

## ПРОБЛЕМЫ МОДЕРНИЗАЦИИ

---

### К ВОПРОСУ О ВКЛЮЧЕННОСТИ АСТРАХАНСКОГО ФИЛИАЛА РС В МОДЕРНИЗАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ РЕГИОНА<sup>1</sup> \*

*Веденева Наталья Евгеньевна*, кандидат исторических наук, доцент

Астраханский государственный технический университет  
414056, Россия, г. Астрахань, ул. Татищева, 16  
E-mail: n.vedeneva@astu.org

Целью данной статьи является изучение возможностей Российского морского регистра судоходства способствовать модернизационным процессам, протекающим в Астраханском регионе на современном этапе. Рассматриваются основные задачи модернизации, проводимой Петром I на рубеже XVII–XVIII вв., проводятся параллели с сегодняшним днем, устанавливается связь между состоянием российского флота и статусом страны на международной арене. В работе раскрываются также цели и основные направления деятельности Российского морского регистра судоходства как классификационного общества, имеющего международное признание и способного решать задачи, сформулированные в Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 года. Для достижения цели исследования подробно рассматривается деятельность Астраханского филиала Российского морского регистра судоходства. Учитывая специфику развития региона: освоение нефтяных и рыбных ресурсов Каспийского моря – определены основные направления деятельности филиала: надзор за судами в судостроении и эксплуатации, а также надзор над промышленными предприятиями. Все это вместе взятое во многом обеспечивает безопасность мореплавания и укрепляет международное положение России как морской державы. При изучении документов регистра обращается внимание на трудности в его работе и поиск альтернатив. В итоге автор приходит к выводу о том, что технические возможности и кадровый потенциал Астраханского филиала Российского морского регистра судоходства позволяют ему эффективно влиять на судостроительную и судоремонтную индустрию Астраханского региона с целью ее модернизации.

**Ключевые слова:** классификация, международная ассоциация, меркантилизм, модернизация, морская держава, регистр судоходства, флот

### CONTRIBUTION TO A PROBLEM ABOUT INCLUSION OF THE ASTRAKHAN BRANCH OF RN IN PROCESSES OF MODERNIZATION OF THE REGION

*Vedeneva Natalya Ye.*, Ph.D. (History), Associate Professor  
Astrakhan State Technical University  
16 Tatishchev st., Astrakhan, 414056, Russia  
E-mail: n.vedeneva@astu.org

The purpose of the given article is studying opportunities of the Russian sea register of navigation to promote the processes of modernization proceeding in the Astrakhan region at the present stage. The author considers the primary goals of modernization spent by Peter the Great on boundaries of XVII–XVIII centuries then the author carries out the parallels with the present-days and establishes the connection between a condition of the Russian fleet and the status of the country on the international scene. The purpose and the basic directions of activity of the Russian sea register of navigation as the classification society are also disclosed, the society having the international recognition and capable to decide tasks formulated in the sea doctrine of the Russian Federation for the period till 2020. Activity of the Astrakhan branch of the Russian sea register of navigation is in detail considered for achievement of the purpose of research. The basic directions of activity of the branch are determined; supervision of courts in ship-building and operation and also supervision above the industrial enterprises; specificity of development of the region: development of oil and fish resources of the Caspian Sea being taken into consideration too. All this taken together in many

---

<sup>1</sup> Исследование выполнено при поддержке Министерства образования и науки Российской Федерации, соглашение № 8255.

respects provides safety of navigation and strengthens a world situation of Russia as sea power. Difficulties and search of alternatives at studying documents of the register is paid our particular attention. The author comes to the conclusion that technical opportunities and personal potential of the Astrakhan branch of the Russian sea navigation allow it to influence effectively the ship-building and ship-repairing industry of the Astrakhan region with the purpose of its modernization.

**Key words:** classification, international association, mercantilism, modernization, sea power, register of navigation, fleet

В исторической науке и общественном сознании первую попытку модернизации России связывают с именем Петра I. Именно ему на рубеже XVII – XVIII вв. удалось провести в жизнь серию реформ. По большому счету тогда состоялось не просто реформирование отдельных сфер жизни общества, начинался процесс *реконструкции всех сторон общественной системы*, в ходе которой решались самые разнообразные задачи.

