

Большое видится на расстоянии. Даже самые громкие, резонансные события, по мере того как отступают в прошлое, обретают в памяти людей порой неожиданные очертания. Более отчётливо проявляется их истинный смысл и значение. Таким событием в истории современной России, безусловно, стали зимние Олимпийские игры, состоявшиеся в феврале 2014 года.

После распада СССР у наших людей не было какого-то масштабного общенационального проекта, которому может радоваться и гордиться каждый. Да, мы свято чтим День Победы как праздник со слезами на глазах. Праздник же, проходивший под Олимпийским факелом, был особенным – до краёв наполненным бодростью, радостью и светлыми надеждами.

Миновали еще два с половиной года. Резко изменились исторические обстоятельства. Думается, в этих новых условиях полезно оглянуться на пройденный путь, зафиксировать важнейшие вехи. Например, следовало ли нам с такой настойчивостью добиваться проведения зимних Олимпийских Игр 2014 года у нас в России? Не слишком ли мы размахнулись тогда при подготовке международного спортивного состязания, и чем эта блистательная победа обернулось для нас?

Может быть, выгоднее было бы, как тот раб ленивый и лукавый из евангельской притчи, зарыть в землю свой талант; постараться сделаться как можно незаметнее и покорно ждать решения своей судьбы? Или, напротив, воспользовавшись благоприятной конъюнктурой на нефтяном рынке, действовать ещё активней?

Проще говоря, что в итоге мы получили от международного праздника: головную боль или духовное обновление, заряд энергии?

Праздник людей не праздных

Олимпийские игры придуманы не нами. Порядок организации и проведения Игр утверждался веками, и, как видно, людьми умными, прозорливыми. И в жизни современной цивилизации они остаются событиями ярчайшими.

Вообще говоря, людям нужны праздники, к ним готовятся, их вспоминают как лучшие периоды жизни. А спортивные праздники поистине прекрасны, поскольку являются не только демонстрацией силы, молодости, красоты; они открывают возможности более полного взаимопонимания, содружества людей планеты.

Уж так человек устроен. Общась со счастливыми и успешными людьми, мы заряжаемся положительной энергией и чувствуем в себе прилив сил для достижения поставленных личных и общественных целей. Спортивный “болельщик” – думается, выражение неудачное. Скорей, напротив, – это человек выздоравливающий. Потому что реальные, зримые проявления силы, бодрости, оптимизма передаются окружающим. Точно так же, как заразительны бывают уныние, скорбь, немочь.

Праздники аккумулируют важнейшие события, обычаи, ритуалы, церемонии, обряды. В них отражается экономическое, социальное и духовное развитие народа, они являются показателем мировоззрения людей. Это как бы торжественное обновление жизни. Они нужны для снятия трудового напряжения; люди часто работают с перегрузками, им надо отдыхать и от физического, и от умственного или нервного напряжения. Нехватка отдыха ведёт к хронической усталости и к тому, что психологи называют профессиональным выгоранием. И неустанно проклинаемое “совковое” прошлое тут ни при чём. “Народ наш по будням затаскан”, – читаем мы у Владимира Даля горестное замечание, записанное им ещё в середине XIX века.

Праздники позволяют вырваться из рутины, сделать что-то необычное, дают нам возможность почувствовать себя не одиночкой, а частью общности людей. Пафос всемирной Олимпиады, громкие речи, торжественная музыка, поздравления, награждения, атмосфера, дарящая ощущения волшебства и ожидания чуда, – всё это и называется Игрой, и никак не иначе.

Пусть это Игра. Но разве всё то, что заставляет человека внутренне подняться выше привычного существования – это плохо? И разве не стоит приложить усилия и задать мероприятию высокий уровень, комфортные условия, хороший тон соответствующими атрибутами, костюмами, интерьером, музыкой?

Откровенно говоря, на Олимпиаду и едут за праздником, – спортивные состязания служат лишь замечательным поводом для всеобщего сбора по времени и месту. На трибунах всегда найдётся множество людей, которых в принципе мало волнуют голы, очки, секунды. Кто-то впервые услышит имена чемпионов, иной даже переспросит названия выходящих на арену команд. Но спортивное мастерство, зрелище красивой борьбы, устроенной по благородным правилам и ритуалам, – вот что привлекает и захватывает. И уж меньше всего зрители при этом думают о властях, об оппозиции или, например, об отношениях с Европейским парламентом.

Олимпиаду напрасно пытаются политизировать. Летом 1980 года США попытались сорвать Олимпиаду в Москве. Под их давлением от участия в Играх отказались страны, чьи спортсмены традиционно сильны в летних видах спорта. Такие соперники только украсили бы арену. Некоторые приехали в Москву в индивидуальном порядке по разрешению своих олимпийских комитетов, но команды Великобритании и Франции по численности были намного меньше, чем обычно.

Ну, что взять с американцев, – цивилизация сборная, молодая, за две мировые войны сил нарастила невпроворот. Как говорится, без драки попала в большие забяки. Но, видно, сознание ещё, скажем так, – какое-то подростковое: все-де кругом дураки, я – самый умный, я – пуп земли. Что им заветы древних греков, что им олимпийские боги – “отстой”. Опасный возраст. Этот возраст поисков кумира и тайного недовольства собой надо пройти, постараться его пережить. Повзрослев, люди усмеваются и с неохотой вспоминают свои юношеские заносы.

И, заметим, как только Игры-1980 начались, об отсутствующих почти не вспоминали. Ближе к финалу подсчитали, что в московской Олимпиаде приняли участие спортсмены из 80 стран. А на закрытии Игр русские выдали гостям в подарок такую олимпийскую сказку – “До свиданья, Москва, до свиданья!”, – что на трибунах гигантского стадиона десятки тысяч взрослых людей не могли сдержать слёз, так были потрясены охватившим их чувством. Счастливые участники этого неповторимого действия признавались, что мгновения были прекрасны, и ничего подобного им прежде никогда не удавалось испытывать. Была достигнута поистине вершина человеческого общения.

На зимней Олимпиаде-2014 в Сочи зрительские трибуны пестрели самодельными флагами и плакатами с названиями родных городов: Азов, Славянск-на-Кубани, Таганрог, Пятигорск, Дорогобуж, Благовещенск, Светлогорск...

Олимпиада — это масштабное телешоу, и многие захотели принять в нём активное участие. Оно и понятно: Россия страна большая, и жители, разбросанные на сотни и тысячи километров, ищут то, что сблизило бы всех. В реальности Олимпиада и стала таковым объединительным проектом.

В Сочи не было угрюмых, настроенных лиц, как, например, при отъезде в путь. Каких-нибудь полчаса нахождения в олимпийской столице, и в положительных эмоциях растворялся весь привезённый с собой негатив. Ну, как тут ходить хмурым, если волонтер тебе улыбнется, а полицейский в зоне безопасности поздравит с благополучным прибытием. В Сочи люди увидели черты идеальной России, какую можно построить, если очень захотеть. Русские умеют улыбаться, умеют радоваться, быть счастливыми и щедро дарить радость другим. Но всё это было потом. А на подготовку праздника для всего человечества было потрачено семь лет.

Выпал шанс неповторимый

Место проведения зимней Олимпиады-2014 в районе Сочи было выбрано лично Президентом России Владимиром Путиным. Сама по себе идея превратить горноклиматическую зону Черноморского побережья Кавказа в образцовую зону лечения и отдыха витала в воздухе давно: тёплое море, горный воздух, целебные источники.

Сочи начали отстраивать в начале XX века, и город долгое время считался элитарным курортом. Но постепенно он устаревал. После развала СССР Россия практически лишилась здравниц со средиземноморским климатом. Оставшийся город-курорт Сочи приобретал вид не то чтобы запущенный, а какой-то угасающий: потёртый, подержанный, что называется, “комиссионный”. С каждым сезоном ветшали строения, теснее становились улицы, снижался уровень комфорта, учащались коммунальные перебои — то с водоснабжением-водоотведением, то с электричеством и т. п. Коммерческие ларьки, старый аэропорт, одна узкая дорога, — всё это превращалось уже в труху, в трущобы, да и местные нравы в условиях рынка становились всё более рваческими. Получалось, что Сочи становился недоступным гражданам скромного достатка и непривлекательным всех других категорий. “Нет, это не Рио-де-Жанейро”, — сказал бы Остап Бендер.

Обидно было наблюдать, как кровные рубли пролетают “мимо дома с песнями” туда, где жизнь кипела. Улетали большие деньги в ближние и дальние страны (по расчётам экономистов, не менее 50 миллиардов долларов ежегодно), чтобы инвестировать зарубежные курорты, тамошние развлекательные заведения, торговые центры, многочисленные сопутствующие промыслы и производства.

Можно ли отвести хотя бы часть золотого потока в русло развития нашего райского по климату Черноморского побережья, включить прибыль в оборот отечественной экономики? Рубль силён оборотом, — старая истина. Есть деньги — есть экономика; нет денег — нет экономики. А без процветающей экономики нет достойной жизни. Бизнес, в том числе курортный, спортивный, лечебный, туристический — это рабочие места, налоги, инвестиции и прочие питательные “продукты”. Не говоря уже о здоровье и настроении людей. Но эти мечты оставались на уровне гоголевского Манилова.

Местные власти старались, как могли. Но понимали, — текущими ремонтами тут не обойдёшься. А на развитие современной инфраструктуры нужны огромные средства. Распродажа земли и “точечная” застройка побережья хоть бы и суперзвёздными отелями могла, напротив, только усугубить тяжесть проблем и не привабила бы привлекательности. Пробки на дорогах, дефицит воды и электроэнергии быстро погасят звёзды. Без коммуникаций всё зачахнет. Возродить задыхающуюся в неустойчивости всероссийскую здравницу, окончательно избавиться от трущоб, дать приморской полосе вторую жизнь могла только глубокая, коренная модернизация.

И тут подвернулся случай исключительный; можно сказать, выпал шанс исторически неповторимый. Появилась достойная цель, чтобы сконцентрировать усилия, — провести в Сочи XXII зимние Олимпийские Игры.

Проведение Олимпийских Игр — это, в принципе, мощный рывок вперед для любого государства. Скажем, что получила Москва от Олимпиады 1980 года? Это Олимпийская деревня, где живут сейчас люди, стадионы, спортивные

комплексы, это Шереметьево, дороги, развязки – ещё много полезного было сделано в столице только благодаря Олимпийским Играм.

Провести в городе-курорте и его окрестностях всестороннюю реконструкцию – дело заманчивое. Но по опыту известно, что в России то и дело возникают острые проблемы, не терпящие отлагательства. Проклятие “долгостроя”, до сих пор нет-нет, да и заявит о себе. Как же добиться безусловного исполнения благого замысла?

