



ПО ВОЛНАМ ИСТОРИИ



К НОВЫМ ПОБЕДАМ



Дорогие портовики, уважаемые ветераны и коллеги!

2025 год для Новороссийского морского торгового порта вдвойне знаменателен, наш коллектив отмечает сразу две даты: 80-летие со Дня Победы в Великой Отечественной войне и 180-летие родного предприятия. Оба этих события одинаково важны для каждого, кто трудится в порту.

Давно уже ушли на заслуженный отдых наши дорогие ветераны, которые отстаивали страну в жестокой войне, поднимали из руин каждое здание, каждый причал, восстанавливали элеватор и полотно железной дороги. Ежедневно приходя на работу, мы с благодарностью думаем о тех, кто уже после войны, в перестройку и тяжёлые постперестроечные времена возводил здесь новые производственные объекты, облагораживал и улучшал город, набережную, вкладывал силы в будущее.

Наш порт — молчаливый свидетель и непосредственный участник событий и более ранних, здесь много лет назад наши коллеги и соотечественники защищали рубежи Родины от притязаний других стран, отсюда уходили корабли с белогвардейцами. В Цемесской бухте до сих пор покоятся суда, капитаны которых добровольно отправили их на дно в 1918 году.

Многое видел порт, сотни наших коллег под влиянием обстоятельств из обычных работников вдруг становились защитниками Родины и гибли за право народа быть свободным. Ни один из них не опозорил страну, каждый может с гордостью носить звание героя. И сегодня портовики вновь защищают страну, теперь уже в рамках СВО. А те, кто остаётся в тылу, отдают долг Родине своим каждодневным честным трудом.

Друзья, мы с вами — наследники поколения победителей, продолжатели богатейшей истории порта и те, кто непременно добавит этой славной летописи новые яркие страницы. Труд каждого из вас важен, нужен и ценен. В год своего 180-летия коллективу Новороссийского морского торгового порта была объявлена благодарность Президента Российской Федерации Владимира Путина, что подтверждает наши высокие результаты и верный вектор развития.

НМТП вносит огромный вклад в укрепление экономики России, в её стабильность, а при поддержке ПАО «Транснефть» наши силы в этом плане только растут. Поздравляю вас с двумя большими праздниками и желаю каждому из вас здоровья, мирного неба и новых побед!

Сергей Киреев, генеральный директор ПАО «НМТП»

Дорогие коллеги!

Как главный инженер, я хочу выразить свою благодарность каждому из вас за ваш неоценимый вклад и преданность нашему общему делу.

Каждый день мы сталкиваемся с новыми вызовами и задачами, и благодаря профессионализму и упорству мы успешно преодолеваем все преграды. Целеустремлённость, креативность и стремление к совершенству делают нашу компанию сильнее и успешнее.

Сегодняшний успех — это результат нашей совместной работы, доверия и взаимопонимания. Давайте и дальше будем поддерживать друг друга, делиться опытом и стремиться к новым вершинам.

Желаю всем крепкого здоровья, неиссякаемой энергии и новых достижений! Пусть каждый день приносит радость от выполненной работы и гордость за наш общий успех.

С праздником, дорогие друзья! Пусть все наши планы реализуются, а мечты становятся реальностью!

Александр Кремса, главный инженер



**Уважаемые коллеги!**

В любую погоду и при любых условиях коллектив порта отдаёт свои силы, знания и опыт любимому делу. Необходимость быстро реагировать на новые обстоятельства, готовность к интенсивной работе — это часть нашей профессии, которая закаляет коллектив. Этим обусловлены главные традиции нашей отрасли — взаимовыручка, умение найти выход из любой ситуации и никогда не падать духом!

Мы видим, как развивается инфраструктура порта, внедряются технологии, повышается эффективность работы. Уверен, впереди у порта новые достижения и новые страницы славной истории!

В юбилейный год желаю коллегам и порту успешного продолжения технической модернизации, стабильной грузовой базы и высоких показателей грузооборота!

С праздником!

Иван Масловский,
директор по производству, генеральный директор АО «НСПЗ»

**Уважаемые коллеги и ветераны!**

Примите самые искренние поздравления со славным юбилеем — 180-летием нашего предприятия!

Этот великий путь, пройденный нашим предприятием, олицетворяет мощь, выносливость и профессионализм российских морских ворот.

Каждый день ваша работа способствует укреплению экономического потенциала страны, поддерживая надёжные связи с зарубежными партнёрами и содействуя благополучию миллионов россиян.

Желаю нашему предприятию дальнейшего роста, новых побед и высоких достижений. Пусть море всегда остаётся спокойным, работа — успешной, а команда — крепкой и дружной.

Поздравляю всех сотрудников и ветеранов порта с днём рождения замечательного коллектива и благодарю за вклад в будущее нашей великой Родины!

Здоровья, счастья и удачи каждому из вас!

Вадим Ларин, заместитель генерального директора — руководитель коммерческой дирекции

**Уважаемые руководители, работники и ветераны порта!**

Поздравляем вас с юбилеем — 180-летием со дня основания нашего славного предприятия, которое отмечает знаменательную дату! Мы гордимся нашей славной историей, которая создавалась благодаря трудовому коллективу!

За всеми достижениями предприятия стоят люди — они являются главным его богатством! От всей души желаю работникам стабильной, уверенной и надёжной работы! Здоровья, счастья, благополучия, удачи и процветания вам и вашим близким! Будьте сильны, упорны в работе и готовы к новым свершениям!

Искренне хочу поблагодарить ветеранов за многолетний труд и пожелать им крепкого здоровья!

Майя Макаренко, директор по персоналу

**Уважаемые руководители, работники и ветераны!**

Поздравляем вас с юбилеем — 180-летием со дня основания ПАО «НМТП»! За эти годы портовиками пройден славный путь становления, созидания, преодоления трудностей, выдающихся трудовых успехов и впечатляющих достижений! Мы можем гордиться традициями и опытом производства, именами тех, кто вносил и вносит вклад в развитие Общества!

Желаем нашему предприятию дальнейшего процветания, выгодных долгосрочных контрактов, финансового благополучия, лидирующих позиций на российском стивидорном рынке!

От всей души желаем вам и вашим семьям удачи, счастья, здоровья и новых производственных успехов!

Юлия Гиренко,
начальник отдела социального развития

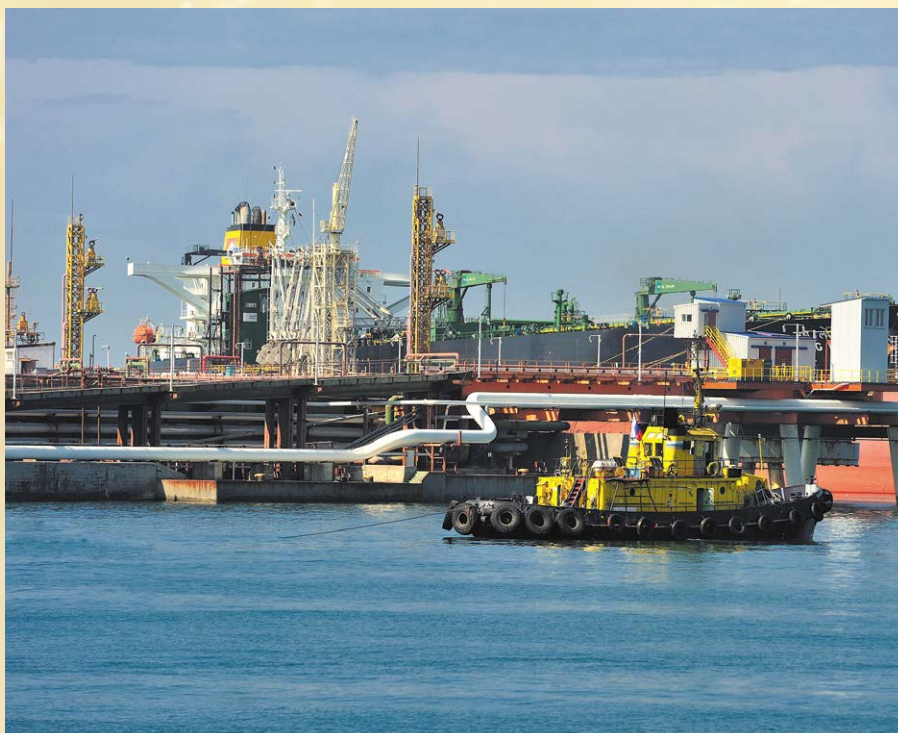
С ДНЁМ РОЖДЕНИЯ, ПОРТ!



От всех работников ООО «ИПП», ООО «НМТ» и от себя лично сердечно поздравляю коллектив Новороссийского морского торгового порта с юбилейной датой.

180 лет — весомый возраст для любого предприятия. Он подтверждает стабильность, устойчивость, вселяет уверенность в дальнейшей успешной судьбе организации, которая выстояла в самые сложные времена и продолжает работать, развиваться и абсолютно чётко видит свою перспективу. Желаю, чтобы приобретённый ценный опыт и высокие результаты работы с каждым годом были всё больше и лучше. Всем работникам вашей компании желаю крепкого здоровья, финансового благополучия, взаимопонимания и постоянного стремления к совершенству!

**Генеральный директор
ООО «ИПП», ООО «НМТ» Андрей Мельник**



**Уважаемые работники публичного
акционерного общества «Новорос-
сийский морской торговый порт»!**

От лица коллектива акционерного общества «Новорослэсэкспорт» поздравляю вас с юбилейной датой — 180-летием основания предприятия!

Всего лишь два десятка отделяют ПАО «НМТП» от двухвековой отметки, что говорит о невероятной стабильности и успешности компании на протяжении почти двух столетий. Эта знаменательная веха символизирует стратегическую значимость для развития морской торговли и экономики России.

Новороссийская гавань является сердцем города, его визитной карточкой. Тысячи новоросийцев связали свою жизнь с портом, передавая профессиональное мастерство из поколения в поколение. Достижение высоких производственных показателей было бы невозможно без сплочённого высококвалифицирован-

ного коллектива. Ваш профессионализм, инновационный подход к работе и преданность делу вызывают искреннее уважение и служат примером для всего портового сообщества.

Особая признательность уважаемым ветеранам ПАО «НМТП» за преданность делу и мастерство, которые вы передаёте новым поколениям. Благодаря вашему профессиональному опыту и знаниям новые кадры быстро осваивают тонкости портовой работы, успешно справляются с современными задачами. Именно ваш труд снискал Новороссийскому порту поистине мировую славу крупного промышленного объекта, южных морских ворот России.

В этот знаменательный день желаю коллективу ПАО «НМТП» дальнейшего развития и процветания, реализации всех намеченных планов и новых успехов в профессиональной деятельности! С праздником вас!

Генеральный директор АО «НЛЭ» Сергей Панюта



**Уважаемые работники
ПАО «НМТП»!**

От имени коллектива ООО «ПТП» и от себя лично поздравляю вас со знаменательной датой!

30 июня 2025 года Новороссийский морской торговый порт отмечает сто восемьдесят лет успешной деятельности. Несомненно, такая дата по праву является серьёзным показателем профессионализма, стабильности и эффективного развития. За эти годы пройден славный путь становления, расцвета, преодоления трудностей, выдающихся трудовых успехов и впечатляющих достижений. Сегодня ПАО «НМТП»

заслуженно является крупнейшим российским портовым оператором и одним из крупнейших стивидоров в Европе по объёму грузооборота.

Отличные результаты работы Новороссийского морского торгового порта были бы невозможны без работы энергичного и сплочённого коллектива, который с незаменимым мастерством выполняет задачи и обеспечивает бесперебойную работу сложнейшего портового хозяйства.

Желаю коллективу ПАО «НМТП» успехов в труде, дальнейшего процветания, стабильности, высоких экономических результатов, исполнения намеченных планов и замыслов, крепкого здоровья, оптимизма, благополучия и большого личного счастья!

Генеральный директор ООО «ПТП» Сергей Волинец



30 июня 2025 года Новороссийский морской торговый порт отмечает юбилей — ему исполняется 180 лет.

От имени коллектива ООО «СФП» и от себя лично поздравляю всех сотрудников ПАО «Новороссийский морской торговый порт» с 180-летним юбилеем со дня образования!

Современный Новороссийск просто невозможно представить без той портовой инфраструктуры, которая сложилась здесь за минувшие 180 лет. Развитие порта направляло город, именно оно сделало его таким, какой он есть сейчас.

В настоящее время ПАО «Новороссийский морской торговый порт» — крупнейшее предприятие и безусловный лидер портовой отрасли России, располагает развитой автомобильной, железнодорожной и трубопроводной портовой инфраструктурой. Высокая степень оснащённости современным перегрузочным оборудованием обеспечивает значительную часть грузооборота всех портов Азово-Черноморского бассейна, а универсальность активов позволяет оперативно реагировать на изменение конъюнктуры российского и мирового рынка грузоперевозок.

В этот знаменательный день желаем коллективу Новороссийского морского торгового порта дальнейшей успешной работы, новых профессиональных достижений и реализации намеченных планов!

Пусть в коллективе порта всегда будут взаимопонимание, поддержка, взаимопомощь и сотрудничество во имя общего дела!

**Генеральный директор ООО «СФП»
Валерий Гребенюк**



Уважаемые друзья, коллеги!

Сердечно поздравляю вас и ваш дружный сплочённый коллектив ПАО «Новороссийский морской торговый порт» со 180-летним юбилеем!!!

Новороссийск, судьба которого неразрывно связана с морем, всегда гордился и гордится своими портовиками. Грамотное руководство, налаженное производство, накопленный опыт и квалифицированные кадры — именно тот потенциал, который необходим для процветания предприятия. За свою 180-летнюю историю Новороссийский морской торговый порт стал одним из крупнейших портов Чёрного моря. Современный порт, который был и остаётся образцом передовых технологий в переработке грузов. С каждым годом растёт уровень оснащённости и технических возможностей современного производства на предприятии, что является залогом его будущих успехов и достижений, предметом гордости всех работников порта. Новороссийский морской торговый порт для нас как для дочернего предприятия является путеводной звездой, ориентиром на успех, профессионализм, стабильность и процветание нашего дела. Приятно осознавать, что сегодня все мы являемся частью ПАО «НМТП», играющего важную роль в экономическом развитии нашей страны.

В юбилейный год хочется пожелать порту больших успехов, устойчивого движения вперёд, ветеранам порта — выразить благодарность за ваш труд, портовикам — новых трудовых свершений на благо нашего Отечества, счастья, здоровья, благополучия вам и вашим семьям!

**Генеральный директор
ООО «БСК» Константин Таволжанский**



Уважаемые новороссийцы, работники и ветераны Новороссийского морского торгового порта!

От имени коллектива ООО «УПК НСРЗ» и от меня лично примите искренние поздравления со 180-летием Новороссийского морского торгового порта.

Со дня своего основания Новороссийск и морской порт связаны неразрывной нитью, которая с годами стала только крепче. Сегодня морской порт являет собой сердце города, его визитную карточку и узнаваемый символ.

История НМТП — это образец трудолюбия, целеустремлённости и выдержки коллектива. На протяжении десятилетий не одно поколение талантливых людей, преданных одному делу, следовавших одной цели, закладывало прочный фундамент успешной и бесперебойной работы главных южных морских ворот страны.

Все достижения, которые Группа НМТП имеет сегодня, — результат работы многолетней сплочённой команды руководителей и работников порта, высокоэффективная политика организации ведения бизнеса, а также проверенные годами дружба и сотрудничество с крупнейшими российскими и зарубежными деловыми партнёрами.

В столь значимый и торжественный день можно с уверенностью сказать, что предприятие «Новороссийский морской торговый порт» достойно прошло испытание временем, доказав прочность своих трудовых традиций и незыблемость профессиональных принципов.

Уверен, что богатый организационный и производственный опыт, сильный корпоративный дух, блестящий кадровый потенциал и в дальнейшем будут надёжной основой стабильности и процветания Новороссийского морского порта, города и его жителей.

Дорогие портовики! В день юбилея от всей души желаю вам крепкого здоровья и благополучия, неиссякаемых жизненных сил и энергии, удачи во всех делах и начинаниях.

Счастья, здоровья, мира, благополучия вам, вашим родным и близким!

Генеральный директор ООО «УПК НСРЗ» Александр Калистратов



ФЛОТ НМТП

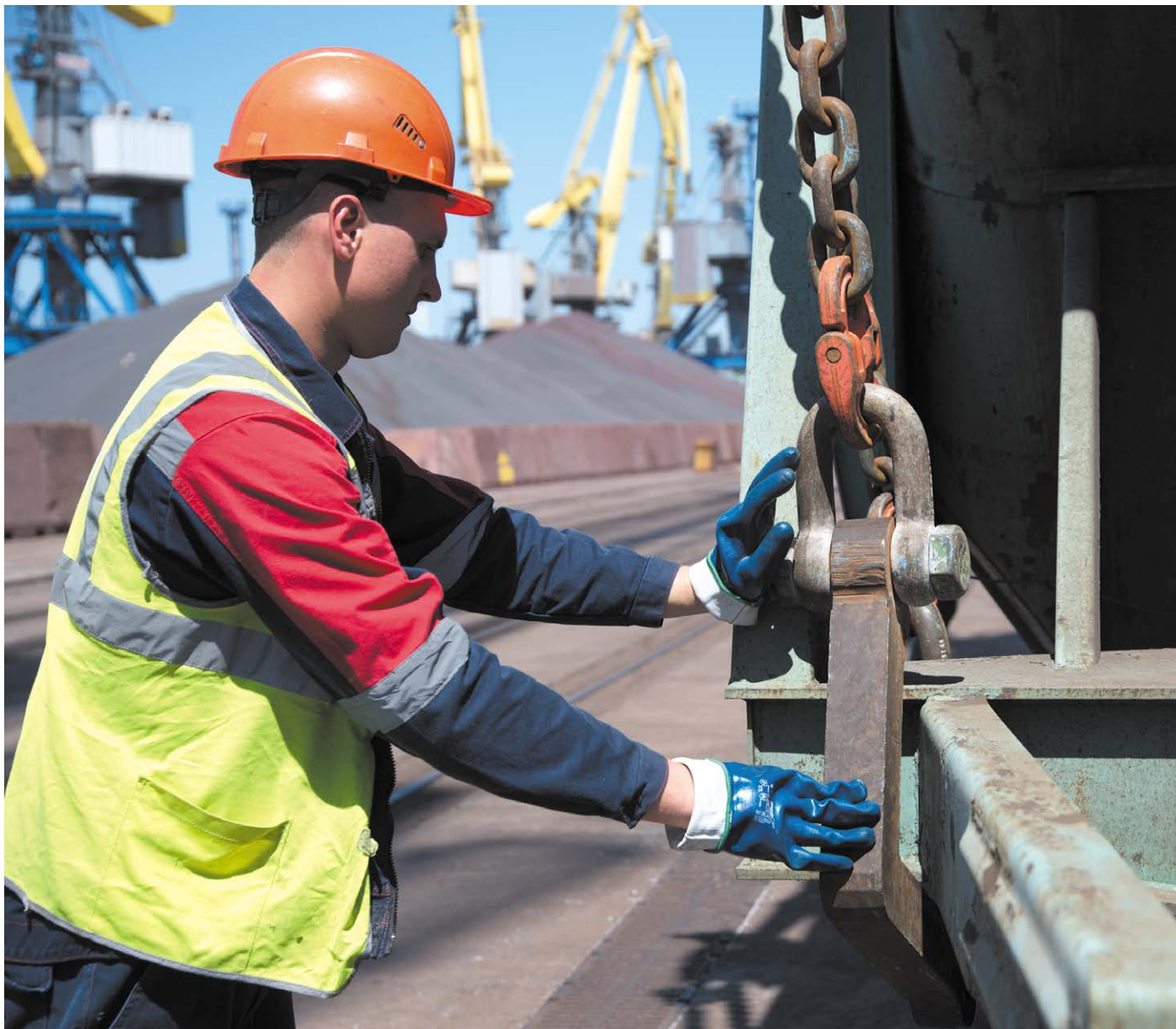
Уважаемые портовики!

От имени всего коллектива АО «Флот НМТП» поздравляю работников ПАО «НМТП» со 180-летием предприятия.

Желаем Обществу стабильности и процветания, устойчивого движения вперёд, а всем работникам и ветеранам Общества, всем, кто был причастен к его успешной деятельности и от кого зависит его дальнейшее процветание, — крепкого здоровья, благополучия, счастья, успеха в делах.

**Генеральный директор
АО «Флот НМТП»
Кирилл Жаворонков**

СЛОВО РАБОТНИКАМ



Ко дню рождения порта

Рождён тридцатого июня
На рубеже российских вод
Бриллиант короны, света чудо
Новороссийский морской порт!

Тебе сто восемьдесят лет,
Но ты силен и современен.
В России равных тебе нет,
Твой труд для Родины бесценен.

Ты не похож на старика,
Твой крепнет сталью дух вселен-
ский.

Да пусть хранят тебя в веках
Нахимов, Лазарев, Раевский.

И здесь не важно, кто ты есть —
Иль портовик, иль просто житель:
Для всех красавец, южный порт,
России ты добра обитель.

Новороссийский морской порт
Цемесской бухты сердцем
бьётся,
И равномерный пульс его
В нас громким тактом отзовется.

Овеян воинской ты славой,
Суровой северной борой,
Новороссийский порт по праву
Ты стал для нас одной судьбой.

**Игорь Внуков, ведущий специ-
алист отдела экономической
безопасности НМТП**

Жизнь прожили не зря

Мной дороги не все ещё пройдены,
Смерть не держит меня за узду,
Я готов умереть за Родину,
Получив Золотую Звезду.
Чтоб потом, поднявшись на небо,
Над планетой, как ангел, паря,
Мог сказать сам себе об этом:
«Жизнь, Виталий, ты прожил не зря!»
И когда в главной гавани рая
Мы б бросали свои якоря,
Сам Господь нам сказал, встречая:
«Жизнь вы прожили, парни, не зря».

**Виталий Косенко, докер-механизатор,
ветеран, работал в порту с 1968 по
2008 год**

Татьяна Крутько, начальник отдела транспортного оформления, в порту с 2002 года:

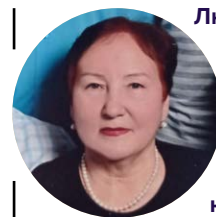
— В порт я пришла в начале 2000-х, в Транспортно-экспедиторскую контору. И уже много лет работаю в этом подразделении, хотя теперь оно называется по-другому — Управление транспортно-таможенного сопровождения. Суть нашей работы — экспедирование грузов, обслуживание экспортно-импортных грузов, взаимодействие с Новороссийской таможней и предоставление всех форм отчётности Новороссийскому центральному таможенному посту как контролирующему органу по ЗТК ПАО «НМТП».

Самое памятное из истории работы в порту — взаимодействие с ветеранами порта, они приняли меня с добротой, заботой. Это были не просто специалисты, а настоящие педагоги. Опыт, который они мне передали, останется на всю жизнь. Начальником моего отдела была Наталья Ивановна Юстус, очень грамотный руководитель. Начальником ТЭК был Виктор Матвеевич Бабкин, сотрудник со стажем, грамотный, рассудительный. Его заместителем являлся Александр Васильевич Тростин, душа-человек нашего жен-



ского коллектива. Директором по эксплуатации был Игорь Константинович Сергеев, профессионал с большой буквы. С радостью вспоминаю двухтысячные — свои первые годы в порту. Тогда царила эпоха строгой подотчётности и контроля, как в советское время. Коллектив порта всегда восхищал меня слаженностью и чёткой работой.

С годами на смену принципам советских времён пришли новые подходы и идеи. Но как тогда, так и сейчас наше предприятие — это глыба, сильнейший механизм, Порт с большой буквы. Теперь мы сами стали руководителями. Порой нам, может быть, не хватает богатого и разностороннего опыта наших учителей. Но единой командой мы стараемся сохранять лучшие традиции порта, руководить мудро и справедливо. Всем нашим дружным коллективам Управления транспортно-таможенного сопровождения мы от всей души поздравляем с юбилеем наш порт, поздравляем коллег и, конечно, ветеранов предприятия. Вы ковали историю и трудились много лет на благо порта. Здоровья вам на долгие годы, радости за новое поколение, которое пришло вам на смену. Надеемся, что вы будете гордиться нами так же, как мы сейчас гордимся вами!



Любовь Каневская, с 1971 по 2007 год работала в порту механиком, экономистом и заместителем начальника финансового отдела:

— С радостью поздравляю порт с его 180-летием! Для меня эта дата — знаменательная, весомая. После окончания института мы с мужем приехали работать в порту по направлению. Мужа оформили сменным механиком на Центральный район, а меня — сменным механиком на Западный район. На факультете Одесского института инженеров морского флота мы получили специальность «механизация портовых работ». Затем меня перевели на должность технолога Западного района, далее работала в финансовом отделе порта экономистом по банковским операциям. В 1975 году в порту открыли Информационно-вычислительный центр, и меня туда перевели старшим инженером. В 1983 году снова перешла в финансовый отдел, где дошла до должности заместителя начальника финансового отдела.