В экономической области в стране следовало создать самые благоприятные условия для распространения рыночных отношений. В политической сфере – обеспечить переход к светскому государству, которое немислимо без включения населения в политический процесс. В социальной области был взят курс на индивидуализацию общества. Петр хотел донести до каждого, способного к служению Отечеству, мысль о том, что место человека в обществе определяется не знатностью и родовитостью, а образованием, квалификацией, деловыми качествами.

Но рационализация сознания – задача сложная. Петр только обозначил ее, поставил в повестку дня необходимость для всех мыслить свободно и творчески, возможность вывить в себе религиозную терпимость и другие качества.

Петру, к сожалению, не удалось «взорвать» сознание россиянина того времени, однако сдвиг в векторе мышления современников Петра все-таки произошел. Национальная и конфессиональная замкнутость уходили в прошлое. Рождалась культура нового времени, важнейшими чертами которой стали открытость и способность к контактам с культурами других народов. В Россию стали проникать идеи рационализма и европейского Просвещения. Страна уверенно вышла на мировую арену с претензией занять достойное место в ряду развитых европейских государств.

Осознанию себя как крупнейшей мировой державой Россия во многом обязана политике меркантилизма, проводимой Петром.

Меркантилизм – это экономическая политика в период раннего капитализма, характеризующаяся активным вмешательством государства в хозяйственную жизнь с целью увеличения экономической и военной мощи государства. Она проявилась в поощрении развития отечественной промышленности путем предоставления ей материальной помощи, в резком повышении налогового обложения, в развитии мореплавания и флота.

Морской и речной флот стал главным детищем Петра. Но мало флот создать, не менее важно суметь поддерживать его в образцовом состоянии. Начиная с петровской эпохи техническое состояние российского флота стало во многом определять степень могущества государства.

Это хорошо понимают в правительственных кругах и сегодня. В 2001 г. была разработана и подписана президентом страны В.В. Путиным Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г. Доктрина призвана способствовать укреплению национальных интересов России и ее международного авторитета как одной из ведущих морских держав.

«Основой морского потенциала Российской Федерации является Военно-Морской Флот, органы морской пограничной охраны Федеральной пограничной службы, гражданский морской флот..., инфраструктура, обеспечивающая их функционирование и развитие...», – заявлено в Доктрине [1, с. 3–4].

К национальным интересам России в мировом океане относится, прежде всего, безопасность мореплавания, которая обеспечивается «неукоснительным соблюдением соответствующих норм международного права и российского законодательства;... государственным контролем за выполнением классификационных требований к техническому состоянию и годности судов...» [1, с. 10].

Безопасность мореплавания, обеспечение сохранности человеческой жизни на море, защита и сохранение морской среды – все это задачи, стоящие перед всем мировым сообществом, и решать их можно только коллективными усилиями.

На безопасность мореплавания оказывает влияние множество факторов. Одним из них является деятельность Российского морского регистра судоходства (РС) как органа классификации и технического надзора за флотом.

РС был основан еще в 1913 г. История его становления неразрывно связана с историей развития российского флота, однако не она является предметом нашего исследования. В рамках данной статьи ставятся другие задачи: во-первых, следует выяснить: позволяет ли сфера деятельности Российского морского регистра судоходства, его технические возможности, уровень профессиональной подготовки кадров решать задачи, обозначенные Морской доктриной РФ? Во-вторых, ответить на вопрос: в состоянии ли Астраханский филиал РС способствовать ускорению модернизации региона в области судостроения и судоремонта?

Как уже отмечалось выше, Российский морской регистр судоходства – старейшая организация, классификационное общество, основными целями которого являются: 1) «повышение стандартов безопасности человеческой жизни на море; 2) повышение стандартов безопасного плавания судов; 3) повышение стандартов надежной перевозки грузов на море и внутренних водных путях; 4) разработка мер и стандартов, направленных на предотвращение загрязнения окружающей среды» [2].

