МОРСКАЯ НАУКА И ТЕХНИКА

MARINE SCIENCE AND TECHNOLOGY

НАУЧНО - ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ - ВЫПУСК №30

ПРИ ИНФОРМАЦИОННОЙ ПОДДЕРЖКЕ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ДЕПАРТАМЕНТА СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И МОРСКОЙ ТЕХНИКИ МИНИСТЕРСТВА ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

330 лет ВОЕННО-МОРСКОМУ ФЛОТУ РОССИИ

ТВОРЕЦ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

С НАМИ БОГ И АНДРЕВСКИЙ ФЛАГ

СЛУЖЕНИЕ КАК ПОДВИГ ВЕРЫ

РЕФОРМАТОР ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ

СОЗДАТЕЛЬ РЕГУЛЯРНОГО ФЛОТА

ВЕЛИКИЙ ПРЕОБРАЗОВАТЕЛЬ ОТЕЧЕСТВА

ПРЕДАННОСТЬ, ОТЛИТАЯ В БРОНЮ

СЛУЖЕНИЕ РОДИНЕ



ОСНОВОПОЛОЖНИК МОРСКОЙ СЛАВЫ РОССИИ

ПРИЕМСТВЕННОСТЬ ПОКОЛЕНИЙ

МОРСКИЕ ТРАДИЦИИ СТРОИТЕЛЬ МОРСКИХ ВОРОТ РОССИИ

ВО СЛАВУ РУССКОГО ФЛОТА С МОЛИТВОЙ — ЗА РОССИЮ

Морским судам быть!

1696-2026

МОРСКАЯ НАУКА И ТЕХНИКА ■ MARINE SCIENCE AND TECHNOLOGY

№ 30

КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

НТЦ
НЕФТЕГАЗДИАГНОСТИКА
ГРУППА КОМПАНИЙ

НА ЗЕМЛЕ • ПОД ЗЕМЛЕЙ • ПОД ВОДОЙ

ВНУТРИТРУБНАЯ ДИАГНОСТИКА НЕФТЕГАЗОПРОВОДОВ

РЕМОНТ МОРСКИХ ПОДВОДНЫХ ТРУБОПРОВОДОВ

ПОДВОДНО - ТЕХНИЧЕСКИЕ РАБОТЫ

Г. МОСКВА, УЛ. НИЖНЯЯ КРАСНОСЕЛЬСКАЯ, Д.40/12, К.4Б, ОФ.201

ТЕЛ./ФАКС: +7 (495) 781-59-17, ТЕЛЕФОН: +7 (495) 781-59-18

EMAIL: INFO@NTCNGD.COM

HTTPS://NTCNGD.COM/

СТЕНОЙ, ЗА ДРУГИ СВОЯ, ЗА ОТЕЧЕСТВО



ПУТИН ВЛАДИМИР ВЛАДИМИРОВИЧ

ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ВЕРХОВНЫЙ ГЛАВНОКОМАНДУЮЩИЙ ВООРУЖЕННЫМИ СИЛАМИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

«С благодарностью преклоняемся перед всеми поколениями русских корабелов, флотоводцев и моряков. Их блестящая выучка, верность долгу и Родине, профессионализм и талант во многом определили великую судьбу России.

Начиная со времен Петра Первого наш Военно-Морской Флот преданно, беззаветно служит своей стране. В его летописи – триумфальные победы в морских баталиях, кругосветные походы и великие географические открытия, выдающиеся достижения в науке и технологиях.

Не раз русский флот неприступной крепостью вставал на пути врага.
Мы помним героическую оборону Порт-Артура и Севастополя, Петропавловска и Ленинграда, мужество морских пехотинцев, моряков, защищавших Москву, Сталинград, Заполярье, бравших плацдармы на Днепре и Дунае.

История развития нашего Военно-Морского Флота сформировала его суть, его главное предназначение. Оно заключается в защите Отечества».

«МОРСКАЯ НАУКА И ТЕХНИКА»
Научно - технический журнал,
«МОРСКИМ СУДАМ БЫТЬ! 330 ЛЕТ ВОЕННО-МОРСКОМУ ФЛОТУ РОССИИ»
№ 30 октябрь 2026 г.

Издает:
«Морское информационное агентство» при информационном участии Морской коллегии Российской Федерации и Департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России.

Учредитель:
НТЦ «НЕФТЕГАЗДИАГНОСТИКА»
Рег. № ПИ № ФС77-84232 от 22 ноября 2022 г.

Адрес редакции:
105066, г. Москва,
ул. Нижняя Красносельская, д.40/12

Тел./факс: +7 (495) 781-59-17
+7 (951) 528-94-78
+7 (903) 759-95-65
morinform@marineorg.ru
www.marine.org.ru
https://expertmore.ru

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
АНДРЕЙ ПАЩЕНКО

ОТВЕТСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР
ОЛЕСЯ КАМШУКОВА

ЛИТЕРАТУРНЫЙ РЕДАКТОР
АЛЕКСАНДРА ГУЖОВА

РЕДАКТОР ОТ СЕКРЕТАРИАТА МЭС
ВАЛЕРИЯ БУДРИНА

РЕДАКТОР ПО ДИЗАЙНУ
РОСИТА РУИС

ПИАР – МЕНЕДЖЕР
АЛЕКСАНДР АНОШИН

Материалы и иллюстрации:
Дмитрий Кучеренко, Никита Новожилов, Полина Соур, Дмитрий Билец, Елена Лячицкая, Виктор Кот, Артур Толузаков, Любовь Солдаткина, Александр Тамиров, Валерия Троицкая, Алексей Таран, Екатерина Пиликина, Александр Аношин, Олеся Павлушина и другие.

Благодарим за содействие в издании журнала:
В.В. Лещенко, И.В. Помылева, А.С. Тамирова, А.Е. Аношина.

Особая благодарность за активное участие в издании:
Виктору Коту, Валерии Троицкой, Артуру Толузакову, Дмитрию Белец, Кристине Петровцевой.

Благодарим за предоставление информации из открытых источников: kremlin.ru, marine.org.ru, government.ru, https://ntcngd.com/, https://minpromtorg.gov.ru/,ria.ru, tass.ru, iz.ru, kchf.ru, mintrans.ru, morflot.ru, seaport.ru, shipbuilding.ru, mil.ru.

Отпечатано в типографии:
Общество с ограниченной ответственностью «Типография «Печатных Дел Мастер» г. Москва, 1-й Грайвороновский пр-д, д.2, стр.10

Тираж 1000 экземпляров, Цена договорная

Позиция редакции может не совпадать с мнением авторов.

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА:





3 ВЛАДИМИР ВЛАДИМИРОВИЧ ПУТИН: СТЕНОЙ, ЗА ДРУГИ СВОЯ, ЗА ОТЕЧЕСТВО

6 НИКОЛАЙ ПЛАТОНОВИЧ ПАТРУШЕВ: ВМФ ЗАЩИЩАЕТ НАЦИОНАЛЬНЫЕ ИНТЕРЕСЫ РОССИИ

МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ РФ

8 ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

14 «НАШ ПУТЬ В МОРЕ»: ВЗГЛЯД НА МОРСКУЮ МОЩЬ РОССИИ

18 АНДРЕЙ РЭМОВИЧ БЕЛОУСОВ: ВМФ НАДЕЖНЫЙ ГАРАНТ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ОТ РЕДАКЦИИ

20 ФЛОТ, КОТОРЫЙ ПОДНЯЛ СТРАНУ

28 АЛЕКСАНДР АЛЕКСЕЕВИЧ МОИСЕЕВ: ВМФ СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СДЕРЖИВАНИЕ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАЦИОЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

НАЦИОНАЛЬНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

30 ОТ КРАСНОГО МОРЯ ДО ОРМУЗА - ВЕДУЩИЕ ФЛОТЫ МИРА ПЕРЕСТРАИВАЮТ СЕБЯ ПОД НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

36 ВИКТОР КОТ: БИТВА ЗА АРКТИКУ – ХРЕБЕТ, КОТОРЫЙ НЕ СЛОМАТЬ

СУДОСТРОЕНИЕ

40 ОСК: ОТ ФРЕГАТА ДО БЭКА: 330 ЛЕТ ВОЕННО-МОРСКОМУ ФЛОТУ

42 СЕВМАШ – ЕДИНСТВЕННАЯ ВЕРФЬ В СТРАНЕ, КОТОРАЯ ОТВЕЧАЕТ ЗА СОЗДАНИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АТОМНОГО ПОДВОДНОГО ФЛОТА







СУДОСТРОЕНИЕ

44 ОТ АВТОНОМНЫХ ПЛАТФОРМ ДО СЕРИЙНОГО ФЛОТА: СТРАТЕГИЯ ОСК К 330 ЛЕТИЮ ВМФ

48 АЛЕКСАНДР АНОШИН: РАЗВИТИЕ СУДОСТРОЕНИЯ КАК ИМПУЛЬС ДЛЯ РОСТА ЭКОНОМИКИ РОССИИ

50 ИНТЭЛ: АФАР ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННЫХ РАДИОЛОКАЦИОННЫХ СИСТЕМ

52 НЕОТЕК МАРИН: ВЫЧИСЛИТЕЛЬНО-МОДЕЛИРУЮЩИЙ КОМПЛЕКС КАК ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ ОСНОВА КОМПЬЮТЕРНЫХ ТРЕНАЖЕРОВ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ ВМФ

58 КУРС НА ТЕХНОЛОГИЧЕСКУЮ НЕЗАВИСИМОСТЬ: ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ ООО «ИНВАРД» В СУДОСТРОЕНИИ И МОРСКОЙ ТЕХНИКЕ

ИСТОРИЧЕСКАЯ ПАМЯТЬ

62 СВЯТЫЕ РУССКОГО ФЛОТА

64 ГРИГОРИЙ СКОРНЯКОВ-ПИСАРЕВ: У ИСТОКОВ РОССИЙСКОГО ФЛОТА НА ТИХОМ ОКЕАНЕ И ОТЕЧЕСТВЕННОГО СЛЕДСТВИЯ

68 ПОСЛЕДНИЙ ПОРТРЕТ КОМАНДОРА 300 ЛЕТ СПУСТЯ: «ПРОСТУПЯТ СКВОЗЬ ТУМАН ТВОИ ЧЕРТЫ…»

74 ЕВРОПЕЙСКИЕ ПОХОДЫ ПРОТИВ РОССИИ: ОТ НАПОЛЕОНА ДО ГИТЛЕРА

ИСКУССТВО И ОТЕЧЕСТВО

86 АМИР САБИРОВ: ФУНДАМЕНТ ОГРОМНОЙ СТРАНЫ.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ ЖУРНАЛА:

1. Председатель коллегии - член-корреспондент РАН, профессор, главный научный сотрудник НИИ МАШ, председатель комиссии РАН по техногенной безопасности – Махутов Николай Андреевич.
2. Заместитель председателя коллегии – кандидат технических наук, генеральный директор НТЦ «Нефтегаздиагностика», председатель правления союза «РИСКОМ» – Лещенко Виктор Викторович.
3. Доктор технических наук, технический секретарь Межведомственного экспертного совета по безопасности МПТ – Лепихин Анатолий Михайлович.
4. Профессор, доктор технических наук, ведущий эксперт МЭС – Харченко Юрий Алексеевич.
5. Доктор технических наук, профессор, заведующий отделом НИИ МАШ РАН – Матвиенко Юрий Григорьевич.
6. Кандидат технических наук, Почетный председатель Севастопольского морского собрания – Кот Виктор Павлович.
7. Научный руководитель, главный научный сотрудник. Заслуженный деятель науки РФ, профессор, д.т.н., лауреат Нобелевской премии – Тимашев Святослав Анатольевич.
8. Заместитель начальника Департамента ПАО «Газпром» - Чужмарев Сергей Сергеевич.
9. Кандидат технических наук, начальник Управления ПАО «Газпром» - Петренко Вадим Евгеньевич.
10. Кандидат технических наук, начальник отдела ПАО «Газпром» - Подоляко Евгений Михайлович.
11. Профессор, доктор технических наук, директор ФГБУН ИМАШ РАН - Рагуткин Александр Викторович.
12. Главный редактор журнала «Морская наука и техника» – Пащенко Андрей Александрович.

ВМФ ЗАЩИЩАЕТ НАЦИОНАЛЬНЫЕ ИНТЕРЕСЫ РОССИИ



ПАТРУШЕВ НИКОЛАЙ ПЛАТОНОВИЧ

ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

За годы своего существования Военно-морский флот прошел через многие суровые испытания, доказав всему миру, что Россия является великой морской державой».

«Следуя морским традициям, их потомки сегодня достойно несут службу на флоте и делают все, чтобы Российская Федерация твердо и решительно отстаивала свои национальные интересы на просторах Мирового океана» .

«День Военно-Морского Флота является одним из самых значимых праздников нашей страны, когда мы чествуем военных моряков, посвятивших свою жизнь службе под Андреевским флагом во имя мира и благополучия Российской Федерации».

«Все угрозы, исходящие со стороны вероятных противников, учитываются в планах развития ВМФ, в частности в Стратегии развития Военно-морского флота до 2050 года»



ГАНГУТ

ПЕРВАЯ ВЕЛИКАЯ ПОБЕДА РУССКОГО ФЛОТА, РОЖДЕНИЕ МОРСКОЙ СЛАВЫ РОССИИ

7 июля (7 августа по новому стилю) 1714 года у мыса Гангут русский флот одержал победу, которая открыла России дорогу к морю и утвердила ее как великую морскую державу. Это был не просто бой — это был момент, когда воля Петра Великого и мужество моряков превратили дерзкий замысел в историческую реальность.

В ЧЕМ СИЛА ЭТОЙ ПОБЕДЫ?

В умении побеждать умом. Петр I использовал шхеры и хитрый маневр, заставив врага сражаться в невыгодных условиях. Победа стала триумфом расчета и смелой тактики.

В силе духа. Матросы и солдаты шли сквозь огонь, зная, что от их стойкости зависит судьба молодой державы.

В новой морской традиции. Гангут научил сочетать флот и армию, побеждать умением, действовать в сложных водах — и эти уроки стали фундаментом русского морского мастерства.

В единстве усилий. Победа родилась из слаженной работы всех — от гребцов до командиров: так флот стал общенациональным делом.

МИССИЯ ГАНГУТА — быть ориентиром для моряков: побеждать не числом, а мастерством, беречь людей, использовать все преимущества и идти до конца.

ПОЧЕМУ ЭТА ПАМЯТЬ ВАЖНА?

Потому что мастерство и смелость, проявленные у балтийских шхер, живут в каждом современном походе. Там, где когда-то прорывались русские галеры, сегодня несут вахту современные корабли — с тем же чувством долга и гордостью за Андреевский флаг.

ГАНГУТ — НЕ ПРОСТО ПОБЕДА. ЭТО МОРСКАЯ ДУША СТРАНЫ: СТОЙКАЯ, РАСЧЕТЛИВАЯ, БЕССТРАШНАЯ. И КАЖДЫЙ ПОДНЯТЫЙ ФЛАГ — ПРОДОЛЖЕНИЕ ЛИНИИ, НАЧАТОЙ В 1714 ГОДУ.

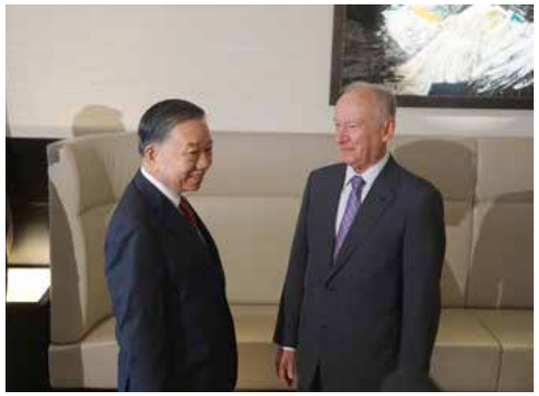
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РОССИЮ С ГОСУДАРСТВЕННЫМ ВИЗИТОМ ПОСЕТИЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СЕКРЕТАРЬ ЦК КОМПАРТИИ ВЬЕТНАМА, ПРЕЗИДЕНТ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ВЬЕТНАМ ТО ЛАМ

На встрече с помощником Президента России, председателем Морской коллегии Николаем Патрушевым обсуждено взаимодействие России и Вьетнама в морской сфере, в том числе в вопросах торгового судоходства, судостроения, развитии портовой инфраструктуры, подготовки кадров, проведения морских научных исследований, совместной защиты морских экосистем.

Собеседники подчеркнули, что у Москвы и Ханоя совпадают подходы к выстраиванию национальной морской политики. Отмечено, также между двумя странами продолжает укрепляться военно-морское сотрудничество. Кроме того, То Лам и Николай Патрушев обратили внимание на важность многостороннего морского сотрудничества по линии Россия – АСЕАН. Такой формат, по мнению, собеседников, будет способствовать поддержанию стабильности в морях Юго-Восточной Азии.

В этот же день помощник Президента Российской Федерации, председатель Морской коллегии Николай Патрушев подписал меморандум о взаимопонимании между Морской коллегией России и Министерством строительства Вьетнама, курирующего транспортную отрасль. Согласно подписанному документу, обе стороны планируют обмениваться мнениями по вопросам взаимодействия в области торгового судоходства, включая развитие существующих и создание новых судоходных маршрутов, совместное развитие морской портовой инфраструктуры в обоих государствах, научно-техническое сотрудничество в сфере мореплавания.



Генеральный секретарь ЦК Компартии Вьетнама, Президент Социалистической Республики Вьетнам То Лам на встрече с помощником Президента России, председателем Морской коллегии Николаем Патрушевым

В ЯКУТИИ ДАН СТАРТ СТРОИТЕЛЬСТВУ ГЛУБОКОВОДНОГО ГРУЗОВОГО ТЕРМИНАЛА НАЙБА

В морском порту Тикси помощник Президента РФ, председатель Морской коллегии Николай Патрушев дал старт строительству глубоководного грузового терминала «Найба», отметив, что терминал станет опорной инфраструктурой для освоения сырьевой базы, повышения надежности северного завоза и ключевым узлом Трансарктического транспортного коридора (ТТК).

«*По поручению Президента России ведется разработка комплексного проекта развития Арктической зоны Российской Федерации и Трансарктического транспортного коридора. Найба должна стать опорной морской инфраструктурой для развития северо-востока Арктической зоны России, освоения ее богатейшей минерально-сырьевой базы и повышения надежности северного завоза*», — отметил Николай Патрушев.

Инфраструктурным оператором и главным инвестором выступила компания «Таймыр Инвест». Для нужд первоначального этапа сначала будет возведен временный морской причал, на месте которого в дальнейшем появится постоянный порт.

Запускающим проектом для терминала станет освоение Кючусского золоторудного месторождения. Временный причал обеспечит прием тяжелых проектных грузов с их последующей доставкой по зимнику «Найба-Кючус».

«*Начало строительства порта Найба - важное событие для всей Российской Арктики. Новый терминал позволит снять одно из главных инфраструктурных ограничений Северо-Восточной Якутии. Это создает условия для реализации новых промышленных проектов, обеспечения северного завоза, формирования долгосрочной грузовой базы Трансарктического транспортного коридора. Принципиально важно, что проект реализуется с привлечением частных инвестиций и создает условия для комплексного развития территории*», - заявил Министр Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков.

«*В перспективе Найба станет одним из ключевых узлов маршрута «Мохэ–Найба» и более широкой системы Трансарктического транспортного коридора, связывающей Дальний Восток, российскую Арктику и международные рынки. Для Якутии это возможность вовлечь в развитие огромные территории и богатейшую минерально-сырьевую базу, создавать новые производства и рабочие места. По сути, мы формируем новую транспортную основу для развития республики на десятилетия вперед*», — подчеркнул Глава Якутии Айсен Николаев.

Согласно финансово-экономической модели, подготовленной Правительством Якутии, Корпорацией развития РС(Я) и Фондом «Кристалл роста», пропускная способность маршрута «Мохэ-Найба» оценивается в 30 млн тонн в год. Общий объем инвестиций в его развитие оценивается в 1,13 трлн рублей. «Мохэ-Найба» соединит Северо-Восточные провинции Китая с Арктическим побережьем, создав самый короткий маршрут для транзитных грузов и сократив традиционные маршруты через Суэцкий канал вдвое.

Развитие маршрута также предусматривает строительство совмещенного мостового перехода через реку Амур и новых железнодорожных линий «Нижний Бестях – Найба» и «Нижний Бестях – Магадан». Ведутся переговоры с китайскими партнерами о создании единого российско-китайского инвестиционного контура.

Подписание соглашения на полях ВЭФ-2026 и реальная мобилизация ресурсов на площадке подтверждают окончательный переход проекта от концепции к активной фазе строительства.

ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ РФ НИКОЛАЙ ПАТРУШЕВ И ПОЛНОМОЧНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ В СЗФО ИГОРЬ РУДЕНЯ ПОСЕТИЛИ ПЕТРОЗАВОДСК

Президент вместе с Главой Республики Карелия Артуром Парфенчиковым ознакомились с ходом модернизации Онежского судостроительно-судоремонтного завода, осмотрели строящееся производственное здание, ход строительства судов в новом блоке корпусных цехов.

Проект глубокой модернизации АО «Онежский судостроительно-судоремонтный завод» (АО «ОССЗ») реализуется в две очереди.

В рамках 1-й очереди модернизации, завершенной в 2025 году, выполнен комплекс мероприятий, обеспечивших расширение производственных мощностей завода, позволяющих обеспечить переработку металла до 10 тыс. тонн и строить до 10 судов ежегодно, с внедрением интегрированной информационной системы цифрового производства.

Так, интегрированная информационная система цифрового производства позволяет автоматизировать процессы получения, обработки и передачи информации, начиная с идентификации материалов, контроля работы технологического оборудования, включенного в систему цифрового сопровождения, работы с 3D моделью на каждом этапе строительства судов, с целью ее использования для оптимизации процессов снабжения, логистики, планирования и учета производственной деятельности, а в перспективе создания цифрового двойника предприятия.

Сегодня на новых мощностях предприятия по заказам ФГУП «Росморпорт» ведется строительство 3 буксиров ледового класса, 6 грунтоотвозных шаланд, изготавливаются конструкции для 2 мелкосидящих ледоколов. Всего в разной стадии строительства находится 11 судов.



Председатель Морской коллегии РФ Николай Патрушев и полномочный представитель Президента России в СЗФО Игорь Руденя в Петрозаводске

«*По окончании реконструкции Онежский завод станет одним из самых современных судостроительных предприятий и первой полностью цифровой отечественной верфью. Важно обеспечить ее эффективную производственную деятельность в дальнейшем, для чего сформировать соответствующий портфель заказов*», - отметил Николай Патрушев на совещании, посвященном модернизации завода.

Он также добавил, что необходимо оказать предприятию поддержку в расширении его производственной программы. «Считаю необходимым оказать предприятию поддержку в расширении его производственной программы, оптимальной формой которой является обеспечение верфи прямыми заказами государства. Для этого целесообразно Правительству Российской Федерации подготовить и в установленном порядке внести Главе государства проект указа о передаче находящихся в федеральной собственности акции АО «Онежский судостроительно-судоремонтный завод в хозяйственное ведение ФГУП «Росморпорт», испытывающему острую потребность в обновлении своего флота», - заявил помощник Президента, председатель Морской коллегии.

Игорь Руденя подчеркнул необходимость обеспечить предприятие заказами на длительный срок. По его словам, горизонт планирования должен составлять не менее 5–7 лет. В качестве источников загрузки мощностей полномочный представитель Президента предложил рассматривать как государственные заказы, так и заказы от компаний, работающих в сфере морских и речных перевозок. Также отметил вклад завода в подготовку кадров для судостроения: «*Предприятие активно выстраивает кадровую политику с Санкт-Петербургом. Благодаря налаженной системной работе, эффективному взаимодействию с Санкт-Петербургским морским техническим университетом, колледжами республики, завод сегодня стал одним из центров по подготовке высококвалифицированных специалистов*

для судостроительной отрасли. Эту работу важно также активно продолжать».

В свою очередь Глава Карелии Артур Парфенчиков подчеркнул, что Карелия во все времена была судостроительным регионом, и сегодня эту традицию продолжает Онежский судостроительно-судоремонтный завод. «*Предприятие играет ключевую роль в промышленности Карелии и укрепляет ее экономический потенциал, а жителей Петрозаводска обеспечивает стабильной работой и заработной платой. Мы уверены, что масштабная модернизация позволит Онежскому судостроительно-судоремонтному заводу занять лидирующие позиции в отрасли и сделать Карелию одним из центров отечественного судостроения*», - сказал глава региона.

В этот же день состоялась встреча помощника Президента, полномочного представителя Главы государства и Главы Республики Карелия. Николай Патрушев, Игорь Руденя и Артур Парфенчиков обсудили вопросы социально-экономического развития региона. Отдельный акцент сделан на повышении качества медицинского обслуживания населения и решении транспортных проблем, участия Карелии в реализации крупных проектов, связанных с развитием Арктики и Трансарктического транспортного коридора.

НИКОЛАЙ ПАТРУШЕВ ОТКРЫЛ В МОСКВЕ ЦЕНТР МОРСКИХ ГУМАНИТАРНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Помощник президента РФ, председатель Морской коллегии Николай Патрушев принял участие в церемонии открытия Центра морских гуманитарных исследований (ЦМГИ), созданного по поручению Владимира Путина на базе Российского государственного гуманитарного университета (РГГУ). Главную задачу новой структуры он обозначил так: создать научную базу для становления и развития многополярного миропорядка в Мировом океане и выделить роль России в этом процессе.

«*Центр создан по решению президента России. Владимир Владимирович Путин поставил несколько задач, в том числе в развитие инициатив, высказанных руководителями иностранных государств, заинтересованных в изучении своей морской истории, развитии национальной морской идентичности и укреплении базы для сотрудничества с Россией на морях*,— сказал на открытии ЦМГИ Николай Патрушев.— *Это предопределяет особую ответственность для центра и порождает высокую миссию, которую без всякого преувеличения можно назвать государственно значимой*».

По его словам, многоплановая деятельность центра объединена общим стратегическим замыслом — создать научно выверенную базу для становления и развития многополярного миропорядка в Мировом океане. «*Восстановить подлинную историю освоения морских пространств нашей планеты и показать, что это освоение не было прерогативой узкого клуба западных держав, присвоивших себе статус хозяев морей. Осветить и донести до мирового сообщества правдивую информацию о великой цивилизационной миссии России и других держав на*



Николай Патрушев открыл в Москве Центр морских гуманитарных исследований

морях и океанах» — развил свою мысль глава Морской коллегии.

Для реализации этой задачи в центре выделили три направления исследований:

- во-первых, история, культура и идентичность (исследование исторических моделей морского взаимодействия цивилизаций; изучение культурных традиций мореплавания; разработка концепций национальной морской идентичности);
- во-вторых, геополитика и морские доктрины (проведение комплексных исследований глобальных процессов: изучение морского измерения международных отношений; анализ формирования многополярной геополитики океана; проведение доктринальных исследований: изучение исторических и современных национальных и коалиционных концепций контроля и регулирования морского пространства);
- в-третьих, экспертиза, риски и морское развитие (подготовка экспертных материалов по морским доктринам для дружественных стран; мониторинг геополитических рисков на ключевых морских маршрутах; анализ социально-экономических последствий морской деятельности).

Николай Патрушев сформулировал одну из конкретных задач новой структуры так:

«*На морской карте мира — огромное количество русских названий, в том числе в самых отдаленных регионах, например в Океании. Было бы хорошо подготовить атлас таких географических точек, который в полной мере продемонстрирует огромный вклад нашей страны в исследование океана*».

Руководителем Центра морских гуманитарных исследований назначен кандидат экономических наук Константин Манасенко. «*Морская политика — это не только строительство судов и портовой инфраструктуры, но и прежде всего люди, культура исторические традиции мореплавания и морского присутствия. Россия как великая морская держава нуждается в гуманитарном осмыслении своей морской идентичности, в изучении совместного опыта освоении Мирового океана с дружественными странами*». Миссию нового центра он обозначил так: «*Создание интеллектуального фундамента для продвижения национальных интересов России в Мировом океане в эпоху многополярности и формирования пространства для экспертного диалога России с дружественными морскими державами*».

В церемонии открытия центра также приняли участие ректор РГГУ Андрей Логинов, замминистра науки и высшего образования Константин Могилевский.

Александр Грушко в своем выступлении заявил: «*Мировой океан исторически является источником жизни пространства сотрудничества и соперничества. На протяжении многих веков привлекал внимание ученных, военных, путешественников и простых обывателей». Россия, по его словам, со времен Петра I выступает великой морской державой. «Сегодняшнее открытие Центра морских гуманитарных исследований как нельзя лучше демонстрирует интересы нашей страны к истории Мирового океана*» — отметил он.

ЗАСЕДАНИЕ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Морская коллегия Российской Федерации на заседании 29 сентября одобрила концепцию создания в стране Морского центра России, его архитектуру и основные направления деятельности.

Структура Морского центра будет включать: научно-технологическую составляющую, обеспечивающую концентрацию и кооперацию научных и технологических компетенций; морской индустриальный кластер; испытательные и технологические полигоны; сервисное ядро, обеспечивающее сервисные услуги и сопровождение; цифровой компонент, аккумулирующий цифровую инфраструктуру и центр искусственного интеллекта морской индустрии; образовательный кампус; систему морских проектных и инженерных команд.

Отмечено, что целесообразность создания Центра обусловлена необходимостью консолидации управленческих, технологических и научных потенциалов для развития морской деятельности и морского потенциала Российской Федерации, а также для ускоренного технологического развития, создания и внедрения технологий гражданского и двойного назначения.

По мнению членов Морской коллегии, Морской центр должен стать не просто инновационным центром в сфере морской деятельности и развития морского потенциала, а элементом обеспечения национальной безопасности страны, создания и управления критической инфраструктурой.



Заседание Морской коллегии Российской Федерации

Основными целями Морского центра должны стать: создание единой среды развития морских технологий и обеспечения полного цикла их разработки за счет формирования системы научного, проектно-конструкторского, образовательного и промышленного обеспечения морской деятельности и морского потенциала России, включая судостроение, отраслевую микроэлектронику, робототехнику, навигацию и системы связи, подготовку кадров и реализацию специальных прикладных и масштабных комплексных проектов.

Заседание Морской коллегии провел помощник Президента России Николай Патрушев. С информацией о целесообразности и задачах центра выступили: первый заместитель Председателя Правительства России Денис Мантуров, начальник Управления Президента России по вопросам национальной морской политики Сергей Вахруков, министр промышленности и торговли России Антон Алиханов, министр транспорта Андрей Никитин, председатель научно-технического совета Военно-промышленной комиссии России Андрей Тюлин, вице-президент НИЦ «Курчатовский институт» Олег Нарайкин, вице-президент Российской академии наук Владислав Панченко, руководители ряда компаний и организаций, задействованных в морской сфере.

ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ПО ЗАЩИТЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ В АРКТИКЕ И РАЗВИТИЮ НАЦИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ МАРШРУТОВ

Заседание Совета при Морской коллегии провели помощник Президента России Николай Патрушев и заместитель Председателя Правительства России – полномочный представитель Президента России в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев.

Обсуждены дополнительные меры по обеспечению круглогодичного функционирования Трансарктического транспортного коридора.

Обращено внимание на необходимость взаимосвязанного развития арктических территорий, морских и речных маршрутов и обеспечения безопасности, на синхронизацию работ по формированию инфраструктуры связи, энергетической и транспортной инфраструктуры на Крайнем Севере с вопросами промышленного освоения Арктики.

Поставлены задачи, направленные на развитие систем связи, навигации и позиционирования судов, на повышение доступности и оперативности предоставления информации о гидрометеорологической и ледовой обстановке. Определены меры по комплексному развитию арктических портов.

Рассмотрен проект финансово-экономической модели Трансарктического транспортного коридора в части, касающейся внедрения караванной модели ледокольного обеспечения.

Кроме того, определены направления организации международного сотрудничества в интересах развития Трансарктического транспортного кори-

дора, делая акцент на увеличении международных транзитных грузоперевозок через Арктическую зону России, а также на совместных с дружественными странами мерах противодействия санкционным предписаниям, изданным третьими государствами.

В СВЕТЛОГОРСКЕ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ РФ НИКОЛАЙ ПАТРУШЕВ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ПЕРВОМ МЕЖДУНАРОДНОМ ФОРУМЕ ПОРТОВЫХ ГОРОДОВ

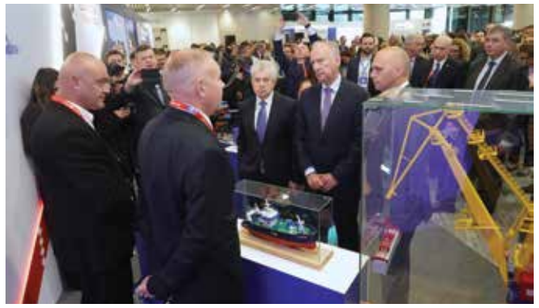
Заявленная миссия Форума: создание постоянной международной площадки для обсуждения перспектив развития портовой инфраструктуры, логистики, транспортных коридоров и устойчивого развития портовых городов.

Форум объединил представителей органов власти, глав приморских городов, руководителей организаций и корпораций, инвесторов и ведущих экспертов морской логистики из России и зарубежных стран.

По словам помощника главы государств, порты и портовые города всегда были локомотивами экономического роста.

«*В современных условиях, характеризующихся трансформацией международных отношений и международной логистики, порты приобретают стратегическое значение. Значительно возрастает их роль в обеспечении экономического суверенитета России, социально-экономического роста приморских регионов и пространственного развития нашей страны. Они становятся центрами международной кооперации и притяжения инвестиций*», - подчеркнул он.

Председатель Морской коллегии обратил внимание собравшихся на то, что в современных условиях помимо решения сугубо инфраструктурных и логистических задач развития портов необходимо обеспечить эффективную интеграцию экономики порта и портового города. «*Требуется переход к системному повышению качества жизни людей, которые живут и работают в портовых городах. Важно развивать социальную сферу, создавать современные рабочие места. Портовые города России должны стать не только надежными, безопасными и высокотехнологичными звеньями мировой торговли, но и комфортными для жизни людей*», - сказал помощник Президента.



Первый международный форум портовых городов

В этот же день Николай Патрушев встретился с коллективом 33 судоремонтного завода и вручил награды Морской коллегии лучшим работникам этого предприятия. Он поблагодарил судостроителей за трудовые достижения, направленные на укрепление обороноспособности и сохранение за Российской Федерации статуса великой морской державы.

РАБОЧИЙ ВИЗИТ В КИТАЙ

Помощник Президента России, председатель Морской коллегии Николай Патрушев в ходе рабочего визита в Китай посетил Шанхайский транспортный университет Цзяотун.

Университет стабильно входит в топ-100 мировых рейтингов вузов и в девятку самых престижных китайских высших учебных заведений. Он считается ведущим центром подготовки специалистов в области инженерии, медицины и менеджмента. Наибольших успехов вуз добился в подготовке кадров для машиностроения, судостроения и океанотехники.

