

**Материалы Круглого стола, посвященного 150-летию  
великого русского кораблестроителя, ученого Алексея Николаевича Крылова  
и проблемам российского судостроения**

15 августа 2013 г.

**Ненашев Михаил Петрович, Председатель Общероссийского Движения Поддержки Флота, капитан 1 ранга запаса, кандидат политических наук:**

- Приветствую и поздравляю всех участников круглого стола, а благодаря присутствию представителей средств массовой информации - и всех соотечественников с большим и высокого значения юбилеем – со 150-летием великого русского кораблестроителя, ученого Алексея Николаевича Крылова!

И в повестке дня круглого стола, естественно, вопрос о воздании должного выдающемуся кораблестроителю, ученому Алексею Николаевичу Крылову и наши мысли, обращенные в перспективу отечественного судостроения с учетом анализа происходящего в кораблестроении и вокруг кораблестроения. Предварительно при обсуждении нашей работы, мне было предложено сделать более развернутое вступительное слово. Что я и делаю.

Я обратился к Генеральному директору Центрального научно-исследовательского института судостроительной промышленности – ЦНИИ «Курс» Льву Михайловичу Клячко с предложением: совместно с Общероссийским Движением Поддержки Флота и Национальной палатой судоходства провести сегодняшний круглый стол. Глава этой организации морского и речного транспорта Алексей Юрьевич Клявин также поддержал эту идею ДПФ. В ходе подготовки к круглому столу, мы получили содействие со стороны Олега Ивановича Бочкарёва, Заместителя Председателя Военно-Промышленной Комиссии при Правительстве России, Владимира Яковлевича Поспелова, члена правительственной ВПК.

Готовя круглый стол, здесь, в штаб-квартире ДПФ я основательно общался по данной повестке с известным судостроителем, организатором кораблестроительного дела из Архангельской области Николаем Яковлевичем Калистратовым несколько дней назад. В таком же духе у меня проходили встречи на Международном военно-морском салоне в Петербурге, который прошёл в июле-месяце с.г.

И ещё в качестве информации. По крыловской теме в ряде региональных отделений Общероссийского Движения Поддержки Флота сейчас проходят, чуть позже будут проходить различные общественные акции. В Чувашии, где по нынешним временам находится место рождения Алексея Николаевича Крылова, работа идёт также в этом направлении. Из биографии ученого, корабела мы знаем - он родился в 1863 году в Симбирской губернии, в селе Висяга. Мы предлагаем во взаимодействии с региональными структурами организаций, представители которых находятся на круглом столе в течении следующих месяцев этого года провести соответствующую общественно-государственную, научно-экономическую работу по крыловской тематике в областях, республиках, краях и городах России.

Продолжая по повестке дня круглого стола, хочу акцентировать ваше внимание и на современном понимании личности, сделанного Крыловым для России, для мировой науки и, конечно, наши оценки современного отечественного кораблестроения, наши системные предложения по его развитию.

И первое, что надо в этом направлении сделать, по-моему мнению, это включить на ином качественном уровне крыловское научное, прикладное наследие в современное образование, в подготовку судостроительных кадров, в популяризацию механики,

инженерной, конструкторской мысли. Я принёс на наше высокое собрание известную книгу Крылова «Мои воспоминания», уверен, в этом зале все её читали, кроме может наших молодых участников. Этой книге, из моей личной библиотеки почти тридцать лет. Она вся в пометках и подчеркиваниях на полях. Крылов мне интересен с курсантских времен. Он – настолько ярчайшая личность, что надо подумать о введении курса крылововедения в соответствующих учебных заведениях нашей страны.

Индекс цитируемости Крылова высок и в российских научных исследованиях и в зарубежных. Его работы в различной степени изучались и изучаются в кораблестроительных школах Европы и Азии, начиная с теории корабля, компасного раздела, до строительства ледоколов, он по ряду направлений продолжал дело Степана Осиповича Макарова.

Крылов – мощное личностное выражение глубиной российской жизни, символично его и происхождение из семьи русского артиллерийского офицера, детство в волжских краях, учёба в Петербургском военно-морском училище. Его жизненный путь, путь человека с принципами, служащего России, науки, кораблестроению, флоту – ориентир и для начинающих свою учёбу, деятельность молодых граждан и для тех, кто сейчас является руководителем, учёным.

Ради интересов российского кораблестроения, флота он мог вступать в принципиальный диалог с министрами, другими высокими начальниками и в случае игнорирования его взвешенной, объективной позиции, Крылов подавал рапорта об отставке и увольнении.

А его взаимоотношения с председателем правительства Российской империи Петром Аркадьевичем Столыпиным в деле подготовки и реализации государственной программы нового строительства флота служат образцом и стимулом для руководителей любого ранга. Особенно это проявлено при формировании Крыловым тезисов к выступлению Столыпина в Государственной Думе по задачам национальной морской политики России в начале 20 века.

Жизненный путь Крылова проложен был через радикальные реформы, три революции, три войны и смену политической системы в нашем Отечестве. Ему неоднократно предлагали покинуть Россию, регулярно возникали угрозы для родных и близких Крылова в известные времена, но он видел, свою научную и гражданскую самореализацию в осуществлении значимых проектов в области судостроения, в научных, общественных и государственных трудах.

Многообразие исследований Алексея Николаевича, несмотря на общественно-политическую атмосферу включает в себя и подлинный, а не конъюнктурный интерес к истории отечественной и мировой науки, занятие педагогической деятельностью.

Сегодня стране, флоту жизненно необходимо эффективное и инновационно работающее кораблестроение. Только ВМФ России, Морской пограничной береговой охране надо около тысячи новых, модернизированных кораблей, подводных лодок, катеров, транспортов в течение предстоящих десяти лет.