Сложно представить себе разработку требований, правил и стандартов, обеспечивающих надежную и безопасную эксплуатацию судов, без научных исследований. Научные исследования РС охватывают широкий круг вопросов, но их решение направлено на одно: поддержание должного уровня развития судостроительной промышленности и судоходства, качества промышленной продукции и, как следствие – снижение аварийности на флоте.

Координацию исследований, проводимых РС, осуществляет Научно-технический совет, в состав которого входят около 300 ученых и высококвалифицированных специалистов.

На сегодняшний день в качестве приоритетных определены следующие направления в области научной, практической, классификационной, нормативной и международной форм деятельности: 1) «все аспекты деятельности применительно к ледоколам и судам активного ледового плавания; 2) все аспекты деятельности применительно к обустройству месторождений нефти и газа на шельфе морей Российской Федерации; 3) информационные технологии для применения в практической деятельности по экспертизе проектов, при техническом наблюдении за постройкой судов и за судами в эксплуатации; 4) имитационные математические модели применительно к мореходным качествам судов, к прочности корпусов судов и судовых конструкций, к механическим и электроэнергетическим установкам; 5) внедрение новых судостроительных материалов; 6) внедрение новых технологий в судостроении и судоремонте» [3, с. 42].

Успешная высокопрофессиональная работа специалистов Морского Регистра на всем протяжении его деятельности способствовала росту морского флота, совершенствованию конструкций судов, улучшению их технического состояния.

С 1969 года РС является полноправным членом Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО); заключил договоры о взаимном признании и направлениях совместной работы со многими ведущими иностранными классификационными обществами; трижды выполнял почетную обязанность председателя Совета МАКО: в 1973–1974 гг., 1991–1992 гг., 2001–2002 гг.

В 1993 г. в РС была внедрена система менеджмента качества. А в 1994 г. после аудиторской проверки российский морской регистр судоходства получил Сертификат МАКО, подтверждающий соответствие системы менеджмента качества РС требованиям международных стандартов ИСО. Кроме того, в 1996 г. решением Совета Европейского Сообщества РС был признан классификационным обществом, соответствующим его

требованиям. Это значительно расширило сферу деятельности регистра, а также повысило статус документов, выдаваемых на суда, плавающие под флагом России.

Следует заметить, что российский морской регистр судоходства – одна из немногих организаций, которая и после распада СССР, несмотря на сложные экономические условия, смогла сохранить и нормативную базу, отвечающую самым высоким международным требованиям, и высокий статус на мировой арене, и деловые отношения, сложившиеся у нее с судовладельцами, судостроительными и судоремонтными заводами, научно-исследовательскими институтами и проектными организациями.

Благодаря высокой квалификации персонала и широкой сети представительств в России и за рубежом РС в состоянии сегодня в любом регионе планеты быстро и надежно оказать полный спектр услуг, среди которых: 1) «рассмотрение технической документации, осуществление технического наблюдения и выдача документов – свидетельств и актов – на плавучие сооружения, а также на судовые механизмы, оборудование, устройства, изделия, снабжение и материалы, холодильные установки, грузоподъемные устройства, контейнеры; 2) обмер судов и плавучих сооружений; 3) осуществление технического наблюдения за выполнением положений международных конвенций и выдача соответствующих документов от имени морских администраций стран – сторон конвенций; 4) сертификация промышленной продукции и производств; 5) сертификация систем менеджмента качества, экологического менеджмента и управления в области охраны труда и профессиональной безопасности на соответствие требованиям международных стандартов ИСО серии 9001, 14001 и OHSAS 18001; 6) освидетельствование систем управления безопасностью судоходных компаний и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения; 7) анализ данных и предоставление необходимой информации судовладельцам, морским администрациям, страховщикам и портовым властям при смене класса судна; 8) сотрудничество с морскими администрациями, портовыми властями при контроле судов в портах» [2].

Как видим, современная нормативная база РС, его научно-технические и кадровые возможности в состоянии обеспечить высокий уровень безопасности человеческой жизни на море и защиту окружающей среды.