И во все эти времена портом руководили талантливые начальники, которые многое сделали для коллектива. Когда мы с мужем начинали, начальником порта был Александр Иванович Шиловский. Потом был Тигран Аветисович Мартиросян, после него — Валерий Львович Быков, потом — Владимир Никифорович Ковбасюк. После генеральным директором стал Игорь Евгеньевич Вилинов. Со всеми начальниками я работала прекрасно, конструктивно, чётко. У нас коллектив был настолько крепкий, что не было ни ссор, ни претензий, ни выговоров. Работалось очень комфортно: были корпоративные вечера, наших работников награждали орденами и медалями, приезжали видные артисты, портовики участвовали в городских праздничных демонстрациях — всегда шли огромной дружной колонной.

Мои дочь и зять окончили Краснодарский политехнический институт и Высшее мореходное училище Ушакова, оба работали в порту. Порт — это основа нашей жизни, поток энергии, без которого я не представляю своей жизни. Могу сказать за себя и за мужа, что мы благодарим порт за то, что он принял нас, вырастил. Мы увидели жизнь в самом лучшем свете и с самой лучшей стороны, и всё это благодаря тому, что у нас была самая лучшая работа. От всей души поздравляю работников Новороссийского порта, ветеранов и пенсионеров. Желаю всем здоровья, радости, самодостаточности и обеспеченности.

Галина Калентьева работала в порту тальманом с 1973 по 2010 год:



— Я отработала на Центральном районе с 18 до 55 лет. Сначала нас учили полгода в Учебном комбинате неподалёку от порта. Получили специальность приё-

мосдатчиков: принимали груз с вагонов, машин, пароходов. И таким же образом сдавали груз. Прошло несколько лет, я сдала экзамены на тальмана, и начальник сахарного склада пригласила меня на должность её заместителя. Потом потребовалось получить морскую специальность, и в 1985 году я поступила в Одесское мореходное училище. Проучилась там до 1991 года. Перешла на работу на экспортно-импортный склад и уже там отработала до пенсии.

Жили мы все вместе, как одна рабочая семья, докеры-механизаторы и мы, складские работники. Работали посменно с тальманами, магазинерами складов, стивидорами, диспетчерами. Помогали друг другу, уважали.

С мужем познакомились в порту в 1982 году, участвуя в самодеятельности Центрального района. У нас родились две дочки. Старшая дочь Ольга долгое время работала в порту в отделе кадров. Так что порт — это даже не второй, а первый наш дом. Мы здесь прожили целую жизнь.

Меня за работу наградили медалью, состою в Совете ветеранов. По сей день мы очень близки с коллегами: переписываемся, перезваниваемся. Нас вывозят на экскурсии, делают для нас праздники. Это так замечательно, что нас не забывают и мы видим друг друга, приходя на такие мероприятия.

Поздравляю всех портовиков с этим замечательным праздником, желаю всем здоровья, мирного неба над головой, любви, счастья и быть достойными своей работы! Желаю, чтобы наш порт всегда процветал!

Борис Аникеев, докер-механизатор, ветеран, работал в порту с 1998 по 2021 год:



— Я отслужил 26 лет на флоте, а затем 23 года в порту — сначала в со-

ставе хозгруппы, потом докером-механизатором. Так что вся жизнь моя связана с морем и Новороссийским портом. Очень люблю наш порт. Он один из важнейших в России. Когда я пришёл в порт, начальником порта был Владимир Никифорович Ковбасюк. Начальником Восточного района был Валентин Константинович Пухко. У меня был самый прекрасный бригадир — Валерий Валентинович Жуков: думающий, знающий, требовательный, добросовестный и порядочный человек. Он многое мне дал. А сегодня о нас, бывших сотрудниках порта, заботится председатель Совета ветеранов НМТП Татьяна Алексеевна Сидоренко, её мне тоже хочется отметить с благодарностью.

Поздравляю всех коллег, всех нынешних работников НМТП со 180-летием предприятия. Лёгкой работы в порту не бывает. Главное — работайте без травматизма. Цените друг друга: пусть подчинённые понимают начальников, а начальники уважают подчинённых. Должна быть взаимная связь, как было у нас всегда. Тогда любая задача решится, даже самая сложная.

Слава нашему городу-герою Новороссийску и работникам нашего порта!

13 июля 1845 года (30 июня по старому стилю) по указу императора Николая I в Новороссийске был открыт небольшой торговый порт. Выбор места был неслучаен: порт расположен в глубоководной незамерзающей Цемесской бухте. Это создало выгодные условия для развития судоходства.

ИЗ СВОДА ЗАКОНОВ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

«По представлению Министра Финансов в Кавказский Комитет и по положению сего Комитета, состоящему 22 минувшего июня Государь Император в 30 день того июня высочайше повелеть соизволил: до окончательного разрешения общих предположений по устройству торговли, таможен и карантин на Восточном берегу Чёрного моря сделать, в виде временной меры, следующие распоряжения:

1. Открыть в Новороссийске порт для приёма приходящих из-за границы судов российских и иностранных на том же основании, как оные допускаются в Сухум-Кальский порт, учредив в Новороссийске таможенную заставу...
2. Дозволить перевозить в Новороссийский порт те же самые товары, кои дозволены провозу в Сухум-Кале.

Строительство порта осуществлял адмирал Л.М. Серебряков, назначенный императором Николаем I начальником 1-го отделения Черноморской береговой линии.

Серебряков поощрял торговлю с горцами, которая имела как экономическое, так и политическое значение.

Местом меновой торговли стала свободная территория у набережной. За свои кустарные изделия и продукты горцы приобретали необходимые товары, в первую очередь соль, в которой испытывали острую нужду.

Со временем здесь выросли магазины и складские помещения. Площадь была названа Торговой — сейчас же она носит имя «площадь Героев».

Для посещения торговых судов порт был открыт 26 октября 1845 года. С самого своего основания он определился в основном как порт для перевалки грузов внешнеторгового оборота.

Также в Новороссийский порт начинают приходить первые пассажирские суда. Но из-за отсутствия причалов корабли вынуждены останавливаться на рейде. Пассажиры и грузы доставлялись на берег небольшими парусными судами-фелюгами.

1845-1855



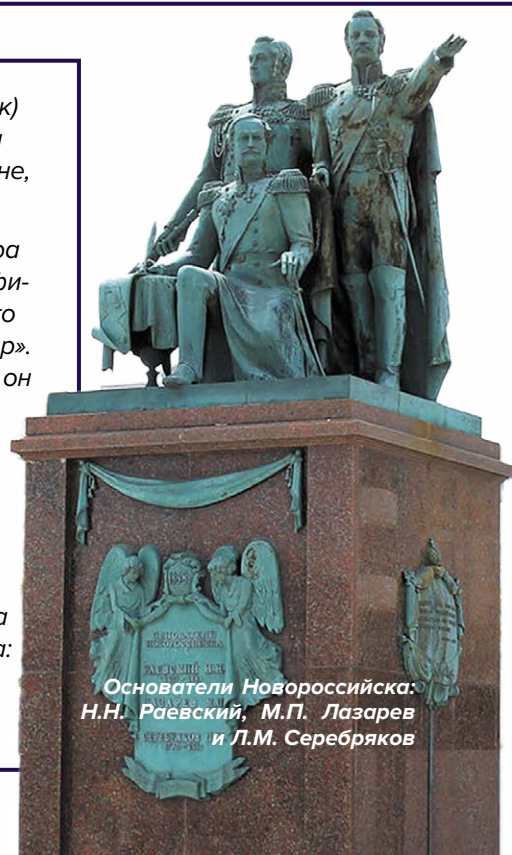
Основными видами кустарных промыслов горцев являлись обработка шерсти, кожи, дерева, железа, камня. Кустарные изделия обеспечивали нужды горцев в одежде, обуви, предметах домашнего обихода, сельскохозяйственном инвентаре.



В крымском городе Карасубазаре (ныне — Белогорск) в семье армян-католиков родился Казар Маркосович Арцатагорцян. Арцатагорцяны — потомственные дворяне, издавна проживавшие в Крыму.

Начало службы на флоте ознаменовалось для Казара Арцатагорцяна сменой имени. Пришлось принять русифицированное имя — в дословном переводе с армянского языка на русский арцатагорц — «серебряных дел мастер». Поэтому в историю Российского императорского флота он вошёл под именем Лазаря Марковича Серебрякова.

Серебряков — российский адмирал армянского происхождения, член Адмиралтейств-совета, участник Кавказских походов и Крымской войны. Многолетний командующий военно-морскими силами Черноморской береговой линии и её последний главнокомандующий, основавший или участвовавший в основании множества населённых пунктов Черноморского побережья Кавказа: Новороссийска, Адлера, Гостагаевского укрепления и других.



Основатели Новороссийска:
Н.Н. Раевский, М.П. Лазарев
и Л.М. Серебряков

15 декабря 1846 года был издан новый указ, по которому Новороссийск вошёл в число трёх портовых городов, расположенных на северо-восточном берегу Чёрного моря: Анапа, Новороссийск и Сухум-Кале. Первым капитаном порта был Алексей Григорьевич Екимов.

С открытием порта оживилась торговая деятельность города.

С 1848 года Новороссийск начинает играть важную роль как портовый город. Жителям и торговцам были предоставлены значительные льготы, что способствовало росту активности в торговле. Город быстро превратился в оживлённый торговый центр и стал экономическим и административным узлом для всей прилегающей прибрежной зоны.

На морском берегу от Анапы до границы Мингрелии (это историческая область на западе Грузии) располагались ряды небольших русских фортов. Они нужны были, чтобы отрезать горцев от моря и турок, снабжавших их оружием. Устройство этой линии не приносило ожидаемой пользы. Укрепления приходилось ставить при болотистых устьях речек, которые служили пристанищем для турецких контрабандистов. Снабжение провиантом могло происходить только с моря и было мало обеспечено, особенно в зимнее время.

Служащие фортов иногда по целым месяцам питались «одной солониной», томилась скукой и вынужденным бездействием, гибли летом от жестоких болотных лихорадок, зимой — от худосочия и цинги». Горцы неустанно подстерегали неосторожных служащих, выходивших

Пристани Новороссийского порта

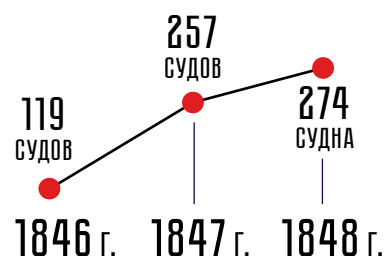


за черту валов, и даже внутри укрепленной команды не всегда могла укрыться от неприятельских пуль.

Однако Новороссийск, расположенный «при единственной по обширности глубине бухте» на всём Чёрном море, выгодно выделялся из общего уровня береговых фортов. Посещавшие Новороссийск в конце сороковых и начале пятидесятых годов отзывались о нём как о значительном торговом пункте. Это был оживлённый южный городок, не испытывавший вышеописанных трудностей, а офицеры укрепления Черноморской береговой линии ездили сюда на отдых и для развлечения.

Правда, в развитии порта периодически возникали сложности из-за северо-восточных ветров. Здесь бушевали сильные штормы, что затрудняло вход и выход судов из порта. Случались по-

НОВОРОССИЙСК ПОСЕТИЛИ



вреждения судов и задержки в доставке товаров.

К 1850 году на Торговой площади было сооружено каменное одноэтажное здание малого адмиралтейства прямоугольной формы с большим внутренним двором. В нём располагались магазин для провизии, такелажа и некоторых экипажных материалов, а также сараи для ремонта гребных судов, хранения угля и лесов. Здесь же находились кузница, казарма для мастеровых и дом для смотрителя адмиралтейства с канцелярией. Такая оснащённость позволяла оказывать помощь кораблям, пострадавшим во время шторма.

У адмиралтейства был единственный выход к морю с небольшим причалом. Здесь грузились и выгружались торговые суда. На середине бухты были уложены «мертвые якоря» с бочками для швартовки больших судов и крупных военных кораблей, крейсирующих вдоль восточных берегов Чёрного моря.

Во время Крымской войны 1853–1856 гг. Новороссийск был разрушен. 28 февраля 1853 года пять кораблей англо-французской эскадры, войдя в центр бухты и обстреляв город, нанесли ему столь серьёзные повреждения, что портовые работы были совершенно прекращены.

По условиям Парижского мирного договора город был упразднён. На месте разрушенного Новороссийска было возведено военное Константиновское укрепление.



В 1848 г. корабль «Струя» погиб со всем экипажем из 47 человек



Через Новороссийск вывозились: воск, мёд, воловьи и лисьи кожи, сливочное масло, говяжье сало, пивавки, солёная рыба, рожь и пшеница.

Предметами ввоза из-за границы были мануфактурные и галантерейные изделия, чай, кофе, турецкий табак, аптекарские и другие товары.

Из отечественных портов в город поступали строительные материалы, соль, виноградное вино.

К Крымской войне — войне России с коалицией Великобритании, Франции, Турции и Сардинии за господство на Ближнем Востоке — наша страна, в том числе её черноморское побережье, в целом была не готова. Изю всех укреплений восточного побережья остались лишь две крепости: Анапа и Новороссийск.

По сравнению с другими укреплениями Новороссийск представлял собой неплохо оснащённую военно-морскую базу. В бухте были места для безопасной стоянки крупных кораблей, в городе работало адмиралтейство, оно занималось ремонтом и снабжением кораблей. При этом со стороны моря никакой защиты предусмотрено не было. Ход войны был не на стороне России, а потому с началом боевых действий население Новороссийска было эвакуировано, и город фактически опустел.



В этот период Россия вступила в период Великих реформ — судебной, армейской, местного самоуправления, образования. 19 февраля 1861 года был издан манифест об отмене крепостного права.

В итоге 30 марта 1856 года на конгрессе в Париже после месяца переговоров Россия и страны антиросийской коалиции подписали мирный договор, положивший конец Крымской войне.

ЗАЩИТИТЬ С МОРЯ

Чёрное море объявлялось нейтральным. Россия и Турция лишались права иметь на Чёрном море военный флот и создавать военно-морские базы. Проход военных кораблей через Босфор и Дарданеллы запрещался для всех держав. Конечно же, для нашей страны такое решение не было удачным. И вскоре правительство нашло вариант, как защитить страну со стороны моря...

Великий князь Константин Николаевич выступил с докладом перед Александром II, где сообщил: «было бы весьма полезно учредить на Чёрном море в самых больших размерах частное пароходное общество на акциях, которое содержало бы постоянно сколь возможно большое число самых больших пароходов, построенных с таким расчётом, чтобы, когда понадобится, правительство могло нанять или купить их для перевозки десанта и обращения в боевые суда».

Для привлечения средств предполагалось предоставить пароходному обществу целый ряд привилегий, «которые побудили бы русских капиталистов употребить на него неотлагательно значительные капиталы», такие как беспошлинный ввоз пароходов из-за границы в течение первых пяти лет, таможенные льготы для товаров, перевозимых на пароходах общества, разрешение морским офицерам служить

1856-1865



Пароход РОПиТ «Цесаревич Георгий»

РОПиТ стало ведущей судоходной компанией в торговле с Турцией. Общество вывозило туда из России керосин, зерно, спирт, изделия из металлов, ткани и другие товары. В обратном направлении доставлялись кофе, табак, изюм, орехи и различные экзотические товары.

В 1856 году император Александр II утвердил документ, рассчитанный на 20 лет, в соответствии с которым в Чёрном море (по условиям Парижского мира) России было положено иметь 6 корветов, 9 транспортов и 4 парохода.

на судах новой компании, упрощение паспортного режима для русских паломников к святым местам. Привилегии новой компании могли быть ещё более обширными после изучения иностранного опыта поддержки пароходных акционерных обществ.

И 3 августа 1856 года император Александр II утвердил устав акционерной компании «Русское общество пароходства и торговли» (РОПиТ), её штаб-квартира разместилась в Одессе. По Уставу РОПиТ обязалось содержать в течение 20 лет регулярные пароходные рейсы по десяти направлениям. Тем самым в Российской империи впервые создавалась широкая транспортная сеть пароходных коммуникаций, связавшая всё побережье Чёрного и Азовского морей с Одессой.



Перед Крымской войной 1853–1856 годов на вооружении батареи было 94 орудия. Константиновская батарея выдержала сильную бомбардировку 5 октября 1854 года, дав достойный отпор англо-французскому флоту, который больше не пытался взять Севастополь с моря



Черкешенка, XIX век

КРУПНЕЙШИЙ РЫНОК

Тем временем недалеко от упразднённого Новороссийска широко развернулась торговля — крупнейший невольничий рынок. Там продавали черкешенок. При покупке особо оценивались глаза, талия, рост, ноги, руки, волосы. После того как сделка была заключена, рабыни несколько недель ждали погрузки на корабль в сколоченных наспех хижинах. Таким образом из Черкесии ежегодно вывозилось до 4 тысяч невольниц.

В 1858 году на месте разрушенного войной Новороссийска вырос русский посёлок Константиновка. В посёлке проживали как военные, так и их семьи, а также гражданские лица, которые работали на



«Восточный берег Чёрного моря представлял необычайное зрелище... Населённый разбойниками, торговавшими только рабами, содержащий в постоянной блокаде нашими крейсерами, он оказался с моря необитаемой землёй... Только под ночь, когда разыгралась буря или начался стлаться туман, можно было иногда заметить на тёмном море очерк, крадущийся под берегом, кочермы... Если она шла к земле — на ней была военная контрабанда, если от земли — на ней были рабы».

(М.Н. Владыкин, «Путеводитель по Кавказу», Москва, 1885 год.)

благо посёлка, занимались рыболовством и сельским хозяйством. Чуть позже это место получило название Новороссийская станица.

С повторным закреплением России на черноморском побережье контрабандная торговля живым товаром была пресечена.

ПОКОРЕНИЕ КАВКАЗА

Подходила к концу многолетняя Кавказская война. Она была вызвана необходимостью защитить русские военные посты и покончить с жестокими набегами горских народов, при которых страдали жители равнинного Предкавказья и Грузии. В 1864 году покорение Кавказа было завершено.

Отряды русских войск, теснивших горцев со стороны Кубани, перевалили в нескольких пунктах через главный хребет для занятия черноморского побережья и соединились на земле общества Ахчипсоу в долине реки Мзымты.

Здесь, в местечке Кбааде (ныне — Красная Поляна), 21 мая 1864 года в присутствии главнокомандующего Кавказской армией великого князя Михаила Николаевича было торжественно отслужено перед соединёнными отрядами благодарственное молебствие по случаю покорения Кавказа.

Покорение Кавказа дало возможность объединить весь Кавказский регион. После подавления горских волнений кавказским народам было предложено либо принять подданство Российской империи и, покинув горы и побережья, переселиться в прикубанскую низину, либо переселиться в единоверную Османскую империю. Аборигены края — убыхи, шапсуги, абазинцы, черкесы и кабардинцы — по большей части ушли.

Чтобы сделать этот процесс наиболее щадящим для горцев, правительство употребило все средства, находившиеся тогда в его распоряжении. Великий князь Михаил Нико-

Переселение чеченцев в Турцию



«Весь берег унизился судами и покрылся народом. На каждой версте, из 400 вёрст его протяжения, белели паруса, подымались мачты, дымились трубы пароходов, на каждом мыску развевались флаги наших пикетов, в каждой балке толпился народ и стоял базар».

(М.Н. Владыкин, «Путеводитель по Кавказу», Москва, 1885 год.)

лаевич разрешил зафрахтовать нужное количество парусных судов и пароходов. Были учреждены три комиссии для переселяющихся: в Тамани, Новороссийске и Туапсе. Неимущих горцев перевозили за казённый счёт: им выдавалось пособие по одному рублю на человека, считая в том числе детей.

Известно, что коренные народы Кавказа расселились в Турции, Европе и Азии.

Край вступил в новый фазис своего развития: для Новороссийска настал час мирного прогресса. В город постепенно стекались люди, бегущие от турецкого ига, население росло. Жизнь налаживалась — началось строительство заводов и фабрик, были проложены железнодорожные пути, снова появился порт.

Черкесы в период Кавказской войны



Разрушенный бомбардировкой англо-французской эскадры во время Крымской войны Новороссийск вновь учредили 10 марта 1866 года. В этот период порт не играл значительной роли в торговле страны, так как сам населённый пункт был изолирован от центра России отрогами главного Кавказского хребта.

Жизнь Новороссийска текла спокойно и безмятежно. Он оставался небольшим административным центром, отстранённым от культурной активности и представлявшим собой провинциальное захолустье. К 1866 году там проживало всего несколько сотен жителей и насчитывалось 90 домов.

Некоторые жители зарабатывали мелким промыслом: продажей дров, ловлей рыбы и «мелочным торгом». Хорошая питьевая вода в Новороссийске отсутствовала, поэтому её привозили водовозами в бочках с родников и продавали населению. Те же, кто не имел возможности приобрести чистую воду, довольствовались мутной и грязной жидкостью как для хозяйственных нужд, так и для питья.

ПОЛОЖЕНИЕ О ЗАСЕЛЕНИИ...

22 марта по новому стилю (10 марта по старому стилю) в 1866 году был издан документ, кардинально изменивший судьбу порта, — «Положение о заселении Черноморского округа и управления оным». Александр II решил на повторное заселение региона, в том числе Но-



Для укрепления «вертикали власти» был создан Черноморский округ с административным центром в Новороссийске, его руководителем 27 января 1867 года назначили бывшего начальника штаба войск Кубанской области полковника Дмитрия Пиленко.



Бухта во время Крымской войны

вороссийска. Что примечательно, город был назначен центром Черноморского округа. Решение было принято после окончания Кавказской войны в 1864 году, но официально утверждено лишь два года спустя.

«На северо-восточном берегу Чёрного моря учреждаются портовые города Анапа и Новороссийск в тех самых местах, на коих существовали в прежнее время под сими названиями, а пространство между реками Туапсе и Бзыбью предназначается для сельских гражданских поселений», — говорилось в документе.

После выхода официального положения о заселении Черноморского округа переселенцам из государственных крестьян и бывших горнозаводских и фабричных людей были предложены льготы и денежные пособия.

За заселение на необжитые территории крестьянам полагался безденежный отпуск леса, 20 рублей — на «первоначальное обзаведение и устройство жилищ», от 15 до 20 рублей — на приобретение рабочего скота и земледельческих орудий.

Переехать в Новороссийск могли представители разных сословий, в том числе иностранцы. Согласно указу не могли приезжать «лица, изобличённые по суду в преднамеренном банкротстве, состоящие под следствием, судом и надзором полиции, последователи сект скопцов и бегунов, должники...».

ЦИФРЫ

В Новороссийске 1866 года находились: Черноморский окружной суд, военная канцелярия начальника округа, карантин, таможенная контора и полиция; госпиталь на 400 кроватей, две аптеки; постоянный двор, два трактира, харчевня, восемь питейных домов; водяная мельница, 35 торговых лавок, табачная фабрика «о двух станках» и каменоломни. Известно даже количество голов скота: коров — 65, свиней — 10, лошадей — 50.

НА МЕСТЕ УКРЕПЛЕНИЯ

Напомним, после Крымской войны Новороссийск (в то время Новороссийское укрепление) был разрушен и Высочайшим приказом от 31 марта 1860 года упразднён. На его месте появилось Константиновское укрепление. В центре укрепления находилась Церковная площадь, окружённая строениями, по периметру укрепление защищала каменная стена (сегодня там парк имени Ленина).

27 сентября 1866 года в торжественной обстановке состоялось повторное открытие Новороссийска. А в 1868-м по распоряжению Инженерного управления Кавказского военного округа начали разбор крепостной стены Константинов-



Из-за границы в Новороссийск стали ввозить сахар, чай, напитки, воск, орехи и сорочинское пшено.

Из русских портов поставляли провиант и каменный уголь. Вывозили: воловьшью шкуру, муку, лён и капусту.

ского укрепления, и спустя год работы завершили.

В декабре 1868 года в городе избрали первых городских депутатов, которые совместно с полицией управляли всеми городскими делами. А уже в следующем году Новороссийск приобрёл статус города.

ПЕРВЫЕ УЧИЛИЩА

9 октября 1869 по ходатайству начальника Черноморского округа генерал-майора Пиленко в Новороссийске открыли первое одноклассное училище на 45 учеников. На содержание его выделялось 900 рублей в год. Первым смотрителем его был Николай Бабак. Сначала училище помещалось в здании адмиралтейства. Предназначалось оно для детей всех сословий, но «ввиду тесноты помещения предпочтительное право обучаться отдавалось» детям купцов и мещан.

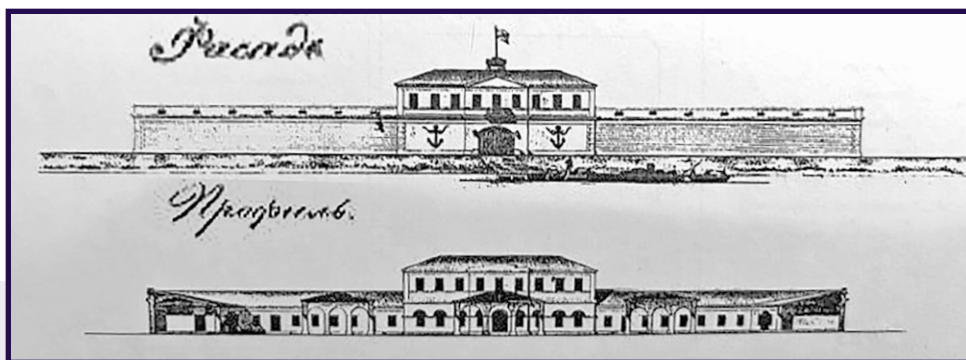
Так как в училище принимали только мальчиков, в среде местных интеллигентных женщин во главе с женой начальника

округа Надеждой Борисовной Пиленко и женой надворного советника Жозефиной Станиславовны Суходольской родилась мысль об открытии на частные пожертвования школы для девочек. На собранные средства — 3000 рублей — для училища было куплено место на углу улиц Серебряковской и Раевской с деревянным домом. Первыми попечителями школы стали купцы Христо Иванович Конкецов, Григорий Иванович Бублейников и мещанин Иван Иванович Черкасов. Начальное одноклассное женское училище начало свою работу осенью 1872 года.