В российский морской и речной флот необходимо поставить в ближайшие годы свыше 5 тысяч судов Рыбопромысловому флоту также надо обновлять свои компании новыми судами и здесь счёт идёт на сотни и сотни рыбацких судов различного водоизмещения. Потребность в строительстве судов для морской науки, Росгидромета, для других целей также необходимо удовлетворить в это десятилетие.

И развитие народного флота России – яхтинга, парусных и водных видов спорта требует качественной и недорогой судостроительной продукции, и соответствующей инфраструктуры на морях, реках, озерах.

Военно-техническое, транспортное и экономическое сотрудничество с другими странами уже сейчас и в будущем ежегодно может формировать заказы на десятки кораблей и судов.

Для того, чтобы этот масштаб задач решить, надо постоянно и творчески работать на объединение здоровых сил в российском обществе, в профессиональном сообществе судостроителей и судоремонтников. Вы хорошо знаете, что Общероссийское Движение Поддержки Флота все 22 года своей деятельности с общественных позиций, реальными делами стремится содействовать отечественному кораблестроению. Мы организовали работу в 90-е годы по достройке трёх кораблей и эти корабли ныне несут морскую вахту. Один – в составе Черноморского флота, морской тральщик «Валентин Пикуль», два других «Ханты-Мансийск» и «Югра» в Морской пограничной береговой охране.

Проведённая нашим Движением во взаимодействии с рядом организаций в 2006 году Всероссийская кораблестроительная конференция, по оценке экспертов послужила мощным фактором и в деле создания Объединенной судостроительной корпорации и в других вопросах государственного, экономического и корпоративного управления в сфере кораблестроения. Некоторые участники сегодняшнего круглого стола могут это подтвердить, потому что мы сегодня, как и ранее вместе работаем.

Что делать сегодня и в перспективе наряду с собиранием здоровых общественных, научных, отраслевых и межотраслевых сил?!

Первое. Создать систему добросовестного диалогового взаимоотношения в судостроительном сообществе в духе Крылова. И крыловские круглые столы, конференции, лекции надо сделать регулярными и интересной содержательной площадкой для дискуссий, обмена действительно современными, лидирующими мнениями. Примитива не надо!

Второе. Во взаимодействии с властными, политическими институтами нашей страны вести диалог только с системных, принципиальных позиций в интересах национального кораблестроения. Не надо тратить время на интриги, умалая других. Надо инвестировать всё ценное в развитие, в формирование атмосферы действительной конкуренции идей, способов, умения организовать.

Только во взаимодействии с работающими институтами государства, российской науки, с национально-ориентированными предпринимательскими кругами, дееспособными общественными объединениями мы можем вывести отечественное судостроение на путь развития. Это выглядит нереальным, но мы сможем конкурировать с другими народами, развивающимися за счет интеллектуальных потенциалов при выполнении выше обозначенных задач.

**Клячко Лев Михайлович, Генеральный директор Центрального научно-исследовательского института «Курс», доктор технических наук:**

- Во-первых, я хочу высказать благодарность Общероссийскому движению поддержки флота за то, что день рождения, юбилей выдающегося кораблестроителя, основоположника кораблестроительной науки России, и выдающегося в мировом масштабе кораблестроителя мы отмечаем такой встречей и такими размышлениями за круглым столом! Спасибо, Михаил Петрович!

Не буду останавливаться на научных трудах академика Крылова. Хотя должен сказать, что его научное наследие поражает разносторонностью, может быть, после Ломоносова это был первый ученый, который свои научные воззрения излагал во многих областях. Это - кораблестроение, известны его труды по баллистике, совсем вроде бы другая область деятельности - труды по астрономии и в ряде других областей.

Из своих астрономических работ, некоторые идеи апробировал в теории корабля и наоборот. Многосторонность, энциклопедичность, она была характерна для него во всех подходах.

Истоки его научной подготовленности проистекают действительно из семьи. На что обратил внимание Михаил Петрович. Отец его артиллерийский офицер участвовал в Крымской войне. Готовясь к нашей встрече, несколько выписок я сделал из книг, для того что бы вспомнить, что его отец заступил на батарею, которую знал великий писатель Лев Николаевич Толстой. Дядя его, известный математик Ляпунов, был учеником Чебышева. И когда Крылов был ещё подростком, в общении со своим дядей, он проникся интересом к математике. В разных формах было это влияние – Ляпунов готовился к магистерским экзаменам по кафедре Чебышева и племянника увлекал математикой.

Алексей Николаевич действительно был выдающимся математиком, его труды, особенно, по дифференциальным уравнениям до сих пор являются опорными.

Дочь Крылова потом стала женой известного академика Капицы, с его внуками, я много общался. Род Крыловых – мощный энергетикой, образованностью и что было задано дедом, то переходило к детям и внукам.

Несколько тезисов я озвучу по части Алексея Николаевича Крылова, как общественного деятеля, как организатора науки, как организатора судостроения. После 1905 года он был главным корабельным инспектором, возглавлял морской научный комитет. И та кораблестроительная программа, принятая в 1908 году, которая была достаточно масштабной, она была принята благодаря усилиям академика Крылова. Он готовил не только выступления Столыпина и морского министра, но и сам неоднократно выступал на высоких трибунах, говоря что без флота не может быть России. Его позиция была стратегически важна для нашей промышленности. Из его книги приведу мысль, где он пишет, что действительно расходы на эту программу кораблестроения громадны. И могут поразить своей громадностью, но если их сопоставить с важностью флота для обороны государства, и если принять в расчет, что все будет исполнено в России, то те миллиардные затраты, которые предполагались в этой программе кораблестроения пойдут на развитие промышленности, на создание рабочих мест - будут созданы сотни тысяч рабочих мест. А, значит, будет развиваться промышленность, развиваться экономика нашей страны.

