в Правительстве России, Совете безопасности, Минатоме, Агентстве по судостроению, Минобороны, Главном штабе ВМФ, в других ведомствах. Инициатива одобрена правительством Санкт-Петербурга, включая Комитет по градостроительству и архитектуре. Только Министерство финансов отнеслось ко всему этому специфически: оно предлагало найти источник фи-

Конец «Ленинского комсомола»? Знаменитой субмарине грозит гибель в море бумажной переписки



«Ленинский комсомол» перед дальним походом.

давалось городу на Неве. Здесь в качестве места вечной стоянки «Ленинского комсомола» рассматривались Крестовский и Васильевский острова. На последнем – рядом с ПЛ «Народоволец» (этот вариант отпал из-за планов установки здесь рубки ракетносца К-137 проекта 667А).

И все было хорошо, но произошел развал Советского Союза, осуществление проекта отнесли на второй-третий план другие неотложные дела, затем не удавалось обеспечить финансирование... На долгие годы о задуманном начинании практически забыли. Тем временем «Ленинский комсомол», поставленный в отстой, ожидал утилизации.

Вслед за США

Напомню, что первая в СССР АПЛ создавалась в соответствии с постановлением правительства «О проектировании и строительстве объекта 627» от 9 сентября 1952 г. Этому предшествовала отправка руководству страны предложений хорошо известных ныне ученых И.В. Курчатова, А.П. Александрова и Н.А. Доллежала об использовании атомной энергии на подводных лодках, подержанных Минсудпромом.

В Ленинграде над предэкспим проектом корабля начала трудиться комплексная группа специалистов ЦНИИ-45, ЦКБ-18 и СКБ-143 Минсудпрома во главе с В.Н. Перегудовым (заместитель директора ЦНИИ-45). В завершающей стадии принимало участие до 35 человек. Необходимая работа проводилась и в Москве. Атомная энергетическая установка – «сердце» будущей субмарины – разрабатывалась в НИИ-8 (НИИхиммаш) Министерства машиностроения и приборостроения (Минсредмаша) под руководством члена-корреспондента АН СССР Н.А. Доллежала. Научным руководителем проекта АПЛ был назначен член-корреспондент (а затем академик) А.П. Александров.

К тому времени в США уже велось строительство первой в мире атомной подводной лодки SSN-571 «Наутилус» (руководителем программы был адмирал Риквер). Требовалось догнать американцев в этом виде новейших тогда вооружений.

В дальнейшем, с марта 1953 г., проектом 627 первой отечественной АПЛ занималось ленинградское СКБ-143 (бюро было реорганизовано для ее проектирования, в настоящее время СПМБМ «Малахит») в тесном сотрудничестве с ЦНИИ-45 им. академика А.Н. Крылова (директор В.И. Першин) и ЦНИИ ВК, другими организациями и предприятиями. Главным конструктором корабля был назначен В.Н. Перегудов. В работе также принимали участие СКБ Кировского завода (паротурбинная установка, главный конструктор М.А. Казак), ОКБ Кировского завода (насосы первого контура, главный конструктор Н.М. Синев), СКБК Балтийского завода (парогенераторы, главный конструктор Г.А. Гасанов), ЦНИИ-48 (директор

нецов) это назначение АПЛ признали бесперспективным. Проект переработали, и на субмарине установили восемь торпедных аппаратов калибром 533 мм с общим боезапасом в 20 торпед. Техпроект СКБ-143 выпустило в июле 1954-го, через год была подготовлена рабочая конструкторская документация. Тогда подлодка стала предназначаться для нанесения торпедных ударов по боевым кораблям и транспортам противника на океанских и морских коммуникациях. При водоизмещении около 3200 т она имела глубину погружения 300 м, скорость хода свыше 28 узлов.

Закладка субмарины проекта 627 была произведена в цехе № 42 на заводе № 402 (директор Е.П. Егоров, главный строитель В.И. Вашанцев, сейчас ПО «Севмаш») в Молотовске (ныне Северодвинск) 24 сентября 1954 г., когда американский «Наутилус» уже проходил испытания. Спуск на воду первой советской АПЛ осуществлен в августе 1957 г. Атомную энергетическую установку корабля изготовил Горьковский машзавод № 92 (директор В.Д. Максименко) по рабочим чертежам ОКБМ (главные конструкторы И.И. Африкантов и Ю.И. Кошкин). Экипаж лодки готовился на натурном стенде атомной установки при Физико-энергетическом институте АН СССР в Обнинске.

