

**Михаил Ненашев: база сильного флота – разумная экономическая политика**

Роль отечественного Флота — военного и гражданского, судостроительной промышленности, морской науки в жизни России, в международных процессах становится всё актуальнее и геополитически возрастает. Об этом, а также о том, как ситуация в экономике влияет на военную и морскую сферы, и о том, почему именно идеи партии промышленников близки людям в форме, в интервью ИА REGNUM рассказал Председатель Общероссийского Движения Поддержки Флота (является ведущим морским общественным объединением России, которое действует уже тридцатый год), капитан 1-го ранга запаса, член генерального совета «Партии Дела» Михаил Ненашев.

**— Михаил Петрович, почему вы выбрали такой путь — службы на флоте? И почему впоследствии перешли, образно выражаясь, на службу общественно-политическую?**

Это благосклонность судьбы — в мае 1978 года меня призвали на срочную службу матросом на Северный флот. Хотя стать офицером я мечтал с юности. В Заполярье служба началась в учебке в Североморске, потом на корабле в Лиинахамари в Мурманской области. Во время флотской службы подал рапорт на поступление в Высшее военно-морское политическое училище, которое раньше находилось в Киеве, и по его окончании был направлен на Северный флот. А с другой стороны, отвечая философски на вопрос, на выбор жизненного пути, может, и история родной Воронежской области повлияла. Ведь хоть и выглядит мой край с виду сухопутным, но является колыбелью регулярного Русского Флота — именно здесь строились, спускались на воду в большом количестве под руководством Петра Великого первые боевые корабли государства Российского.

**— Большая часть Вашей военной карьеры пришлась на 90-е годы — тяжёлое время особенно для нашей армии и флота. Помимо всеобщих перемен, охвативших все сферы жизни нашего государства, присутствовало тогда в различных общественных слоях и неприязненное отношение к военным, если верить рассказам тех, кто тогда служил или проходил военное обучение. Сталкивались ли Вы с таким, и не было ли у Вас тогда соблазна сменить профессию?**

Было в разных регионах большой страны, особенно в ряде тех республик, которые ныне якобы независимы, много подлого как в отношении защитников общего нашего государства, так и членов их семей.

Будучи к тому времени капитан-лейтенантом, имея опыт офицерской службы и на корабле, и в штабе-политотделе Кольской Флотилии Северного Флота, я видел приближение этих и кризисных времён, и времени надежд на действительное обновление страны. Конечно, в 90-е годы сильно поменялось всё, вплоть до общественного мнения: тогда, после десятилетий государственного патриотизма, оно впало в крайность принижения всего государственного, отечественного. Но на приемлемый уровень здравого смысла в области патриотизма мы и сегодня ещё не вышли, иначе не имели бы, к примеру, такое телевидение, кино, такую культуру. Но большая часть нашего общества и тогда с уважением относилась к человеку в военной, морской форме.

Самым страшным было другое — во многих так называемых элитных и властных кругах сформировался тогда курс, по сути, на разрывывание, на уничтожение военного, морского, промышленного потенциала страны, на сдачу позиций России в мире. Такой политике надо было противостоять, надо было пытаться объединить здоровые силы нашего Отечества.

**— Как создавалось Общероссийское Движение Поддержки Флота? Чья это была идея и инициатива, как удалось привлечь участников, и кто ими в основном является? Расскажите кратко о сделанном за прошедшие годы.**

В сентябре 1991 года я предложил товарищам по службе на флоте, в вооружённых силах, из других морских, речных структур страны создать общественную организацию ради сохранения и развития в новых политических, экономических условиях флотской, военной и оборонно-промышленной системы нашего Отечества. Ведь мы повсюду видели, мягко скажем, неразбериху в стране из-за дележа власти, или желание многих влиятельных кругов, персон соответствовать новой моде на следование всему западному в ущерб российскому, или растерянность, пассивность в обществе.

