

**Михаил Ненашев: «Понятие "национальная морская политика" шире, чем "государственная морская политика".  
Национальная - значит, так считает народ»**

О том, как мы чуть было не выплеснули флот вместе с политической системой, о том, как спасали морской тральщик «Валентин Пикуль» и по собственной инициативе профинансировали строительство пограничных кораблей «Ханты-Мансийск» и «Югра», о народных корнях Морской доктрины, а также о том, почему только 2% нашего экспорта перевозят под национальным флагом, еженедельнику «Звезда» рассказал председатель Общероссийского Движения Поддержки Флота капитан 1 ранга запаса Михаил Ненашев



*«Сильный флот - фактор сильных политических позиций в мире и фактор промышленного и научного развития Отечества»*

**- Общероссийское Движение Поддержки Флота - ДПФ - появилось на свет в сентябре 1991 года, когда практичные люди уже думали о приватизации госсобственности. А могучий советский ВМФ, сами, Михаил Петрович, знаете, мало кого интересовал, в том числе и по идеологическим соображениям. Кроме того, считалось, что «сухопутной России» корабли и подводные лодки совершенно ни к чему. Да и от кого защищаться, если Америка была объявлена стратегическим партнёром на все времена?**

- Мои единомышленники, с кем мы создавали ДПФ, не разделяли ту ущербную, неприемлемую для русских офицеров политику. Мы были убеждены, что стране нужна новая политическая система, но и мощный флот для тысячелетней России - жизненная необходимость! Также, как не обойтись без сильной армии, без высококачественной оборонной промышленности, эффективной правоохранительной системы и спецслужб. И мы, как могли,

вразумляли тех, кто кричал «штык в землю!» и намеревался пустить корабли на иголки. На мой взгляд, реальная демократия не противоречит сильному государству.

**- Перефразируя классика, всякая демократия лишь тогда чего-нибудь стоит, если она умеет защищаться?**



- Сейчас патриотизм снова в моде. А ведь осознание защиты своего дома, своего Отечества должно быть естественным, не казённым, не по указанию начальства. А то здесь патриотизм, а там что-то «другое»...

К огромному сожалению, у нас всегда так: то мы втаптываем в грязь исторический путь государства, то пытаемся лепить культ из прошлого, а надо его осмысливать, извлекая уроки. Одной из многих проблем нашего общества является отсутствие желания развивать свою страну, опираясь на родную почву, используя при этом лучшие достижения других народов.



В 1991 году патриотизм и государственность не были актуальны, поэтому создание Движения Поддержки Флота, а тогда мы именовались Общественным Советом по подготовке к 300-летию Российского Флота, было воспринято в диапазоне: от зачем это надо, ведь кругом мир и нам никто не угрожает, до оценок, что вот молодцы - в такую годину взялись за неподъёмное дело. А сильный флот для нашей страны - фактор сильных политических позиций в мире и фактор промышленного и научного развития Отечества.

С самого начала мы не делили Флот России на военный и гражданский, как это было прежде. Мы всех, кто ходит по морям, по рекам, кто строит корабли и суда стремились объединить в один общественно-государственный вектор. А начали с программы действий, которую можно обозначить так: общество - власть - флот. Это направление мы выдерживаем вот уже двадцать девятый год.

**- А не опасались, что сил не хватит? Всё-таки флот - это не подшефная фабрика. Размер совсем другой.**

- Среди первых наших шагов были обращения как к руководству страны и руководству регионов, так и к ведущим общественным, политическим силам, к предпринимательским структурам с предложением объединить возможности для сохранения основных сил и мощностей флота. Одновременно мы обратились к

руководству конкретных предприятий и компаний, которые располагали определёнными ресурсами, чтобы они оказывали шефскую помощь конкретным кораблям и частям.



В приоритете нашего Движения всегда остаётся работа с молодёжью. Вот почему мы в то архитрудное время начали оказывать поддержку Нахимовскому училищу. Вместе с другими организациями собрали для училищной библиотеки книги, учредили стипендии для нахимовцев, организовывали другие акции поддержки. Не могу не привести один пример. В середине 1990-х по нашей инициативе столичный ГУМ поддерживал на регулярной основе Кольскую флотилию Северного Флота. Ценна была эта помощь и тем, что направляя машины с товарами (телевизоры, аппаратура для домов офицеров, продовольственные наборы к праздникам и многое другое), руководство ГУМа демонстрировало здоровое отношение части российского предпринимательства к ВМФ.