В это же время в связи с развитием внешнеторговых отношений у России

возникла потребность в строительстве торгового центра на берегу Чёрного моря. В 1875 году Кавказское строительное общество предложило царскому правительству затратить 17 млн рублей для одновременной постройки пяти портов: в Анапе, Новороссийске, Геленджике, Туапсе и Сухуми.

После проведения экономических изысканий предпочтение было отдано Новороссийску. Министр путей сообщения К.Н. Посьет, знакомясь с районами Анапы, Новороссийска, Геленджика, Туапсе и Сухуми, оценил преимущества просторной и незамерзающей Цемесской бухты с единственным для сельскохозяйственных районов страны выходом к морю. Он «решительно высказался» за развитие Новороссийска, где с наименьшими затратами можно создать прекрасный порт. Морская гавань ожила и начала строиться, возвращая себе прежнюю роль.



АДМИРАЛТЕЙСТВО

Интересно, что адмиралтейские здания, о которых мы рассказывали ранее, были переданы в распоряжение городских властей, но при этом оставались в собственности Кавказского военно-инженерного окружного управления.

Адмиралтейство стало одним из градообразующих элементов Новороссийска. Вокруг него в 70-е годы XIX века появились улицы Раевская, Цемесская и Агентский переулок, ныне это улицы Новороссийской Республики, Губернского и Мичурина, образовавшие современный центр города.

Город использовал адмиралтейство для своих нужд. Сначала в нём располагался Черноморский окружной суд, затем однокласс-

ное училище, потом различные склады. Но военно-инженерное окружное начальство время от времени напоминало о своих правах на собственность, и к началу 1890-х годов город освободил здание. Поскольку Инженерное управление никак не могло найти денег на ремонт, а город также не выделял средств для этого, адмиралтейство стояло пустым, постепенно ветшая. В конце концов в центре Новороссийска образовалась несанкционированная свалка с развалинами. «...Невозможное санитарное состояние двора и самих развалин этого здания приносят немало беспокойств...» — сообщал в одном из рапортов городской голова.

Ярослав Гейдук, мальчиком прибывший в Новороссийск на военной шхуне «Бомборы» в 1871 году, вспоминал почти через полвека свои первые впечатления:

«...но вот кто-то крикнул: город, город! Слева по отлогому берегу показались несколько разбросанных кривых камышовых мазанок, казалось, без всяких улиц. Среди них за какой-то зубчатой стенкой и длинною бурой крышею виднеется крохотная церковь с зелёным куполом, над всем этим царила на горе круглая башня с «голубятней» и тёмными бойницами для пушек, подчёркивая окрестную пустоту. Даже длинное, под красною крышею здание неопределённого цвета у самого моря с огромными воротами тянулось среди бесконечных, заросших бурьяном пустырей, разбросанных лачуг, и всё же это было самое видное, самое основательное здание — морская станция, адмиралтейство. И это был город Новороссийск, столица целой окраины огромного государства...».

За десятилетие с 1876 до 1885 года в Новороссийске произошло много изменений. Город сыграл значимую роль в Русско-турецкой войне 1877–1878 годов, обеспечивая поддержку военно-морскому флоту и служа базой для операций. На территории появились собственный цементный и нефтеперегонный заводы, началось строительство железной дороги.



Форсирование русскими Дуная во время Русско-турецкой войны

Война не принесла Темрюкскому уезду и северо-западной части Черноморского округа серьезных потрясений. Тем не менее жители Новороссийска понесли убытков на сумму в 114 тыс. рублей.

В порту Новороссийска проводились как текущие ремонты судов, так и их подготовка к боям. Порт использовался для эвакуации пострадавших. Медицинские учреждения Новороссийска принимали раненых солдат. В акватории порта для защиты от неприятеля были расположены минные заграждения.

К началу 1878 года в городе были расквартированы следующие войска: три взвода Новороссийской местной команды, четыре сотни 11-го пешего пластунского батальона, штаб батальона, четыре орудия 5-й батареи 20-й артиллерийской бригады и сотня Таманского конного казачьего полка. 15 мая в ожидании новых военных действий в Новороссийск были направлены три роты 2-го Кавказского линейного батальона.

ЦЕМЕНТНЫЙ ЗАВОД

Спустя год все потери окупались с лихвой. В 1879 году в районе Новороссийска, в основе Маркотхского хребта были обнаружены обширные залежи цементного сырья (мергеля). Неожиданное открытие уникального месторождения произошло благодаря профессору химии из Праги Осипу Кучере, который находился в гостях в Новороссийске.

В 1879 году слухи о месторождениях мергеля в этом регионе достигли столицы. 38-летний доктор химии Виктор Ливен, уже имевший опыт управления несколькими цементными заводами в России и Эстонии, доверился своему коммерческому инстинкту и решил основать новое акционерное общество.

Уже в 1882 году был запущен в эксплуатацию первый цементный завод «Общество черноморского цементного производства», он же — «Звезда» (затем — «Пролетарий»). Среди учредителей кроме Ливена были барон Этьен Жирар-де-Сукантон, генерал-майор Леонид Адамович и торговый дом «Э.М. Мейер и К». Общество Черноморского цементного производства обладало современным для того времени оборудованием, что позволяло производить значительные объёмы — 7500 тонн цемента в год.

Новороссийский цемент использовался в строительстве многих значимых объектов, включая дороги и мосты. Благодаря этому развивалась инфраструктура всего Черноморского региона.

Введение в строй завода поспособствовало экономическому росту города. Жители получили новые рабочие места, а строительная отрасль — источник сы-

1876-1885

рья. Портовые мощности города позволили наладить экспорт цемента в другие регионы и даже страны.

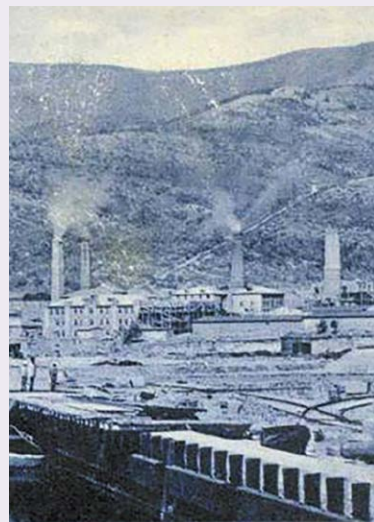
НЕФТЕПЕРЕГОНКА

В феврале 1880 года в Новороссийск прибыл американский гражданин Герберт Тведль. «Цель приезда — проложить нефтепровод от урочища Кудако до Новороссийска на расстоянии 60 вёрст. Из Новороссийска нефть предполагалось отправлять морем в разные места», — так написали о событии в газете «Северный Кавказ» от 23 февраля 1880 г.

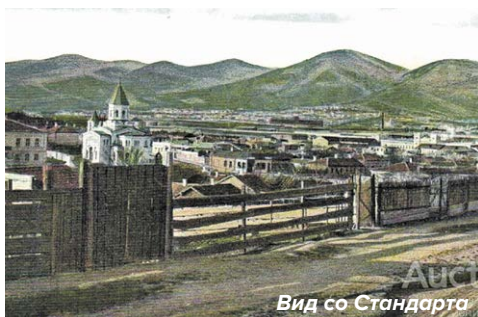
В 1879 году американский предприниматель Герберт Тведль купил участок земли в районе северо-восточного склона Маркотхского хребта. Там начал строить нефтеперегонный завод и пристань

Заметка в газете «Северный Кавказ»:

«В Новороссийске есть известный цементный завод, администрируемый г. Ливеном, дела завода идут настолько хорошо, что он не в состоянии выполнить всех заказов».



К концу XIX века близ завода появился обширный парк, его живописные аллеи освещались электрическими фонарями. Эта часть черноморского побережья получила звание одной из наиболее посещаемых и богатых в городе. Район стал именоваться по названию компании: «Французский городок» или «Французский Стандарт». До наших дней сохранилось одно — «Стандарт».



Вид со Стандарта

для загрузки судов нефтепродуктами. Собственных средств у него не хватило, и бизнесмен привлёк французских финансистов. Так создалось французское нефтепромышленное общество «Русский Стандарт». Все права на нефтедобычу передавались обществу, а Тведль стал техническим директором. К 1882 году нефтеперегонный завод был построен.

В цехах установили восемь паровых машин для перекачки нефти. Оборудование для завода прибыло из Глазго на пароходе «Ар-данду». Вдоль побережья Цемесской бухты, в северо-восточной её части, закипела работа. Приходили и уходили парусные суда и пароходы, подвозя чугун, железо, машины, дерево и другие материалы. На берегу выросли резервуары для хранения нефти, здания для рабочих и мастерские. Были построены большой деревянный барак, временный склад для привозных материалов и каменное здание управления. Начиная от берега, «сажен на 10 по бухте была устроена пристань». По ней до складов проложены рельсы. У причала стоял паровой катер, снующий от завода к городу и обратно. К вершинам гор извивалась линия нового телеграфа.

Параллельно с официальной работой Тведль тайком сбывал керосин как в России, так и за рубежом. Французское

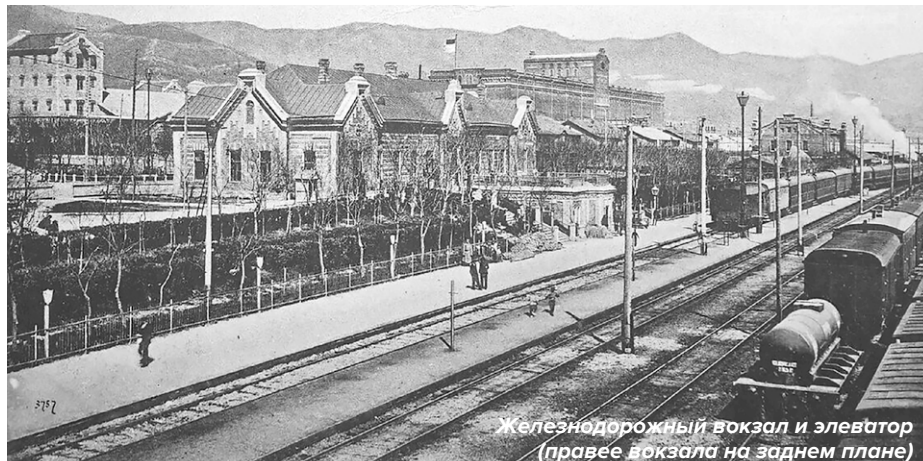
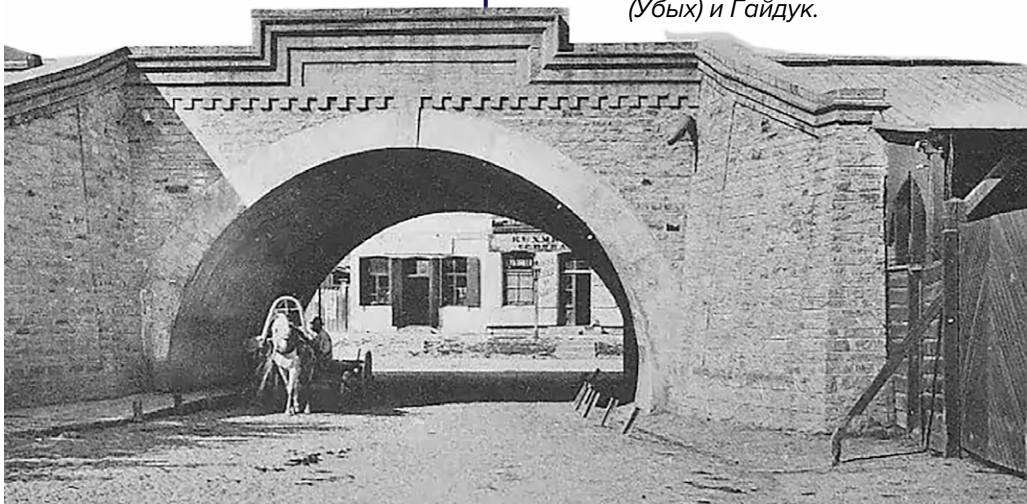
Николай
Никифораки

правление общества узнало о махинациях. После конфликта, в 1883 году, получив от компании 200 000 рублей (по тем меркам очень хорошие деньги), Тведль сложил с себя полномочия и уехал из Новороссийска. Преемником Тведля стало французское общество «Русский Стандарт».

ПОПЕЧИТЕЛЬ ЧЕРНОМОРСКИХ ПОСЕЛЕНИЙ

18 декабря 1879 года исполняющим должность начальника Черноморского округа назначен Николай Егорович Никифораки. В круг его обязанностей входило заселение нового края России как семьями из её внутренних губерний, так и переселенцами из Ставропольской губернии и Терской области, Закавказья, греками из Турции. А ещё нужно было сделать военные форты черноморского побережья городами, чтобы вдохнуть в них мирную жизнь.

Именно полковник Никифораки поспособствовал тому, чтобы русские укрепления (Новороссийское, Михайловское, Тенгинское, Лазаревское и другие) стали превращаться в полноценные места жительства для переселенцев. Никифораки сделал первый шаг на пути превращения Новороссийска в крупный торговый порт: по его инициативе от Екатеринодара провели железную дорогу.

Железнодорожный вокзал и элеватор
(правее вокзала на заднем плане)

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

В 1884 году было принято стратегически важное решение о строительстве железной дороги по линии Тихорецкая — Новороссийск.

Строительство Новороссийской ветки под руководством инженера путей сообщения и мецената Михаила Станиславовича Кербедза началось в апреле 1885 года. На сооружение всей линии «длиною 258 верст» отводилось три с половиной года. Рельсы производились на Путиловском заводе в Санкт-Петербурге и на железоделательном заводе в Юзовке (Донецк). Из Петербурга рельсы пароходами везли до Ростова и Новороссийска, далее — по железной дороге до места укладки. Дубовые шпалы заготавливались в близлежащих лесах.

Малый новороссийский тоннель — железнодорожный тоннель в Краснодарском крае России, на линии Крымская — Новороссийск, в месте пересечения железнодорожной линией Главного Кавказского хребта (Маркотхский хребет).

Протяжённость тоннеля — 525 метров. Он расположен почти подряд между станциями Тоннельная (посёлок Верхнебаканский), пл. 793 км (Убых) и Гайдук.

В 1886 году российское правительство утвердило проект по строительству в Новороссийске большого порта, предусматривающего грузооборот в 30 миллионов пудов. На работы планировали затратить 3,5 миллиона рублей. Согласно проекту, порт размещался на наиболее защищённом от ветров северо-восточном берегу Цемесской бухты.

1886–1895

Строительство
Западного мола,
1891 год



ВОСТОЧНЫЙ МОЛ

Строителям предстояло возвести Восточный мол с маяком, а также набережную, подъездные пути и мощёные дороги, установить два крана. В проект входили портовая мастерская, столовая, кухня и больница, оснащённые водоснабжением и освещением.

В апреле 1886 года в Новороссийск для строительства прибыли подрядчики. Проектом занимались инженеры К.И. Сипайло и А.А. Лешерн фон Герцфельд, которые определили сроки работ — три года.

ПОРТ И ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Тем временем в регионе активно шло строительство железной дороги. Первый участок от Тихорецкой до Екатеринодара был открыт для движения в июле 1887 года. На втором, более сложном участке от Екатеринодара до Новороссийска сооружалось два горных тоннеля.

В 1887 году Общество Владикавказской железной дороги получило разрешение на сооружение пяти временных деревянных пристаней в северо-восточной части бухты. Для обеспечения строительства

Новороссийскому порту было приписано новое вспомогательное паровое судно «Мария». Именно этот пароход считается прародителем нынешнего собственного флота НМТП.

ПЕРВЫЙ ПАРОХОД

В 1887–1888 годах Обществом Владикавказской железной дороги были построены первые две из пяти пристаней: одна из которых — большая эстакадная. От её причала 8 августа 1888-го отошёл первый загруженный пшеницей иностранный пароход «Мингрелия». С этого дня начал работу новый русский торговый порт.

За 1888 год порт посетило 20 судов дальнего плавания. Кроме того, в Новороссийск стали прибывать для догрузки заграничные суда, осадка которых не позволяла им брать полный груз в портах Азовского моря.

ПУТЬ ДО РОСТОВА И ВЛАДИКАВКАЗА

24 июня 1888 года в Новороссийске прошло открытие железной дороги, связавшей его, а значит, и порт с Ростовом и Владикавказом. На торжестве присутство-

вали Главнотранспортный гражданский частью на Кавказе князь Дондук-Корсаков, министр путей сообщения, начальник Кубанской области и другие высокопоставленные лица.

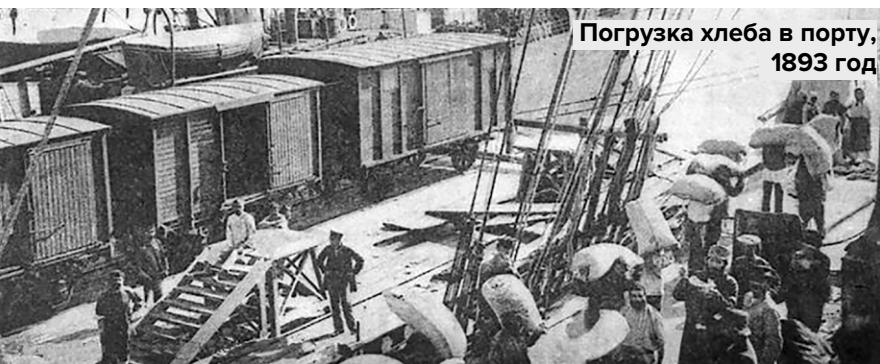
Приход в Новороссийск железной дороги оживил деятельность порта, связав побережье с богатыми хлебными районами — Северным Кавказом, Поволжьем и Доном. В урожайные же годы отсюда вывозилось до 25% всего экспортируемого Россией зерна. Экспорт хлеба распределялся между портами Новороссийска, Таганрога, Ростова, Азова, Ейска и Темрюка. Но из них круглый год работал только Новороссийский порт.

С увеличением грузопотока зерно уже не помещалось в построенные в 80-е годы каменные амбары. Поэтому в порту соорудили каменные, деревянные и металлические амбары. Доставленное по железной дороге зерно для просушки и очистки его от мусора выгружали из вагонов в эти амбары. По прибытии парохода производили погрузку в крытые вагоны, и после подачи вагонов в порт — выгрузку в трюмы пароходов. Все этапы осуществлялись вручную. Для этого дорога нанимала около 1000 грузчиков, большинство из них вербовали на рынках труда за пределами Новороссийска.

НЕ ТОЛЬКО ХЛЕБ

Для организации системы товарно-станционных и портовых работ 15 ноября 1889 года было учреждено Коммерческое агентство Общества Владикавказской железной дороги. Агентство занималось регулированием хлебного рынка, хранением и продажей зерна, два раза в неделю выпускало «Бюллетень Новороссийской хлебной торговли», где приводились данные грузооборота зернохранилищ и движения судов.

Погрузка хлеба в порту,
1893 год



ЖД вокзал,
1888 год



Экономическая конъюнктура царской России определяла работу Новороссийского порта в основном как экспортного. Часто на рейде в ожидании погрузки сосредотачивалось по несколько десятков иностранных судов. Грузы сельского хозяйства шли в Германию, Голландию, Данию, Италию и другие страны.

Через Новороссийский порт проходила и грозненская нефть. Для нефтяных грузов Обществом Владикавказской железной дороги на портовой территории было построено 17 резервуаров общей ёмкостью в 2 млн 500 тыс. пудов и три чугунных нефтепровода к пристани общества «Русский Стандарт». Немалое значение имел Новороссийск для лесного хозяйства Верхнего



В свои молодые годы в порту Новороссийска трудился грузчиком знаменитый русский силач и борец Иван Поддубный.

Поволжья, откуда отправлялись миллионы пудов дубовых досок, а также большое количество строительного материала.

Импортная деятельность в Новороссийске была значительно слабее экспортной. Сюда ввозились американские и английские земледельческие машины, южные свежие плоды цитрусовых, гудрон, боксит, машины и инструменты.

ШОССЕ ЧЕРЕЗ БОЛОТО И ЭЛЕВАТОР

В июле 1891 года по решению Государственного совета Цемесское болото и прилегающие территории были переданы Владикавказской железной дороге, которая обязалась построить на этом месте товарные пакгаузы, станцию и провести через болото шоссе.

В 1891–1894 годах, чтобы увеличить оборот зерна, в порту был построен крупнейший элеватор перевального типа на 3 млн пудов зерна. Для подачи зерна в порт действовала крытая эстакада длиной 1137 метров, перемещавшая зерно двумя ленточными транспортёрами.

Проект сооружения создал основатель династии инженеров путей сообщения, выходец из дворянской семьи Станислав Валерианович Кербедз (о его сыне Михаиле мы упоминали на стр. 15). Строительством элеватора занимался титулярный советник, инженер путей сообщения Александр Николаевич Щенснович. Все погрузочно-разгрузочные операции, а также приёмка зерна и его очистка на новом элеваторе были механизированы. Место для строительства выбрали на твёрдом скальном основании, чуть выше станции.

Значительным преимуществом Новороссийского элеватора было то, что он был построен исключительно из камня, кирпича и железа, что обеспечивало ему высокую стойкость к пожарам.

ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ

Параллельно со строительством элеватора для него возводилась электростанция трёхфазного тока с мощностью 1260 кВт по разработкам русского учёного Доливо-Добровольского. Для России того времени это было абсолютным новшеством. Чертежи создала швейцарская компания «Браун-Бовари», а всё мелкое электрооборудование производилось в местной мастерской. Генераторы станции приводились в действие паровыми машинами мощностью 250 лошадиных сил, работающими на котельной с шестью котлами.

НА ПРИСТАНЯХ ПОРТА

В 1890-е годы были возведены крупные гидротехнические сооружения с большим фронтом причальных линий, складскими помещениями и подъездными путями.

Все портовые операции сосредотачивались в центральной части порта, где находилось пять действующих пристаней. Они располагались перпендикулярно берегу и имели двойную линию причалов, у которых могли грузиться четыре парохода. Пристань имела ширину 21 метр и расстояние между собой около 150 метров. На них были уложены рельсовые пути со стрелками, что позволяло осуществлять маневрирование поездов и сортировку вагонов.

На двухэтажной эстакадной пристани в нижнем ярусе были уложены рельсовые пути для подачи вагонов к пароходам с погрузкой вручную. На верхнем, тоже с железнодорожными путями, двигались специальные поезда, состоящие из танк-паровоза и особых вагонов в виде четырёхугольных воронок с подвижными заслонками внизу. Составленный из таких

Элеваторная пристань



Элеватор состоял из трёх корпусов: двух боковых силосных и центрального (14-этажной башни). Фундамент среднего корпуса находился на 3,9 сажени ниже уровня рельсов, что позволяло увеличить полезный объём. Боковые корпуса включали 364 силосные башни шестиугольной формы. Общая длина элеватора составляла 160 метров, а высота центральной башни достигала 40 метров.

Строительство элеватора и обеспечивающих его систем обошлось Владикавказской железной дороге в 2 418 457 рублей. По технической оснащённости он не имел равных во всём мире.

вагонеток поезд подавался к главному элеватору или амбарам. Нагруженный зерном состав направлялся к эстакадной пристани. Здесь, по трубам, под своим весом зерно поступало в трюм парохода.

К 1892 году на юго-западной стороне порта, около города, вырос Каботажный мол для причаливания небольших пассажирских судов, совершающих рейсы в ближайшие порты.

К 1894 году грузооборот порта достиг наибольшей величины и составил 1 203 000 тонн. В 1895 году в Новороссийском порту побывало уже около 700 судов.

НА СЕДЬМОМ МЕСТЕ

К 1895 году Новороссийский морской порт занимал седьмое место по объёму грузооборота в Российской империи и четвёртое место среди всех портов на азовско-черноморском побережье. Уже были возведены Западный и Восточный молы, спроектированные инженером Чарномским, а также казённые причалы, один из которых арендовало общество «Черноморский цемент» для отгрузки своей продукции. Порт постепенно обретал современные очертания.



Элеватор, XIX век

В 1897 году на Восточном молу был сооружён маяк. Он представлял собой десятиметровую конструкцию с фонарным сооружением сверху и комнатой дежурного внизу. Маяк в суровых погодных условиях был важнейшим элементом обеспечения безопасности мореплавания. Однако не всегда он мог помочь морякам совладать со стихией.

Год 1899-й запомнился новороссийцам катастрофой. Во время норд-оста, свирепствовавшего 9 декабря того года, на городской берег сильным ветром с морозом до -23°C были выброшены два парохода: один английский, а другой, «Игорь», принадлежал Русскому обществу пароходства и торговли (подробно о РОПиТ — на стр. 10), а кроме них — две парусные шхуны. Все снасти на шхунах от тяжести намерзшего льда полопались и были сброшены за борт.