С руководством образовательного учреждения Николай Патрушев обсудил вопросы взаимодействия с российскими университетами и научными институтами в области подготовки кадров для судостроения и морской сферы, а также проведения совместных научных исследований.

В ходе рабочего визита в Китай Николай Патрушев посетил глубоководный порт Яншань в пригороде Шанхая

По техническому оснащению Яншань является одним из наиболее передовых портов в мире. Помощнику Президента показали, как в порту задействуются технологии на основе сетей 5G и интернета вещей, позволяющие удаленно управлять автоматизированными погрузочными устройствами и кранами, а также транспортными комплексами. Николай Патрушев обсудил с руководством морского порта направления сотрудничества, позволяющие увеличить долю прямых морских и мультимодальных перевозок между Китаем и Россией и повысить устойчивость логистических связей между портами двух стран.

«*Мы можем реализовывать совместные инвестиционные проекты по развитию причальной и терминальной инфраструктуры российских портов с учетом опыта поэтапного строительства порта Яншань, которое велось на протяжении полутора десятилетий. Перспективен и обмен технологиями в области автоматизации контейнерных терминалов с опорой на опыт эксплуатации крупнейшего в мире автоматизированного терминала, введённого в порту Яншань*», - отметил Николай Платонович.

В Пекине Помощник Президента России, председатель Морской коллегии Николай Патрушев встретился с заместителем Министра промышленности и информатизации Китая Кэ Цзисинем

Обсуждены направления научно-технического сотрудничества в сфере судостроения России и Китая, а также проведения совместных фундаментальных и прикладных исследований в морской сфере.

Рассмотрены возможности привлечения китайских судостроительных корпораций в качестве технологических партнеров и поставщиков оборудования для проектируемых и новых судостроительных комплексов в России.

Кроме того, перспективной для двух стран названа тема внедрения новейших информационных технологий в судостроение.

Здесь же, в Пекине, состоялась встреча Николая Патрушева с членом Политбюро ЦК Компартии Китая, Министром иностранных дел Ван И

Обсуждены вопросы соблюдения международного права в акваториях Мирового океана, различные темы двустороннего и многостороннего сотрудничества в морской сфере.

Николай Патрушев сообщил, что Президент России Владимир Владимирович Путин поставил перед Морской коллегией России задачи по развитию взаимовыгодных партнерских отношений с зарубежными странами в сфере морской деятельности в условиях формирующегося многополярного мира.

В этой связи, по его словам, российская делегация и прибыла в Китай, где в течение четырех дней провела плодотворные переговоры с министром транспорта и заместителем министра промышленности и информатизации Китая, а также с руководством Шанхайского транспортного университета. Кроме того, каждый из членов делегации провел двусторонние встречи со своими партнерами.

«*Растущие между нашими странами объемы торговли требуют наличия надёжных транспортных коридоров, значительная часть которых пролегает через морские пути. Углубляющееся энергетическое сотрудничество нуждается в устойчивых логистических цепочках. Расширяющееся освоение ресурсов, в том числе в северных широтах, требует совместных усилий по обеспечению безопасности судоходства.*

У наших стран есть все необходимое для того, чтобы это направление стало успешным: взаимодополняющие потенциалы, богатый опыт совместных проектов и, что особенно важно, обоюдная заинтересованность в результате. Россия обладает протяжённой морской границей, развитой портовой инфраструктурой и уникальным опытом судоходства в северных морях. Китай располагает мощным судостроительным и логистическим потенциалом, а также колоссальным опытом организации морской торговли. Сегодня важно эти преимущества объединить.

Особое значение видим в совместном развитии стратегических логистических инициатив. Китай уже более десяти лет реализует концепцию Морского шелкового пути. Россия же, опираясь на накопленный ей огромный опыт полярного судоходства и эксплуатации Северного морского пути, запустила проект Трансарктического транспортного коридора. Развивая эти инициативы, наши страны способны изменить мировую геоэкономическую карту, сделав морскую торговлю более дешевой, более доступной и защищенной от любых рисков, в том числе военной эскалации, пиратства и санкций.



В ходе рабочего визита в Китай Николай Патрушев посетил глубоководный порт Яншань в пригороде Шанхая

Отношения России и Китая доказали свою прочность в самые непростые времена. Сегодня перед нами стоит задача сделать эти отношения ещё более многогранными, дополнив их новым, морским измерением. Уверен, что общими усилиями, на основе доверия и взаимного уважения, мы сможем открыть эту страницу совместной работы так же успешно, как открывали все предыдущие. Пусть наше партнерство продолжает расти, крепнуть и служить примером для всего мира», - заявил на встрече помощник Президента России Николай Патрушев.

Проведены переговоры с Министром транспорта КНР Лю Вэем.

Отдельный акцент сделан на вопросах сотрудничества по развитию стратегических транспортных коммуникаций. Уделено внимание участию китайских компаний в реализации проекта Трансарктического транспортного коридора, реализации международного транспортного маршрута «Мохэ-Найба», Обь-Алтайского транспортного коридора, осуществлению интермодальных перевозок река-море. Обсуждено взаимодействие в области развития Арктики, а также в сфере увеличения морских грузоперевозок между Россией и Китаем логистическими операторами двух стран.

Рассмотрено совместное развитие новых стратегических морских и речных коммуникаций, прежде всего полярных, а также обеспечение бесперебойных морских поставок энергоресурсов и другого критически важного сырья. Подчеркнута значимость совместных усилий по обеспечению транспортного суверенитета России и Китая.

В состав делегации Морской коллегии России, прибывшей в Китай, вошли представители Администрации Президента, руководители Министерства промышленности и торговли, Министерства науки и высшего образования, Федерального агентства морского и речного флота, Федерального агентства по рыболовству и ведущих транспортно-логистических компаний и научных учреждений.

Редакция МНТ

«НАШ ПУТЬ В МОРЕ»: ВЗГЛЯД НА МОРСКУЮ МОЩЬ РОССИИ

В октябре 2026 года в «Российской газете» вышло интервью помощника президента РФ и председателя Морской коллегии Николая Патрушева, приуроченное к 330 летию регулярного отечественного Военно морского флота. Разговор охватил исторический контекст, текущие угрозы и контуры морской стратегии России.



Патрушев Николай Платонович

ИСТОРИЧЕСКИЙ КОНТЕКСТ И РОЛЬ ПЕТРА I: ОТ ОПЫТА ПОМОРОВ К СИСТЕМНОЙ МОРСКОЙ МОЩИ

Николай Патрушев подчеркнул, что: *«С упомянутого указа Боярской думы мы отсчитываем историю именно современного русского флота. А история морской мощи России и нашего присутствия в Мировом океане насчитывает более тысячи лет». Но морская история России намного глубже: «Вспомните походы древних славян по Черному морю, флот князя Олега, который взял Царьград. Новгородских ушкуйников боялись и уважали на Балтике, поскольку эти торговцы умели постоять за себя. Наши поморы создали единственную в мире исконную традицию полярного океанского мореплавания»* — рассказал Патрушев.

Петр Великий не создавал флот на пустом месте: он систематизировал накопленный опыт и заложил институциональные основы морской державы — верфи, кораблестроение, морское образование, систему управления флотом.

«Подлинное историческое величие Петра Первого заключается не только в том, что он построил корабли, верфи и крепости, но и в том, что он первым среди руководителей российского государства осознал судьбоносную роль морских просторов для нашей державы и воспитал целую плеяду сподвижников, которые разделяли его стратегическое видение. Заложенная им интеллектуальная школа дала нашей стране десятки ярчайших имен — политиков, флотоводцев, исследователей. Вспомним праведного воина адмирала Ушакова — человека, который не просто является стратегическим и тактическим гением мирового уровня, но и примером моральной безупречности и духовной чистоты. Ушаков был великим флотоводцем, которого боялись и уважали абсолютно все — и британцы, и французы, и турки. Он как никто другой понимал морскую судьбу России и роль нашего государства в океане» — отметил Николай Патрушев.



Князь Олег с войском едет на кораблях, поставленных на колеса к Царьграду, Лицевой летописный свод, сер. XVI в.

Заложенные еще в петровские времена основы актуальны и сегодня: *«Важно создать такую систему управления морской политикой, при которой военный, торговый, научный, рыболовецкий и другие флоты станут частями единого организма. Так было и в Российской империи, и в СССР. Гражданский флот был и объектом постоянного внимания со стороны военных моряков, и резервом для ВМФ на случай обострения угроз. Вспомним хотя бы созданный в XIX веке Добровольный флот, который одновременно являлся и коммерчески успешной судоходной компанией, и резервом для военного флота — как кадровым, так и материальным.*

Военный и гражданский флоты не могут жить в разных реалиях, их должна объединять общая стратегия, общее понимание национальных приоритетов, они должны развиваться и действовать скоординированным образом» — Николай Патрушев.



«Полтава»: петровский линкор, возрожденный в наши дни

КАКОЙ ФЛОТ НУЖЕН СЕГОДНЯ: АКТИВНЫЙ, СБАЛАНСИРОВАННЫЙ, САМОСТОЯТЕЛЬНЫЙ

По словам Николая Платоновича, России нужен сильный, активный и сбалансированный флот: *«Наш флот должен иметь возможность выходить в океан и на дальних подступах отражать угрозы.*



Фрегат «Адмирал флота Советского Союза Горшков» — российский многоцелевой корабль 1-го ранга с управляемым ракетным вооружением, головной корабль проекта 22350.



Гвардейский корвет «Сообразительный» — первый серийный корабль проекта 20380.



«Варшавянка»: стальная тень океана. Одна из самых малошумных подлодок в мире.

Посмотрите, как поступают с незащищенными торговыми судами, с нашими грузами в Атлантике или Средиземном море британцы и французы. И как они поджимают уши, когда там появляется российский фрегат. Нам нужен такой флот, который может появиться в любой точке Мирового океана и кого угодно заставить уважать нашу страну» — подчеркнул Николай Платонович.

Эти принципы напрямую должны определяют технологические приоритеты страны по сбалансированному флоту: *«А для того, чтобы активный и сильный флот мог успешно выполнять свои задачи, он должен быть сбалансированным, способным гибко и адекватно работать по любой из потенциальных угроз, с которыми может столкнуться государство в океане»* — отметил Николай Патрушев.

СОВРЕМЕННЫЕ ВЫЗОВЫ И ЗАЩИТА СУДОХОДСТВА

За последний год зафиксировано более сотни атак на морские суда и объекты инфраструктуры, используемые для перевозок в интересах России. В таких условиях защита торгового судоходства — это не только военно морская задача, но и комплексная мировая проблема.

«НАТО, ЕС и Лондон прилагают большие усилия для того, чтобы разжечь в Европе большую войну. Угрозы особенно велики именно с морских направлений — с балтийского и черноморского. Подчеркну: поджечь эти акватории и прилегающие к ним регионы — это целенаправленная политика европейских элит, которые сегодня окончательно забыли об интересах своих народов, нуждающихся в мире и конструктивном сотрудничестве с Россией» подчеркнул Николай Патрушев — *«Наша основная задача — поддерживать на Черном море, на Балтике, на ближних и дальних подступах к ним силы, достаточные для сдерживания любого противника и отражения всех возможных угроз. При этом важно не столько количественное превосходство, сколько недвусмысленная демонстрация нашей способности бить там, где нас пытаются ущемлять».*



Ордер в движении: искусство морского строя и безупречной координации



На страже рубежей: АПЛ проекта 955А — символ надежности и технологического превосходства

ГЕОПОЛИТИКА И МНОГОПОЛЯРНОСТЬ: КООРДИНАЦИЯ ЗАЩИТЫ ТОРГОВЫХ ПУТЕЙ И ПОДВОДНЫХ НЕФТЕ- И ГАЗОПРОВОДОВ

Николай Патрушев озвучил инициативу придать полноценное морское измерение работе БРИКС и запустить «Морской диалог БРИКС».

«В частности, нужно сообща действовать в области морской безопасности, чтобы координировать усилия по защите торгового судоходства. Важно обсуждать усиление логистической связанности стран объединения, сотрудничества в «синей» экономике и использовании ресурсов Мирового океана, судостроении. Отдельная тема — обеспечение бесперебойного и безопасного функционирования критически важной инфраструктуры, в том числе портов, судовых маршрутов, подводных кабельных систем, нефте- и газопроводов. Кроме того, можно поработать в области расследования инцидентов на море и связанных с ними международных споров. Перспективная тема — создание клуба взаимного страхования, в том числе перестраховочной компании в рамках БРИКС.

Все эти идеи я уже обсуждал в ходе зарубежных поездок, в том числе с лидерами стран БРИКС — премьер-министром Индии, президентами Бразилии и Египта, с южноафриканцами и индонезийцами. Они в целом эту идею поддерживают. Встречаем понимание и со стороны стран — партнеров БРИКС. Например, я неоднократно говорил на эту тему с лидером Вьетнама».



Морская мощь для России — не вопрос престижа, а условие для наших лидирующих позиции в мире. Русский Флот в современных реалиях играет важную роль в обеспечении безопасности судоходства в Мировом океане, тем самым создавая инструменты для координации и сотрудничества в многополярном мире.

Редакция МНТ

НАДЁЖНЫЙ ГАРАНТ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ



БЕЛОУСОВ АНДРЕЙ РЭМОВИЧ

МИНИСТР ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

«Исключительное мужество, доблесть и героизм военных моряков, их подвиги во имя Отчизны создавали морскую славу нашей Родины. И сегодня личный состав Военно-Морского Флота, верный традициям своих предшественников, успешно выполняет все поставленные задачи, вносит значительный вклад в достижение целей специальной военной операции, обеспечивает надежную защиту национальных интересов государства».

«Уверен, что качественное обновление подводного флота и мастерство личного состава позволят и впредь эффективно реагировать на современные вызовы и угрозы, отражать любое военно-политическое давление извне».

СЛУЖЕНИЕ РОДИНЕ

ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ

ЩИТ РОДИНЫ

СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ТЕНЬ

МАСТЕРСТВО, ОТВАГА, ДОСТОИНСТВО, ЧЕСТЬ

СВОИХ НЕ БРОСАЕМ

СКРЫТНОСТЬ

МУЖЕСТВО

ВО СЛАВУ РУССКОГО ФЛОТА

МОРСКИЕ ТРАДИЦИИ

ДОБЛЕСТЬ

ZOV



МОРСКАЯ ПЕХОТА

МОРСКАЯ ПЕХОТА РОССИИ: ЭЛИТНЫЙ ЩИТ У КРОМКИ ВОДЫ
ОНИ ВЫХОДЯТ ИЗ ПЕНЫ ПРИБОЯ — МОЛЧАЛИВЫЕ, СОБРАННЫЕ, НЕУКРОТИМЫЕ.
МОРСКАЯ ПЕХОТА РОССИИ — ЭТО НЕ ПРОСТО РОД ВОЙСК. ЭТО ХАРАКТЕР, ОТЛИТЫЙ В СТАЛИ: ХЛАДНОКРОВИЕ МОРЯКА И ЯРОСТЬ ШТУРМОВИКА.

КТО ОНИ?
Элитные бойцы, готовые десантироваться с моря, воздуха и берега. Мастера ближнего боя и штурмовых операций в самых сложных условиях. Наследники славы: от петровских морских солдат до героев Севастополя и Заполярья.

В ЧЕМ ИХ СИЛА?
Универсальность. Действуют на суше и на море, в городе и в горах, днем и ночью.
Скорость. Молниеносные десанты — их фирменный почерк.
Стойкость. Выдерживают то, что другим не под силу: холод, шторм, огонь противника.

ИХ МИССИЯ
Захватывать и удерживать плацдармы у моря. Защищать военно-морские базы и прибрежные объекты. Быть острием удара там, где другие остановятся.

ПОЧЕМУ ОНИ НУЖНЫ?
Потому что берег — не граница, а линия фронта. Потому что там, где волна встречается с землей, начинается их зона ответственности. Потому что морская пехота — это голос силы, который звучит четко: «Здесь проходит черта. Дальше — нельзя».

МОРСКАЯ ПЕХОТА РОССИИ — НЕ ПРОСТО ВОЙСКА. ЭТО ДУХ ПРЕОДОЛЕНИЯ, ЗАКАЛЕННЫЙ ШТОРМАМИ И ПРОВЕРЕННЫМ БОЕМ. ГДЕ МЫ — ТАМ ПОБЕДА!

ФЛОТ, КОТОРЫЙ ПОДНЯЛ СТРАНУ

*В 1696 году по настоянию Петра Великого Боярская дума приняла историческое решение «**Морским судам быть!**». С этих слов начался русский регулярный флот и невиданная по масштабу перестройка всей страны.*

Флот требовал верфей, верфи — леса и железа, железо — заводов, а заводы — инженеров, мастеров и металлургов. Один державный указ запустил процесс преобразований, которые навсегда изменили экономику, технологии и саму судьбу России. Создание мощного парусно-пушечного флота в стране, преимущественно аграрной и фактически отрезанной от морей, заложило фундамент будущей индустриальной мощи.

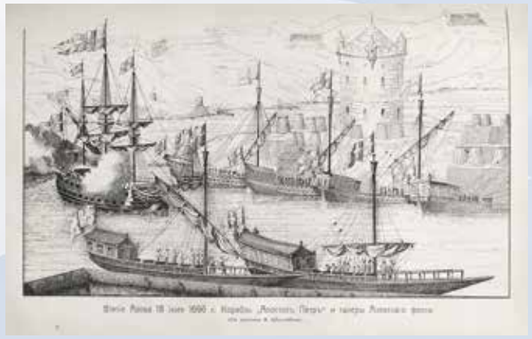
По сложности технологий линейный корабль XVIII века превосходил любой сухопутный объект. Одно такое судно требовало тысяч кубометров специального дуба, сотен пудов железа, километры канатов и десятков орудий. Потребность в судостроении вынудила монархию в сжатые сроки построить с нуля целые отрасли промышленности. И в первую очередь нужны были люди, способные это сделать.

ТОЧКА НЕВОЗВРАТА: ПРОВАЛ ПОД АЗОВОМ

Все началось с горького урока. В 1695 году Азовский поход Петра I провалился: взять турецкую крепость не удалось, и причина была унизительно простой — у России не было флота. Турецкие моряки без помех доставляли в осажденный Азов подкрепления и припасы, а русская армия, стоявшая под стенами крепости, ничего не могла с этим сделать. Без поддержки с моря сухопутные войска оказались бессильны. Именно тогда Петр воочию убедился, насколько необходим боевой флот, и распорядился строить суда немедленно, не дожидаясь весны.

За зиму 1695–1696 годов в подмосковном селе Преображенском заготовили части галер и брандеров, затем их перевезли в Воронеж и собрали. К весне флот был готов: на воду спустили два 36-пушечных корабля («Апостол Петр» и «Апостол Павел»), четыре брандера, двадцать три галеры, а также множество стругов, морских лодок и плотов.

Впервые русские галеры заблокировали крепость с моря — и турецкий флот не решился вступить в бой. 19 июля 1696 года Азов пал.



Гравюра с изображением второго Азовского похода 1696 года. Азовская флотилия, построенная за одну зиму, отрезала турецкую крепость от снабжения с моря.

Победа для царя стала окончательным доказательством: без постоянного, регулярного военно-морского флота Россия не сможет ни удержать завоеванное, ни решить главную задачу — пробиться к Балтике.

ПУТЬ КОРАБЕЛА ФЕДОСЕЯ СКЛЯЕВА

Но даже с верфями и ресурсами флот не мог появиться без людей, способных его строить. Для новой империи критически не хватало специалистов: страна, не имевшая светской технической школы, не могла строить современные трехдечные (трехпалубные) корабли. Ответом на этот вызов стало открытие Школы математических и навигацких наук в Москве 14 (25) января 1701 года — первого в России светского технического училища, разместившегося в Сухаревой башне. Позднее появились Инженерная школа и Морская академия.

Флот превратился в мощный социальный лифт, открывший дорогу талантам: те, кому прежде светил разве что пост писаря в приказе, теперь могли дослужиться до офицерских чинов и участвовать в больших государственных делах. Образ «царя-плотника», лично вытесывавшего шпангоуты на верфях, стал сигналом для всей элиты - отныне ценность человека измеряется его реальной пользой Отечеству.

Ярким примером стала судьба Федосея Скляева. Сын царского конюха, он с четырех лет рос рядом с юным Петром в «потешном полку» и стал бомбардиром Преображенского полка. Никаких привилегий по рождению у него не было, но у юноши оказался редкий дар к черчению и плотницкому делу. Петр включил Скляева в состав Великого посольства — в число тех тридцати, кто вместе с царем отправился перенимать передовой опыт Европы.

Скляев прошел уникальную школу: изучал



***Феодосей Скляев**, сын конюха, ставший капитан-командором и главным кораблестроителем империи, построил девять линейных кораблей, два фрегата и более двухсот мелких судов.*

плотницкое мастерство на Амстердамской верфи Ост-Индской компании, строгую теорию корабельной архитектуры и черчение в Англии, а в Венеции освоил секреты маневренных гребных судов. Федосей быстро выучил английский и итальянский и без переводчика, напрямую общался с европейскими корабелами, перенимая их опыт.

Вернувшись, Скляев стал главным корабельным мастером страны и «правой рукой» императора на верфях. Петр писал из Воронежа задержавшему Скляева в Москве князю Ромодановскому: «Я зело ждал паче всех Скляева, потому что он лучший в сем мастерстве… Истинно никого мне нет здесь помощников». В списке «чинов, изучившимся корабельному художеству» от 1701 года на первом месте стоял «Петр Михайлов» — сам царь, а на втором, впереди прочих мастеров, — Федосей Скляев.

Под руководством царя Скляев завершил строительство 58-пушечного «Гото Предестинации» — первого русского линейного корабля, построенного по отечественным чертежам без участия иностранных специалистов.



Двухпалубный (двухдечный) «Гото Предестинации» был спущен на воду 27 апреля 1700 года в присутствии царевича Алексея Петровича, царевны Натальи Алексеевны, иностранных послов.

На дипломатов новый русский линкор произвел сильное впечатление. Посол Голландии Генрих Ванн дер Гульст: «Будучи в Воронеже мы видели спуск на воду очень красивого и мощного вооружением корабля, построенного царем с помощью русских мастеров. Ни один иностранный мастер не приложил своей руки к этому делу». Голландцу вторит посол Дании Поль Гейнс отметил: «Понимающие в судостроение единогласно признали его шедевром».

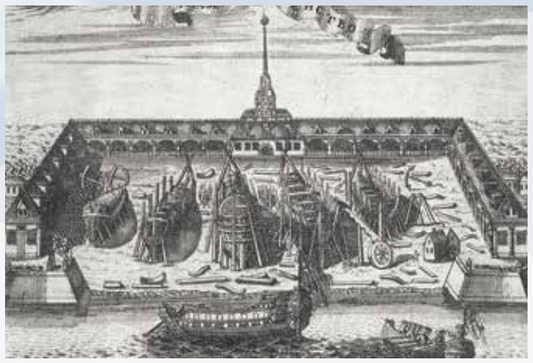
Затем по проекту Петра I, при непосредственном строительстве Скляева, был заложен первый в русском флоте 90-пушечный трехпалубный (трехдечный) линейный корабль 1-го ранга «Лесное», названный в честь победы над шведами при Лесной. Корабль водоизмещением около 1600 тонн и экипажем до 800 человек был спущен на воду в 1718 году.

Но главным вкладом Феодосея Скляева стало не отдельное судно, а серия. Он спроектировал скампавею — легкое гребное судно, оптимальное для боев в шхерах Балтики. Скампавеи строили поточным способом из стандартизованных деталей, доставлявшихся к месту сборки: по сути, это был один из первых в истории опыт «поточного» производства кораблей. Именно эти суда позволили русскому галерному флоту успешно действовать против шведов на мелководье и в архипелагах, где тяжелые парусные корабли были беспомощны.

Последним делом Скляева стал «Петр Первый и Второй» — первый в истории российского флота 100-пушечный трехпалубный линейный корабль 1-го ранга. Проект был разработан еще Петром I, а Скляев, один из ближайших учеников императора, завершил его постройку уже после смерти государя. Корабль спустили на воду 29 июня 1727 года — ровно через четыре года после закладки. К этому моменту на престол взошел внук основателя флота, Петр II. Двойное имя линкора «Петр Первый и Второй» стало зримым символом преемственности петровского дела.

ПЕРВЫЕ ВЕРФИ: ОТ ВОРОНЕЖА ДО ПЕТЕРБУРГА

Если Воронеж стал колыбелью военно-морского флота, то его главным сердцем и постоянным домом стал Санкт-Петербургский Адмиралтейский комплекс, заложенный на берегах Невы 5 ноября 1704 года.



Санкт-Петербургское Адмиралтейство при Петре I. Здесь были сосредоточены десятки специализированных мастерских: кузнечные, канатные, мачтовые, парусные, столярные и блоковые. Для тогдашней России и Европы, где преобладал мелкий ремесленный труд, такая централизация была беспрецедентной.

В кратчайшие сроки он превратился в крупнейшее промышленное предприятие Европы своего времени: на верфях и Галерном дворе одновременно трудились до 10 000 человек. Символично, что современные Адмиралтейские верфи в Санкт-Петербурге, сохраняя прямую преемственность, и сегодня остаются флагманом отечественного кораблестроения — отсюда выходят новейшие подводные лодки и ледоколы, включая первый в мире атомный ледокол «Ленин».

Строительство флота потребовало невиданной доселе государственной дисциплины в управлении природными ресурсами. Чтобы построить один линейный корабль, требовалось до четырех тысяч вековых дубов и лиственниц. Осознав масштаб угрозы для лесного фонда, Петр I ввел жесточайшее природоохранное законодательство. По всей стране прибрежные леса на ширину до 50 верст от больших рек объявлялись «заповедными». За самовольную порубку корабельного дуба, вяза или лиственницы виновным грозила смертная казнь или вечная каторга. Для учета ценных деревьев была создана специальная Обер-вальдмейстерская канцелярия — так флот дал толчок зарождению государственного лесничества в России.



Строительство кораблей на верфи

Координировал всю эту гигантскую лесную, логистическую и строительную паутину сподвижник Петра I — генерал-адмирал Федор Матвеевич Апраксин. В нашей истории он чаще упоминается, как боевой флотоводец, но его главный подвиг был административным. В качестве главы Адмиралтейского приказа (с 1700 года) Апраксин сочетал в себе таланты министра тяжелой промышленности и главнокомандующего флотом. Еще в 1697 году, перед отъездом в Великое посольство, Петр поручил ему надзор за строительством кораблей в Воронеже. Позже Апраксин организовывал снабжение верфей на Балтике, следил за заготовкой заповедного леса и ковал кадры: в 1703 году по его инициативе в Воронеже открылось училище, где обучались арифметике и навигации.



***Генерал-адмирал Федор Матвеевич Апраксин** долгое время возглавлял Государственную Адмиралтейств-коллегию. Сподвижник Петра I был первым морским министром страны в современном понимании.*

МОРСКАЯ ПОЛТАВА

Именно этот сплав управленческого гения в тылу и военного искусства на море привел Апраксина к вершине его воинской славы — легендарному Гангутскому сражению 27 июля (7 августа) 1714 года. Шведский линейный флот под командованием адмирала Ватранга, обладая подавляющим превосходством в артиллерии, преградил путь русскому гребному флоту у мыса Гангут. Однако в условиях штиля, лишившего шведские парусники маневренности, русский галерный флот под общим командованием Апраксина (при непосредственном руководстве Петра I) совершил дерзкий прорыв. Часть галер обошла полуостров по мелководью, заставив шведов разделить силы.



«Гангутское сражение». Художник Виктор Семернев.

В итоге бой развернулся не с главными силами Ватранга, а с отрядом контр-адмирала Эреншельда — 10 судов, включая прам «Элефант», шесть галер и три шхербота. После отказа сдаться русские галеры пошли на абордаж. Первые две атаки шведы отбили, но третья — с фланга — решила исход: все 10 кораблей отряда были захвачены, а сам «Элефант» взят в плен.

Если под Полтавой русская армия сокрушила сухопутную армию Карла XII, то победа в Гангутском сражении (Морская Полтава) лишил шведов их главного козыря — господства на Балтике и закрепила за Россией статус доминирующей морской державы на Балтике.

…Но, чтобы балтийские верфи Апраксина работали без остановки, государству требовался металл. Много металла. И за ним пришлось отправиться за тысячи километров — на Урал.

УРАЛ КОВАЛ ФЛОТ

Когда в начале Северной войны шведы заблокировали поставки европейского металла, зарождающийся российский флот оказался перед прямой угрозой: нет железа — нет пушек, якорей и гвоздей. Оказавшись в изоляции, Петр I экстренно обратил взор на Урал. Этот далекий край обладал уникальным сочетанием условий, необходимых для тяжелой индустрии XVIII века: богатейшие руды, бескрайняя тайга для выжига древесного угля и бурные реки, способные приводить в движение колеса вододействующих машин.

Чтобы разведать скрытые богатства края, царь отправлял на Урал экспедиции, в состав которых входили как отечественные мастера, так и приглашенные европейские рудознатцы. Иностранные специалисты привозили передовые технологии горного дела, но на уральской земле петровская воля подчинила их строгому государственному порядку. Заводы больше не строились стихийно, как прежние кустарные мастерские. Их возводили по выверенным планам — с детальными чертежами гигантских плотин и четко распланированными цехами: доменными, молотовыми, якорными. Завод становился идеальной индустриальной крепостью, где каждый узел работал как единый механизм.

Ключевой фигурой этой промышленной революции стал Никита Демидов. В 1702 году Петр передал предприимчивому туляку государственный Невьянский завод. Царю требовалось оружие и железо экстра-класса. По преданию, первую партию демидовских пушек испытали двойным пороховым зарядом: шведские орудия от таких тестов разлетались, калеча расчеты, а уральские оставались невредимыми.



Никита Демидов (Антуфьев) *— создатель империи железоделательных и меделавильных заводов, заложивший основу отечественной металлургии. Его правнук Николай в 1812 году на свои деньги создал и возглавил полк, сражавшийся против Наполеона. А праправнук Анатолий, ярый поклонник французского императора, даже женился на племяннице Бонапарта — Матильде. Вот такой демидовский парадокс.*

Железо с демидовским клеймом «Старый соболь» быстро стало мировым символом качества. Благодаря исключительной пластичности металла, выкованные из него якоря гнулись, но не ломались даже во время жестоких балтийских штормов, спасая жизни тысяч матросов.

Всего к концу правления Петра Великого на Урале работало свыше 20 металлургических предприятий, среди которых Каменский, Невьянский и Алапаевский заводы. Из этих суровых деревянных заводов-крепостей впоследствии выросли современные мегаполисы — Екатеринбург и Пермь. Именно в петровской горнозаводской колыбели ковался фундамент отечественного тяжелого машиностроения, прямым историческим и технологическим преемником которого сегодня остается легендарный «Уралмаш».

ЖЕЛЕЗНЫЕ КАРАВАНЫ: СПЛАВ ПО ЧУСОВОЙ

Но выплавить металл в глубине материка было лишь половиной дела — его нужно было доставить через глухую тайгу и горы к строящимся кораблям. По бездорожью Урала и Сибири XVIII века везти чугун и крицы было почти невозможно: сухопутные тракты тонули в грязи, а подводы ломались под тяжестью груза. Единственным надежным путем оставалась вода.

Каждую весну, в период половодья, по реке Чусовой отправлялись «железные караваны» — десятки деревянных судов, доверху наполненных демидовским чугуном, кричным железом и медными слитками. Сплав носил строго сезонный характер и сроки были предельно жесткими: караванам требовалось успеть до спада весенней воды. Чтобы провести тяжело груженные барки по стремительной и каменистой реке, использовали уникальную инженерную систему. Уровень воды в Чусовой поднимали искусственно, одновременно сбрасывая ее из заводских прудов. Именно в эти дни «большой воды» суда снимались с якоря. Дальше начинался смертельно рискованный путь. Стремительное течение несло барки со скоростью, которую было почти невозможно контролировать. Самую страшную угрозу представляли береговые скалы-великаны. О них деревянные суда разбивались в щепки, если рулевой хоть на миг терял управление.



Вот так отчаянные водоливы на деревянных плоскодонных барках по бешеной реке Чусовой сплавляли металл с уральских заводов к строящимся кораблям.

Металл, выплавленный зимой на Урале, попадал на верфи Санкт-Петербурга только к концу лета или осени, пройдя сотни километров сложнейшего водного пути. Если караван срывался, верфи Петербурга замирали без сырья на целый год. Флот требовал металл, Урал его давал, а Чусовая оставалась главной транспортной артерией Урала на протяжении почти двух веков, по которой металл доходил до верфей. Лишь с развитием сети железных дорог в конце XIX столетия эпоха «железных караванов» постепенно ушла в прошлое, оставив после себя память о невероятном мужестве русских сплавщиков.

РОЖДЕНИЕ ЛЕГКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Если тяжелая металлургия Урала дала флоту железный скелет и грозную артиллерию, то легкой промышленности предстояло одеть корабли в паруса, а матросов — в прочное сукно. В допетровской Руси производство тканей носило исключительно кустарный характер: крестьянки ткали холсты на узких деревянных станках лишь для нужд собственной семьи. Но растущий парусный флот требовал сотен тысяч квадратных метров плотной парусины, способной выдерживать шквальные морские ветры. Домашнее ткачество с такими объемами и жесткими стандартами качества справиться не могло.

Осознав масштаб проблемы, Петр I обязал губернаторов и землевладельцев расширять посевы льна и конопли. То, что раньше было частным делом, превратилось в стратегическую повинность.

Для переработки колоссального потока сырья царь инициировал создание первых крупных полотняных и канатных предприятий.

Главными центрами ткацкого бума в России стали московский Хамовный двор и знаменитая Ярославская Большая мануфактура. Последняя вошла не только в историю промышленности — она оставила свой особый след и в русском языке. Фабрику в Ярославле основали обрусевший голландец Иван Тамес и купец Максим Затрапезнов с сыновьями. По указу царя они закупили передовые широкие станы, чтобы ткать сплошное парусное полотно. Отсутствие швов было критически важным: именно они в шторм становились самым уязвимым местом корабля.



Палаты Хамовного двора в Москве — один из первых центров производства парусного полотна для флота. Сохранившееся здание XVII века, перестроенное при Петре I.

Попутно мануфактура выпускала дешевую, грубую ткань из льна и конопли для домашнего обихода. В народе ее прозвали «затрапезой» по фамилии владельцев. Из этого материала шили рабочую одежду для бедняков и монастырских послушников. Со временем ткань вышла из обихода, но слово прочно укоренилось в языке. Сегодня «затрапезный вид» означает неказистый и неряшливый. Это выражение не имеет отношения к трапезе (еде), а напоминает нам о купеческой династии ткачей Затрапезновых. Что касается самой Ярославской Большой мануфактуры, то она успешно пережила века: в советское время стала фабрикой «Красный Перекоп» и работает до сих пор. В юности на ней трудилась будущая первая женщина-космонавт Валентина Терешкова, совмещая работу с учебой в техникуме легкой промышленности и занятиями в аэроклубе.

Но главной проблемой у ткацкого производства, работавшего на нужды флота, стали кадры. Для работы на новом оборудовании начали массово привлекать женщин-прядильщиц и ткачих. Это ломало вековой патриархальный уклад: женщина впервые выходила из тесной крестьянской избы и становилась частью огромного производственного пространства с жестким разделением труда и строгой фабричной дисциплиной.