14 сентября 1957 г. на К-3 произвели физический пуск ядерных реакторов, 1 июля 1958 г. на корабле подняли Военно-морской флаг. В соответствии с постановлением правительства в январе 1959 г. ВМФ принял лодку в опытную эксплуатацию, первым командиром корабля был назначен капитан 1-го ранга Л.Г. Осипенко. В создании АПЛ принимали участие 20 конструкторских бюро, 35 научно-исследовательских организаций и 80 заводов-поставщиков комплектующего оборудования и материалов. Подавляющее большинство этих предприятий и организаций – ленинградские.

Несмотря на отставание в сроках поставки от «Наутилуса», К-3 имела ряд преимуществ. Скорость подводного хода нашего корабля чуть не дотягивала до 30 узлов, а у американского – 22 узла, предельная глубина погружения советской АПЛ 300 м против 210 м у атомного первенца ВМС США.

За создание К-3 главный конструктор проекта 627 и начальник СКБ-143 В.Н. Перегудов указом Президиума ВС СССР от 23 июня 1959 г. был удостоен звания Героя Социалистического Труда, группу ведущих участников работ отметили Ленинской премией, а коллективы СКБ-143 и завода № 402 наградили орденом Ленина. За успешное освоение новой техники командиру К-3 Л.Г. Осипенко в июле 1959 г. присвоили звание Героя Советского Союза, а многим членам экипажа АПЛ вручили ордена и медали.

В октябре 1955 г. принимается решение о строительстве серии атомных подводных лодок, прототипом которых должна была служить АПЛ проекта 627. В марте 1956 г. завершилась подготовка скорректированного технического проекта 627А. До 1960 г. главным конструктором лодок

тор А.К. Назаров) с атомным реактором на жидкометаллическом теплоносителе (научный руководитель работ по энергоустановке А.И. Лейпунский), а также серия атомных ракетных подводных лодок 1-го поколения проекта 658 (главный конструктор С.Н. Ковалев, в ЦКБ-18 в 1958 г. передали необходимую документацию).

Оснащение субмарин атомными энергетическими установками позволило этому классу боевых кораблей превратиться из «ныряющих» в подлинно подводные ракетно- и торпедоносцы с практически неограниченной дальностью плавания в подводном положении, значительно повысить скорость подводного хода, увеличить глубину погружения и боевую эффективность.

Из летописи атомного подплава

За время службы в составе ВМФ К-3 совершила 14 дальних походов и прошла за 14115 часов 128443 мили в подводном положении. В июле 1962 г. АПЛ (командир капитан 2-го ранга Л.М. Жильцов, руководитель похода командующий флотилией контр-адмирал А.И. Петелин) впервые в истории отечественного ВМФ всплыла в районе Северного полюса, после чего получила собственное наименование «Ленинский комсомол».

Новые возможности атомных кораблей позволили осваивать Мировой океан и особенно ранее недоступные его акватории. В сентябре 1963 г. одна из АПЛ проекта 627А К-115 (командир капитан 2-го ранга Р.И. Дубага, руководитель похода капитан 1-го ранга В. Кичер) совершила переход из Баренцева моря в Тихий океан подо льдами Северного Ледовитого океана. В 1966 г. такую же задачу выполнила АПЛ К-14 (командир капитан 1-го ранга Д.Н. Голубев, руководитель похода контр-адмирал Н.К. Игнатов). В сентябре – октябре 1963 г. АПЛ К-181 (командир капитан 2-го ранга Ю.А. Сысоев, руководитель похода командующий Северным флотом адмирал В.А. Касатонев) вновь отправилась к Северному полюсу, где всплыла, и ее экипаж установил Государственный флаг СССР и флаг ВМФ. В том же году АПЛ К-133 вышла в экваториальный район Атлантики. Такие дальние походы были практически невозможны без атомной энергетики на подводных лодках.