БЕЗ ВОДЫ И ДОРОГ

Связь Новороссийска с Северным Кавказом через железную дорогу способствовала не только увеличению грузооборота, но и росту населения вокруг Новороссийской бухты. К 1900 году общий грузооборот порта составлял 1087 тонн, из которых экспорт — 854,1 т, импорт — 32,3 т, каботаж — 300,7 т.

В то же время бытовые условия новороссийцев оставляли желать лучшего. К 1896 году замощено было всего четыре улицы, и то не на всём протяжении. Остальные улицы оставались грунтовыми, не имели дождевых стоков и становились почти непроходимыми в распутицу.

Остро стояли вопросы канализации и водоснабжения. Школьные помещения,

В порту работало 33 причала. Торговую деятельность здесь вели более 10 фирм и акционерных обществ. Администрация казённого порта из 17 человек вела контроль за эксплуатацией портовых сооружений.



Маяк на Восточном молу в норд-ост

суд, городское управление и, конечно, частные дома не удовлетворяли начальным требованиям гигиены. Городское население пользовалось колодцами, где была только грязная вода. В летнее время, когда уровень подземных вод понижался, воды в колодцах и вовсе не хватало. Жители продолжали пользоваться услугами водовозов.

Городская больница, рассчитанная на 15 коек, постоянно содержала до 30 больных и всё равно не могла вместить всех нуждающихся. Мужчины и женщины, роженицы и оперированные лежали в общих палатах. По соседству с больницей располагались кабаки, дома терпимости и Цемесское болото — в летнее время постоянный источник малярии.

1896-1905

ЦЕМЕСКОЕ БОЛОТО

В качестве решения проблемы власти спешно передали болото Владикавказской дороге в обмен на строительство вокзала в черте города. Но этот шаг не принёс горожанам ничего позитивного. Многие пункты в документах не были проработаны. Так, в постановлении Думы не было упоминания о необходимости осушения болота. В итоге в октябре 1897 года городская Дума отказалась от прежнего постановления и признала Цемесское болото и прилегающую к нему местность не подлежащей добровольному отчуждению.

1 сентября 1901 года городская Управа докладывала Думе о необходимости составить смету на засыпку болота, на прокладку к городу хороших дорог. Все исследования представил техник Колоколов, проводивший изыскания болота. Согласно расчётам, на засыпку площади в 109 700 кв. саженей с доведением высоты 0,88 сажени против уровня моря требовалось 93 273 куб. сажени земли. За дело взялись подрядчики: фирма «Бунге и Палашковский» приступила к осушению.

ПЕРВАЯ ПЕРЕПИСЬ

В 1897 году в Новороссийске прошла первая городская перепись. Для этого были привлечены грамотные отставные солдаты, студенты, представители интеллигенции, а также дворяне. При обработке данных впервые на уровне Центрального статистического комитета России использована счётно-табличная электрическая машина, изобретённая Германом Холлеритом, представлявшая собой усовершенствованный арифмометр.

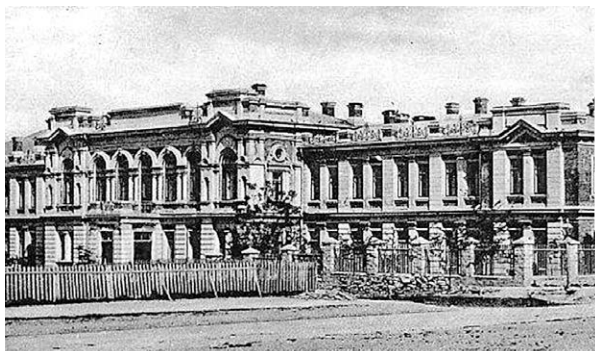
По результатам переписи население Новороссийска и его округов составило около 34 тысяч человек, из которых



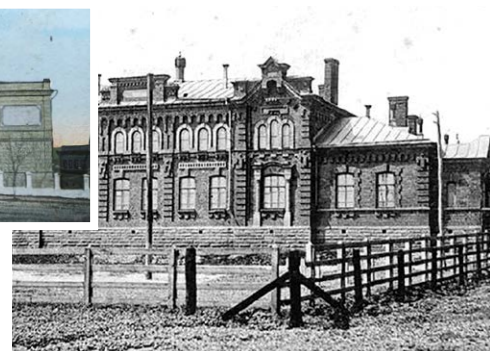
Пароход «Игорь» в норд-ост, 1899 год



Дом на набережной



Мужская и женская гимназии, Народное училище завода (слева направо), построены в начале XX века



16 897 проживало непосредственно в городе. Жители портовой территории, цементных заводов, частных имений, Мефодиевки и других близлежащих поселений учитывались отдельно — их число превышало 7,5 тысячи.

НАСЕЛЕНИЕ НОВОРОССИЙСКА 1897 ГОД



РЕМЕСЛЕННАЯ ШКОЛА

С развитием порта стало расти и население. В 1902 году в Новороссийске насчитывалось около 9 тыс. жителей, а в 1904 году — 41 тыс. жителей. Большинство принадлежали к рабочему классу, занятому в порту и на железной дороге.

Для детей из рабочих семей 28 апреля 1897 г. открылась низшая ремесленная школа. Чтобы в неё поступить, требовалось «представление свидетелей об окончании курса начального училища или же умение читать и писать и прохождение особого приёмного испытания по программе», поэтому число учащихся в ней было ничтожно мало. Если в городской мужской гимназии обучалось 195 учеников, а в воскресной школе — 152 учащихся, то низшая ремесленная школа могла похвастаться лишь 22 учащимися.

В 1900 году на заседании Новороссийской городской Думы от 1 апреля был изложен доклад Управы: «Практика низшей ремесленной школы, приспособленной более

для нужд сельского, чем городского населения, не замедлила обнаружить, что низшая ремесленная школа не в состоянии удовлетворить потребности быстро растущего портового города со значительным числом мастерских и заводов».

Сотни мальчиков и девочек оставались без образования. Вместо учёбы их отдавали в наём в мастерские, где те постоянно трудились.

КРИЗИС И БЕЗРАБОТИЦА

Экономический кризис 1900–1903 годов вызвал резкое обострение классовых противоречий в России. Возникла армия безработных. Именно такой люд стекался в Новороссийск с различных уголков страны. В это время все портовые работы выполняли артели грузчиков, именовавшиеся по названиям мест районов, откуда они прибыли в порт. Постоянных рабочих порт тогда не имел — все грузчики были временными.

Между артелью грузчиков и работодателем — коммерческим агентством Владикавказской железной дороги — стоял подрядчик, который и давал наряды на работу. Обычно это был ловкий приказчик, который при помощи посредничества присваивал до 30–40% заработка работяг. Уголь, например, грузчики носили на плечах в пятипудовых мешках. Если нужно было подавать этот груз на пароход, рабочие тянули мешки по сходням на высоту 15–20 метров. Руду выгружали из вагонов носилками и на них относили к складу.

Грузчики Новороссийского порта неоднократно устраивали стачки и забастовки. В 1905 году вслед за Москвой восстания разгорелись и в других городах. 12 декабря выступил пролетариат Нижнего Новгорода. 13 декабря вспыхнуло восстание в Ростове-на-Дону. Начавшаяся 8 декабря

политическая забастовка в Новороссийске переросла в вооружённое восстание.

НОВОРОССИЙСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Участниками революционного выступления грузчиков порта стали Василий Иванович Меркулов, проработавший в порту до 1946 года, Григорий Карибич Арутюнов, проработавший в порту до 1952 года, а также грузчики Аракел Арутюнов, Сергей Терпугов, Сергей Трубецкой, Иван Макаров, Александр Грудинин, Иван Населенов.

Власть в городе перешла в руки Совета рабочих депутатов (СРД), в руководстве которого преобладали большевики. Новороссийск тех дней известен в истории как Новороссийская республика.

Выборы в Новороссийский совет рабочих депутатов происходили на всех предприятиях города 13–14 декабря 1905 года. В них принимали участие рабочие, ремесленники и крестьяне близлежащих селений. В Совет было избрано 72 депутата. От портовых грузчиков — И. Гольман, И. Очигава и другие.

Избранный СРД решил организовать общественные работы «в широких размерах», установить прогрессивные сборы подоходного налога с имущих классов населения и реорганизовать порядок его распределения. Однако просуществовал Совет всего 10 дней.

Вооружённое восстание было подавлено царским правительством. 24 и 25 декабря в бухту вошли броненосцы «Ростислав» и «Три святителя», а по железной дороге прибыли правительственные войска под командованием В.А. Пржевальского. Самые активные участники восстания были арестованы и приговорены к каторжным работам.

Период Новороссийской республики



К началу XX века в Новороссийске постепенно набирало силу революционное движение. Там действовали организации социал-демократов, большевиков и меньшевиков, социалистов-революционеров, анархистов.

ПЕРВАЯ ТИПОГРАФИЯ

В 1906 году ушедший в подполье Черноморский комитет Российской социал-демократической рабочей партии (РСДРП) с помощью преданных партии людей организовал в селе Михайловский Перевал у подножия горы Тхача-Гочук нелегальную типографию. В подземное, тщательно замаскированное помещение из Новороссийска были доставлены печатная машина, наборные кассы со шрифтами, бумага, лампа, керосин.

Типография стала выпускать революционные листовки и распространять на цементных заводах Новороссийска, в порту и железнодорожных мастерских. Их также доставляли в Геленджик, Туапсе, Сочи. На розыск места, где печатались «противоправительственные прокламации», были брошены полицейские и жандармы. Однако найти подпольную типографию не удалось.

Постоянным связным партийного комитета с типографией, который доставлял рукописи, бумагу, краску, а также распространял листовки, стал Захар Матушевич — «товарищ Захар». Когда через год возникла угроза обнаружения полицией подпольной типографии, товарищ Захар был в числе тех, кто сумел скрытно перевезти её из горного тайника в Новороссийск. Там типография возобновила работу.

Кстати, 2 мая 1959 года на Михайловском перевале, на обочине шоссе напротив горы Тхача-Гочук, установили мемориальную доску.

ИЗ РОМАНОВСКОЙ — В САЛТЫКОВСКУЮ

С 1906 года Каботажный мол в черте города стал называться городской пристанью, которая принимала морские катера и суда линии Новороссийск — Геленджик.

31 января 1906 года на заседании Новороссийской городской Думы был рассмотрен вопрос о переименовании некото-

СПРАВКА



Российская социал-демократическая рабочая партия (РСДРП) — это марксистская партия, действовавшая в России в конце XIX — начале XX века. Создана на I съезде в марте 1898 года в Минске.

На II съезде в 1903 году произошёл раскол на большевиков и меньшевиков. Сторонников В.И. Ленина стали называть большевиками, а сторонников Ю.О. Мартова — меньшевиками.

РСДРП объединила такие социал-демократические организации, как «Освобождение труда», «Союз борьбы за освобождение рабочего класса», «Бунд» и другие.

рых улиц в Мефодиевском посёлке. Это предложение внёс гласный Думы Ефим Гаврилович Авилов в связи с тем, что некоторые улицы носили одинаковые названия, что вносило неразбериху при доставке почты. Существующие во 2-м участке Мефодиевского посёлка улицы были переименованы: Михайловская — в Кольцовскую, Николаевская — в Никитинскую, Раевская — в Пироговскую, Романовская — в Салтыковскую.

ИСТОРИЧЕСКИЕ ЗДАНИЯ

В 1906–1907 годах построено одно из самых интересных в архитектурном плане здание нынешнего Новороссийского

1906–1915

политехнического института (ул. Карла Маркса, 20). Строение выполнено в редком мавританском стиле. До революции этот дом принадлежал Абраму Юкелису, одному из самых богатых людей Новороссийска. При этом оно было построено в кредит, и хозяин в нём не жил, а сдавал внаём. Здание имело мраморную лестницу и спящих мраморных львов при входе. В нём проходили как приёмы для элиты города, так и рождественские ёлки для бедных.

15 августа 1908 года в Новороссийске открылось сыскное отделение полиции. Размещалось оно в арендованном доме по Воронцовской улице (ныне ул. Карла Маркса), принадлежавшем городскому архитектору С.А. Каллистратову: «...В городе Новороссийске при городском полицейском управлении учреждается сыскное отделение 3-го разряда в составе: начальника сего отделения, трёх полицейских надзирателей, четырёх городовых...».

22 августа 1908 года Новороссийским еврейским хозяйственным правлением была открыта синагога на участке на улице Тихомировской (ныне Грибоедова, 12), выделенном городской Управой в аренду. Сейчас в здании располагается Городской центр национальных культур.

ДОРОГИ

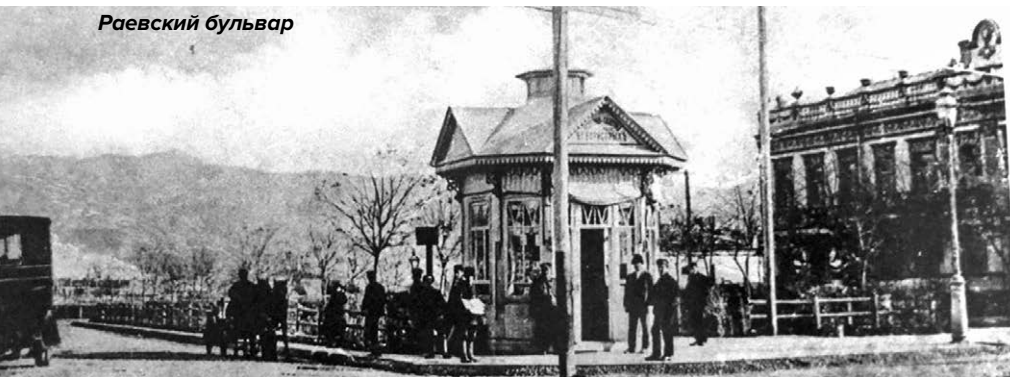
21 августа 1909 года в Новороссийске положили первый асфальт. Тротуар около городского дома настелили товарищество Сызранского асфальтного завода.

В 1911 году в Черноморской губернии в честь открытия Сухумского шоссе был организован автопробег по маршруту Новороссийск — Гагра. В заезде принимали участие не только российские гонщики, но и представители иностранных государств. Всего соревновались 29 автомобилей разных марок. Организаторы заезда — Императорское российское автомобильное общество и первое лицо Гагринской климатической станции (ныне г. Гагра) принц Ольденбургский.

ПОРТ ПЕРЕД ПЕРВОЙ МИРОВОЙ

К началу Первой мировой войны Новороссийский морской порт был одним из самых крупных в России. Его главный показатель, грузооборот, составлял более

Раевский бульвар





Дом Абрама Юкелиса, начало XX века

1,5 млн тонн. Характер по видам плавания оставался в основном экспортным. В порт заходило до 600 российских и до 400 иностранных судов в год.

Общая протяжённость 38 причалов Новороссийского порта составляла 5,7 километра. Складские помещения могли принять 210 000 тонн грузов одновременно. На экспорт отправлялось 180–260 тысяч тонн цемента в год. По зерну порт обеспечивал четвертую часть вывоза России, по нефти — половину.

Для хранения зерна построили более 20 деревянных, каменных и железных амбаров. Все операции по выгрузке зерна в амбары, очистке и просушке, погрузке зерна на вагоны для доставки в порт и выгрузке на суда выполнялись вручную.

Разнарядка грузчиков находилась между второй и третьей пристанями. Это было небольшое, сколоченное из досок строение, вмещавшее не более сотни человек. В то время как для получения нарядов на работу собирались ты-

сячи грузчиков. Все, кто не помещался в разнарядке, находились на улице, иногда по несколько часов — даже осенью и зимой, при сильных морозах. Здесь же выплачивали зарплату. В день её получения у разнарядки собирались торговцы с бидонами вина и закусками. А позади разнарядки, возле амбара номер 209, прямо на улице велась картёжная игра, бродили шулеры...

И ВНОВЬ РАЗРУШЕН

Первая мировая война, начавшаяся 1 августа 1914 года, резко сократила движение судов заграничного плавания, а с закрытием принадлежащего Турции пролива Дарданеллы экспорт прекратился совсем.

16 октября 1914 года порт был и вовсе разгромлен. Тогда к Новороссийску приблизились два германо-турецких крейсера «Берк» и «Бреслау». Подойдя к Западному молу, они открыли огонь из орудий в направлении железной дороги и строений порта, по судам, стоящим у пристаней, и мирным кварталам.

Канонада длилась более двух часов, были разрушены главные здания города. Снаряды попали в нефтехранилище, что привело к сильнейшему пожару, который продолжался целую неделю.

После бомбардировки крейсерами порт перестал функционировать в обычном режиме и стал использоваться для перевозок войск на Кавказский фронт.

Тем не менее город, оставшийся в стороне от боевых действий, продолжал жить мирной жизнью. В частности, там издавались

газеты, которые освещали военные события, местные и столичные новости.

В мае 1915 года открылся цирк «Колизей», который дал своё первое представление. Цирк располагался на углу улиц Вельяминовской и Морской (ныне угол улиц Революции 1905 года и Мира).

Также в Новороссийске развернулось долгожданное школьное строительство сразу пяти учебных заведений. Впоследствии это позволило решить проблему катастрофической нехватки училищ в городе.

СВОЯ ОЛИМПИАДА

В июне 1915 года завершилось строительство резиденции черноморского губернатора на Дмитриевской улице (ныне ул. Энгельса), в народе его называли «Дом с орлом».

В декабре 1917 года в здании расположился Военно-революционный комитет Совета рабочих и солдатских депутатов и Исполнительный комитет Совета рабочих и солдатских депутатов. 8 декабря здесь состоялась первая Кубано-Черноморская партийная конференция, принявшая решение о развитии борьбы за установление советской власти на Кубани. В годы войны здание было повреждено. Позже на этом месте построено общежитие для строителей.

В этом же месяце город стал местом проведения первой Северо-Кавказской атлетической олимпиады. Соревнования проводились по 12 видам спорта,

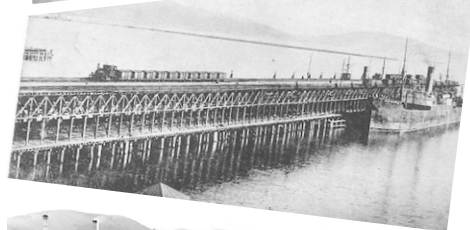
таким как бег на 100 метров, барьерный бег, прыжки с разбега, метание копья, прыжки с шестом, тройной прыжок, толкание ядра и метание диска. Кроме того, спортсмены соревновались в поднятии гири и перетягивании каната. В программу соревнований входил и футбол.

Интересно, что в истории отечественного спорта Северо-Кавказская олимпиада осталась как первая региональная.

Фронтон главного фасада резиденции венчала фигура орла



15 октября 1914 года Правительствующий сенат утвердил герб Новороссийска

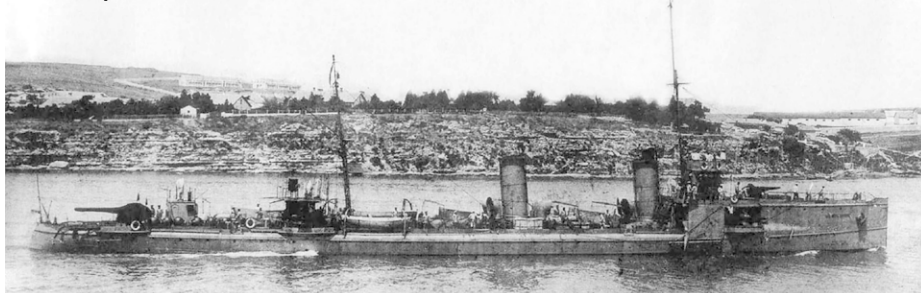


Разные части порта в начале XX века



В 1917 году, после подписания Брестского мира, Советская Россия вышла из мировой войны. В связи с угрозой захвата германскими войсками Севастополя в конце апреля 1918 года моряки увели в Новороссийск основную часть боевых кораблей...

Эсминец «Лейтенант Шестаков»



В Новороссийске флот оказался в тяжёлом положении. Оборудованный под погрузку зерна, цемента и нефти, порт не был приспособлен для долговременной стоянки большого количества военных кораблей. К тому же не было топлива и ремонтных средств.

«ПОГИБАЮ, НО НЕ СДАЮСЬ!»

Вопреки брестскому договору германская армия захватила Крым и стремилась овладеть Севастополем с его

военно-морским флотом. Чтобы предотвратить его переход в руки Германии и Турции, советское правительство решило перевести флот из Севастополя в Новороссийск. После ультиматума германского командования о возвращении флота 18 июня 1918 года Владимир Ленин отдал приказ затопить его на внешнем рейде Новороссийска.

Весть о потоплении флота быстро облетела Новороссийск и его окрестности. Со всех концов города к бухте стекались толпы народа. Многие забирались на деревья и крыши, чтобы наблюдать эту трагическую картину. Крики отчаяния, печали и плач народа слились с протяжными sireнами военных кораблей. Портовики со слезами на глазах наблюдали, как моряки отправляют свои корабли на дно. Подняв на мачтах сигнал «Погибаю, но не сдаюсь!», они с горечью провожали свои суда в последний путь — на дно Цемесской бухты. Корабли тонули от 25 до 40 минут.

Часть моряков, сошедших на берег из потопленных кораблей, вошла в состав Таманской армии, совершившей легендарный поход на соединение с основными силами на Северном Кавказе.

«БЕЛЫЙ» НОВОРОССИЙСК

Вскоре войска генерала Антона Деникина заняли Черноморье: Новороссийск был превращён в базу для снабжения добровольческой белой армии.

Появились группы красно-зелёных, так называли себя укрывавшиеся в лесах партизаны, поднявшиеся для борьбы с белыми. Из портовиков в отряды красно-зелёных

1916-1925

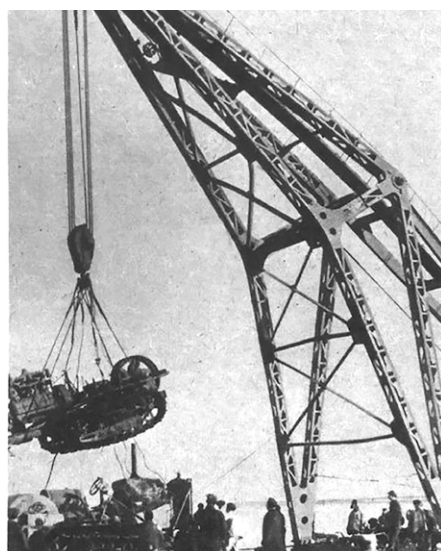
ушли Мурзаев Никита Семёнович, Бойко Константин Гаврилович и другие.

Оставшиеся в городе красные принимали меры для обеспечения партизан продовольствием, оружием и обмундированием. В квартире по адресу: Стандартная, 28, помещался штаб подпольной группы железнодорожников. Женщины-швачки Елена Чепурина, Мелания Меднякова, Евдокия Беланова, Мария Диденко выносили со складов верхней станции с участием «своего» часового шерстяные свитеры, кожаные безрукавки, френчи и передавали в условленном месте в партизанский отряд.

НОВОРОССИЙСКАЯ КАТАСТРОФА

В ходе Гражданской войны коренной перелом произошёл очень быстро. В первой половине 1919 года белые Вооружённые силы юга России (ВСЮР) под командованием Антона Деникина захватили большую часть Украины, включая Харьков, а осенью заняли Курск, Орёл и Воронеж, после чего двинулись от них на Москву. В октябре большевики уже строили планы по возвращению в подполье после проигрыша в войне, но до этого не дошло. Под Воронежем Красная армия разбила втрое уступающие по численности белые войска и начала собственное наступление, захватив в декабре Харьков. После этого ВСЮР начали бегство по расходящимся направлениям — на юг Украины и на Кубань, где последним оплотом стал Новороссийск.

Белые отступали. Порт Новороссийска был не рассчитан на большие грузовые потоки и не подходил для эвакуации. В связи с этим Деникин принял решение двигаться на Таманский полуостров, чтобы переправиться в Крым через узкий Керченский пролив, но и этот приказ выполнить не удалось.



Подъём тракторов, затопленных деникинцами, 1920 год

Потоплены в 1918 году: линкор «Свободная Россия», эсминцы «Лейтенант Шестаков», «Капитан-лейтенант Бирюков», «Керчь», «Фидониси», после них — транспортное судно «Эльбрус» и другие. Всего потоплено 20 судов водоизмещением 71 343 тонны.

Красная армия в освобождённом городе, 1920 год



Генерал Деникин (слева)



Вид на эстакадную пристань, 1919 год

Путь на Тамань был отрезан, и будто во время апокалипсиса, все желающие выжить белые и их сторонники ринулись в Новороссийск. Дороги к нему были забиты тысячами автомобилей и повозок, сломавшихся или завязших в грязи, — люди бросали их и шли пешком к городу.

Новороссийская эвакуация, которую участники именовали не иначе как новороссийской катастрофой, уничтожила остатки репутации Деникина. 4 апреля он был смещён с командования, которое передали Петру Врангелю. Тот возглавил сопротивление в Крыму и смог затянуть его до осени 1920 года. Оттуда белая армия тоже эвакуировалась, но уже более организованно, чем из Новороссийска.

НАЦИОНАЛИЗАЦИЯ ПОРТА

Одержав победу над деникинскими войсками и заняв Новороссийск, Красная армия захватила несколько бронепоездов, тысячи голов лошадей, оружие и многое другое. В плен попало около 22 тысяч человек, погибли тысячи офицеров, солдат, казаков белой армии.

