

**«ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ МОРСКОЙ
ЭКСПЕДИЦИОННОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ
ГУ «АРКТИЧЕСКИЙ И АНТАРКТИЧЕСКИЙ НИИ»
В СОСТАВЕ «РОСГИДРОМЕТА».**

1. Необходимость изучения Антарктики определяется её значением для формирования климатических и погодных процессов на планете, потребностью в обеспечении долговременных национальных интересов Российской Федерации в данном регионе в рамках действующего международно-правового режима. Проведение научных исследований в Антарктике является неотъемлемым элементом общегосударственной политики, ориентированной на закрепление российских позиций в регионе и реализацию геополитических интересов России.

Основным в проблеме изучения Антарктики является обеспечение деятельности Российской антарктической экспедиции, перечень минимально допустимых параметров деятельности которой (численность экспедиции, действующие антарктические станции, суда обеспечения, авиационное обеспечение, нефтебазы) обоснован и находится сегодня на минимально допустимом уровне.

История Комплексной антарктической экспедиции СССР (КАЭ) начинается с 1955 года. В то время операции национальной антарктической экспедиции нашей страны в основном обеспечивались силами арендованных в Мурманском морском пароходстве, а позднее и Дальневосточном морском пароходстве, транспортных судов усиленного ледового класса типа д/э «Обь» и д/э «Амгуэма».

Постановлением Совета Министров СССР от 9 марта 1966 года № 184-59 было предусмотрено строительство специального экспедиционного судна для обеспечения задач по снабжению Советских антарктических станций и выполнению научных исследований в

Южном океане. В 1975 году, на Херсонском судостроительном заводе, было построено судно, которое получило название «Михаил Сомов».

Однако, расширение присутствия СССР в Антарктиде, потребовало увеличить состав экспедиционного антарктического флота. В 1987 году на финской судовой верфи «Rauma-Repola» было построено новое НЭС для РАЭ «Академик Федоров». На тот период времени это было самое совершенное судно среди судов международного антарктического сообщества.



Рис.1 НЭС «Академик Фёдоров»

Позднее, в 1997 г. в связи с требованиями Правительства Российской Федерации по переходу РАЭ к деятельности в режиме минимально допустимых параметров, установленных постановлением Правительства РФ от 28.08.97 г. № 1113, необходимо было ограничить экспедиционные работы РАЭ одним судном. В качестве этого судна был задействован НЭС «Академик Федоров», а НЭС «Михаил Сомов» был передан из ГУ «ААНИИ» в Северное управление гидрометеослужбы, для работ по снабжению арктических полярных станций.

Требования к судну по обеспечению работ РАЭ вытекают из параметров функционирования экспедиции, определенных постановлением Правительства РФ № 1113 и программных задач,

предусмотренных подпрограммой «Изучение и исследования Антарктики» федеральной целевой программы «Мировой океан». Программа одобрена Указом Президента Российской Федерации от 17.01.97 №11 и постановлением Правительства Российской Федерации от 22.02.97 №192 «О разработке федеральной целевой программы «Мировой океан».

Россия традиционно относится к числу ведущих морских держав, играющих активную роль в изучении, освоении и эксплуатации Мирового океана. Комплексное решение проблем изучения, освоения и эффективного использования ресурсов и пространств Мирового океана являются важнейшими приоритетами политики государства не только в настоящее время, но и в ближайшем будущем.

В первую очередь, необходимо обеспечить должную правовую основу для реализации прав и обязанностей Российской Федерации в своих внутренних водах, территориальном море, исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе и в районах за пределами национальной юрисдикции с учетом международных обязательств, в том числе развитие международно-правового режима Антарктики с учетом интересов России как её первооткрывателя, юридически закрепить российские права в Арктике.

В связи с особыми национальными интересами Российской Федерации (экономическими, оборонными, геополитическими, научными), исключительно остро сегодня стоят проблемы освоения и использования Арктики.

Экономические интересы России в Арктике обусловлены тем, что здесь сосредоточены месторождения ряда важнейших полезных ископаемых, являющихся определяющими для развития экономики всей страны в настоящее время и в ещё большей степени - в ближайшей перспективе.