И вот на что решился Владимир Владимирович. Над всеми причастными к реконструкции города-курорта (и над самим собой, в первую очередь) он подвесил “палку-погонялку”. Да такую жёсткую, что не гнётся. А именно: зафиксированный “День Победы” – день завершения реконструкции, то есть дату открытия Олимпийских игр. От этой даты, от минуты зажжения факела над центральной ареной увернуться невозможно. Иначе – мировой позор на веки вечные. Притом, олимпийская стройка находится постоянно в центре общественного внимания – у всех на виду. И это тоже острейший стимул и неусыпный контроль.

Понадобились соответствующие кадры – компетентные, энергичные, ответственные, решительные. А начинать такое грандиозное дело, разумеется, надо было даже не с закладки фундаментов будущих спортивных сооружений и отелей, а ещё с предполья, с коммуникаций. Назначили конкурсы на проектирование и строительство, определили порядок финансирования работ по расширению железнодорожного хозяйства, автодорог, морских, воздушных терминалов.

Скажите, как проехать?..

Ещё не были отрезаны пути к отступлению; ещё город Сочи числился лишь в ряду кандидатов, но уже летом 2005 года члены правительства углубились в проблемы инфраструктуры. И, естественно, самый первый вопрос был обращен к министру транспорта Игорю Левитину: как будем добираться до столицы Олимпийских игр?

Проблема казалась пугающе неподъемной – на существовавших тогда дорогах даже легковым машинам было тесно; железнодорожная линия тоже перегружена. Причём речь шла ещё не о перевозке десятков тысяч участников и гостей Олимпиады. Надо было безотлагательно организовать доставку миллионов тонн грузов – тяжёлой техники, оборудования, стройматериалов.

Что касается дороги к высокогорному посёлку курорта Красная Поляна, то она была проложена, местами просто вырублена в горах над пропастями ещё сто лет назад. Самый опасный участок местные жители называли “Пронеси, Господи!” Со скал, нависавших над шоссе, часто сыпались камни. Почти каждый год там погибали люди. Обходной тоннель начали прорубать в 1998 году. Четыре года долбили, прошли 2580 метров, в 2002-м даже состоялась сбойка; но деньги кончились, и работа надолго остановилась. Теперь надо было её срочно завершать.

В ноябре 2005 года правительство вновь обсуждало подготовку к Олимпиаде-2014 в городе-кандидате. Россия ещё ни разу не выступала в роли хозяина зимней Олимпиады. В Сочи на тот момент не было ни единого объекта, соответствующего олимпийским требованиям; инфраструктура была развита недостаточно. Доставка пассажиров со станции Адлер до станции Сочи – тема хронически нервная, за десятилетия исписанная, исхлётанная прессой вдоль и поперёк. Но всё было напрасно: положение только ухудшалось – дорога зажата горами, а поток машин становился всё гуще.

Федеральным дорожным агентством было проработано и утверждено задание на разработку общей Концепции развития дорожного строительства при реконструкции федеральной автомобильной дороги М-27 Дзубга–Сочи, в регионе Черноморского побережья на период 2010-2015 гг. Главный вопрос Концепции: развитие дороги в условиях резкого роста интенсивности движения.

Эта узкая береговая полоса земли принадлежит России с середины XIX века, и осваивалась она поначалу военными. 23 апреля 1838 года десантный отряд генерала Симборского высадился у устья реки Сочи и построил Навагинское укрепление. Позднее другой отряд – генерала Раевского высадился у устья реки Туапсе и построил Вельяминовское укрепление, затем – Шапсуго-Тенгинское. На месте прежней турецкой крепости Суджук-Кале при устье

реки Цемес была заложена крепость, ставшая впоследствии городом-портом Новороссийском.

Протяжённость построенной в начале XX века прибрежной автодороги до границы с Абхазией составляла около 250 км. Дорога, петляя, тянулась вдоль побережья. Значительная часть трассы проходила в стесненных условиях горного рельефа. И, в принципе, по своему очертанию, да и пропускной способности она не слишком отличалась от большого времён Гражданской войны, описанного в романтической повести Александра Серафимовича “Железный поток”.

Конечно, даже такая дорога сыграла огромную роль в освоении Причерноморья. Трасса вдоль побережья является главной артерией, обеспечивающей связи с крупным морским портом Туапсе, осуществляет большие объёмы перевозок грузов и пассажиров многочисленных курортных зон Черноморского побережья. По мере возможности её улучшали. Но параметры не отвечали требуемым техническим категориям: серпантины, затяжные подъёмы, крутые спуски.

По результатам конкурсов были определены проверенные подрядные организации по строительству дорог, мостов и тоннелей. Минтранс РФ был образован заказчик по строительству и реконструкции дорог в регионе Черноморского побережья Кавказа.

Рекогносцировка

В этих достопамятных местах, а если конкретно, – в городе Туапсе 6 сентября 2005 года на причале министр транспорта Игорь Левитин и губернатор Краснодарского края Александр Ткачёв встречали Владимира Путина. Президент прибыл на пограничной яхте “Кавказ”. С яхты он пересел на небольшой катер и на нём подошёл к причалу. Пресса активно освещала это событие. Но мало кто обратил внимание на существенную деталь. Морская пограничная яхта не могла подойти к тому туапсинскому причалу – мелко. Это вам не Севастопольская бухта, лучшая на Чёрном море, где причалов, доступных морским судам, столько, что глаза разбегаются.

Из порта Туапсе Президент вместе с Левитиным и Ткачёвым отправились на перевалочную нефтебазу, – основную по экспорту нефти на юге России. Всё время поездки Президент внимательно приглядывался к уже знакомой ему окружающей местности. О значимости и необходимости строительства и реконструкции автодорог в районе Черноморского побережья неоднократно высказывался Владимир Путин ещё в бытность главой Правительства РФ. Он, в частности, подчёркивал, что без расширения федеральной автодороги М-27 Джубга–Сочи, без создания мощных объектов транспортной инфраструктуры невозможно превратить Большой Сочи в современную столицу курортов всей России. И, действительно, только благодаря успехам в развитии инфраструктуры открылась возможность борьбы города Сочи за победу над конкурентами.

“В 2001 или 2002 году я сюда приехал на “уазике”, мы поехали по этим местам, вышли на ту речку, и я сказал: давайте вот отсюда начнём”, – вспоминал Путин. По его словам, “вся история началась” в том месте, где позже был построен туристический комплекс в Красной Поляне.

Краснодарский губернатор тогда сетовал, что, дескать, в Сочи добраться непросто: автодорога витиеватая, а железная дорога... Она просто убивает побережье. Там должны быть санатории, отели, бизнес-центры, а не железная дорога. Дороги – автомобильную и железную – нужно перенести непосредственно в горы. Легко сказать перенести... Но горные страны – Австрия, Германия, Швейцария, Франция сделали это у себя 20-30 лет назад.

Новую трассу на Красную Поляну Владимир Путин испытывал на раритетной “Волге” ГАЗ-51 цвета слоновой кости выпуска 50-х годов, с оленем на капоте. Путь по времени сократился в три раза. А позднее, в декабре 2005 года в сочинской резиденции Бочаров Ручей Владимир Путин вновь встретился с Игорем Левитиным.

19 мая 2006 года на станции Индюк участка Армавир–Туапсе Северокавказской железнодорожной магистрали состоялось торжественное открытие после реконструкции Большого Петлевого тоннеля. Тоннели, пробитые через Главный Кавказский хребет в 1913 году, назывались “Царскими”. Эти тоннели

можно было закрывать для реконструкции и ремонта только на зимний период времени при сокращении пассажирского движения в сторону Черноморского побережья. В ходе реконструкции использовалось самое современное горное оборудование, а применение в отделочных работах современного гидроизоляционного материала позволяет годами сохранять сухой климат в Большом тоннеле. Желанный путь к морю стал безопасней и на 7 часов короче.

Комиссия МОК удивлена

21 февраля 2007 года в городе Сочи собралась оценочная комиссия Международного олимпийского комитета (МОК), чтобы ознакомиться с состоянием города как возможной столицы зимней Олимпиады-2014. С российской стороны присутствовали заместитель председателя Правительства Александр Жуков, глава Минэкономразвития Герман Греф, Минтранса Игорь Левитин, Минресурсов Юрий Трутнев, краснодарский губернатор Александр Ткачёв, председатель российского Олимпийского комитета Леонид Тягачёв.

Были и гости – наблюдатели из Саудовской Аравии, Италии и других стран, прибывшие на организованный здесь международный транспортный форум и на тематическую выставку. Напомним, что, кроме Сочи, на Олимпиаду-2014 претендовали австрийский Зальцбург и южнокорейский Пхенчхан. И, надо сказать, члены оценочной комиссии были искренне удивлены масштабами и темпом преобразования региона. Ведь речь шла пока лишь о возможности победы Сочи в конкуренции, а русские вели себя так, будто для них уже всё решено – размахнули стройку с полной уверенностью в победе.

На глазах членов комиссии МОК в районе Красной Поляны была введена в действие трансформаторная подстанция. Строили, по сути, целый комплекс – одновременно две: подстанцию временную (резервную), чтобы обеспечить энергией строителей, и постоянную для обслуживания будущих гостиниц и всех горных спортивных объектов. Вторую намечали сдать к концу 2008 года. Кабель прокладывали под землей для защиты от снегопадов, оледенений, морозов и, что немаловажно для курорта, – чтобы не портить “воздушками” красоту пейзажей.

Транспортные объекты Причерноморья создавались под строгим государственным контролем, и дело продвигалось быстро. 1 июня 2007 года в районе Сочи были открыты новый аэровокзальный комплекс и надёжная взлётно-посадочная полоса длиной 2,5 км. Старая ВПП, не знавшая капитального ремонта сорок лет, изрядно износилась. Новый комплекс построили всего за полгода; работали в три смены – и днём, и ночью. Теперь здесь можно было принимать самолёты любого типа, в том числе тяжёлые “Боинги”. Обновлённую полосу опробовал Ту-154. Реконструкция проведена в рекордные сроки – за 5 месяцев. Умеем мы осуществлять крупнейшие инвестиционные проекты быстро и качественно.

Министр транспорта мог с уверенностью заявить: по первому этапу развития инфраструктуры Сочи – и государство, и бизнес выполняют свои обещания. На очереди – аэродромный комплекс в Геленджике. Там крохотный старый аэропорт мог принимать только Ан-24, Як-40 и более лёгкие типы самолётов. Прямые рейсы из столицы обычно выполнялись с двумя промежуточными посадками – в Воронеже и Краснодаре. Объём перевозок не превышал 20 тысяч пассажиров в год.

В июне 2007 года первый вице-премьер Сергей Иванов посетил Таганрогский авиационный комплекс им. Г. Бериева и другие объекты Приазовья. Иванова сопровождали Игорь Левитин, ростовский губернатор Владимир Чуб, командующий СКВО Александр Баранов. Генеральный директор Виктор Кобзев показал продукцию комплекса: лучший в мире морской спасатель и пожарный – Бе-200, “прибрежное такси” амфибию Бе-103, поисково-спасательную амфибию А-42, самолёт радиолокационного дозора и наведения А-50 (более известный по прозвищу “Авакс”).