После ухода деникинских войск в Новороссийске не работало ни одно предприятие. Порту требовался капитальный ремонт. В.И. Ленин подписал декрет о национализации порта. Началась большая работа по ремонту гидротехнических и гражданских сооружений, очистке территории от мусора и грязи. Особое внимание уделялось созданию порта как единого государственного предприятия, за которым закреплялись все рабочие приспособления и оборудование, в том числе плавучие средства.

В период с 1923 по 1926 год осуществлялась реконструкция причальных сооружений. Деревянные причалы заменены железобетонными и специализированы под обработку конкретных грузов. Порт был оборудован рядом перегрузочных устройств и механизмов.

Грузооборот порта начал быстро восстанавливаться, уже во втором пятилетии превысив довоенный уровень.



Второй справа – начальник порта Андрей Лопатин. Крайний справа – председатель профкома порта Иван Кононенко. Имена оставшихся не сохранились, 1920 год



Орден Красного Знамени

ДВА ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

В неурожайном 1921 году в регионах Поволжья стояла сильная засуха, которая привела к небывалому голоду. Закупленный за границей хлеб шёл через Новороссийский порт. День и ночь в порту кипела напряжённая работа. Грузчики сутками не покидали трюмы пароходов. Они отдавали все свои силы, чтобы как можно скорее отгрузить хлеб и этим спасти тысячи жизней от голодной смерти.

Активное участие на перевалке хлебных грузов принимали Л.И. Соловьёв, Е.П. Найдёнов, Г.А. Паскоянц, Х.И. Татевосьян, А.Х. Мурадян, М.З. Кеворков, Г.А. Арутюнов, Г.М. Авдолянц, Ф.Г. Семиряжко, А.И. Горбаненко, а также женщины-швачки Ю. Измайлова, А. Медяникова, Ф. Кузнецова.

Самоотверженный труд рабочих порта по разгрузке судов с зерном был высоко оценён правительством. Решением Всесоюзного центрального исполнительного комитета от 19 марта 1923 года коллектив новороссийских грузчиков награждён орденом Трудового Красного Знамени, грамотой и Красным Знаменем.

А 9 ноября 1925 года на знамени порта появился и второй орден Трудового Красного Знамени за участие работников порта в подъёме затонувшего танкера «Эльбрус». Танкер был поднят в невероятно трудных условиях. Он находился на глубине 25 метров. Кроме того, он был заглублён в грунт на четыре метра. Подъём осуществлялся без соответствующих технических средств при отсутствии опыта.

В работе по очистке танкера от ила и ракушек принимали участие Ф.С. Клюков, П.Е. Афанасьев, А.М. Калинин, Т.Р. Булюк, Г.М. Ганонов, В.А. Антониу, П.Г. Шепеленко, Г.К. Гальченко, Л. Асатуров.

В 1920 году через порт было перевезено 986 тыс. пудов груза в малом каботаже. Это были главным образом перевозки военного назначения для нужд Красной армии. В 1922 году переработано 493 тыс. тонн грузов. Из них 313 тыс. тонн импортных грузов.

В грамоте ВЦИК отмечено: «президиум ВЦИК, приняв во внимание трудности работы по поднятию судна «Эльбрус», настойчивость, самоотверженность коллектива работников, проявленную преданность и любовь к делу возрождения флота, постановил наградить Новороссийский порт орденом Трудового Красного Знамени».

ПАМЯТНИК ЛЕНИНУ

В том же 1925 году портовики явились инициаторами сооружения памятника Владимиру Ильичу Ленину, который воздвигнут напротив здания управления на средства трудящихся Новороссийска. В городском отделении Госбанка открыли специальный счёт № 234. Первый взнос на памятник Ильичу сделали сотрудники редакции газеты «Красное Черноморье» и Черноморского окружного совета профсоюзов. Деньги поступали от портовиков, цементников, рыбаков, железнодорожников, домохозяек. Более 10 тысяч рублей собрали новороссийцы.



Памятник Ленину, 1935 год

Из газеты «Красное Черноморье» от 4 июля 1925 года:

«Рабочие в один голос заявили: Ленину в Новороссийске на воротах в зарубежный мир должен быть памятник! Памятник вождю пролетариата соорудить возле Дворца труда, с тем, чтобы Ленин смотрел в открытое море — на мир!».

18 января 1926 года сформирован Краснознамённый Новороссийский пограничный отряд — одно из старейших пограничных соединений черноморского побережья. Под свою охрану погранотряд взял территорию от Тамани до Хосты. В первые годы существования отряда пограничниками было ликвидировано около 50 бандитских групп, обезврежены сотни шпионов, террористов и контрабандистов. В годы Великой Отечественной войны пограничники будут принимать непосредственное участие в боях с фашистами.

1926–1935

ЭТО ИНТЕРЕСНО

Грузчики порта не терпели лодырей и нарушителей дисциплины. Известен такой случай. На импортом участке работал завскладом по фамилии Тарнокьянц, который не обеспечивал работу и часто прогуливал. Грузчики Гладких, Карапетов и Гавриков потребовали увольнения Тарнокьянца, и их предложение было немедленно удовлетворено начальником порта Сажновым.

«Труд в СССР является обязанностью и делом чести каждого способного к труду гражданина по принципу: «кто не работает, тот не ест», — гл. I ст. 12 Конституции СССР 1936 года.



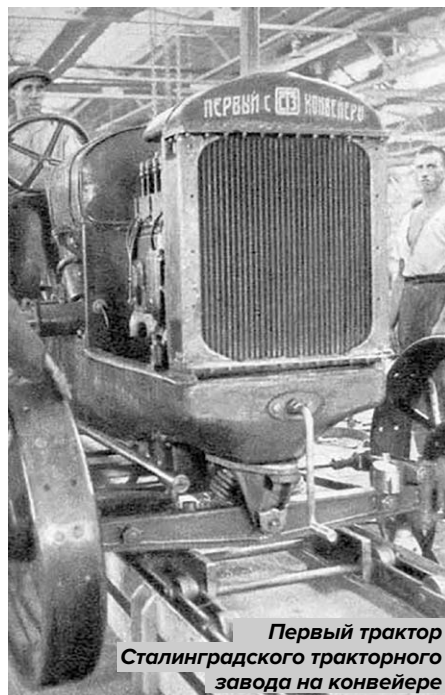
Эскадренный миноносец «Сметливый» во время подъёма

В двадцатые-тридцатые годы в Цемесской бухте продолжился подъём судов Черноморского флота, затопленных 18 июня 1918 года. В первую очередь рассматривались те суда, которые имели наибольшее значение для флота.

В 1926 году подняты и разобраны эскадренные миноносцы «Капитан-лейтенант Баранов», «Сметливый» и «Стремительный», а также артиллерийское и торпедное вооружение с миноносца «Пронзительный». В 1927 и 1928 годах подняты эскадренные миноносцы «Лейтенант Шестаков» и «Гаджибей», не подлежавшие восстановлению. В 1930 году увидели свет две башни главного калибра линейного корабля «Свободная Россия».

В 1932 году из толщи воды удалось извлечь среднюю часть корпуса с ма-

шинным отделением знаменитого эсминца «Керчь». Именно с этого эсминца в 1918 году вслед уходящим в Севастополь кораблям Черноморского флота был передан в эфир ставший легендарным сигнал «Судам, идущим в Севастополь. Позор изменникам Родины!». Впоследствии турбины «Керчи» долгое время работали на Туапсинской электростанции.



Первый трактор Сталинградского тракторного завода на конвейере



Выгрузка-разгрузка тракторов с судна, 1930 год

В 1932–1933 годах подняты машина и котёл транспорта № 110 (бывший итальянский пароход «Сербия»). Транспорт № 26 (бывший итальянский пароход «Женероза») поднят в 1934 году. На его борту сохранился сундук с бытовыми предметами, представляющими историческую ценность.

Подъёмом затонувших кораблей, а также их ремонтом и восстановлением занималась экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН). В отчёте ЭПРОН за первые 15 лет его деятельности упомянуто спасение 155 отечественных кораблей и судов общим водоизмещением 420 тысяч тонн, а также 33 иностранных судов, восемь из которых перешли к СССР.

С 1926 года в Новороссийском порту постепенно уменьшился импорт сельхозмашин и заводского оборудования. В отчётах того времени это сокращение объясняется полным освобождением СССР от технической зависимости от капиталистических стран. Сложная политическая обстановка предвоенного периода требовала ускоренного развития отечественной промышленности.

В борьбе за индустриализацию большую работу проделали грузчики Новороссийского порта. От них зависели темпы строительства таких предприятий, как «Шатурстрой», «Днепрострой», Сталинградский тракторный завод, «Россельмаш». Маршруты оборудования отправлялись ударной скоростью, в сопровождении лучших грузчиков.

ПЯТИЛЕТКИ

С 1928 по 1932 год шла первая пятилетка. Главной задачей было ускорение темпов индустриализации страны. За это время построили около 1500 промышленных предприятий и объектов, в том числе Сталинградский и Харьковский тракторные заводы, Магнитогорский металлургический комбинат, Днепровскую ГЭС. 1933–1937 годы — период второй пятилетки. Второй пятилетний план предполагал завершение реконструкции народного хозяйства страны на основе новейших технологий. За годы второй пятилетки построили Челябинский тракторный завод, Криворожский металлургический завод, Беломорско-Балтийский канал.



Недаром первые вышедшие с конвейера тракторы Сталинградский тракторный завод прислал в подарок Новороссийскому порту вместе с благодарностью от коллектива завода.

В 20-е годы началась активная реконструкция порта. В 1926 году деревянные причалы заменены железобетонными и специализированы под обработку конкретных грузов. В 1928 году перестроена элеваторная галерея, а импортный пирс оборудовали механизмами.

В 1930 году портовые организации командировали за границу троих грузчиков: Климентова, который впоследствии стал инженером, а также Миронова и Романюка. В Англии и Германии они познакомились с передовыми технологиями и методами работы в портовой сфере.

Вернувшись в родной порт, командированные развернули работу по механизации бункеровки угля. Порт приобрёл угольный перегружатель с оборудованием, которое обеспечивало производительность бункеровки в 125 тонн в час. Катучими кранами проводилась перегрузка руды. Также были установлены ленточные транспортёры. В 1932 году на Лесном пирсе

На стройке здания «Холодильник», 1927 год



Устройство набережной, 1927 год



Погрузка ящичных материалов на пароход, 1930-е годы

построен причал № 30 для перегрузки крупнотоннажных контейнеров и генеральных грузов.

В ходе реконструкции в Новороссийском порту построены складские сооружения по хранению замороженных грузов. Для поддержания низкой температуры использовались ледяные блоки. Лёд загружался на суда вместе с грузом, чтобы предотвратить его порчу.

Благодаря этим новшествам и оптимизации трудовых процессов порт стал занимать одно из первых мест по стране по своему значению и грузообороту.

Основной составляющей как экспорта, так и общего грузооборота Новороссийского порта являлись сухие грузы. Прежде всего это зерно, бобовые, масляные семена, жмыхи. Увеличился выпуск продукции местного производства — цемента и этернита — благодаря значительному спросу на эту продукцию для строительства курортного хозяйства Кавказского побережья.

Цементная продукция из Новороссийска широко использовалась при строительстве Днепровской и Волховской гидроэлектростанций — первенцев советской отечественной энергетики. На международных выставках стройматериалов новороссийский цемент получал золотые медали: в 1926 году — в Измире, в 1936 году — в Париже.

Под выпуск запасных частей и оборудования для цементной промышленности в 1927 году в Новороссийске был построен машиностроительный завод «Молот». Здесь выпускались ножовочные станки, цепные конвейеры, пресс-формы, электрофильтры. География потребителей продукции покрывала весь Советский Союз, продукция экспортировалась в Африку и на Ближний Восток.

Также в грузообороте появилась чугуносварочная марганцевая руда, используемая в процессе выплавки стали. Из Донбасса в Новороссийск поступал каменный уголь, необходимый для бункеровки флота и нужд местной промышленности.

В то же время объёмы вывоза грозненской нефти сократились из-за организации нефтепровода Грозный —



Погрузка цемента в бочки перегрузчиком, 1929 год

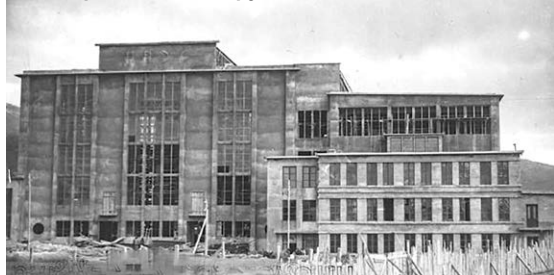
Туапсе: на экспорте северокавказской нефти стал специализироваться Туапсинский порт.

В апреле 1930 года запущена Новороссийская электростанция мощностью 22 тысячи киловатт. Её строительство было начато ещё в 1927 году, согласно плану электрификации Кубани. Сдача электростанции в эксплуатацию была приурочена к празднику Первомая 1930 года.

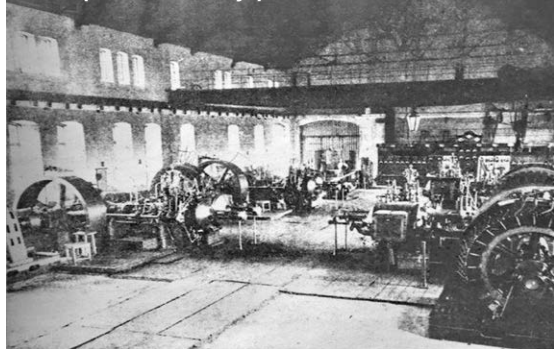
Неуклонный рост грузооборота давал экспорт леса из верховьев Волги и Камы. Лес из морского порта Новороссийска шёл на экспорт в Италию, Грецию, Турцию, Ирак, Иран, Алжир и Тунис.

На станции были установлены четыре прямоточных паровых котла конструкции Л.К. Рамзина и два турбоагрегата. ГРЭС обеспечивала электроэнергией город, пригороды и, конечно же, порт. После открытия электростанции все мелкие электроустановки были ликвидированы как устаревшие и не отвечающие современным требованиям. В число их попала и ставшая теперь ненужной электростанция элеватора.

Электростанция снаружи



Электростанция изнутри



В 1930–1940-х годах Новороссийский порт по-прежнему был одним из крупнейших портов черноморского побережья. Он состоял из четырёх погрузочно-разгрузочных районов: Импортного пирса, Цементного пирса, каботажного участка, Восточной набережной. Причалы оснащались порталными кранами и большим количеством малой механизации.

БЫСТРОЕ РАЗВИТИЕ ПОРТА

Портовое хозяйство в 1940 году составляли: 41 причал протяжённостью 4686 погонных метров, 39 механизмов (портальные краны, углеперегрузчик, конвейер цемента, транспортёры, подвесная нория), 18 автомашин, 49 ж/д вагонов грузоподъёмностью 894 т, паровоз, два мотовоза, 17 судов служебно-вспомогательного флота, 7 судов местного транспортного флота, 12 единиц несамоходного флота, 13 складов, телефонная станция, 5 радиопередатчиков.

В 1940 ГОДУ

Часовая производительность погрузочно-разгрузочных работ составляла 1033 т, а общий экономический грузооборот за 1940 год достиг 1554 тыс. т. В порту насчитывалось 2076 работников, в том числе 509 грузчиков. За год порт обработал 416 судов и 27 564 железнодорожных вагонов.

Порт располагал лечебными и культурно-просветительскими учреждениями: здесь имелись две поликлиники, клуб, баня, душевая, библиотека и целый ряд красных уголков. На «каботажке» активно возводился жилфонд. Развёрнутое движение жён ИТР помогло благоустроить общежития и столовые.

В 1936 году было построено здание Морского вокзала, а для подготовки кадров



Здание управления порта

создан Учебный комбинат, руководство которым было поручено Т.Р. Булюку.

ПРИШЛА ВОЙНА

Всю эту созидательную работу вмиг оборвала Великая Отечественная война. Налёты вражеской авиации на города и коммуникации, в том числе и морские, временно прекратили движение флота. Погрузочно-разгрузочные работы порта замерли.

Но затишье в порту было временным. Успешность обеспечения перевозок для фронта, эвакуация народно-хозяйственных грузов и населения из южных областей Украины во многом зависели от работы Новороссийского порта.

Через Новороссийск шла эвакуация материальных ценностей Краснодарского края. Оборудование, сырьё, воинские грузы загружались на выводившиеся из порта суда — «Ворошилов», «Совнефть», «Димитров», «Красный Профинтерн», «Ленинград». Воинские части с техникой и боеприпасами из Новороссийска направлялись в осаждённые города — Одессу и Севастополь. Порт принимал суда с эвакуированным населением, продовольствием и поголовьем скота. Работы на причалах выполнялись днём и ночью.

Воскресник по благоустройству, 1935 год

1936-1945

Подача краном цементных свай в порту, 1936 год



В первые дни войны порт проводил на фронт 235 человек.

В течение июля — декабря 1941 года было обработано 620 судов, причём 579 из них — досрочно.

Нередко обрабатывалось одновременно до 20 судов.

Работники порта перешли на казарменное положение. Это нужно было для быстрого выполнения заданий военного командования и ускорения обработки судов и вагонов. Сменялись только грузчики, оперативный состав постоянно был на посту. Бессменно работали оперативные работники П.С. Хаджинов, Н.П. Сакиркина

В декабре 1941 года портом было получено особо важное задание: для высадки десантов одновременно в Керчи и Феодосии в сжатые сроки загрузить боеприпасами, вооружением, различными военными грузами одновременно 10 крупных транспортов.

Погрузка проходила в крайне тяжёлых условиях — в ночное время, под кругло-

Морвокзал на каботажной пристани, 1936 год



суточными налётами немецкой авиации, с соблюдением светомаскировки, под жестоким норд-остом. Коллектив порта уложился в сроки, установленные военным командованием.

Немецкое командование предприняло немало попыток, чтобы парализовать работу Новороссийского порта. Были дни, когда над городом появлялись целые армады вражеских самолётов.

ТЯЖЁЛЫЙ 1942-Й

В августе 1942 года сложилась тяжёлая обстановка. Гитлеровцы прорвались к черноморскому побережью, захватили Анапу и отрезали части нашей морской пехоты на Таманском полуострове. Войска, попавшие в окружение, трое суток вели тяжёлые бои с переброшенными из Керчи двумя дивизиями противника.

В этой операции отличился экипаж буксирного катера «Фрунзе» — капитан Богатырёв, старший помощник Зинченко. С тремя сейнерами на буксире он пробрался вдоль берега, занятого врагом, снял 500 артиллеристов в районе Солёного озера и доставил их в Новороссийск.

Главный удар немецкие войска нанесли на участке Северская — Абинская — Крымская.

После трёхдневных упорных боёв советские части оставили Абинскую и Крымскую и отошли к Неберджаевской, где ценой больших усилий им удалось остановить дальнейшее продвижение вермахта и предотвратить попытку врага прорваться к Новороссийску.

11 сентября наши войска остановили врага в юго-восточной части Новороссийска, в районе цементных заводов и на рубеже гор Долгой, Адамовича Балка. На подступах к городу также продолжались столкновения.

ГОРОД ОСВОБОЖДЁН

В феврале 1943 года командованием Северо-Кавказского фронта для обеспечения десантников продовольствием и техникой были привлечены суда «Станхановец», «Геленджик», «Смелый», «Кибальчич», «Миотид» под командованием капитанов Д.И. Капуста, С.П. Терещенко, Н.П. Джоса, Н.И. Чеканова. Руководили разгрузочными операциями стивидоры Г.К. Арутюнов, П.З. Бур-

лаков. Более ста парусно-моторных судов с боевыми кораблями высаживали ночью десант в Новороссийском порту. Прикрытие авиацией и артиллерийским огнём с Восточного берега Цемесской бухты было настолько сильным, что фашисты обнаружили десант уже тогда, когда шла высадка на его берег. Большую помощь в десантных операциях оказали малотоннажные портовые суда. Они подходили к таким пунктам побережья, куда не было доступа крупнотоннажным судам.

В результате войска Северо-Кавказского фронта во взаимодействии с кораблями и частями Черноморского флота 16 сентября 1943 года штурмом овладели городом и портом Новороссийск.



Группа лучших монтажников на восстановлении порта, 1945 год

Новороссийск стал первым освобождённым от оккупантов портом на Чёрном море.

На вывороченном бетонном массиве третьей пристани портовики написали клятву: «Из пепла пожарищ и груды развалин мы восстановим тебя, родной порт!».

ПОРТ В РУИНАХ

В день освобождения из Геленджика первой возвратилась группа портовиков. Родной порт встретил их торчащими из гавани мачтами и трубами затонувших судов. Портальные краны были превращены в груды металла, полностью были уничтожены грузовые склады. На развороченных бомбами железнодорожных путях вверх колёсами валялись сожжённые вагоны.

Жилые и служебные здания были разрушены. Даже памятник Ленину был заминирован отступающими немецкими войсками.

Боевой корабль «Ташкент»



2 июня 1942 года, когда у причалов грузились десятки транспортов, в налёте на порт приняли участие 60 самолётов вражеской авиации, ими сброшено около 600 бомб. Были разрушены элеватор, Импортный, Каботажный и Цементные пирсы, повреждены баки с нефтью. Потоплены у причалов или повреждены крупные суда, такие как боевой корабль «Ташкент».

Комиссией 20 ноября 1943 года был составлен акт о потерях и ущербе, понесённых портом. Стоимость потерь составила 120 378 тыс. рублей, это 72,2% полной стоимости порта.

С первых же дней восстановительных работ порт встретился с огромными трудностями: в городе не было рабочей силы. Отступая, немцы угнали всё мирное население. Коллектив порта по состоянию на 1 октября 1943 года состоял из 60 человек — старых портовиков, вернувшихся из партизанских отрядов и Геленджикского порта. Для работы в порту властями был выделен наряд на мобилизацию населения из сельских районов Краснодарского края. Порт пополнился молодёжью — в основном девушками из кубанских станций. К 15 декабря 1943 года на восстановительных работах в порту работало уже 809 человек.

До февраля 1944 года порт восстанавливали своими силами, затем специализированной строительной организацией управления Главморстроя. На её базе позже был создан трест «Новороссийскморстрой», которым в городе построены такие портовые сооружения, как Первый и Второй широкие пирсы, оторочка Восточного мола судоремонтного завода, нефтегавань Шесхарис.

ВНОВЬ В РАБОТЕ

В октябре 1944 года Новороссийский порт впервые после освобождения города начал эксплуатационную деятельность.

После завершения войны народное хозяйство страны стало возрождаться. Значительно возросла потребность в морских перевозках. В 1945 году грузооборот порта увеличился в пять с половиной раз по сравнению с 1944 годом.



Маяк, 1943 год

Клуб портовиков и бухта, 1943 год

В послевоенные годы по мере восстановления народного хозяйства возрождалась и производственная деятельность в порту. За десять месяцев 1946 года грузооборот порта составил 371,1 тыс. тонн, что почти в два раза больше, чем в 1945-м. В течение года было обработано 157 судов.

А в 1948 году грузооборот достиг довоенного уровня. Этот показатель был достигнут благодаря усилению механизации погрузочно-разгрузочных работ.

Труд грузчиков значительно облегчался благодаря оснащению причалов мощными портальными кранами. Производительность восстановленной галереи элеватора выросла в шесть раз по сравнению с довоенными годами.

Порт неоднократно завоёвывал переходящее Красное знамя в соревновании портов Министерства морского флота, а также среди предприятий города.



Красные знамёна являлись переходящей наградой, одной из форм поощрения победителей Всесоюзного социалистического соревнования и учреждались для каждой отрасли народного хозяйства.



Доставка техники плавкраном на площади Героев, 1952 год

В соответствии со сроками демобилизации стали возвращаться с войны и приниматься за мирный труд мужчины. Постепенно женские бригады грузчиков стали уступать место мужским бригадам. Коллективы работали, помогая друг другу по всем направлениям. Например, когда не хватало рабочих, шли в трюм судов, чаще в ночные смены, бригады инженерно-технических работников и служащих во главе с начальником порта П.И. Васевым.

Звание лучших за 1948 год присвоено бригадам Медведева, Жданова, Черкашина, Аكوпова. Звание лучшего кранов-

1946-1955

Список портов, открытых в 1951 году для захода иностранных судов

Чёрное море: Батуми, Поти, Туапсе, Новороссийск, Херсон, Одесса, Белгород Днестровский, Килия, Измаил, Рени.

(Приложение к Постановлению Совета Министров СССР от 6 ноября 1951 г. № 4393-1972 с.)

щика: Гендрисону, Маслехе, Ткачеву, Букатову, Апарину, Шелепиной, Мизюку, Серикову, Крюкову, Болгову.

В этот период быстро восстанавливалась и инфраструктура порта. К концу 1946 года портовики произвели капитальные работы на 44 миллиона рублей.

К 1948 году было восстановлено 17 причалов, смонтированы и введены в эксплуатацию восемь портальных, семь гусеничных и два плавучих крана. Введены в эксплуатацию один паровоз и два мотовоза.

В 1951 году в соответствии с постановлением Совета Министров СССР порт Новороссийска был открыт для захода иностранных судов.