По подсчётам специалистов, начальные ресурсы углеводородов континентального шельфа России превышают 100 млрд. тонн условного топлива. Из них около 80% – газ. Основные ресурсы углеводородов (около 70%) сосредоточены в недрах арктических морей – Баренцева, Карского и Печёрского. На дне первых двух преобладают газ и конденсат, в Печорском море – нефть.

Научные интересы России в Арктике обусловлены тем, что соответствующее научное обеспечение является необходимым условием для всех видов деятельности в этом регионе, а также важной ролью Арктики в глобальных процессах, происходящих на Земле.

Негативное воздействие на перспективы научной деятельности России в этой сфере оказывает сокращение участия российских специалистов в крупных международных проектах и программах из-за недофинансирования и недостаточного количества технических средств.

Россия в условиях продолжающегося отставания от других стран в области научно-технического обеспечения морской деятельности нуждается в принятии радикальных мер по переоснащению научных комплексов в Мировом океане, модернизации и обновлению научно-исследовательского флота.

2. Постановлением Правительства РФ №685 от 24.09.01 г. «О мерах по обеспечению РФ в Антарктике и деятельности РАЭ в 2002-2005 г.» и Распоряжением Правительства РФ №713-р от 02.07.05 г. «Об организации деятельности РАЭ в 2006-2010 г.», Росгидромету предписывалось обеспечить проектирование и строительство уникального научно-экспедиционного судна предназначенного для проведения научных исследований и обеспечения деятельности Российской антарктической экспедиции (РАЭ).

3. Спроектированное с использованием многолетнего опыта эксплуатации судов в условиях Антарктиды в ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова, специалистами ЦКБ «Балтсудопроект» (филиал ЦНИИ), новое

научно-экспедиционное судно, обеспечит комфортные условия работы экипажу и экспедиции. В соответствии со своим назначением НЭС будет решать следующие задачи:

- замена персонала антарктических станций;
- доставка грузов для антарктических станций, включая продовольствие, топливо, научное оборудование, транспортную технику, самолеты, газовые баллоны, запчасти, расходные материалы и др.,
- выгрузка на необорудованный берег, ледяной барьер, припай,
- проведение научно-исследовательских работ в океане, а также изучение природных процессов и явлений,
- вывоз отходов и мусора из Антарктики.

Новое судно будет соответствовать требованиям Правил Российского Морского Регистра Судоходства и будет построено на класс КМ ⚓ ЛУ7 [2] А2 – специального назначения, с неограниченным районом плавания, включая одиночное плавание и дрейф в ледовых условиях антарктических морей и плавание в тропических морях.

На протяжении долгого времени суда подобного класса не строились в России, новое судно должно стать не единичным изделием, а новым этапом в развитии научного флота РФ.

Строительство Судна выполняется согласно требованиям и под надзором РМРС, а также в соответствии с имеющимися правилами, инструкциям и другими документами регламентирующими постройку судов гражданского назначения. Так же судно будет соответствовать всем современным требованиям Международных, национальных и региональных нормативных документов, конвенций и правил.

Судно будет двухпалубным с развитым баком и носовой грузовой площадкой, с развитой в корму средней надстройкой, кормовой вертолетной площадкой и вертолетным ангаром, со средним расположением машинных помещений, двухвальной дизель-

электрической энергетической установкой переменного тока частотой 50 Гц, напряжением 6,3 кВ, суммарной мощностью около 16800 кВт и винтами фиксированного шага, носовым и кормовым подруливающими устройствами, с грузовыми танками, помещениями для перевозки взрывоопасных грузов, сухогрузными и рефрижераторными трюмами.

Наибольшая длина – 133,57 м;

Длина между перпендикулярами – 124 м;

Наибольшая ширина – 23 м;

Высота борта – 13,5 м;

Осадка (при полном водоизмещении) – 8,5 м;

Полное водоизмещение – 16900 т.