Наша общественно-государственная работа в интересах Флота: военного, гражданского, судостроительной промышленности началась с того, что мы выбрали действительно объединяющую все слои общества, людей разных политических, экономических взглядов такую историческую дату, к которой сама подготовка объединяла бы позитивом, отрезвляла заблудших — и это стала подготовка к 300-летию создания Российского Флота. Общественное движение в то время мы считали работой по практической поддержке нашего Флота. Это было важно со всех точек зрения — так мы смогли привлечь более-менее значимое внимание имеющихся на тот период институтов власти, общества к флотским проблемам. Тогда, в сентябре 1991 года, создание морской общественной организации стало для многих вызовом — мало кого всерьёз интересовала эта тема. Но потом, через несколько месяцев, когда мы стали проявлять свою общественную и творческую активность, реальное внимание на всех уровнях стало по чуть-чуть появляться.

Если говорить о началах в конкретных направлениях работы в 90-е годы по помощи Флоту, то наша организация обращалась во все властные инстанции, к руководителям регионов, экономических структур за реальным содействием по поддержке флотских коллективов, начиная с выплаты денежного довольствия, с организации материальной поддержки кораблей, частей нашего Флота. Мы на всех уровнях заявляли, что остановилось строительство кораблей, и предлагали свою помощь в этом деле. Ещё одно из важнейших направлений работы — это действия по поддержке Черноморского флота, севастопольцев, крымчан, которые оказались под юрисдикцией Украины на тот момент.

За 30 лет деятельности ДПФ вместе с рядом других организаций мы смогли добиться того, чтобы идея системного развития морского, океанского потенциала нашей страны укрепилась в широком российском общественном сознании, в соответствующих властных институтах. Мы — великая морская держава, и мы должны всегда и хорошо об этом помнить и всё делать для сохранения этого статуса. В своё время наше Движение инициировало создание такого института, как морская коллегия при правительстве страны.

ДПФ содействовало в 90-е, начале 2000-х годов достройке трёх кораблей — морского тральщика «Валентин Пикуль» на Средне-Невском судостроительном заводе, который после вступления в состав ВМФ России на протяжении пятнадцати лет считался самым новым кораблём Черноморского флота. А корабль, если бы не вмешалось ДПФ, хотели отправить на металлолом, не было средств на завершение строительства. Говоря о Пикулевском общественно-государственном проекте, Движение организовало создание и установку памятника великому русскому писателю, моряку в Мурманске. Два пограничных корабля — «Ханты-Мансийск» и «Югра», с нашей помощью достроенные более двадцати лет назад, и ныне несут морскую службу. Мы издали ряд базовых книг по морской проблематике, в том числе сотысячный тираж книги «Флотоводец» о выдающемся наркоме, адмирале Н.Г. Кузнецове, которые имеют большое значение для подготовки флотских кадров.

В 1999 году нашим Движением организована Всероссийская конференция, которая положила начало разработке в нашей стране национальной морской политики на доктринальном уровне.

И, конечно, адресная помощь и ранее осуществлялась, и сегодня: с трудоустройством моряков, ушедших в запас, или в организации их профессиональной переподготовки, и по другим жизненным, социальным направлениям поддержки людей флота.

В нашу организацию входят представители основных социальных слоёв российского общества, товарищи по Флоту, которые отслужили, в запасе, в отставке из ВМФ России, которые сейчас служат, представители из Морского транспортного и Речного флота, Судостроительной и судоремонтной промышленности, Морской Пограничной береговой охраны, Рыбопромыслового флота, Морской науки, Народного флота - яхтинга. Общероссийское Движение Поддержки Флота состоит из 63 региональных отделений ДПФ, объединяющие более 50 тысяч членов ДПФ, индивидуальных и коллективных.

**— В каком состоянии находится сейчас Российский Флот и наша судостроительная, судоремонтная промышленность? В одном из недавних интервью, говоря об американском, вы отмечали, что «он не может конкурировать с нашим Флотом по той простой причине, что не совершенствовался несколько десятков лет». А смог ли за это время усовершенствоваться наш?**

Нашему Флоту и военному, и гражданскому очень нужны сегодня-завтра сотни и сотни новых кораблей, судов, а ВМФ России ещё к тому же и сотни самолётов, вертолётов. Схожая необходимость в обновлении корабельно-катерного, авиационного состава, инфраструктурного обеспечения сложилась и в Морской Пограничной береговой охране нашего государства.