Вот этот важнейший принцип в 90-е годы многие не понимали и до сих пор не понимают. Мы же видим примеры закупки кораблей за рубежом, где может стоимость отдельного корабля чуть меньше, чем отечественного, но если сравнивать с боевыми возможностями, если сравнивать со стоимостью по всему жизненному циклу и самое главное, что эти деньги пойдут на развитие отечественного машиностроения, а не на развитие нашего партнера – то выгода видна всем. Вот эту проблему не понимают. Я хочу особо подчеркнуть, что сейчас на программу вооружения флота будут тратиться беспрецедентные финансовые средства, сопоставимые с тем, что было в советское время. Но вместе с тем, мы сейчас видим неоднократные попытки провести секвестр программы

кораблестроения, в том числе объясняя, якобы неготовностью промышленности осваивать эти средства. Академик Крылов тоже писал на тему чиновничьей близорукости в своих научных и общественно-публицистических трудах.

И следующий момент, о чем говорил Алексей Николаевич Крылов, что развитие флота должно носить комплексный характер. Необходимо своевременно развивать все составляющие силы нашего флота, а не одно за счёт другого. Системный подход во всех работах и научных и общественных был характерен для академика Крылова.

Должен сказать, несмотря на свои глубокие научные труды, за которые он получал премии, он был не просто ученый, он был – инженер! Инженер-ученый, который сложные проблемы доводил до уровня, который будет понятен простому инженеру в его повседневной деятельности. Его прикладные математические таблицы в реальности были удобны для работы в цеху, в конструкторском бюро. Получил результат с точностью до десятого знака после запятой – хорошо. Получил результат с одиннадцатью знаками после запятой, можешь защищать кандидатскую или докторскую диссертацию. Алексей Николаевич свои результаты доводил до форм понятных простому инженеру и позволяющие производить прикладные расчеты и получать конкретные результаты в короткое время.

Его идеи часто были и парадоксальны и не всегда были понятны для современников. Чего стоит его теория непотопляемости, когда он выдвинул теорию и рассчитал таблицы непотопляемости! Суть кратко, если один отсек пробит и чтобы корабль не потонул, надо срочно затопить другие отсеки. В течение двадцати лет с момента этого открытия не было понято, как это воспринимать и применять на практике?! Ведь когда потонул «Титаник» все писали, что надо судить капитана, судить команду, но то, что были ошибки в проектировании – об этом никто не говорил.

Крылов - действительно был выдающийся ученый и организатор науки. Он не только вносил во власть, в общество обоснование необходимости достойного финансирования развитие флота. Но и говорил о том, что развитие флота не может быть без развития кораблестроительной науки. При нём получили развитие опытные экспериментальные базы, в частности он много лет руководил Крыловским опытным бассейном, который был заложен Дмитрием Ивановичем Менделеевым.

Сейчас начинают выделяться беспрецедентные средства на развитие экспериментальной базы российского судостроения чего не было почти двадцать лет. Формирование идёт и в рамках программы развития оборонно-промышленного комплекса и в рамках развития гражданской морской техники. В том же, ныне в современном центре Крылова, строятся два новых бассейна, один из них ледовый, который не имеет аналогов в мире.

Кстати, в Петербурге проводит мероприятие в честь Крылова Научно-техническое общество, они меня приглашали.

Научные, конструкторские бюро – начинают обновление своих основных фондов, экспериментальной базы. Но не могу не заметить, что все желают от науки сиюминутного результата. Программа развития гражданской морской техники только начинает реализовываться, есть и определенные результаты, проектные решения по всем типам кораблей проработаны. Создано судовое комплектующее оборудование практически по всей номенклатуре, но в серию пока полностью не идет. И тем не менее, в настоящее время уже идут разговоры: «но сколько же можно денег тратить на науку, на отчеты, бумагу»?! Хотя столько лет не финансировали научные исследования, а

результата ждут немедленного! Построим верфь - это зримо, осязаемо, видно, куда пошли деньги налогоплательщиков, но завод то должен быть современным!

В заключение хочу сказать, что при всей значимости своих работ Крылов был исключительно скромный человек. Алексей Николаевич после одного из своих юбилеев подчеркнул: «я почти 60 лет служу любимому морскому делу. И всегда считал, что само это служение флоту, Родине и народу является наивысшей честью для себя». И я считаю такой подход к жизни самым честным и достойным и особо замечу, что такой стиль реализует как раз Общероссийское движение поддержки флота. Но не все этого курса придерживаются, и даже понимают, а надо всем кто за флот и кораблестроение сплачиваться.

**Можарцев Константин Владимирович, Заместитель генерального директора Акустического института имени академика Андреева:**

- Наш институт сейчас завершает переход в состав концерна «Моринформсистема-Агат». А первоначально должен был войти в Крыловский центр. Институт имени академика Андреева был основан при жизни Крылова. И готовил, воспитывал научные, инженерные кадры в области российской акустики.

Тоже начну с крыловской книги воспоминаний. В 1978 году, находясь на срочной армейской службе, попав в госпиталь, случайно прочитал эту книгу. И действительно она оставила запоминающийся след на всю жизнь, хотя как Михаил Петрович к морскому делу в то время я отношения не имел. Сейчас увидел обложку этой книги и вспомнил, как я её прочитал на одном дыхании. Потому что, написана она доходчивым языком, хотя Крылов описывает научную деятельность и взаимоотношения с властью, касается политических моментов, революций.

Действительно, мы ныне попали в такой период, когда в течении двадцати лет у нас постоянно совершаются попытки осуществления различных реформ. И руководство страны не в первый раз выступило за то, чтобы эти реформы проводились на научной основе, так что будем надеяться, преобразования могут пойти и успешно. Сейчас деньги идут и пошла закупка новой техники, и предпринимаются попытки набора кадров для различных сфер деятельности. Пытаемся как-то омолаживать кадры, потому что действительно научный потенциал у нас ещё есть, а с кем дальше двигаться?! К сожалению, у нас в институте средний возраст сотрудников – в районе 67 лет! Умнейшие люди, но они достаточно возрастные. Таков он научный потенциал.