Одним из структурных подразделений Российского морского регистра судоходства является Астраханский филиал. В зону его деятельности входят Астраханская, Белгородская, Волгоградская, Воронежская, Курская, Самарская области, Республика Дагестан, Республика Ингушетия, Республика Калмыкия, Республика Северной Осетии и Алании, Чеченская Республика [4]. Кроме того, Астраханский филиал имеет в своем составе три иногородних участка: Волгоградский, Самарский и Махачкалинский.

Сейчас в составе подразделения работает около 60 человек, в том числе инспекторского состава – свыше 40 человек. Все они с высшим образованием, имеют значительный опыт практической работы на предприятиях и организациях, с которыми филиал длительное время сотрудничает. Вновь принимаемые на работу проходят обязательную стажировку в течение нескольких месяцев, затем контрольное тестирование и только в случае положительных результатов получают должность инженера-инспектора. Существует и дает хорошие результаты наставничество. Опытные сотрудники работают над освоением смежных специальностей, расширением сферы своих полномочий и пр.

Весь сертифицированный персонал, включая инспекторов иногородних участков, регулярно, один раз в месяц, проходит обучение в системе технической учебы, во время которой анализируются аварийные случаи и ошибки в документах регистра, разбираются все случаи задержания судов, результаты проверок инспекторского состава, анализ выявленных замечаний по системе качества, изучаются Международные Конвенции, Поправки, Резолюции и Протоколы к ним, изучается техническая литература и др. Тематика занятий предусматривает повышение качества освидетельствований и квалификации персонала.

По мере расширения сферы деятельности РС и с появлением новых направлений, таких как сертификация внутренней системы качества, систем качества пред-

приятий и организаций, а также продукции на соответствие ГОСТ-Р, систем управления безопасностью и экологией, судоходных компаний и судов, инспекторы филиала стали проходить специальную подготовку и обучение в Центре испытаний и сертификации в Санкт-Петербурге, государственной Морской академии им. Адмирала Макарова. В общей сложности 10–12 работников филиала направляется ежегодно на курсы переподготовки, повышения квалификации, различные семинары.

Большое внимание уделяется в филиале не только профессиональной подготовке специалистов, но и изучению ими иностранного языка. И дело здесь не только в возможности знакомиться с иностранной технической литературой, того требует практическая работа: Астраханский филиал имеет контракты с Турцией, Китаем, Хорватией, другими странами, на крупнейших судовых верфях которых находятся его специалисты. Часто сотрудники филиала действуют по поручению иностранных квалификационных обществ – членов МАКО. Имели место прохождение специалистами филиала теоретической и практической подготовки под руководством ведущих специалистов ABS (Американского бюро судоходства), практической подготовки на действующем судне в Объединенных Арабских Эмиратах и т.п. «Но это не самоцель, а крайняя необходимость, – отмечает директор филиала Ю.Е. Захаров, – ведь от принятого сюрвейером РС решения порой зависит безопасность судна и его экипажа... Нет ничего более необходимого, чем посмотреть мир, повариться в одном котле с иностранными коллегами» [5].

Как видим, в Астраханском филиале ФАУ «Российский морской регистр судоходства» нет проблем с подготовкой и обучением персонала. Сертифицированные специалисты способны выполнять все виды работ и услуг, в которых участвует подразделение, причем делать это на самом высоком уровне с привлечением самых передовых технологий.

Как известно, развитие промышленного потенциала в регионе деятельности филиала направлено на освоение нефтяных и рыбных ресурсов Каспийского моря. Поэтому одним из основных направлений деятельности Астраханского филиала является надзор в судостроении и надзор за судами в эксплуатации, а также надзор в промышленности.

