

МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

МУЗЕЙ МИРОВОГО ОКЕАНА

*Легендарному
научно-исследовательскому
судну XX века «ВИТЯЗЬ»
посвящается*

ИСТОРИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ОКЕАНОЛОГИИ

Тезисы докладов II Международной
конференции

20 – 24 сентября 1999 г.



**СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ
НАУЧНОГО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ФЛОТА
CURRENT CONDITIONS OF RESEARCH FLEET**

С.М. Игнатьев

*Ордена Трудового Красного Знамени Институт биологии
южных морей им. А.О. Ковалевского, Севастополь*

**О СОВРЕМЕННОМ СОСТОЯНИИ НАУЧНО-
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ФЛОТА УКРАИНЫ**

Основным, а часто и единственным средством познания процессов, протекающих в море, являются научно-исследовательские суда. Развитие научно-исследовательского флота СССР в послевоенный период шло по путям создания небольших (до 500 т. водоизмещения) НИС на базе серийных рыболовных судов для исследования окраинных морей и крупных универсальных НИС («Витязь», «Михаил Ломоносов») на базе грузовых судов для изучения океана. Только в конце 60-х - начале 70-х годов в Польше была построена первая серия (9 единиц) «кораблей погоды» типа «Пассат». Но лицо отечественного научного флота в этот период определяли 11 НИС типа «Академик Курчатов» и «Профессор Зубов» (6000 т), построенных в ГДР на базе пассажирских судов «Михаил Калинин» и «Башкирия». Последние 15 лет перед распадом СССР знаменовались качественным обновлением научного флота. В этот период в строй вошли 42 исследовательских судна отечественной и зарубежной постройки, в том числе и новый «Витязь». К моменту распада СССР обладал самым мощным исследовательским флотом - более 400 судов (учтены суда свыше 200 т., без судов Гидрографической службы ВМФ и судов, ведущих изыскания



на внутренних водоемах страны). Ближайшие конкуренты - США и Япония - имели 165 и 130 исследовательских судов соответственно. Хотя Россия сохранила основную часть советского исследовательского флота (310 судов), создаваемая десятилетиями целостная структура изучения океана была разрушена. Практически все суда, базировавшиеся на Черноморские порты, попали под юрисдикцию Украины.

Единственная сводка-препринт А.А. Щипцова и А.Г. Стажилова («Проблемы и перспективы развития морских экспедиционных исследований и научно-исследовательского флота Украины». Киев, 1995), вышедшая тиражом всего 100 экз., - в значительной степени устарела. Сложность существующего анализа состоит в том, что информация отрывочна, часто противоречива, а истина скрывается под покровом «коммерческой тайны». Информация нуждается в дополнении в связи с быстро меняющейся и постоянно ухудшающейся финансовой обстановкой. В этой связи многие суда, числящиеся в строю, могут уже менять свою ориентацию, хозяев и вообще прекратить свое существование.

В 1991 г. Украина национализировала 82 научно-исследовательских судна. Только два исследовательских судна («Гипанис» и «Гидробиолог») были достроены уже после обретения «незалежности». Причем под «жовто-блакитный прапор» попали корабли, имевшие к Украине минимальное отношение, например, экспедиционные суда Московского университета. Это позволяет Украине (по количеству исследовательских судов) находиться в первой десятке стран, уступая только США, Японии и Великобритании. Но основу украинского экспедиционного флота составили океанические НИС водоизмещением более 1000 т (60%), в том числе более 3000 т. - 25%. Возраст свыше 20 лет имело 45% судов. Флагманом этой разношерстной армады стал «Академик Алексей Крылов», срочно