Для того чтобы восстановить науку, кораблестроение нужно время. Одними постановлениями правительства в раз и всё не восстановишь. Понятно, что существуют спорные мнения по перспективам – какой путь лучше – демократический или авторитарный, мобилизационный?! Было время, что в сжатые сроки восстанавливали промышленность. После Великой Отечественной войны восстанавливали.

Есть над чем подумать и чем заняться ближайшие годы. И это очень правильно, что в такой день, день крыловского юбилея мы собрались на эту встречу, это послужит серьезным импульсом для объединения людей, организаций в очень нужном для страны деле. И конечно, плохо когда в столице великого судостроительного государства, если бы не сегодняшний круглый стол, чуть не забыли большую дату выдающегося кораблестроителя, человека, ученого! Хотя в Питере, есть научно-техническое общество судостроителей, они даже медаль учредили к юбилею Крылова, по моему, даже в двух вариантах и собирались награждать.

Академик Крылов является символом кораблестроительного развития флота и настоящего движения нашей страны к возрождению.

**Бочкарёв Олег Иванович, Заместитель Председателя Военно-промышленной комиссии при Правительстве России, кандидат экономических наук:**

Работа Военно-промышленной комиссии при Правительстве России носит широкий охват и по осмыслению и по решению государственных проблем и я хотел бы в своём выступлении акцентировать ваше внимание на системных вопросах.

Большое спасибо вам, организаторы круглого стола, что вы с общественной стороны поднимаете эти важнейшие проблемы, которые мы обсуждаем на этой встрече. Очень важно сегодня нам помнить историю, потому что к великому сожалению мы уже имеем сегодня дикие примеры, когда современные «эффективные менеджеры» пытаются менять названия наших предприятий, которые носят имена наших старших товарищей, которые героически трудились ранее, в прошлом веке. В моем понимании тот кто не знает свою историю, не чтит своих дедов, прадедов, тот не имеет никакого будущего! Поэтому, считаю, с позиции общественного движения мы должны оказать серьезную поддержку руководителям Объединенной судостроительной корпорации, перед которыми сегодня государство поставило архисложную задачу по строительству новых кораблей, подводных лодок. Не будем заикливаться на том, что часто меняют руководство корпорации. Мы все понимаем, что смена руководителя – это всегда непростая история. Решение принято. И я считаю, что от соответствующего настроения общественности, будут зависеть результаты, которые наши коллеги в ОСК должны будут достигнуть. Они должны построить современные корабли за те, достаточно, существенные деньги, которые выделены на создание нашего надводного и подводного флота.

И очень правильно, что мы сегодня вспоминая Крылова, вспоминаем людей, которые внесли огромный вклад в развитие нашего государства, в кораблестроение. Человек, о котором мы говорим, он - сначала инженер. Его основа, его сила, его мировоззрение, это всё-таки было его инженерное образование, которым он обладал. Алексей Николаевич всесторонне понимал, профессиональную область, которой он занимался. Из его биографии видно, что он имел глубокое классическое образование по математике, физике и это то, что позволяло ему решать вопросы не только в кораблестроении.

Да, Крылов выделялся характером, харизмой, он был остр на язык. Он был смел, мог в глаза вышестоящему начальнику говорить правду. Но первично – это его инженерная подготовка.

Выступающие сегодня на круглом столе подчеркивают проблему с кадрами. Коллега характеризует средний возраст по институту как кризис. Это и хорошо, и плохо. Хорошо, потому что, есть у кого поучиться. Думаю, что в кораблестроении, как в любой классике, полноценное образование является основой. Сначала классике надо научить, а потом уже обучать современным способам, внедрять современные технологии строительства, современную логистику и тому подобное. Но в основу всегда положено классическое образование. Физика, математика, думаю, химия в профессии кораблестроителя, ученого-судостроителя должны быть востребованы первейшим делом. Сегодня на этом базируется не только электроника, кибернетика. Поэтому старшее поколение, которое может учить – это хорошо! Но нам, естественно, нужно привлечь и

новое поколение, чтобы было кому передать опыт, кто завтра будет создавать отрасль, кто завтра будет работать и достигать новых результатов.

Поэтому развивая ваши предложения, давайте мы с позиции организационного начала подумаем о проведении ряда акций общественного значения в честь академика, корабеля Крылова в масштабах всей страны. Нам необходимо в продолжение этого круглого стола, провести на ряде площадок общественные и профессиональные слушания. В этом ключе готов содействовать самым активным образом. Для того чтобы популяризировать деятельность кораблестроителя, ученого, говорить о тех задачах которые должно решать отечественное судостроение, ОСК надо работать, объединив усилия. Правильно, коллега подчеркивает, что вроде бы денег дали, деньгами насытили, а все равно многого не хватает. И произошла, конечно, потеря кадров. В любой отрасли преобладает старшее поколение, которое подходит в среднем к 70-ти годам, но худобно и молодое поколение начинает приходить на инженерные специальности. Так что не совсем ноль, есть инженеры. Всем сейчас стало понятно, что у нас проблема поколения, среднего возраста. Оно просто выпало за эти двадцать лет, пока наша страна переходила из одного общественного уклада в другой общественный уклад. Многие и многие потерялись. И рабочий вопрос по-прежнему острый!

Сегодня почему-то главным в общественном мнении сделали вопрос – как мы управляем деньгами?! Не управление производством, не управление технологическим процессом – главное, а только о финансах! Но мы же знаем, что вся материальная ценность создаётся, вся промышленная история происходит на производстве!