Параллельно развивалось канатное дело — ведь такелаж одного крупного линейного корабля требовал километров толстых пеньковых снастей разного диаметра. В Санкт-Петербурге при Адмиралтействе построили Канатный двор, оснащенный лучшими европейскими машинами для свивки прядей. Пенька, которая веками вывозилась из России за бесценок, теперь перерабатывалась внутри страны, превращаясь в высокотехнологичный продукт. В эту же единую систему снабжения вошло производство смолы и дегтя, необходимых для защиты деревянных корпусов от гниения и древоточцев.

Созданная ради военных нужд, легкая промышленность быстро переросла рамки исключительно армейских заказов и дала мощный толчок всей экономике. Петровские мануфактуры не просто одели военно-морской флот — они выбросили на внутренний рынок качественную отечественную ткань, расшевелив купеческую торговлю. К 1720-м годам русские фабрики полностью закрыли нужды Адмиралтейства.

Россия вырвала независимость от импорта в самом уязвимом месте. Отныне паруса, канаты и сукно делали дома — и делали на совесть.

АДМИРАЛ КРЮЙС – АРХИТЕКТОР ДИСЦИПЛИНЫ

Но металл, паруса и канаты оставались бы мертвым грузом без железной дисциплины и четких правил. Новому флоту требовался не просто жесткий командир, а талантливый организатор. Эту миссию возложили на норвежца Корнелия Крюйса (урожденного Нильса Ульсена), который прежде служил старшим инспектором Амстердамского адмиралтейства. В 1698 году Петр I лично нанял его на русскую службу в чине вице-адмирала. Крюйс проявил себя, прежде всего, как выдающийся законодатель. Еще в Голландии он разработал первый русский военно-морской устав, взяв за основу голландский и датский опыт и адаптировав его к реалиям молодой флотилии. Документ, утвержденный царем, увидел свет в 1710 году под названием «Инструкции и артикулы военные, надлежащие к российскому флоту». Его 63 статьи регламентировали абсолютно все: от тонкостей караульной службы до наказаний за проступки. Эти правила оставались главным законом на море вплоть до 1720 года, когда был издан полный Морской устав.



***Вице-адмирал Корнелиус Крюйс** — норвежец на русской службе, создатель первого русского военно-морского устава.*

Дисциплинарные меры у Крюйса отличались суровостью — от килевания (протаскивания провинившегося под килем корабля) до отсечения руки и смертной казни. Когда Петр выразил удивление такой жесткостью, вице-адмирал ответил прямо: «Чем страшнее наказание, тем исправней будет служба». Впрочем, артикулы регулировали и быт: например, матрос, самовольно сошедший на берег и вернувшийся после ужина, лишался права на пайку и дополнительно наказывался штрафом. Половина взыскания шла нищим, а вторая — в корабельную кассу.

Управленческий талант Крюйса коснулся всех сфер морского дела. В Воронеже он возводил верфи, в Архангельске укреплял порты, а в Петербурге и Кронштадте руководил строительством гаваней и крепостных сооружений. Именно под его надзором зажегся Толбухин маяк — один из старейших в России. С именем Крюйса связано зарождение Адмиралтейского госпиталя в Санкт-Петербурге. 30 октября 1704 года он представил Петру «роспись» нужд для флота, где особо подчеркнул необходимость «зело потребного» госпиталя на 500–600 пациентов для моряков. Царь предложение адмирала одобрил и «зело потребный» госпиталь возвели в кратчайшие сроки.

Наконец, именно Крюйс разработал проект Адмиралтейств-коллегии — высшего органа управления морскими силами, учрежденного в 1717 году. Адмирал настаивал, чтобы в ведомстве заседали люди «честные и умные», а контролирующий их «адвокат-фискал» был «не падок на взятки».

Установленный порядок был суров, но обязателен для всех, в том числе для самого автора этих правил. В 1713 году Крюйс командовал эскадрой, преследовавшей шведские корабли. Во время погони два русских флагмана сели на мель, один из них пришлось сжечь, а противник ушел. Военный суд, в заседаниях которого под именем «капитана Петра Михайлова» участвовал сам царь, приговорил адмирала к смертной казни. Высшую меру заменили лишением чинов и ссылкой в Казань. Спустя 13 месяцев Петр простил сподвижника. По преданию, царь передал ему шпагу через Меншикова со словами: «Я на тебя более не сержусь», на что Крюйс не без гордости ответил: «И я также перестал сердиться». Крюйс наводил порядок не криком, а уставом, отчетностью и личным примером.

Норвежец на русской службе привез с собой то, чего молодому флоту Петра не хватало больше всего - систему. Без этой системы не было бы «Морской Полтавы».

СТРАНА, ПОДНЯТАЯ ФЛОТОМ

Уже в 1699 году эскадра из десяти кораблей впервые вышла в Азовское море. На 46 пушечном корабле «Крепость» русский посол Емельян Украинцев отправился в Константинополь для переговоров о мире. Петр лично сопровождал эскадру до Керчи: демонстрация силы должна была показать туркам новую роль России на море — и показала. Появление русского военного корабля в Стамбуле произвело настоящую сенсацию, и уже в 1700 году был заключен Константинопольский мир, закрепивший за Россией Азов.



«Достижение цели».
Художник Александр Дмитраковский.

А в 1714 году случилась та самая «Морская Полтава» — Гангутское сражение, первая крупная победа молодого Балтийского флота. В честь нее была выбита медаль, а на триумфальной арке в Петербурге изобразили орла (символ российского герба), сидевшего на спине у слона, а надпись гласила: «Русский орел мух не ловит». Это был тонкий намек на захваченный в ходе ожесточенного абордажного боя шведский флагман «Элефант» (по русски — «слон»).



«Гангутское сражение».
Гравюра Маврикия Бакуа.

К 1725 году Россия имела на Балтике флот из 130 парусных и 396 гребных судов: от 36 линейных кораблей до 253 галер и скампавей.

Так выстроилась целая цепочка: Демидов плавит железо на Урале и в Туле, Скляев строит корабли в Воронеже и Петербурге, Апраксин управляет всем делом и ведет флот в бой, Крюйс наводит в нем порядок, а Леонтий Магницкий учит будущих моряков навигации в Навигацкой школе — среди ее учеников был и Степан Малыгин, будущий полярный мореплаватель. Одна фраза «**Морским судам быть!**» вызвала к жизни не только военно-морской флот, но и целое поколение инженеров, промышленников, навигаторов и флотоводцев, а вместе с ними и новую, преображенную Россию. Принятая в 1722 году Табель о рангах окончательно закрепила петровский принцип: происхождение уступило место личным заслугам, открыв дорогу таким талантам, как Феодосия Скляева.

Не только верфи и пушки делали флот силой. Петр лично разработал Андреевский флаг — косой синий крест в честь апостола Андрея Первозванного — и закрепил в уставе, что его нельзя спускать перед неприятелем. Так технология и символика шли рука об руку: флот получал не только материальную мощь, но и кодекс чести.



«Петр I».
Художник Якопо Амигони, 1750 год.

Военно-морской флот, рожденный указом 1696 года, поднял страну и вывел ее в число великих морских держав.

Виват, Россия!

Редакция МНТ

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СДЕРЖИВАНИЕ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ



МОИСЕЕВ АЛЕКСАНДР АЛЕКСЕЕВИЧ

ГЛАВНОКОМАНДУЮЩИЙ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

«Как и прежде, на кораблях Военно-морского флота гордо развевается Андреевский флаг — живое свидетельство духа, пронизывающее всю историю отечественного флота от Петра Первого до сегодняшнего дня».

«Понятие „моряки“ охватывает весь личный состав экипажей кораблей и морской авиации, а также тех, кто сейчас непосредственно с оружием в руках защищает интересы РФ в зоне специальной военной операции — морскую пехоту».

«Подводные силы Военно-морского флота (ВМФ) РФ в условиях сложной геополитической обстановки и усиления борьбы за господство в Арктике и Мировом океане играют ведущую роль в стратегическом сдерживании и обеспечении глобальной безопасности в мире».

«В России строится первый безэкипажный корабль водоизмещением 500 т, а в составе флотов ВМФ сформированы полки беспилотных систем».



«ГРАД СВИЯЖСК»

ОН РАССЕКАЕТ ВОЛНУ — ТОЧНЫЙ, СОБРАННЫЙ, ВСЕВИДЯЩИЙ. СОВРЕМЕННЫЙ МАЛЫЙ РАКЕТНЫЙ КОРАБЛЬ ПРОЕКТА 21631 — НЕ ПРОСТО СУДНО. ЭТО ПЕРЕДОВОЙ РУБЕЖ ОТЕЧЕСТВА НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ АРТЕРИЯХ, ГДЕ ВЫСОКИЕ ТЕХНОЛОГИИ СЛИВАЮТСЯ С ВОИНСКОЙ ДОБЛЕСТЬЮ ЭКИПАЖА.

В ЧЕМ ЕГО СИЛА?
Глаза над рекой. Радиолокационные и оптико-электронные комплексы видят цель за десятки километров — еще до того, как противник поймет, что попал в прицел.
Кулак на фарватере. Крылатые ракеты «Калибр» делают «Град Свияжск» грозной ударной платформой: он поражает цели на суше и на воде, оставаясь вне досягаемости ответного удара.
Щит над акваторией. Средства ПВО ближнего рубежа и автоматические артиллерийские установки отражают атаки с воздуха и с воды — ни одна угроза не пройдет незамеченной.
Тишина на течении. Особая форма корпуса и радиопоглощающие покрытия снижают заметность: корабль становится призраком среди речных изгибов и прибрежных зарослей.
Маневр в узких водах. Высокая управляемость и малая осадка позволяют действовать в мелководных зонах, на извилистых фарватерах и вблизи береговой линии — там, где крупные корабли бессильны.

ЕГО МИССИЯ
Быть невидимым стражем речных и прибрежных зон. Контролировать ключевые водные артерии и устья рек. Демонстрировать присутствие там, где важно напомнить: эти воды под защитой. Становиться первым щитом при угрозе с направления реки или лимана.

ПОЧЕМУ ОН НУЖЕН?
Потому что река — не просто путь, а стратегическая артерия: по ней идут грузы, энергия, связь регионов. Потому что каждый километр фарватера — это безопасность портов, судоходства и прибрежных городов. Потому что «Град Свияжск» — это голос России, звучащий твердо: «Наши водные рубежи под защитой. Мы здесь — чтобы охранять, а не угрожать».

«ГРАД СВИЯЖСК» — НЕ ТОЛЬКО ОРУЖИЕ. ЭТО ИНТЕЛЛЕКТ В МЕТАЛЛЕ, СПЛАВ ИНЖЕНЕРНОЙ МЫСЛИ И ФЛОТСКОЙ ЧЕСТИ. ЭТО КОРАБЛЬ, КОТОРЫЙ УМЕЕТ ДЕЙСТВОВАТЬ ТАМ, ГДЕ ПРОСТРАНСТВО ТЕСНЕЕ, А ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ВЫШЕ. ПОКА ОН В СТРОЮ, РЕЧНЫЕ И ПРИБРЕЖНЫЕ РУБЕЖИ РОДИНЫ ОСТАЮТСЯ НЕПРИСТУПНЫМИ.

ОТ КРАСНОГО МОРЯ ДО ОРМУЗА — ВЕДУЩИЕ ФЛОТЫ МИРА ПЕРЕСТРАИВАЮТ СЕБЯ ПОД НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ



Вадим Борисович Козюлин к.п.н., проф. АВН Главный научный сотрудник Центра актуальных международных проблем Дипломатической академии МГИМО МИД России.



Любовь Андреевна Солдаткина, член Совета АНО 'ПИР-Центр', исполнительный директор Национальной академии урбанистики и развития территорий, инициатор Международного форума портовых городов, Член Комиссии Госсовета РФ по направлению «Культура и традиционные духовно-нравственные ценности».

ВВЕДЕНИЕ

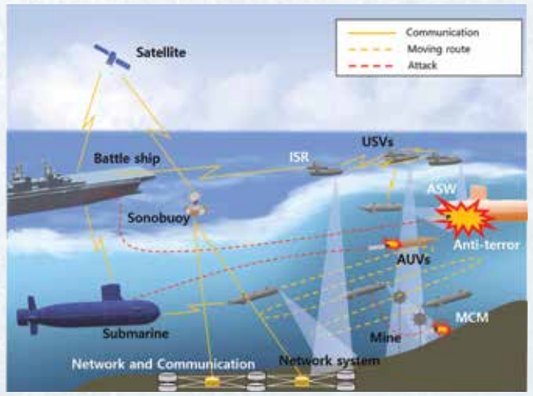
Красное море и Ормузский пролив поставили перед ведущими морскими державами вопрос, который не сводится к борьбе с беспилотниками: почему превосходство в кораблях и авиации не гарантирует безопасности судоходства? Ближневосточная кампания 2026 года обострила противоречие между способностью разгромить противника и способностью обеспечить длительное использование моря. Именно это противоречие, а не появление отдельного нового оружия, заставляет пересматривать подходы к строительству флота.

Зарубежные ответы различаются, но строятся вокруг трех взаимосвязанных задач: сделать оборону экономически устойчивой, распределить функции между обитаемыми и безэкипажными средствами и сохранить управление ими при нарушении связи. Ниже рассмотрены наиболее показательные подходы, механизмы их реализации и ограничения. Российские варианты ответа станут предметом второй статьи цикла, модель будущей системы будет рассмотрена в третьей.

МОСКИТЫ ПРОТИВ АРМАД

Ближневосточная кампания не подтвердила тезиса о «бессилии» крупного флота. По данным Центрального командования США, в ходе операции Epic Fury были уничтожены 17 иранских кораблей и подводная лодка (Army Recognition со ссылкой на CENTCOM). Авианосные соединения, морская авиация и ракетное оружие сохранили способность решать классическую задачу поражения сил противника.

Однако военный результат не превратился в безопасность коммуникаций. После объявления Ираном о закрытии Ормуза 2 марта



Многоярусная оборона: ракеты, артиллерия, средства РЭБ и лазеры должны дополнять друг друга, сберегая боезапас



Превосходство в кораблях и авиации не гарантирует безопасности морских торговых путей

трафик сократился примерно со 100 до пяти судов в сутки; частичное восстановление сменилось новым спадом после возобновления американской блокады в июле (Al Jazeera). Даже потеряв значительную часть флота, сторона может затруднять проход минами, береговыми ракетами, быстроходными катерами и беспилотниками. Для срыва коммерческого судоходства ей не обязательно уничтожать каждый корабль охранения: достаточно сохранять угрозу, неприемлемую для судовладельцев и страховщиков.

Красное море показывает, что речь идет не об исключительном случае. Возобновление хуситских ударов с июля вновь поставило под угрозу торговые маршруты (MARAD). Продление европейской операции Aspides до 28 февраля 2027 года отражает потребность не в разовой демонстрации силы, а в продолжительном обеспечении безопасности (Европейская комиссия).

Отсюда исходное различие: воспретить противнику использование моря и обеспечить собственное судоходство можно разными средствами. Для первого достаточно создавать постоянный риск; второе требует сопровождения, разминирования, наблюдения и перехвата угроз на всем протяжении маршрута. Поэтому дешевое воспрещение не равнозначно морскому контролю, а успех беспилотных атак сам по себе не доказывает ненужности крупных кораблей. Он показывает необходимость дополнить ударный флот силами, способными долго и экономично защищать коммуникации.

ЭКОНОМИКА ОБОРОНЫ

Продолжительность такой защиты определяется не только качеством оружия, но и запасами. По оценке Бюджетного управления Конгресса США, с июня 2025 года израсходовано от половины до двух третей совокупных запасов Patriot, THAAD, SM-3 и SM-6; восстановление потребует не менее пяти лет даже при росте производства (Navy Times со ссылкой на СВО). Это превращает промышленное восполнение в часть боевой задачи: превосходство не обеспечивает длительной обороны, если темп расходования боеприпасов выше темпа их выпуска.

Сравнивать только цену дрона и сбивающей его ракеты некорректно. Дорогой перехват оправдан, если спасает корабль и экипаж; вопрос заключается в том, сколько таких перехватов флот способен обеспечить в затяжной кампании (CRS). Число пусковых ячеек ограничено, быстрая перезарядка в море затруднена, расширение производства требует времени. Поэтому более содержательным критерием становится стоимость суток защищенной работы маршрута или порта, а не стоимость отдельного выстрела.

Ответом служит многоярусная оборона. Дорогие противоракеты сохраняются для наиболее сложных угроз, тогда как часть массовых целей должны принимать артиллерия, радиоэлектронная борьба, перехватывающие дроны и перспективные лазеры. Британский DragonFire со стоимостью выстрела порядка десяти фунтов показывает направление поиска (Министерство обороны Великобритании). Однако погодные условия, прямая видимость и насыщение атаки ограничивают возможности лазера (CRS). Задача состоит не в замене ракет одним дешевым средством, а в таком сочетании средств, которое сберегает дефицитный боезапас и увеличивает длительность обороны.

СЕТЕВАЯ ВОЙНА И ЗАВИСИМОСТЬ ОТ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Экономика беспилотного оружия также не исчерпывается ценой аппарата. В докладе Атлантического совета украинская морская кампания описана как работа «умных сетей»: спутниковая связь, облачная инфраструктура, поддержка целеуказания с помощью ИИ и быстрое обновление программ превращают небольшие катера в сетевое оружие (Atlantic Council). Эта односторонняя оценка важна для понимания зарубежной логики: боевой эффект связывается не с катером самим по себе, а со всей системой его применения.

Та же система создает зависимость. Сообщения об ограничении SpaceX скорости перемещения терминалов Starlink украинских военных примерно до 160 км/ч 14 октября показали, что решение частного провайдера способно нарушить беспилотные операции (DW). Отсюда следует существенная оговорка к тезису о дешевом оружии: его полная стоимость включает связь, разведку, программное сопровождение и гарантированную доступность этих услуг. Если доступ зависит от внешнего поставщика, часть фактического контроля над применением сил оказывается вне национального командования.

Таким образом, рассредоточение средств одновременно повышает живучесть и усложняет управление. Потерю одного аппарата сеть может перенести легче, чем потерю крупного корабля, но нарушение общего канала связи способно затронуть сразу множество элементов. Гибридному флоту нужны не только дополнительные датчики и носители, но и резерви-

рование связи, возможность действовать при неполной информации и понятное распределение полномочий между оператором и автоматикой.

ЧЕТЫРЕ МОДЕЛИ ВОЕННО-МОРСКОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ

Общие вызовы не приводят к единому устройству флота. Выбор определяется задачами, географией и промышленными возможностями; поэтому зарубежные подходы целесообразно рассматривать как четыре модели, а не как соревнование по числу приобретенных дронов.

Первая модель, «страхование», наиболее характерна для США и Китая. Она предполагает сохранение крупных кораблей при одновременном развитии безэкипажного компонента, чтобы не подчинять весь флот единственному представлению о будущей войне. В американских Fighting Instructions этот подход закреплен как Hedge Strategy: масштабируемые сочетания обитаемых и необитаемых сил должны сохранять свободу выбора (ВМС США). Китайское сочетание авианосного строительства с универсальным десантным кораблем «Сычуань», рассчитанным на применение беспи-



Ведущие флоты делают ставку на совместное применение обитаемых и безэкипажных средств

лотной авиации, показывает сходный отказ от дилеммы «корабли или дроны» (Министерство обороны КНР). Крупная платформа в такой модели не исчезает, а становится носителем и организатором действий необитаемых средств.

Американский опыт особенно показателен в закупках. После отказа от программы модульных ударных безэкипажных катеров MASC флот перешел к отбору зрелых промышленных решений через морские испытания с перспективой закупки или аренды, включая обслуживание подрядчиком (Inside Unmanned Systems). Такой подход призван сократить путь до эксплуатации, но за скорость приходится платить меньшим контролем над конфигурацией и зависимостью от поставщика. Следовательно, проблема заключается не только в финансировании нового оружия, но и в согласовании быстрого технологического обновления с требованиями военной службы.

Вторая модель, «вынужденная гибридизация», возникает там, где беспилотные средства должны компенсировать ограничения корабельного состава и ресурсов. Наиболее отчетливо она сформулирована Великобританией. Обзор обороны 2025 года задает пропорцию 20-40-40: примерно 20% боевой мощи должны обеспечивать обитаемые платформы, ещё по 40% приходятся на многоразовые безэкипажные и расходуемые средства (SDR 2025). Это целевой ориентир, а не достигнутая структура флота. Его практический смысл раскрывает Atlantic Bastion, объединяющий корабли, авиацию, автономные средства, датчики и ИИ для противолодочной обороны и защиты подводной инфраструктуры (Министерство обороны Великобритании). То есть беспилотный компонент привязан к конкретной задаче, а не служит стратегической основой строительства флота.

Германский заказ MQ-9B для дополнения морских патрульных P-8A показывает более прикладной вариант того же поиска; подготовка инфраструктуры и персонала прямо названа условием эксплуатации (Бундесвер). Однако предположение, что новые аппараты удастся внедрить быстрее и дешевле крупных кораблей, еще требует подтверждения. Французский подход служит полезной оговоркой к этой модели: намерение приобрести надводные дроны для охраны вертолетоносцев иллюстрирует дополнение крупных платформ, а не обязательную замену их безэкипажными средствами (Opex360).

Третья модель, «асимметричное воспрещение», решает другую задачу. Иранский и хуситский опыт уже показал возможность затруднять использование моря без сопоставимого с противником флота. Тайвань переносит эту логику на противодействие десанту: береговые беспилотники и одноразовые атакующие катера должны повышать риск для сил вторжения (Army Recognition). Критерием успеха здесь является не постоянное присутствие в океане, а срыв конкретной операции. Поэтому механически переносить эту модель на державу, которой необходимо обеспечивать собственные коммуникации, нельзя: средства воспрещения не заменяют силы морского контроля.

Четвертая модель, «гибрид средних держав», сочетает сохранение обитаемого ядра с развитием беспилотных средств под определенную географию и национальную промышленность. Турецкие учения Denizkurdu-I/2026 с атакой одноразового катера Pirana показали отработку совместного применения обитаемых и необитаемых систем (Baird Maritime). Австралийское подразделение MASU объединяет эксплуатацию автономных средств, испытания, подготовку и доктрину (Министерство обороны Австралии). Важен сам организационный выбор: аппараты должны получить не только место в закупках, но и постоянного пользователя, систему обслуживания и порядок боевого применения.

ОТ ОТДЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ К СИСТЕМЕ

Различия моделей не отменяют общего механизма: функции обнаружения, принятия решения и поражения распределяются между несколькими носителями. Это позволяет не оснащать каждый аппарат всем набором дорогого оборудования и выносить часть риска за пределы обитаемого корабля. Но оценивать такую структуру следует по способности выполнить задачу после потери отдельных элементов, а не по суммарному числу платформ. Рассредоточенность полезна лишь до тех пор, пока не превращается в разобщенность.

Меняется и порядок обновления. Корпус служит десятилетиями, тогда как программы, средства связи и малые аппараты требуют значительно более частой замены. Американ-



Эффективность гибридного флота определяется способностью действовать после потери части его элементов

ские закупочные эксперименты и австралийское объединение испытаний с эксплуатацией представляют разные способы согласовать эти ритмы. Без такого согласования быстро устаревающее оборудование оказывается связано



Безэкипажные платформы расширяют возможности разведки и обороны, но требуют устойчивой связи и общей системы управления

длительным кораблестроительным циклом либо поступает в войска без достаточной подготовки к службе.

Безэкипажность при этом переносит людей с палубы в центры управления, ремонтные службы и подразделения обработки данных. Поэтому экономию на экипаже необходимо сопоставлять с расходами на весь цикл эксплуатации. Базы, порты и подводные коммуникации также входят в эту систему: их защита становится условием устойчивости флота.

Роль ИИ в этой логике состоит прежде всего в ускорении анализа и планирования. В южнокорейском противоминном эксперименте Sea GHOST языковая модель использовалась для составления плана поиска (Naval News). Алгоритму не передается право принимать решение об ударе. Напротив, ускорение обработки информации требует проверки данных и сохранения контроля: общая ошибка распознавания может распространиться по сети столь же быстро, как верное целеуказание.

ПРЕДЕЛЫ ТРАНСФОРМАЦИИ И ВОЗМОЖНЫЕ ТРАЕКТОРИИ

Главная опасность при оценке зарубежных программ состоит в подмене достигнутого объявленным. Концепция, финансирование, успешное испытание и устойчивая серийная эксплуатация – все это разные стадии. Отказ от MASC напоминает, что даже обеспеченная ресурсами программа может сменить направление раньше, чем даст флоту новый облик. Следовательно, сравнивать следует подтвержденные результаты и полные эксплуатационные затраты, а не целевые пропорции и рекламные характеристики.

Вторая граница проходит по промышленности и инфраструктуре. Флот не сможет долго

отражать массовые атаки без восполнения боезапаса, а сеть не сохранит эффективность без доступной связи. Наконец, применение дешевых аппаратов усложняет установление виновника атаки и создает риск эскалации вокруг гражданского судоходства. Чем теснее военные средства связаны с коммерческими носителями и сервисами, тем важнее заранее определять ответственность и правила применения силы.

До середины 2030-х годов из этих ограничений могут сложиться четыре траектории. При «управляемой гибридизации» устойчивые серии аппаратов и удешевление обороны позволят крупным кораблям действовать как узлам сети. Ее признаками станут серийные поставки, снижение расхода дорогих ракет и восстановление безопасности маршрутов.

При сценарии «хронических проливов» воспрещение останется дешевле обеспечения прохода, а конвойные, противоминные и патрульные задачи станут постоянными. «Гонка арсеналов» выдвинет на первый план темпы выпуска боеприпасов и восполнения потерь; ее признаками будут расширение заводов и многолетние производственные контракты. «Сетевой шок» возникнет, если ограничения связи, радиоэлектронное или кибервоздействие резко снизят возможности рассредоточенных сил. Здесь преимущество получат системы с резервными каналами и подготовкой к действиям без непрерывного обмена данными.

Эти траектории могут сочетаться на разных театрах. Поэтому смысл планирования не в выборе единственного прогноза, а в создании возможностей, полезных при нескольких исходах: многоярусной обороны, восполняемых арсеналов, устойчивой связи и гибкой системы эксплуатации.

ВЫВОДЫ

Зарубежные подходы объединяет переход от оценки отдельного корабля к оценке всей системы применения сил. Новые технологии не устраняют потребности в крупном флоте, но показывают, что разгром противника и безопасность судоходства требуют различного сочетания средств. Безэкипажный компонент позволяет расширить наблюдение, вынести риск и затруднить действия противника, однако сам нуждается в связи, обслуживании, подготовленных кадрах и промышленном восполнении.

Практический вывод заключается не в копировании чужой номенклатуры или пропорций. Заимствовать имеет смысл механизмы: распределение функций, быстрое обновление малых систем, сбережение дорогого боезапаса и сохранение критических возможностей при утрате внешних сервисов. При этом каждый механизм необходимо соотносить с задачами своего флота: модель воспрещения десанта не решает задачи защиты коммуникаций или обеспечения стратегического сдерживания.

Мировые флоты соревнуются не столько в количестве кораблей и дронов, сколько в способности объединить их в устойчивую систему, долго действующую под огнем, восполняющую потери и сохраняющую управление. Применение этой логики на Балтике, Северном морском пути и Черном море станет предметом следующей статьи.



Аравийский полуостров и Ближний Восток



«АЛДАР ЦЫДЕНЖАПОВ»

КОРАБЛЬ-ГЕРОЙ, НОСЯЩИЙ ИМЯ ГЕРОЯ

ОН НЕСЕТ СКВОЗЬ ВОЛНЫ НЕ ПРОСТО ИМЯ — ОН НЕСЕТ ПАМЯТЬ.
КОРВЕТ «АЛДАР ЦЫДЕНЖАПОВ», НАЗВАННЫЙ В ЧЕСТЬ МАТРОСА-ГЕРОЯ, — ЭТО ЖИВОЙ СИМВОЛ МУЖЕСТВА, ГДЕ СТАЛЬ КОРПУСА СКРЕПЛЕНА СИЛОЙ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ДУХА.

КТО ТАКОЙ АЛДАР ЦЫДЕНЖАПОВ?
В 2010 году на эсминце «Быстрый» вспыхнул пожар в машинном отделении. 19-летний матрос Алдар, находясь в эпицентре огня, за 9 секунд перекрыл утечку топлива, предотвратив взрыв энергоустановки. Он спас экипаж и корабль, но сам получил несовместимые с жизнью ожоги.
За подвиг ему посмертно присвоено звание Героя Российской Федерации.

КОРВЕТ — НАСЛЕДНИК ПОДВИГА
Сегодня корвет «Алдар Цыденжапов» (проект 20380) продолжает службу на Тихоокеанском флоте:
универсален: несет ударные, противолодочные и зенитные комплексы;
скрытен: технологии «стелс» снижают заметность;
быстр и маневрен: способен действовать в прибрежной зоне и вдали от баз;
оснащен: корабельным ракетным комплексом «Уран».

ПОЧЕМУ ЭТО ВАЖНО?
Корабль носит имя героя не для красоты. Это клятва делу:
помнить тех, кто отдал жизнь за товарищей;
служить так, чтобы имя на борту не обесценилось;
защищать рубежи России с тем же самоотверженным упорством, что проявил Алдар.

«АЛДАР ЦЫДЕНЖАПОВ» — НЕ ПРОСТО КОРВЕТ. ЭТО ПАМЯТЬ, ОТЛИТАЯ В МЕТАЛЛЕ.
ЭТО МУЖЕСТВО, СТАВШЕЕ ДВИЖЕНИЕМ ВИНТОВ. ЭТО ОБЕЩАНИЕ: ПОКА ОН В СТРОЮ, ПОДВИГ ЖИВЕТ.

БИТВА ЗА АРКТИКУ – ХРЕБЕТ, КОТОРЫЙ НЕ СЛОМАТЬ



Виктор Павлович Кот
эксперт МЭС, к.т.н.

История освоения российской Арктики — это тысячелетняя эпопея, в которой переплелись отвага первопроходцев, развитие науки и упорная работа государства.

Впервые Россия заявила о своих правах на арктические территории в 1916 году. Министерство иностранных дел направило зарубежным государствам ноту о включении в состав своей территории всех земель, «расположенных к северу от азиатского побережья Российской Империи». СССР в меморандуме Народного комиссариата иностранных дел от 4 ноября 1924 года, направленном всем государствам, подтвердил положение ноты 1916 года о принадлежности РСФСР всех земель и островов, составляющих северное продолжение Сибирского материкового плоскогорья. Вопрос о границах советской арктической зоны был урегулирован в постановлении Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 года «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане». Документ гласит, что «территорией Союза ССР являются все как открытые, так и могущие быть открытыми в дальнейшем земли и острова, расположенные в Северном Ледовитом океане к северу от побережья Союза ССР до Северного полюса».

Существует легенда: Сталину показали карту Арктики и спросили, докуда будут простираться советские земли. Он взял карандаш, отчертил две линии от границ Советского Союза до Северного полюса и сказал: «Вот так хорошо». Вопреки народной молве, Сталин не имел отношения к разграничению Арктики. Первой свои границы до полюса определила Канада, а потом, глядя на нее, все остальные страны, имеющие выход к Северному Ледовитому океану: Россия (СССР), Норвегия, Дания, владеющая Гренландией, США. Договор подписан в 1920 году. Секторный подход определял правовой статус островов и земель, но не акваторий этих секторов.



Секторальное деление Арктики

С 1926 года территория, ограниченная меридианами 32°4'35" восточной долготы и 168°58'49" западной долготы, являлась территорией СССР. Площадь арктического сектора РФ, определенного согласно данному подходу, составляла 9 млн. кв. км, из которых 6,8 млн. — морская акватория Северного Ледовитого океана. На данный момент международно-правовой статус Арктики окончательно не отрегулирован. В отличие от сухопутных участков побережья и островов, арктический шельф, простирающийся до Северного полюса, не принадлежит ни одному из государств. На него претендуют Россия, Норвегия, Дания, Исландия, Канада и США.

Континентальный шельф — естественное продолжение сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка или до 200 миль, если границы подводной окраины материка не достигают этого предела. При наличии убедительных научных геолого-геофизических доказательств того, что территория за пределами 200 миль имеет континентальный тип земной коры, внешняя граница шельфа может быть расширена, но не



Открытие хребта Ломоносова

более чем до 350 морских миль от линии наибольшего отлива или 100 морских миль от изобаты 2500 метров.

Семьдесят восемь лет назад советские полярники совершили чрезвычайно важное для всего мира открытие, и вслед за этим на географических картах планеты появился подводный хребет, названный в честь великого русского ученого-просветителя, — хребет Ломоносова.

Веками Русь осваивала недоступное, прорубаясь сквозь тайгу, отвоевывала у вечных льдов безлюдные пространства — такой уж характер у страны и ее народа. Эта преемственность снова проявилась и в нашей новой истории. Экспедиции 1948-го и 2007-го рассказали миру о прежде неведомой, таинственной подводной земле. В названии корабля, как принято считать, скрыта его судьба. То же самое относится и к островам, хребтам, проливам...

Весной 1948 года приступила к работе высокоширотная воздушная экспедиция (ВВЭ) «Север-2» . СССР еще не преодолел послевоенную разруху, но арктические приоритеты нельзя было откладывать на потом, они требовали особой государственной заботы. Группа гидрологов под руководством Виктора Буйницкого проводила наблюдения на льдине между Новосибирскими островами и Северным полюсом. Океанограф Яков Гаккель определял глубины и не переставал удивляться странным результатам. Первый промер показал 2733 метра. Следующие установленные цифры – 2355, на 378 метров меньше. Мерить стали чаще, и в крайней юго-западной точке Гаккель зафиксировал сенсационно малую глубину – 1290 метров. Они установили, что по дну океана проходит сейсмический пояс. На суше подобные феномены присущи горным системам, значит, пришли к выводу русские ученые, здесь наличествует хребет, хребет, причем огромный. Через три года после Великой Победы СССР одержал еще одну, на сей раз сугубо мирную. И, приняв географическую эстафету от прежней России, снова показал себя полновластным хозяином Арктики.

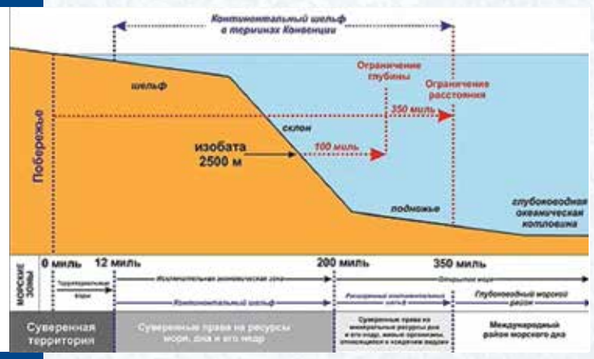
Советские первооткрыватели не только открыли нечто весьма ценное, но и нашли для него удивительно верное название. То, что новую гряду под водой нарекли именем великого помора, конечно же, не случайно. Наш просветитель в юности ходил на зверобойных судах по Белому морю, слышал рассказы земляков об их походах на Новую Землю и зимовках на этих островах. Михаил Васильевич подготовил первую научную карту Арктики как обширного океанического пространства, заявив: «Северный океан есть пространное поле, где... усугубиться может российская слава, соединенная с беспримерною пользою, через изобретение восточно-северного мореплавания в Индию и Америку». Наш первый российский академик лучше других понимал, что эти территории будут принадлежать морской России. Несмотря на удаленность этих территорий от материковой России и их международный статус, хребет Ломоносова должен по праву принадлежать нашему государству.