Грузы шли из восточных районов европейской части Советского Союза, Ростовской области, Северного Кавказа, Южного Урала и Западной Сибири, а также Черноморского бассейна, стран Ближнего и Дальнего Востока и Западной Европы.

Восстановление эстакадной пристани, 1950 год



Годы

1950 Заложены ключевые объекты портовой инфраструктуры.

1952 Построен причал «Город» для местных пассажирских линий.

1953 Построен причал № 11 для перевалки генеральных грузов в районе, где сейчас располагается Новороссийский судоремонтный завод.

1955 На Лесном пирсе сооружены причалы № 31 и 31а для перегрузки лесоматериалов.

Китобойная флотилия «Слава» (Vikingen), построенная в 1929 году в Великобритании для норвежской фирмы, была приобретена Германией в 1938 году и передана СССР в 1946 году в счёт репараций. Она состояла из плавучей базы и 15 судов-китобойцев. Промысел китов обеспечивал получение жиров, мяса, витаминов и других продуктов, используемых в медицине, пищевой и химической промышленности.

Основными грузами на экспорт были нефть и хлебные грузы. На их долю приходилось от 87% до 98%. Нефть везли из Кубани, Башкирии, Саратова; хлеб — из Краснодарского и Ставропольского краёв, Нижнего и Среднего Поволжья. Экспорт металлов и машин вёлся в Болгарию, Румынию, Албанию, Китай, страны Средиземноморского бассейна и Аргентину. А вот ввоз иностранного оборудования и металлов почти полностью прекратился. Импорт в целом стал сырьевым: через Новороссийск в СССР поступали свинцовые и медные концентраты из Болгарии.

Марганцевая руда поступала в порт в период прекращения навигации в Ждановском порту и вывозилась по железной дороге на заводы Донбасса, Центральной России и Урала.

В связи с прокладкой в Новороссийск газопровода и переводом промышленности коммунального хозяйства города на газовое отопление сократился завоз угля. Он прибывал из Жданова в размере 300–350 тыс. тонн. Основными его потребителями являлись цементные заводы.

Появилось новое направление по вывозу мазута в Антарктику для китобойной флотилии «Слава».

Также в страну ввозились ценные продукты потребления, характеризующие рост благополучия потребления в Советском Союзе. В 1955 году впервые имел место импорт сахара из Кубы — 56 тыс. тонн. Из Китая поступали арахис и соевые бобы.

В СССР были разработаны рецептуры по внедрению сои в производство варёных колбас и других продуктов, чем частично компенсировали недостаток высококачественного мяса в стране. Арахис использовали в кондитерских изделиях, при производстве растительного масла, пасты, муки, в качестве заменителя кофе и какао.

Впервые после войны порт начал экспортировать лес, поступающий из Волж-



Катерный причал у Морвокзала, 1955 год

Улица Советов, 1955 год



Праздник на воде, 1954 год



Клуб портовиков им. Сталина, 1949 год



ско-Камского бассейна и севера страны, а также уральскую хромовую руду.

Кроме того, в связи со значительным ростом производства цемента новороссийскими заводами возобновился и его экспорт. За первую послевоенную пяти-

Дом со шпилем, 1954 год



летку новоросийцы нарастили выпуск цемента почти в девять раз.

Постепенно приумножалось количество квалифицированных кадров механизаторов и грузчиков. Систематически выполняли и перевыполняли сменные нормы грузчики бригад товарищей Махно, Лопаткиной, Ждановой, Медведевой, Омельченко. Прекрасно овладели техникой механизаторы Лебедев, Андреев, Мельников, Иванов, Кудряшев, Маслеха, Опарин, Краснобрыжева.

Что касается быта, то жилищная площадь увеличилась в два раза по сравнению с довоенной. В районе городской набережной вырос благоустроенный городок. Были восстановлены больница, порт-овый клуб, баня, построены детские ясли. В 1955 году портовики получили новый пионерский лагерь в селе Кабардинка.

КТО ПОТОПИЛ «НОВОРОССИЙСК»?

29 октября 1955 года в Северной бухте Севастополя затонул флагман черноморской эскадры советского Военно-морского флота линкор «Новороссийск». Погибло более 600 моряков.

Согласно официальной версии, под днищем корабля взорвалась старая донная немецкая мина. Но существуют и другие версии, неофициальные, но очень популярные — якобы ответственность за гибель «Новороссийска» несут итальянские, английские и даже советские диверсанты.



Линкор «Новороссийск»

В 1956 году в Новороссийске создан специализированный морской строительный трест. Он занимался проектированием, строительством и реконструкцией портовых объектов, механизацией и автоматизацией процессов.

1956–1965



Обкатка путей на Широком пирсе, 1959 год

Уже через год по проекту, разработанному «ЧерноморНИИПроектом», в порту началось большое строительство. Был воздвигнут Широкий пирс № 1, а на его базе организован погрузочно-разгрузочный Западный район, оснащённый средствами малой механизации и мощными порталными кранами. Строились большие складские помещения для хранения и приёма грузов.

Широкое применение получила внутрипирсовая механизация при переработке сыпучих грузов. Внедрение механизированных систем позволило оптимизировать логистику, сократить время выгрузки и загрузки, а также улучшить условия труда для работников порта.

В этот период порт был оснащён порталными кранами, работающими с грейферами — устройствами для подъёма тяжёлых и сыпучих грузов. Для лучшего захвата на кранах нарастили «челюсти». Кроме того, к грейферам приварили «карманы», помогающие грузам не соскальзывать во время подъёма.

Успешно обрабатывались крупнотоннажные суда, а пароходы типа «Первомайск» отпусались с экономией 38–52% стояночного времени при количестве грузчиков 12–14 человек вместо 24.



Погрузка металла на судно, 1957 год

ЦИФРЫ

Если в 1956 году транспортными судами портового флота было перевезено 41 522 тонны грузов, то уже в 1957 году в связи с пополнением флота было перевезено 196 046 тонн. Общая грузоподъёмность флота в 1956 году составляла 1000 тонн, а в 1957 году она выросла до 3580 тонн.



Диспетчер порта, 1964 год

Быстро стал пополняться портовый флот, значительно увеличилась морская перевозка грузов. В распоряжение порта начали поступать буксиры большой мощности — «Джарылгач», «Моторист», «Бизань», «Очаковец». Улучшилось обслуживание заходящих в порт большегрузных судов, как советских, так и иностранных.



Выгрузка зерна в вагоны, 1964 год



Строительство Широкого пирса № 1, 1958 год



Панорама строительства склада генеральных грузов на Широком пирсе

Рос и обновлялся пассажирский флот на местных перевозках. Деревянные суда заменялись катерами с железным корпусом, более быстроходными, комфортабельными.

В 1957 году в стране проходила кампания по увеличению объёмов производства рыбной продукции. В связи с этим Новороссийский рыбколхоз «Черноморец», ещё с 20-х годов существовавший здесь в виде артели из одной мотофлеги, пережил значительные изменения. «Черноморец» стал важным звеном в обеспечении местного населения свежими морепродуктами и укреплении продовольственной безопасности региона.

Ударными темпами колхоз нарастил мощности, улучшил технологии вылова и переработки рыбы. Здесь выросли рыб-цех, механические мастерские, склады, был построен причал, судоподъём для ремонта сейнеров. В тесной связи с рыбколхозом работал и Новороссийский рыбо-завод, который перерабатывал тысячи тонн улова рыбаков.

Развивался и винзавод, выдававший по 50 сортов продукции, двадцать из них — марочные. Внедрялись новые технологии производства, что позволяло улучшать процесс ферментации и хранения вин.

Винзавод стал важным поставщиком для местного населения и других регионов, также вина поставлялись в Кремль, отправлялись в Монголию, Японию, Германию, Чехословакию, на Кубу.

Плантации винограда находились здесь исторически, ещё с 1885 года, и располагались в районе Шесхарис. Их территория находилась ниже Сухумского шоссе, близ моря, а также на юго-западном и юго-восточном склонах. Здесь были посажены такие сорта, как Рислинг, Каберне, Сомильон Бургундский. Около 3 га было отведено для столовых сортов винограда, как ранних, так и поздних: Шасла дорэ, Шасла розовая, Агостенга, Мадлен блан.

значительное расширение переработки грузов и других видов работ.

Порт и город развивались, население росло. Согласно Всесоюзной переписи населения 1959 года, население Новороссийска в этот период насчитывало 93 461 человека. Из них 40 836 — мужчины и 52 625 — женщины. Поэтому большое развитие получило жилищное строительство: воздвигнуты дома, детские сады, ясли.

Вступили в строй пассажирские причалы, мастерские по ремонту автопогрузчиков, кранов и другой механизации.

Несмотря на бытовые хлопоты, не забывали новороссийцы и о сохранении народной памяти. В 1963 году под селом Владимировка был открыт памятник «Непокорённым».

В успешном выполнении заданий семилетки ключевую роль сыграли соревнования в коллективе порта под руководством партийной организации, насчитывающей более 1500 членов и кандидатов.

Образцы трудовых достижений показывали бригады грузчиков, руководимые ветеранами порта — товарищами Г.И. Гончаровым, Н. Чёрным, М.И. Сидельниковым, С.И. Кривошаповым, Г.И. Фоменко, — перевыполнявшие нормы выработки на погрузке судов и вагонов.

Средства на развитие порта правительством отпускались с нарастающим темпом. В 1963 году правительством было выделено 3 450 000 рублей, в 1964 году — 6 625 000 рублей, в 1965 году — 9 882 000 рублей.

В начале 60-х годов совместно с коллективом станции Новороссийск был внедрён передовой метод обработки судов и вагонов — работа по варианту «борт судна — вагон», минуя склады и складские площадки. Этот метод стал основным в порту и включён в технологию грузовых работ.

Новороссийский морской порт по своей оснащённости и количеству перерабатываемых грузов становится передовым портом Советского Союза. Значение порта растёт и во внешнеторговых связях СССР с целым рядом зарубежных стран. В Цемесскую бухту заходят суда из более 20 морских государств, а суда, приписанные к Новороссийску, можно встретить в портах более чем 50 стран.

В Цемесской бухте в промышленных масштабах водилась кефаль, сельдь, камбала, хамса и барабуля.



Памятник хамсе



Строительство первого технологического тоннеля на Шесхарисе, 1963 год



Нефтепричалы, 1964 год



Бригада докеров, 1964 год

годы	
1961	На Лесном пирсе строятся причалы № 28а для лесных и генеральных грузов, № 28 и 29 для перегрузки генеральных грузов и крупнотоннажных контейнеров. На Широком пирсе № 1 завершено строительство причалов № 18 и 19 для генеральных грузов и зерна.
1962	На Широком пирсе построены причалы № 16 и 17 для генеральных грузов.
1963	Завершено строительство Широкого пирса № 1; на Каботажном молу построен пассажирский причал № 33.
1964	На Широком пирсе № 2 построен причал № 13 для перегрузки сахара-сырца и генеральных грузов.
1965	Принят в эксплуатацию Широкий пирс № 2. Построены причалы № 12 для навалочных и зерновых грузов и № 11 для сахара-сырца.

В 1964 году началось промышленное развитие района и была заложена нефтегавань Шесхарис. Через год здесь возведут причалы № 5, 6, 7 для перевалки нефтепродуктов.

Наиболее широкое развитие порта пришлось на 1959–1965 годы. На должность начальника порта прибыл опытный организатор, грамотный специалист Анатолий Филиппович Потурнак. При его участии была развёрнута работа всех звеньев порта, направленная на

Памятник «Непокорённым» установлен на месте массовых расстрелов мирных жителей летом 1943 года зондеркомандой «10-Ф» «СС». Во рвах похоронено свыше 30 000 женщин, стариков, детей. Авторы: скульптор И.П. Шмагун, архитекторы К.М. Михайлов и Е.Г. Лашук.

ПЕРЕРАБОТАНО В НОВОРОССИЙСКОМ ПОРТУ (ТОНН ГРУЗОВ)



К восьмой пятилетке Новороссийский порт вошёл в список крупнейших транспортных предприятий страны. Через него осуществлялась торговля с 65 странами в экспорте и с 35 — в импорте. Его посещали суда под флагами тридцати государств.



Участники совещания работников морских портов у Клуба портовиков

7 мая 1966 года за стойкость, мужество и героизм, проявленные защитниками Новороссийска в период Великой Отечественной войны, город был награждён орденом Отечественной войны I степени.



На экспорт шли: нефть, зерно, цемент, сахар, металл, металлические изделия, руда, уголь, химические изделия, патока, минеральные удобрения, скот, ткани, спички, технические масла и др. На импорт: хлебные грузы, сахар, металл, минерально-строительные материалы, плоды, овощи, ткани, обувь и др.

В 1966 году на Широком пирсе № 2 был построен причал № 7, предназначенный для перевалки генеральных грузов, также причал № 10 для навалочных грузов, в том числе зерновых и генеральных. В этом же году на Каботажном молу построены пассажирские причалы № 34, 34а и 35.

Благодаря НМТП в копилку государства поступали десятки миллионов рублей.



Герб Новороссийска, 1968 год

1966-1975

В итоге развернувшегося соревнования в честь столетия со дня рождения Владимира Ленина, в котором приняли участие все службы порта, 22 ноября 1970 года план восьмой пятилетки был выполнен по всем показателям.

Переработано 25 млн тонн народно-хозяйственных грузов, из них 500 тыс. тонн — сверх плана. Производительность труда выросла на 26,6%, заработная плата увеличилась на 20%.

Постоянно возрастал уровень образования портовиков. К 1970 году 77 из них получили высшее и среднее образование. Около 150 человек обучались в высших и среднеспециальных учебных заведениях.

Если ещё в 1965 году в Новороссийском порту не было классифицированных работников, то уже в 1970 году более чем 400 портовикам были присвоены первый и второй классы.

Достигнутое повышение квалификации отразилось на уровне заработной платы. С 1 декабря 1975 года с переходом на новые условия труда портовым рабочим в соответствии с постановлением правительства повысили тарифную ставку до уровня ставки шахтёров и стали называть их докерами.

За годы восьмой пятилетки в Новороссийском порту возникли новые причалы, складские помещения, продолжилось строительство жилых домов. В 1967 году построен первый в истории города Дворец культуры моряков.

А 4 сентября 1968 года торжественно открыт памятник героическим морякам-черноморцам. Он представляет собой постамент в виде крутой волны, на которой несётся катер, в народе его чаще называют «памятник-катер».



Начальник порта Т. Мартirosян выступает по случаю 100-летия В.И. Ленина



Техника на экспорт, 1969 год

14 сентября 1973 года в ознаменование 30-летия разгрома фашистских войск при защите Северного Кавказа Новороссийску присвоено почётное звание города-героя с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

В 70-е годы Новороссийский порт достиг рекордного грузооборота, который составил более 18 млн тонн. По объёму грузооборота он опередил другие порты страны.

Достигнутые результаты — итог работы партийной организации, в которой состояло более 750 человек, профсоюзной и комсомольской организаций, а также всего коллектива порта — более 5000 человек. Также развитие города и порта в 70-х годах связывают с особым вниманием партийного руководства страны.

Особую привязанность к Новороссийску испытывал Леонид Ильич Брежнев: здесь он прошёл боевое крещение. В 1943 году будущий генсек участвовал в освобождении Новороссийска. За это он был награждён орденом Отечественной войны I степени. Благодаря «дорогому Леониду Ильичу» были приняты важные постановления: «О развитии производственных мощностей комбината «Новоросцемент», «О мерах по развитию городского хозяйства города Новороссийска» и «О развитии предприятий морского пароходства».

6–8 сентября 1974 года Л.И. Брежнев приехал в Новороссийск. В эти дни Леонид Ильич посетил мемориальные объекты на Малой земле, Новороссийский историко-краеведческий музей, почил минутой молчания память моряков-черноморцев у монумента Неизвестному Матросу, возложил на площади Героев цветы у Вечного огня и на братскую могилу воинов, павших при освобождении Новороссийска.

Генсек вспоминал, как пережил момент, когда рядом разорвалась бомба, делился боевыми эпизодами из Долины смерти. Главные торжества по случаю визита генерального секретаря проходили на городском стадионе.

В Новороссийском порту Брежнев посетил гвардейский корабль Краснознамённого ЧФ «Красный Крым».

Уезжая, Брежнев сказал: «Вы должны построить город, отвечающий его значимости как для истории страны, так и для её экономики, — мощная промышленность, крупное наливное пароходство, большой порт. А жилые микрорайоны, я думаю, надо двинуть на Малую землю».

Наказы Брежнева были успешно реализованы.

Возведены новые корпуса больницы для моряков, база технического обслуживания флота, пароходство, а также ведомственные детские сады и базы отдыха. Построены котельная «Южная», очистные сооружения в посёлке Алексино, фабрика мороженого, тепличный комбинат, Дворец творчества, Дом быта, гостиница «Новороссийск», плавательный бассейн в 7-м микрорайоне и дом для престарелых

В 1967 году приказом министра морского флота СССР от 20.01.1967 № 12 принято решение о выделении Управления нефтеналивного флота из состава Черноморского пароходства и создании на его базе Новороссийского морского пароходства.



Л.И. Брежнев на крейсере «Красный Крым» в Новороссийске, 1974 год



Митинг у памятника «Торпедный катер», 1978 год



Митинг в день сдачи в эксплуатацию Широкого пирса № 2, 1968 год

граждан, а также станция переливания крови.

На цементных заводах началась реконструкция и строительство новых технологических линий, внедрение автоматизированной системы управления производственными процессами, обновление электрофильтров. Не оставались без внимания и бытовые вопросы: была построена новая заводская столовая, бытовой корпус, 9-этажное общежитие для малосемейных и создано 28 тыс. кв. м жилой площади.

В городе развернулось грандиозное жилищное строительство, в результате которого выросли 3-й и 7-й микрорайоны с детскими садами, школами и поликлиникой.

Семимильными шагами развивался порт, модернизировался флот. Появление специализированных судов положило начало качественному изменению технологии перевозок и погрузочно-разгрузочных работ. В Новороссийском морском порту для повышения эффективности обработки грузов был создан информационно-вычислительный центр. В 1975 году порт начал перевалку грузов в контейнерах. Для этого использовались ролкеры.

24 апреля 1975 года в Новороссийск прибыл из Александрии «Московский комсомолец» — первый теплоход, доставивший грузы в контейнерной упаковке.

Перевозка леса стала осуществляться с помощью лесовозов-пакетовозов, а скоропортящиеся грузы доставлялись на рефрижераторных судах.

Флот пополнился балкерами, предназначенными для руды, угля, зерна и других навалочных грузов. Для работы с этим типом грузов в 1973 и 1974 годах на Восточном пирсе построены причалы № 2 и № 3. Также появились крупнотоннажные нефтебалкеры.

В связи с ростом экспортно-импортных перевозок жидких химических грузов (аммиака, суперфосфорной кислоты) и сжиженных нефтяных газов (пропана, бутана, бутанадиена) получили развитие специализированные танкеры-газовозы.

Принципиально новые суда, способные транспортировать баржи с грузом, имеющие водоизмещение 450–1300 т, — судалихтеровозы. Применение лихтеровозов значительно повысило эффективность смешанных перевозок по морям без перевалки грузов в пунктах передачи с одного вида транспорта на другой. Интенсивность грузовых работ достигла 2–2,5 тысячи тонн в час.

От технического прогресса не отставали и труженики Новороссийского порта. Бригады соревновались за высокопроизводительный труд и качество продукции. Первенство в соревновании в 1975 году завоевали бригады Н.И. Исаева, И.И. Образцова, И.И. Смирнова, И.И. Агаркова, Г.В. Суслова, В.И. Цволка, В.А. Аксюка. Среди экипажей портофлота завоевали первенство экипажи т/х «Кодор», СБ «Дон», РК-41, т/х «Мысхако» и Б-712.



Город-герой — высшая степень отличия, которой удостоены двенадцать городов и одна крепость Советского Союза.

Десятая пятилетка для порта — время строительства и открытия новых предприятий. Среднегодовое производство зерна к уровню 1975 года повысилось на 17%, молока — на 33%, мяса — на 24%, шерсти — на 17%. Увеличилась и нагрузка на Новороссийский порт. Коллективу необходимо было провести модернизацию инфраструктуры, нарастить мощности.

Грузооборот Новороссийского порта стабилизировался на отметке 27 млн тонн, при этом доля нефтеналивных грузов достигла рекордного показателя — 21,5 млн тонн.

В течение 1976–1977 годов в порту внедрено 29 различных объектов новой техники — экономический эффект использования новых механизмов, судов, машин составил 267 тысяч рублей. Увеличение статической нагрузки вагонов позволило освободить 1800 вагонов в 1977 году, что обеспечило экономию более одного миллиона рублей. Количество обработанных судов возросло до 861.

Вслед за портом быстрыми темпами росла и городская инфраструктура. Введён в эксплуатацию завод крупнопанельного домостроения с годовой программой 58 тыс. м³ сборных железобетонных конструкций, увеличены производственные мощности треста «Новороссийскморстрой», а также треста «Краснодаргражданстрой».

В промышленное и гражданское строительство в этот период было вложено 453,7 млн рублей.

До 1977 года в городе-герое Новороссийске не существовало деления на районы.

Построено жилых домов общей площадью 426,7 тыс. кв. м, около 9 тыс. семей новороссийцев получили благоустроенные квартиры. В строй вошли школа на 1176 учащихся, профтехучилище на 720 учащихся, детские сады на 2520 мест, институт «Краснодаргражданпроект», мемориальные комплексы «Линия обороны» и «В память затопленным кораблям Черноморского флота».

Строительство 7-го микрорайона, 1977 год



Вид на причал для катеров, 1980 год



Вид на порт, 1978 год



1976-1985

Вид на порт и восточную часть города, 1977 год



высшее учебное заведение «Высшее инженерное морское училище», построенное строителями треста «Новороссийскморстрой».

В 1978 году завершено строительство уникального глубоководного причала № 1 в нефтегавани Шесхарис, предназначенного для приёма судов с дедвейтом до 250 тысяч тонн.

Введена в эксплуатацию система автоматизированного налива танкеров, организован учёт объёма и качества отгружаемой нефти. В том же году на Восточном пирсе были построены причалы № 6 и 6а для перегрузки металла.

В 1979 году в Новороссийском порту был построен глубоководный причал для обслуживания судов типа «Крым». В том же году на Восточном пирсе был возведён причал № 5, предназначенный для обработки навалочных грузов, включая сухие минеральные удобрения и зерновые.

Порт обновил свой служебно-вспомогательный флот, получив буксиры-спасатели, которые оборудованы для

В марте 1977 года в Новороссийске было образовано три района: Ленинский, Октябрьский и Приморский. Это было сделано в целях дальнейшего благоустройства, строительства, роста экономического потенциала города, развития культуры. Они просуществовали до 1994 года.

В 1976 году в порту возведены сооружения для очистки балластных вод с использованием метода напорной флотации, а также заменены шланговые устройства на причалах. В 1978 году специалисты запустили в эксплуатацию нефтепровод, который позволял наливать нефть в суда напрямую из резервуарного парка нефтебазы «Грушовая».

Непрерывно готовились новые кадры, которые в будущем войдут в ряды строителей порта. С сентября 1976 года начало функционировать первое

Маяк на Восточном моле, 1979 год





Ветераны у памятника Героям-танкистам, 1978 год



Открытие памятника «Огненный рубеж», 1978 год



Строительство глубоководного причала на Шесхарисе, 1978 год

выполнения водолазных работ, подводной резки металла и тушения пожаров на судах.

В 70-е годы судоходство перешло от частичной автоматизации к полной. Это означало, что энергетические установки, навигация и грузовые операции на судах стали управляться через единую интегрированную систему на базе ЭВМ.

Для наращивания пропускной способности порта и снижения доли ручного труда были разработаны специализированные комплексы для перегрузки контейнеров, пакетированного леса, технологической щепы, подвижной техники, грузов на ролл-трейлерах, а также навалочных и сыпучих грузов. Созданная материально-техническая база в совокупности с прогрессивной технологией и организацией погрузочно-разгрузочных работ позволила за годы десятой пятилетки повысить производительность технологических линий в 1,5–2 раза.

В 1979 году в порту создаются укрупнённые комплексные бригады с переводом их на хозяйственный расчёт.

Успешно осваивая новую форму организации работ, в порту трудятся шесть бригад. Это бригады под руководством бригадиров В.Г. Горпийченко, И.Е. Лободенко, В.Н. Фалько, Н.К. Черного, А.В. Букатова, В.Н. Дядюры. Постановлением правительства за выдающиеся достижения в труде Василию Георгиевичу

Строительство мемориала «Малая земля», 1981 год



Горпийченко была присуждена Государственная премия СССР 1981 года.

Новая система организации труда в этот период становится предвестником будущей реформы 90-х годов в экономике и политическом устройстве страны.



Докеры бригады «Ножки», 1983 год

В 1978 году лучших результатов в работе добились комплексные бригады докеров, возглавляемые А.Н. Крутько, Г.В. Сусловым, Ю.Н. Агарковым, И.И. Смирновым.

В 1980 году был построен новый Морской вокзал и пирсы для обработки как океанских лайнеров, так и пассажирских судов, работающих на местных пассажирских линиях.

В рамках модернизации инфраструктуры и улучшения логистики порта в 1981 году был построен причал № 14 на Широком пирсе № 1, предназначенный для приёма ролкеров, а через год на третьей пристани появился причал № 22 для перевалки зерна.