Тема развития судостроения, судоремонта, всего оборонно-промышленного комплекса всегда актуальна — Флот: военный, гражданский, судостроительная, судоремонтная промышленность неразрывны! Сейчас обстановка улучшилась по сравнению с 90-ми: основные, хотя и не все, заводы, верфи нашей страны ныне загружены заказами на два-три, а то и на пять лет вперёд. А ведь ещё в начале 2010-х годов руководители коллективов, образно говоря, бегали за заказами. Более того — в России ныне начали строить современные гражданские транспортные, рыбопромысловые суда. Я недавно присутствовал на церемонии подъёма государственного флага на новом траулере-сейнере в Калининграде, на заводе «Янтарь», который был построен для камчатского рыболовецкого колхоза. Кстати, в советские времена подобные траулеры закупались в основном за границей.

Но, к сожалению, многие комплектующие в широком смысле для промышленности всё ещё импортируются из-за рубежа, потому что их разработка, создание идёт не так быстро, как необходимо. Это большая проблема, которая жёстко напоминает о необходимости действительного импортозамещения.

Мы начали активно строить дизельные и атомные подводные лодки с новыми системами вооружения и с новыми тактико-техническими характеристиками.

Трудно, но идёт развитие судостроительной, судоремонтной базы в Крыму, в Севастополе. Больше всего у нас проблем в промышленности — это в судоремонте и в модернизации самих заводов.

А что касается моей цитаты, то, размышляя по теме отечественного атомного подводного флота и по теме строительства в России ледоколов, я акцентировал внимание на реальных успехах в ряде секторов нашего судостроения. Мы можем сегодня уже в практической плоскости обсуждать новое явление на флоте — создание подводных лодок, надводных кораблей с уникальным, мощнейшим оружием. Я особо подчёркивал значение работ по проектированию, разработке безэкипажных подводных платформ, которые в случае агрессии против России могут быть использованы для нанесения такого удара по противнику, что он обязан много раз подумать, прежде чем на нас нападать!

И по ледокольной теме: у американцев, их союзников такого количества и такого класса ледоколов, как у нас, нет, и когда они смогут их построить, они даже и не прогнозируют.

Но если говорить, к примеру, об авианосцах, то мы очень сильно отстаём. С точки зрения развития атомного подводного флота наш ВМФ адекватен современным вызовам и способен нанести уничтожающие удары по любому противнику. А вот по наличию таких надводных кораблей как эсминцы, крейсера мы уступаем по количеству американцам вместе с их союзниками.

Защищая интересы страны, Российский Флот сейчас находится на морской, океанской вахте, а с точки зрения выбора стратегии своего развития, движения морской мысли речь идёт о развитии по принципу геополитической эффективности. Если ещё десять лет назад много кораблей стояло у причалов, то сейчас большинство в походах, на боевой службе. Это же можно сказать и про Морскую Пограничную береговую охрану. Нагрузка на товарищей по флоту резко возросла. Профессионализм наших моряков находится на высоком уровне, и это показывает война с мировым террористическим интернационалом в Сирии. А американцы со своим флотом, армией за последние десять лет свою, скажем так, всюду заявляемую квалификацию подтвердить не смогли.

Размышляя о другой составляющей части Российского Флота — гражданского транспортного флота, необходимо подчеркнуть, что для страны, для российских регионов жизненно важно системное решение государственной проблемы — проблемы развития Речного флота, всей инфраструктуры внутренних водных путей страны. И, к сожалению, до сих пор не решён вопрос в российском морском транспортном деле — проблемы перевозок наших грузов нашими же морскими, речными компаниями, всего 2% отечественных грузов перевозит наш российский транспортный флот.