По данным 2012 г. на учете Астраханского филиала находилось 220 судов общей валовой вместимостью 433869 тонн, из них 149 судов совершают международные рейсы. Общее техническое состояние флота оценивается специалистами как удовлетворительное. Однако наблюдается уменьшение количества судов, находящихся под техническим наблюдением филиала. Основная причина этого обстоятельства – перерегистрация судов по другому порту прописки или снятие судна с класса РС. В этом нет ничего необычного. Настораживает другое: общее старение флота. За весь 2012 г. на учет филиала поступило лишь два новых судна: теплоходы «АРК-10» и «АКВАМАРИН». Всего судов в возрасте до 10 лет на учете филиала 22 единицы, от 11 до 24 лет – 54 ед., от 25 до 62 лет – 51 ед. [6, с. 7]. Необходимость модернизации флота очевидна. Однако предприятия-судовладельцы в условиях экономического кризиса и взаимных неплатежей часто бывают не в состоянии уделять должное внимание ремонту флота, повышению уровня его технической эксплуатации. Кроме того, большое количество новых предприятий, включающихся в последнее время в судоходный бизнес, не имеют устоявшихся морских традиций, должного уровня квалификации экипажей и оказываются не в состоянии наладить ведомственный контроль за техническим состоянием своих судов, что увеличивает риски безопасности мореплавания.

Осуществляя технический надзор за судами в эксплуатации, Астраханский филиал принимает все, относящиеся к его компетентности, меры для обеспечения надлежащего уровня безопасности и технической надежности флота.

Анализ деятельности филиала по надзору за судами, находящимися в ремонте, показал незначительное снижение объемов ремонта судов в 2012 году по сравнению с 2011 годом на 10% [6, с. 9]. Основной причиной этого снижения является переориентация мощностей предприятий Астраханского региона на судостроение.

В 2012 г. в постройке под техническим наблюдением Астраханского филиала РС находилось девять головных судов общей валовой вместимостью 41994 тонн и

семь серийных судов общей валовой вместимостью 9754 тонн. Строительство велось на судостроительных заводах – традиционных деловых партнерах филиала – ОАО «ССЗ «Лотос», ООО «Астраханское судостроительное производственное объединение» («АС-ПО»), ОАО «ССЗ «Красные Баррикады», ООО ПКФ «Яхтенная верфь». В постройке и сегодня находятся сухогрузные суда «Нева-Лидер»; моторная яхта «Лири», строящаяся по правилам Германского Ллойд; несколько буксиров, строящихся под флаг Казахстана; грузовой понтон для транспортировки палубных грузов; судно обеспечения – плавучая буровая установка ПБУ – под флаг Туркменистана; ледостойкая стационарная платформа ЛСП-1, предназначенная для одновременного выполнения операций по бурению и эксплуатации пробуренных скважин; центральная технологическая платформа ЦТП, предназначенная для приема нефти с месторождения им. Ю. Корчагина и совместного транспорта товарной нефти с месторождений им. В. Филановского и им. Ю. Корчагина на береговые сооружения; райзерный блок, предназначенный для размещения стояков внутрипромысловых трубопроводов, трубопроводов внешнего транспорта, электрокабелей, размещения камер запуска и приема очистных и диагностических устройств; платформа жилого модуля для персонала, обслуживающего буровую и эксплуатационную платформу ЛСП-1, центральную технологическую платформу и райзерный блок, которые связаны между собой переходными мостами для прокладки коммуникаций и перемещения обслуживающего персонала.

Из перечисленного видно, что в последнее время имеет место значительное увеличение объемов технического наблюдения со стороны РС за судами и плавучими сооружениями в постройке. И связано это, в первую очередь, с началом строительства объектов обустройства месторождения им. В. Филановского. Для сравнения, в 2009 г. в постройке под наблюдением филиала находились 5 судов, из которых 4 было построено, в 2010 г. соответственно 16 и 1 построенное судно, в 2011 г. – 12 и 2, в 2012 г. – 15 и 1 [6, с. 14].

Кроме того, обращает на себя внимание активная деятельность инспекторов Астраханского филиала по техническому наблюдению за строительством и переоборудованием судов за рубежом, а также надзор за постройкой судов на экспорт под флаги других государств (Казахстана, Туркменистана, Ирана, Мальты).

Основная сложность технического наблюдения за строительством судов заключается в низких темпах строительства, что объясняется, прежде всего, сложными финансовыми взаимоотношениями заказчиков строительства и судостроительных верфей.