**- Особых экономических ресурсов у страны тогда не было. Как вашей команде удалось вовлечь в дело поддержки флота такие силы?**

- Во-первых, мы стремились всюду доносить идею, что Россия без флота не может быть великой. Но флот нам нужен не ради завоеваний, а для защиты и как ресурс в глобальной конкуренции. Второе: наше объединение было создано по инициативе людей флота - военных моряков, судостроителей, судоремонтников, моряков-транспортников, речников, рыбаков, морских учёных, а не по указанию или по чьей-либо рекомендации. Это было проявление реальной флотской солидарности.

**- Глас народа, хотите сказать?**

- И глас, и наказ. Если без пафоса, то именно благодаря флотской общественности был достроен, а не пущен на металлолом, как уже собирались, морской тральщик «Валентин Пикуль». Надо отметить, что сбор средств на его достройку, который мы объявили, стал для соответствующих государственных структур своего рода укором. Люди говорили: как же так, народ несёт последние рубли, а Минфин не может выделить средства на почти готовые корабли. Эта акция на многое тогда повлияла. Даже появился указ президента России по содействию достройке кораблей. Улучшилась атмосфера и с финансированием достройки



атомного ракетного крейсера «Пётр Великий», новых больших противолодочных кораблей. Удалось и ряд регионов России вовлечь в этот общенациональный флотский проект. Пограничные корабли «Ханты-Мансийск» и «Югра» достраивались на средства Ханты-Мансийского автономного округа, где региональный парламент в то время возглавлял Сергей Семёнович Собянин, а губернатором был Александр Васильевич Филиппенко. Эти корабли и сегодня несут свою морскую вахту.



**- В документах Движения Поддержки Флота часто употребляется термин «национальная морская политика». Но вы же общественное объединение. А где же были соответствующие государственные морские структуры?**

- Этот термин был сформулирован на Всероссийской морской конференции 30 марта 1999 года после восьми лет обсуждений и дискуссий. Максима «национальная и морская политика» объёмнее, глубже, чем любой другой термин в этой сфере. Национальная - значит, так считает народ, а власть оформляет эту позицию в виде стратегии, доктрины. Но было в нашей многовековой истории и такое, когда высокое начальство считало, что для страны хватит и армии.

**- А с вашей позицией сейчас считаются?**

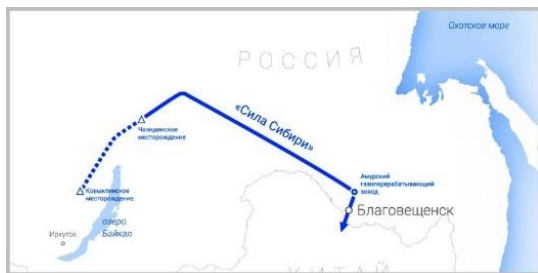
- Наше Движение охватывает более 60 регионов из 85. Такое представительство позволяет заявлять общественную позицию по самым актуальным флотским проблемам. И мы опираемся на огромный опыт наших великих предков. Не я, а сподвижник Петра Великого Феофан Прокопович особо заметил, что в любой русской деревне, расположенной на берегу реки, обязательно можно увидеть у причала лодку.

Россия тоже расположена на берегу - только океанов: Северного Ледовитого, Тихого и Атлантического - через Балтийское, Средиземное моря. Вот поэтому Россия - великая морская, океанская держава.

**- И речная...**

- Речная тоже. А разве другим образом мы могли бы воссоединиться с Сибирским, Дальневосточным краями, с Камчаткой и Сахалином? По рекам и озёрам - других путей не было. Да и сегодня реки - самые удобные коммуникации. Спросите газпромцев, и они ответят, что без речного транспорта такой геополитический проект, как «Сила Сибири», осуществить было бы невозможно.





Все нестандартные агрегаты доставлялись на стройплощадки преимущественно нашим речным флотом. Другой пример - Волга, наша главная внутренняя водная артерия, которая работает не только на экономику, туризм, но и на

оборону страны. В Нижнем Новгороде и ряде других приволжских городов расположены предприятия военно-промышленного комплекса. Например, Зеленодольский завод, где строят корабли и суда военного назначения и по Волге отправляют к местам службы.

### **- Говорят, Волга обмелела и уже не полностью судоходна?**

- Проблема очень остра. На Госсовете России президент дал ряд указаний, чтобы решить этот комплекс сложнейших вопросов. Волжское судоходство под угрозой и из-за образовавшихся проблем в районе Нижегородского гидроузла, и в связи с отсутствием системных, дноуглубительных работ, и по ряду других проблем. Общее понимание масштаба проблем есть, но беда в отсутствии реального согласования и эффективной работы. А Волга ждёт...