Хребет Ломоносова, протяженностью 1800 километров, пересекает центральную часть Северного Ледовитого океана, проходит почти через северный полюс. Ширина – от 60 до 200 км. , высота над дном океана – от 3300 до 3700 метров. Площадь хребта – 1,2 млн.кв.км. Минимальная глубина над хребтом – 954 метра.

По экспертным оценкам, в этом районе сосредоточено около 25 процентов мировых запасов углеводородов. Даже если данные завышены, то все равно речь идет о «золотой» территории.

Вокруг этого места назревает очень серьезный конфликт – возможно не менее серьезный, чем на юге, так как кроме России свои права на Хребет Ломоносова предъявляют Канада, Дания, США, Норвегия, Исландия.

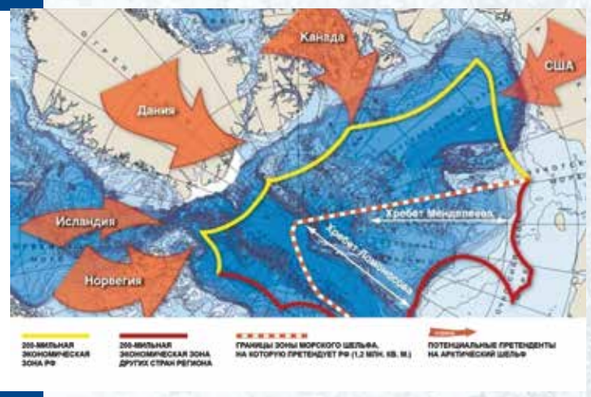
В 1982 году ООН выпустила конвенцию по морскому праву. Главная мысль документа: территориальная юрисдикция государства распространяется лишь на шельф, тогда как внешельфовая зона является международной. Как это работает в Арктике? У берегов каждой из стран есть 12 – мильная зона которая признается суверенными территориальными водами. Следующие 200 миль – исключительная экономическая зона со свободным судоходством, в пределах которой государство получает контроль над природными ресурсами. Любая из стран, подписавших конвенцию, сможет доказать, что ее континентальный шельф простирается в глубь Арктики на расстояние



Континентальный шельф согласно Конвенции ООН

более 200 миль, и сможет претендовать на ресурсы, расположенные в этой зоне. Россия присоединилась к конвенции в 1997 году.

Россия претендует на самые большие территории арктического шельфа: примерно 1,2 млн.кв.км., включающие в себя части Хребта Ломоносова, Менделеева и Гаккеля. Для сравнения: площадь всего Северного Ледовитого океана составляет 14,750 млн.кв.км.



Потенциальные претенденты на Арктический шельф

Соседние страны не признают обширные полярные владения России и пытаются откусить свой кусок арктического пирога. Канада неоднократно заявляла, что хребет Ломоносова может быть продолжением геологической структуры Северо-Американского континента, а значит, и зоной ее экономических интересов. В этом ее поддерживают Соединенные Штаты, выражая «обеспокоенность увеличением российского присутствия в Арктике». Однако американцы не могут подавать заявки в комиссию по границам континентального шельфа, так как до сих пор не ратифицировали Конвенцию ООН по морскому праву.

Для включения этих участков дна Северного Ледовитого океана в состав континентального шельфа России необходимо было доказать, что они имеют континентальную карту и морфологически являются естественным продолжением и компонентами подводной Евразийской континентальной коры.

Следующий бросок к хребту Ломоносова соотечественники предприняли в составе экспедиции «Арктика-2007». К полюсу двинулись атомный ледокол «Россия» и научно-экспедиционное судно «Академик Федоров». Перед учеными стояла задача — добыть все доказательства того, что хребет является продолжением Сибирской континентальной платформы. Кульминация похода – первое в истории погружение на дно морское непосредственно на Северном полюсе, 2 августа 2007 года две группы на глубоководных аппаратах «Мир-1» и «Мир-2» спустились вглубь на четыре с лишним километра.



Экипаж — станции «Мир-1»



Флаг России на дне Северного Ледовитого океана в точке Северного полюса

По прошествии без малого трех часов после начала погружения Артур Чилингаров наконец-то вышел с «Академиком Федоровым» на связь: *«Сели на грунт желтого цвета. В иле подняли такую бучу, что она долго не могла осесть»*. На рекордной глубине взяли пробы грунта. Среди трофеев, добытых в этот день, оказалось донное животное — стебельчатая лилия — поразительный «цветок» океанских котловин. Чилингаров установил на глубине 4302 метра титановый флаг России.

Многолетние исследования провели наши ученые, чтобы доказать принадлежность хребта Ломоносова России, а не Дании и Норвегии. В настоящее время научно доказано, что хребет является продолжением именно нашего материка, осталось закрепить этот факт в документах политиков.

В 2001 году Россия впервые направила в Комиссию ООН по границам континентального шельфа представление о расширении своих внешних границ по арктическому шельфу — первая заявка была отклонена.

В августе 2015 года была подана новая, дополненная результатами последних исследований. 9 февраля 2016 года была подана вторая заявка в ООН. Процесс рассмотрения заявки может занять более пяти лет. В случае ее одобрения, площадь российского континентального шельфа увеличится на 1,2 млн.кв.км. (в настоящее время -4,1 млн.кв.км.). 3 апреля 2019 года подкомиссия ООН приняла промежуточное решение, признав геологическую принадлежность части территорий Арктики к континентальному шельфу России. Рассмотрение вопроса в ООН продолжается.

У России, как и прежде, имеется единственный способ доказать свой приоритет – осваивать неизведанное пространство. Наши несомненные преимущества в борьбе за сокровища Ломоносовского хребта – славная история и ледокольный флот, который за последние годы стал существенно мощнее.

Арктику нельзя превращать в театр военных действий. Однако в учебниках истории и географии надо указывать четко: «хребет Ломоносова – открытие советских полярников. Несколько десятилетий эту землю обслуживают именно русские, и такой статус-кво не подлежит пересмотру.



ОТ ФРЕГАТА ДО БЭКА: 330 ЛЕТ ВОЕННО-МОРСКОМУ ФЛОТУ



На протяжении трех веков предприятия, которые сегодня входят в ОСК, обеспечивали развитие отечественного кораблестроения. Военные победы эпохи Петра I, покорение черноморских просторов и выход Флота в Мировой океан невозможно представить без подвига судостроителей. Какими достижениями встречает Объединенная судостроительная корпорация 330-летний юбилей Флота, рассказал Генеральный директор ОСК Андрей Пучков.

ЗАКРЕПЛЕНИЕ НА МОРЯХ

Днем рождения российского Военно-Морского Флота считается 30 октября 1696 года. Взятие Азова показало, что России необходимо иметь регулярный Флот. Царь Петр I принял решение: «Морским судам быть». В этот день Боярская дума утвердила высочайший указ Петра I о создании регулярного Флота.

Для строительства судов создавались «кумпанства», то есть объединения крупных землевладельцев, обязанные профинансировать создание небольших верфей в Воронеже, Петербурге, на Ладоге и в Архангельске. Правда, работы там велись во многом кустарно.

В марте 1697 года за границу выехало Великое посольство. Царь Петр I был в его составе инкогнито, под именем Петра Михайлова. Во время этой поездки он лично учился на голландских верфях корабельному мастерству.

Для строительства российского Флота были наняты на службу инженеры, морские офицеры и другие специалисты. Центральным органом управления Флотом стал Воинский морской приказ, который возглавил адмирал Федор Головин. В 1700 году он был переименован в Приказ воинских морских дел, а в 1708-м – в Адмиралтейский, который ведал строительством, вооружением и снабжением Флота.



Тяжелый атомный ракетный крейсер «Адмирал Нахимов» — фото Министерства обороны РФ

В 1704 году был заложен «Адмиралтейский дом» (ныне Адмиралтейские верфи ОСК) в Санкт-Петербурге. Уже через год там шло строительство двух бомбардирских кораблей и 24 ботов. В 1709 году на верфях заложили первый линейный корабль Балтийского флота – 54-пушечную «Полтаву», где впервые в мире использовались

Сроки и объемы строительства впечатляют. «Полтаву» спустили на воду в 1712 году, а в 1715-м вступил в строй 64-пушечный линкор «Ингерманланд». К концу того же года на верфях Адмиралтейства строилось уже десять 60–90-пушечных кораблей.

Для нужд Балтийского флота построен первый судоремонтный эллинг. Через 20 лет технологическая оснащенность Адмиралтейских верфей позволяла строить уже 100-пушечные корабли. В 1727 году там был спущен на воду первый в России 100-пушечный линейный корабль «Петр I и II» 1-го ранга, остававшийся в боевом строю 25 лет.

К 1720 году царем лично составлен Морской устав, а в 1723 году – «Табель о корабельных пропорциях», регламент, стандартизировавший «размерения» судов. В результате всего за четверть века в России был создан хорошо оснащенный и испытанный в боях Флот – один из самых мощных для своего времени.

ОБНОВЛЕНИЕ ФЛОТА

Новая эпоха требует не меньших усилий от кораблестроителей. ОСК ведет системную работу по повышению эффективности производства и модернизации мощностей с целью сокращения сроков и повышения качества строительства.

«*В 2025 году по гособоронзаказу передано семь новых кораблей, на двух из них завершен комплексный ремонт. Это в том числе атомные и дизельные подводные лодки с самым современным оружием*, – рассказал Генеральный директор ОСК **Андрей Пучков**. – *На ближайшую перспективу портфель заказов корпорации составляет несколько десятков государственных контрактов на проектирование, строительство, сервисное обслуживание и ремонт боевых кораблей и вспомогательных судов*».

Примечательно, что в этом году прошел комплексную модернизацию тяжелый атомный ракетный крейсер «Адмирал Нахимов». На нем заменены устаревшие комплексы вооружения. Сегодня он по целому ряду тактико-технических и эксплуатационных характеристик превосходит современные зарубежные корабли.

«*Не исключено, что возможности нашего корабля заставили задуматься военных аналитиков за океаном и заметно повлияли на формирование концепции ударных сил так называемого «Золотого флота» США. Тактико-технические характеристики американских кораблей класса TRUMP напоминают те, что реализованы в ТАРКР "Адмирал Нахимов"*», – отметил генеральный директор.



Корвет «Проворный»

В настоящее время крейсер находится на завершающей стадии испытаний, порядок и сроки проведения которых определены генеральным графиком, утвержденным Военно-Морским Флотом.

Как рассказал в интервью телеканалу «Звезда» главком ВМФ **Александр Моисеев**, в планах командования ВМФ – строительство кораблей еще более крупных, чем современные фрегаты водоизмещением порядка 9,5 тыс. тонн. Это корабли океанской зоны с большой автономностью.

«*Мы развиваем безэкипажные катера, у нас формируются полки беспилотных систем в структуре Фотов*», – отметил **Александр Моисеев**. Кроме того, создается безэкипажный корабль водоизмещением около 500 тонн, который будет решать отдельные задачи поиска подводных лодок и иных объектов. Он в три раза больше, чем знакомый всем 30-метровый «Грачонок», уточнил адмирал флота.

Корабль с таким водоизмещением относится к классу малых кораблей. При таком весе он уже не считается катером, а образует самостоятельную боевую единицу для ближней морской зоны.

Как объяснил главком ВМФ, безэкипажный проект заложен в текущей государственной программе вооружения, это будет первый такой корабль, который станет основой дальнейшего развития безэкипажных систем.

Российские корабли востребованы и у партнеров по военно-техническому сотрудничеству. В этих условиях ОСК совместно с «Рособоронэкспортом» проводит активную работу по продвижению на внешний рынок конкурентоспособных российских проектов. В настоящее время портфель предложений ОСК включает более 60 проектов кораблей и катеров всех классов.

«*Уникальные компетенции верфей и конструкторских бюро ОСК, высокие стандарты производства и имеющиеся мощности позволяют с оптимизмом смотреть на перспективы военно-технического сотрудничества. Однако кораблестроители ОСК считают своей приоритетной задачей пополнение современными и надежными кораблями Военно-Морского Флота страны*, – отметил глава ОСК **Андрей Пучков**. – *Мы гордимся тем, что все вместе укрепляем морскую мощь нашей державы*».



ОСК СЕВМАШ

СЕВМАШ – ЕДИНСТВЕННАЯ ВЕРФЬ В СТРАНЕ, КОТОРАЯ ОТВЕЧАЕТ ЗА СОЗДАНИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АТОМНОГО ПОДВОДНОГО ФЛОТА

Предприятие ОСК Севмаш – крупнейшая верфь в России, основная задача которой – строительство атомных подводных лодок для обороноспособности страны. Ее история началась еще в прошлом веке: верфь была основана 21 декабря 1939 года. За годы своего существования наукоемкое производство не останавливалось ни на один день: ни во время войны, ни в период перестроечных лет. В преддверии 330-летия регулярного Российского флота мы беседуем с генеральным директором предприятия ОСК Севмаш, доктором технических наук, Героем Труда России Михаилом Анатольевичем Будниченко о ретроспективе производственных планов и задачах сегодняшнего дня.

Михаил Анатольевич, что значит для Севмаша и для Вас лично 330-летний юбилей ВМФ России?

За три века российский флот прошел большой и славный путь. Мы гордимся его историей и прикладываем все силы, чтобы современные корабли были надежны и неуязвимы. Такую задачу ставили перед собой наши ветераны, те, кто стоял у истоков судостроительной отрасли на севере России. Наш ориентир остался прежним: строить сильный военный российский флот. Эту задачу нам ставят глава государства, руководство ВМФ и Объединенной судостроительной корпорации. Поэтому, безусловно, 330-летие российского флота – это праздник, который для нас очень значим. С флотом нас роднит не только дата и общие задачи, но и характер: добиваться поставленных целей и нести полную ответственность за результат.

Каков вклад Севмаша в строительство и модернизацию ВМФ России за все время существования завода?

В одном из своих выступлений Президент России Владимир Владимирович Путин сказал: «*Сложно найти предприятие, которое бы сделало больше для своей страны, чем Севмаш*». Это высокая оценка большого производственного пути нашего завода. Он создавался как предприятие, способное строить суда и корабли всех классов и назначений. Мы начинали с больших охотников, миноносцев, легких крейсеров. В 1955 году совсем еще молодому заводу страна доверила сверхсложный проект – создание первой атомной подводной лодки. Это одна из самых героических страниц нашей истории. За три года ценой неимоверных усилий предприятие построило корабль нового типа с новыми видами вооружения и энергетической установкой. Была открыта эра атомного подводного кораблестроения. Почти за семь десятилетий корабелы Севмаша создали лучшие образцы уникальной отечественной техники. Атомные подводные лодки периода золотого века кораблестроения позволили достичь паритета с военно-морскими силами Соединенных Штатов Америки. Со стапелей предприятия ОСК Севмаш сходили АПЛ, которые до сих пор являются мировыми рекордсменами по глубине погружения, водоизмещению и скорости. Сегодня Севмаш – единственная верфь в стране, которая отвечает за создание отечественного атомного подводного флота. Мы выполняем полный цикл строительства АПЛ. Предприятие построило и передало флоту 142 атомных подводных ракетоносца. А это больше, чем любая другая верфь в мире.



Предприятие ОСК Севмаш – крупнейшая судостроительная верфь России, на стапелях которой строятся атомные подводные лодки в интересах ВМФ России

Высокая квалификация нашего коллектива подтверждена государственными наградами. Предприятие отмечено пятью орденами, двумя благодарностями Президента РФ, Почетной грамотой Председателя Правительства РФ. В 2024 году Указом Президента РФ В.В. Путина завод был удостоен высшей награды Родины – знака «За успехи в труде». Коллектив верфи отмечен за большой вклад в создание новой специальной техники, укрепление обороноспособности страны и высокие показатели в производственной деятельности. За всеми этим достижениями стоят люди – главная ценность нашего завода. Работники Севмаша – люди особой породы: настоящие патриоты, преданные своему делу. За многие десятилетия здесь сформировался золотой фонд отечественного кораблестроения. На Севмаш приходят работать семьями, создают крепкие заводские династии. Так из поколения в поколение передается любовь и уважение к труду. Благодаря самоотверженности корабелов Севмаша сегодня продолжает коваться надежный оборонный щит страны.



На предприятии работает более 26 тысяч человек. Это золотой фонд кораблестроения



Предприятие ОСК Севмаш построило 4 поколения атомных подводных лодок

Какие проекты строятся сейчас на заводе в рамках выполнения ГОЗ и какие планы развития предприятия в перспективе?

С начала XX века Севмаш приступил к строительству атомного подводного флота 4-го поколения. Головные крейсеры проектов «Борей» и «Ясень» – наши первенцы – уже более 10 лет несут службу на Северном флоте и, по оценке военных, показали себя с лучшей стороны. Новое поколение АПЛ обладает усовершенствованными характеристиками по многим параметрам. Всего с 2012 года Севмаш построил 14 атомных подводных крейсеров по проектам конструкторских бюро ОСК «Рубин» и «Малахит». На стапелях – еще несколько кораблей серий «Борей-А» и «Ясень-М». Кроме того, работаем на важном заказе МО РФ – ремонте и модернизации корабля проекта 11442М. Заказ непростой, в процессе работ освоено и реализовано много новых задач. С прошлого года приступили к морским испытаниям. После успешного завершения проверки всех систем и механизмов крейсер будет подготовлен для передачи в состав Военно-Морского Флота. Уверен, он станет настоящим флагманом ВМФ. Что касается перспективных проектов, то продолжим выполнять задачи по линии гособоронзаказа по строительству атомных подводных лодок. У предприятия также есть заказы по гражданскому направлению. Все эти работы выполняются наряду с масштабной модернизацией производства. Предприятие готовится к дальнейшей перспективе – созданию кораблей 5-го поколения.

ОТ АВТОНОМНЫХ ПЛАТФОРМ ДО СЕРИЙНОГО ФЛОТА: СТРАТЕГИЯ ОСК К 330 ЛЕТИЮ ВМФ

В год 330 летия Военно морского флота России Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) демонстрирует системный подход к развитию морской техники — от передовых автономных платформ до устойчивого серийного строительства судов. На Всероссийской научной конференции «История военно морской славы России: к 330 летию Военно морского флота» в Президентской библиотеке имени Б. Н. Ельцина корпорация представила не просто отдельные разработки, а целостную стратегию, сочетающую технологические инновации, производственную модернизацию и преемственность традиций отечественного кораблестроения.

Ключевым технологическим вектором ОСК становится развитие автономных необитаемых подводных аппаратов (АНПА). Как отметил руководитель портфеля проектов АО «ОСК» Олег Власов, корпорация уже накопила опыт создания платформ сверхлегкого (до 50 кг) и легкого класса (до 300 кг). Эти устройства востребованы в широком спектре задач — от разведки месторождений и картографирования морских территорий до ликвидации последствий стихийных бедствий и обеспечения безопасности государства. Особенно перспективным признано групповое применение АНПА: несколько платформ способны формировать сейсмореагирующие решетки с разными шагами каналов. Их можно размещать в горизонтальной плоскости, по наклонной оси или рядами, варьируя глубину и конфигурацию в зависимости от специфики исследования. Такой подход существенно повышает эффективность сейсморазведки и открывает новые возможности для комплексного изучения морского дна.



Ключевым технологическим вектором ОСК становится развитие автономных необитаемых подводных аппаратов



Подъем флага на АПК «Князь Пожарский»

Развитие автономных платформ ведется по нескольким взаимосвязанным направлениям. ОСК делает ставку на наращивание модульности и повышение автономности аппаратов, что позволяет гибко адаптировать их под различные задачи. Не менее важна комплексная обработка данных с полезных нагрузок — это превращает АНПА из простых носителей оборудования в полноценные исследовательские комплексы. Оптимизация производственных расходов достигается за счет применения новых материалов и технологий, а конфигурирование комплексов под требования заказчика обеспечивает их востребованность как в гражданском, так и в оборонном сегменте. Особое внимание уделяется разработке критических технологий — именно они формируют долгосрочный технологический задел корпорации.



АНПА Витязь-Д



Человеческий капитал становится ключевым фактором, позволяющим не только выполнять текущие заказы, но и создавать возможности для тех, кто придет на смену

Параллельно с развитием перспективных образцов ОСК решает задачу устойчивого серийного строительства. По словам советника генерального директора корпорации Владимира Королева, продолжение дела Петра Великого для ОСК — это не только строительство военных кораблей и гражданских судов, но и развитие конструкторских школ, укрепление промышленной базы, удовлетворение потребностей ВМФ, перевозчиков и рыболовецких компаний. Результаты этой работы уже ощутимы: за последние три года заказчики получили 110 кораблей и судов, а в 2025 году корпорация передала четыре подводные лодки, включая стратегический атомный ракетоносец «Князь Пожарский». В портфеле текущих проектов — атомные ледоколы, пас-



Корвет проекта 20380 «Сообразительный»



Первый в России аппарат со сбрасываемой полезной нагрузкой «Аргус-Д»

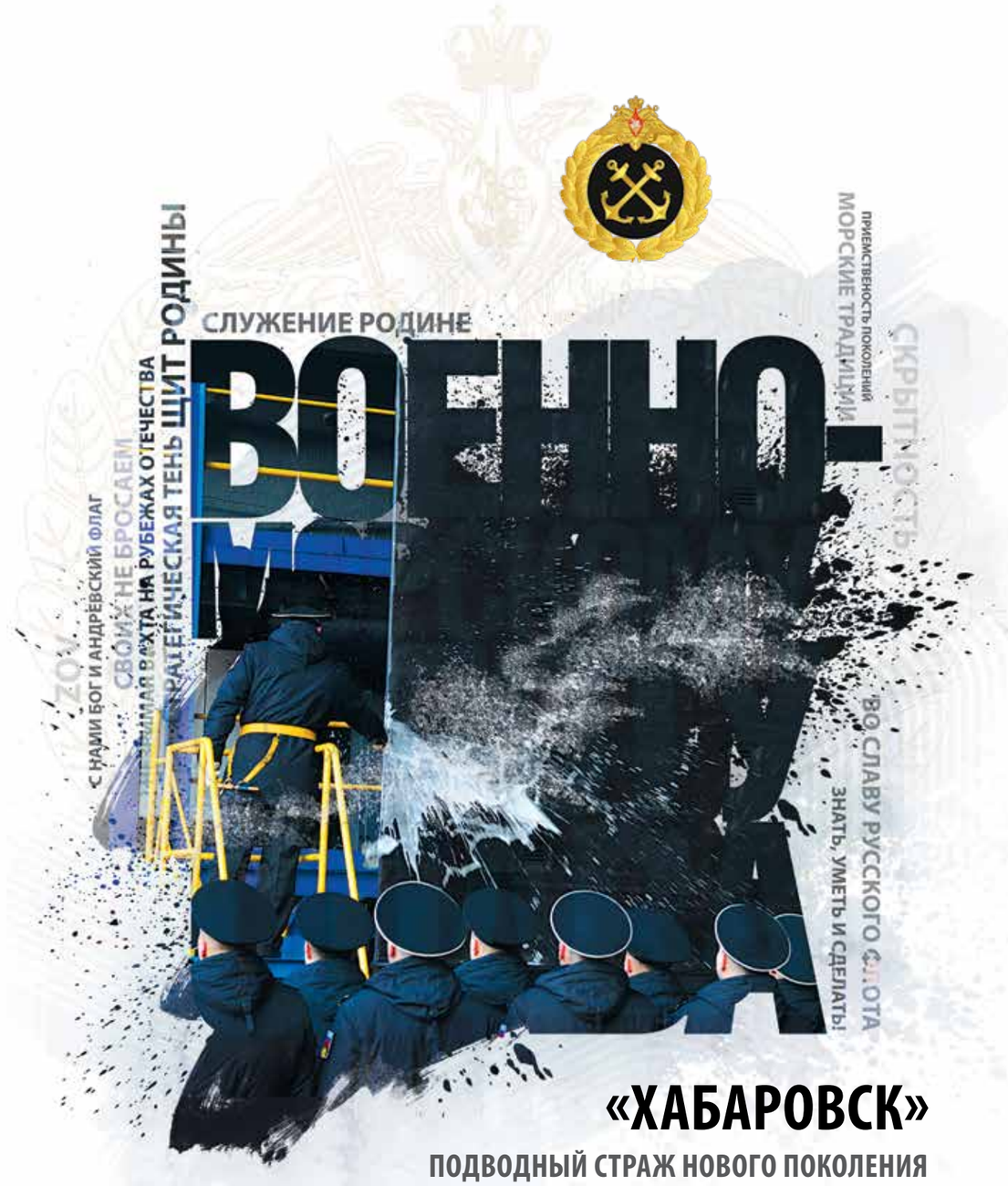
сажирские, грузовые и рыболовные суда, а также общие проектные решения для серийного производства.

Для обеспечения стабильности серийного выпуска ОСК активно модернизирует верфи и развивает производство отечественного судового оборудования. Важным шагом стало создание единой информационной среды для конструкторских бюро и служб технологической подготовки заводов. Эта система позволяет эффективно передавать проектные данные на верфи, а также учитывать производственный опыт при работе над цифровыми моделями. Такой подход сокращает сроки подготовки производства, снижает количество ошибок и повышает качество конечной продукции.

Не менее значимым аспектом стратегии ОСК является сохранение наследия корабелов. На большинстве предприятий корпорации действуют музеи, хранящие историю отечественного судостроения. Их поддержка — не просто дань традиции, а инвестиция в будущее: знание истории помогает формировать корпоративную культуру и передавать опыт новым поколениям специалистов. Как подчеркнул Владимир Королев, главная опора корпорации — люди: ученые, конструкторы, инженеры и рабочие, своим трудом продолжающие историю российского кораблестроения. Именно человеческий капитал становится ключевым фактором, позволяющим не только выполнять текущие заказы, но и создавать возможности для тех, кто придет на смену.

Таким образом, стратегия ОСК в год 330 летия ВМФ России отражает сбалансированный подход к развитию отрасли. Сочетание передовых технологий (в первую очередь — автономных платформ), системной модернизации производства, цифровизации и внимания к кадровому потенциалу позволяет корпорации не только отвечать на текущие вызовы, но и формировать устойчивый задел на десятилетия вперед. Это подтверждает: курс на развитие морского флота остается неизменным, а принцип «морским судам быть!» — не просто лозунг, а основа долгосрочной промышленной политики страны.

Редакция МНТ



РАЗВИТИЕ СУДОСТРОЕНИЯ КАК ИМПУЛЬС ДЛЯ РОСТА ЭКОНОМИКИ РОССИИ



Финский залив в День ВМФ: когда каждый корабль — часть единого ритма

Судостроительная отрасль характерна своей наукоемкостью и ресурсозатратностью. Чаще всего эти два показателя использует не в положительном ключе, при этом мультипликативный эффект от развития отрасли говорит о том, что наукоемкость и ресурсозатратность играют только положительную роль в долгосрочной перспективе. Не смотря на низкую отраслевую рентабельность, развитие судостроения стимулирует рост в множестве других сфер. К примеру, развитие торгового флота не только дает толчок машиностроению или металлургии, но и направлениям, чьи товары будут перевозиться по морю и рекам. Постройка балкеров гарантирует большие объемы перевозок угля, зерна или руда. Увеличение количества танкеров обеспечит возможность роста нефтяного экспорта, а создание сейнеров или траулеров поможет наполнить российский рынок отечественными морепродуктами. По оценкам Организации экономического сотрудничества и развития (OECD), каждый 1 доллар стоимости, созданный в судостроении, привлекает 2-3 доллара в промышленной цепочке поставок и 3-5 долларов в рамках всей морской экономической экосистеме. Все эти примеры показывают, как сильно коррелируют отрасли друг с другом: развитие одного направления непременно становится причиной развития и другого.

Иногда рост происходит в совсем неочевидных сферах. Благодаря реализации объединенной судостроительной корпорацией жилищной программы для своих работников специалисты судостроения остаются жить и работать в родных регионах. Комплексный механизм способствует закреплению молодежи у себя на родине и вносит неоспоримый вклад в стимулирование строительной отрасли, а также в рост объема жилищного строительства. Например, в Архангельской области, где сосредоточена значительная часть программы, за пять лет было введено свыше 2 миллионов квадратных метров жилья.

НЕОБХОДИМОСТЬ УКРЕПЛЕНИЯ МОЩИ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА РОССИИ

Немалое значение имеет увеличение не только торговых, промысловых или грузовых судов, но и военных. В период перехода мира к многополярности надежный и мощный флот является стабильностью и гарантом работы торговых судов. Военно-морской флот России выступает необходимым подспорьем для защиты транспортных коридоров нашей страны и торговых узлов за пределами территории России. Между прочим, именно с этой целью корабли и имели свое предназначение во время своего создания и популизации. Уже в конце 17-го века поняли тесную взаимосвязь между торговлей и военной мощью, и в селе Дединове на Оке был построен 26-пушечный корабль «Орел». Его основной задачей была охрана русских торговых судов на Волге и Каспийском море, а также сопровождение купеческих караванов в рамках торгового соглашения с Персией. Спустя 3 века актуальность сопровождения не пропала. Из-за нелигитимных попыток стран Запада бороться с так называемым ими «теневым флотом» Балтийский флот перешел к практике постоянного военного сопровождения гражданских судов для защиты от незаконных досмотров и задержаний. Полную готовность защиты своих экономических и политических интересов продемонстрировали обеспечением «Адмиралом Григоровичем» безопасного прохода танкеров через Ла-Манш. Как оказалось позже, не безосновательно нашей стране пришлось вернуться к практике сопровождения ВМФ. В начале сентября этого года Норвегия незаконно задержала российское научно-исследовательское судно «Профессор Молчанов». Этот вопиющий и пиратский инцидент полностью продемонстрировал необходимость и дальше продолжать сопровождение и защиту российских судов в целях поддержания стабильного развития и роста экономики страны.

КРУГЛОГОДИЧНАЯ НАВИГАЦИЯ ПО СМП

В начале сентября текущего года «на полях» Восточного экономического форума (ВЭФ-26) Владимир Путин заявил, что Россия сделает круглогодичную навигацию по Трансарктическому транспортному коридору (ТТК), который включает Северный морской путь. В настоящее время строится 3 атомных ледокола по проекту 22220: «Чукотка», «Ленинград» и «Сталинград» - и еще один сверхмощный ледокол передового проекта «Лидер». На сегодняшний день мощностей уже достаточно для круглогодичной навигации, а при достройке атомных и сверхмощного ледокола можно будет позволить нарастить дополнительный грузопоток через ТТК. При этом только пополнение нужного количества ледоколов недостаточно. Помимо готовности транспортных и сервисных компаний к круглогодичной навигации, необходимо существование подспорья на суше. В приоритетной работе создание поисково-спасательных центров вдоль арктического побережья нашей страны. Центры оснащены всем необходимым оборудованием, профессиональными спасателями и медицинским персоналом. На данный момент такие центры уже открыты в Нарьян-Маре, Сабетте, Дудинке и Певеке. Помощник Президента России, Председатель Морской коллегии РФ Николай Патрушев лично посещает эти центры и оказывает содействие в их развитии. Помимо этого, чтобы экономическая составляющая круглогодичной навигации не уходила на второй план, ведутся дноуглубительные работы, расширение портовых возможностей и подвод железных дорог к побережью.

СУДОСТРОЕНИЕ КАК ОБЩАЯ ТОЧКА ДИАЛОГА МЕЖДУ СТРАНАМИ

В условиях глобализации отрасль все чаще выступает не как арена для соперничества, а как уникальная площадка для диалога и практической кооперации. По линии Индии образовалось одно из наиболее перспективных и неосвоенных направлений для сотрудничества. Российские университеты с каждым годом увеличивают направления подготовки для будущих индийских специалистов. Российская сторона активно предлагает индийским партнерам совместно работать над развитием и использованием коридора север-юг и СМП. Кроме того, Индия заявляет о готовности предоставить производственные линии в течение 2-3 лет для общих проектов. В основе взаимодействия лежат суда смешанного плавания «река-море», химические танкеры, а также сотрудничество в области «зеленого» судостроения. Помимо прочего индийские верфи ведут переговоры о строительстве четырех неядерных ледоколов для России.

В ходе рабочего визита в Китай, Помощник Президента России, Николай Патрушев подчеркнул, что странам предстоит сообща выстроить новую, демократическую логику таких отношений, в том числе на море, где сходятся вопросы стратегической стабильности, энергетической и продовольственной безопасности, логистики и защиты наших общих экономических интересов. В первую очередь Николай Патрушев поделился с китайскими партнерами о проекте ТТК, добавив, что скоординированное развитие проекта ТТК совместно с китайским проектом концепции Морского шелкового пути способно изменить мировую геоэкономическую карту, сделав морскую торговлю более дешевой, более доступной и защищенной от любых рисков, в том числе военной эскалации, пиратства и санкций. Общей задачей российская сторона назвала обеспечением транспортного суверенитета России и Китая, в первую очередь на северном, арктическом направлении. Как сообщил Патрушев, Президентом России В.В. Путиным поставлена задача оперативно завершить разработку комплексного проекта развития Арктики и Трансарктического транспортного коридора и приступить к его реализации. «В данный момент в рамках проекта формируется финансово-экономическая модель, предусматривающая привлечение средств фондового рынка, концессий, а также иностранных инвестиций» - дал комментарий Помощник Президента России о ходе работ развития ТТК. Отдельно Николай Патрушев пригласил китайских партнеров к изучению модели создания цифровых верфей, приведя в качестве примера проект, который реализуется на Онежском судостроительно-судоремонтном заводе. Председатель Морской коллегии считает возможным создание единых стандартов цифровых двойников судов между Россией и Китаем.

СУДОСТРОЕНИЕ КАК «ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ» ФАКТОР

Помимо важной роли в геополитике, судостроение имеет большое значение в качественном изменении жизни населения страны. Судостроительные предприятия нередко формируют целые промышленные кластеры, которые становятся точками роста для целых регионов. Работа СК «Звезда» на Дальнем Востоке, ряд заводов Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) в Ленинградской области, «Вымпел» с «Верфь братьев Нобель» в Ярославской области и «ССЗ Лотос» с заводом «Красные Баррикады» в Астраханской области образуют кластеры, которые влекут за собой модернизацию транспортной, энергетической и социальной инфраструктуры в регионе, а также привлечение инвестиций и развитие смежных производств. Отсюда следует, что судостроение является одним из полноценных драйверов развития России, а также решает целый ряд государственных задач:

- **Экономический рост**
- **Технологическое лидерство**
- **Социальная стабильность**
- **Национальная безопасность**
- **Экономический суверенитет**

Аношин Александр

НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ИНТЭЛ

АФАР ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННЫХ РАДИОЛОКАЦИОННЫХ СИСТЕМ



ДИРЕКТОР НАПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ АО НПП «ИНТЭЛ» АЛЕКСЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ ТАРАН.