Одной из важнейших сфер деятельности Астраханского филиала Российского морского регистра судоходства является также техническое наблюдение в промышленности. В этой связи филиалом ежегодно рассматривается техническая документация на изготовление материалов и изделий, осуществляется наблюдение за их изготовлением и, при необходимости, испытанием, выполняются работы по сертификации предприятий, как возможных изготовителей и поставщиков продукции, необходимой для оснащения судна.

В настоящее время Астраханский филиал осуществляет наблюдение на 223 организациях и предприятиях, из которых одно находится за границей.

С лета 2012 г. по поручению Главного Управления Регистра филиал стал наблюдать за изготовлением стальных бесшовных и сварных прямошовных труб для строительства морских подводных трубопроводов на месторождении им. В. Филановского в Каспийском море. С этой целью была создана группа технического наблюдения из представителей ряда филиалов и Главного Управления Регистра. Руководство группой поручено сотруднику Астраханского филиала.

Но, как известно, в процессе работы выявляются и проблемы. Специалисты регистра отмечают на фоне постоянного сокращения производственного персонала на предприятиях практику совмещения должностей мастеров ОТК с другим руководящим персоналом, что отрицательно влияет на контроль за качеством выпускаемой продукции. Часто имеет место закупка предприятиями сырья сомнительного качества, и это приводит к необходимости дополнительных испытаний выпускаемой продукции. Плохое состояние цехов, технологического оборудования, практика небрежного хранения полуфабрикатов в процессе технологического цикла, неважные условия труда со-

трудников ряда предприятий не лучшим образом сказываются на соблюдении технологии изготовления продукции. Кроме того, в регионе деятельности филиала сохраняется тенденция увеличения контрафактной готовой продукции, сырья и полуфабрикатов из Китая, использование которой увеличивает риски мореплавания.

Кризисное состояние многих промышленных предприятий, судостроительных и судоремонтных заводов повлекло за собой, с одной стороны, старение оборудования, с другой стороны, отток квалифицированных кадров, способных работать на высокоточных станках. Вследствие этого закрываются цеха, и при получении заказа процесс изготовления изделий переносится на иные площадки – сторонние предприятия. Встречаются случаи использования документации, ранее одобренной РС, с внесенными изменениями в чертежи без разрешения калькулятора или с истекшим сроком одобрения.

Несмотря на это, Астраханский филиал РС видит для себя перспективы расширения технического наблюдения в промышленности. В последнем годовом отчете Главному Управлению филиал вносит целый ряд предложений: 1) «ведение единой базы документов, оформляемых в промышленности; 2) открытие представительств ведущих фирм лицензиатов в регионе деятельности и создание условий для их привлечения; 3) проведение на добровольной основе консультаций и семинаров о необходимости сертификации предприятий и продукции в рамках системы РС, а также в рамках добровольной системы сертификации; 4) применение дополнительных мер и средств по защите от подделок с помощью нанесения защитных знаков для продукции, не подлежащей клеймению; 5) осуществление технического наблюдения за технологическими процессами сварки, аттестацией сварщиков, изготовлением технологических трубопроводов и технологического оборудования в соответствии с требованиями зарубежных стандартов; 6) осуществление технического наблюдения РС за постройкой и эксплуатацией технологических трубопроводов, а также технологического оборудования в качестве сертификационного агента» [6, с. 18].

Анализ показывает, что объемы технического наблюдения в промышленности по сравнению с 2011 г. увеличились практически в четыре раза. Основными показателями роста являются резкое увеличение количества изготовленных спасательных средств (кружки, жилеты, гидротермокостюмы), судостроительных материалов (прокат в виде листов, профиля и пр.) и труб для морских подводных трубопроводов. Одновременно наблюдается отсутствие освидетельствований РС за изготовлением запасных частей для судового оборудования. Так, самое крупное предприятие по изготовлению судовых запасных частей в регионе деятельности филиала – ЗАО «ССЗ им. Ленина» за весь 2012 г. направило в филиал всего три заявки на изготовление сменных деталей для двигателей внутреннего сгорания [6, с. 19]. Причина понятна: огромный наплыв контрафактной продукции. Но немаловажными причинами, на наш взгляд, являются стереотипы мышления (все лучшее производят за границей) и непростая экономическая ситуация внутри страны: таможенные барьеры, тяжелые налоги, последствия непродуктивных экономических реформ конца прошлого века. «Корпуса для судов и буровых установок мы умеем делать хорошо, практика это показала. А вот «начинку» приходится закупать за границей, – отмечает председатель правительства Астраханской области Константин Маркелов. – Если такое производство создадим, то поставим в одинаковые конкурентные условия наших производителей с зарубежными компаниями» [7].