Для базирования амфибий потребовалось разработать и утвердить особые правила судоходства в акватории гидропорта Геленджик. Там, в уютной бухте открылся гидроаэродром – неподалёку от наземной взлётно-посадочной полосы. Новую транспортную площадку предназначали для чартерных пассажирских перевозок из Геленджика в Анапу, Ейск, Краснодар, Минеральные Воды, Ростов-на-Дону, Сочи и Таганрог. Гидроаэродром будет использоваться также

в сфере туризма. Ведь само по себе путешествие на гидросамолёте исключительно привлекательно своей романтичностью.

Кроме пятиместных амфибий, в распоряжении авиакомпании крупные многоцелевые Бе-200. По утверждению Виктора Кобзева, одновременно занимавшего посты генерального директора ТАНТК и “Тавиа”, в дальнейшие планы авиакомпании входят воздушные перевозки пассажиров, экскурсионные полеты, аэровизуальные авиационные работы на водных акваториях Южного федерального округа, а также практическое освоение самолетами-амфибиями Бе-103 других регионов России. В частности, предполагалось осуществлять регулярные рейсы по маршрутам Таганрог–Ростов и Таганрог–Геленджик.

В ТАНТК пояснили, что у двухмоторной амфибии Бе-103 весьма “радужные перспективы”. Самолёт разработан в соответствии с требованиями авиационных правил АП-23, FAR-23, JAR-23 и имеет российский сертификат типа нормальной категории. Он был сертифицирован по нормам Федеральной авиационной администрации США, в августе 2005 года получил сертификат лётной годности в Бразилии, а в декабре – в Китае. Первые самолёты Бе-103 уже были поставлены заказчиком в США. По своему комфорту эта амфибия напоминает “Мерседес”, только летающий. Причём, чтобы взлетать и садиться, этой шикарной машине достаточно шоссе, акватории морской бухты или озера.

Игорь Левитин в эти годы время часто бывал и на Тамани. Летом 2007 года Россия планировала создание там системы железнодорожно-паромных перевозок на Чёрном море между Варной (Болгария) и портом Кавказ. Уже было построено первое судно-паром, рассчитанное на 50 железнодорожных вагонов и 70 автомобилей. Был согласован договор с Турцией, Болгарией и Украиной о единой логистической системе для круговых маршрутов.

Мировая общественность, как говорится, с единодушным одобрением восприняла тогда предложение о создании мощной кольцевой автомагистрали вокруг Чёрного моря. Ещё бы: открытие железнодорожного и автомобильного сообщения через Крым могло сделать путь из Кавказского региона в Европу короче на 700–800 километров. Введение экономически обоснованной платы за проезд по Керченскому переходу позволило бы окупить строительство (его оценивали в 2–3 млрд долларов) за 8–10 лет. Речь тогда шла о завершении стройки уже в 2014 году.

21 апреля 2010 года президенты России и Украины подписали Харьковское соглашение о строительстве моста через Керченский пролив. В конце 2013 года было подписано новое соглашение, более конкретное. Увы, спустя два месяца новое правительство Украины приостановило переговоры с Россией по этому вопросу. В Киеве, охваченном эпидемией ненависти к “москалям”, категорически запретили даже заикаться об этом проекте. История в очередной раз посмеялась над амбициями политиков. Магомет ли идёт к горе или гора к Магомету, – не суть важно. Нужен людям переход через Керченский пролив, и он будет построен.

Из Гватемалы: Нам – “зелёный”!

В Гватемале, где окончательно решался вопрос о месте проведения зимних Игр, Владимир Путин лично представлял членам Международного олимпийского комитета российскую заявку на проведение в России зимней Олимпиады 2014 года. На трёх языках он доказывал преимущества Большого Сочи. И 4 июля 2007 года (5 июля по московскому времени), наконец, было принято решение МОК о том, что местом проведения Олимпиады-2014 станет именно город Сочи.

Согласие было получено. Это означало и то, что “сожжены последние корабли”, все пути отступления отрезаны. Всё должно быть готово ко дню открытия Олимпиады, – на день и час зажжения над стадионом главного факела.

Можно было бы гордиться оказанной честью. Но у многих ещё оставались сомнения даже относительно выбора места для проведения зимней Олимпиады. В частности, выдвигался такой аргумент, что-де Сочи – курорт сезонный, прежде всего летний, а не зимний, где нет объектов, пригодных для проведения таких крупных ледово-снежных турниров. Были предложения некоторые виды соревнований развести по другим городам.

Опасения высказывали и некоторые природоохранные организации, отмечавшие, что часть территории комплекса является землей Сочинского

национального парка, который может серьёзно пострадать. Также утверждалось, что из-за близости Северного Кавказа и ещё не остывшей после вооруженного конфликта Абхазии будет сложно обеспечить в Сочи безопасность для международного спортивного мероприятия с большим количеством зрителей.

Но из рядов сомневающихся вскоре постепенно выбывали те, кто способен рассуждать здраво, кому чужды политические пристрастия. В частности, никто не мог сколько-нибудь убедительно ответить на простой вопрос: а в каком другом месте России можно проводить зимнюю Олимпиаду?

Россию, хоть часто и называют страной холодов, она мало пригодна для современного олимпийского зимнего спорта, в том числе на открытом воздухе. Зимы на Урале и в Сибири слишком суровы. В Карелии февральский день куций, — местный народ едва отходит после гнёта полярной ночи. А в Сочи солнышко даже зимой щедрее. Снял лыжи, и через какие-нибудь полчаса ты сидишь под пальмой на берегу моря. И не в меховом “скафандре”, а в нормальной европейской одежде можно идти в театр, на концертную площадку, на стадион.

Ключ проблем – инфраструктура

Дробить Игры по городам не имело смысла. В Сочи была уже подготовлена база и во всю мощь развёрнута широкомасштабная программа строительства олимпийских объектов транспортной инфраструктуры в полном соответствии с постановлением Правительства РФ.

Вот они, незаменимые объекты. Кто сколько-нибудь понимает в строительном деле, тот оценит их весомость и значение:

- дублёр Курортного проспекта г. Сочи;
- совмещенная автомобильная и железная дорога Адлер – горноклиматический курорт “Альпика-Сервис”;
- Адлерская ТЭЦ, Джубгинская ТЭС; реконструкция сетей распределения электроэнергии в районе;
- грузовой порт Сочи Имеретинский;
- газопровод (подводный) Джубга – Лазаревское – Сочи;
- реконструкция аэропорта Сочи (Адлер), включая реконструкцию двух взлётно-посадочных полос, а также строительство аэровокзального комплекса и железнодорожной линии в аэропорт;
- усиление инфраструктуры железнодорожной линии Туапсе–Адлер.

К крупным (тем, что свыше 1 млрд рублей) можно отнести также реконструкцию морского порта Сочи для приёма больших круизных лайнеров); закупку 709 автобусов ГОАЗ (группы ГАЗ) большого и особо большого класса для использования во время Олимпиады; строительство очистных сооружений Краснополянского поселкового округа; реконструкцию очистных сооружений “Бзугу”; строительство второй очереди Сочинской ТЭС. Также в связи с Олимпиадой должна быть активизирована реконструкция отдельных участков автодороги М-4 “Дон” (Москва–Новороссийск).

Были ли сомнения в том, что такую гору проблем удастся решить в сжатые сроки и с достойным качеством? Разумеется, были. Многие видные специалисты в области строительства, транспорта, архитектуры, экологии приняли деятельное участие в обсуждении вариантов, внесли много полезных предложений, рекомендаций, немалое число которых были учтены и с благодарностью приняты.

Как схлопнулся “Терсит-эффект”

Задолго до торжественной процедуры зажжения Олимпийского огня в греческом храме Геры и факельной эстафеты, а фактически с первого же упоминания в прессе о возможности организации зимних Игр в Сочи наша “либеральная” оппозиция сосредоточилась на отрицании самой идеи проведения у нас Олимпиады. Мощные информационные ресурсы были мобилизованы на откровенное поношение любого действия, любого решения.

Теперь уже совершенно очевидно, что даже если бы Россия уступила этому давлению и отказалась от проведения у себя Игр, то и в этом случае российские власти не избежали бы ещё более изощрённых издёвок и глумления.

Тоже в своём роде феномен. Причем давний, известный ещё древним грекам. Например, Гомер в своей поэме о Троянской войне описывает героев обеих (!) противоборствующих сторон с глубоким сочувствием, с искренним состраданием. И один-единственный у него отрицательный персонаж – Терсит.

Если верить Гомеру, это был редкий поганец – трусливый, жадный, завистливый и злоречивый. Стоило разгореться схватке, он куда-то исчезал, но на собраниях, особенно при дележе боевых трофеев, был криклив и заносчив, вечно бранил вождей и всячески их оскорблял. С нескрываемым удовольствием автор поэмы описывает эпизод, как однажды Одиссей не стерпел и врезал этому наглецу по зубам.

С Троянской войны Терсит не вернулся. Но погиб он не в бою – его убил Ахилл за то, что Терсит издевался над трупом царицы амазонок, Пенфесилеи, героини погибшей в поединке с Ахиллом. Но фигура болтуна и провокатора Терсита оказалась бессмертной; она периодически оживала в произведениях Вильяма Шекспира, Фридриха Шиллера, Карела Чапека и многих других выдающихся писателей.

Как только не называли нашу олимпийскую стройку: и “безумной авантюрой, наносящей непоправимый ущерб”, и “непоправимым ударом по курортному потенциалу Сочи”, и “смертельной опасностью для города”. Изюм щелей во все голоса предрекали “транспортный коллапс, позор, провал и катастрофу”. Не брезговали даже оскорбительной фразеологией в адрес “верхушки” – организаторов мероприятия. Утверждали, что “власти открыто плюют в лицо экологам”. Доказывали, что в результате “грандиозной воровской аферы” Сочи превратится в “полностью загаженный нечистотами, непригодный для отдыха город”.

И что-то было в этом поношении до боли знакомое, напоминающее, к примеру, кампанию по дискредитации строительства БАМа. Ведь до сих пор никто из тех диванных “стратегов” даже и не подумал извиниться за свою ошибку. Ни против какой другой страны в мире не велось таких широкомащштабных чёрных PR-кампаний. С приближением Игр в заголовках западных и ряда российских газет всё чаще появлялись упоминания об “угрозе с Кавказа”, о нестабильности региона. Предрекали, что “приезд рабочих из Турции может спровоцировать межнациональные конфликты с армянской общиной”. Пугали опасность военного конфликта с Грузией: “ни одна из зимних олимпиад не проводилась в такой близости от очага вооруженных конфликтов”. Словом, собирали весь устный и письменный трэш (trash – англ. – мусор, хлам, макулатура), весь негатив; и с откровенным бесстыдством желали своему Отечеству позорного поражения.