Начальник порта Т. Мартиросян, 1981 год



Работники бригады Горпийченко поздравляют бригадира



Буксиры портофлота у причала, 1980 год



Погрузка леса на судно в Лесном порту, 1976 год



Маломерные суда портофлота, 1980 год



Погрузка техники на судно По-По, 1981 год

В 1982 году именем Новороссийска назван танкер, работавший в Новороссийском морском пароходстве. Кроме того, в честь легендарного порта в разное время имя «Новороссийск» получили:

- буксир, работавший в порту до 1922 года;
- линкор, служивший в ВМФ СССР в 1949–1955 годах;
- авианесущий крейсер, служивший в ВМФ СССР и России в 1978–1993 годах;
- танкер, работавший в Новороссийском морском пароходстве с 1982 года;
- дизель-электрическая подводная лодка проекта 636;
- ледокол проекта 21900М;
- астероид (2520);
- сёла в Волгоградской, Кемеровской, Нижегородской и Новосибирской областях, Республике Хакасия, Алтайском крае.

31 августа 1986 года — чёрная страница истории Новороссийского порта. В этот день пассажирский пароход «Адмирал Нахимов» вышел из Новороссийска в Сочи. Вблизи мыса Дооб его курс пересёкся с сухогрузом «Пётр Васёв», который следовал со скоростью 11,5 узла с грузом зерна, около 30 тысяч тонн.

Капитан «Петра Васёва» Виктор Ткаченко полагал, что при сохранении текущих курса и скорости суда разойдутся на расстоянии чуть менее километра. Однако второй помощник капитана «Адмирала Нахимова» Александр Чудновский счёл ситуацию опасной и начал медленно поворачивать корабль. Ткаченко управлял судном исключительно по приборам, которые не зафиксировали изменения курса «Адмирала Нахимова». Когда капитан балкера наконец отвёл взгляд от экрана радиолокационной системы, он осознал всю серьёзность ситуации и решил уменьшить скорость. За три минуты до столкновения была отдана команда «Полный назад», но по инерции «Пётр Васёв» продолжал движение и врезался в «Адмирал Нахимов». Потом специалисты подсчитали: не хватило всего шести секунд, чтобы суда разошлись.

Пассажирский корабль сильно накренился на правый борт. Спустить шлюпки не удалось, пассажиры начали спасаться на плотках. Часть людей, оказавшихся в воде, порубило винтами. Огромная пробоина, открытые иллюминаторы вблизи ватерлинии, незакрытые вовремя водонепроницаемые двери в главных поперечных переборках способствовали тому, что судно затонуло через 7–8 минут после столкновения.

На месте трагедии развернулась масштабная спасательная операция. Десятки судов пришли на помощь. Многих пострадавших вытащили из воды, но, к сожалению, в результате катастрофы погибли 423 человека, в их числе 359 туристов и 64 члена экипажа.

«Адмирал Нахимов» — шестипалубный лайнер. Водоизмещение — 23 360 тонн, длина — 174 метра, ширина — 21 метр



Гибель «Адмирала Нахимова» стала самой крупной катастрофой на Чёрном море в мирное время.

По заключению специалистов, причиной трагедии стали неверные действия капитанов обоих судов. В марте 1987 года суд признал капитанов обоих судов виновными и приговорил к 15 годам лишения свободы. Второй помощник Чудновский погиб в ходе катастрофы.

В период перестройки многие предприятия страны не выдержали конкуренции и закрылись. Однако Новороссийский морской торговый порт продолжал функционировать и оставался прибыльным, во многом благодаря сплочённому коллективу и трудолюбию его сотрудников. С 1986 года, когда в связи с уменьшением внешнеторгового оборота страны экспортные операции порта начали сокращаться, предприятия-поставщики самостоятельно стали выходить на внешний рынок. Это позволило порту продолжить успешно выполнять производственные задания.

Так, нефтяной терминал Шехарис вывел Новороссийский порт в лидеры по Советскому Союзу: его оборот в 1988 году составил 44 миллиона тонн — больше было только у триптиха Одесса — Ильичёвск — Южный. В 1989 году выполнение плана по грузопереработке составило 110,5%, по общему доходу — 101,1%.

В июне 1989 года на конкурсной основе при поддержке общественных организаций был избран начальником порта Валерий Львович Быков (уникальное интервью с ним читайте в «Портовике» № 15–16 (134–135) 2024 г.). В период

1986–1995

Морвокзал, 1990 год



его работы особое внимание уделялось внедрению новых форм экономической деятельности. Шла работа по созданию концепции внутрипортного хозрасчёта и улучшению структуры управления портом. Морской порт стал одним из учредителей нескольких акционерных обществ и коммерческого банка. Одной из главных задач В. Быкова стало развитие деловых связей, что позволило улучшить загрузку предприятия и обновить перегрузочное оборудование. Важной задачей стала подготовка кадров к работе в новых экономических условиях. Некоторых сотрудников направили в Москву и Лондон для обучения в области внешнеэкономической деятельности. Также к процессу подготовки руководителей и инженерно-технического персонала порта были привлечены специалисты из Минского МП «Менеджер».

Экономические результаты работы позволили установить целый ряд социаль-

На высоком откосе мыса Дооб в 1987 году был сооружён памятный знак. В него вмонтированы часы, поднятые с затонувшего судна и остановившиеся в момент трагедии.





Памятник Неизвестному
Матросу, 1986 год



Гостиница, 1988 год

ных льгот. Среди них — введение доплат женщинам по уходу за ребёнком до достижения трёхлетнего возраста, единого размера доплат за работу в ночное время, доплат пенсионерам до минимальной установленной заработной платы, выплаты вознаграждения за выслугу лет всем работникам порта, бесплатные обеды для портовиков и так далее.

Вопрос с выделением жилья работникам также решался по мере возможностей. Была сформирована бригада из числа сотрудников порта для капитального ремонта ветхого жилого фонда с последующим его заселением.

Также в 1989–1990 годах портовикам было выдано более 200 тысяч рублей в качестве ссуд на индивидуальное жилищное строительство и покупку домов, вложены средства в развитие предприятий, выпускающих строительные материалы.

Бурный рост переживала частная торговля. На площади перед Морвокзалом, где сейчас расположена прогулочная зона, в 90-е годы развернулся вещевой рынок. Здесь торговали челноки, которые в больших клетчатых сумках привозили разнообразные товары из Турции.

Они продавали свою продукцию оптовикам, приезжающим из Славянска-на-Кубани, Ростова-на-Дону и других городов. Новороссийцы же спешили на вещрынок за «варёнками» и «висячками». Одежду примеряли, стоя за самодельными ширмами на картонках.

В подвальных помещениях появились комиссионные магазины, которые в народе называли «комками». Здесь можно было найти польские джинсы и куртки-«варёнки», свитера ярких расцветок, пластиковую бижутерию.



Начальник
порта Валерий
Быков

Указом от 2 июня 1992 года Борис Ельцин отменил государственную монополию на производство алкоголя. Контрабандный спирт, в основном из Китая, хлынул в страну в огромных объёмах. Подпольные цеха по разливу самодельной водки возникали повсеместно.

Также до 1995 года отменялись налоги на импортный алкоголь: это способствовало появлению дешёвых спиртных напитков и этилового спирта. В 1990-е годы особенно популярными были немецкая водка, голландский технический спирт, пиво, британская водка в алюминиевых банках и ликёр амаретто.

В это время руководство страны приняло курс на либерализацию экономики: были проведены реформы, которые освободили большинство розничных и оптовых цен от государственного контроля. Эти меры были направлены на активизацию производства и товарных ресурсов. Однако привели они к гиперинфляции: в 1992 году розничные цены выросли в 26,2 раза.

Показательно, что даже в таких условиях, когда многие предприятия страны попросту распались, руководству Новороссий-



Герб
Новороссийска,
1994 год

Марина Цаплина,
начальник управления
транспортно-таможенного
сопровождения НМТП:

– Работники порта в эти тяжёлые времена не бедствовали. Докеры, которые работали на разгрузке мочевины, получали выплаты за вредность. Существовала ещё «развалюшка» – система баллов, которыми поощряли работников. За эти баллы портовики получали импортные телевизоры и видеомагнитофоны.

Елена Николенко, инженер 1-й категории отдела транспортного оформления (ОТРО) НМТП:

– Мы жили в те времена хорошо, зарплаты хватало и на еду, и на квартплату, и даже что-то оставалось. На каждом районе в качестве поощрения давали бесплатно то шерстяной драп в рулонах, то постельное бельё, то магнитофон. Премии были хорошие. Так что попасть на работу в порт считалось огромной удачей.

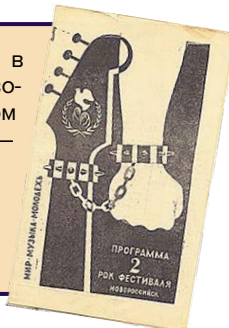
ского порта удалось не только сохранить его, но и создать акционерное общество открытого типа, которое успешно управляло портом в сложившихся экономических реалиях. Более того, в 90-е годы НМТП не просто выстоял, но и продолжил развиваться, отвечая на вызовы времени. После приватизации предприятия наблюдался стабильный ежегодный рост грузооборота.

В июле 1992 года в ходе приватизационных процессов в морском порту Новороссийск в соответствии с Указом Президента России от 1.07.1992 № 721 государственное предприятие «Новороссийский морской торговый порт» было приватизировано путём акционирования в акционерное общество открытого типа «Новороссийский морской торговый порт».

С этого момента у предприятия наряду с государственной собственностью появились частные собственники. На базе Новороссийского морского торгового порта появился также ряд других специализированных частных предприятий, осуществляющих перегрузочную и другую деятельность.

Восьмидесятые подходили к завершению, СССР вступал в новую эпоху, экономическую и культурную. В 1987 году Новороссийск стал свидетелем уникального события. На местном стадионе прошёл масштабный рок-фестиваль «Мир — музыка — молодёжь».

Перед ликующей молодёжью выступили группы «Ария», «Форум», «Мастер», «Браво», «Галактика», «Рондо», «Лотос», «Круг» и многие другие.



Строительство
нового мола,
май 1986 года

В конце 90-х и начале 2000-х годов в России продолжается эпоха экономических реформ. Развивается и Новороссийский порт. В это время ОАО «НМТП» было перегружено 600 млн тонн грузов, объём капиталовложений составил более 11 млрд рублей.

1996–2005

Корабли Новороссийского гарнизона во время парада в акватории Цемесской бухты



В Лесном порту начинает работать контейнерный терминал. Создаётся частная стивидорная компания в Новороссийском морском порту — «ДелоПорты».

Сформированный в 1994 году Новороссийский военно-морской район в 1997 году преобразуют в Новороссийскую во-

енно-морскую базу. Для обеспечения модернизации и расширения базы в 2005 году была принята федеральная целевая программа «Создание системы базирования Черноморского флота на территории Российской Федерации в период 2005–2020 гг.». В соответствии с этой программой Федеральное агентство специального строительства начало возведение новых объектов.

Для защиты внутреннего рейда базы от шторма был построен мол, западная часть которого имеет протяжённость 850 метров, а восточная — 1450 метров. Сооружение рассчитано на волны высотой до пяти метров и устойчиво к землетрясениям амплитудой до девяти баллов.

С 1996 года порт начал интенсивное обновление парка перегрузочного оборудования. К 1998 году грузооборот порта

составил 46,9 млн тонн, было обработано 2237 судов, 150 828 вагонов, время обработки одного вагона составило 7,9 ваг/час.

В середине 1990-х годов в результате приватизации Новороссийского морского порта была образована компания «Новороссийский морской торговый порт». Крупные пакеты акций порта получили «Никойл», ГК «Дело» и Русский генеральный банк, часть НМТП осталась в государственной собственности.

В 1999 году был смонтирован и начал свою работу первый порталый кран грузоподъёмностью 100 тонн «Готтвальд». Благодаря этому порт усилил свои возможности по обработке грузов, значительно увеличив эффективность операций по загрузке и разгрузке.

В мае 1999 года началось строительство терминала «КТК-Р» в Южной Озереевке. Этот терминал является конечной точкой нефтепровода, который соединяет нефтегазовое месторождение «Тенгиз» в западном Казахстане с Новороссийском, где нефть загружается на танкеры для отправки на мировые рынки. Торжественная церемония сварки «золотого стыка», символизировавшая завершение укладки линейной части нефтепроводной системы, состоялась

База рассчитана на приём до 100 кораблей водоизмещением от 1500 до 30 тысяч тонн, для чего были сооружены пять причалов, включая плавучий. Также в бухте предусмотрен причал для подводных лодок, где могут разместиться все семь дизельных субмарин, входящих в состав Черноморского флота.

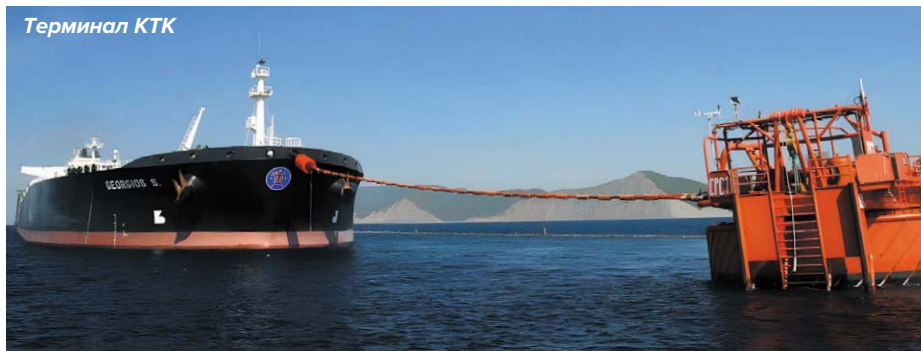


Ракетный крейсер «Москва»

СПРАВКА

Терминал КТК оснащён тремя выносными причальными устройствами (ВПУ), позволяющими безопасно загружать танкеры на большом удалении от берега, в том числе при неблагоприятных погодных условиях.

Терминал КТК





Набережная у здания НМТП, 2005 год

в ноябре 2000 года. Промышленная эксплуатация трубопровода началась в апреле 2003 года после получения необходимых разрешений от контролирующих органов России и Казахстана.

Порт уверенно справлялся с экономическими бурями, но противостоять природным катаклизмам порой было сложнее.

В декабре 1997 года Новороссийск столкнулся с разрушительным норд-остом. Скорость ветра достигала 50 метров в секунду, а температура упала до -20 градусов. Почти все дома остались без электричества и отопления, а многие — и без воды. Занятия в школах были отменены, заводы прекратили свою работу, а общественный транспорт не вышел на линии. На судоремонтном заводе упали четыре башенных крана, и 500-тонные машины оказались на дне моря. Суда и причалы понесли серьёзные повреждения. Газета «Новороссийский рабочий» сообщала о нескольких погибших.

А 8 августа 2002 года в Новороссийске произошло сильное наводнение из-за проливных дождей и смерча, вышедшего на сушу из моря. Главный удар приняла Широкая Балка. За три часа на

Марина Цаплина, начальник управления транспортно-таможенного сопровождения:

— Во время наводнения людей катерами забирали с Центрального района со смены, потому что было все затоплено. Хорошо помню это природное бедствие, потому что я дежурила ночью, была сменным учётчиком складской группы. В порту никто не погиб. И даже те, кто был на смене, остались целы. Последствия ликвидировали буквально за несколько дней, все сотрудники принимали участие в разборах, чистке, уборке.

город выпала полугодовая норма осадков. Потоки воды уносили всё на своём пути: людей, автомобили и строения.

По официальным данным, погибли 62 человека, разрушено более 400 домов и множество объектов инфраструктуры. Ущерб от наводнения превысил 1,7 миллиарда рублей.

Очередной этап модернизации порта пришёлся на 2000-е годы. В первую очередь был значительно обновлён парк перегрузочного оборудования. Затем был введён в эксплуатацию комплекс по переработке минеральных удобрений и новый контейнерный терминал с мощностью шестьсот тысяч TEU в год.

Также была проведена реконструкция 3-й зерновой и 5-й наливной пристаней, что способствовало увеличению производственного потенциала порта.

В 2005 году в порту работало 12 мобильных и 60 порталных кранов, 400 автопогрузчиков грузоподъёмностью от 1,5 до 45 тонн. Грузооборот ОАО «НМТП» по итогам года достиг

рекордных результатов — 75,2 млн тонн, из них нефть и нефтепродукты — 55,3 млн тонн, сухие грузы — 19,1 млн тонн, химудобрения наливом — 0,8 млн тонн.

Вид бухты у рыбпрома, 1999 год



Вид набережной от катерной пристани, 1999 год



Вид на мол, Цемесская бухта



Постоянное увеличение грузооборота требовало перехода на электронную систему планирования грузов. Основная работа над этим проектом велась Дирекцией информационных технологий.

— Проект, в котором я участвовал в составе рабочей группы, — внедрение электронного документооборота — Dynatix, — рассказал о начале 2000-х годов Арсен Арутюнян, нынешний начальник службы сопровождения проектной деятельности НМТП. — Система учитывает грузы, которые поступают по железной дороге, на автомобильном транспорте, хранятся и потом загружаются на суда. Мы участвовали в написании технических заданий и вводе в эксплуатацию, а также дальнейшем совершенствовании этой системы. Благодаря совместным усилиям команды проект был успешно реализован и продолжает совершенствоваться, способствуя развитию логистической инфраструктуры порта.

Общий вид на 7-й и 10-й микрорайоны, 1998 год



Вид на железнодорожный вокзал, 1998 год



Митинг «За труд, зарплату, соцгарантии» на Форумной площади, 1997 год

К 2006 году объёмы перевалки НМТП удалось нарастить с 12 до 74 млн тонн в год. Компания приступила к реализации шести крупномасштабных проектов, направленных на внедрение передовых технологий, строительство новых портовых сооружений и модернизацию существующих.

В этот период реконструированы глубоководный нефтеналивной причал № 1 в нефтерайоне Шехарис, две пристани в Западном районе, построен склад для хранения сухих минеральных удобрений ёмкостью 60 тысяч тонн в Восточном районе.

Вместе с портом хорошо и город. Был проведён ремонт набережной. Активно развивался туристический сектор, предлагая различные варианты отдыха и развлечений.

В 2006 году в результате консолидации стивидорных компаний, работающих в порту Новороссийск, была образована Группа НМТП.

В Группы вошли: ОАО «НМТП», ОАО «Новорослесэкспорт», ОАО «ИПП», ОАО «Новороссийский зерновой терминал» (ОАО «НЗТ»), ОАО «Флот Новороссийского морского торгового порта» (ОАО «Флот НМТП»), ОАО «Новороссийский судоремонтный завод» (ОАО «НСРЗ») и ООО «Балтийская Стивидорная Компания» (ООО «БСК»), ООО «НМТ» (ООО «Новороссийский мазутный терминал»), ООО «ПТП» (с 2011 г. — ООО «Приморский торговый порт»).

В ноябре 2007 года Группа НМТП провела IPO (первую публичную продажу акций) на международном рынке и российских площадках. В ходе IPO



было размещено 19,38% акций компании, в том числе 14% акций — на Лондонской фондовой бирже (LSE: NCSP) в форме GDR и более 5% — в форме обыкновенных акций на РТС.

Создание Группы НМТП позволило решить большое количество стратегических задач, среди которых — повышение объёмов перевалки грузов. Консолидация активов компаний, входящих в Группу, также позволила в краткие сроки реализовывать инвестиционные проекты на основании единой базы нормативных документов.



**Герб
Новороссийска,
2006 год**

После присоединения к Группе ИПП реализовало проект по увеличению объёмов перевалки, безопасного приёма и отгрузки бункеровочного топлива на суда. Появились два резервуара для приёма и хранения мазута объёмом по 5 тыс. м³, резервуар для дизельного топлива объёмом 1000 м³, эстакада слива, завершилась реконструкция причалов № 26А, 26, 27. В результате суда начали заправляться непосредственно у причала, увеличилась скорость работ, технология заправки стала безопасней.

В 2009 году ООО «ИПП» приступило ко второй масштабной



**Здание
Импортпищепрома,
1972 год**

В 1968 году правительством СССР было принято решение о закупке виноматериалов в Алжирской Народной Демократической Республике. В январе 1969 года на территории бывшей нефтебазы, которая располагалась на северо-западе Новороссийска, было начато строительство терминала по приёмке виноматериалов, поставляемых морским путём. Были построены винопровод протяжённостью два километра и приёмное отделение, в котором установлено 10 ёмкостей вместимостью 5 тысяч тонн груза каждая.



**Здание ИПП
сегодня**

12 июля 1969 года новое предприятие приняло первый французский танкер «Дахра» с алжирским виноматериалом. В течение последующих шести месяцев базой было принято 2 млн тонн виноматериала.

В 1970 году на предприятии построено спиртохранилище мощностью 450 тысяч тонн в год. В том же году к предприятию присоединилась база по перевалке сахарной мелассы Динского сахарного завода, а в 1972 году — Новороссийский винзавод.

После строительства комплекса по перевалке растительных масел в 1981 году

винобьединение переименовано в Комбинат «Импортпищепром».

В 1992 году был разработан и реализован проект перепрофилирования комбината под перевалку на экспорт жидких минеральных удобрений.

В 2002 году начат и успешно реализован первый этап «Нефтепроекта», позволивший осуществлять перевалку дизельного топлива на экспорт в объёмах до 200 тысяч тонн в год.

Терминал ООО «ИПП» стал уникальным предприятием, у которого не было конкурентов — на юге России это была единственная организация, предоставляющая полный спектр услуг по обработке жидких наливных грузов.

В 2006 году общим собранием акционеров ОАО «Комбинат Импортпищепром» переименовано в ОАО «ИПП», а в 2018 году — в ООО «ИПП».

Новороссийский
зерновой терминалПриморский
торговый порт

**Татьяна Крутько,
начальник отдела
транспортного
оформления (ОТРО):**

— Благодаря консолидации расширился круг клиентов. Увеличилась мобильность между терминалами, входящими в холдинг. Таким образом, и сфера предлагаемых услуг по хранению и перевалке груза стала больше.

модернизации, чтобы создать оптимальные условия для перевалки нефтепродуктов и КАС (карбамида-аммиачной смеси). КАС — это жидкое азотное удобрение, содержащее три формы азота: нитратную, аммонийную и амидную.

После обновления пропускная способность терминала выросла до 5,85 млн тонн в год, из которых основная часть приходилась на перевалку нефтепродуктов и около 1 млн тонн — на жидкие удобрения (КАС-32).

В 2015 году ИПП провело реконструкцию для увеличения перевалки нефтепродуктов и КАС до 7 млн тонн в год, снижения экологических рисков. Также Общество переоснастило эстакады слива мазута бункеровочного комплекса, завершило проект по расширению ре-

**Виталий Шевченко,
ведущий
инженер отдела
промышленной
электроники НМТП:**

— В это время шло активное обновление техники — она стала более производительной. К примеру, от устаревших релейных контактов на системе управления кранами перешли к более прогрессивным частотным преобразователям, электронному управлению. Это позволило уменьшить аварийность. Новые краны были обеспечены и разворотом крюка, и кондиционерами в кабинах крановщика. Стало возможным выбирать высоту и глубину опускания по миллиметрам, вести поиск неисправности не только тестером, но и с помощью диагностических программ.



БСК, 2011 год

зернуарного парка, провело техническое перевооружение трубопровода под КАС.

В 2008 году в рамках расширения географии бизнеса Группа НМТП приобрела Балтийскую Стивидорную Компанию (созданную в 2002 году). Сегодня ООО «Балтийская Стивидорная Компания» —

лидирующее предприятие по обороту контейнерных грузов в Калининградской области. Работает на трёх грузовых причалах, занимается перевалкой и хранением лесных, контейнерных, автотранспортных грузов.

В 2008 году был запущен в эксплуатацию самый современный в Российской Федерации Новороссийский зерновой терминал мощностью до 500 тыс. тонн зерна на экспорт в месяц. Склады терминала позволяют накапливать и хранить 120 тыс. тонн зерновых.

Уже к 2010 году Группа НМТП вышла на третье место среди портовых операторов в Европе с грузооборотом 81,6 млн тонн.

В 2011 году Группа приобрела Приморский торговый порт и увеличила объём грузооборота до 157 млн тонн. Сегодня Приморский торговый порт — второй по величине порт на Балтийском море и крупнейший нефтеналивной порт в России. Он расположен в 5 км



к юго-востоку от города Приморска, в Финском заливе.

В феврале 2013 года заключено соглашение с ФГУП «Росморпорт» по реконструкции и модернизации Новороссийского морского порта, направленное на развитие морской составляющей, включая дноуглубление и строительство новых перевалочных комплексов.

В конце 2013 года завершено строительство складских площадей в рамках проекта увеличения пропускной способности контейнерного терминала в Калининграде до 400 тыс. TEU в год.

В соответствии с Федеральным законом № 99-ФЗ от 05.05.2014 ОАО «НМТП» было переименовано в публичное акционерное общество «Новороссийский морской торговый порт».

В 2015 году Новороссийский морской торговый порт отпраздновал 170-летие. Символично, что именно в этом году нефтерайон Шесхарис отгрузил 1,5-миллиардную тонну углеводородного сырья с момента погрузки первого танкера в 1964 году.