переименованный в «Киев». Впрочем, научная карьера «Киева» была недолгой и закончилась его скандальным участием в Средиземноморской конференции. Естественно, что такая структура исследовательского флота, сформировавшаяся для нужд СССР, не отвечала задачам и возможностям Украины. Большая часть судов не использовалась из-за отсутствия спроса на них (полное свертывание океанических программ) и значительных эксплуатационных издержек. Уже к 1995 г. число НИС сократилось до 54, за счет продажи на слом наиболее старых и специализированных судов. Но и это количество планируется сократить, оставив в строю не более 11 единиц. Первыми пошли на слом уникальные корабли космической связи и управления («Космонавт Юрий Гагарин» и «Академик Сергей Королев»). «Великой космической державе» их содержание оказалось не по карману. Только в 1997-1998 гг. на слом проданы такие заслуженные НИС, как «Академик А. Ковалевский», «Михаил Ломоносов» и «Нерей». Особенно трагична судьба «Михаила Ломоносова». Один из последних пароходов отечественного флота, имевший за большой вклад в науку широкую известность, продан на слом в Индию. Но наиболее чувствительной была потеря уникального подводного флота. С 1975 г. он базировался на Севастополь, находясь в подчинении Севастопольской базы специального экспериментального флота и подводных аппаратов (база «Гидронавт»). К 1991 г. там оказалось 15 подводных аппаратов 6 типов и 10 судов-носителей. Россия потеряла подводные обитаемые аппараты «Север-2» и «Север-2бис», «ТИНРО» и «ТИНРО-2бис», «Риф», «Дельфин», все аппараты типа «Лангуст» («Лангуст» и «Омар»), обе самоходные лаборатории типа «Бентос-300», а также все буксируемые наблюдательные камеры типа «Тетис» (6 единиц). Только три аппарата типа «Мир» и «Пайсис» остались под Российским флагом, хотя принципиальное решение об их переводе в



Севастополь было уже принято. Судьба этого флота была плачевной. Большая его часть распродана за бесценок или пошла на слом. Часть судов (особенно в системе МРХ и НАНУ) переквалифицирована в промысловые или грузо-пассажирские (суда двойного применения). Коммерческая эксплуатация была призвана снизить затраты на содержание, но при этом научный потенциал таких судов обычно безвозвратно утрачивается. Редкое исключение представляет, пожалуй, только «Профессор Водяницкий» и суда Украинского центра экологии моря (бывшее Одесское отделение ГОИН), обеспечивающие черноморские и антарктические исследования.

S. Ignatyev

Institute of Biology of the Southern Seas, Sevastopol

MODERN CONDITION OF RESEARCH FLEET IN UKRAINE

The Soviet Union had the largest research fleet (more than 400 research vessels, R/V). The closest and toughest competitors (USA and Japan) had 165 and 130 research vessels respectively. Russia has kept the basic part of Soviet research fleet (310 research vessels). But the structure for study of ocean was destroyed.

Ukraine has received 82 research vessels after disintegration USSR (1991). A research vessel «Kiev» (former «Academic Alexei Krilov») has become a flag ship of this fleet.

But, the basis of the Ukrainian research fleet consisted of large ocean-going R/V with displacement of more than 1000 t (60 %), including more than 3000 t - 25 %. 45 % of research vessels is more than 20 years of age. It is natural, that such structure of research fleet did not solve problems and opportunities of Ukraine. A large part of ships was not used for the lack of demand on them (complete curtailing of the oceanic programs) and large opera-



tional charges. Already by 1995 the number of R/V had been reduced down to 54. Only 11 research vessels are planned to be in operation in 2000. They will be the «double purposed ships (commercial and scientific).

Г. В. Смирнов

Центр морских экспедиций РАН, Москва

НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ФЛОТ РАН И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ЕГО РАЦИОНАЛЬНОМУ ИСПОЛЬЗОВАНИЮ

Грустные мысли возникают при необходимости обратиться к вопросу о состоянии научно-исследовательского флота страны, да и флота Российской Академии наук в настоящее время. Если с 1949 до 1990 года практически ежегодно флот Академии наук СССР пополнялся новыми судами, то после 1990 года не только не ведется строительство новых судов, но даже не выделяется средств для ремонта, содержания и экспедиционных рейсов ~~имеющихся судов~~. Положение дел, на мой взгляд, достаточно полно характеризует тот факт, что Институту океанологии им. Ширшова РАН (головное научное учреждение в области океанологии в нашей стране) на 1999 год определено бюджетное финансирование в объеме около 1 млн. амер. долларов, а в 1988 году финансирование было около 80 млн. американских долларов. Полагаю, что дальнейшие ~~коммерческие и научные~~ ~~исследования~~ научно-исследовательский флот РАН, насчитывающий 20 судов неограниченного района плавания, до настоящего времени весь сохранен, и даже 17 судов находятся в строю, два судна в ремонте и одно в отстое.

Такое положение дел можно объяснить только тем, что директора институтов-судовладельцев и ведущие ученые этих институтов, используя свои связи с зарубежными коллегами,