И что же? За время Олимпиады не произошло ни одного теракта. Высокий уровень безопасности отметили не только представители МОК, но и сами участники Игр. Безопасность в Сочи обеспечивали тысячи сотрудников правоохранительных органов. Работу свою они проводили настолько квалифицированно, что от гостей и участников Олимпиады не поступило ни одного серьёзного замечания о превышении служебных полномочий или каких-либо неудобствах, вызванных излишним вниманием со стороны силовиков.

“Многие спортсмены говорят о том, что была такая негативная оценка прессы в их странах, что некоторые боялись ехать, – рассказывала корреспонденту RT мэр Олимпийской деревни и чемпионка Олимпийских игр в Турине-2006 Светлана Журова. – Но, когда приехали, увидели, что здесь происходит, то у них произошёл сдвиг в сознании. Потому что говорили одно, а оказалось всё не так. Вопрос: зачем так говорили? У многих хорошие впечатления именно из-за того, что мало возникало какого-либо дискомфорта при прохождении разнообразных контролей”.

Пусковые комплексы

Как это всегда бывает, одни занимаются плетением разного рода инсинуаций, нагнетанием сомнений и страхов, другие работают. Было построено более 200 км железнодорожных путей, 54 моста, 22 тоннеля. Введена в эксплуатацию совместная автомобильная и железная дорога, соединившая Адлер, Сочи, аэропорт и спортивные объекты прибрежного кластера (однородных предметов) в Имеретинской низменности с горным кластером в районе Красной Поляны.

В морском порту Сочи создан выносной терминал, который позволил принимать круизные суда вместимостью 3 тысячи человек. Для доставки же строительных материалов и оборудования построили морской порт Сочи Иммертинский с прицелом на то, чтобы по окончании Олимпиады переоборудовать его в яхтенную марину.

Бюджетные средства и частные инвестиции в размере 580 млн долларов были направлены на строительство и модернизацию телекоммуникационной инфраструктуры региона, волоконно-оптических линий передачи вдоль автодорог. Были использованы самые современные технологии, обеспечившие трансляцию на 159 стран.

Открытие движения по новому Большому Новороссийскому тоннелю дало возможность пассажирским поездам проходить сложный участок пути без ограничения скорости, а в грузовом движении – снизить напряжённость прохождения составов в направлении Новороссийского порта. На строительстве комплекса тоннелей совмещённой (автомобильной и железной) дороги Адлер – курорт “Альпика-Сервис” проходку вели одновременно на восьми участках. Эти тоннели построили в три раза быстрее обычного.

Проблемы, усложнявшие жизнь гостей и хозяев Сочи, – одна за другой словно растворялись в воздухе. Раньше, например, чтобы доехать из Адлера до железнодорожного вокзала Сочи, требовалось в среднем часа полтора. Теперь – считанные минуты! Преграды в виде гор, водоёмов и плотной городской застройки преодолены с помощью 40 искусственных сооружений: тоннелей, эстакад, мостов и транспортных развязок.

Счётчик включён

В июле 2011 года открылось регулярное железнодорожное сообщение между Российской Федерацией и Республикой Абхазия – там был завершён капитальный ремонт. В трёхмесячный срок обновлено свыше 130 км пути. Для этого из России в Абхазию были отправлены 600 единиц специализированной техники, откомандированы свыше 500 работников ОАО “РЖД”. Пассажирские перевозки на данном маршруте взяла на себя ОАО “Северокавказская пригородная пассажирская компания”. Осенью 2011 года на участке Адлер–Красная Поляна завершён монтаж железнодорожного моста, который прошёл над Самшитовой рощей, которую по требованию экологов решили сохранить, в связи с чем над участком и строился мост.

Предполагалось, что на железную дорогу ляжет основная нагрузка во время проведения зимних олимпийских игр в Сочи. Дорога рассчитана на перевозку до 8,5 тысячи человек в час. По ней скоростные электропоезда типа “Ласточка” за полчаса покрывают путь в 48 км от аэропорта Сочи до посёлка Эстосадок. 8 декабря 2012 года по новой железной дороге Сочи – Красная Поляна проехал Владимир Путин. Его сопровождали высшие государственные чиновники. А 31 мая 2013 года по участку проследовали журналисты из разных регионов России, а также представители РЖД. Поездка была совершена на скоростной электричке “Ласточка”.

Да, трудности были преодолены немалые. И в любом наступлении, даже самом успешном, наступает момент, когда в людях накапливается усталость от непрерывного напряжения, и наступательный порыв теряет первоначальную силу – “последний бой, он трудный самый”. Уже добрых шесть лет продолжалась предельно интенсивная работа. Сорваться на какой-нибудь мелочи на пороге финиша было бы непростительно. Между тем, времени до открытия Игр оставалось в обрез. И 12 июля 2013 года на всеобщее обозрение был выставлен и запущен специальный счётчик, отсчитывающий дни, оставшиеся до старта зимней Олимпиады-2014. Замысел всем понятен: обратный отсчёт времени призван был взбодрить участников подготовки Олимпиады.

2 сентября 2013 года Владимир Путин назначил своим помощником бывшего министра транспорта Игоря Левитина, который не вошёл в кабинет нового премьера Дмитрия Медведева. Фактически Президент РФ в решительный момент поставил Левитина куратором Олимпиады. Ответственность огромная. В подтверждение высоких полномочий 2 октября 2013 года куратор был официально назначен ответственным за спорт и Олимпийские Игры-2014, а 17 октября 2013-го введён в Экономический совет при Президенте РФ.

Как шутят в мире управленцев, оправданное доверие влечёт за собой возложение дополнительных обязанностей. По окончании Игр в Сочи, с мая 2014 года Игорь Левитин становится вице-президентом Общероссийского союза общественных объединений “Олимпийский комитет России”. Он включён и в рабочую группу при Президенте Российской Федерации по вопросам восстановления объектов культурного наследия, культовых зданий и сооружений. Назначен он был также спецпредставителем Олимпийского комитета России на первых Европейских играх в Баку, открытие которых предстояло 12 июня 2015 года.

Вокруг олимпийского наследства

Олимпийские игры в городе Сочи (с 7 по 23 февраля 2014 г.), как известно, прошли с успехом невероятным. Их называют лучшими зимними Играми во всей истории Олимпийского движения. Большой Сочи предстал в полном блеске, продемонстрировав свои уникальные возможности.

Всего через две недели на тех же аренах были проведены зимние Паралимпийские зимние игры (с 7 по 16 марта 2014 г.), столь же блестяще организованные. И также с эстафетой Олимпийского огня. В торжественной церемонии открытия участвовали 2500 волонтеров, более тысячи артистов. При этом 140 из них были с инвалидностью. Радостью светились их лица.

Затем в Сочи прошли первые королевские автогонки “Формулы-1”, завоевавшие рекордные рейтинги, и далее чередой – международные соревнования, конференции, фестивали.

Чистый город, чистый воздух (котельные перевели на газ), чистое море, благоустроенные пляжи, достойный сервис, новые кафе и рестораны, и даже говорящая по-английски полиция. Огромное количество гостиниц – 20 тысяч номеров – было введено в эксплуатацию.

Направление критики также претерпело изменения. Оппозиционные и западные медиа теперь переключились на создание мифов о необоснованности денежных трат на сочинскую Олимпиаду (“коррупция!”, “распил!”), и на мелкие недоделки, допущенные в последние дни перед играми. Конечно, кому-то и на куртаге случалось “обступиться”. Но в большинстве своём эти “откровения” оказались грубыми фальшивками. Так, по утверждениям ряда СМИ и оппозиционных блогов подготовка к Сочи-2014 причинила российскому бюджету невозместимый урон в размере до полутора триллионов рублей.

Такая внушительная цифра, действительно, мелькала в отчётах. И вот в какой связи. Когда инспекторы Счётной палаты Российской Федерации проанализировали все доходы и расходы, связанные с проведением зимней Олимпиады в Сочи, то установили, что на подготовку к Олимпиаде израсходовано около 1,5 трлн рублей. Но из них на создание с нуля всех собственно олимпийских объектов ушло немногим более 214 млрд руб. – примерно одна седьмая часть. Основные же средства вложены в строительство и модернизацию инфраструктуры Сочи и Краснодарского края: строительство и реконструкцию автомобильных и железных дорог, портов, аэропортов, объектов энергетики, систем водоснабжения и водоотведения, строительство гостиниц и жилья. При этом значительную долю составили расходы частных инвесторов. Они по факту оказались более чем в два раза выше, чем можно было заранее рассчитывать.

Если же учесть, что спортивные объекты после проведения Олимпиады в Сочи предназначены для использования по назначению, то вполне справедливо можно было бы отнести расходы на них также к инвестициям в инфраструктуру Сочи и юга России в целом. По заранее утвержденной программе постолимпийского использования олимпийских объектов, например, Красная Поляна должна была стать и действительно стала всероссийским центром горнолыжного туризма и подготовки спортсменов, а Имеретинская низменность – спортивным, выставочным и туристическим центром.

После Игр на ряде ледовых арен изменился профиль, они были преобразованы под другие виды спорта, превращены в тренировочные, выставочные, концертные площадки и т. п. Медиацентр поначалу предлагали продать под высокодоходное предприятие – казино. Но президенту эта идея не понравилась. По его мнению, Сочи должен стать семейным курортом, а казино в эту концепцию явно не вписывается.

В течение семи лет оживились такие отрасли экономики, как производство цемента, металлопроката и ряд других смежных производств. Были созданы десятки тысяч рабочих мест. Произошло значительное увеличение потребительского спроса также за счёт приехавших в Сочи гостей. Центробанк России высоко оценил вклад Олимпиады в экономический рост страны.

В первый же постолимпийский сезон на горнолыжных склонах Сочи побывали сотни тысяч туристов, из них больше половины приезжали именно покататься. Сочинские горы — это не только блеск и глянец пятизвёздочных гостиниц. Здесь есть всё, что нужно: недорогой ночлег и питание, а также центр проката и потрясающе доброжелательная атмосфера.

Только в прибрежном кластере Новый год встречали более 100 тысяч гостей. Народ валом валил на зрелищные мероприятия: шоу в ледовом дворце “Айсберг”, хоккейные матчи на Большой ледовой арене, на “Сочи Автодром”, в музей автоспорта. Но, конечно, наибольшей популярностью у гостей и жителей Сочи в зимний период пользуется горный кластер. Здесь отличная инфраструктура, на удивление уютно и можно без проблем попасть куда угодно.

Олимпийский стадион “Фишт” тут же начали реконструировать для проведения матчей Чемпионата мира по футболу — 2018. Вместимость арены будет увеличена до 45 000 зрителей. Другие залы отведены под детский спортивно-оздоровительный центр, многофункциональный спортивно-развлекательный комплекс, велотрек, выставочный центр.