Одна из главных проблем – проблема системных технических решений. Приведу пример из авиации, как известно, морская авиация основной род ВМФ России. У нас есть хороший планер ТУ-160, это отличная машина, уникальный самолёт. Сегодня, к сожалению, сварить планер, цельно алюминиевый очень большая проблема, потому что произошла потеря компетенции, ушли рабочие. А технология она – есть, она же никуда не делась, она же на бумагу положена, она в чертежах, она в инструкциях, методиках.

Вношу предложение, чтобы успешно действовать в общенациональном масштабе необходимо нашим коллегам в Объединенной судостроительной корпорации вместе с Общероссийским Движением Поддержки Флота, подготовить ряд мероприятий, посвященных кораблестроению, Крылову и сделать из этого большую политику в интересах судостроения. Преследовать не только цель, что надо вспомнить уважаемого человека и его заслуги, а именно, дать мощный импульс к всеобщему пониманию, что нам нужны классные инженеры, нам нужны классные рабочие, производственники и нужно создавать для них условия труда. У ОСК такие программы есть, они не то чтобы на ровном месте находятся. Но им надо, чтобы сегодня мы помогли, чтобы они задачу полноценного развития судостроения решили. Выполнили задачу по военному флоту и задачу, связанную с гражданским флотом.

Судостроители – ветераны должны быть востребованы и уважаемы, с них должны брать пример! Это большая стратегическая ошибка, когда навязывается философия, общественное, корпоративное мнение, что правят только деньги! Очень важен приток инженеров не только на свои прямые специальности и в профессии, но и в руководящие органы различного уровня.

А то, что я сейчас услышал, что вы долгое время не можете «пробить» установление Дня судостроителя и судоремонтника, то заявляю, готов в этом вопросе активно помогать вам. Мы семь лет боролись за праздник – День оружейника в России.



Он недавно введен, в этом году будет второе празднование, мы его проводим в Ижевске, туда планируется прибытие президента России и в этот день создается концерт «Калашников».

**Клявин Алексей Юрьевич, Президент Национальной палаты судоходства, капитан морского торгового флота России:**

- Считаю своим долгом засвидетельствовать свое почтение вам, уважаемые коллеги! Поздравляю всех нас с праздником – 150-летием Крылова! Хорошая дата из жизни, истории нашего государства, это знаменательный день для всего морского, речного сообщества России.

Это событие позволяет вспомнить не только о заслугах Крылова, но и собрать людей, поговорить о сегодняшних проблемах, обменяться мнениями и подумать что делать дальше. Мой один хороший товарищ, в прошлом генеральный секретарь международной палаты судоходства, говорит, что у флота есть одна проблема – то, что он не виден обывателю. Про флот вспоминают в двух случаях, либо когда видят белый пароход, либо когда что-то неординарное происходит. Тогда СМИ рассказывают все про то, что произошло. Можем вспомнить «Титаник» или «Булгарию», вчерашние события на Иртыше. А обычный человек, по большому счету, не понимает чем занимается флот, зачем он нужен и какие вопросы он решает. Он понимает каждый день, выходя на дорогу, что дорога плохая, что транспорт не работает, что на машине нельзя проехать, пробки, что неправильно составлено расписание электричек или задержка самолетов – это все понимает. А что происходит с флотом, этого мало народу понимает. Есть у меня пример. Когда разрабатывали транспортную стратегию, специалисты в области автомобильного, железнодорожного транспорта стали спорить, зачем нам нужна река, когда мы всё перевозим автомобильным транспортом. Есть интересные две цифры. Статистика показательная! Автомобильным транспортом перевозится более 6 миллиардов тонн, а внутренним водным или речным флотом перевозится около 150 миллионов тонн. То есть на порядки разница. Но мы берем другой показатель, который отражает тоже транспортный процесс, он называется грузооборот и там картина совершенно другая. Автомобильным транспортом перевозится 230 миллиардов тонн на км, а речным транспортом, учтите ещё ограничение по временам года, перевозится 80 миллиардов тонн на км, то есть цифры сопоставимы. О чем это говорит, о том, что речной флот перевозит большие партии грузов на большие расстояния, совершает колоссальную работу. Если эти грузы отдать автомобильному транспорту, то дороги встанут. Люди в большинстве своём не знают что такое море и река, по этой причине нет стимулирующего общественного настроения, нет политического электората, нет действенной поддержки в правительственных и законодательных органах.

Для иллюстрации приведу пример. Мы участвовали в работе, которую проводило министерство по выстраиванию финансирования по нормативам внутренних водных путей России, протяженностью 100 тысяч км. Не хватало средств на то чтобы обеспечить проход судов, хотя бы в пределах тех габаритов, которые мы за двадцать лет потеряли. А надо восстанавливать - не доставало 5 миллиардов рублей. Вы думаете, вопрос решен?! До сих пор нет! Пять миллиардов рублей, с точки зрения масштабов страны, найти такую цифру давно надо было, но не нашли! Вы знаете, что у нас громадное количество судоходных гидротехнических сооружений, в своё время была сделана целая система гидротехнических объектов, особенно в европейской части страны. Для того чтобы обеспечить судоходство, необходимо поддерживать, соответствующие габариты,

гарантированные глубины на всем протяжении единой глубоководной системы. Так что речной транспорт делал и делает колоссальную работу в интересах всей страны.

В этой связи, обсуждение, и привлечение внимания общественности к таким датам, как 150-летие Крылова, известнейшего нашего корабеля, ученого, мыслителя - это великолепный повод чтобы рассказать и о значении речного и морского транспорта России.

Флот – морской и речной у нас сегодня почти весь частный. Государственная морская компания «Совкомфлот», тоже акционерное общество, правда, акционером является государство.