**- Считаете, понятие «национальная морская политика» прижилось и прочно вошло в обиход? А что на этот счёт думают в адмиральских кабинетах?**

- С большим трудом продвигается понимание о необходимости мыслить масштабами океанской страны. Что вы хотите, если ещё двадцать восемь лет назад в этой области обсуждений не было. Но изменения всё-таки есть. Была у меня дискуссия с одним военно-морским начальником в конце 1990-х. Я говорил, что военно-морская политика - составная часть национальной морской политики. Он

доказывал, что не может быть другой политики, кроме военно-морской. И вдруг спустя два года узнаю, что этот начальник собирается защищать диссертацию по теме «Национальная морская политика». Впрочем, я уже привык, что многие наши идеи проходят три стадии: «этого не может быть!», потом - «в этом что-то есть!» и третья, - «мы тоже так считали!».



**- То есть слишком далеко вперед смотрите?**

- Мы за атмосферу открытого, принципиального осмысления и содержательного формулирования предложений институтам власти и общества. Например, в 1998-1999 гг., во время подготовки и проведения Морской конференции, ДПФ совместно с представителями других структур выдвинуло идею создать Морскую коллегия, учредить Морской ордена и другие инициативы, которые поддержал ряд флотских начальников. Так появилась Морская доктрина и правительственные программы флотской направленности. Наше Движение работает в интересах всего морского сообщества, нам важно, чтобы «морская философия» овладела не только флотскими кадрами, но и руководством.

Но начинать надо всё равно с самого морского сообщества. К примеру, если бы внутри морского сообщества было бы взаимодействие, ВМФ России давно бы получил в свой состав атомный ракетный крейсер «Адмирал Нахимов», проходящий модернизацию.

У Объединённой судостроительной корпорации соответствующие мощности имеются, но нет денег на модернизацию - при распределении военного бюджета ВМФ традиционно обделяют.



**- Так, может, сейчас нам нужны совсем другие корабли на море? Кстати, флотоводцы уже разобрались с авианосцами? Будем строить или всё завершится на стадии проектирования?**

- Уже есть проекты новых авианосцев, но споры и дискуссии продолжаются. Ведь нужен качественный диалог, объективное обсуждение проблем. А пока нет единого понимания, то почти бесполезно доказывать на правительственном уровне необходимость выделения ресурсов для строительства авианосца.

**- Ну, разберётесь. А где сейчас строить авианосцы, если Николаев отделился вместе с Украиной?**



- В Николаеве авианосцы строили потому, что надо было трудоустроить густонаселённый юг большой страны и создать судостроительную базу для Черноморского Флота. А соответствующие мощности есть и были у нас в Питере, в Северодвинске. А сейчас в Большом Камне под Владивостоком создаётся мощная верфь XXI века. Я был недавно там - впечатляет. И здесь нужна политическая воля и ритмичное финансирование, перспективные

технологии и кадры. Не просто специалисты, а такие корабли, как Журбины из фильма «Большая родня». Патриоты и своей профессии, и своей страны. Ну и флота, конечно же. Вот почему ДПФ активно пропагандирует отечественную маринистику.

**- Кстати, о патриотизме. А вот сколько российских судов ходят под национальным флагом? Сколько наших же грузов перевозят?**

- Это старая проблема. Даже в середине 1990-х годов под национальным флагом мы транспортировали около 10% грузов, контролируемых российскими собственниками, а в 2020 году такими судами перевозится около 2% отечественного экспорта. Не «могут» власти пока переубедить судовладельцев ходить под национальным флагом. Похожая история с рыбаками, которые добывают морепродукты в нашей же экономической зоне на судах, преимущественно приписанных к офшорам или же в чистом виде принадлежащих иностранцам. Но наконец-то выдвинуто условие: хотите добывать рыбу и краба в российских водах, стройте суда на наших верфях.



**- С какой целью вы ввели в оборот термин - «народный флот» или «яхтинг»? Чтобы всех посчитать и при необходимости мобилизовать для военных целей?**

- Эта сфера также нуждается в государственной поддержке, потому что народный флот - яхтинг объединяет более десяти миллионов наших соотечественников. Кстати, именно в народном флоте - в клубах юных моряков и юношеских центрах многие начинают путь в моря и океаны. И помогают им старшие товарищи, отслужившие в ВМФ.

По нашим оценкам, порядка 100 тысяч военных моряков, моряков-пограничников, уволившись с военной службы, ныне работают в Морском транспортном и Речном и Рыбопромышленном флотах, в судостроительной, судоремонтной промышленности и в морской науке. Например, среди лучших капитанов «Совкомфлота» - бывший командир российской атомной подводной лодки.