Из обычного летнего курорта советской формации Сочи превратился во всепогодный международный центр спорта, отдыха и лечения. Россия получила совершенно новый город, который соответствует высоким международным стандартам. Здесь хорошая экология, хорошая природа, великолепное олимпийское наследие. Власти города опасались, что в последующие годы интерес отдыхающих может уменьшиться. Спада не произошло. Напротив, — та часть рассудительных туристов, которые не решились посетить город по горячим следам Олимпиады, планируют приехать в Сочи в один из следующих сезонов, когда амбиции поутихнут и вообще отдых будет дешевле. Условия для отдыха здесь не уступают уровню курортов Европы, а цены на проживание в Сочи ниже. В 2015 году в городе проведены десятки мероприятий разного формата, среди них фестивали воздушных шаров, военных оркестров, авиашоу, яхтенная регата. Возрождаются круизы на теплоходах вдоль всего Черноморского побережья.

Получили постоянную прописку в Сочи российские сборные по разным видам спорта. Бизнес-сообщества и деятели культуры всё чаще выбирают курорт для конференций, форумов, фестивалей, выставок. И это не случайно. Надо признать, что местный бизнес раньше вёл себя как-то слишком уж торпливо и суетливо. По-медвежьи: надо было за лето успеть нагулять жирку перед “мёртвым сезоном”. Игры пробудили Сочи от традиционной зимней полудрёмы, обеспечив потоком туристов на круглый год. Уверенность в завтрашнем дне развивает чувство достоинства и стремление дорожить своей репутацией.

А как там, “у них”?

В бывших столицах Олимпиад ситуация в смысле рентабельности складывалась благополучно, но по-разному.

В Греции Олимпиада приносила высокие доходы только в период проведения Игр. Это и понятно. У греков кругом тёплые моря, побережья усыпаны курортами, а чрезвычайно привлекательным туристическим объектам несть числа. Как-никак именно здесь зарождалась европейская цивилизация. Так что многие спортивные объекты Олимпиады превратились в памятники самим себе.

Мудрые китайцы после Олимпиады в Пекине были удовлетворены, кроме всего прочего, улучшением инфраструктуры, облегчением дорожной ситуации и усилившимся потоком туристов. Ряд спортивных объектов они продолжают использовать, хотя сроки их окупаемости превышают 30 лет. Ну, конфуцианцы вообще привыкли мыслить тысячелетиями.

В Турине, где зимние Игры в 2006 году проводились уже во второй раз, ледовые арены используются как для спортивных мероприятий, так и для концертов. Олимпийский стадион, на котором открывались и закрывались Игры,

является домашней ареной “быков” футбольного клуба “Торино”, национальной гордости Италии. Конькобежный каток принял чемпионат мира по фехтованию и чемпионат Европы по лёгкой атлетике в залах, а после был переоборудован в выставочный центр.

Главный крытый стадион зимней Олимпиады-2010 в Ванкувере, который завоевал право на проведения у себя Игр в упорнейшей борьбе лишь с третьей попытки, послужил домашним стадионом команды Канадской футбольной лиги. В ледовых дворцах проходят концерты, шоу. Там, кроме катков, размещены бассейны, проводили матчи теннисного Кубка Дэвиса и др.

Принявшая от Сочи эстафету зимних Игр Южная Корея, которую Россия обошла в Гватемале, намерена использовать весь накопленный Россией опыт, причем как опыт подготовки и проведения Игр, так и по использованию постолимпийского наследия. Об этом откровенно заявил Президент оргкомитета “Пхенчхан-2018” Ким Чжин Сон.

Открытый Юг

В Сочи олимпийские объекты задействованы почти всё. И это – доказательство того, что траты производились не ради одноразовой гулянки, а для создания долговременного надёжного источника общественной пользы и стабильного дохода. А ведь предсказывали, что олимпийские объекты в Сочи превратятся в спортивные кладбища, на которые никто никогда не вернётся.

Кроме всего прочего, город овладел и добрым наследством от прошедшей здесь Паралимпиады, – обширный набор устройств и средств, способствующих продвижению социального туризма, в том числе для людей с ограниченными физическими возможностями.

Сегодня и в зимний сезон здесь продолжают работу десятки санаториев. Если ещё несколько лет назад на отдых в “мёртвой сезон” отправлялись в основном пожилые люди, то сегодня отдыхают круглый год и молодые люди, и средних лет, и пенсионеры. Не только туристы, но и жители Сочи активно пользуются уникальными лечебными базами санаториев, приобретают курсовки, путевки по амбулаторному лечению или приходят на разовые процедуры. Круглогодичная загрузка санаториев позволяет сохранять медицинский персонал. Врачей и медсестёр не отправляют в неоплачиваемый отпуск, который раньше длился несколько месяцев до начала летнего сезона.

Круглогодичный дельфинарий с универсальной водной шоу-ареной открылся в Сочи 15 сентября 2012 года, и сразу стал местом паломничества сочинцев и гостей города. Сооружение уникальное. Амфитеатр рассчитан на 1300 посадочных мест, площадь демонстрационного бассейна – 285 кв. м, глубина – 6,8 м, температура воды в бассейне +24 градуса. Комплекс дополнительных бассейнов для дельфинов, для ластиногих, зоны фотографирования, контактный бассейн, предназначенный для плавания с дельфинами. Проектировщики и строители постарались сделать всё, чтобы люди с ограниченными возможностями чувствовали себя в развлекательном комплексе по-настоящему комфортно. Установлены тактильные указатели для слабовидящих, для инвалидов-колясочников отдельный вход, ведущий прямо к зрительским трибунам. Смонтированы и специальный лифт для маломобильных граждан.

Дельфинарий открывает двери в мир морской фауны, рассказывает о его удивительных обитателях, приносит массу положительных эмоций. Эффект он производит многократный: и развлекательный, и образовательный, и лечебный, и воспитательный.

Высший пилотаж

Особый колорит городу-курорту придало открытие гоночной трассы для автомобильных соревнований в Адлерском районе города Сочи Краснодарского края России – “Сочи Автодром”.

14 октября 2010 года в присутствии Владимира Путина было подписано соглашение между ОАО “Центр “Омега” и компаниями группы Formula One Management на организацию Формулы 1 Гран-при России. Расположили автодром в Имеретинской низменности. Идея трассы вокруг Олимпийского парка зимних игр оказалась удачной. Строили автодром одновременно с другими спортивными объектами. Но признали, что запускать гоночную трассу

к дням Олимпиады – это было бы слишком. Да и небезопасно. Уникальность сочинского автодрома заключается в том, что часть его интегрируется в транспортную систему Большого Сочи. Что касается условий для участников соревнований и зрителей – они великолепны.

19 августа 2014 года делегация Международной автомобильной федерации (FIA) во главе с гоночным директором Формулы-1 и делегатом по безопасности FIA посетила “Сочи Автодром” для оценки его готовности к проведению гонок. После тщательной проверки комиссия постановила, что автодром готов к принятию автомобильных соревнований международного уровня. Трасса была официально открыта. Первые официальные гоночные заезды прошли на сочинской трассе 13 сентября 2014 года, в рамках седьмого этапа Российской серии кольцевых гонок (РСКГ). Победителями первых заездов в рамках РСКГ стали омич Михаил Грачев в “Объединённом 2000” и казанец Ильдар Рахматуллин в “Объединённом 1600”.

Зрителям предоставлена возможность передвигаться по территории зоны, наблюдая повороты трассы с 4-го по 9-й включительно, приближаясь к трассе на расстояние в 20 метров. Установлен огромный экран. Всем доступна и Медальная площадь, на которой расположена сцена для массовых автограф-сессий пилотов Формулы-1. В эти же дни проходят выступления приглашенных артистов. Здесь устраиваются особые трек-дни, когда можно не только заглянуть в “конюшни”, но и проехать пару кругов по скоростной трассе на собственном автомобиле. А любители острых ощущений за две-три сотни долларов могут рядом с именитым пилотом прокатиться на гоночном авто со скоростью до 270 км/час. Чтобы потом хвастаться всю оставшуюся жизнь.

О пользе добрых дел

Польза для России от сочинской Олимпиады не измеряется суммами, которые вложены в спортивные сооружения и инфраструктуру края. Игры восполнили многое из того, что мы упустили за последние годы в отношениях с миром. И миру предстала другая, настоящая Россия, привлекательная своей порой не знающей границ широтой души, самобытностью и неповторимостью. Да мы и сами много нового открыли в себе.

Размышления над этой сочинской олимпийской историей невольно приводят к интересным выводам. Да, престиж России во всём мире вырос. Да, удалось привлечь большие массы людей – отдыхающих, туристов – к черноморской здравнице, инфраструктура которой теперь не уступает инфраструктуре иностранных курортов. В частности, отдых в РФ впервые стал дешевле зарубежного. Большой Сочи превратился в чрезвычайный мощный очаг излучения положительной эмоциональной энергии, или, выражаясь языком социальных психологов, образовалось мощное поле воздействия, поле притяжения.

Проявился и эффект совершенно неожиданный, который никто не мог предвидеть, тем более на него рассчитывать. В соседней Украине случилась беда: там народ, обозлённый разгулом коррупции, возмутился. На волне праведного гнева произошло для XXI века невероятное, – власть в стране перехватили нацисты.

Бандеровцы провозгласили себя сверхчеловеками, а проживающих на территории республики этнических русских объявили людьми второго сорта, “быдлом”. Лидеры “майданной” власти вознамерились запретить им пользоваться родной речью – русским языком. Русских начали гнобить по всей Украине только за то, что они русские. А прославляли тех, кто воевал под гитлеровскими штандартами, кто гнал людей в Бабий Яр и торговал потом на киевском рынке вещами убитых. На телеэкранах и наяву люди наблюдали сумасшедшие сборища, погромы в центре города, факельные шествия неонацистов, где под грохот барабанов скандировали угрозы “москалям” – пугали ножами и “гиляками”-виселицами. Крымчане в ужасе следили за развитием событий, в которых гибли мирные жители, и ожидали начало резни. Страх понятен: такое уже было в Германии в 30-х годах. Киев стремился разжечь межнациональную распрю, чтобы установить на всей территории, принадлежавшей Украине, новый порядок.

Поначалу представлялось, что это бред какой-то, временное помутнение сознания, – прокричатся и успокоятся. Но “майданные” угрозы не расходились с делом – против восставшего Донбасса была пущена в ход тяжёлая

артиллерия, танки, авиация. Горели города и сёла Малороссии. И на всё это безумие “демократическая” Европа взидала спокойно, более того, с одобрением, считая, что русскоязычное население должно покориться новоявленным “суперменам”. А Россию следовало сурово наказать, свалив на неё все грехи, начиная с доисторических времён. Русских назначили виноватыми перед Западом навсегда и во всём, в том числе и в том, что новый день начинается на русской Чукотке. Оказалось, что нынешняя Европа и в грош не ставит никакие всенародные референдумы, опросы мнений и прочие демократические процедуры, выработанные веками мировой цивилизации. Трудно поверить, что всё это реально происходит в XXI веке.