О научных исследованиях в области морского, речного транспорта. Наша наука в области судостроения серьезно отстала, это надо признать. Это понимаешь когда присутствуешь в Международной морской организации, где обсуждаются новые технологии, новые конструктивные особенности судов. Достаточно заметить, что наши западные партнеры с помощью научных обоснований протащили такие решения на международном уровне, как контроль степени выброса серы, контроль уровня выброса азота в Балтийское море. И на основе таких решений принуждают российские судостроительные предприятия и российских судовладельцев внедрять те технологии, которые они придумали. Все инициативы по экологическим вопросам, по конструктивным особенностям судов, по безопасности пассажирского флота идут от западных коллег. На западе люди думают. К сожалению, мы же за эти годы серьезно утратили наши научные, исследовательские позиции.

Об истории и современности в морском и речном флоте.

Почти весь гражданский флот в советские времена был построен в других странах - такая была политика. Флот строился массово в 70-80 годы прошлого столетия. Ни одного пассажирского речного судна не было построено на отечественной территории! Ныне это привело к тому, что средний возраст грузового флота - 34 года, средний возраст круизного флота - 43 года, средний возраст пассажирского флота - больше 30 лет. Возраст уже давно достаточно солидный, и реально, необходимо думать, что с этим делать и каким образом?! Как обновлять флот и приводить в соответствие с современными критериями, поскольку никто не позволит нарушать уже принятые нормы, хотя и без нас, те же экологические стандарты?!

В этой связи мы ведём и намерены вести дальше работу с Правительством, нас понимают, и Президент поддерживает и Министр транспорта. Особенно эта поддержка проявлена в принятии 305 закона. Суть этого закона заключается в выстраивании надёжных связей судостроения и судоходства. Ведь если не будет прибыльного и рентабельного судоходства, то не будет и судостроительства, потому что никто не придет заказывать суда. Две части в законе: одна посвящена судоходству, другая судостроению. Надо сказать, что вопросы по судоходству закон решил. Сегодня мы видим определенное увеличение регистрации судов под российским флагом. Вопросы же судостроения он не решил, ни одной специализированной зоны судостроения не создано.

У нас в стране по-прежнему нет длинных и дешевых денег, как на западе. С пониманием к этой проблеме подошло Правительство и было принято соответствующее постановление, которое направлено на компенсацию процентных ставок по кредитам. Но, к сожалению, в этом году оно не действует! Мы уже бьем во все колокола. У судостроительных, судоходных компаний лежат на столах контракты, но они ничего не

могут подписать, поскольку без компенсации процентной ставки - за 12-14 процентов годовых, никто не будет строить суда при таком капитал-индексе.

И о другой важнейшей проблеме – что делать со старым флотом? Сегодня судно типа «Волгодонск», если его сдать на металлолом, стоит примерно 300-400 тысяч долларов. Если его продать на вторичном рынке, он будет стоить около 2 миллионов долларов. Разница в 1,5 миллиона долларов, и судовладелец думает: отдать на металлолом и получить копейки, или продать на вторичном рынке и получить больше на 1,5 миллиона долларов?! Душит этот выбор, по-русски говоря, не могут просто так выбросить деньги на ветер, как многим кажется. И в итоге создается нездоровая, недобросовестная конкуренция. Кроме того, старый флот - не значит плохой. Чтобы поддерживать его в надлежащем состоянии необходимо вкладывать деньги и соответствующим образом поддерживать тех.системы и механизмы в рабочем состоянии, что не просто для 30-40 летнего парохода, все это знают из здесь присутствующих. Поэтому нами была выдвинута инициатива по разработке утилизационного гранта. В этом вопросе мы решаем две задачи: даём импульс судостроению, мы при этом условии, порядка 30-40 судов в год можем строить на наших отечественных верфях; и второе – проблему привлечения на реку и в море новых судов, экономичных, энергоэффективных.

В судостроении, это хорошо известно, необходимо развитие связей со смежными отраслями: энергетикой, металлургией, высокими технологиями, обучение и подготовка кадров и многое другое. Комплекс мощных мероприятий, который мы можем реализовать позволит и нашей стране развиваться. Мы в широком смысле – морская, речная, судостроительная, рыбопромысловая корпорация выполняем важную задачу о которой мало кто знает.

И на сегодняшний период – привлечение внимания, празднование вот таких дат, достойное обсуждение наших великих открытий, новое развитие Северного морского пути, это большое дело, которое позволит найти понимание и в политических кругах, и в государственных органах исполнительной власти, и среди законодателей. Поэтому Национальная палата судоходства занимает активную позицию в этом вопросе, мы стараемся, чтобы тема морского и речного транспорта звучала, стараемся показать преимущества флота. Михаил Петрович хорошо знает о нашей работе и многое мы вместе сделали, когда он и был депутатом Государственной Думы России и сейчас интенсивно взаимодействуя с Общероссийским Движением Поддержки Флота.

Объединившись, мы вместе объясним и обществу и власти очевидное для нас, что морской и речной флот – самый экологичный, энергоэффективный и безопасный вид транспорта, который придет взамен грузовиков, которые разбивают наши дороги, а мы стоим в пробках! Мы здесь не первопроходцы. Европа выделяет деньги на это давно, чтобы переключить грузовые потоки с автомобильного транспорта на внутренний водный транспорт и морской флот. И несколько слов о Национальной палате судоходства. Наша организация – это объединение двух крупнейших ассоциаций, которые были ранее в России: союза российских судовладельцев и ассоциация судоходных компаний. Мне предоставлена честь представлять более 100 судоходных компаний России с общим дедвейтом более 21 миллиона тонн.