НМТП, 2015 год

В 2016 году ПАО «НМТП» установило абсолютный рекорд среднесуточной обработки платформ — 774 вагона в сутки. Этот успех стал результатом эффективной работы команды и внедрения современных технологий.



2016

Одно из ведущих предприятий Группы НМТП — ООО «Приморский торговый порт» — в 2016 году обновило оснащение причалов № 3 и 4. Это позволило наладить отгрузку не только нефти, но и светлых нефтепродуктов, а также принимать суда для отгрузки дизельного топлива в порту Приморск дедвейтом до 130 тыс. тонн и выше.

В этом же году предприятие приобрело у структур Объединённой судостроительной корпорации 30,3% акций АО «НСРЗ».

2017

В 2017 году генеральным директором ПАО «НМТП» назначен Сергей Георгиевич Киреев.

Предприятие запустило технологический комплекс по перекачке нефтепродуктов с судов типа «река-море» на пристанях № 4 и 5, это дало возможность перекачивать нефтепродукты в обратном направлении из танкеров в резервуары.

Впервые на территории предприятия прошёл конкурс профессионального мастерства среди работников, занятых на погрузочно-разгрузочных работах. Также состоялась Спартакиада среди работников ПАО «НМТП», дочерних и зависимых обществ.

27 сентября 2018 года ПАО «Транснефть» консолидировало контрольный пакет акций ПАО «НМТП». С этого момента начался новый этап в биографии старейшего предприятия Новороссийска. Новости о вхождении ПАО «НМТП» в структуру Транснефти на 27 процентов повысили стоимость акций порта.

Наличие Транснефти в качестве мажоритарного акционера помогло порту внедрить эффективную систему корпоративного управления, лучшие практики в области инноваций, управления персоналом и экологической ответственности.

Приморский торговый порт



В тот же период новороссийский порт вошёл в топ-5 морских портов РФ, перевалив в общей сложности 154,897 млн тонн. Среди лидеров по перевалке — ПАО «НМТП» (77,846 млн тонн), АО «НЛЭ» и АО «НСРЗ».

В компании появилась новая перегрузочная техника. Закуплены девять порталных кранов грузоподъёмностью 40 и 63 тонны. Собственными силами выполнены текущие капитальные ремонты трёх порталных кранов.

Парк внутрипортовой механизации пополнился ковшевыми погрузчиками, автопогрузчиками грузоподъёмностью 2,5 и 5 тонн, универсальными полноповоротными погрузчиками.

2018

В 2018 году на грузовом районе ПАО «НМТП» обработали 1508 судов, в том числе 165 контейнеровозов. Специалисты производственной дирекции внедрили новые уникальные технологии, например стропы повышенной износостойкости при перегрузке рулонной стали.

В 2018-м на причалах № 15 и 16 Широкого пирса № 1 были установлены новые современные отбойные устройства для всех типов судов.

На нефтерайоне Шесхарис было обработано 657 судов. После реконструкции возобновил работу причал № 2 — с него за год отгрузили 88 танкеров. Общая перевалка через модернизированный причал составила 3,8 млн тонн грузов.

2016-2020

В 2018 году АО «НЛЭ» заключило трёхлетний контракт о перевалке нового вида груза — 50-метровых лопастей ветряных генераторов для строительства ветроэлектростанций в Республике Адыгея и Краснодарском крае дивизионом ГК «Росатом».

В 2018 году терминал ООО «ИПП» путём поэтапной реконструкции перепрофилировал действующие мощности под перевалку пищевых растительных масел, а также приступил к использованию новой технологии по перевалке масла с использованием резервуаров. За январь 2019 года было погружено три танкера, каждый до 40 тыс. тонн. В июле 2020 года ООО «ИПП» ввело в эксплуатацию третий резервуар товарной массой 8,0 тыс. тонн, что позволило увеличить действующий резервуарный парк перевалки растительного масла до 16 тыс. тонн.

Одно из старейших предприятий города — Новороссийский судоремонтный завод — в 2018 году отметило 100-летний юбилей. Решением Совета директоров на предприятии был возрождён судоремонт.

В 2018 году завершён первый этап восстановления плавучего дока, сформирован штат судоремонтников, отремонтировано 13 судов. В 2019 году завод принял 14 судов, в 2020 году было отремонтировано 15 судов, в 2021-м, несмотря на ковидные ограничения, выполнен ремонт 21 судна, плавучего дока «Плавдок стр. № 190» в объёме очередного освидетельствования, закуплено и введено в эксплуатацию оборудование плазменного раскроя металлопроката, позволяющего ускорить изготовление заготовок для судовых конструкций.

ПАО «НМТП» и ОАО «РЖД» совместно реализовали автоматизированную технологию управления грузопотоком. Ключевым звеном проекта стали информационные табло, установленные в логистических

Погрузочные работы, НМТП





Их суммарный оборот составил 5,95 млн тонн. Объем перевалки дизельного топлива составил 4,8 млн тонн, объем перевалки растительных масел — 0,350 млн тонн.

2020

В 2020-м предприятие столкнулось с новым вызовом современности — пандемией COVID-19. Группа НМТП быстро и слаженно организовала дистанционный режим работы: с конца марта часть работников выполняла свои обязанности не выходя из дома.

Из-за пандемии COVID-19 и реализации соглашения ОПЕК+ о снижении добычи нефти в 2020-м снизились объёмы перевалки сырой нефти. Объем перевалки наливных грузов в 2020 году составил 87,8 млн тонн, сухих грузов — 22,8 млн тонн, в том числе навалочных грузов перегружено в объёме 7,1 млн тонн.

Рост объёма перевалки навалочных грузов частично компенсировал снижение грузооборота чёрных металлов и чугуна, объём перевалки которых составил 9,5 млн тонн. Консолидированная выручка Группы НМТП за 12 месяцев 2020 года составила 45 617 млн рублей, что на 10 472 млн рублей меньше, чем за 2019 год. Чистый долг Группы НМТП увеличился на 6433 млн рублей ввиду снижения остатков свободных денежных средств из-за значительных дивидендных выплат в 2020 году.

ПАО «НМТП» подписало соглашение о вступлении в национальный проект повышения производительности труда.

Руководство ПАО «НМТП» и профсоюзная организация, представляющая интересы работников Общества, подписали новый коллективный договор. Поправки, внесённые в документ, расширили список социальных гарантий для портовиков.

Также в ПАО «НМТП» приняли к руководству новую редакцию Антикоррупционной политики, утверждённую Советом директоров ПАО «Транснефть».

Совет директоров НМТП утвердил стратегию развития предприятия до 2029 года, которая предусматривает 108,4 млрд рублей инвестиций и прирост мощностей в 21,8 млн тонн. В инвестиционную программу заложили средства на реконструкцию и модернизацию существующих мощностей, на реализацию бизнес-проектов, таких как строительство контейнерного терминала, терминала минеральных удобрений, универсального перегрузочного комплекса АО «НСПЗ» и терминала растительных масел.

Несмотря на непростую ситуацию в мире, в НМТП продолжилось техническое перевооружение. Так, на нефтерайоне Шехарис компания реализовала проект по оснащению стендеров системой аварийного разъединения, что предотвратило попадание нефти в акваторию бухты в случае аварийного отхода танкера от причала.



Сегодня АО «НСПЗ» — единственный завод Азово-Черноморского бассейна, который может проводить ремонт судов длиной до 300 м



Кран модели LPS 420

На причале ПАО «НМТП» было принято и загружено рекордное по размерам балкерное судно G.P.Zafirakis длиной 295 метров. На судно загрузили 75 857 тонн металлургических окатышей.

На причалах № 8 и 19 и тыловом фронте причала № 7 появились три новых порталных крана модели «Витязь» производства российской фирмы ЗАО «СММ» грузоподъёмностью 63 тонны каждый. В рамках обновления перегрузочной техники были приобретены два причальных контейнерных перегружателя STS Liebherr. В распоряжение порта поступили новые вилочные автопогрузчики.

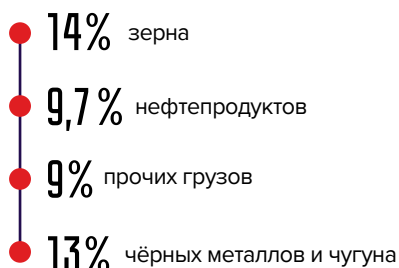
АО «НЛЭ» реализовало проект по обустройству железнодорожного грузового фронта на производственном районе для приёмки контейнерных поездов одновременно на двух фронтах.



Контейнеры НЛЭ

РЕКОРДЫ 2018 ГОДА

Группа увеличила перевалку



Доля Группы в общем объёме перевалки среди морских портов страны



центрах дороги и порта. В основе технологии математический алгоритм, который автоматически подбирает требуемые грузы в составе поезда или группы вагонов и определяет очерёдность выбора поезда при формировании плана подвода.

2019

В 2019-м предприятие увеличило объёмы перевалки сырой нефти и нефтепродуктов, угля, железорудного сырья и химических грузов. Грузооборот сахара-сырца вырос в два раза, а растительных масел — на 33,9 процента. В итоге ПАО «НМТП» заняло лидирующую строчку рейтинга стивидорных компаний России по грузообороту, перевалив 72,95 млн тонн, что составило 8,7 процента совокупного грузооборота морских портов страны.

ООО «ИПП» достигло пятилетнего максимума по перевалке наливных грузов.

Сегодня Группа НМТП в авангарде портовой отрасли и формирует будущее российской транспортной системы. Продолжается работа по модернизации портовой инфраструктуры, внедрению новых технологий и расширению грузооборота.

2021

С уверенностью можно сказать, что Группа НМТП задаёт новые стандарты развития российской портовой отрасли. Так, в 2021 году ПАО «НМТП» присвоена наивысшая оценка «Национального рейтинга прозрачности закупок» — «Гарантированная прозрачность» — и выдан сертификат «Гарантированный уровень прозрачности закупок».

Предприятия — участники рейтинга оценивались по 21 критерию, в том числе по степени информационной открытости и регламентированности закупочной деятельности, доступности различных видов данных о правилах проведения процедур. Награждение лидеров прошло в Торгово-промышленной палате РФ.

«Гарантированная прозрачность» — одна из пяти оценок в рамках Национального рейтинга закупок. Она присваивается участникам рейтинга, которые демонстрируют максимальную открытость информации о закупочной деятельности.

Группа НМТП вносит и свой вклад в защиту экологии. В 2021 году порт приобрёл вторую мобильную вакуумную установку Centurion LN для работ по зачистке территории причалов, складов, дорог от остатков навалочных грузов, пыли и грязи в рамках выполнения природоохранных мероприятий. МВУ помогают снижать концентрацию пыли в атмосферном воздухе на всех этапах производственного цикла.

Также в порту появился специальный полигон с моллюсками и водорослями, который предоставляет дополнительную информацию об экологической ситуации в Цемесской бухте. В специальных садках здесь развели 300 двухстворчатых гигантских устриц и 900 мидий,



Представители НМТП на награждении

а для подводной растительности натянули специальную сетку. Посадочный материал был отобран в хозяйствах марикультуры на мысах Большой и Малый Утриш в Анапском районе. Теперь морские обитатели позволяют оценить степень загрязнения воды. Анализ образцов гидробионтов позволит точно оценивать эффективность реализуемых в порту природоохранных мероприятий, в том числе очистку сточных вод на ПК «Шехарис».

В 2021 году 90 лет исполнилось газете «Портовик». За эти годы она стала неотъемлемой частью жизни портового сообщества, освещая важнейшие события, новости и тенденции в сфере судоходства, логистики и экономики региона.



Газета «Портовик»

2021-2025

В честь юбилея по инициативе генерального директора ПАО «НМТП» Сергея Киреева все сохранившиеся номера газеты были оцифрованы и собраны в несколько томов уникального издания, позволяющего сохранить богатое наследие и сделать его доступным для будущих поколений.

Особое значение в НМТП придают поддержке культурных инициатив, способствующих укреплению национального духа. В мае 2021 года благодаря поддержке ПАО «Новороссийский морской торговый порт» в Новороссийске прошёл Первый открытый российский кинофестиваль патриотического кино. Это грандиозное и по масштабу, и по значению мероприятие стало доброй ежегодной традицией. В 2025 году состоялся пятый фестиваль, который был посвящён героической обороне Новороссийска во время Великой Отечественной войны.

В ноябре 2021-го Группа НМТП приняла участие в юбилейном, XV Международном форуме и выставке «Транспорт России». Мероприятие стало важной платформой для обмена опытом, обсуждения инновационных решений и определения стратегических направлений развития транспортной отрасли.

2022

В июле 2022 года на причале № 1 ООО «ПТП» состоялось знаменательное событие — бункеровка юбилейного, тысячного по счёту танкера из резервуаров комплекса по перевалке мазута.

В июле 2022 года АО «НЛЭ» присоединилось к национальному проекту «Производительность труда». Эксперты Регионального центра компетенций помогут оптимизировать процессы на предприятии. Этот проект реализуется в Краснодарском крае с 2018 года и направлен на создание условий для ежегодного увеличения производительности труда в стране на 5%.



Кинофестиваль патриотического кино «Малая Земля»



Причал № 1 ПТП



Транспортная неделя

ЦИФРЫ

Порт Новороссийск стал лидером по экспортным отгрузкам зерна и продуктов его переработки за сезон 2021/22 года. Через него было отгружено на экспорт 14,7 млн тонн продукции, в том числе 12,4 млн тонн пшеницы, 1,1 млн тонн ячменя, 456 тыс. тонн кукурузы. Главным направлением продукции, прошедшей через порт Новороссийск, стал Египет.

А рейтинговое агентство «Эксперт РА» присвоило рейтинг кредитоспособности компании ПАО «Новороссийский морской торговый порт» на уровне ruAA+, прогноз по рейтингу стабильный.

2023

В феврале 2023 года Группа вошла в созданный экспертный совет в сфере услуг в портах при Федеральной антимонопольной службе России. Основные задачи совета — содействие защите конкуренции, в том числе предупреждение и пресечение недобросовестной конкуренции в сфере услуг в портах.

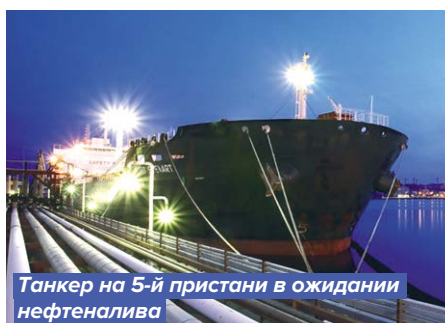
Также ПАО «НМТП» награждено дипломом Центра повышения производительности Всероссийской академии внешней торговли. Награду вручили за наибольшее число сотрудников компании,



Диплом Центра

СПРАВКА

«ЛидерыПРО» — уникальная программа обучения, основанная на лучших мировых практиках, она помогает руководителям адаптироваться к изменениям и эффективно управлять своим персоналом для достижения поставленных целей по увеличению производительности.



Танкер на 5-й пристани в ожидании нефтеналива



прошедших обучение в рамках программы «ЛидерыПРО».

В рамках поддержки национальных производителей и развития внутреннего машиностроения в ИПП ввели в эксплуатацию новый тепловоз отечественного производства. Первый «рабочий день» теплового прошёл в праздничной обстановке.

В 2023 году ИПП и НМТП существенно обновили железнодорожные мощности — дополнили парк техники. Оборудование повысило мобильность и производительность портовых операций.

В 2023 году Группа компаний «Новороссийский морской торговый порт» нарастила грузооборот на 6% — до 132,3 млн тонн. Это на 7,5 млн тонн больше, чем годом ранее. Уверенный рост — залог успеха реализуемых стратегий развития.

Чистая прибыль Группы НМТП за 2023 год по РСБУ увеличилась на 7,4%. Валовая прибыль выросла на 23,8% и достигла 17,9 млрд рублей. Прибыль от продаж возросла на 26,1% — до 16,1 млрд рублей. В 2,2 раза выросли доходы от участия в других организациях — до 17,8 млрд рублей. Выручка составила 29,2 млрд рублей — это на 18% больше, чем за 2022 год.

2024

И снова рекорд! В 2024 году ПАО «НМТП» достигло новых показателей перевалки, отработав почти на 1,1% грузов больше, чем в 2023 году.

Перевалка контейнеров



Тёмные нефтепродукты в НМТ



В рамках развития инфраструктуры и повышения безопасности портовых операций в 2023 году были реализованы важные проекты на различных причалах. На продуктопроводах пристаней № 4 и 5 было выполнено устройство новой технологической линии, по которой осуществляется перевалка тёмных нефтепродуктов.

При реконструкции причала № 25а пристани № 4 выполнены строительные-монтажные работы по организации мест для безопасной стоянки судов портового флота АО «Флот НМТП». Теперь условия для экипажей улучшены, а портовые работы производятся ещё быстрее и эффективнее.

Появились новые возможности для расширения портовых услуг: портом получена лицензия промышленной безопасности на перевалку опасных грузов 1-го класса опасности на причале № 17.

Выполнены работы по строительству модульного 2-этажного здания на территории Восточного пирса. На территории Широкого пирса № 2 на месте демонтированного склада № 6 («Холодильник») выполнено устройство нового железобетонного покрытия — организована складская территория площадью 5895 м². На территории Восточного пирса площадь нового железобетонного покрытия составила 12 450 м².





Стоянки судов флота НМТП

Новшество позволило одновременно подключать 18 цистерн и тем самым увеличило производительность перевалки растительного масла с 2000 тонн до 4000 тонн в сутки.

На Восточном пирсе выполнены строительно-монтажные работы. Там организована складская территория площадью 2936 м², построены три новые прожекторные мачты, на 150 м увеличена длина крановых путей и на 62,5 м — железнодорожных путей № 17, 18.

Для обеспечения надёжности электроснабжения грузовых районов НМТП приступил к проектированию объекта «Сети внешнего электроснабжения». Завершён основной этап модернизации трансформаторной подстанции ТП-20: она снабдит электричеством основные административные здания ПАО «НМТП» и ООО «Флот НМТП».

На тыловом накопительном районе «МЕГА» проведены ремонт и обустройство кабинетов для работников, санитарно-бытовых комнат, гардеробных административно-бытового комплекса. Обновлён парк мобильных домиков для тальманов участка складских работ.

Для размещения грузов привлечены новые складские площади, оптимизированы действующие. Организовано круговое движение автотранспорта на ул. Портовой — таким образом решён вопрос с пробками.

В 2024 году на Восточный пирс закуплены вагонные ж/д весы для перевески вагонов с навалочными грузами и контроля веса поступающих экспортных/импортных навалочных грузов. Работа стала проще, а процессы — быстрее.

В ПАО «НМТП» настроили автоматическую интеграцию повагонной информации.

Теперь ручной ввод данных остался в прошлом. Информация летит быстрее и обрабатывается мгновенно.

На причале № 12 Широкого пирса № 2 произведён монтаж насосной установки для перегрузки растительного масла по технологической схеме: Ваг — УНС — насос — трубопровод — судно по прямому варианту.

Специалисты Управления механизации починили и обновили 32 единицы грузоподъёмной техники. Машины готовы к работе и приступили к выполнению портовых задач.

Порт заработал ещё быстрее и эффективнее. Во 2-м квартале года в ПАО «НМТП» внедрена аналитическая платформа для сбора, анализа и визуализации данных (ВЛ), которая позволяет принимать оперативные управленческие решения. Умный помощник собирает и обрабатывает все важные данные о работе порта — сколько судов пришло, насколько загружены склады, что происходит с железнодорожными вагонами и сколько грузов перевалили.

Порт успешно обновил Стратегию цифровой трансформации. Проект прошёл согласование с Министерством транспорта России, а также с Министерством цифрового развития России.

Перевалка грузов в порту



2021-2025

В топ-10 среди операторов контейнерных терминалов вошли предприятия Группы НМТП.

АО «НЛЭ» (порт Новороссийск) — 418,2 тыс. ДФЭ (4-е место).

ООО «Балтийская Стивидорная Компания» (порт Балтийск) — 157,8 тыс. ДФЭ (10-е место).



Контейнерный терминал НЛЭ



Балтийская Стивидорная Компания



Вид порта



Реализован проект «Мобильные терминалы ввода информации». Его главная задача — сделать работу быстрее и проще, чтобы исключить двойной ручной ввод информации с бумажных носителей в ходе сверки наличия груза на складских площадках.

В 2024 году в ИТ-инфраструктуре НМТП произошли большие изменения — был осуществлён переход от классической схемы построения ЦОД к гиперконвергентной технологии, построенной на отечественной платформе «Гелиус». Основа гиперконвергентной технологии — это использование универсальных модулей для разворачивания и наращивания ИТ-инфраструктуры.

Так как гиперконвергентные комплексы включают в себя всё необходимое для построения ИТ-инфраструктуры, то существенно упрощаются все процессы, связанные с инсталляцией, настройкой, развитием, сопровождением ИТ-инфраструктуры. Развёртывание системы занимает всего несколько часов. Также снижается стоимость обслуживания инфраструктуры, сокращаются риски, связанные с человеческими ошибками на этапах планирования и конфигурирования.

В декабре 2024-го ПАО «Россети Кубань» начало строительство в Новороссийске подстанции мощностью 110 кВ и двухцепной линии электропередачи. Стоимость проекта составила 700 млн рублей. Подстанция обеспечит дополнительную мощность АО «Новороссийский судоремонтный завод» и позволит ввести в эксплуатацию новый перегрузочный комплекс на 12 млн тонн в год, который появится в порту Новороссийска.

По итогам 2024 года порт Новороссийск сохранил лидерство среди портов России по грузообороту. Перевалено 164,8 млн тонн сухих и наливных грузов, что на 2% больше, чем годом ранее.

По итогам 2024 года чистая прибыль ПАО «Новороссийский морской торговый порт» по международным стандартам финансовой отчётности увеличилась в сравнении с 2023 годом на 25,2% и достигла 37,8 млрд рублей, следует из отчётности компании.

Выручка НМТП за 2024 год составила 71,2 млрд рублей, что на 5,5% больше, чем годом ранее.

2025

На территории ООО «Универсальный перегрузочный комплекс АО «НСПЗ» продолжается масштабное строительство нового глубоководного терминала. Он обещает стать мощным логистическим узлом с пропускной способностью до 20 млн тонн.

Причалы терминала будут специализироваться на перевалке разнообразных грузов: от генеральных, таких как чёрные металлы (заготовка, листовая сталь), до навалочных (чугун в чушках, железорудное сырьё, горячебрикетированное железо) и других. Общий размер инвестиций ПАО «Новороссийский морской торговый порт» в строительство этого объекта составит более 50 млрд рублей.

В начале 2025 года выполнено погружение 53 ед. трубопункта, 39 ед. ZZ-шпунта, а также 55 ед. проектных свай в будущую конструкцию причала для швартовки крупнотоннажных балкеров. Работы идут в установленные сроки, также активно ведётся строительство берегоукрепления и причала № 6. За прошедший период было отсыпано более 380 тыс. м камня и 30 тыс. м песчано-гравийной смеси в рамках создания двух искусственных земельных участков.

В планах — начало строительства технологической эстакады переходного участка причала № 1А.

ПАО «Транснефть» завершает мероприятия по расширению магистральных нефтепроводов в направлении порта Новороссийск. Приняты практические решения, направленные на ускорение сроков реализации указанных проектов. Проект позволит обеспечить более стабильные и объёмные поставки нефти.

Развитие порта продолжается...

Швартовка судна



ПОРТОВИК → №13-18 (161-166) 2025
СПЕЦВЫПУСК

Корпоративная газета ПАО «Новороссийский морской торговый порт»

Редколлегия: Александра Конева, Татьяна Исакова

Адрес: 353900, Новороссийск, ул. Мира, 2

e-mail: portovik@ncsp.com, сайт: ncsp.ru,

телефон: (8617) 60-43-93.



Редколлегия из ДЗО: Валерия Никитина (АО «НЛЭ»), Елена Заботкина (ООО «ИПП»), Ольга Дукорская (ООО «НМТ»), Диана Леснянская (АО «НСПЗ»), Дмитрий Гребенников (АО «Флот НМТП»), Максим Горфинкель (ООО «ПТП»), Ирина Хорошева (ООО «БСК»), Елена Кардаш (ООО «СФП»), Виктория Давтян (ООО «УПК НСПЗ»)

Тексты, дизайн, вёрстка, печать: NEFTEGAZ.PRESS (ООО «ДИК»).
Главный редактор Ксения Борисова.
Сайт: neftegaz.press.

Тираж 999 экз. Печать офсетная. Распространяется бесплатно. При перепечатке ссылка на издание обязательна.

Редакция оставляет за собой право редактирования и сокращения принятых к публикации текстов. За объявления сторонних организаций, опубликованные на страницах газеты, редакция ответственности не несёт. Публикуемые статьи и письма могут содержать мнения, не совпадающие с позицией редакции. Рукописи и фотографии не редактируются и не возвращаются. Фотографии и рисунки взяты с сайтов flickr.com и faticspot.com, а также заимствованы из общедоступных ресурсов сети Интернет, не содержащих указаний на авторов этих материалов и каких-либо ограничений для их заимствования. В новостях использованы фото с официального сайта ПАО «Транснефть» и архива журнала «ТТН».

В газете использованы иллюстрации с ресурсов: MrYantit, Муниципальное автономное учреждение «Городской информационный центр» муниципального образования город Новороссийск, nvsk-kostomarov.ru



2025