А совсем рядом, в Сочи – ярчайший праздник мира, дружбы и созидания. Оттуда излучается мощный энергетический поток, – поток света, добра, радости. По соседству, только руку протяни – братская Россия. Рядом совсем другой мир, где люди живут дружно, где налаживается нормальная, достойная жизнь. И произошло именно то, что неизбежно должно было произойти – люди всей душой потянулись к России.

Повлияла ли сочинская Олимпиада на настроение крымчан? Кто знает – не Божий ли промысел. Специалисты по социальной психологии отмечают сильнейшее моральное воздействие. Крымчане бросились к России, умоляя о спасении. И благодарение судьбе за то, что почти два с половиной миллиона наших соотечественников успели выскочить из-под надвигающегося на них нацистского террора.

Что же до олимпийской истории, тут, в сущности, всё просто. А главный урок грандиозной сочинской кампании: делай людям добро, и воздастся сторицей.

РЫБАЛКА — ДЕЛО КЛЁВОЕ

Летите вы из Южно-Сахалинска в центр страны бизнес-классом или классом эконом, без разницы: никуда вам не укрыться от добротного рыбного духа, которым самолёт пропитан весь, включая инверсионный след. Пассажиры не ропщут, потому что в глазах встречающих наверняка прочтут вопрос: рыбки-то привёз?..

Рыба – лучший подарок. Рыба – наше сокровище; и рыбы у нас много. Ой, как много! Только рыбные цены в Европейской части страны так больно кусаются, что порой кажется, что для доставки столь ценного продукта человечество изобрело пока только самолет, а до паровоза и холодильника ещё не додумалось.

Все понимают, как следует обойтись с дальневосточным изобилием “даров моря”. И решения на эту тему приняты правильные, притом давно. Уж не припомнить, когда и кем впервые были произнесены эти слова, достойные быть “отлитыми” в граните:

“Одна из важнейших государственных задач – надёжное обеспечение граждан российскими продуктами питания, в том числе рыбной продукцией. . . В этом контексте значительную роль играет бесперебойная организация вывоза рыбы с Дальнего Востока и Сахалина”. Задача сформулирована столь блестяще, что повторяется регулярно из года в год, из доклада в доклад. И что? А ничего.

“В этом контексте” скорей вспоминается одна из “Золотых китайских сказок” Власа Дорошевича, писателя начала XX века, – “Добрый богдыхан”. Так вот, добрый богдыхан по прозвищу Мун-Су, – что значит “отец народа”, по утрам читал донесения мандаринов (вице-королей). А мандарины писали одно и то же, – что Китай благодарствует, как ещё не помнит история, и жители даже не знают, что им делать с рисом. Богдыхан читал всё это и думал: “А не врут ли?”

“Рыба пришла к рыбакам, и неводы буквально “утонули” от рыбы, – радостно сообщала дальневосточная пресса летом 2015 года. – Почти на всех рыбопромысловых участках этого района зафиксированы хорошие подходы горбуши. На полную мощность заработали береговые заводы, а флот, выставленный на приёмку лосося, уже принял более 2 тыс. тонн рыбы...”. Нечто подобное читаем в донесениях 2016-го.

Официальная статистика Росрыболовства также всегда оптимистична: по состоянию на 10 июля 2015 года вылов тихоокеанских лососей в Дальневосточном рыбохозяйственном бассейне составил 30,3 тыс. тонн, что на 36,5% больше улова 2013 года. Портовики Приморского края докладывали, что готовятся к тому, что во Владивосток придёт большое количество рыбопродукции. На полигоне Дальневосточной железной дороги формируются ускоренные рефрижераторные поезда с маршрутной скоростью до 1200 км/сутки и т. д.

Ну, и как с доставкой к столу трудящихся и других сограждан? В отчётах говорится, что в целом на Дальнем Востоке спрос грузоотправителей на перевозки рыбной продукции железнодорожным транспортом удовлетворяется в полном (!) объёме. Уровень транспортной составляющей в розничной цене не превышает 11%, следовательно, не оказывает значительного влияния на изменение конечной стоимости и спроса на рыбу. Если так всё прекрасно, так где же она, дальневосточная рыба? Почему цены на неё продолжают расти безудержными темпами? И как дошли мы до жизни такой?

В науке управления есть понятие – “чёрный ящик”. Это когда объект, внутреннее устройство которого неизвестно, рассматривается только на входе и выходе – то есть всё в объект входящее, и всё из него выходящее; исследуют также его реакции на внешние воздействия. За “чёрный ящик” можно принять систему в виде часов, начинки компьютера, мобильного и ещё множества устройств, которыми пользуются, не вникая в то, как они устроены. Но если объект не выполняет свои целевые функции, то возникает желание приподнять крышку “чёрного ящика” и посмотреть, что же там происходит в действительности. Тем более, когда речь идёт ни много ни мало – о продовольственной безопасности государства.

Всегда по четвергам

Конечно, Россия – “дистанция огромного размера”, и пока главным средством доставки дальневосточной морепродукции является железная дорога. Во времена “застоя” и “тоталитаризма” МПС перевозило рыбу и прочие скоропортящиеся продукты в рефрижераторах, и в таком количестве, что в период затруднений с белковым питанием в СССР были объявлены так называемые “рыбные дни”, на манер церковного поста. Хорошо это или плохо – можно спорить, но объёмы перевозок рыбы железнодорожниками совершались колоссальные.

Введение в 1932 году всесоюзного рыбного меню для населения было вызвано спадом производства мяса и борьбой с недостатком белков в рационе трудового народа. Автором постановления Наркомснаба СССР “О введении рыбного дня на предприятиях общественного питания” был, как известно, 37-летний нарком Анастас Микоян.

Позднее, когда в результате хрущёвских сельскохозяйственных экспериментов в рационе советских граждан вновь стал ощущаться недостаток белковой пищи, вспомнили о рыбе. На этот раз за рыбным днём был закреплён постоянный день недели – четверг. Предприятия общепита в этот день не включали в меню никаких мясных блюд, что поначалу вызывало глухое ворчание у рабочих и служащих. Блюда из дешёвых сортов предлагались в общественных столовых, а из более дорогих – в ресторанах. Дома граждане в четверг могли готовить всё, что угодно, но в столовых, кафе и буфетах строго придерживались установленных правил. Исключением были только рестораны.

Тому, что рыбный день назначили именно на четверг, было дано чёткое обоснование, подкреплённое статистикой и расчётами, сводящимися к тому, что реализация рыбы именно в этот день будет максимальной. В советских столовых всегда по четвергам подавали минтай, хек, мойву, селедку. СМИ расхваливали преимущества морепродуктов, – как вкусных и питательных, а главное, чрезвычайно полезных для здоровья. В газетах и журналах регулярно

публиковались тематические подборки с рецептами блюда из даров озёр, морей и рек. Народ познакомили с рыбой ледяной, саблей, хеком. Кстати, если ледяная и хек были приняты потребителем более или менее спокойно, то с саблей вышла заминка, пока в Ленинградском институте советской торговли не придумали способ кулинарной обработки и сделали её съедобной. Огромные средства вкладывались в создание современного рыбопромышленного флота, в строительство рыбоперерабатывающих заводов, рефрижераторных поездов и в развитие сети специализированных магазинов “Океан”.

“Рыбные четверги” просуществовали до самой перестройки. А потом сгинули. Хотя и в постсоветской России частично сохранилась традиция отношения к четвергу как к рыбному дню. Иногда в качестве рыбного дня четверг выбирают даже производители, не имеющие ничего общего с советским прошлым. В немалой мере это воспринимается как возврат к православным традициям: в меню многих российских ресторанов завели постный раздел — во время Великого поста, а иногда во время прочих постов и еженедельных постных дней (среда и пятница). Обычно в эти дни мясо стараются заменять не рыбой, а строго постными блюдами.

Были ли злоупотребления? Были, но иного характера и, конечно, несоизмеримого масштаба. На “усушках и утрусках” наживались суммы, по нынешним представлениям, просто смешные. Скажем, если рыба шла в продажу “с колёс”, то реальная потеря веса оказывалась меньше законно предусмотренной. Хитрецы этим пользовались и разницу присваивали, считая такую махинацию своего рода премией за скорость оборота. Контролерам надо было успеть перехватить фокус на лету.

“Пей рыбий жир, качай железо!”

О том, что в рыбе, и особенно в рыбьем жире, целый букет полезных микроэлементов, витаминов (кроме, пожалуй, витамина С), известно было давно. Но, пока наука разбиралась в механизме скрытного воздействия витаминов, народ пытался сам нащупать пути самозащиты от смертельно опасных болезней, которые развивались быстро, подобно эпидемии.

Например, от цинги. В эпоху великих географических открытий от этого недуга погибало больше моряков, чем в морских сражениях и кораблекрушениях. Не скоро, но всё же уловили тайную связь: на кораблях, возвращавшихся из южных колоний в Европу с грузом цитрусовых плодов, экипажи болеют реже. Для дальних плаваний стали запасаться лимонами. Англичане своих мореходов так и называли — *limies* (“лимонники”). Пётр Великий молодому российскому флоту прописал голландский рацион, включающий лимоны и апельсины.

А в студёных северных морях поморы через силу жевали сырую рыбу, мясо тюленей. В удаленных таёжных поселениях (в том числе в системе ГУЛаг) запасали клюкву, квасили капусту, готовили отвары из хвои, — наверное, самое отвратительное в мире пойло. Но в нём содержался спасительный витамин С.

Полтора века назад норвежский аптекарь Петер Меллер установил закономерность: в странах с холодными морями, где обитает жирная рыба, люди реже болеют инфарктом, у них здоровые суставы и меньше психических расстройств. Он стал применять рыбий жир, добытый из печени трески, как лекарственное средство.

Особенно впечатляющим оказалось активное усвоение детскими организмами витамина Д, предотвращающего рахит. Проблема рахита была актуальной прежде всего в местностях, где мало солнца из-за тусклого климата, теснота застройки или задымлённости воздуха. Недуг кошмарный: объём живота ребенка непропорционально растёт, рёбра размягчаются, скелет деформируется, увеличиваются лобные и теменные узлы, так что голова приобретает “квадратную” форму.

Начиная с 20-х годов в изнурённой войнами и голодухами России во всех яслях, садах, интернатах и школах медработники стали ежедневно выдавать детям по ложке рыбьего жира. В директивах пятилетних планов отдельной строкой назначались объёмы производства рыбьего жира. В 40–60-е годы в Советском Союзе этого продукта вырабатывалось чуть не 70% мирового производства.

Заботились только о пользе; вкусовыми качествами пренебрегали. Малышей же разговоры о пользе не убеждают. После еды каждому наливали из

бутылочки какую-то протививную жидкость. Нравится, не нравится, — пей! По одной чайной ложечке в день, — и это было обязательно. В яслях процедура сопровождалась дружным рёвом. Зато гематоген — микстуру на основе бычьей крови и яичного желтка — “дети войны”, напротив, очень любили. А уж когда “бычью кровь” стали делать в виде плитки — с добавлением сгущённого молока, патоки, аскорбиновой кислоты, так это был просто шоколад. И приходилось ограничивать его употребление.