Отечественные разработки активных фазированных антенных решеток открывают новые возможности для обнаружения малоразмерных воздушных целей и создания перспективных радиолокационных комплексов.

Развитие беспилотной авиации, необходимость оперативного контроля воздушной обстановки предъявляют новые требования к радиолокационным станциям (РЛС). Особую актуальность приобретает задача обнаружения малоразмерных воздушных целей, характеризующихся небольшой эффективной площадью рассеяния, малой высотой полета и сложным характером движения.

Одним из наиболее перспективных направлений развития радиолокационной техники является применение малогабаритных РЛС с активными фазированными антенными решетками (АФАР), способных решать широкий круг задач в условиях сложной радиолокационной обстановки.

Активная фазированная антенная решетка представляет собой антенную систему, состоящую из множества излучающих элементов, объединенных в единую структуру. Ключевая особенность АФАР заключается в использовании твердотельных приемопередающих модулей, обеспечивающих формирование, усиление и прием радиочастотных сигналов.

Одним из важнейших преимуществ современных РЛС с АФАР является применение твердотельной элементной базы.



Антенный пост РЛС с АФАР

В составе антенной решетки используются твердотельные приемопередающие модули, а в радиолокационном тракте — полупроводниковые устройства формирования, усиления и обработки сигналов, что позволяет существенно повысить долговечность радиолокационного оборудования.

Применение современной элементной базы создает предпосылки для разработки малогабаритных РЛС с относительно низким энергопотреблением.

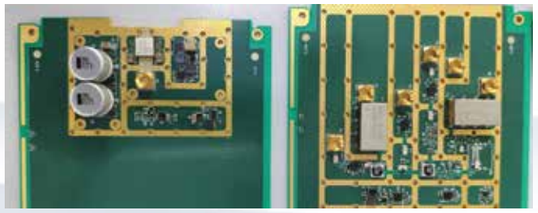
Это особенно важно для мобильных комплексов, где существуют ограничения по доступной электрической мощности, массе оборудования и возможностям охлаждения.

Одной из наиболее сложных задач современной радиолокации является обнаружение небольших воздушных объектов, в том числе беспилотных летательных аппаратов.

Такие цели могут обладать малой эффективной площадью рассеяния, перемещаться на небольших высотах, использовать сложные траектории движения и наблюдаться на фоне интенсивных отражений от земной поверхности, зданий и других объектов.

Для решения подобных задач недостаточно только увеличить мощность передатчика. Необходимо комплексное совершенствование антенной системы, способов формирования зондирующих сигналов и алгоритмов цифровой обработки радиолокационной информации.

Комплексное применение АФАР, сложных зондирующих сигналов и современных алгоритмов цифровой обработки позволяет обеспечить необходимую дальность обнаружения малоразмерных воздушных целей, высокую разрешающую способность по дальности и направлению, а также устойчивость сопровождения в сложных условиях наблюдения.



СВЧ модули

Научно-производственное предприятие «Инновационные технологии электроники» (НПП «ИНТЭЛ»), специализирующееся на высокотехнологичных решениях в области радиолокации ведет разработку малогабаритной радиолокационной станции обнаружения малоразмерных воздушных целей на основе АФАР.

В основу разрабатываемой РЛС положена концепция применения современной твердотельной элементной базы, электронного управления антенной решеткой и цифровой обработки радиолокационных сигналов.

В разрабатываемой радиолокационной системе с АФАР реализован комбинированный принцип сканирования пространства, сочетающий механическое вращение антенной системы в горизонтальной плоскости для обеспечения кругового обзора по азимуту и электронное сканирование по углу места.

Особое внимание уделяется сочетанию высоких радиотехнических характеристик с компактностью конструкции, энергоэффективностью и возможностью интеграции станции в различные информационно-управляющие системы.

Применение современных методов формирования и обработки сигналов направлено на обеспечение уверенного обнаружения малоразмерных воздушных объектов, точного определения их координат и устойчивого сопровождения.

Важной особенностью разработки является модульная архитектура, предусматривающая возможность адаптации состава оборудования, антенной системы и вычислительных средств под конкретные условия применения.

Такой подход позволяет формировать различные исполнения радиолокационной станции на основе унифицированных аппаратных и программных решений.

Универсальность применения: от стационарных объектов до мобильных платформ.

Благодаря компактной конструкции и относительно низкому энергопотреблению такие станции могут использоваться как в стационарном, так и в мобильном исполнении.

Стационарные варианты могут применяться для радиолокационного наблюдения за воздушным пространством в районе объектов, требующих непрерывного контроля воздушной обстановки.

Мобильные исполнения могут устанавливаться на автомобильных платформах и специализированных транспортных средствах.

Современные цифровые интерфейсы обеспечивают возможность интеграции радиолокационной станции с внешними системами наблюдения, средствами отображения информации и автоматизированными системами управления.

Разработка отечественных радиолокационных систем с АФАР имеет значение не только с точки зрения создания новых образцов оборудования, но и для развития национальной научно-производственной базы.

Создание собственных приемопередающих модулей, антенных элементов, устройств цифровой обработки и специализированного программного обеспечения способствует развитию компетенций в области СВЧ-электроники, микроэлектроники, цифровой схемотехники и радиолокационных технологий.

Реализация подобных проектов формирует спрос на современные электронные компоненты, высокоточные технологии производства, измерительное оборудование и специализированные инженерные разработки.

Отечественная разработка малогабаритной РЛС с АФАР способна повысить конкурентоспособность российской радиолокационной продукции по отношению к решениям зарубежных производителей, прежде всего за счет технологической самостоятельности, адаптации оборудования к требованиям отечественных заказчиков и развития собственной производственной и сервисной инфраструктуры.

В перспективе создание таких систем может дать дополнительный импульс развитию отечественной промышленности, стимулировать появление новых технологических решений и расширить возможности российских предприятий на рынке современной радиоэлектронной аппаратуры.

При этом достижение конкурентных преимуществ будет зависеть от подтвержденных технических характеристик, надежности, себестоимости, уровня локализации производства и результатов эксплуатационных испытаний.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Активные фазированные антенные решетки становятся одной из ключевых технологий развития современной радиолокации. Их применение позволяет объединить высокие энергетические характеристики, электронное управление пространственным обзором, гибкие методы формирования сигналов и современные алгоритмы цифровой обработки.

Разработка малогабаритной РЛС обнаружения малоразмерных воздушных целей, осуществляемая НПП «ИНТЭЛ», представляет собой перспективное направление развития отечественной радиолокационной техники.

Создание собственных радиолокационных систем на основе АФАР способствует укреплению технологической независимости, развитию российской электронной промышленности и формированию конкурентоспособных технических решений для стационарного и мобильного применения.

АФАР — это не просто новое поколение антенных систем, а технологическая основа для создания интеллектуальных, надежных и эффективных радиолокационных комплексов будущего.

ВЫЧИСЛИТЕЛЬНО-МОДЕЛИРУЮЩИЙ КОМПЛЕКС КАК ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ ОСНОВА КОМПЬЮТЕРНЫХ ТРЕНАЖЕРОВ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ ВМФ

Пыльнев Юрий Васильевич - доктор технических наук, профессор, президент АО «ИК «НЕОТЕК МАРИН».
Кирюхин Илья Алексеевич - кандидат технических наук, главный конструктор АО «ИК «НЕОТЕК МАРИН».
Новожилов Никита Юрьевич - заместитель генерального директора АО «ИК «НЕОТЕК МАРИН».
Смирнов Виктор Александрович - заместитель главного конструктора АО «ИК «НЕОТЕК МАРИН».

Аннотация

Рассмотрены архитектура и технологические решения вычислительно-моделирующего комплекса (ВМК) компьютерных тренажеров для подготовки специалистов ВМФ. Показано, что моделирование состояния объекта, его систем и технических средств в едином вычислительно-моделирующем комплексе позволяет достоверно воспроизводить их поведение в реальном времени с учетом их взаимосвязей. Приведены основная терминология, унифицированная структура цифрового двойника морского объекта и классификация компьютерных имитационных моделей. Описаны принципы организации вычислений в ВМК, обеспечивающие детерминизм, устойчивость и расширяемость моделирования, а также результаты практического применения в проектах создания компьютерных учебно-тренировочных средств (УТС) для современных кораблей ВМФ.

Ключевые слова: *вычислительно-моделирующий комплекс, компьютерный тренажер, цифровой двойник, компьютерная имитационная модель, программный имитатор, подготовка специалистов ВМФ.*

Вопросы подготовки личного состава находились в центре внимания ещё при создании регулярного флота. В «Учреждении к бою по настоящему времени» (1708 г.) Петр I требовал «непрестанно тому обучать, как в бою поступать» [1].

Сегодня эта задача как никогда актуальна. В июле 2025 г. Министр обороны РФ А.Р. Белоусов объявил о запуске системного проекта «Военное образование – на службе Отечеству» до 2035 года, направленного на комплексное изменение системы подготовки военнослужащих. Среди его направлений – адаптация военного образования к технологическим изменениям, развитие материально-технической базы и подготовка специалистов в области информационных технологий [2]. Модернизация военного образования названа приоритетом и на расширенной Коллегии Минобороны [3].

Для ВМФ эта задача имеет особое значение. Современные технологии и вычислительные мощности позволяют воссоздать на компьютерных тренажерах практически любые ситуации, включая аварийные. При этом особую роль играет формирование интеллектуальных навыков: исследования, проведенные специалистами ВМФ, показывают, что время подготовки целесообразно распределять в соотношении 80-90 % на интеллектуальные навыки и 10-20 % – на моторные [4].

Отечественная школа тренажеростроения имеет глубокие корни: еще в 1962 г. был введен в эксплуатацию первый тренажер судовой ядерной энергетической установки ледокола «Ленин». Уже с конца 1960-х годов создавались комплексы, объединявшие модели энергетики, общекорабельных систем, навигации, связи через центральный комплекс приборов. Именно тогда была осознана проблема согласованности данных между имитаторами различных технических средств и систем морского объекта. Сегодня она решается путем создания единого вычислительно-моделирующего комплекса, который обеспечивает взаимосвязь моделей и управление ими в реальном времени. В АО «ИК «НЕОТЕК МАРИН» для этого сформирована и развивается целостная система архитектурных и технологических решений на базе собственной цифровой платформы «НЕО ИНТЕЛЛЕКТ». Кроме этого, в компании разработан и применяется понятийный аппарат в области компьютерных учебно-тренировочных средств, опирающийся на действующую нормативную базу ВМФ.

Вычислительно-моделирующий комплекс определяется как составная часть учебно-тренировочного средства, представляющая собой совокупность программных средств, информационного обеспечения и, при необходимости, средств вычислительной техники, реализующая функции моделирующего устройства и обеспечивающая совместное функционирование составных частей тренажера при проведении учебных мероприятий.

Программный имитатор (ПИ) – программное средство в составе тренажера, имитирующее функционирование образца техники с воспроизведением органов управления и средств отображения информации осваиваемого образца техники.

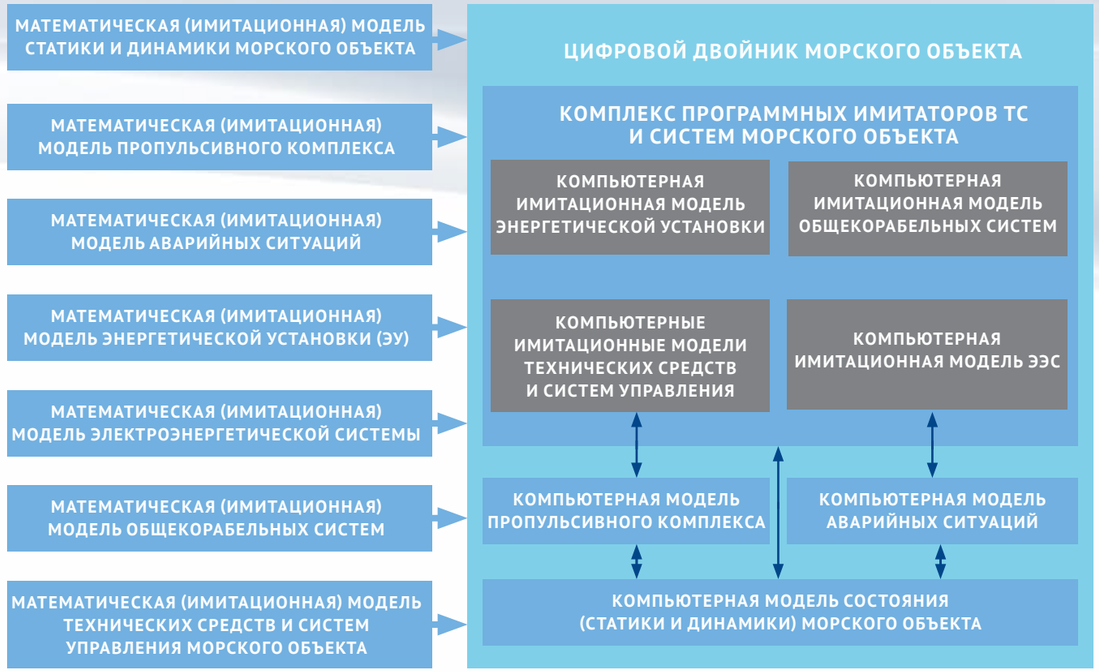


Рисунок 1 – Унифицированная структура учебного цифрового двойника морского объекта

Развивая эти положения, компания рассматривает программный имитатор как единство двух составляющих: дисплейного имитатора (ДИ) – графического отображения имитируемого объекта (органов управления), реализованного в виде интерактивных схем или панелей, с которыми взаимодействует обучающийся, и компьютерной имитационной модели (КИМ), которая обрабатывает поступающие от интерфейса запросы и меняет состояние имитируемого объекта в соответствии с логикой его функционирования.

Опираясь на эти положения, компания развивает и собственные понятия, в частности **учебный цифровой двойник морского объекта** (ЦД-У) – цифровой двойник, предназначенный для применения в процессе обучения, функциональность и характеристики которого определяются конкретными учебными целями, заданными заказчиком. Данное понятие развивает положения ГОСТ Р 57700.37-2021 о цифровых двойниках изделий применительно к учебным задачам [5].

Унифицированная структура учебного цифрового двойника морского объекта (рис. 1) предполагает наличие центрального звена – компьютерной имитационной модели состояния (статики и динамики) морского объекта, которая взаимодействует с моделями пропульсивного комплекса (ПК), главной энергетической установки (ГЭУ), общекорабельных систем (ОКС) и электроэнергетической системы (ЭЭС) через соответствующие программные имитаторы органов и систем управления.

В структуру ЦД-У также включены модели аварийных ситуаций – распространения пожара, поступления воды, задымления и других видов боевых и технических повреждений, связанные с моделью статики и динамики объекта и моделями смежных систем.

Именно через эти связи реализуется развитие аварийного процесса; при этом ключевым является обеспечение единства информационного пространства – изменение параметра в одной системе отражается на всех смежных.

Для формализации требований к глубине моделирования и обоснованной оценки трудоемкости разработки моделей разработана классификация КИМ, в основу которой положены два основных признака: класс математической сложности – тип и структура используемого математического аппарата (от логических условий до систем нелинейных дифференциальных уравнений), и класс масштабной сложности – объем системы по числу элементов, параметров и связей. Итоговый класс модели определяется по максимальному из двух признаков. Сводная характеристика классов приведена в таблице 1. Подобным образом построена классификация программных имитаторов по функциональности (пять классов – от простейшей арматуры до комплексных систем управления).

Наличие классификации позволяет уже на этапе формирования технического задания однозначно определить требуемый состав моделей и имитаторов, а в дальнейшем – разработать основу для

Класс	Математический аппарат	Число параметров	Изменение параметров	Примеры
1	Логические условия, булева алгебра	1-5	Отсутствует (только переключение состояний)	Запорная арматура, выключатели
2	Таблицы, интерполяция, эмпирические полиномы	до 20	Квазистатика (в пределах паспортных характеристик)	Дизель-генератор, насос, компрессор
3	Система линейных алгебраических уравнений, линейные дифференциальные уравнения	до 100	Полная динамика переходных процессов	ОКС, ЭЭС, гидравлические сети
4	Системы нелинейных дифференциальных уравнений	более 100	Полная динамика с учетом случайных воздействий	Модель статики и динамики морского объекта

Таблица 1 – Классификация компьютерных имитационных моделей

обоснованной оценки трудозатрат и определения необходимого финансирования для создания тренажерного комплекса.

Такой подход не является принципиально новым: классификация программных средств по сложности – общий принцип, успешно апробированный, в частности, при создании интерактивных электронных технических руководств (ГОСТ Р 54088-2010, а также стандарты для ИЭТР изделий ВиВТ), где сложность руководства также фиксируется классом.

АРХИТЕКТУРА ВМК

Современные компьютерные тренажеры предъявляют к ВМК высокие требования:

- функционирование в реальном или ускоренном времени – шаг интегрирования должен укладываться в бюджет времени, задаваемый масштабом имитации;
- многопользовательский режим – несколько операторов одновременно взаимодействуют с общим имитируемым объектом через различные дисплейные имитаторы (ДИ) систем управления и оборудования;
- детерминизм – сеанс имитации должен воспроизводиться для разбора действий обучающихся и аттестации;
- устойчивость – сбой или отключение одного рабочего места не должен приводить к рассогласованию общего состояния;
- расширяемость – состав имитационных моделей и ДИ определяется набором подключаемых плагинов, обеспечивающих реализацию как простых имитаторов, так и имитаторов высокого класса.

Традиционно архитектуры ВМК тренажеров строятся на одной из трех схем (таблица 2).

Авторами разработана и апробирована архитектура ВМК, сочетающая преимущества известных схем. Истинное состояние моделируемого объекта и окружающей обстановки поддерживается менеджером моделей в выделенном вычислительном процессе, а каждое рабочее место оперирует собственным подмножеством сущностей под управлением менеджера дисплейных имитаторов. Обмен осуществляется через базу данных реального времени (БДРВ) – общий набор параметров всех моделей и имитаторов тренажера, защищенный механизмом синхронизации (мьютексом), – с передачей только изменений (дельт) параметров относительно номера поколения (рисунок 2).

Действия операторов передаются в обратном направлении и обрабатываются потоком моделей перед шагом интегрирования. Детерминизм обе-

№	Архитектурная схема ВМК	Особенности и ограничения
1	Единый цикл имитации статических и динамических процессов с синхронными вызовами дисплейных имитаторов	Простота, но жесткая связность: задержка обновления одного рабочего места задерживает весь цикл
2	Распределенная симуляция (опираясь на форматы HLA/DIS [6])	Стандартизованный обмен сообщениями, но возникают проблемы с высокой сложностью инфраструктуры и расходами на сериализацию передаваемых данных
3	Репликация состояния с детерминированной симуляцией	Требует детерминизма всех моделей и одинакового порядка событий на всех узлах

Таблица 2 – Особенности типовых архитектурных схем ВМК

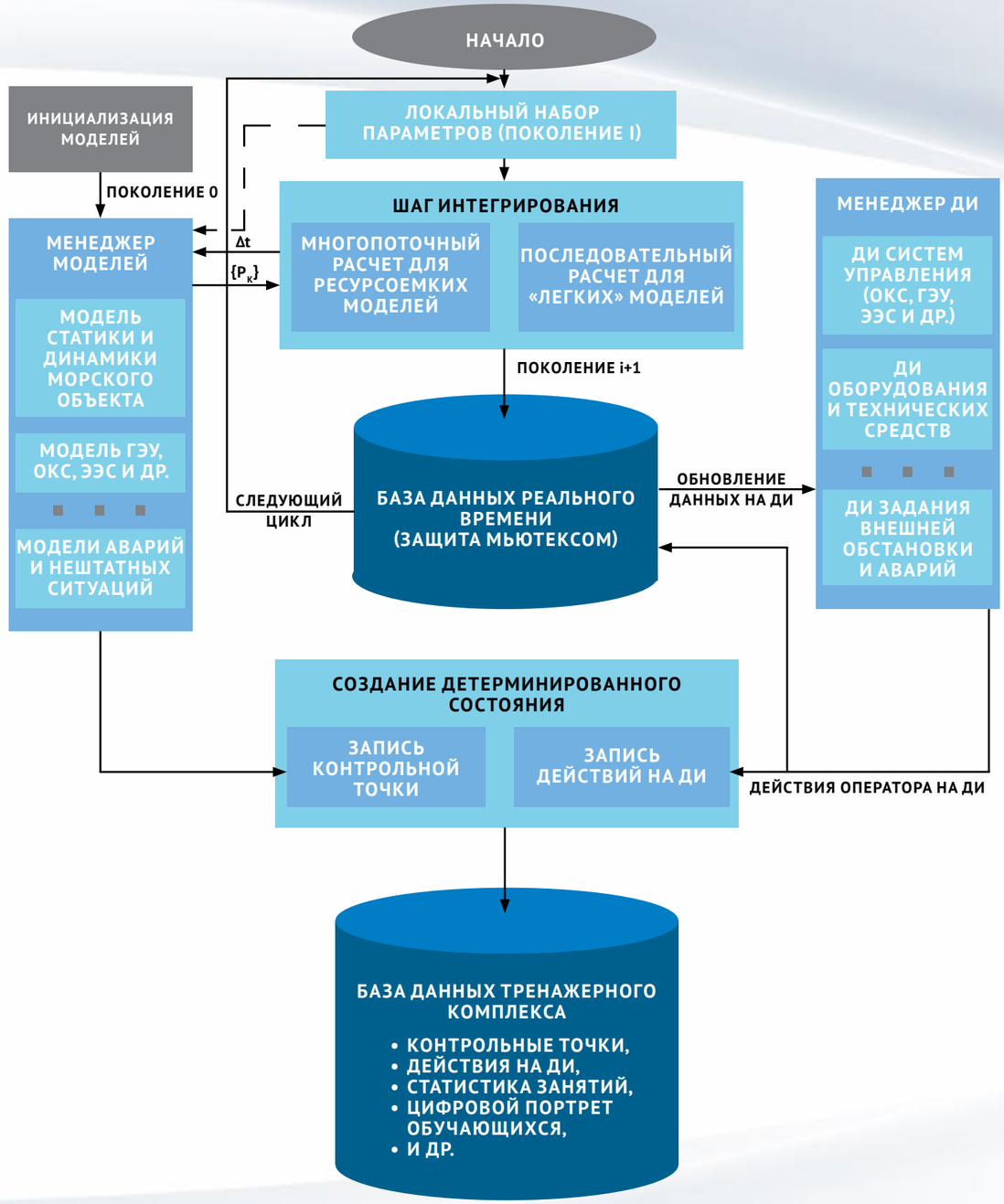


Рисунок 2 – Алгоритмическая схема функционирования ВМК

спечивается самодостаточной записью сеанса: контрольной точкой (состоянием всех имитационных моделей тренажера в определенный момент времени), журналом действий обучающихся и журналом изменений шага интегрирования. Такое построение обеспечивает асинхронный обмен изменениями, явное разделение вычислительных потоков моделей и обработки данных с ДИ и детерминированную запись имитации, не требующую детерминизма на стороне ДИ. Встроенное профилирование позволяет отслеживать долю времени на интегрирование, обработку действий, синхронизацию БД и простои.

На каждом цикле интегрирования ВМК выполняет следующие операции:

- обработку и журналирование накопленных действий оператора;
- расчет параметров моделей (шаг интегрирования);
- синхронизацию базы данных реального времени.

Для ресурсоемких моделей (например, решение сложных нелинейных дифференциальных уравнений в задачах гидродинамики) предусмотрен многопоточный шаг интегрирования: сначала выполняется копирование значений параметров в локальную копию, затем запускаются асинхронные задачи в пуле задач, и по их завершении результаты сохраняются в БДРВ. Это позволяет распараллелить вычисления, не нарушая потокобезопасности всего множества моделей. Преимущества разработанной архитектуры ВМК представлены в таблице 3.

Вместе с тем существуют и ограничения, обусловленные принятыми техническими решениями:

- опрос вместо push-уведомлений; период опроса должен быть не меньше времени обработки предыдущей порции, что ограничивает минимальную задержку обновления ДИ;
- единый мьютекс БДРВ; при очень большом числе рабочих мест возможна конкуренция при записи параметров, передаваемых с ДИ;
- размерность счетчика поколений ограничивает длительность непрерывной имитации; при необходимости предусмотрен переход на счетчик большей разрядности;
- отсутствие распределенного консенсуса; архитектура ВМК рассчитана на единый набор имитационных моделей с вычислением на одном сервере; распределенная имитация потребовала бы дополнительных механизмов.

ПРАКТИЧЕСКОЕ ПРИМЕНЕНИЕ

Описанные технические решения и архитектура ВМК успешно реализованы в ряде проектов, выполненных АО «ИК «НЕОТЕК МАРИН» для Военно-Морского Флота в период 2018-2026 гг.

Наиболее полным воплощением разработанной архитектуры и технологических решений является комплекс унифицированных рабочих мест «КУРМ 06363» для неатомных подводных лодок проекта 636.3, обеспечивающий подготовку экипажей по управлению подводной лодкой, эксплуатации основного оборудования и борьбе за живучесть. Программной основой является цифровой двойник типовой подводной лодки; разработка и верификация компьютерных имитационных моделей выполнены на основе данных АО «ЦКБ МТ «Рубин» и результатов натурных испытаний. Комплексы эксплуатируются на Тихоокеанском и Черноморском флотах; принято решение о поставке пяти комплектов в военные институты ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» до 2029 года. КУРМ 06363 стал основой для развития технологических решений применительно к другим проектам подводных лодок, включая проект 677 «Лада», а также надводных кораблей [7].

С 2020 по 2025 год в ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» на базе платформы «НЕО ИНТЕЛЛЕКТ» модернизированы тренажеры «Гвоздика», «Молния», «Овод», «УТК ПЛ», «Альпинист-55» и «Мажара-ДПЛ»; в 2026 году планируется модернизация тренажеров «Нептун» и «Мажара-НК». Все они работают на общей платформе и используют единые коммуникационные протоколы, что позволяет интегрировать их в единое информационное пространство и отрабатывать междисциплинарные сценарии. Унификация аппаратных и программных решений обеспечила сокращение затрат на закупку и обслуживание на 50–60 %, а на реализацию проектов модернизации – на 80-90 % по сравнению с созданием аналогичных систем с нуля. [8]

Свойство архитектуры	Преимущество
Слабая связность моделей и ДИ – прямые связи между подсистемами отсутствуют, взаимодействие идет только через общую БДРВ и механизм сопоставления идентификаторов	Упрощает разработку, модификацию и замену отдельных моделей и имитаторов без перестройки всего комплекса
Инкрементальный обмен – передаются только изменения параметров относительно поколения, полный набор требуется только при инициализации	Снижает нагрузку на сеть и вычислительные ресурсы, повышает быстродействие при большом числе рабочих мест
Устойчивость к разрывам – потеря действий не приводит к рассогласованию, потеря изменений компенсируется при следующем запросе	Сохраняет целостность моделирования при сбоях связи, повышает надежность тренажера
Детерминизм записи – самодостаточная запись слепок параметров, логирование действий, учет изменения шага) позволяет воспроизвести сеанс без участия ДИ	Обеспечивает объективный разбор (дебрифинг) занятий и аттестацию обучаемых
Расширяемость – плагинная архитектура для моделей и ДИ	Позволяет дополнять и расширять функциональность цифровых двойников без переработки ядра

Таблица 3 – Преимущества разработанной архитектуры ВМК



Рисунок 3 – Процесс отладки компьютерных учебно-тренировочных средств в АО «ИК «НЕОТЕК МАРИН»

Представленные технические решения также применяются в рамках опытно-конструкторских работ по созданию программного обеспечения учебно-тренировочных средств для 11 современных проектов кораблей.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Современное развитие информационных технологий и вычислительных мощностей позволяет реализовать взаимосвязанное моделирование всех систем морского объекта в реальном времени. В АО «ИК «НЕОТЕК МАРИН» для этого сформирована целостная система понятий и решений – терминология, структура учебного цифрового двойника морского объекта, классификация моделей и архитектура вычислительно-моделирующего комплекса. Компанией создана и активно применяется технология производства компьютерных тренажеров морских объектов на базе платформы «НЕО ИНТЕЛЛЕКТ». Накопленный отечественной школой тренажеростроения задел и сформированная технологическая база служат основой для модернизации материально-технической базы подготовки специалистов ВМФ – задачи, поставленной Министром обороны Российской Федерации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Учреждение к бою по настоящему времени. 1708 г. // Воинские уставы Петра Великого / под ред. Н.Л. Рубинштейна; вступ. ст. и коммент. П.П. Епифанова. – М.: Тип. Библиотеки им. В.И. Ленина, 1946. – С. 60-63.

2. Выступление Министра обороны РФ на заседании экспертного совета по вопросам модернизации системы военного образования и подготовки офицерских кадров / пресс-служба Минобороны РФ// Вести.Ру.-2025.-8 июля. URL: https://www.vesti.ru/article/4584658 (дата обращения: 22.10.2026).

3. Выступление Министра обороны РФ на расширенном заседании коллегии Минобороны/ URL:http://kremlin.ru/events/president/news/78801 (дата обращения: 22.10.2026).

4. Захаров В.Л., Ильин В.А. Тренажеры военно-морского флота: создание и использование: монография. - Санкт-Петербург; Тверь: Центрпрограммсистем, 2019. – С. 247.

5. ГОСТ Р 57700.37-2021. Компьютерные модели и моделирование. Цифровые двойники изделий. Общие положения. - М.: Российский институт стандартизации, 2021. – С. 10.

6. IEEE 1516-2025. IEEE Standard for Modeling and Simulation (M&S) High Level Architecture (HLA) — Framework and Rules. – New York: IEEE, 2025.

7. Шигапов И.И., Пыльнев Ю.В., Бушуев В.В. Современные аспекты формирования интеллектуальных навыков офицеров по управлению борьбой за живучесть корабля и эксплуатацией технических средств // Морской сборник. 2025. № 7. – С. 49-57.

8. Пыльнев Ю.В., Кирюхин И.А., Новожилов Н.Ю. Цифровая трансформация тренажеров Военно-морского флота. Опыт практического применения современных информационных технологий // Морская наука и техника. Сборник «Итоги судостроения 2025». - 2025. – С. 58-61.

КУРС НА ТЕХНОЛОГИЧЕСКУЮ НЕЗАВИСИМОСТЬ: ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ ООО «ИНВАРД» В СУДОСТРОЕНИИ И МОРСКОЙ ТЕХНИКЕ



**СОВЕТНИК ДИРЕКТОРА ООО «ИНВАРД»
АЛЕКСЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ ТАРАН.**

Российское гражданское судостроение и военно-морской флот сегодня функционируют в условиях беспрецедентных вызовов, требующих форсированного импортозамещения и достижения технологической независимости в сегменте критически важного судового комплектующего оборудования. Ключевая роль в решении этой государственной задачи отведена отечественным научно-производственным предприятиям приборостроительного сектора.

Одним из примеров эффективной реализации этого вектора является деятельность ООО «ИНВАРД» - современного высокотехнологичного предприятия, успешно разрабатывающего и выпускающего приборы для контроля, регулирования и измерения технологических параметров жидких сред.

ИННОВАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ И СЕРИЙНАЯ ПРОДУКЦИЯ

ООО «ИНВАРД» располагается в Рязани. За годы активной работы компания сформировала мощный фундамент для глубокой локализации высокоточного приборостроения, обладая развитым и постоянно обновляемым парком сложного производственного оборудования, испытательными стендами, уникальными инженерно-конструкторскими и кадровыми компетенциями.

Предприятие осуществляет полный жизненный цикл наукоемких изделий: от проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) до серийного производства и последующего технического сопровождения на объектах эксплуатации.

Основным направлением ИНВАРД» выступает разработка и серийный выпуск приборов для измерения расхода, давления и уровня жидкостей - эта продукция важна для бесперебойного функционирования технологических систем в нефтегазовой и нефтехимической отраслях, атомной энергетике, а также в гражданском и военном судостроении.

Основу производственной программы предприятия составляют следующие серии приборов:

- рефлекс-радарные уровнемеры - высокоточные приборы, использующие метод импульсной радиолокации с волноводным направлением сигнала для непрерывного измерения уровня агрессивных, вязких и пенящихся сред в сложных условиях;
- магнитострикционные уровнемеры - устройства, обеспечивающие прецизионное бесконтактное измерение коммерческой точности, незаменимые в системах автоматики судовых энергетических и вспомогательных установок;
- вибрационные сигнализаторы уровня - надежные и долговечные приборы защиты от переполнения или осушения емкостей и трубопроводов, функционирование которых основано на изменении частоты механических колебаний камертона при погружении в среду;
- магнитные указатели уровня - автономные визуальные индикаторы байпасного типа, позволяющие осуществлять непрерывный мониторинг уровня в резервуарах под высоким давлением без риска утечек.





«Инвард» - предприятие полного цикла



Направления производства ООО «Инвард»



Тэкфлекс

Стратегия развития компании базируется на непрерывном совершенствовании внутренних бизнес-процессов, освоении новейших мировых технологий и ежегодном расширении коммерческой линейки продаж за счет вывода на рынок нескольких оригинальных продуктов.



Вибротэк



Указатель уровня

Высокая конкурентоспособность обеспечивается документальным сопровождением всех этапов производства и реально функционирующей сертифицированной системой менеджмента качества (СМК). Это позволяет предприятию успешно проходить аудиты государственных корпораций, частных нефтегазовых холдингов и выполнять государственные заказы. «ИНВАРД» обладает полным пакетом разрешительной документации, включая специальную лицензию на конструирование и производство приборов для объектов атомной энергетики, а вся выпускаемая номенклатура сертифицирована на соответствие действующим национальным и межгосударственным техническим регламентам.

РАЗВИТИЕ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА С МИНПРОМТОРГОМ РОССИИ

Высокий уровень доверия к технологическому и производственному потенциалу рязанского предприятия со стороны государства подтверждается долгосрочным партнерством с Министерством промышленности и торговли Российской Федерации.

В рамках реализации федеральных целевых программ по развитию судостроительной отрасли между Минпромторгом России и ООО «ИНВАРД» были заключены два соглашения о предоставлении субсидий из федерального бюджета, направленных на финансовое обеспечение затрат по разработке, созданию и внедрению в серийное производство судового комплектующего оборудования нового поколения.