**— Есть взаимодействие военное, а есть — политическое. Насколько можно судить по вашим комментариям, вы выступаете за, так скажем, оборонный**

**прагматизм — совместные учения проводить стоит, но не забывать о том, что мы с США являемся... А вот кем мы являемся с США с военной, с военно-морской точки зрения? Мы враги? Конкуренты? Соперники? Или есть те сферы, в которых мы ещё можем быть даже союзниками? Как бы вы в целом оценили сейчас военное, военно-морское взаимодействие России со странами НАТО?**

С США мы, конечно же, соперники вот уже более 150 лет, за небольшим исключением, и редко когда были союзниками. А в некоторых периодах мы были врагами — достаточно вспомнить, как американцы планировали уничтожить во время холодной войны все крупные города нашей страны ядерным оружием! Ныне до открытых военных, военно-морских столкновений пока дело не дошло, но американцы наглеют всюду. Во взаимоотношениях с Китаем и Индией мы партнёры-союзники. Китайский корабельный, как и Индийский, флот были в основе своей созданы в результате нашего сотрудничества с ними — мы строили им корабли, подводные лодки в девяностые и в начале двухтысячных. Сейчас тоже, но в меньшем количестве.

Во время различных встреч с представителями многих стран Азии, Латинской Америки, Африки, ряда европейских стран я не раз слышал о том, что они приветствуют российский военно-морской флаг и в своих регионах, и всюду — настолько их достало американское доминирование. Большие симпатии к российским морякам в разных странах имеют многовековую историю, и такого уважительного отношения нет ни к одному сильному флоту в мире.

Ещё есть сферы, в которых мы можем и должны взаимодействовать с США, их союзниками, сателлитами, со всеми дееспособными странами, к примеру, в борьбе с морским пиратством, это одна из разновидностей терроризма. Борьба с пиратством требует международной кооперации, потому что с учётом пандемии мировая торговля на 90% сейчас основывается на морских коммуникациях. И мы должны эти коммуникации в интересах всего человечества защищать. Наш флот и военный, и транспортный, рыбопромысловый, пограничный эти задачи способен решать.

**— И последний вопрос — мы говорили о нашей военной, морской политике, а что Вы думаете об экономической ситуации в контексте того, что мы сегодня обсуждали? «Партия Дела», членом генерального совета которой вы являетесь, ратует за изменение экономической политики. Как это скажется на военной, морской сферах?**

Как любой здравомыслящий военный человек, гражданин своего Отечества, я ратую за то, чтобы у нас было совершенное оружие и техника, хорошо подготовленные кадры для защиты России, для отстаивания её интересов во всех океанах, регионах мира. И для того, чтобы это всё было, нам нужны современные заводы, сильные учёные, инженеры, соответствующего уровня персонал, рабочие и наиболее эффективные системы финансирования всего этого комплекса. Россия — страна, имеющая все необходимые ресурсы для достойной жизни всего народа и развития государства, а значит, необходим приемлемый уровень управления.

Разумная экономическая политика позволяет обеспечивать всем необходимым и тех, кто работает на «гражданке», и тех, кто несёт военную, военно-морскую службу. Поэтому вопросы, к примеру, обеспечения жильём, работой, вопросы стоимости, обслуживания кредитов, условия по налогам волнуют всех людей: как в погонах, так и тех, кто в запасе, в отставке, членов их семей. Это миллионы наших соотечественников. В том же Китае уже двадцать лет существует такая практика, когда судостроители могут взять огромный или средний кредит под ноль процентов, а у нас — на выплате запредельных процентов и тому подобном еле-еле концы с концами сведёшь, а можешь и разориться. Не дают развиваться производствам и чрезвычайно высокая стоимость электроэнергии, цены на металл, другие беды с формированием цен на всё и вся. Эти архиважные темы развития отечественного производства и, соответственно, полноценного обеспечения промышленной, военной, военно-морской безопасности страны поднимает и предлагает пути их решения «Партия Дела», поэтому её инициативы, устремления интересны, близки военным нашей страны.

**Информационное агентство «Регнум», 09 февраля 2021 г., 18<sup>59</sup>**