Рыбий жир был сырьем стратегическим. Наши фронтовики во время Великой Отечественной войны широко применяли его при лечении гемералопии (“куриной слепоты”, возникающей из-за неполноценного питания): по несколько капель на кусочек хлеба — утром, днем и вечером. Впрочем, и в германской армии солдат ежедневно получал столовую ложку рыбьего жира.

В 1970 году в СССР продажа рыбьего жира была прекращена. Дело в том, что из-за ухудшения экологической обстановки было зафиксировано увеличение содержания вредных веществ и тяжёлых металлов в рыбьей печени. Потребовалось коренное изменение технологии. Производство медицинского рыбьего жира было почти полностью свёрнуто.

Рыбий жир детям давать перестали. Однако заметили, что за эти годы дети стали слабей физически; медики заговорили об участившихся случаях рахита. Средняя продолжительность жизни в нашей стране в 80-е и 90-е годы стала падать. И только коренных северных народов России эта опасная тенденция не коснулась. В то же время в развитых странах мира продолжительность жизни, как у мужчин, так и у женщин росла.

В тех же 70-х годах правительства США, Англии, Франции, Японии стали выделять деньги на пропаганду рыбьего жира в качестве пищевой добавки, благоприятно влияющей на те участки мозга, которые отвечают за память, мышление, речь. Обнаружилось также, что сходные по действию жирные кислоты, в том числе класса Омега-3, содержатся и в жире таких животных, как северный олень. Зажиточные пожилые американцы стали всё более широко использовать оленьё мясо. Но на Аляске оленей мало. При поездке Горбачёва в Америку вице-президент Буш подписал договор о поставке в СССР окорочков бройлерных кур в обмен на мясо северных оленей. За 1 кг оленьего мяса давали 40 кг “ножек Буша”.

В 80-90-х годах прошла серия международных конференций, на которых были сделаны выводы, что рыбий жир является мощным средством для профилактики возникновения гормональных расстройств и, в первую очередь, сахарного диабета. Кроме того, признали, что это незаменимое средство для профилактики развития онкологии и при наличии у человека различных предраковых состояний. Все жители Хиросимы и Нагасаки, пережившие атомные взрывы, бесплатно получают рыбий жир. Япония, кстати, заслужила полное право именоваться ещё и страной долгожителей: к октябрю 2016 года здесь насчитали 65 тысяч 692 человека, возраст которых превышает сто лет.

Сегодня России приходится практически заново восстанавливать утраченное производство, вытеснять с отечественного аптечного рынка недобросовестных иностранных производителей. После двух десятилетий забвения уровень продаж рыбьего жира значительно вырос и всё же остаётся крайне низким по сравнению с остальным миром.

Возникла и неожиданная проблема. Потребители заметили, что приём капсул рыбьего жира, благодаря сочетанию в нём полиненасыщенных жирных кислот Омега-3 и Омега-6, способствует снижению веса. Вместо избыточной жировой прослойки появляются красивые мышцы. Борьба за стройную фигуру, как водится, привела к перекосам в сознании: “Пей рыбий жир, качай железо!” Взрослые люди начинают изнурять себя диетами и фитнесом до того, что порой это заканчивается печально для здоровья.

Вспоминается, как в скудные послевоенные годы аптекарши, продав копейное лакомство — плитку “бычьей крови”, кричали вслед: “Много не ешь!..” Так то были дети.

Сети типа “Паук”

В Советском Союзе килограмм минтая стоил что-то около 35 копеек, хека — 56, в это же время мясо стоило порядка 2 рублей 20 копеек. Во всяком случае, соотношение было такое. Ведь в отличие от птицы, крупного и мелкого скота,

рыба не требует затрат на выращивание. Главное: обеспечить соблюдение правил рыболовства. В других странах рыба, хотя и сопоставима по своей белковой ценности с мясом, но, как правило, дешевле и более доступна для населения.

Но в последние годы в магазинах Москвы, да и по всей России цены на мясо и рыбу каким-то чудесным образом сравнялись. Почему это случилось именно в России, имеющей выходы к трём океанам, к двенадцати морям, не считая Байкала? Значит, с нами произошло нечто необыкновенное, что привело к такому “выравниванию” цен.

Помнится, мы от души хохотали, читая рассказ О’Генри “Трест, который лопнул”. Там действие происходило в городишке, временно отрезанном от остального мира наводнением. И там всё было к услугам жуликов шайки Энди Таккера: вода, ветер, полиция и безраздельная монополия на ценный продукт, чрезвычайно нужный потребителям... Штаб-квартира треста расположилась в салуне под названием “Голубая змея”:

“За одним концом стойки сидит Джефферсон Питерс, этакий восьминогий спрут-эксплуататор, справа у него колыт и слева у него колыт, и он готов дать сдачи либо долларами, либо пулей. В заведении – три бармена, а на стене вывеска в десять футов длины: “Каждая выпивка – доллар”. Энди сидит на несгораемой кассе, на нем шикарный синий костюм... Тут же начальник полиции с двумя полисменами: трест обещал им бесплатную выпивку”.

Теперь подобный бизнес нам уже не кажется смешной выдумкой. При российском капитализме схема похожая, только попроще, на сухую – обошлись безо всяких природных катаклизмов, цены ещё задолго до известных “санкций” начали самовольный, несанкционированный взлёт. На наших “свободных” рынках, которые раньше назывались колхозными, можно наблюдать картину поразительную: покупателей меньше, чем продавцов. И где это видано, чтобы, например, на огромном рынке все скоропортящиеся товары продавались по одинаковой цене? “Я другой такой страны не знаю...” Покупатели удивляются: почему цены упёрлись в потолок, на что живут коробейники, если торговля слабая? Что они тут делают? Может, чем-то другим промышляют или особого сигнала ждут? И почему местные производители “не хотят” выставлять свой товар? Боятся конкурировать?

До недавнего времени полки магазинов в центральной части страны буквально ломались от выращенной на фермах на комбикормах импортной семги, форели со всех концов света, а наша бесценная дикая, экологически чистая рыба, выловленная у дальневосточных берегов, массово направлялась на экспорт в Юго-Восточную Азию. Казалось, “санкции” заставят изменить ситуацию. Не тут-то было! По данным Федерального агентства по рыболовству, в “досанкционном” 2013 году экспорт рыбы из России составил более 1,5 миллиона тонн, импорт – около 0,8 млн. В “санкционном” 2014-м, когда импорт сократился на две трети, экспортный перекоп стал ещё ощутимее. Причем ввозили мы “продукцию высокой переработки” – охлаждённые тушки, филе, консервы, рыбопродукты, а вывозили и продолжаем вывозить обычную мороженую рыбу, без какой-либо существенной обработки. Ситуация точно, как с нефтью, – предпочитаем гнать сырьё.

Цены на рыбу в стране продолжают бить рекорды: палтус – 600-700 рублей за кг, нерка – 400-600 рублей за кг, кета – 250-300 рублей, копчёная сельдь – 180-220 рублей, минтай – 95-115 рублей, филе минтая – 200-240 рублей, филе трески – 250-270 рублей, креветка – 600-1000 рублей. Но и эти цифры уже устарели – за ценниками не угонишься. Потребление стремительно падает, так как падает покупательская способность населения, а дешёвой рыбы в стране больше нет. Рынок сжимается.

Торможение в небесах

Сторонний наблюдатель может подумать, что весь наш рыболовецкий флот неожиданно затонул. Это плохо, когда гуманитарии (в том числе писатели, журналисты) начинают вступать в проблемы глобальной экономической политики. Нужда заставляет. Как говорил отец Варлаам в корчме на литовской границе, “давно не читывал и худо разбираю, а тут уж разберу, как дело до петли доходит”. Но что за диво: стоит прессе начать задавать властям вопросы о том, что делается в рыночном “чёрном ящике”, и почему

из него идёт такой странный выхлоп, наши либеральные деятели, ответственные за экономику и финансы в стране, вдруг принимают вид “блондинки”, впервые в жизни открывшей капот своего автомобиля.

Да всё-то понимают они, дорогие наши исполнители заглавных ролей. О мотивах гадать не приходится. Когда презренным канцелярским штилем, а когда и высоким поэтическим слогом они откровенно выражают свои заветные желания. Желания в сущности просты, как у того цыгана, что мечтал стать царем: сто рублей украл бы и удрал. Недаром наставляют своих наследников: “Езжай, мой сын, езжай отсель...” Ну, не с пустыми же руками! Что тут непонятного?

Не желают они замечать, что сетевиками, в том числе национальными сообществами, установлен жёсткий полукриминальный монопольный режим цен. То есть место проклинаемой госмонополии заняли дельцы, имя которым легион.

Но вернёмся к дальневосточной рыбе. Поначалу ключевым был назван вопрос о её транспортировке. Тут в поисках “стрелочника”, главного виновника затруднений в перевозке скоропортящейся продукции, – все головы повернулись в сторону железнодорожников. Забыли, наверное, что монополия железнодорожного хладотранспорта, который доминировал при перевозках скоропортящихся грузов (СПГ) на всей территории Советского Союза, больше не существует. Следуя мудрым указаниям МВФ и предначертаниям катехизиса отечественных рыночников – “чем меньше государство вмешивается в экономику, тем лучше”, удалось упразднить механизм планового производства скоропортящейся продукции и снабжения ею населения.

Эта историческая победа была одержана не вдруг. При разделе имущества между союзными республиками изрядная доля вагонов для перевозки скоропорта – 28 тысяч единиц – досталось МПС России. Должно быть, члены СНГ надеялись, что с заменой в сфере хладотранспорта отсталых консерваторов “эффективными менеджерами” дела пойдут лучше прежнего: конкуренты-поставщики, соперничая друг с другом, завалят рынки дешевой продукцией.

А получилось с точностью до наоборот. ОАО “РЖД” свой парк изотермического подвижного состава передало дочерней компании АО “Рефсервис”. Это произошло 28 декабря 2005 года, вскоре после отстранения от штурвала отрасли Г. М. Фадеева, который осторожно вёл вверенный ему гигантский корабль извилистым фарватером реформ, обходя подводные рифы. Он никак не мог изжить в себе “отсталые” догмы, типа – “раньше думай о Родине, а потом о себе”, и, возможно, рассчитывал сохранить единство отрасли, применяя кутузовскую стратегию. Самозванные реформаторы, облизываясь, тчетно бродили вокруг “естественного монополиста”. С уходом Фадеева реформа сделала по-гайдаровски решительный шаг: на железнодорожном реф-транспорте отпустили тормоза.