Астраханский филиал российского морского регистра судоходства давно работает с зарубежными компаниями, причем, по международным стандартам. Его высококлассные специалисты работают на зарубежных верфях в составе Представительства РС в этих странах, обмениваются со своими зарубежными коллегами накопленным опытом, причем, не только в области судостроения и судоремонта. При повышенном интересе мирового профессионального сообщества к постройке морских подводных трубопроводов на месторождении им. В. Филановского в Каспийском море, оказывается более чем востребованным опыт технического наблюдения астраханскими инспекторами за аналогичной постройкой на месторождении им. Ю. Корчагина. В минувшем году представители филиала сделали презентацию по этому поводу на проектом стартовом сове-

шанин, которое проводилось в офисе компании SAIPEM в г. Сан Донато Миланезе. Темой совещания являлось обсуждение общей стратегии вовлеченности сторон в строительство вышеуказанного трубопровода. Кроме того, представители филиала в 2012 г. выполнили освидетельствование лаборатории неразрушающего контроля компании SAIPEM в г. Кортемаджоре, Италия, в которой выполняются работы по автоматическому и ручному ультразвуковому контролю, магнитопорошковому контролю сварных швов морского подводного трубопровода, а также лаборатории механических испытаний «Echova Ste» в г. Крема, Италия; провели техническое наблюдение за аттестацией технологического процесса сварки труб для морского подводного трубопровода, аттестацию сварщиков компании SAIPEM и многое другое.

Астраханский филиал российского морского регистра судоходства щедро делится своим опытом, наблюдениями, технологиями и с партнерами внутри страны – в регионе своей деятельности: на площадке филиала регулярно проводятся совещания с судовладельцами, представителями судостроительных и судоремонтных заводов, предприятий по изготовлению материалов и изделий, предприятий – поставщиков услуг и т.д. Задача филиала – систематически знакомить своих партнеров с нормативной базой РС, которая постоянно совершенствуется; последними отечественными и зарубежными достижениями в области профессиональных технологий; побудить их к регулярному плановому прохождению процедуры сертификации своих предприятий и оказываемых услуг.

Работники Астраханского филиала РС стараются помочь своим стратегическим партнерам в области судостроительной и судоремонтной индустрии быть привлекательными для своих потенциальных заказчиков. Но одних этих усилий недостаточно; филиал не в состоянии оснастить предприятия своей сферы деятельности инновационными технологиями. Это задача государства.

К счастью в органах федеральной и муниципальной власти понимают своеобразие Астраханского региона: его выгодное экономическое и географическое положение, высокую инвестиционную привлекательность, наличие собственной сырьевой базы, квалифицированной рабочей силы, интеллектуальный потенциал. Все это позволило поставить вопрос о создании на территории Астраханской области особой экономической зоны. Это позволит модернизировать судостроительную отрасль, создать научно-технологический и инжиниринговый центр, что, в конечном счете, обеспечит освоение углеводородных ресурсов Каспийского моря. Кроме того, попутно решается задача преодоления жесткой конкуренции с иностранными кораблями. Первые практические шаги в этом направлении уже сделаны: создан Южный центр судостроения. Предполагается, что территория ведущих судостроительных заводов региона ОАО «ССЗ «Лотос», «Ш Интернационал» и ОАО «АСПО» станет базовой для особой экономической зоны. В судостроительную отрасль, наконец, будут сделаны серьезные финансовые вливания из федерального, муниципального и местных бюджетов. В последствии, видимо, может быть создан межотраслевой комплекс, объединяющий судостроение, производство электрооборудования, проектирование и другие сопутствующие отрасли. Все это, несомненно, обеспечит России лидирующие позиции на Каспии.