Первым системным шагом стало подписание соглашения для финансового обеспечения комплексного проекта, связанного с разработкой, конструированием и внедрением в серийное производство



Магнитэк

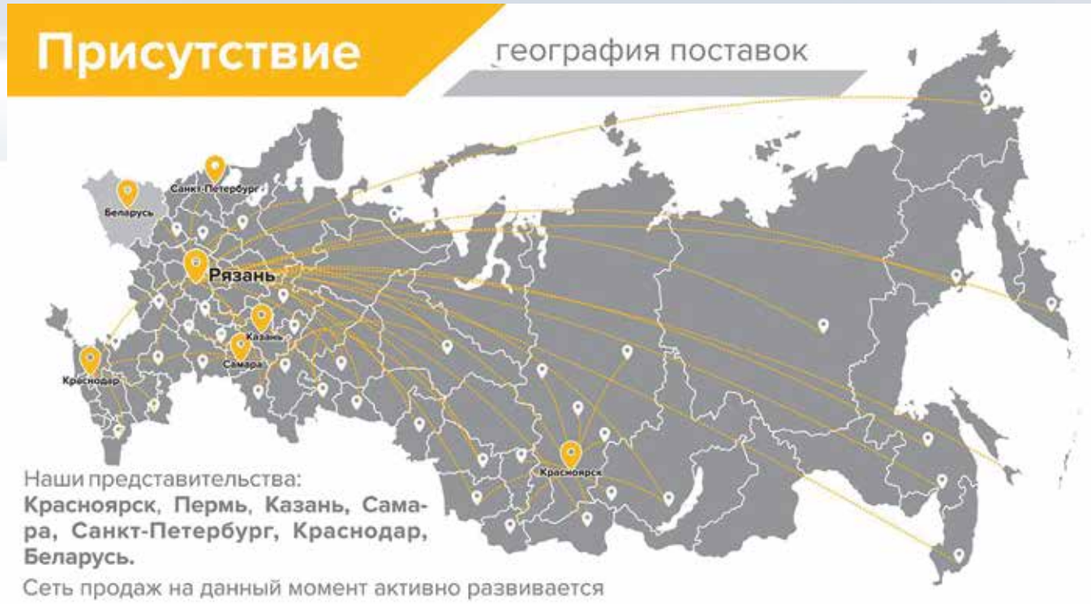
судовых приборов с параллельной модернизацией собственных производственных мощностей.

Средства соглашений выделены в рамках федерального проекта «Производство судов и судового оборудования» государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений».

В рамках исполнения проекта 2024 года ООО «Инвард» разработал и освоил производство кориолисовых массовых расходомеров «ИНМАСС».

Логическим продолжением масштабирования импортозамещающих НИОКР и расширения промышленного суверенитета стало заключение второго, существенно более крупного соглашения в 2025 году. Целью этого соглашения является финансовое обеспечение затрат ООО «ИНВАРД», на выполнение комплексного проекта «Разработка комплекта оборудования системы коммерческого учета сжиженного природного газа, предназначенного для судов-газовозов».

Выделение бюджетных инвестиций и жесткие



География присутствия



Инмасс

требования к целевым стоимостным характеристикам реализации подтверждают высокий уровень доверия государства к рязанским приборостроителям.

ООО «ИНВАРД» планомерно и успешно движется по вехам утвержденных медиапланов и графиков НИОКР. Все исключительные права на результаты интеллектуальной деятельности, создаваемые в рамках данных комплексных проектов, закрепляются за самим предприятием-разработчиком, что стимулирует капитализацию его нематериальных активов и долгосрочную технологическую устойчивость.

Включение сведений о созданном судовом оборудовании в Реестр российской промышленной продукции открывает для компании широкие перспективы комплектования строящихся судов рыбопромыслового, ледокольного, сухогрузного и пассажирского флотов, а также морских стационарных нефтегазовых платформ.

Стратегический альянс Минпромторга России и ООО «ИНВАРД» на практике демонстрирует, как инструменты адресной государственной поддержки способны превратить региональное приборостроительное предприятие в мощную точку роста судостроительного кластера страны.

Разрабатываемые ООО «ИНВАРД» приборы позволяют не просто механически заместить ушедшие с рынка европейские бренды, но и поднять планку технологической оснащенности и автоматизации отечественных судов на принципиально новый уровень, гарантируя надежность и безопасность морских транспортных систем России на десятилетия вперед.

ЧЕСТЬ — СЛУЖИТЬ РОССИИ

С НАМИ БОГ И АНДРЕЕВСКИЙ ФЛАГ

СЛУЖЕНИЕ КАК ПОДВИГ ВЕРЫ

С ВЕРОЙ В СЕРДЦЕ

МОЛИТВА — ЩИТ В ЧАС ИСПЫТАНИЯ

ФЛОТ, ОБЕРЕГАЮЩИЙ РУБЕЖИ

ЗАЩИЩАТЬ — ЗНАЧИТ ЛЮБИТЬ И БЕРЕЧЬ

ЩИТ РОДИНЫ

ПРЕДАННОСТЬ, ОТЛИТАЯ В БРОНЮ

СЛУЖЕНИЕ РОДИНЕ

ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛАГ СЛАВА

МОЛИТВА — ЩИТ И МЕЧ ВОЙНЫ

ПРИВЕЛИГЕЙНОСТЬ ПОКОЛЕНИЙ

В МОЛИТВЕ — СИЛА ФЛОТА

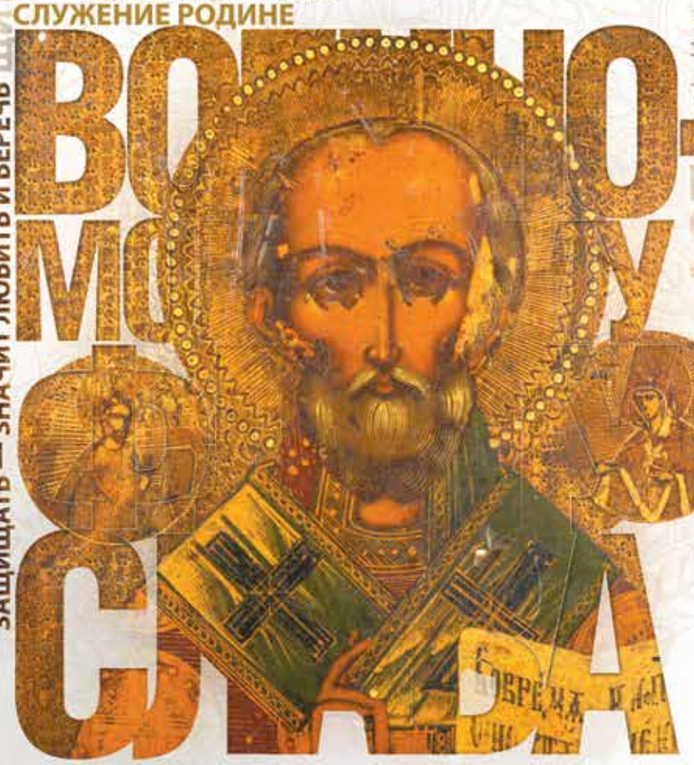
СВОИХ НЕ БРОСАЕМ

МОРСКИЕ ТРАДИЦИИ

ZOV

С МОЛИТВОЙ — ЗА РОССИЮ

ВО СЛАВУ РУССКОГО ФЛОТА



НИКОЛАЙ ЧУДОТВОРЕЦ

около 270–345

СВЯТИТЕЛЬ НИКОЛАЙ, АРХИЕПИСКОП МИР ЛИКИЙСКИХ, ЧУДОТВОРЕЦ

НЕБЕСНЫЙ ПОКРОВИТЕЛЬ МОРЕПЛАВАТЕЛЕЙ И ОДИН ИЗ ГЛАВНЫХ ЗАСТУПНИКОВ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ

«Святителе отче Николае, моли Бога о нас!

Под покровом небесного покровителя и силой воинского долга: флот России стоит на защите морских рубежей. От Гангута до наших дней моряки хранят верность Отечеству, неся службу в любых широтах и в любую погоду. Святой Николай Чудотворец, архиепископ Мир Ликийских, — духовный щит тех, кто уходит в дальний поход и кто первым встречает угрозу у порога Родины. Его заступничество и воинская выучка экипажей — две опоры морской славы России.

ЧЕСТЬ — СЛУЖИТЬ РОССИИ

С НАМИ БОГ И АНДРЕЕВСКИЙ ФЛАГ

СЛУЖЕНИЕ КАК ПОДВИГ ВЕРЫ

С ВЕРОЙ В СЕРДЦЕ

МОЛИТВА — ЩИТ В ЧАС ИСПЫТАНИЯ

ФЛОТ, ОБЕРЕГАЮЩИЙ РУБЕЖИ

ЗАЩИЩАТЬ — ЗНАЧИТ ЛЮБИТЬ И БЕРЕЧЬ

ЩИТ РОДИНЫ

ПРЕДАННОСТЬ, ОТЛИТАЯ В БРОНЮ

СЛУЖЕНИЕ РОДИНЕ

ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛАГ СЛАВА

МОЛИТВА — ЩИТ И МЕЧ ВОЙНЫ

ПРИВЕЛИГЕЙНОСТЬ ПОКОЛЕНИЙ

В МОЛИТВЕ — СИЛА ФЛОТА

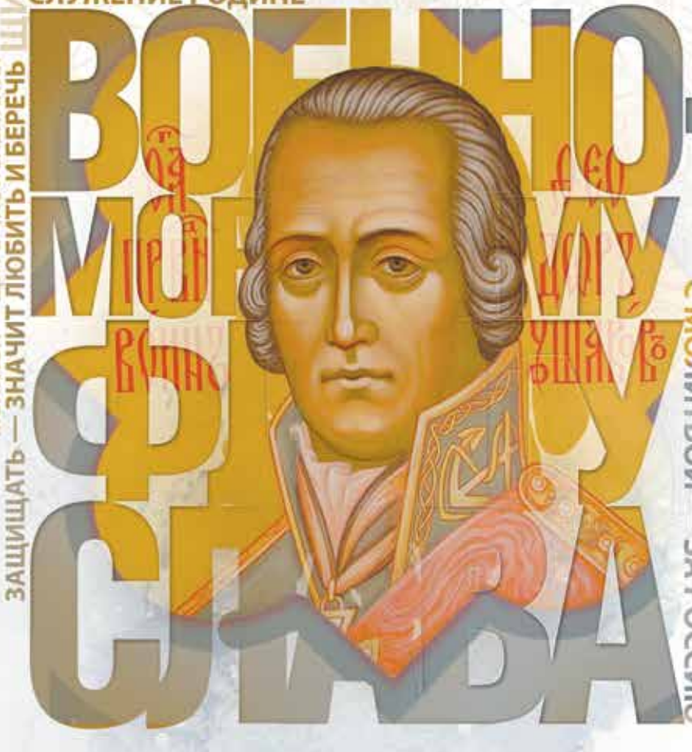
СВОИХ НЕ БРОСАЕМ

МОРСКИЕ ТРАДИЦИИ

ZOV

С МОЛИТВОЙ — ЗА РОССИЮ

ВО СЛАВУ РУССКОГО ФЛОТА



УШАКОВ ФЕДОР ФЕДОРОВИЧ

1745–1817

СВЯТОЙ ПРАВЕДНЫЙ ВОИН ФЕОДОР УШАКОВ

Русский флотоводец, командующий корабельным Черноморским Флотом; командующий русско-турецкой эскадрой в Средиземном море, адмирал, знаменитый на всем Востоке непобедимый «Ушак-паша».

«Победа — дело не корабля, а людей!

43 победы без единого поражения. Не проиграл ни одного сражения, применяя маневренную тактику и внезапность.
Разгром турецкого флота при Калиакрии (1791). Решающая победа, ускорившая мирные переговоры.
Освобождение Ионических островов (1798–1800). Создание Республики Семи Островов под протекторатом России.
Не потерял в боях ни одного корабля и ни один матрос не попал в плен.
Ввел систему обучения экипажей, сочетавшую дисциплину и заботу о людях. После отставки жил в уединении, занимался благотворительностью.
В 2001 году Русской православной церковью причислен к лику святых как праведный воин Феодор Ушаков.

ГРИГОРИЙ СКОРНЯКОВ-ПИСАРЕВ:
У ИСТОКОВ РОССИЙСКОГО ФЛОТА НА ТИХОМ ОКЕАНЕ И ОТЕЧЕСТВЕННОГО СЛЕДСТВИЯ



ЧЕЛОВЕК ПЕТРОВСКИХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ

История Российского государства знает немало людей, чьи биографии оказались связаны сразу с несколькими важнейшими направлениями государственной деятельности. Одним из них был Григорий Григорьевич Скорняков-Писарев — военный, инженер, педагог, государственный деятель и один из сподвижников Петра I.

Его судьба пришлась на эпоху масштабных преобразований, когда создавались новые органы государственной власти, формировалась регулярная армия и военно-морской флот, развивались инженерное образование и судостроение, а государство выстраивало новые подходы к расследованию преступлений.

Особое место в биографии Скорнякова-Писарева занимают два направления, которые на первый взгляд кажутся весьма далекими друг от друга. С одной стороны — его участие в расследованиях важнейших государственных дел петровского времени, с другой — деятельность на Дальнем Востоке, где ему было поручено организовать развитие Охотского порта и морских сообщений с Камчаткой.

Таким образом, жизненный путь Скорнякова-Писарева позволяет увидеть, как в первой половине XVIII столетия одновременно формировались важнейшие государственные институты России — от следственных органов до постоянного военно-морского присутствия на Тихом океане.

В ЦЕНТРЕ ВАЖНЕЙШИХ ГОСУДАРСТВЕННЫХ РАССЛЕДОВАНИЙ

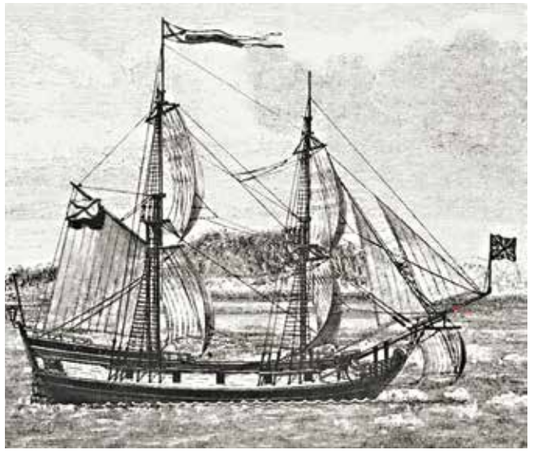
Особое место в биографии Григория Скорнякова-Писарева занимает его участие в следственной деятельности.

В первые десятилетия XVIII века в России еще не существовало единого специализированного органа предварительного расследования в современном понимании. Петр I все чаще поручал расследование наиболее важных дел специально назначенным гвардейским офицерам. Именно в этот период появились так называемые «майорские» следственные канцелярии, ставшие важным этапом развития отечественного следствия.

Григорий Скорняков-Писарев оказался непосредственно вовлечен в эту работу.

Одним из наиболее известных эпизодов стало его участие в расследовании дела царевича Алексея Петровича. В начале 1718 года Скорняков-Писарев получил поручение отправиться в Суздаль и выяснить обстоятельства, связанные с бывшей царицей Евдокией Федоровной и возможными связями ее окружения с делом царевича.

Это было поручение особой государственной важности. Следствие затрагивало представителей высшей знати, духовенства и окружения бывшей супруги Петра I. Скорняков-Писарев проводил допросы и собирал сведения, которые затем использовались в рамках дальнейшего расследования.



Судно петровского типа под Андреевским флагом. Налаживание судостроения и регулярных морских рейсов к Камчатке составляло основу деятельности Г. Г. Скорнякова-Писарева во главе Охотского порта (1731 г.)

Впоследствии он вошел в число лиц, принимавших участие в деятельности Тайной канцелярии — особого органа, созданного в 1718 году для расследования государственных преступлений и наиболее значимых дел.

При этом важно разграничивать деятельность различных следственных органов петровского времени. Скорнякова-Писарева нельзя называть основателем всех «майорских» следственных канцелярий. Его роль заключалась прежде всего в непосредственном участии в конкретных расследованиях и последующей работе в системе Тайной канцелярии.

Вместе с тем история семьи Скорняковых-Писаревых действительно тесно связана с зарождением отечественного следствия. Его брат Богдан Григорьевич принимал участие в деятельности одной из «майорских» следственных канцелярий и впоследствии получил самостоятельное следственное поручение в Астрахани.

Таким образом, братья Скорняковы-Писаревы оказались связаны с различными направлениями становления следственных органов петровского времени.

ОТ ТАЙНОЙ КАНЦЕЛЯРИИ К СЕНАТУ

Профессиональная деятельность Григория Скорнякова-Писарева не ограничивалась следственной работой.

После преобразования государственного аппарата Петр I активно привлекал опытных гвардейских офицеров к службе в новых учреждениях. Скорняков-Писарев был назначен обер-прокурором Сената и оказался непосредственно связан с формированием системы государственного контроля.

В этот период от государственных служащих требовались не только исполнительность и военная выучка. От них ожидали способности ориентироваться в сложном законодательстве, контролировать деятельность чиновников, выявлять злоупотребления и обеспечивать исполнение царских указов.

Так складывалась новая для России модель государственной службы, в которой военный опыт, административная работа и функции государственного контроля нередко пересекались.

Скорняков-Писарев также занимался подготовкой будущих офицеров и специалистов. В 1719 году он был связан с Морской академией, где преподавал и позднее занимал руководящую должность. Его инженерные знания и практический опыт оказались востребованы при подготовке кадров для создававшегося российского флота.



Морская академия, где с 1719 г. преподавал и осуществлял руководство Г. Г. Скорняков-Писарев.

Однако стремительный взлет сменился опалой. В 1727 году Скорняков-Писарев был подвергнут наказанию и сослан в Сибирь. Казалось бы, его государственная карьера завершена. Но именно ссылка впоследствии привела его к совершенно новому этапу жизни.

У ИСТОКОВ РОССИЙСКОГО ПРИСУТСТВИЯ НА ТИХОМ ОКЕАНЕ

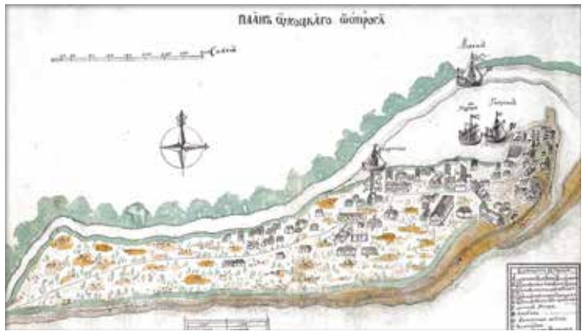
В начале 1730-х годов Российская империя все активнее занималась освоением дальне-

восточных территорий. Особое значение приобретал Охотск — удаленный от центральных районов России пункт, который должен был стать важнейшим центром морских коммуникаций с Камчаткой.

Для решения этой задачи требовался человек, обладавший одновременно инженерными знаниями, административным опытом и практическими навыками организации крупных работ.

Выбор пал на Григория Скорнякова-Писарева.

В 1731 году он был назначен начальником Охотского порта. Перед ним поставили масштабные задачи: увеличить население Охотска, наладить снабжение, развивать земледелие, построить пристань и небольшую судовую верфь, организовать строительство судов для регулярных перевозок между Охотском и Камчаткой.



План Охотского острога 1730-х гг. Объект градостроительной и инфраструктурной реорганизации, осуществленной под началом Г. Г. Скорнякова-Писарева.

Документы того времени позволяют увидеть практический масштаб поручения. Скорняков-Писарев должен был превратить удаленный острог в организованный портовый пункт, способный обеспечивать государственные и торговые перевозки.

Это требовало создания практически всей необходимой инфраструктуры — от судостроения и кузнечного производства до организации снабжения и подготовки людей.

В том же 1731 году была создана Охотская военная флотилия. Ее деятельность была связана прежде всего с обеспечением морских перевозок, снабжением Камчатки, поддержкой экспедиций и укреплением российского присутствия на Дальнем Востоке.

Скорняков-Писарев стал первым начальником Охотского порта и оказался непосредственно связан с начальным этапом формирования постоянного российского военно-морского присутствия на Тихом океане.

Именно поэтому его имя занимает особое место в истории Охотска и отечественного флота. Разумеется, говорить о нем как о единственном создателе российского Тихоокеанского флота было бы исторически некорректно. Однако совершенно справедливо рассматривать Скорнякова-Писарева как одного из людей, стоявших у истоков российской морской инфраструктуры на Дальнем Востоке.

ИНЖЕНЕР И ОРГАНИЗАТОР

Деятельность Скорнякова-Писарева в Охотске особенно ярко показывает характер петровского поколения государственных деятелей.

Для него инженерное дело не было отвлеченной теорией. Знания, полученные в Европе и закрепленные практической работой в России, пришлось применять в крайне сложных условиях.

Охотск находился на огромном расстоянии от центральных районов страны. Доставка материалов и продовольствия была сложной, кадров не хватало, природные условия существенно осложняли строительство и судостроение.

Тем не менее государственная задача была определена предельно ясно: обеспечить надежное сообщение с Камчаткой и создать условия для дальнейшего освоения дальневосточных территорий.

В распоряжении Сената сохранились документы, свидетельствующие о практических мерах по развитию Охотского порта. В частности, в 1731 году в распоряжение Скорнякова-Писарева направлялись кузнецы для обработки железа. Это показывает, что строительство порта рассматривалось как комплексная государственная программа, требовавшая создания собственного производственного потенциала.

Таким образом, деятельность Скорнякова-Писарева в Охотске выходила далеко за рамки обычного административного управления. Перед ним стояла задача фактически заложить основы устойчивой инфраструктуры российского присутствия на Тихом океане.

ИСТОРИЧЕСКАЯ ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ

Биография Григория Скорнякова-Писарева интересна еще и тем, что позволяет проследить взаимосвязь различных государственных институтов петровской эпохи.

Он был человеком военной службы, инженерного дела, образования, государственного управления и следственной деятельности. В его судьбе отразились основные процессы, происходившие в России в первой четверти XVIII века: создание регулярной армии и флота, формирование новой административной системы, развитие государственного контроля и становление специальных органов расследования.

Для истории отечественного следствия особенно важно, что деятельность Скорнякова-Писарева пришлась на период, когда расследование наиболее значимых преступлений постепенно выделялось в самостоятельное направление государственной деятельности.

Петровские «майорские» следственные канцелярии, Тайная канцелярия и другие созданные в XVIII столетии структуры не являлись прямыми аналогами современных следственных органов. Однако именно в эту эпоху формировались важнейшие принципы, получившие дальнейшее развитие: особое внимание государства к расследованию преступлений, персональная ответственность следователя, непосредственный контроль высшей власти за расследованием наиболее значимых дел.

В последующие столетия система органов расследования неоднократно менялась. Возникали новые учреждения, реформировались их полномочия и процессуальные формы. Но историческая линия развития отечественного следствия берет начало именно в тех преобразованиях, которые осуществлялись в петровскую эпоху.

Современный Следственный комитет Российской Федерации является самостоятельным федеральным государственным органом, действующим в совершенно иной правовой системе. Вместе с тем обращение к истории показывает глубокую преемственность государственной задачи — профессионального и независимого расследования преступлений, защиты интересов государства и граждан, установления истины по уголовным делам.

В этом историческом ряду имя Григория Григорьевича Скорнякова-Писарева занимает заметное место.

Его судьба — пример того, как один человек мог оказаться участником сразу нескольких важнейших процессов государственного строительства. От следственных поручений и службы в центральных учреждениях до создания морской инфраструктуры на далеком Тихом океане — его жизненный путь отражает масштаб преобразований петровского времени.

История Скорнякова-Писарева напоминает и о другом: государственные институты не возникают одномоментно. За каждым из них стоят конкретные люди, решения, испытания и опыт нескольких поколений. Именно из этого опыта складывалась российская государственность, а вместе с ней — отечественная школа расследования преступлений и обеспечения государственной безопасности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Серов Д. О., Федоров А. В. Дела и судьбы российских следователей: Г. Г. Скорняков-Писарев // Российский следователь. 2016. № 6. С. 51–56.

2. Серов Д. О. Строители империи. Очерки государственной и криминальной деятельности сподвижников Петра I. Новосибирск, 1996.

3. Серов Д. О., Федоров А. В. Следствие при Петре I: «майорские» следственные канцелярии // Российский следователь. 2015. № 5. С. 51–56.

4. Серов Д. О., Федоров А. В. Следствие при Петре I: образование «майорских» канцелярий и зарождение стадии предварительного расследования // Российский следователь. 2015. № 4. С. 53–56.

5. Серов Д. О., Федоров А. В. Следствие при Петре I: изменения в процессуальном законодательстве, сопутствующие созданию специальных следственных органов // Российский следователь. 2015. № 3. С. 48–51.

6. Серов Д. О., Федоров А. В. Дела и судьбы следователей Петра I: монография. М.: Юрист, 2016. 364 с.

7. Алексеев А. И. Охотск — колыбель русского Тихоокеанского флота. Хабаровск, 1958.

8. Вторая Камчатская экспедиция. Морские отряды. Ч. 1. 1730–1733: документы. М.: Памятники исторической мысли, 2001.

9. Зуев А. С. Г. Г. Скорняков-Писарев в Сибири // Материалы XXIII Всесоюзной научной студенческой конференции «Студент и научно-технический прогресс». История. Новосибирск, 1985. С. 26–31.

10. Сафронов Ф. Г. Ссылка в Восточную Сибирь в первой половине XVIII в. // Ссылка и каторга в Сибири (XVIII — начало XX в.). Новосибирск, 1975. С. 19–22.

11. Устрялов Н. Г. История царствования Петра Великого. СПб., 1859. Т. 6.

12. Серов Д. О. Администрация Петра I. М.: ОГИ, 2008.

Артур Толузаков

ПОСЛЕДНИЙ ПОРТРЕТ КОМАНДОРА

300 ЛЕТ СПУСТЯ:

«Проступят сквозь туман твои черты...»



В архиве столицы Камчатского края хранится пожелтевший документ эпохи большевистского богоборчества. Сравняв с землей все церкви на полуострове, «молодые хозяева земли» вознамерились переименовать город Петра и Павла. Однако, единогласного голосования не получилось. Кому-то удалось доказать, что город был наречен не во имя учеников Христа, а в честь пакетботов «Святой апостол Петр» и «Святой апостол Павел» экспедиции Витуса Беринга – основателя города. С тех пор два кораблика стали официальным символом Петропавловска-Камчатского. А памятник Святым апостолам Петру и Павлу появился на его центральной площади только в 2005 году…

«ВСТРЕЧЬ СОЛНЦУ» НА КРАЙ СВЕТА

В плане географических открытий России повезло. Необозримые просторы позволяли путешественникам наносить на карту новые земли, реки и моря, не покидая территории Евразийского континента. Поход Ермака Тимофеевича 1581 года за Урал-Камень стал полноценной экспедицией, положившей начало освоения Западной Сибири. «Хождение встречь Солнцу» за Уральские горы в 1643 году продолжил Василий Поярков и дошел до низовий Амура. Эти «деяния от помыслов нескудных» сподвигли Ерофея Хабарова на исследования земель Дальнего Востока. В 1647 году на берегу Охотского моря появился казачий острог, вокруг которого вырос город Охотск. А в 1697 сотня казаков Владимира Атласова совершила переход от Анадырского острога на Чукотке до южной оконечности полуострова Камчатка. Все. Дальше идти было некуда, а плыть далеко – русские первопроходцы вышли на берег Тихого океана.

Утверждают, что именно Петр Первый наполнил мистический образ державного символа России геополитическим смыслом. Двуглавый Орел смотрит одновременно на Запад и на Восток, не скрывая ни от друзей, ни от врагов своих стремлений. Но если после победы над Швецией политические перспективы России на Западе определились, то на Востоке все было очень туманно. Никто не знал, есть ли край у земли, лежащей «встречь Солнцу и далее на Норд». Соединяется ли посуху Евразия и Америка?

Этот вопрос Петр Алексеевич обозначил первым в секретном предписании командору экспедиции к берегам Тихого океана. Надлежало также провести картографирование, изучить быт местного населения, описать флору, фауну и природные особенности, а по возможности разведать путь в Китай, Японию и Ост-Индию вдоль восточных берегов России. Командором экспедиции Петр назначил датского морехода Витуса Беринга.

КАК ЗАВЕРБОВАЛИ БЕРИНГА?

Витус Ионассен Беринг был одним из нескольких гардемаринов Морского корпуса

Амстердама, которого приметил адмирал Корнелий Крюйс. По приказу Петра Первого адмирал вербовал офицеров для русского флота. Крюйс показал Витусу чертеж фрегата и золотую монету – найдешь ошибку в чертеже – монета твоя. С монетой Крюйсу пришлось расстаться.

В России карьера Беринга пошла в гору. 22-летний Витус командовал кораблями Петра в ходе Северной войны, служил на Балтике и Каспии, участвовал в Прутском походе Азовской эскадры. Назначение командором Камчатской экспедиции и звание капитана первого ранга Беринг получил заслужено.



Всматриваясь в черты хрестоматийного портрета Витуса Беринга, остается только удивляться – как смог этот добродушный толстяк стать морским волком и героем абордажных атак галерного флота Петра Великого? Справедливости ради стоит заметить, что этот вопрос возникал у многих и, как оказалось, небезосновательно…

…В январе 1727 года конный обоз Камчатской экспедиции прибыл в Охотск. Ни одна крупная река за Уралом не течет в нужном – восточном направлении, а судовождение во льдах заполярных широт в те времена было равно самоубийству. Потому и вышло, что морская экспедиция Витуса Беринга начала свой путь из Петербурга сухопутным путем через Вологду, Тобольск, Енисейск, Илимск и Якутск. Два года в пути… Десять тысяч верст на подводах, санях и нартах… Из 37-ми путешественников добрались не все…

Сегодня трудно представить как на лошадях по бездорожью удалось доставить в Охотск астрономические приборы, геодезическое оборудование, пушки, ядра, парусный такелаж, якоря, цепи и все необходимое для строительства кораблей. Это богатство переправили на Камчатку. Силами небольшого экипажа командор Беринг построил в мастерских Нижнекамчатского острога одномачтовый швербот «Архангел Гавриил». Библейское наречение выбрали не случайно Архангел Гавриил открывал первохристианам неизъяснимые тайны, приносил благие вести и предупреждал об опасностях. Экспедиции Беринга предстояло раскрыть множество тайн, а опасности таились на каждом шагу.



Одномачтовый швербот «Архангел Гавриил» имел длину корпуса 18 метров при ширине 6 метров. Два подвижных шверта по бортам в опущенном положении обеспечивали кораблю необходимую для морских переходов остойчивость, а в поднятом позволяли заходить в мелководные бухты и устья рек. Парусная оснастка состояла из двух косых кливеров, верхнего прямого паруса и кормового гафельного. Артиллерийское вооружение – семь 3-фунтовых фальконетов. Швербот «Архангел Гавриил» участвовал в Первой и Второй Камчатских экспедициях Витуса Беринга, в походах к берегам Аляски и Японии. Закончил службу в 1755 году.

С КУКОМ СПОРИТЬ НЕ ПОСМЕЛИ

14 июля 1728 года Витус Беринг вывел швербот «Архангел Гавриил» в море. Проведя картографирование 300-т миль восточного побережья Камчатки, взял курс на Северо-Восток. Пройдя вдоль побережья Чукотки, командор нанес на карту залив Креста, бухту Провидения и остров Святого Лаврентия. 14 августа вахтенные увидели землю справа по борту, а вскоре – высокие горы слева. Сегодня можно сказать, что это были очертания острова Ратманова и мыса Дежнева, которые получат свои названия гораздо позже. Чрез два дня навигационные счисления показали 67°18′ северной широты. Ни справа, ни слева береговой линии не наблюдалось, зато все приметы указывали на открытое морское пространство впереди. Беринг понял, что основную задачу экспедиция выполнила, открыв пролив между восточной оконечностью Евразии и западным побережьем Северной Америки. Однако, пролив которым «Архангел Гавриил» вышел в Чукотское море Ледовитого океана, назовут именем Беринга через 50 лет, по предложению Джеймса Кука.

В 1778 году, в ходе своей третьей кругосветки, Кук побывал на Аляске. Там он встретил русских поселенцев, которые показали англичанину карту, скопированную с карты экспедиции Беринга. Кук счел недостойным замалчивать заслугу своего коллеги, который совершил столь значимое для XVIII века географическое открытие. Никто спорить с Куком не посмел. Пролив назвали именем Беринга. Выходит, если бы не Кук…

ОТ КАМЧАТКИ И ДО УПОРА

Неужели у Беринга пытались отнять открытие? Не все так однозначно. Петр Алексеевич не дождался возвращения Камчатской экспедиции. Прибыв в Петербург в 1730 году, командор докладывал итоги дальневосточного похода Адмиралтейств-коллегии уже во время царствования племянницы императора – Анны Иоанновны. Нельзя сказать, что к докладу Беринга отнеслись без должного внимания. Но… Чиновники выразили мнение, мол, одной записи в бортовом журнале корабля недостаточно… Но не обиды ради, а для продолжения начатого дела, командор подал на высочайшее рассмотрение проект нового похода.

Вторая Камчатская экспедиция, по замыслу Витуса Беринга, должна была стать частью предметных исследований огромной территории от Печоры до Чукотки с составлением географических, геологических, этнографических и зоологических атласов. Проект включал морские походы к берегам Японии и Северной Америки, поиск морского пути на Курилы и Сахалин. Грандиозная идея получила одобрение. Комплексную партию в состав которой вошли Двинско-Обский, Обско-Енисейский, Ленско-Енисейский и Камчатский отряды назвали Великой Сибирской экспедицией.



К лету 1740 года в Охотске по голландским чертежам были построены два пакетбота. Оба корабля водоизмещением по 200 тонн имели длину корпуса 24,5 метра при ширине 7 метров и несли на двух мачтах парусную оснастку бригового типа. На кораблях установили по девять 3-фунтовых и по пять 2-фунтовых пушек. За работой охотских корабелов Беринг наблюдал лично.

30 августа 1740 года новенькие пакетботы охотской постройки «Святой апостол Петр» под командой Витуса Беринга и «Святой апостол Павел» под командой Алексея Чирикова в сопровождении двух вспомогательных судов пересекли Охотское море и пришли на Камчатку. Предстояла зимовка на полуострове. Экипажи двух пакетботов насчитывали до 150-ти человек, плюс вспомогательные, плюс мастеровой люд – выходило человек до 300-т. По камчатским меркам – заметное поселение. Для организации быта Беринг начал строить жилье и портовые сооружения. На дым очагов потянулись местные охотники и рыбаки. Так, мало по малу, у подножья Никольской сопки на берегу Авачинской бухты вырос Петропавловск-Камчатский. Город Петра и Павла.

…Четвертого июня 1741 года пакетботы вышли в море курсом Норд-Ост. Ни Беринг, ни Чириков не знали на каком расстоянии от них находится берег Северо-Американского континента. Шли, что называется, от Камчатки и до упора. На исходе второй недели плавания корабли разошлись, попав в полосу плотного тумана. Независимо друг от друга Беринг и Чириков достигли Америки 15 и 16 июля 1741 года. Мечта Петра Великого была исполнена – путь в Новый Свет проложен.

ДЕТЕКТИВ С 300-ЛЕТНЕЙ ИСТОРИЕЙ

Дальнейшие события достойны настоящего детективного расследования. Возвращаясь на Камчатку, пакетбот «Святой апостол Петр» под командой Витуса Беринга попал в серию сильных штормов, которые терзали корабль в течение 20-ти дней. Для здешних широт – явление не редкое. Однако, вот незадача – Беринг не уклонялся от штормовых волн на кормовых курсовых углах, как сделал бы опытный мореход, и не использовал гряду Алеутских островов как укрытие. Есть основания полагать, что командор что-то искал в бушующем море. По одной из версий, причиной тому была тайная карта Людвига Лакройера, который входил в состав экспедиции. На этой карте была отмечена мифическая Серебряная земля Хуана де Гама – остров, целиком состоящий из серебра. Не его ли искал Беринг?.. По своей воле или по принуждению экипажа?..