**Герасименко Сергей Александрович, Начальник Инвестиционного управления АКБ «Новикомбанка», доктор экономических наук:**

О судостроении для морского и речного флота. То, что 305 закон и правительственное постановление, которые принимались в целях развития отрасли – не работают, это не новость. Они не работают по причине отсутствия механизма их исполнения. Люди, которые изобретали этот механизм, были оторваны от реальной практики жизни, они слабо связаны с финансированием и строительством судов. А это достаточно длительный процесс. К примеру, идёт постоянное удорожание запасных частей, комплектующих, а эти вопросы тоже надо учитывать и решать. Эта идея об особой экономической зоне - создаешь комплекс предприятий, или хотя бы одно предприятие, то имеешь право на компенсацию процентной ставки хорошая. Но чтобы предприятие зарегистрировать, надо два чемодана документов представить и пройти 33 этажа чиновников.

О перевозках нашими судами. Морские, речные перевозки, с точки зрения соотношения цена-качество-скорость и отсутствие потерь при доставке - наиболее экономически выгодные для государства. Любой танкер везущий нефть, нефтепродукты в объеме 3,5 тысячи тонн по реке, это же целый эшелон – 60 цистерн! Одна перекачка-накачка этого танкера и вези! А сколько стоит и что надо сделать – чтоб наполнить эти цистерны?! Сколько раз всё это накачивается-перекачивается?!

Мы как банк занимаемся вопросами финансирования, в том числе и в сфере судостроения, но этот процесс идёт с большим скрипом. Потому что мы в основном видим заводы, на которых построить современные судна отвечающие требованиям пассажиров, бизнеса невозможно. Многие цеха, за исключением известных городов, ничего не стоят с точки зрения залогового механизма. Второе – конечно – это команда, проблема с людьми. Мы же видим, например, кто сегодня занимается сварочными работами: комплексные бригады с Украины, варят за 300 руб. в час. На судостроительных заводах, где я был, могу перечислить порядка десяти, везде украинские бригады сварщиков.

А надо, чтоб российское государство поддерживало в реальности, а не в программах разработки российских ученых. Мне недавно удалось познакомиться с технологиями, которые предлагает Фрязинский Институт лазерной сварки. Один из его руководителей, учёный создал на основе оптоволоконной сварки новый механизм для научного и промышленного производства. Ученый Гапонцев создал мировую компанию, по его технологии в Южной Корее построен судостроительный завод, в который входят несколько цехов лазерной сварки, с практически отсутствием человеческого участия. Есть контролеры, которые на пультах сидят, все отлажено, как у роботов. Сейчас немцы пошли этим путем, они будут использовать эти сварочные машины. И этим же путем пошла Индонезия, идут китайцы. А в нашей же стране, где эта технология изобретена- не применяется!

Нужны экономические механизмы, позволяющие судостроителю использовать возможности новых российских технологий. То, что наши ученые изобретают, необходимо внедрять в наше же судостроение в начале, а потом продавать другим. Надо умело задействовать финансовые рычаги, необходима некоторая свобода налогообложения.

И хотя начинает проявляться положительная воля государства по ускорению механизма финансирования, но к сожалению, период от утверждения бюджета до получения ассигнований из этого бюджета рассчитывается в большой срок времени. И директор предприятия, вроде имеющий ассигнования, готов проект финансировать, но

денег у него нет. Вот он идет в банк, берет деньги под любые проценты, потому что он должен выполнить государственный оборонный заказ, ведь определенного периода за невыполнение государственного оборонного заказа, наступает ответственность вплоть до уголовной! А надо-то поразумней выстраивать работу всех механизмов, тогда и отдача будет и люди будут раскрываться на работе своими способностями, своим творчеством.

**Лебедев Виктор Олегович, Ветеран – Судостроитель и судоремонтник, Председатель Объединенного совета ветеранов Военно-Морского Флота Московского комитета:**

- Мне хочется выразить благодарность руководству Общероссийского движения поддержки флота за то, что вы явились инициатором сегодняшнего круглого стола!

Мы сегодня интересно, с перспективой на будущее говорим о вкладе Алексея Николаевича Крылова в развитие нашего кораблестроения, это очень актуально и своевременно. Здесь много было сказано о научной деятельности Крылова. Хочется отметить тот факт, что непосредственно Алексеем Николаевичем, создана сама школа отечественного кораблестроения, которая во многом сохранилась до сегодняшнего времени. И те огромные задачи, которые были решены в нашем государстве в советский период по созданию океанского ракетно-ядерного флота, они были решены теми людьми, которые прошли школу Крылова.

Он ушел из жизни в 1945 году. Мне в 1952 году пришлось встречаться с одним из его лучших учеников, тоже выдающимся нашим судостроителем Костенко Владимиром Полиевктович, многим эта фамилия знакома. И он нам, тогда молодым специалистам рассказывал, как бережно Алексей Николаевич относился к своим ученикам, как он их поддерживал. Их знакомство началось ещё до установления советской власти, и Костенко где-то в 1910 году арестовали за связи с революционерами. Первый, кто вступился за него и доложил императору правду был Крылов. И Костенко – освободили! И он продолжал заниматься полезной для России деятельностью. Уже при советской власти, когда Костенко был одним из руководителей кораблестроительной отрасли нашей страны, тоже нашлись люди, которые оклеветали его, хотя он создавал нашу судостроительную промышленность на Дальнем востоке и многое сделал для проектирования новых кораблей, он был лауреатом Сталинской премии, но его опять арестовали и при новой власти. И опять за него вступился кто? Крылов! Вот так он защищал своих воспитанников, так он охранял свою школу. И эта школа была сохранена.