#### Список литературы

1. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года // Рыбное хозяйство. – 2001. – № 5. – С. 3–11.
2. Сайт Российского морского регистра судоходства. – Режим доступа: <http://www.rs-class.org/ru/register/>
3. Решетов Н. А. Морской регистр: история и современность. – 2-е изд., испр. и доп. – Санкт-Петербург, 2010. – 104 с.
4. Приказ № 34 от 31.05.2011 г. Генерального директора федерального государственного учреждения «Российский морской регистр судоходства».
5. Захаров Ю. Е. Когда не мешают работать – кризис не страшен // Волга. – 2010. – 16 апреля – № 53.
6. Архив Астраханского филиала ФАУ «Российский морской регистр судоходства». Дело 141-002-1.0. Годовой отчет за 2012 год. – 26 с.



7. Проект особой экономической зоны на особом контроле правительства: Пресс-конференция председателя правительства АО К. Маркелова 5 апреля 2013 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.astrobl.ru/news/70858>[15].

#### References

1. Morskaja doktrina Rossijskoj Federacii na period do 2020 goda // Rybnoe hozjajstvo. – 2001. – № 5. – S. 3–11.
2. Sajt Rossijskogo morskogo registra sudohodstva. – Rezhim dostupa: <http://www.rs-class.org/ru/register/>
3. Reshetov N. A. Morskoj registr: istorija i sovremennost'. – 2-e izd., ispr. i dop. – Sankt-Peterburg, 2010. – 104 s.
4. Prikaz № 34 ot 31.05.2011 g. General'nogo direktora federal'nogo gosudarstvennogo uchrezhdenija «Rossijskij morskoi registr sudohodstva».
5. Zaharov Ju.E. Kogda ne meshajut rabotat' – krizis ne strashen // Volga. – 2010. – 16 aprelja – № 53.
6. Arhiv Astrahanskogo filiala FAU «Rossijskij morskoi registr sudohodstva». Delo 141-002-1.0. Godovoj otchet za 2012 god. – 26 s.
7. Proekt osoboj jekonomicheskoj zony na osobom kontrole pravitel'stva: Press-konferencija predsedatelja pravitel'stva AO K. Markelova 5 aprelja 2013 g. [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.astrobl.ru/news/70858>[15].

### **ИДЕОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ «ВЛАСТЬ ОППОЗИЦИОННЫХ ОТНОШЕНИЙ», КАК ЭЛЕМЕНТ ПОЛИТИЧЕСКОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ\***

*Дьяков Олег Юрьевич*

Астраханский государственный технический университет  
414025, Россия, г. Астрахань, ул. Татищева, 16  
E-mail: [Dyakov.molgosol@list.ru](mailto:Dyakov.molgosol@list.ru)

В статье анализируются особенности развития политической оппозиции в России. Определяется роль и значение идеологии в политическом процессе страны. Была составлена концептуальная карта политических сил в России, в соответствии с каждым электоральным циклом.

**Ключевые слова:** оппозиция, власть, протестное поведение, идеология, политические партии

### **THE IDEOLOGICAL ASPECT OF THE POWER-OPPOSITION RELATIONS, AS AN ELEMENT OF THE POLITICAL MODERNIZATION OF THE MODERN RUSSIAN**

*Dyakov Oleg Yu.*

Astrakhan State Technical University  
16 Tatishchev st., Astrakhan, 414025, Russia  
E-mail: [Dyakov.molgosol@list.ru](mailto:Dyakov.molgosol@list.ru)

The paper analyzes the features of the political opposition in Russia, defines the role and the importance of the ideology in the political process of the country. Conceptual map of political forces in Russia has been drawn up according to each electoral cycle.

**Key words:** opposition, power, protest behavior, the ideology, political parties

Анализ роли политической идеологии подразумевает ее оценивание в весьма широком диапазоне, начиная с позиции «служанки власти», характеризующуюся как замкну-

---

\* Исследование было выполнено при поддержке Министерства образования и науки РФ, соглашение № 8255