Особенно трудно далась морякам эксплуатация АПЛ первого поколения, сказывалась сложность освоения новой техники, здесь присутствовали героизм и личное мужество. 8 сентября 1967 г. на К-3, возвращавшейся из дальнего похода, в Норвежском море возник пожар в 1-м отсеке, в результате 39 подводников погибли. В апреле 1970 г. из-за короткого замыкания в силовой сети пламя охватило 3-й и 4-й отсеки К-8 – субмарины проекта 627А (командир капитан 2-го ранга В. Бессонов). Лодка всплыла, осталась без хода, борьба за живучесть продолжалась, но корабль спасти не удалось, и он затонул в Бискайском заливе. Погибли более 50 моряков. После этого специалистами были изучены причины и обстоятельства трагедии. В СПМБМ разработали конструктивные мероприятия по предотвращению подобных ЧП в будущем, которые внедряли на всех АПЛ 627-го проекта. Примеров героизма советских и российских подводников множество, их трудно описать в данной публикации. Для этого, вероятно, необходимо вернуться к идее создания музея первой атомной субмарины К-3, где могут быть отражены все этапы проектирования, строительства и эксплуатации подводных кораблей России.

А Минфин против...

В 2003 г. генеральный конструктор и начальник СПМБМ «Малахит» В.Н. Пялов направил письмо Президенту РФ В.В. Путину, в котором

нансирования вне бюджета (оказывается, речь идет о деле вовсе не государственном) и «утрасти» вопрос о том, кому субмарина-музей будет принадлежать после установки.

Принятое в настоящее время руководством ВМФ решение несколько «разрулило» сложившуюся ситуацию. Планируется проводить работы по кораблю в несколько этапов. На первом, согласно плану, за счет ВМФ надо будет на судоремонтном предприятии «Нерпа» вырезать реакторный отсек К-3 и вместо него вставить цилиндрическую обечайку корпуса. Затем провести замеры радиационного фона на лодке и полностью снять сомнения в безопасности АПЛ. После чего вернуться к главной проблеме – использованию К-3 в качестве музея, подготовке ПЛ к исполнению этой функции, к установке ее на вечную стоянку. Для этого предлагается задействовать ПО «Севмаш» в Северодвинске, которое совсем недавно по заданию правительства Москвы провело аналогичные работы на лодке проекта 641Б. А одно из петербургских судостроительных предприятий может быть привлечено к изготовлению дебаркадера музейного комплекса. Тогда в 2006 г. музей К-3 уже заработает. Стоимость создания музейного комплекса оценивается в 100 млн. руб., срок окупаемости вложенных инвестиций – пять лет.

Предложение по кораблю-музею К-3 готовится на предприятии-разработчике СПМБМ «Малахит» (ныне главным конструктором лодок проекта 627, 627А и 645 является Р.А. Шмаков). АПЛ К-3 должны пришвартоваться к дебаркадеру. На его палубе установят два павильона с залом ожидания, смотровой площадкой, кают-компанией и служебными помещениями, а также памятный знак «Создателям и морякам подводных сил России». Здесь будут проводиться обзорные экскурсии для жителей и гостей города, учащиеся смогут изучать историю развития подводного флота, а ветераны-подводники принимать официальные делегации.

Отмечу, что Санкт-Петербург заслужил право открыть у себя такой музей-мемориал. Наш город – это подлинная колыбель отечественных подводных сил. Здесь рождалась и К-3, проводили научные исследования в обеспечение проектных работ и строительства. Петербург по-прежнему остается центром отечественного военного кораблестроения, в том числе и подводного, в нем находится большинство научно-исследовательских организаций ВМФ и судостроительной промышленности, проектных организаций, крупные судостроительные предприятия России, учебные заведения для подготовки судостроителей и военных моряков.

В Санкт-Петербурге К-3, в соответствии с согласованным планом, может быть установлена за Сампсониевским мостом в створе крейсера «Аврора» или у Тучкова моста. Основным местом предполагается Петроградская набережная в районе памятника «Морякам и создателям флота России», недалеко от «Авроры» и Нахимовского училища. Если в Санкт-Петербурге так и не будет решен вопрос об установке корабля на вечную стоянку, то сегодня есть предложение из Калининграда и Москвы о его размещении там.

Сейчас в преддверии 100-летнего юбилея подводных сил России необходимо наконец окончательно решить вопрос о создании мемориала – подводной лодки К-3, чтобы он не утонул в бумажной волоките. Вероятно, для этого требуется включить его в перечень официальных мероприятий по подготовке юбилея нашего подплава с финансированием из федерального и городского бюджета, привлечь частные инвестиции с помощью государственных структур.

**Александр КАРПЕНКО,
«ВПК»**