Как Людвиг Лакройер (Людовик де ла Кроер) попал в экспедицию Беринга? Сам вызвался. В России Лакройер появился в 1726 году. Французского астронома пригласили

читать лекции в открытой годом ранее Академии наук. Он руководил первой экспедицией Петербургской академии, снаряженной для определения положения географических пунктов европейской части Русского Севера, проводил астрономические наблюдения в Архангельске, на Кольском полуострове и в Якутске. Француз быстро завоевал столь высокий авторитет, что в существование Серебряной земли с его легкой руки поверили бездоказательно.



Между восточным побережьем Камчатки и юго-западной оконечностью Аляски проходит тонкий дугообразный пунктир Алеутских островов. Севернее этой дуги – воды Берингова моря. Южнее – Тихий океан. Основная часть островов принадлежит США. Два острова на Западе отделены от Алеутской гряды широким проливом. Это Командорский архипелаг – остров Беринга и остров Медный со скалами Топорков и Арий Камень. Территория России. Здесь не растут деревья, но жизнь кипит птичьими базарами, лежбищами морских животных, а воды полны рыбой.

Так или иначе, моряки дошли до полного изможденья. Штурман Свен Ваксель позже напишет: «Корабль плыл, как кусок мертвого дерева, почти без всякого управления по воле волн и ветра». Впору спросить, а что могло, кроме усталости, подкосить экипаж? Цинга? Но в море корабль на тот момент находился менее трех месяцев. Хроническая нехватка витаминов могла проявиться лишь кровоточивостью десен и легким недомоганием. Именно эти симптомы отметил в бортовом журнале Чириков, который в середине августа уже вернулся на Камчатку. Похоже экипаж Беринга стал жертвой некой злой силы. Эпидемия?..

Четвертого ноября вахтенный увидел землю. Выполнить необходимые маневры не успели. Пакетбот «Святой апостол Петр» разбился о прибрежные камни. Но это был не конец кошмара, а начало. Земля, на которую ступили моряки, оказалась не обетованным берегом, а безлюдным островом в ста милях от восточного побережья Камчатки. Уцелевшие в кораблекрушении решили строить из обломков пакетбота баркас для преодоления этих ста миль. Командор и несколько матросов до завершения работ не дожили. Их схоронили на песчаном пятачке между скал. Позднее этому острову присвоят имя Беринга, а архипелаг назовут Командорским.

МИСТИКА…

В 1826 году переселенцы с соседних островов Алеутской гряды основали на острове Беринга небольшое поселение. Охотники и рыбаки жили своим укладом и обрядом. В советское время село Никольское числилось национальным алеутским с особым статусом. Уже в то время сельская администрация докладывала в Петропавловск-Камчатский, что морской прибой подмывает песчаную отмель с могилой командора. Могильный крест несколько раз падал и его водружали на место по принципу «где-то здесь стоял, однако».



Пограничные сторожевые корабли 1135-го проекта до недавнего времени были основной силой и средством охраны дальневосточных морских рубежей. Отличная мореходность, многоцелевое антенное вооружение, вертолет на борту позволяли и браконьерское судно перехватить, и высадку на необорудованный берег выполнить, и предупредительную стрельбу открыть если кто-то чего-то не понял.

В 1991 году была организована российско-датская экспедиция по перезахоронению останков командора. На Камчатку прилетели потомки Витуса Беринга и представители муниципалитета города Хорсенс, где родился великий мореход. В экспедиции участвовали два пограничных сторожевых корабля 1135-го проекта с палубным вертолетом Ка-27 и вертолеты Ми-8 камчатского авиапредприятия «Кречет».

Высадившись на остров 13 августа, экспедиция без проблем отыскала захоронение.

Помогла запись в бортовом журнале «Святого апостола Петра» – тело командора 8 декабря 1741 года накрыли дверью капитанской каюты с массивной железной щеколдой. Ее и обнаружил металлоискатель. С уставными почестями останки Беринга и пятерых матросов его экипажа доставили на борт пограничного сторожевого корабля. Ночью сторожевик снялся с якоря и взял курс на Петропавловск-Камчатский. А ранним утром…

За полчаса до рассвета справа по борту замаячила цель. Пользуясь пограничным позывным «Вельбот», вахтенный офицер предложил встречному судну обозначиться. В ответ из хриплого динамика донеслось: «Вельбот», тебя принимаю без помех. Я стеркодер «Витус Беринг»… Моряки – народ суеверный. Любой скажет – совпадений не бывает. Чтобы такую встречу специально подгадать, нужно очень постараться. А тут… Мистика…



Траулеры типа Fish Factory Ship в начале 90-х годов строили на норвежской верфи Sterkoder Shipbuilding. С лёгкой руки российских рыбаков любой траулер этого типа стали называть «стеркодером». Траулер «Витус Беринг» состоял в регистре Камчатского межколхозного производственного объединения.

Впрочем, на этом неожиданности не закончились. Необходимость перезахоронения командора ни у кого не вызвала сомнений. Но где? Датчане сразу заявили, что готовы вернуть на родину прах великого сына датского народа. Санкт-Петербург возразил – в обе экспедиции на край света Беринг отправлялся «от брегов Невы», здесь и должен быть похоронен. Администрация Петропавловска-Камчатского напомнила, что командор был основателем города, а значит, камчатская земля для него родная. И тут прозвучал робкий голос жителей села Никольского – Божьей волей Беринг нашел последний приют на острове. Стоит ли «исправлять» исторические события 300-летней давности? Мнение островитян поддержал Патриарх Московским и всея Руси Алексий Второй. Выдержав паузу, стороны решили – исправлять историю не стоит…

Тем временем, в московском Центре судебно-медицинской экспертизы, под руководством профессора Виктора Звягина, шла кропотливая работа по восстановлению облика Витуса Ионассена Беринга по обретенному черепу. Предположение о том, что хрестоматийный портрет Беринга отображает внешность другого человека, подтвердилось.



Для пластической реконструкции внешнего облика командора Беринга использовали две методики – классическую технику антрополога Герасимова и современное математическое моделирование. Полученные объемные изображения совпали. На ученых смотрел человек с волевыми чертами, совершенно не похожий на известный хрестоматийный портрет.

Портрет добродушного толстяка в конце XVIII века был опубликован в одной из брошюр эдинбургского издания энциклопедии «Британика». На портрете был действительно Витус, действительно Беринг, но Витус Педерсен Беринг – датский поэт и драматург, дядя Витуса Ионассена Беринга. Эта ошибка перекочевала в другие издания, включая российские. Сам же командор не позаботился оставить потомкам прижизненный портрет.

МОЛЧАЛИВЫЕ ПОТОМКИ

А что же потомки командора? Почему не пожелали исправить ошибку? Сегодня на этот вопрос ответить сложно. В Дании не осталось прямых потомков Витуса Беринга. Все растворились в бескрайних просторах России.

Командор прожил 28 лет в браке с Анной Кристиной Пюльзе. Она родила Берингу восемь детей. Четверо умерли во младенчестве. Два старших сына Йонас и Томас воспитывались в пансионе при гимназии города Ревель (ныне Таллин). Младшие дети Антон и Анна вместе с матерью отправились за отцом сначала в Якутск, а позже в Охотск. После гибели командора Анна Кристина добивалась вдовьей пенсии. Морской устав предусматривал два варианта – если вдове нет сорока лет, она получала единовременно полный годовой

оклад мужа. Вдова старше сорока, не имея шансов на повторный брак, могла рассчитывать на «пожизненный пенсион в размере осьмой доли годового оклада мужа». Стремясь получить крупную сумму сразу, Анна Кристина в прошении ложно указала возраст 39 лет. Получалось, что в брак она вступила в восьмилетнем возрасте, а первого ребенка родила в одиннадцать. Тяжба за пенсию растянулась на несколько лет, но вдова добилась желаемого. Трое сыновей Витуса Беринга отметились честной офицерской службой Русскому флагу.

Йонас (Иван), закончив престижный Шляхетский кадетский корпус, был жалован императрицей Елизаветой Петровной баронским званием с приставкой «фон» к фамилии. Начал службу поручиком Тверского драгунского полка, а в звании полковника был назначен комендантом города Мглин (ныне в Брянской области).

Томас (Тимофей) не оставил по себе звонкого послужного списка, однако известно, что его супругой стала принцесса Доротея Лихтенштейнская. Согласитесь, принцесс за кого попало не выдают.

Антон раннее детство провел в Сибири, на примере отца познав долю служивого человека в России XVIII века. После гибели командора младший его сын был зачислен в престижный военный пансион, служил офицером, однако точные данные затерялись в архивах.

Анна – младшая дочь Беринга, двадцати лет отроду, вышла за немецкого дворянина Фромгольд-Георга фон Корфа – офицера русской конной гвардии, кавалера ордена Святого Александра Невского. В браке родила сыновей Алексея и Карла.



Фотокорреспондент National Geographic Вильям Хайнс участвовал в перезахоронении и прокомментировал увиденное: «Полагал, что ваши пограничники и наша береговая охрана ничем не отличаются. Но так трогательно относиться к своей истории и профессионально исполнять свой долг могут только русские. Нигде в мире подобного я не видел».

…В экспедиции по перезахоронению останков Витуса Беринга участвовали два его потомка с русскими корнями. Всеволод Георгиевич Маслов-Беринг приехал из Литвы, где жил в предместьях Вильнюса. Рассказывая о себе, горевал, что внуки не желают знать историю своего рода. Георгий Владимирович Беринг, напротив, гордился, что свою фирму в Твери назвал именем Беринга и раздавал всем визитки.

14 сентября 1992 года останки Витуса Беринга и пятерых матросов пакетбота «Святой апостол Петр» вернули на остров. Могилы перенесли выше прежнего места, на холм, обрывающийся в морской прибой скалистым уступом. Воинские почести командору отдали пограничники заставы, расположенной на острове. Рядом с новым захоронением восстановили поклонный крест, который в лоциях изначально значился навигационным знаком. Открытым остался вопрос о новом облике командора. Что с ним делать? Решение приняли «соломоново» - а ничего! Памятник командору с хрестоматийными чертами лица, установленный на острове Беринга еще в советское время, решили не трогать, а новые изображения использовать по мере возникновения необходимости.



Бюст командора по эскизам нового портрета был установлен у здания нового камчатского аэропорта в городе Елизово. Открытие состоялось в 2025 году – аккурат в 300-летнюю годовщину начала Первой Камчатской экспедиции Витуса Беринга.

В ходе обсуждения этого решения кто-то заметил: «Корабли сквозь шторм ведут не лицом, а силой духа и верой в удачу». Добавить тут нечего. Тем были сильны все первопроходцы всех морей и океанов, а значит, были они чем-то похожи друг на друга. Остальное – детали…

Дмитрий Билец
Иллюстрации из открытых источников.

ЕВРОПЕЙСКИЕ ПОХОДЫ ПРОТИВ РОССИИ: ОТ НАПОЛЕОНА ДО ГИТЛЕРА

НЕ СТРЕЛЯЙТЕ — И МЫ НЕ БУДЕМ СТРЕЛЯТЬ!

«А эти, тоже нас победили? Где и когда?» — воскликнул немецкий генерал-фельдмаршал, начальник штаба Вермахта* Кейтель во время подписания 8 мая 1945 года акта о безоговорочной капитуляции фашистской Германии, увидев среди победителей представителя Франции. Сарказм Кейтеля был понятен — именно он менее пяти лет назад принимал капитуляцию французов в *«странной войне»* (фр. Drôle de guerre) или *«сидячей войне»* (Sitzkrieg), как ее называли немцы. Еще эту войну называют *«фальшивой»* (англ. Phoney War) и это ее наиболее точная характеристика: фальшивыми оказались гарантии союзников безопасности Польше, фальшивой была и сама война, вернее, ее жалкая имитация.

В этой *«фальшивой войне»* не сидели сложа руки только в созданных Иосифом Геббельсом ротах пропаганды (нем. Propagandakompanie). Немцы по максимуму использовали любую возможность для морального разложения противника. Через мощные громкоговорители на передовой транслировалась музыка, а между песнями дикторы зачитывали новости о *«роскошной жизни французских политиков в тылу»* и о том, что *«английские солдаты развлекаются в Париже с женами французских фронтовиков»*. Вдоль линии фронта с немецкой стороны были вывешены плакаты: *«Не стреляйте — и мы не будем стрелять!»*

Геббельсовские пиарщики устроили пышные похороны французского лейтенанта, погибшего в перестрелке с немецким патрулем. Гроб укрыли огромным французским триколором с надписью на ленте венка: *«Доблестному французскому офицеру от немецких сухопутных сил»*. Оркестр исполнил французский гимн «Марсельезу». Над могилой лейтенанта (недалеко от передовой) выстроили почетный караул солдат вермахта в парадной форме и произвели троекратный ружейный залп. Сигнал, посланный французам, был предельно ясен: *«Немцы вам не враги. Мы не хотим с вами воевать. Зачем вы умираете на этой странной войне?»*





КВН ВРЕМЕН «ФАЛЬШИВОЙ ВОЙНЫ»: Находчивые французы дразнили немцев, запуская «бошам» на воздушных шарах соответствующие послания для Гитлера... Веселые немцы, не прощая оскорбления фюрера, в ответ под гармошку материли «лягушатников» в громкоговорители.

Похороны широко освещались как в германских, так и во французских СМИ. Миллионы франков наличными выплачивались газетчикам «Le Figaro», «Le Temps» за прогерманские публикации.

КОМФОРТ ПРЕВЫШЕ ВСЕГО

Имея под ружьем более трех миллионов солдат, почти 3000 танков и 2400 самолетов, Франция девять месяцев, с сентября 1939 года, безучастно взирала на агонию Польши. Точно так же, как годом ранее, она наблюдала за разделом Чехословакии. Союзнические договоры о взаимопомощи оказались никчемной бумагой, а армия, способная одним ударом переломить ход войны, предпочла отсиживаться в благоустроенных блиндажах и казармах «Линии Мажино». Здесь расслаблялись по полной программе: резались в карты, устраивали турниры по волейболу и футболу. Премьер-министр Франции Эдуард Даладье даже отменил налоги на игральные карты «для действующей армии», а заодно для военных закупили 10 тысяч футбольных мячей. Солдатам увеличили норму выдаваемого спиртного. Это быстро привело к появлению полевых вытрезвителей, где приводить в чувство самых больших любителей выпить в прифронтовой полосе. Если же воин продолжал маяться бездельем и страдать от «окопной тоски», ему выдавали семена цветов: разбивай палисадник у ДОТа, сажай настурции, украшай суровый военный быт!

«Фальшивая война» на франко-германской границе завершилась 10 мая 1940 года, когда немцы, перегруппировавшись после разгрома Польши, перешли в решительное наступление. В то самое время, как танки Гудериана потрошили деморализованные французские дивизии, террасы парижских кафе были переполнены элегантными мужчинами призывного возраста и офицерами, неспешно потягивающими аперитивы.

Культ комфорта полностью подмял под себя и национальные интересы, и национальную гордость. Доходило до того, что, когда французские части намеревались защитить какой-нибудь городок или деревню, местные жители, оберегая свое имущество, бунтовали и пытались оказать вооруженное сопротивление… своим же собственным солдатам. Принцип «пусть лучше придут немцы, чем наши начнут воевать в моем саду» стал повседневной реальностью.

Финал такой войны был предсказуем. 14 июня 1940 года окончательно разложившаяся французская армия без единого выстрела, галантно сдала Париж: ни царапинки на Эйфелевой башне, ни одной поврежденной оконной рамы в парижских мансардах.

Франция безропотно капитулировала: 60% ее территории было оккупировано, часть земель аннексировались Германией и Италией, оставшийся клочок страны управлялся марионеточным правительством во главе с маршалом Петеном, провозгласившего курс на сотрудничество («коллаборацию») с Третьим Рейхом. Французские войска были разоружены, и сами же французы должны были содержать оккупантов. Позже подсудимый Нюрнбергского трибунала, начальник штаба оперативного руководства Верховного командования вермахта Альфред Йодль говорил:

«В 1939 году мы не потерпели поражение только потому, что около 110 французских и британских дивизий, стоявших во время нашей войны с Польшей на Западе против 25 немецких дивизий, абсолютно бездействовали».

Впрочем, «без шума и пыли» под Третий Рейх легли большинство стран континентальной Европы:

- оккупация Дании, к примеру, заняла 6 часов;
- Польша была завоевана за 28 дней;
- Люксембург - за 1 день;
- Голландия - за 5 дней;
- Югославия – за 11 дней ;
- Норвегия – 2 месяца.

ПЛЕЧОМ К ПЛЕЧУ И, КАК ВСЕГДА, ПРОТИВ РОССИИ

Во время Второй Мировой войны Франция была сателлитом Германии, противостоящим союзникам по антигитлеровской коалиции. Отсюда и недоумение того же Кейтеля, вызванное присутствием французов среди победителей Третьего Рейха. Начальник штаба Верховного командования вооруженных сил нацистской Германии, разумеется, знал о защитниках рейхстага и рейхсканцелярии - французских эсэсовцах из дивизии «Шарлемань». Не исключено, что Кейтель присутствовал 29 апреля при награждении Рыцарским Крестом унтершарфюрера Эжена Вало. Этот уроженец Парижа стал одним из последних кавалеров высшего ордена гитлеровской Германии. Правда, эсэсовец не долго красовался своей наградой: 2 мая его нашла пуля нашего снайпера при попытке выбраться из окруженного Берлина.

ЕВРОПЕЙСКИЙ ЭСЕСОВСКИЙ ИНТЕРНАЦИОНАЛ — это реальность, с которой имела дело Красная Армия при штурме столицы нацистской Германии. В Берлине сопротивление советским войскам оказывали эсэсовские части из 15 государств. Там в апреле и мае 1945 года действовали наряду с немцами французские, норвежские, датские, бельгийские, голландские, литовские, латвийские, испанские,

** Вермахт (нем. Wehrmacht, букв. «силы обороны») — название вооруженных сил Германии в 1935–1945 гг.*

венгерские, хорватские и прочие нацисты. Как позднее писал защитник бункера фюрера французский эсэсовец гауптштурмфюрер А. Фенье: *«Здесь на последнюю встречу собралась вся Европа»*.

Адольф Гитлер, как и Наполеон Бонапарт за 129 лет до него, привел на завоевание нашей страны огромные многонациональные вооруженные силы. Впрочем, наполеоновскую армию не без основания можно считать франко-немецкой. Французов, естественно, больше всех - 47% от общей численности, немцы вторые - 26%. В сумме получается 73 %, т.е. костяк армии. Остальные союзники Наполеона представлены куда скромнее: поляков - 11%, итальянцев -5%, испанцев - 4%, а также венгры, швейцарцы, хорваты, датчане, голландцы и португальцы, на долю которых приходились оставшиеся проценты.

«ЦИВИЛИЗАЦИЯ ПРОТИВ ВАРВАРСТВА»

Наполеона не зря называют предтечей Гитлера. Просто у Бонапарта и его евроордены (в отличие от гитлеровского вермахта) было меньше времени зверствовать на нашей земле, всего полгода. *«Для победы необходимо, чтобы простой солдат не только ненавидел своих противников, но и презирал их»* — так, согласно воспоминаниям современников, напутствовал французский император «La Grande Armée» перед нападением на Россию в 1812 году. Вот они и презирали нас.

В «Бюллетенях Великой армии», редактируемых Наполеоном, Россия демонизировалась как «полуазиатская», «скифская» держава, а «La Grande Armée» несла свет просвещения и гражданские свободы на эти дикие территории, находящиеся под властью деспотии. С той поры и по сегодняшний день в сознании европейцев системно внедряется стереотип о нашей цивилизационной неполноценности, о второсортной нации — скопище рабов и недочеловеков, с которыми представитель *«цивилизованного сообщества»* может делать все, что угодно, и ему за это только честь и хвала.

МАССОВАЯ КАЗНЬ НА КУДРИНСКОЙ ПЛОЩАДИ, ИЛИ МОСКОВСКИЙ СЛЕД НАПОЛЕОНА

В Москве, во Вдовьем доме** на Кудринской площади, проходили лечение около трех тысяч русских солдат, тяжелораненых в Бородинском сражении. При отступлении русской армии их оставили в городе — из-за своего состояния они не перенесли бы эвакуацию. То, как поступали французы с ранеными во Вдовьем доме — самый неопровержимый аргумент против мифа о *«галантной войне»* в 1812 году и, больше всего, походит на зверства Айнзацкоманд СС (отрядов по уничтожению «расово неполноценных») на оккупированной советской земле 130 лет спустя.



3 сентября 1812 года, Москва, Кудринская площадь. Французы из артиллерийских орудий расстреливают госпиталь. Сгенерировано ИИ.

В уникальном многотомном собрании документов Отечественной войны 1812 года, изданном Петром Ивановичем Щукиным, есть такое свидетельство о гибели (казни) раненных русских солдат:

«Кудринский вдовий дом сгорел 3-го сентября, во вторник, НЕ ОТ СОСЕДСТВЕННЫХ ДВОРОВ, НО ОТ ЯВНОГО ЗАЖИГАТЕЛЬСТВА ФРАНЦУЗОВ, которые, видя, что в том доме русских раненых было около 3ООО человек, стреляли в оный горючими веществами, и сколько смотритель Мирицкий не просил варваров сих о пощаде дома, ДО 700 РАНЕНЫХ НАШИХ В ОНОМ СГОРЕЛО; имевшие силы выбежали и кой-куда разбрелись...».

Трагедия на Кудринской площади 3 сентября 1812 года — это Хатынь девятнадцатого века. *«Просвещенная»* французская армия устроила там то, что спустя столетие немецкие фашисты повторили в наших селах и деревнях. В Хатыни 22 марта 1943 года стариков, женщин и детей заперли в деревянном амбаре и сожгли заживо. В палатах госпиталя на Кудринской площади так же, заживо, сожгли раненых русских солдат. Французские артиллеристы днем, в светлое время суток, били по дому прекрасно зная, кто находится внутри.

В окна полетели брандкугели (зажигательные снаряды). Одновременно с этим действовали специальные команды поджигателей.

Священник Машков вспоминал: *«Конные неприятели, имея при себе зажженные фитили, около рук обвившиеся, натершим сперва дерево фосфорическим составом, зажигали там вдруг здания, и никто из русских не осмеливался гасить оные…»* В тех, кто все же пытался бороться с огнем, французы стреляли на поражение.

Вспыхнули соломенные тюфяки и деревянные перекрытия — госпиталь мгновенно превратился в крематорий. Раненых, которые смогли выбраться наружу, безжалостно расстреливали. Пожарные обозы не подъезжают — им запрещено тушить пылающий дом.

В рапорте от 27 ноября 1812 года смотритель Мирицкий описывает обстановку вокруг Вдовьего дома так: французы *«не только вместе с зажигательством грабили, но и смерть наносили противящимся»*. Сам Мирицкий едва выжил после двух ударов вражеским тесаком.

Так 3 сентября 1812 года война окончательно перестала быть войной империй и бесповоротно стала народной священной войной за спасение Отечества.

В 7 часов утра 19 октября 1812 года Наполеон, осознавший, что кампания им проиграна, оставил Москву. Покидая Первопрестольную, мстительный французский император приказывает уничтожить Кремль и храм Василия Блаженного. Под кремлевские дворцы, палаты, церкви и стены была заложена взрывчатка. Уверенный, что приказ будет исполнен, довольный Наполеон пишет в Париж*** и печатает в бюллетене Великой армии следующее:

«Кремль, Арсенал и магазины — все разрушено, древняя столица России и древнейший дворец ее царей не существуют более. Москва превращена в груды развалин, в нечистую и зловонную клоаку…».

В ночь на 24 октября пошел дождь и это стало настоящим спасением. Благодаря ливню и самоотверженности москвичей удалось погасить большую часть фитилей, иначе не уцелели бы ни собор Василия Блаженного, ни Кремль, а Россия лишилась бы одного из главных символов своей истории. Однако часть взрывчатки все же сработала: в груду камней превратились Водовзводная, Петровская и Никольская башни, звонница колокольни Ивана Великого. Взрыв в пяти местах разрушил стены, Арсенал лишился половины корпуса, а Грановитую палату и Большой Кремлевский дворец охватил пожар. Полностью восстановить Кремль после 36 дней французской оккупации удалось лишь к середине 1830-х годов — на это ушло больше двадцати лет.



«В Успенском соборе» — картина Василия Васильевича Верещагина из цикла «Наполеон в России». В Успенском соборе Кремля (как и соборе Василия Блаженного) «просвещенные» европейцы устроили конюшню, из гробниц сделали солдатские сортиры, а иконы, с которых срывали драгоценные оклады, пускали на дрова. Петровский и Данилов монастыри оккупанты превратили бойни…

«ХУЖЕ НЕМЦЕВ»

Как и 1812-ом, так и в 1941–1945 годы против СССР фактически воевала вся Европа (за исключением островной Англии), а не только армии фашистской Германии и ее официальных союзников – Румынии, Финляндии, Венгрии, Хорватии, Италии, Словакии.

Возьмем, к примеру Данию, «героически» сражавшуюся несколько часов с вермахтом: почти все кадровые офицеры и солдаты датской армии добровольно перешли в армию немецкую. Лишь войска СС приняли в свои ряды более 500 тысяч *«белокурых бестий»* из других стран (свыше 57% от общего состава войск СС). Всего под знамена гитлеровской Германии стало около 1800 тысяч европейцев, в том числе 375 тысяч поляков (по оценке польских историков).

И еще. *«Хуже немцев»* — это жители Воронежской, Брянской и Курской областей, пережившие оккупацию, о венграх и румынах. Особенно лютовали венгры… Говорят, что приказ *«Мадьяров в плен не брать!»* отдал лично командующий Воронежским фронтом генерал Николай Ватутин после того, как узнал об их запредельной жестокости к мирному населению. Документального подтверждения этого приказа нет и, скорее всего, фраза *«Мадьяров*

*** Письмо Наполеона об уничтожении Кремля продали в 2012 году на аукционе в Фонтенбло за 187,5 тысяч евро.*

** Дом для содержания вдов, мужья которых прослужили на военной или гражданской службе не менее 10 лет.*

в плен не брать» родилась стихийно в окопах среди рядовых солдат, увидевших в освобожденных селах и городах что творили оккупанты… На стороне Третьего Рейха оказалась и *«братская»* Болгария, гостеприимно предоставившая свои морские порты и аэродромы в распоряжение вермахта для борьбы против наших кораблей в Черном море и нанесения ударов по советской территории.

ЕВРОПАЛАЧИ БЛОКАДНОГО ЛЕНИНГРАДА



«Голубая дивизия» из якобы нейтральной Испании удерживала 29 километров блокадного кольца Ленинграда. И когда сегодня мы видим душераздирающие кадры из осажденного города, где истощенные матери тянут на санках умерших от голода детей, то надо помнить: к этому геноциду причастны и 50 тысяч испанских фашистов.

Вокруг изнуренного голодом города сомкнулось безжалостное многонациональное кольцо, где у каждого палача была своя роль. Италия направила на Ладожское озеро отряд торпедных катеров, которые вместе с немцами и финнами топили на «Дороге жизни» советские баржи с продовольствием, снабжавшие Ленинград. Крушила кварталы великого города французская 520-миллиметровая гаубица со снарядами весом 1654 кг. В карательных акциях против партизан в Ленинградской области были задействованы эстонские, латышские и литовские полицейские батальоны, нередко превосходившие в своей жестокости немецких хозяев. Под Ленинградом воевал «Хорватский легион», эсэсовские легионы из Голландии, Бельгии, Норвегии. Самыми дальнобойными обстреливающими город были 240-миллиметровые пушки чешского концерна «Шкода», исправно делавшего оружие для уничтожения нашей страны.

Европа изо всех сил старалась угодить фюреру. И не только на полях сражений.

ВСЯ ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИКА БЫЛА МОБИЛИЗОВАНА НА ВОЙНУ С СОВЕТСКИМ СОЮЗОМ

От своих земляков из Австрии фюрер получил 10 000 единиц бронетехники, 9000 самолетов, 17 000 авиадвигателей, 12 000 артиллерийских установок… Поляки строили самолеты; *«нейтральные»* шведы давали немцам высококачественную железную руду и подшипники (40% германской военной техники было изготовлено из шведской стали), такая же «нейтральная» Швейцария предоставляла финансовые услуги, отмывала захваченное золото, поставляла точные приборы — взрыватели и хронометры. Норвежцы снабжали гитлеровцев морепродуктами и рыбьим жиром, из которого немцы получали глицерин, необходимый для производства взрывчатки. Бельгия, Дания и Голландия поставляли немцам уголь, чугун, железо, марганец, цинк и продовольствие, гигант Филипс обеспечивал вермахт радиотехникой и электроникой, из Румынии шла нефть, из Венгрии бокситы (сырье для производства алюминия, необходимого в авиации) и продовольствие.



Еще немного и «Хетцеры» покинут заводской цех «Шкоды». Самоходка разработана чешскими инженерами в ИНИЦИАТИВНОМ порядке. Низкий корпус, большой наклон брони и мощное орудие сделали из этой машины опасного истребителя танков.

К 22 июня 1941 года вермахт был почти на треть укомплектован чешским вооружением. Руками трудолюбивых чехов было произведено 25% всех немецких танков, 26% грузовиков и 40% стрелкового оружия. В Чехии на полную мощность был освоен выпуск истребителей «Мессершмитт», а также знаменитой «рамы» — разведчика-корректировщика Fw-189, чье появление в небе оборачивалось мгновенным и точным артобстрелом советских позиций. Чешские компании ЧКД и Aero изготовили для люфтваффе 357 таких «рам», а в самом конце войны освоили даже выпуск новейших реактивных истребителей Me-262.

Чехи работали творчески: и вот на крышах уже упомянутых самоходок «Хетцер», от огня которых горели наши «тридцатьчетверки», появился дистанционно управляемый пулемет MG 34. В конце войны заводы «Шкоды» оказались практически единственным поставщиком вооружения вермахту и встали лишь 5 мая 1945 года — через три дня (!) после взятия Красной Армией Берлина.

Континентальная Европа, как могла, помогала Третьему Рейху уничтожить нашу страну, и французы — в первых рядах… К началу войны с СССР во французской «оборонке», работавшей на вермахт, было занято 1,6 млн. человек. С 1940 по 1944 годы Франция поставила люфтваффе 10 тысяч авиадвигателей и 4 тысячи самолетов, которые бомбили советские города. Ударно трудился и французский автопром в лице Рено, Пежо и Ситроен: 20% автопарка вермахта состояло из французских грузовиков, на которых передвигались 92 дивизии. Бронетехника, минометы, противотанковые пушки и миллионы боеприпасов регулярно сходили с французских конвейеров.

И не следует забывать, что немцы в 1940 году *«затрофеили»* у безвольной Франции до 5000 танков и бронетранспортеров, 3000 самолетов, 5000 паровозов, большая часть которых была направлена на Восточный фронт.

ПОЧЕМУ СТАЛИН ПОДДЕРЖИВАЛ ДЕ ГОЛЛЯ

Надо признать, что появлению мифа о «сражающейся с нацистами Франции» Париж обязан лично Иосифу Виссарионовичу Сталину. Генералиссимус видел во Франции противовес англо-американскому влиянию в Европе и сделал ставку на де Голля, которого еще 26 сентября 1941 года Советское правительство признало «руководителем всех свободных французов, где бы они ни находились». Только авторитет Сталина на Ялтинской конференции в феврале 1945 года спас Францию от оккупационного режима (наряду с Германией) - на чем настаивали Рузвельт и Черчилль. Именно Сталин *«продавил»* прием французов в антигитлеровскую коалицию, что ей обеспечило бонусы победителя: постоянное место в Совбезе ООН, ядерный статус в будущем и право судить нацистских преступников в Нюрнберге. И вот вместо того, чтобы поставить в центре Парижа памятник тому, кто спас Францию от англо-американской оккупации и позорного клейма фашистского прихвостня, из родины гильотины несется: «Сталин хуже Гитлера», «СССР вместе с Германией развязали Вторую Мировую войну».

Две цитаты от политиков, куда более авторитетных, чем французский президент Макрон, публично поколачиваемый женой Бриджит.

Уинстон Черчилль, премьер-министр Великобритании:

«Кроме советских армий, не было такой силы, которая могла бы переломить хребет гитлеровской военной машине…ИМЕННО РУССКАЯ АРМИЯ ВЫПУСТИЛА КИШКИ ИЗ ГЕРМАНСКОЙ ВОЕННОЙ МАШИНЫ… ».

Франклин Рузвельт, президент США:

«…ТРУДНО УЙТИ ОТ ОЧЕВИДНОГО ФАКТА, ЧТО РУССКИЕ АРМИИ УНИЧТОЖАЮТ БОЛЬШЕ СОЛДАТ И ВООРУЖЕНИЯ ПРОТИВНИКА, ЧЕМ ВСЕ ОСТАЛЬНЫЕ 25 ГОСУДАРСТВ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ, ВМЕСТЕ ВЗЯТЫЕ…» (телеграмма генералу Д. Макартуру от 6 мая 1942 г.).

Сегодняшним русофобам тяжело смириться и с тем, что именно на Восточном фронте, на войне с СССР вермахт понес решающие потери:

- 70% от всех уничтоженных в ходе войны немецких самолетов;
- 75% потерянных танков;
- 74% потерь артиллерии Германии.

За годы войны было полностью разгромлено 130 немецких сухопутных дивизий, из них 104, то есть 80%, потерпели поражение от советских войск. Таким образом, на долю англо-американцев (опять-таки не Европы) в разгроме Германии приходится от 20 до 30%.

Мы чтим память французских летчиков истребительной эскадрильи (позднее полка) «Нормандия-Неман». Сражаясь с «люфтваффе» на советско-германском фронте, летчики полка одержали 273 победы. Четыре французских пилота были удостоены звания Героя Советского Союза. 96 человек прошли через «Нормандию-Неман». Сколько французов воевало против СССР, точных цифр нет, но точно известно: в советский плен попало 23 136 гражданина Франции, воевавших на Восточном фронте. Сразу после нападения Германии на СССР во Франции ИНИЦИАТИВНО был сформирован «Легион французских добровольцев против большевизма». В составе вермахта он именовался 638-м пехотным полком и воевал против Красной Армии... под трехцветным знаменем Франции. Так вот к сведе-

нию Франсуа Макрона, солиста хора европейских русофобов: полк его соотечественников был единственным (!) иностранным подразделением в немецкой армии, которая наступала на Москву в 1941 году.

Итак, 96 человек из «Нормандии-Неман» и 23 136 только пленных французов-гитлеровцев.