С горки заскользили быстро: реф-вагоны в основном продали, сотни “излишних, не востребованных” вагонов-холодильников уничтожили либо переделали в термосы, то есть вытряхнули из них оборудование, оставив только изоляцию и напольные решетки. Реф-депо позакрывали, сотни специалистов по обслуживанию реф-секций уволили. Вместе с “излишним балансом” потеряли собственную ремонтную базу (рефрижераторные вагонные депо). Компания с каждым годом теряла подвижной состав, сдавала свои позиции. Почти весь оставшийся парк – несколько тысяч единиц – должен быть списан в 2020 году. То есть в ближайшем будущем возить скоропорт с соблюдением температурного режима будет не на чем.

Сегодня ОАО “РЖД” не является монополистом в перевозке рыбы, так как федерального парка рефрижераторных вагонов больше нет в природе. А “Рефсервис” в настоящее время с Дальнего Востока перевозит менее трети от общего объема перевозок рыбы. Остальной объем осуществляют другие компании-операторы.

Самое интересное – то, что ослабление провозной способности скоропорта по стальным магистралям серьёзно огорчило далеко не всю дальневосточную рыболовецкую общественность. Это заметно по тому, что нередко реф-секции простаивают из-за отсутствия груза, то грузы медленно оформляются, то погрузка неспешная, то еще что-нибудь. В отношении предъявления рыбы

к перевозкам в течение года наблюдается крайняя неравномерность. Сказывается и значительное одновременное поступление рыбы во время путины в условиях дефицита холодильных мощностей в портах, и отсутствие централизованных и плановых закупок и т. п.

Барьеры возникают зачастую как бы ниоткуда, на ровном месте. Случайна ли инертность, которая проявляется в том числе в решении элементарных организационных вопросов? Например, в период путины необходимо было пересмотреть режим деятельности ветеринарных инспекторов: в выходные и праздничные дни они не работали. Ломался график досмотра, тормозилась отправка на станциях. В итоге вагоны простаивали, копились, занимая полезный путь. Станции теряли пропускную способность и т. д.

То, что стоимость перевозки рыбы «Рефсервисом» ниже действующего тарифного руководства, известно давно. Она формируется в соответствии с преискурантом № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», утвержденным постановлением ФЭК России и введенным в действие ещё 28 августа 2003 года. В этих условиях дальнейшее снижение тарифов на перевозку рыбы не повысит доступность данного продукта для конечного потребителя, а только подорвет финансовое положение перевозчиков.

«Не нужно искать решение проблемы доставки рыбы в тарифе ОАО «РЖД», – подчеркнул новый глава отрасли Олег Белозёров, – тем более что его доля в конечной цене продукции ничтожно мала. Важно обратить внимание на повышение эффективности всей логистической цепочки, увеличение скорости доставки, улучшение условий хранения, проанализировать ценовую политику торговых сетей».

Отметим, что за последнее время железнодорожники предложили клиентам ряд привлекательных услуг, в результате чего наблюдается рост объёмов перевозок рыбы. Так, за семь месяцев 2016 года со станций Дальневосточной железной дороги отправлено 352 тыс. тонн свежемороженой рыбы, что на 4% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Это хорошо, но слишком мало. Рыба и морепродукты продолжают дорожать ускоренными темпами. В январе прирост цен составил 6,5%, в феврале – 5,5%. За январь-февраль эти продукты подорожали на 12,3% против прироста на 2,2% за аналогичный период прошлого года.

Мы говорим о рыбе, оставив в стороне мясо, птицу, овощи, фрукты и прочий скоропорт. А рефрижераторный парк истощается на глазах, и железнодорожникам не осталось ничего другого, как поставить перед государством (неустанно проклинаяемым либералами) просьбу о выделении дополнительных средств для закупки новых реф-контейнеров. Сейчас значительная часть рыбы с Дальнего Востока доставляется в центральные регионы России в мороженом виде. Время доставки слишком велико. А продукцию в вагонах-термосах нельзя держать более 10 дней и после разгрузки нужно снова замораживать рыбу. Из Владивостока вагоны-термосы в принципе способны добежать до Москвы за 7–10 дней. Но если реально состав только формируется до шести суток, а везут термосы 10–15 суток, то в Москву рыба придёт заведомо протухшей. Нужно массово закупать реф-контейнеры, то есть «опять за рыбу деньги».

Львиная доля

Рыбную проблему пришлось выносить на заседания президиума Госсовета. Крупный разговор на эту тему происходил в 2007 году. Однако воз, точнее улов, и ныне там – на граничных рыбоперерабатывающих предприятиях, а вовсе не на прилавках отечественных магазинов. В Федеральной антимонопольной службе уверены, что цена на рыбу в России выросла прежде всего из-за действий посредников.

«Перекупщики, пользуясь тем, что каналы сбыта во многом монополизированы, устанавливают, не оказывая никакой услуги, ничего с этой рыбой не делая, не замораживая, не потроша, ничего абсолютно, цену примерно в два раза более высокую, нежели она должна быть», – пояснил руководитель ФАС Игорь Артемьев. По мнению экспертов, на розничную цену мороженой рыбы в регионах потребления оказывает влияние, в первую очередь, большое количество посредников и мелких оптовиков, которые полностью управляют рынком сбыта и транспортировки рыбы.

В 2010 году была проверена цепочка ценообразования по рыбе. Итоговый доклад получился интересным: была выявлена цена начальная и конечная, а между ними – обширная серая зона. Сотрудники антимонопольной службы так и не смогли распутать клубок посредников – рыба переходила от одного собственника к другому. Таким образом, используя подставные фирмы, недобросовестные предприниматели пытаются уйти от налогов. Основную маржу получают посредники. То есть в среднем в 50 процентов оцениваются труд добытчика и доставщика, и 50 тем, кто до продукта даже не дотрагивается.

Все обещания “рыбацкого сообщества” наполнить внутренний рынок доступной продукцией в случае, если государство поставит барьер импортной продукции, оказались на деле не более чем блефом. Рыбные лоббисты также обещали Владимиру Путину, что новая система распределения квот, предусматривающая закрепление за каждым предприятием постоянных объемов вылова рыбы на 10 лет, будет способствовать инвестициям в судостроение и переработку. Ничего подобного не произошло – преференции мало повлияли на укрепление продовольственной безопасности, развитие прибрежных территорий и смежных отраслей экономики. Ещё бы: если раньше продавали рыбу за кордон и за 1 доллар получали 35 рублей, теперь получают вдвое больше. Получается, что выгоднее всю нашу рыбу продавать не нам... Практически 50 миллиардов рублей мы тратим ежегодно, в результате прибыль и рабочие места остаются за рубежом. Значительная часть нашей рыбы добирается до потребителя в центре России через другие страны, куда её продают рыбаки. К примеру, Китай продаёт в Россию филе российского минтая, хотя в китайских морях минтай отродясь не водится. А сколько ещё рыбы “уходит” нелегально?..

В октябре 2015 года президиум Госсовета под руководством Владимира Путина вновь разбирался, как накормить россиян полезными протеинами и аминокислотами отечественного производства. Пока рыба – особенно лосось и форель (не говоря уже об осетровых) – для большинства граждан остаются малодоступным деликатесом.

“Граждан не устраивает, когда ассортимент и цена рыбы на внутреннем рынке определяются зарубежными поставщиками и ритейлерами, когда в рыбной отрасли располдилось разного рода рантье, использующие наши биоресурсы!” – подчеркнул Президент России.

Тотальный вывоз рыбы и морепродуктов за рубеж породил мощный “теневой сектор”, представители которого стремятся получить от государства налоговые, таможенные и контрольно-надзорные послабления, чтобы еще больше увеличить объем получаемых ими сверхдоходов от торговли валютоёмкими видами биоресурсов по “серым схемам”.

Чтобы оправдать низкие поставки на внутренний рынок, в ход идут все средства – заявления о высоких транспортных тарифах, чрезмерном контроле пограничников и бюрократических препонах ветеринаров. Жалуются рыбопромышленники не только на железнодорожников. Им сильно мешают федеральные ведомства. А, например, Россельхознадзор со своей планируемой системой выдачи электронных ветеринарных сертификатов (АИС “Меркурий”) просто стоит поперек горла. Внедрение этой системы угрожает вывести из тени потоки биоресурсов, которые сейчас поставляются по “серым схемам”. Это – прямая опасность для теневого бизнеса, который потеряет огромные доходы.

Все нынче грамотные, и все понимают: бумажная справка выдается хозяйствующему субъекту, и больше никто ничего о ней не знает. В то же время организация системы открытых биржевых торгов, использование сети Интернет для оформления сопроводительных документов делает информацию о товаре прозрачной и общедоступной.

Развитию “серых схем” рыбного экспорта благоприятствует и несовершенство российского законодательства. В результате создаются благоприятные условия для вывоза валютоёмких видов биоресурсов – краба, креветки, гребешка и т. п. После этого рыбопродукция реализуется по более высоким ценам, а разница оседает в иностранных банках. Значительные средства образуются также в наличном виде, налоги и сборы в бюджет России не платятся либо недоплачиваются.

Если внимательно просмотреть многочисленные публикации в профильных да и непрофильных СМИ, можно увидеть, что лоббистами рыбного экс-

порта развернута настоящая информационная война, направленная на дискредитацию российских контролирующих и правоохранительных органов, а также ряда государственных компаний. Цель ясна – сохранить и расширить возможности бесконтрольной отправки российской рыбы за рубеж и получения сверхприбылей.

Рыбное лобби потопталось и в Госдуме 6-го созыва, пытаюсь доказать, что развитие глубокой переработки рыбы в России малоперспективно, что поставки рыбы с Дальнего Востока затруднительны, да особо и не нужны. Фактически, “рыбные короли” пытались саботировать решения руководства России, направленные на обеспечение продовольственной безопасности нашей страны. Сами рантье в большинстве переселились за границу и оттуда пытаются повлиять на попытки ФАС навести порядок на рыбном рынке.

Серьезная причина, – нехватка холодильных складских и рыбоперерабатывающих мощностей и развитой инфраструктурной составляющей наших портов; нуждается в обновлении и рыболовный флот. Но потенциальные инвесторы не спешат. Их смущает тот факт, что основная часть отечественной рыбной продукции уходит по накатанной дорожке – на рынки соседей России по Азиатско-Тихоокеанскому региону. Рыбные магнаты свою львиную долю так просто не уступят.

Рассматривается возможность организации перевозок рыбы с Дальнего Востока в Мурманскую область Северным морским путём, а в перспективе – создания регулярной арктической контейнерной линии. В 2011 году уже были выполнены рейсы с рыбой по Севморпути до Санкт-Петербурга и вполне успешно: доставка обошлась примерно 3 рубля за килограмм. В мае 2016 года вышел в первый рейс атомный лихтеровоз-контейнеровоз “Севморпуть”.

Как видим, усилия по оздоровлению рыбной отрасли предприняты Госсоветом нешуточные. Очень хотелось бы, чтобы они увенчались успехом. О результатах мы узнаем не из отчётов, а по розничным ценам.

(Продолжение следует)