Мы, ветераны сожалеем о том, что многое в стране, в судостроении утрачено. Но от реальности никуда не уйдешь. Поэтому наша ветеранская организация Военно-Морского Флота старается работать и в этих условиях. Основной задачей мы видим – социальную поддержку ветеранов, это самое болезненное для пожилого человека, сориентироваться, сделать жизнь более приемлемой в сложившихся обстоятельствах. Второе направление - военно-патриотическое воспитание, это то, о чем мы говорим здесь, что даже если будут найдены и спланированы большие денежные средства, то без должного человеческого фактора, без людей, которые так же как в советские годы строили корабли, создавали все отрасли промышленности - мы ничего не сделаем! Поэтому нам нужно идти на встречу с молодежью и пропагандировать наших великих деятелей прошлого и настоящего.

О вопросе, связанном с установлением дня судостроителя и судоремонтника. Наша организация, работая в тесном контакте с Общероссийским движением поддержки флота, в прошлом году направили несколько аргументированных обращений, писем в

адрес президента, в адрес правительства с просьбой - установить такой праздник, но, к сожалению, практического ответа, как видим – нет.

А теперь нам всем в столице создали новую проблему – нашлись люди во власти, которые закрыли Музей - подводную лодку в Северном Тушино, которая расположена на северо-западе Москвы! Вот и работайте в таких условиях!

Обращаюсь к руководству Общероссийского Движения Поддержки Флота, к участникам круглого стола за помощью в деле сохранения этого важнейшего музейного комплекса всего Российского флота.

**Шмелева Анна Вячеславовна, Доцент Московского государственного областного университета, кандидат филологических наук:**

- Спасибо за возможность выступить на таком значимом для России, для нашей истории, для современности, круглом столе, посвященном 150-летию Алексея Николаевича Крылова!

Сегодняшняя встреча посвящена не только исторической дате в истории, а прежде всего развитию самой исторической памяти и нашей ответственности по отношению сделанному, совершенному дедами и предками. Когда идет живая аккумуляция с прошлым - определяется правильный, разумный вектор будущего. Как филолог скажу, мы начали очень грамотно, начав с книги «Мои воспоминания»! Крылов ее писал, подытоживая свою жизнь, писал в Казани, в эвакуации. «Мои воспоминания» являются в мемуаристике ярким и до сих пор значимым словом! Как воздух не хватает таких произведений для работы со студентами, молодежью. И поэтому в нашем Университете мы готовы совместно с участниками круглого стола развернуть новый проект взаимодействия с поколениями 21 века на основе крыловского наследия. Более конкретные предложения, появившиеся у меня в ходе работы круглого стола сформулирую чуть позже и предоставляю вам для сотрудничества на перспективу.

**Кравченко Алексей Андреевич, Начальник департамента информационной политики и коммуникаций Объединенной судостроительной корпорации:**

- Пример академика Алексея Николаевича Крылова, это то, что может сделать энтузиаст в России, энтузиаст – профессионал, энтузиаст с холодным умом, который без излишнего романтизма оценивает ситуацию. В то время, когда он активно вошел в судостроительную, научную и политическую жизнь общества, ситуация была ничуть не лучше сегодняшней, и с флотом было гораздо хуже судя по всему, не было как у нас, своего рода, советского наследия. И условия рынка и последствия Крымской войны, царь сменился. Крылов оказался способен не только выполнить свой профессиональный долг, он совершил синтез между тем что было до него - островки знаний смог собрать и объединив их, дал новые качества. Алексей Николаевич заложил часть фундамента судостроительной науки, которая как выяснилось, потом, уже в 20 веке, никто до него не подозревал, что она может существовать. Я думаю, прежде всего - это синтез. И наверное, ничего удивительного нет, почему именно в России рождаются такие открытия. Мы часто оказываемся по технической культуре ниже и по бытовой культуре слабее, и по многим другим параметрам. Поэтому, иногда находим неожиданные изящные решения тех проблем, которые другие с многовековым опытом работы по этим направлениям, просто не видят.

О практической совместной работе вокруг судостроительного, научного наследия Крылова. Безусловно, необходимо, организовать акции, используя этот достойный повод, отдавая должное памяти и наследию академика Крылова. А чтобы обсудить

наболевшие, актуальнейшие вещи истории, сегодняшнего времени, прежде всего, надо между собой договориться, выяснить само понимание взаимодействия по магистральным, кардинальным направлениям. Ведь существует, числится как бы много морских, судостроительных организаций, а сообщество наше расколото. Работы по объединению многовековых усилий нет, кроме деятельности Общероссийского движения поддержки флота в штаб-квартире, которого мы проводим этот круглый стол. Надо, надо объединяться!

Обещаю, что постараюсь содействовать вместе с вами в организации мероприятий, связанных с юбилейным годом Алексея Николаевича Крылова. Ещё впереди – круглая дата 90-летие гидронавтики в сентябре, к которой Крылов также имеет непосредственное отношение.

Мы должны донести до всех мыслящих людей нашего Отечества, что впервые за всё время существования нашего государства, как морского – зависит от флота, останется Россия крупной геополитической державой или нет!? Сегодня флот выходит на первый план. Не будет флота, не будет России. Воссоздать промышленную инфраструктуру, индустриальную. А воссоздание начинается с того момента, когда мы сможем, научимся смотреть все более или менее в одну сторону и оперировать одними терминами, и понимать что друг с другом мы не конкурентны. Как это сделать? Надо ли включать в периметр ОСК поставщиков?! Очень много этому процессу сопротивления, может быть и обоснованного?! Надо ли вырывать из тела ОСК часть предприятий?! Разные мысли. Можно ли выводить на фондовый рынок акции государственной корпорации, которые только, только консолидировала остатки отечественного судостроительного комплекса?!

*По итогам круглого стола сформирован план совместной работы для реализации взаимодействия в интересах отечественного судостроения и Российского флота.*

***Конференц-зал Общероссийского  
Движения Поддержки Флота  
г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, 11***

***15 августа 2013 г.***

Материал круглого стола подготовлен на основе стенограммы обсуждения с необходимой технической корректурой.