РУССКИЕ У ИСТОКОВ ФРАНЦУЗСКОГО СОПРОТИВЛЕНИЯ

Что же касается французского движения Сопротивления, то за несколько месяцев до открытия Второго фронта в 1944 году общее количество активных партизан (маки) составляло, по данным историков, чуть более 20 тысяч человек. И это — на 41 миллион населения! Причем значительная часть участников Сопротивления — русские белоэмигранты и беглые советские военнопленные. Отсюда и партизанские отряды с названиями «Донбасс», «Котовский», «Чапаев», «Севастополь», «Сталинград», «1-й Советский партизанский полк». Да и само название движению дано по имени подпольной газеты «Сопротивление» (фр. Résistance), которую с конца 1940 года начали выпускать русские эмигранты Борис Вильде и Анатолий Левицкий. Русская и автор «Песни партизан» (Le Chant des partisans), ставшей гимном французского Сопротивления, — Анна Бетулинская. Популярность песни праправнучки знаменитого казачьего атамана Платова, взявшего Париж в 1814 году, была такая, что по окончании Второй Мировой войны ее предлагали сделать национальным гимном Франции.



***Василий Порик**, лейтенант Красной Армии, попал в плен после тяжелого ранения. Бежал из концлагеря Бомон. Командовал созданным им же партизанским отрядом «Чапаев» и возглавил движение Сопротивления немецким оккупантам на всем севере Франции.*

«Двести таких Пориков — и фашистов не было бы во Франции» — говорили французы, поражаясь находчивости и дерзости русского офицера. Чапаевцы развернули настоящую рельсовую войну: подрывали железнодорожные мосты и эшелоны, перевозившие боевую технику, уничтожили 77 паровозов и пустили под откос около тысячи вагонов. Партизаны сжигали военные склады, топили баржи с углем, уничтожили около трех тысяч немецких солдат и офицеров. Шахты и заводы неделями простаивали в результате взорванных линий электропередач и компрессорных станций, что, естественно, отражалось на скорости строительства Атлантического вала, которым Рейх надеялся предотвратить высадку союзников на континент. Нападали чапаевцы и на продовольственные склады, захватывая не только продукты, но и тысячи продовольственных карточек, которые потом раздавали семьям, поддерживавших партизан.

За голову лейтенанта Красной Армии немцы объявили награду в миллион франков. Едва ли не на каждом столбе висел его портрет. В одном из боев раненый Порик был схвачен и заключен в тюрьму крепости Сен-Никез. То, что затем сотворил советский лейтенант, вообще не укладывается в голове: на третий день после допросов и пыток он с помощью гвоздя, который зубами (!) вытащил из стены, освободился от наручников, убил конвоира, а затем выломал железную решетку, сплел веревку из одеял, преодолел два ряда стен, патрули эсэсовцев с собаками, глубокий ров за наружной стеной и оказался на свободе. За более чем 600-летнюю историю существования крепостной тюрьмы в Сен-Никез это был единственный удачный побег узника. Недаром французские газеты, сообщая о побеге русского партизана, пестрели заголовками: *«Побег, которого не знала история Сен-Никеза»*, *«Из тех казематов мог бежать разве что дьявол»*.

Порик скрылся от погони, вернулся в свой партизанский отряд и продолжил борьбу с фашистами.

22 июля 1944 года под городом Аррас партизанский отряд попал в засаду эсэсовцев. Порика схватили и тут же расстреляли из-за опасения, что командир партизанского отряда вновь сумеет скрыться. Ему было 24 года. Через 20 лет, в 1964 году, Василию Васильевичу Порику посмертно присвоили звание Героя Советского Союза.



Одной из центральных фигур в Сопротивлении во Франции стала русская княгиня Вера Оболенская.

Вики, как ее называли близкие, координировала деятельность подпольных организаций советских военнопленных, добывала сведения о немецких заказах и поставках, о расположении гитлеровских войск. У нее была исключительная память: адреса, явки, пароли, даты, конспиративные клички связных — все это она держала в голове, не доверяя бумаге, которая могла попасть в руки гестапо.

Пригодилось и ее владение четырьмя языками: русским, французским, английским и немецким. Благодаря Вики и ее мужу князю Николаю Оболенскому у антигитлеровской коалиции в 1943 году были подробные планы береговых укреплений Атлантического вала, что в значительной степени обеспечило успешную высадку десанта союзников в Нормандии. После ареста она даже под пытками отказалась давать показания, за что получила от гестаповских следователей прозвище *«Княгиня Ничего-не-знаю»*. Фашисты казнили русскую княгиню на гильотине в Берлине в 1944 году. Ей было тогда 33 года.

Николай Оболенский узнал о смерти жены и принял священнический сан. С 1963 по 1979 год он был настоятелем собора Святого Александра Невского в Париже, того храма, в котором когда-то венчался с Вики. Протоиерей Николай Оболенский пережил Вики на 35 лет, но, по свидетельствам знавших его, так и не научился говорить о ней в прошедшем времени.

Другая русская героиня в борьбе с нацистами Мать Мария (в миру Елизавета Юрьевна Скобцова) — российская аристократка, поэтесса, потом монахиня. В Париже мать Мария основала «Православное дело» — организацию, которая кормила голодных, давала кров бездомным, утешала отчаявшихся. У себя в доме во время оккупации она укрывала от гестапо евреев и советских военнопленных, бежавших из лагерей, готовила им документы для переправки в безопасные места.

Погибла Мать Мария в женском концлагере Равенсбрюк весной победного 1945 года: добровольно обменялась с приговоренной к смерти девушкой курткой с лагерным номером и вместо нее вошла в газовую камеру.



Остров Олерон — ключевой элемент Атлантического вала с бетонными бункерами и подземными ходами: гарнизон в 2000 человек, 180 орудий, 30 000 мин, 29 дотов.

Русские эмигранты, бывшие белогвардейцы Вадим Андреев (сын известного писателя Леонида Андреева) и Владимир Сосинский, обосновавшиеся на острове еще до войны, создали на Олерон подпольный отряд из советских военнопленных, работавших на строительстве Атлантического вала. Связной с партизанами стала 12-летняя Оля — дочь Вадима Андреева. Бесстрашная девочка, делая вид, что беззаботно собирает траву «для кроликов», проносила под носом у немецких патрулей шифровки, сводки радиопередач и даже элементы взрывных устройств, спрятанные на дне корзины. Накануне штурма союзников партизаны разминировали проходы для десанта, уничтожили пулеметные гнезда, засыпали песок в механизмы и разбили замки немецких пушек, превратив их в металлолом. Вторая группа ценой четырех жизни партизан взорвала склады боеприпасов. Весь расчет немцев на долгую оборону оказался под обломками.

Когда на рассвете 1 мая 1945 года корабли союзников подошли к острову, береговые батареи врага молчали. Так благодаря героизму 30-ти советских военнопленных, двух русских эмигрантов и одной девочки с плетеной корзинкой союзники практически без потерь взяли неприступную крепость Атлантического вала.

…У французов самым масштабным актом сопротивления немецким захватчикам стала

стачка шахтеров в департаменте Па-де-Кале в мае-июне 1941 года. А сейчас внимание: за что же с оккупантами боролись французские патриоты? За повышение зарплаты на 5(!) рейхсмарок, увеличение пайков и мыла.

КАК ПАРИЖ ВО ВРЕМЯ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ ПЕРЕЖИВАЛ ОККУПАЦИЮ

Фото Андре Зукка, немецкий журнал «Signal», 1942–1944 гг.



В парижском квартале Бельвиль.



Оркестр вермахта играет на площади Республики.

Фальшивая война породила коллаборационизм — сотрудничество (фр. Collaboration) с оккупантами. Если огромные территории СССР превратились в сплошное поле боя, то жизнь в Париже, как и на значительной части Европы, мало чем отличалась от мирного времени: в городах работали кафе, музеи, театры, увеселительные заведения, люди загорали на пляжах, ходили за покупками и отдыхали в парках. В кинозалах и варьете публику в мундирах вермахта и СС, пошитых на фабриках Хуго Босса, забавлял неподражаемый Фернандель, а арийский слух услаждал шансон в исполнении Мориса Шевалье и великой Эдит Пиаф. Радовали зрителей фильмы с Жаном Маре — кинематограф Франции переживал удивительный расцвет, выпуская десятки картин наперекор войне.



Пляж возле моста Каррузель.



В Венсеннском зоопарке.

Выставка фотографий Андре Зукка «Парижане во время оккупации» прошла в Париже в 2008 году и вызвала грандиозный скандал. Мэрия французской столицы из-за всех сил старалась запретить ее показ. И хотя запрет удалось отменить, и выставка состоялась, но Франция больше эти фотографии не видела. Понятно и почему — слишком велика разница между героической сказкой и безмятежной реальностью на снимках. А о том, насколько нелепы на фоне шокирующих кадров корреспондента немецкого журнала сегодняшние рассуждения о «европейском восстании против нацизма», о «вкладе Европы в общую победу», и говорить не приходится.

Во Франции нацисты отдыхали и душой, и телом. ВОЗНИК «ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ КОЛЛАБОРАЦИОНИЗМ» (фр. collaboration horizontale) — так позже научно обосновали интимные отношения с оккупантами. Количество тружениц борделей увеличилось в шесть раз.

КОКО НА СЛУЖБЕ ФЮРЕРУ



Мадемуазель «Chanel №5», нацистский агент под кличкой «Вестминстер».

Нашла общий язык с гитлеровцами и законодательница моды Коко Шанель, ставшая в силу своих связей с мировой элитой бесценным источником информации для руководства Третьего Рейха. Сотрудничество оказалось взаимовыгодным: Коко вернула эксклюзивные права собственности на духи «Шанель № 5», проданные перед самой войной фирме братьев-евреев Вертхаймеров.

Когда в 1944 году Шанель арестовали за сотрудничество с гитлеровцами, то только дружба с британским премьер-министром Черчиллем помогла ей избежать тюрьмы. Собственных нацистских симпатий кутюрье и не особо скрывала. Во всяком случае, осужденный Нюрнбергским трибуналом бригадефюрер СС, руководитель разведки Третьего рейха Вальтер Шелленберг все шесть лет своего тюремного заключения регулярно получал теплые письма от Шанель. Вернулась она на родину из нейтральной Швейцарии в 1952 году, когда угасла жажда мести, охватившая французов в конце войны, а в ответ на вопросы журналистов, расспрашивавших мадемуазель «Chanel №5» об ее близком (если не сказать больше) общении с нацистами, она будет пожимать плечами: «*ЗНАЕТЕ, НЕ ВСЕ НЕМЦЫ БЫЛИ ПЛОХИМИ ПАРНЯМИ*».

Уже после смерти законодательницы моды обнародованные архивы французских спецслужб документально подтвердили: Коко Шанель в 1941 году стала немецкой шпионкой под номером F-7124 и кодовым именем «Вестминстер». Псевдоним «Вестминстер» был выбран из-за ее многолетнего довоенного романа с британским герцогом Вестминстерским.

ТАМ, ГДЕ НАДО БЫЛО ЛАЯТЬ, ОНИ ЛИЗАЛИ

Но и в этом европейском чемпионате по трусости и коллаборационизму есть еще один фаворит – Чехословакия, чья армия практически ничем не уступала вермахту: чешские танки явно превосходили немецкие (в 1938 году Германия могла выставить против чехов 135 танков, а у чехов было 350 танков, способных поразить любые немецкие), авиация была сравнима по численности с «люфтваффе», отличная артиллерия «Шкоды», прекрасное стрелковое оружие, к примеру, чешские пулеметы ZB-26 за их высокие боевые качества войска СС предпочли немецким MG и воевали именно с ними. Почему же отлично вооруженная чехословацкая армия, насчитывавшая 45 дивизий и опиравшаяся на мощные пограничные укрепления, без сопротивления сложила оружие перед Германией, армия которой составляла 47 дивизий — лишь на две больше? На мой взгляд, лучше всего на этот вопрос ответил начальник восточного отдела верховного командования германской армии майор Кинцель:

«Все наши провокации напрасны, так как чехи просто не дают себя спровоцировать. Когда мы посылаем своих людей на улицу кричать «Хайль Гитлер», чехи кричат с ними. Когда мы заставляем своих людей кричать «Долой республику!» — чехи кричат с ними, и когда мы своим людям говорим, что они на улицах должны петь «Хорст Вессель», то и чехи поют с ними. При всем нашем желании мы не можем при таком поведении чехов спровоцировать ни малейшего инцидента» …они отдали нам все свое оружие... мы получили чудесную тяжелую артиллерию. И авиация неплохая. Мы сперва даже себе не могли поверить, что ни одна пушка, ни один пулемет не выведены из строя. Не взорвали ни один склад с боеприпасами, не опорожнили ни одной цистерны — все передали в полном порядке. ...При этом только один или два офицера отказались подать нам руку. Все остальные ползали на животах. ИМЕТЬ ТАКИХ ПРОТИВНИКОВ ПРОСТО ПРОТИВНО».

Не было у чехов ни своей Брестской крепости, ни Сталинграда, ни своего летчика Гастелло, жертвенно направившего горящий самолет на немецкую танковую колонну, не выходили пражане и рыть противотанковые рвы…Там, где надо было лаять, чехи лизали. Перед оккупантами пресмыкались все — и военные, и гражданские. Вот как отзывался о ситуации в уже оккупированной Чехии рейхсканцлер Адольф Гитлер:

«ЧЕХИ ОЛИЦЕТВОРЯЮТ СОБОЙ РАБСКУЮ ПОКОРНОСТЬ. Чехов можно сделать фанатичны-

ми сторонниками рейха, если, учитывая, что они любители поесть, дать им двойной паек. Они сочтут своим моральным долгом трудиться на военных заводах вдвое больше».

Рейнхард Гейдрих, глава протектора Богемии (Чехии) и Моравии, созданного после германской оккупации Чехословакии, повысил нормы снабжения для 2 млн. чешских рабочих, приказал выделить 200 000 пар обуви для занятых в военной промышленности. Гостиницы и пансионаты в Карловых Варах и других курортах стали домами отдыха для рабочих. Кроме того, рабочим выделялись бесплатные билеты на футбол, в театры и кино, а 1 мая было объявлено праздничным днем и всем чехам увеличили количество сигарет и продуктов, выдаваемых по карточкам.

Сам Гейдрих так объяснял свою политику: *«Мне нужно здесь спокойствие, чтобы чешский рабочий полностью включился в немецкие военные усилия, чтобы не снижались объемы поставок, и здешняя индустрия вооружений развивалась. Само собой разумеется, необходимо добавить чешским рабочим жратвы, ведь они должны выполнять свою работу».*

За хорошую «жратву», за возможность посидеть в баре за кружечкой-другой замечательного пива, чехи работали не покладая рук…

СКОРБЬ ПО ОБЕРГРУППЕНФЮРЕРУ ГЕЙДРИХУ

3 июля 1942 года на прощание с убитым английскими парашютистами Рейнхарда Гейдриха, обергруппенфюрера СС, начальника главного управления имперской безопасности (РСХА) *«в знак солидарности с борьбой Третьего Рейха и народов Европы против большевизма и плутократии»* вышло не менее 250 тысяч пражан, при общей численности горожан чуть более 800 тысяч человек. ПРИШЛИ, ЧТО НАЗЫВАЕТСЯ, ПО ЗОВУ СЕРДЦА: жили — не тужили, а тут благодетеля погубили. Чешский оркестр играл гимны, похоронные марши и народные песни. Горевала вся Чехия. Даже в маленьком Брно скорбеть вышли 50 тысяч человек.

А сейчас решим, стоит ли искать ответ на вопрос, откуда у чехов такая нелюбовь к нашей стране, или достаточно посмотреть на фото прощания с эсэсовским генералом? Миллионы чехов (как и другие европейцы) работали на Третий Рейх, воевали за него, сытно жили при нем, поэтому СССР (Россия) никогда для них не будет освободителем. Никогда.

УРОК ДВУХ НАШЕСТВИЙ

Совершенно очевидно, что отечественные войны (1812 и 1941–1945 гг.) были для нашего



Вот так масштабно и искренне целых два дня оплакивали пражане обергруппенфюрера СС Гейдриха. В Праге именитый эсэсовец чувствовал себя как дома, и, если бы не заброшенные из Англии диверсанты, «третий человек в рейхе» продолжал бы спокойно разъезжать по городу в открытом «мерседесе» без охраны, уверенный, что здесь никто не осмелиться покуситься на его жизнь.

народа не просто столкновениями с Великой армией французского императора или Вермахтом немецкого фюрера, а битвами на выживание против объединенного военно-экономического потенциала континентальной Европы. Те европейцы, кто в 1941–1945 годах не держали в руках оружие против нас на передовой, исправно ковали его в тылу. Чешские оружейники, французские автомобилестроители, шведские промышленники, швейцарские банкиры, норвежские рыбаки и румынские нефтяники обеспечивали нацистскую военную машину всем необходимым для ведения тотальной войны на уничтожение нашего Отечества.

Трагедия сожженного госпиталя на Кудринской площади и пепелище Хатыни, безжалостное интернациональное кольцо вокруг блокадного Ленинграда и зверства мадьяр в Воронежской, Брянской и Курской областях России — звенья одной цепи. Оправдывая свои преступления мифом о культурном или расовом превосходстве, европейские коалиции передавали друг другу эстафету геноцида. А после 1945 года европейские столицы переложили всю вину на Гитлера (как веком ранее — на Наполеона), «забыв» о собственном участии.

Главный вывод однозначен: у коллективной агрессии против России — вековые корни. За столетия могут измениться лозунги, мундиры и технологии, но суть европоходов на восток остается неизменной. Понимание этого — вопрос нашей безопасности, нашего будущего. Поэтому помнить нужно не только Наполеона или Гитлера, но и всех тех, кто добровольно вставал под их знамена, кто вооружал и кормил их армии.

ЧЕМ ЗАКАНЧИВАЮТСЯ ВОЙНЫ С РОССИЕЙ



Май 1945-го, у Бранденбургских ворот, в 200 метрах от рейхстага.

Регулировщица Мария Лиманская (фото Евгения Халдея) стала одним из символом Великой Победы. *«Бранденбургскую мадонну»* знали все, ее портреты не сходили с обложек журналов и газет всего мира. Генералы, проезжая мимо, старались первыми отдать честь сержанту.

На войну Мария пошла добровольцем в 18 лет. В начале занималась шитьем обмундирования для солдат, а потом стала регулировщицей. Боевое крещение получила под Батайском Ростовской области. Регулировала под вражеским огнем движением наших войск на донской переправе, была тяжело ранена. Прошла Сталинградскую битву, участвовала в освобождении Симферополя, Белоруссии и Польши, дошла до Берлина.

О том, что немцы подписали капитуляцию, Мария Лиманская узнала, стоя на посту. Водитель проезжавшей машины крикнул ей: *«Дочка, Победа!»*

Скончалась 26 ноября 2024 года в возрасте 100 лет в селе Звонаревка Марксовского района Саратовской области.

Кстати, русская армия берет немецкую столицу регулярно: в 1760-м, 1813-м и 1945-ом. Раз в столетие. Пора бы в сегодняшнем рейхстагебундестаге, размечтавшегося о стратегическом поражении России, обратить внимание на эту цикличность и вспомнить, к какому финалу приводят подобные фантазии — триумфальным маршам русских солдат по улицам Парижа и Берлина.

Но, как писал немецкий философ Гегель: *«История учит лишь тому, что она никогда ничему не научила народы».* Похоже, мыслитель прежде всего имел в виду своих беспамятных соотечественников. Вот и сегодня «горят за милую душу» (по выражению нашего Верховного Главнокомандующего) немецкие «Леопарды», как «Тигры» и «Пантеры» в Великую Отечественную войну.

Историческую деменцию переживает и Франция, стоящая сейчас в авангарде русофобских сил Европы, цель которых неизменна — уничтожение России. Как говорится, Наполеон им в помощь со своими планами.

И отдельное *«мерси»* нашему давнему врагу за вклад в *«великий и могучий»*.

ПОЧЕМУ ПОПРОШАЙКИ СТАЛИ ШАРОМЫЖНИКАМИ, А ШЕВАЛЬЕ ШВАЛЬЮ



«НОЯБРЬ 1812 ГОДА. ОТСТУПЛЕНИЕ ВЕЛИКОЙ АРМИИ НАПОЛЕОНА ИЗ РОССИИ» — картина немецкого художника Карла Рехлинга.

Во время отступления из России «La Grande Armée» превратилась в толпу оборванцев. Теперь они не требовали, а просили у русского населения еды и всяческой помощи. Тут и там звучало их обращение: «Cher ami», что в переводе с французского значит «дорогой друг». Сердобольные крестьяне по возможности оказывали помощь, однако накормить бедствующих «шаромыжников» у крестьян не всегда получалось, и голодные оккупанты вынуждены были включать в свой рацион конину, в том числе и павшую. По-французски «лошадь» – cheval (отсюда и хорошо известное слово «шевалье» — рыцарь, всадник). В России, как многие считают, «швалью» (сброд, отребье) стали называть французов, питающихся лошадиной падалью. Так в глазах победившего народа армия, пришедшая как высокомерный, спесивый завоеватель, покидала чужую землю, как жалкие «шаромыжники» и презренная «шваль».

Александр Тамиров

АМИР САБИРОВ. ФУНДАМЕНТ ОГРОМНОЙ СТРАНЫ.

Поэт и прозаик.
Участник СВО.

Родился в Омске, окончил местную гимназию, некоторое время служил в драматическом Лицейском театре. Поступил на филфак. А потом началась спецоперация, и в возрасте 18 лет, отчислившись по собственному желанию, Амир сначала ушел на срочную службу, затем — на СВО. Воевал в составе разведроты. После полутора лет в разведке перевелся в Росгвардию: новое его подразделение — полк специального назначения «Оплот».

Все это время писал стихи, и однажды его родители рискнули и отправили их писателю Захару Прилепину на почту.

Так в 2024 году в издательстве «Питер» под редакцией «КПД» (Колобродов, Прилепин, Демидов) вышла дебютная книга его стихов — «Рай осиновый», а в 2026 году и первая проза — повесть «Косница. Элегия». За поэму «Ноябрь» Амир Сабиров стал лауреатом национальной литературной премии «Слово».



— Ваши родители как-то рассказали, что во время донбасской войны, когда вам было 11 лет, вы сказали, что если бы могли, то поехали защищать русских на Донбассе. Откуда это в 11 лет? Вы следили тогда за конфликтом? Почему татарский мальчик из Сибири хотел поехать на Донбасс защищать русских людей?

— Я очень давно об этом конфликте знаю. И ничего не знаю, в целом. До сих пор разобраться в некоторых вещах тяжело. Он нечестный, наверное, по отношению к славянскому народу. Знаю, что украинцы не могли не воевать. Знаю, что российская армия должна была обойтись малой кровью, войдя на Донбасс в 2014 году.

Есть, мне кажется, определенные срезы людей, с кем служил или служу, и некоторые региональные специфики, где больше всего не то чтобы понимают эту войну, а ее скорее чувствуют.

Я бы хотел так сказать: мы смотрим в Украину, как в кривое зеркало, мы персонажи двойники, как у Достоевского. Мы — Раскольников, они — Лужин. Мы князь Мышкин, а они Рогожин. Мы и отставной капитан Митя, и святой Алеша, и сверхидейный Иван, а Украина — Смердяков, незаконнорожденный грехами отца Федора в бане, корень зла которого и убил его самого.

Почему братья — это всегда только про светлое? Братья тоже убивают друг друга. И это ужасно. Ужасно, когда нет одного отца, воспитавшего их.

— А как вы внутри себя формулируете: за что вы сражаетесь, что защищаете?

— Сейчас — за народ. Когда горе приближается ближе и ближе с каждым месяцем, то острее чувствуется именно та часть народа, повязанного на войне смертными узлами. И, скорее, не сражаюсь, не защищаю, а именно служу народу, его будущему.

— В одном из интервью вы сказали: «На то, что я сегодня нахожусь на СВО, отчасти повлияла и литература». А какая именно, кто из поэтов и писателей сильнее всего повлиял на вас?

— Мне нравится читать служивших авторов, у них чуть другой строй письма, может быть. Я с большим интересом изучаю детали военные, описанные Толстым, как у него оно создано. Как вообще была устроена армия. Ищу авторов, которые мне близки в военной тематике.

В поэзии люблю военного Сатуновского, схоже ощущение войны и позднего Шубина.

Считаю Слуцкого главным поэтом для себя, в его стихах огромная любовь. Он был замполитом, кажется, батальона, и стихи его — бытовые, низовые, но светлые. Я обращался к нему за этот год чаще, чем к другим.

Из более ранней эпохи, кто носил форму, из правления Александра I, — Батюшков, Давыдов, конечно. Я их чувствую, по крайней мере.

Но пока ближе Слуцкого найти никого не могу.

— А семья как повлияла на вашу позицию? Как родители отнеслись к вашему решению пойти на фронт?

— Мои родители — это мои обереги и ангелы-хранители. Они молятся за меня и тяжелее всего им, а не мне.

Любому родителю страшно, когда их сын уходит на войну. Но мы любим друг друга, потому любые трудности преодолимы.

— Были в семье какие-то национальные традиции?

— Да, по родословной у нас чистые татары идут, с долькой карачаевцев. После тридцатых-сороковых годов все сильно теряется. По одной линии расстрелянные, по другой — погибшие на фронте.

Самое ценное, что сохранилось в памяти, это дедушка, с которым много времени проводили до его смерти. Он мне рассказывал что-то, отжимался со мной на спине в 85 лет. Силач такой, сухой и красивый. Он тот самый беглый ребенок, чудом выживший в мясорубку эпохи. Толком о нем и не знаем ничего, так как он молчал. Просто жил, как поэты тридцатых годов, путешествуя и работая по всей стране, пока не добрел до Омска, где женился на троюродной сестре, моей бабушке. Скучаю по нему.

Мне нравилось, как в нашей семье всегда православные праздники с мусульманскими соединялись, потому что мы дружили с соседями. На Масленницу были блины, на Пасху яйца приносили, красили, на Курбан-байрам плов, бешбармак, манты из баранины. Часто в гостях был мулла, но батюшек не было.

Татары, мне кажется, современные, это одна из тех спаек русского интернационала, когда все давние исторические конфликты полностью растворились в веках. Осталась дружба народов.

— Кажется, что у вас, рожденного намного позднее 1991 года, есть ощущение расколотого пространства бывшей страны? Что для вас – распад СССР?

— Для меня это невыплаченные зарплаты. Снижение иерархии учителей до самого дна — я из семьи преподавателей. Забытые ветераны. Забытые профессора. Убитое наркотиками поколение. Эхо девяностых до сих пор гуляет во дворах, где я вырос.

Это хоть и небесный СССР — летовский, незримый, памятный культурой — но он стал моим. Где-то доукрашенный, допридуманный. Но он уважал рабочий класс. Я помню, на построении, перед заездом на одно новое направление, нас осматривали на наличие нужного, сказали снять все шевроны. Я все снял, кроме флага СССР с каски. Ношу его, грязный, обшарпанный, но ношу. И так как нынешняя армия — по большей части — идентична в ощущении Отечества, то для нас непоколебима эта «смертная связь» СССР и Российской Федерации.

Тут правда все просто, даже не читая истории, не зная подноготной о механизмах страны... Больно становится, когда понимаешь, что созидание в людях поубивали вместе с людьми. Когда такой сложный баланс классов поубивали.

— После школы вы поступили на филфак. Редкий выбор для молодого человека, обычно это «факультет невест». Почему выбрали именно этот факультет?

— Если честно, у меня был выбор в армию идти сразу, попасть еще на осенний призыв.

Но меня отговорили. А так бы успел побывать под Киевом, например, и застать еще ту войну, когда все же стволы и пушки решали больше, чем дроны.



Харьковская область, 2025 год.

В филологию как будто надо идти, как Мандельштам писал про поэзию, из каких-то рабочих, когда уже почувствовал, что такое ударно-спусковой механизм, что такое черная работа. Так больше выдержки и терпения ко всей учебе. Хочется снова поступить и учиться, как человек. Но сложно с этим.

— Когда и как у вас появилась потребность писать стихи?

— Полагаю, подобная потребность всегда идет от желания что-то объяснить миру в ситуации, когда твой голос априори не может быть услышен. Шло, как боль, а сейчас стало идеей перемен, столпом ясности и спокойствия для меня.

— Амир, «Ноябрь» — это же ваш позывной на фронте? Как он родился?

— Очень просто — первый позывной в прошлом подразделении был «Саба», как производное от фамилии. И еще как «утро» на арабском — позывные ведь всегда слету, как строчка, ловятся.

А нынешний связан с событиями захода — осень, ноябрь 2022 года, херсонское отступление, и моим любимым месяцем, в котором родился. И есть особенная красота и в названии месяца, и в его проявлении в природе.

Но из-за того, что у меня имя довольно редкое в русскоязычной среде, то часто и по имени могут в радиоэфире назвать.

— Вообще, после прочтения вашей дебютной повести «Косница» кажется, что вы человек такого «осеннего мироощущения»? Спокойный, наблюдательный, меланхоличный, вдумчивый?

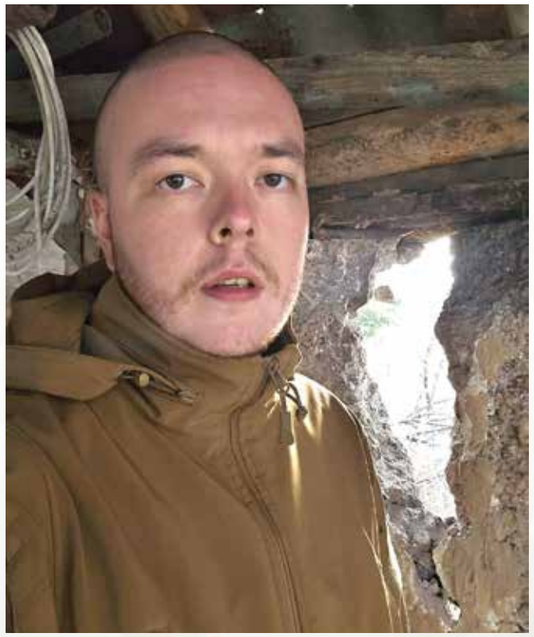
— Не без этого, конечно.

Я взрываюсь, конечно, часто, и начинаю ругаться — нервы, нервы, мужской коллектив, работа, все дела. Но по натуре я очень благоприимчивый. Все всегда вижу в каком-то пухе, который летит и не может поранить.

Но проза-то не про меня, а про другого человека.

— А почему решили написать прозу? Хотелось именно так зафиксировать мироощущение молодого человека, вашего ровесника, на фронте? Как она создавалась — в перерывах между боевыми заданиями?

— Она по большей части создавалась на заданиях самих, как раз где-то между этими подвалами и полузаброшенными многоэтажками, полями. Степенно, как вот когда идешь по маленькому бревну через речку, она создавалась. Мне бы хотелось, чтобы у кого-то в сознании закрепился образ очень сложносочиненного человека, оказавшегося на войне и как бы героем. Что все, как и сама война, порой мрачно и тяжело бывает внутри. И что молодой человек на фронте — обыденное дело. Многие мои товарищи-ровесники, кто дожил, уже не воспринимаются как «мальчики наши». Они уже мужчины в полной мере огромного



В заброшенной деревне, Харьковская область, 2025 год.

роста. Они уже сами могут держать выскальзывающую железную нить, на которой держится страна.

— У вас есть строчка в стихотворении: «С каждым годом войны я становлюсь добрее». За годы на спецоперации что самое главное изменилось внутри вас? А что, на ваш взгляд, изменилось в стране?

— Государство стало больше имперским, появился культ Родины, положительный — раннее утраченный. Я себя ощущаю сейчас не то чтобы механизмом, а этим фундаментом огромной страны, черноземом, где только-только геодезисты все замерили. Я так и стал смотреть на вещи — больше как на огромное и постепенное.

Было много сломов внутренних, трещин таких огромных, которые удалось перепрыгнуть, подшить стальными нитками. Несколько раз чуть не шагнул в бездну — и в ту, которая на фронте, и просто в жизни. Чудом выкарабкался из всего этого.



На фестивале «Традиция»

Я не получил ни одного осколка за всю войну, во что сам не особо верю. Не хочу разбрасываться словами сродни «было много возможностей»... Я не люблю смерть, мне тяжело, когда кто-то умирает, когда кто-то получает



На съемках проекта «Царь-Пушкин», 2025 год.



На фестивале «Русское лето» с мамой

ранения. Раньше бы я постучал по дереву, чтобы не сглазить, а сейчас смотрю на это спокойно. Просто так случилось, и я благодарен Богу за жизнь.

Благодарю народ, который не оставил армию. Благодарю женщин, плетущих масксети для военных. Преклоняюсь перед женщинами, ждущими своих мужей с фронта. Перед стариками, которых не уничтожила уродливая политика девяностых. Перед матерями, потерявшими сыновей на фронте. Перед воинами-стариками, воинами-интернационалистами. Перед редким добром — хрупким, как кости пальцев.

ИЗ ПОВЕСТИ "КОСНИЦА"



"Огонь утих, и группа, расправив съеженные спины, выдвинулась дальше.

Перемычка между лесами простреливалась снайпером, засевшим под несорванной ЛЭП. Косница, шедший посередине группы, дождавшись, когда товарищ перед ним забежит в лес, дернул сразу за ним, чуть не провалившись в рытвину от тяжелого снаряда.

У края посадки лежало тело, одетое в цифру, лежал автомат в районе руки. Тело напоминало половую тряпку, выброшенную после уборки.

Засев под сосной, в углублении земли он оглядывал местность вокруг — лежали расхлябанные блиндажи, кое-где была вычерпана, будто арбуз ложкой, земля, в которой лежали осыпавшиеся листья, уже примерзшие, и дальше в кустах лежало еще несколько неопознаваемых издалека тел.

Добравшись до позиций противника, командир отправил головной дозор по раздерганным частям леса. Те, просмотрев окопы и поняв, что противник ушел, подозвали остальных. Дозачищая короткими очередями блиндажи сквозь занавешенную шерстяную ткань и досматривая все их углы, подспудно снимая растяжки и раздербанивая рюкзаки на наличие дорогой техники, закрепились на этих позициях.

Радиоволна, вытянутая по всем полкам, батальонам, ротам, трещала, словно березовое полено в печи. Чьи-то позывные, запрос на огневую поддержку и эвакуацию погибших, координаты, точки, опять позывные, помехи и снова точки. Переклички живых и мертвых, когда один, докладывая, говорил о работе миномета, другой отвечал уже мертвому, командира резко подхватывали, перебивали другие позывные и все это разливалось в осеннем гуле наступления, страшного, безумного, не проработанного.

Сыпались раззадоренные мины, постреливали пулеметы, зависали квадрокоптеры, пролетали неуязвимые бомбардировщики, сбрасывая на соседей-пехотинцев мины.

Косница рыл землю и вырывал из нее корни, спотыкаясь о толстые, в это время подбегал кто-то с топором и начинал рубить их".



ris-com.ru

РИСКОМ
НАУЧНО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ СОЮЗ

«Управление рисками, промышленная безопасность, контроль и мониторинг»
НАУЧНО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ СОЮЗ «РИСКОМ»





НПС «РИСКОМ» ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ НАИБОЛЕЕ АВТОРИТЕТНЫХ И ОТВЕТСТВЕННЫХ ИНЖЕНЕРНЫХ СООБЩЕСТВ В ОБЛАСТИ ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ