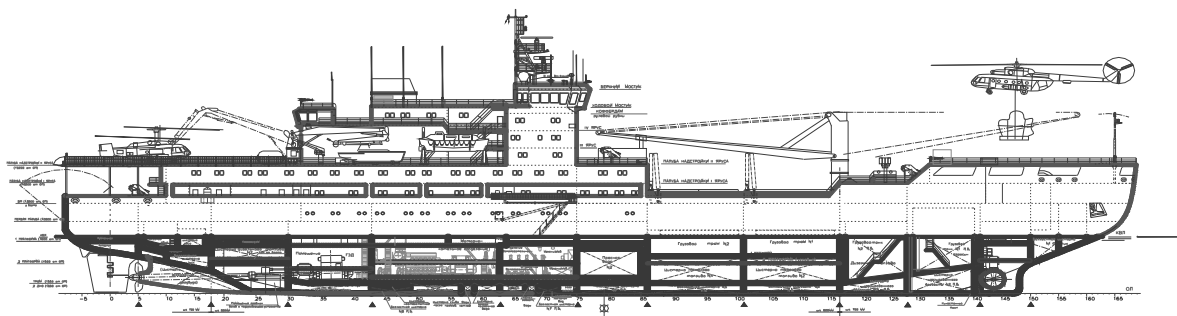


Рис.2 Общее расположение (боковой вид) судна.

1 декабря 2008 года Федеральной службой по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды («Росгидромет»), ГУ «ААНИИ» и ОАО «Адмиралтейские верфи» заключен государственный контракт на строительство нового НЭС для РАЭ. Стоимость контракта на строительство НЭС составляет 5,3 млрд. руб.

«Адмиралтейские верфи» - старейшая судостроительная верфь России. Современные «Адмиралтейские верфи» занимаются проектированием, производством и модернизацией судов гражданского флота, а также строительством и модернизацией кораблей военного назначения. С момента основания на судостроительных предприятиях,

образовавших ОАО «Адмиралтейские верфи», построено более 2,6 тыс. кораблей и судов.

4. С целью реализации проекта строительства научно-экспедиционного судна для РАЭ в составе ГУ «ААНИИ», на весь срок строительства, до сдачи судна в эксплуатацию, создано профильное подразделение, группа наблюдения, для организации работы по техническому сопровождению проекта. На вновь созданное подразделение так же возложено выполнение всего необходимого объема организационных, согласовательных и практических работ, предусмотренных обязанностями заказчика-застройщика в рамках положений государственного контракта по строительству научно-экспедиционного судна для РАЭ.

5. Наряду с вопросами технического характера, например, такими как, необходимость увеличения автономности плавания по топливу и пресной воде, обеспечения нормального функционирования и размещения вертолётного комплекса, выбор вида топлива для эксплуатации судна в районах Антарктики и др., есть ряд принципиальных вопросов оказывающих сегодня негативное влияние на процесс строительства, по нашему мнению эти вопросы требуют повышенного внимания, как со стороны заказчика, так и государства. К числу таких вопросов относятся задержка финансирования начала строительства, падение курса рубля, а вместе с тем увеличение стоимости оборудования и комплектующих, закупка которых на 80% производится за рубежом. Вместе с трудностями по строительству НЭС для РАЭ можно озвучить проблему отсутствия специального судна для изучения Арктики, хотя эту проблему сегодня пытается решать Росморпорт, который строит новый линейный ледокол и предполагает разместить на нём научное оборудование, но всё равно это не специализированное НИ судно, в первую очередь это ледокол, что будет актуально.

6. После постройки судно будет эксплуатировать «Арктический и антарктический научно-исследовательский институт» Росгидромета. Новый флагман научно-экспедиционного флота заменит НЭС «Академик Федоров», и позволит существенно расширить географию плавания, что позволит повысить эффективность научных исследований. Но уже сегодня просматриваются серьезные трудности с комплектацией нового судна экипажем, которые предстоит решать уже в ближайшее время.

Мировой дефицит квалифицированных морских офицеров еще два года назад оценивался Международной палатой судоходства в десять тысяч человек, и есть основания полагать, что с тех пор ситуация с кадрами стала ещё более напряженной, она усугубляется тем, что судоходство как отрасль переживает сейчас крупный бум. Новые суда строятся быстрее, чем успевают вырасти грамотные офицеры. Если на то, чтобы молодой специалист поднялся до капитана или старшего механика требуется не меньше 10 лет, то на то, чтобы спустить со стапелей чудо современной инженерной мысли, достаточно и двух-трёх. Кроме того, по ряду объективных причин, фатально теряет привлекательность сама профессия.