

ИГОРЬ ЯНИН

## НЕУДОБНО БЕЗ ПОРТОВ

*По беспортью войско оголело.*

(В. И. Даль)

Когда “шоковые терапевты” взялись лечить Союз республик от застоя, их старания едва не закончились по дедушке Крылову: “врачам его искусным поручили, а те его...” К счастью, до смерти залечить не успели, но оставили Россию без портов, – как в смысле переносном, так и в самом прямом – в инфраструктурном.

Отвалились порты балтийские – Рига, Вентспилс, Таллин; ушли каспийские – Баку, Красноводск, Актау. Прости-прощай, Одесса-мама. Прощай, Ильичёвский порт, открытый для захода судов круглый год. Порт с причалами, способными принять крупнотоннажные суда – паромы и контейнеровозы неограниченной длины, хоть типа “RoRo” (ролкер, судно-паром с горизонтальным способом погрузки-разгрузки автомобилей, вагонов и других грузов на колёсной базе), хоть “RoLo” (судно смешанного способа погрузки – горизонтального и вертикального, т. е. с помощью крана) с осадкой солидной – до 13 метров, грузоподъемностью до 100 тысяч тонн.

От наших роскошных ганзейских выходов к балтийским волнам осталось “окно”, прорубленное еще Петром Великим. Притих Калининградский порт, сделавшийся по сути островным, зависимым от железнодорожной линии, проходящей через Литву. Осталось кое-что на Каспии, на Азовском море, где под килем отнюдь не желанные семь футов, а всего-то с гулькин нос.

Характерно, что именно в эти уплывшие объекты СССР вкладывал средства, что называется, по потребности. Тот же Рижский порт. Чтобы создать такой же “с чистого листа”, потребовалось бы вложить четыре ВВП Латвии. Что же до Севера и Дальнего Востока, там напрягались рывками, накатами, – не системно, хотя призывов, планов, инициатив и постановлений насчёт прирастания могущества российского Сибирью было много. Но как-то всё откладывалось. Понять можно: холодновато, далековато. Есть же рядом благословенные места...

На Черноморском побережье в единственную оставленную России более или менее удобную бухту Цемесскую (Новороссийскую) корабли набивались, как сельди в бочку. Приходилось срочно углублять судовые подходы, вкладывать огромные средства в сооружение новых грузовых пристаней и терминалов в местах, слабо защищённых от стихии.

---

Продолжение. Начало в №8 и №9 за 2016 год.

Политические деятели “незалежной” постоянно искали повода, чтобы ущемить Севастопольских “арендаторов”, и выжидали подходящего момента для “окончательного решения вопроса”. Поэтому в Цемесской бухте на всякий случай планировали приютить ещё и базу Черноморского флота. А больше-то и негде.

Новороссийск – место важное, героическое и... неудобное. Частые штормы, внезапно налетающий резкий ветер, – скатывающийся с гор свирепая бора, вынуждающая корабли выходить в открытое море, чтобы там вступать в единоборство с волнами и обледенением. Вся территория Новороссийского порта давно поделена между частными судоходными компаниями, и тяжбы разворачивались скандальные, многотрудные, дорогостоящие. Там же размещён огромный нефтяной терминал. Хорошенькое соседство: гражданские суда, танкеры с нефтью и боевые корабли, обладающие современной огневой мощью, и, естественно, боеприпасами.

А грузы напирали – экспорт-импорт, транзит. Хочешь – не хочешь, вези в чужие порты, плати за перевалку. Стивидорные услуги повсюду не дешевы; портовый бизнес – настоящее золотое дно. И правила там очень жёсткие, особенно в отношении транзитных контейнерных перевозок.

В Российском правительстве с особым вниманием заслушивали доклады и сообщения министра транспорта, постоянно обсуждали проблему развития морского торгового флота и перспективы снижения чересчур накладной зависимости от государств-соседей. С досадой констатировали, что за последние годы Россия вынуждена была перенаправлять большую часть своего экспорта в иностранные порты и попала в зависимость, причём не только транзитную, но и политическую – от стран, где элита настроена в отношении России неприязненно, а то и откровенно враждебно.

Часто бывало, что, скажем, за хранение некоторых грузов соседи брали с наших предприятий по 10 долларов США с тонны при средней рыночной цене 6. Умножая в уме разницу на миллионы тонн, наши перевозчики глотали горькую обиду, но платили. Особенно остро Россия нуждалась в специальных портовых мощностях.

– Следует наверстать наше отставание в перевалке контейнеров, – эти слова звучали едва ли не на каждом заседании кабинета министров. Глава транспортного ведомства Игорь Левитин настаивал на необходимости стимулировать отправку грузов в родные порты, которые способны организовать обработку до двух третей экспортно-импортных грузов, обеспечить экспорт, импорт и пропуск транзитных грузов.

“Это не значит, что надо заставлять предприятия возить свою продукцию только в наши порты, – пояснял министр. – Однако государство должно иметь собственную транспортную политику”.

Не лишне заметить, что, например, в Англии лет 200 действовал усиленный протекционизм, начало которому было положено Навигационным актом, установленным Оливером Кромвелем в 1651 году. Все товары из колоний и в колонии должны были сначала идти в английские гавани и быть перевезены только на британских судах. Это касалось и товаров из России: лес, сало, лён, хлеб и др. могли быть ввозимы только на английских судах. Адам Смит называл Навигационный акт мудрейшим правительственным актом, ввиду того, что он способствовал развитию английской морской торговли в ту эпоху, когда торговля и флот Англии находились в зачаточном состоянии и требовали покровительственных мер.

С достижением первенства в торговле и промышленности, Англия перестала нуждаться в таких мерах. И, как только она сумела превзойти другие страны в промышленно-торговом развитии, выросшем на почве протекционизма, так немедленно объявила чуть ли не вселенским злом попытки других государств защитить интересы своих национальных экономик.

“Это не нормально, когда большинство российских грузов идут через зарубежные порты, – заявил Владимир Путин в Мурманске на выездном заседании Президиума Госсовета. – Наши учреждения, наши порты, наши предприятия пока не отвечают современным требованиям и не соответствуют потребностям экономики. Надо помогать нашим портовикам и судостроителям и рублём, и преференциями”.

Что означало слово “помогать”, присутствующим было ясно. Первый заместитель председателя Правительства РФ Сергей Иванов привел в пример

условия работы заграничных портов. Так, в эстонском порту Силламяэ льготы весьма существенные: НДС – 0, налогообложение – 0, налог на прибыль – 0, таможенные пошлины – 0. А в нашей Усть-Луге НДС – 18%, налог на имущество – 2,2%, налог на прибыль – 24%, таможенные пошлины – 6,5%. О какой конкуренции можно говорить?

Глава Минтранса тут же предложил меру конкретную: временно установить “ноль” налога на имущество для нашей портовой инфраструктуры, чтобы дать возможность портовикам подняться, стать конкурентоспособными. Однако его предложение встретило со стороны Минэкономразвития категорические возражения, которые сводились к одному: мы не готовы.

Тем не менее, в итоге выездного заседания Президиума Госсовета правительству был дан ряд конкретных поручений, направленных на сосредоточение наших финансовых и административных усилий, а также на разработку концепции развития морского транспорта России до 2015-го, а лучше, как было сказано, – до 2020 года.

Кроме того, Владимир Путин предложил создать национальный Арктический совет и потребовал немедленно проработать комплекс мер по развитию наших северных портов.

### **Мимо проплывают поезда**

В связи с вооруженным конфликтом в Абхазии надолго прервалось железнодорожное сообщение России с Грузией, Арменией, Турцией. Разрыв образовался ещё в 1992 году, и по всему было видно, что замиряться там пока не думают. Грузия категорически запретила железнодорожный транзит через Абхазию. А грузы везти надо.

Глава транспортного ведомства России отправился в Тбилиси. Приехал он с пакетом предложений, тщательно проработанных и внятно сформулированных. И вскоре – 10 января 2005 года – газеты наполнились бодрыми сообщениями: премьер-министр Грузии Зураб Жвания и министр транспорта России Игорь Левитин подписали документы об организации прямого паромного железнодорожного сообщения Поти – “Кавказ” (Таманский полуостров).

Достигнутое соглашение устраивало многих. В нормальном транспортном сообщении нуждались не только Грузия и Россия, но и Армения, Азербайджан и страны Центральной Азии, куда поезда проходили через станцию Карс. Премьер-министр Жвания отметил, что существующая дорога функционирует со многими проблемами и препятствиями. Паромная же переправа при её последующем усилении позволит удвоить товарооборот с Россией. Коллеги-транспортники из Армении и Азербайджана также высказали заинтересованность в надёжном транзите своих грузов. И отметили, что сделан верный шаг в направлении интеграции стран.

Однако не прошло и месяца, как в Тбилиси началась полоса загадочных смертей. 6 февраля 2005 года хоронили Зураба Жвания, погибшего, как было объявлено, от “отравления угарным газом”. Звучало нелепо: будто оплошала древняя старушка. За сутки до похорон премьера застрелился из охотничьего ружья сотрудник аппарата президента Грузии Георгий Хелашвили. Глава американской делегации сенатор Ричард Лугар высказался о покойном пышно и загадочно: “Он всегда предпочитал зажечь свечу, нежели произнести проклятье”.

Не стало Жвания; но паромное сообщение было налажено, и уже никто не решился его остановить. Действительно, российские грузы всё успешнее преодолевали и политические, и экономические препоны. Грузовое железнодорожное сообщение между Россией и Грузией возобновилось: поезда поплыли в обход Абхазии. 27 марта 2005 года в грузинский порт Поти прибыл “Анненков” – первый железнодорожный паром из России. На его борту находились 14 вагонов, ибо в первый рейс всегда выходят с ограниченной загрузкой. Всего же “Анненков” вмещает 25 вагонов.

Возникали, правда, и эпизоды, которые поначалу воспринимались настороженно. Так, в порту Поти за “загрязнение моря нефтепродуктами” грузинские пограничники задержали российский сухогруз “Сормовский 116”. Загрязненный пшеницей, он прибыл в Поти 14 ноября 2006 года. “Сегодня представители СБО и службы по охране окружающей среды зафиксировали факт загрязнения сухогрузом моря нефтепродуктами. На сухогрузе 14 членов

экипажа – все граждане России. Владельцам судна (порт приписки – Таганрог) предстоит выплатить штраф в 65 тыс. лари (около 38 тыс. долларов), предусмотренный законами Грузии за подобное нарушение”, – объявили в потийском управлении СБО.

Акция вызвала споры. Но время показало: за три с половиной года грузинские пограничники за нарушения морской границы, правил судоходства, незаконный лов рыбы, загрязнение моря задержали около 60 судов – в основном турецких, украинских и греческих. Так что российских моряков здесь никто особо не выделял.

Наконец, из Тбилиси вышел последний эшелон с техникой и имуществом располагавшегося там гарнизона Группы российских войск в Закавказье (ГРВЗ). Оборудование, по словам заместителя командующего ГРВЗ Владимира Купарадзе, было направлено на 102-ю российскую военную базу в армянском городе Гюмри. Всего, отметил Купарадзе, из тбилисского гарнизона вывезено 387 военнослужащих, около 100 единиц бронетехники, 350 тонн имущества и боеприпасов. Казармы Грузии заполнялись военными инструкторами США.

Между тем, потоки грузов продолжали следовать своими маршрутами. И когда Минтранс России предложил план расширения системы железнодорожно-паромных перевозок на Черном море, никаких возражений не последовало. Для сообщения между Варной (Болгария) и портом “Кавказ” построили первое судно-паром, рассчитанное на 50 железнодорожных вагонов и 70 автомобилей. Была достигнута договорённость с Турцией, Болгарией и Украиной о формировании единой логистической системы для круговых маршрутов.

Основной экспорт нефтепродуктов шёл именно через черноморские порты: Новороссийск (более 40% морского экспорта российской нефти), Туапсе, порт Кавказ. По данным агентства Portnews, по Черному морю осуществлялся экспорт 23% всего российского “черного золота”, 74% казахстанского и 65% нефтяного экспорта Азербайджана.

### **Развод по-чухонски**

На встречу министров транспорта России, Литвы, Польши и Германии Игорь Левитин отправлялся без особого удовольствия. Упрямство прибалтийских коллег, с огромным трудом воспринимавших предложения, в том числе весьма выгодные для них, порой ставило в тупик. В деловых кругах демонстрация “бескорыстного отказа от прибыли” вообще вызывает нехорошие подозрения. Запашок заокеанской политической “кухни” ощущался всё более отчётливо, хотя до раздачи майданных пирожков тогда еще не доходило. Тем более надо было торопиться прочищать транспортные артерии на побережье Балтики; надо было договариваться.

Встреча министров транспорта состоялось 18 февраля 2005 года в уютном курортном городе Светлогорске Калининградской области. Но, видно, недавно этот город задолго до Второй мировой войны носил название Раушен, от немецкого глагола *gauschen* “шуметь, шуршать, рокотать”. Министры искали решения калининградского транзита. Давление на Калининград продолжалось. Накануне совещания Литва собралась опять повесить тарифы на провоз российских грузов. Поговаривали и о том, что затевается какой-то большой и неизвестно какой длительности ремонт литовского участка магистрали.

Отдельные российско-литовские переговоры проходили уже в литовском городе Тракае, известном своим неприступным замком, возведённым на острове посреди озера. Споры кружили вокруг двух вопросов. Россия предлагала скоростной проезд пассажиров (“под ключ”) без остановки на литовском участке пути, а перманентное повышение платы за провоз грузов в порты ей не нравилось. Вильнюс же, напротив, был не заинтересован в упрощении порядка железнодорожного сообщения между Калининградской областью и основной территорией России.

В конце концов, министр транспорта России и глава МИД Литвы Антанас Валионис договорились “о приоритетном развитии сотрудничества морских портов – Калининградского и Клайпедского”. Левитину также удалось доказать резонность отсрочки очередного повышения тарифов. Но транзит получался с каким-то затаённым политическим душком.

“Нет смысла к транспорту подмешивать политику, – по-дружески убеждал литовских партнёров российский министр, – груз всё равно где-нибудь да пройдёт”. Те вежливо улыбаясь и стояли на своём. Казалось, они так и остались в своем Тракайском замке, который, оказавшись вдали от главных торговых путей, потерял сначала военное, экономическое, потом и политическое значение.

Пытаться отсидеться в глухой обороне – худшее, что можно было придумать. Это потеря инициативы. Увы, прибалтийские коллеги-транспортники не желали поверить в то, что занятая ими политика ведёт к тому, что скоро им останется только любоваться с берега проплывающими мимо огромными паромными с поездами на борту.

В конце мая 2005 года из Москвы прибыла мощная поддержка. Литву с визитом посетил министр иностранных дел России Сергей Лавров. Одной из главных тем переговоров был опять-таки калининградский транзит и, в частности, упрощение процедур, с ним связанных.

Говорят, что самая эффективная дипломатия – правдивая; та, что не противоречит здравому смыслу. К сожалению, любая дипломатия бессильна, если партнер не самостоятелен в принятии решений. На границе проводился стопроцентный контроль грузов, и поезда стояли по 10 часов. Правда, сотрудники Таможенного департамента Литвы пообещали, что проверки станут общепринятыми – выборочными. Но нельзя было предугадать, какие директивы они получат завтра. Тем не менее, удалось заключить соглашение о совместном развитии двух морских портов, Калининграда и Клайпеды; принято решение о проводке совместного контейнерного поезда с Клайпеды и с Калининграда, пока на Москву, а затем и на Дальний Восток. Договор о равномерном распределении грузопотоков через российский и литовский порты так и называли – “2К”.

Рано или поздно жизненные интересы берут верх, энергетические потоки неудержимы. “Груз найдёт, где ему пройти”, – повторял Левитин. Но коллеги чуть не на каждом шагу оставались непреклонны, хотя не могли не понимать, что сами вынуждают русских форсировать строительство железнодорожно-паромной переправы Усть-Луга-Калининградская область-Германия.

В январе 2006 года накануне заседания Высшего государственного совета России и Белоруссии Владимир Путин решил лично ознакомиться с тем, как продвигается стройка в Усть-Луге, организованная на основе государственно-частного партнерства. С ним отправились министр транспорта, губернатор Ленинградской области, гости, желавшие посмотреть на строительство в Лужской губе Финского залива – единственный российский порт на Балтике, способный принимать сухогрузы грузоподъемностью до 75 тыс. тонн и обрабатывать нефтеналивные суда грузоподъемностью до 120 тыс. тонн. Там же разместились перерабатывающие и обрабатывающие заводы, девять терминалов, паромный комплекс “Балтийский паром”: Усть-Луга-Балтийск-Германия.

Вторая очередь угольного терминала в морском торговом порту Усть-Луга была введена в эксплуатацию 24 января 2006 года. Фактически порт начал работу месяцем раньше – 23 декабря 2005 года. Мощность комплекса возросла до 4 млн тонн угля в год. Всего же порт Усть-Луга рассчитывали на обработку 35 миллионов тонн грузов в год.

Путин остался доволен увиденным. Но заметил, что мало построить порт, нужно еще и суметь заманить в него перевозчиков. Пока около трети грузов проходило через порты российских соседей, и следовало идти по пути создания наиболее благоприятных условий для работы комплекса в Усть-Луге. “Мы не будем силой загонять сюда грузоперевозчиков”, – предупредил президент.

В августе 2006 года начала действовать паромная железнодорожная система в Усть-Луге. Она связала Калининградскую область с “Большой землёй” – Россией и обеспечивала устойчивое сообщение. Из Усть-Луги паром “Балтийск” доставил 50 вагонов с различными грузами, в том числе новенькие автомобили для моряков Балтийского флота. Трёхбалльный шторм не мешал грузовому парому ошвартоваться в назначенное время. Хотя процедура выгрузки проходила с некоторой задержкой. Специалисты придирчиво проверяли стыковочные механизмы: судно новое, да и причал тоже новый. В Калининграде уже были приготовлены для отправки на “Большую землю” в ремонт военные машины, поскольку через территорию Литвы не всё разрешалось провозить; например, ракеты, боеприпасы, ракетное топливо. Паром

позволил осуществлять грузовые перевозки, минуя границы сопредельных государств – членов НАТО.

Применяемый внутренний российский тариф удешевил перевозки. Паром вмещает около 100 вагонов. Он способен совершать заходы и в литовский порт Клайпеду, а также работать на порты Германии. Судно было приобретено одним из структурных подразделений Минтранса РФ, которое намерено увеличивать число паромов с ростом грузоперевозок.

Ввод линии пришелся на период обострения отношений между Россией и Литвой, которое могло привести к приостановке железнодорожного сообщения. Теперь, даже если бы это и произошло, жизнеспособность региона была полностью обеспечена.

Владимир Путин пожелал успехов новой переправе, подчеркнув, что “речь идет не только об обеспечении национальной безопасности, транспортной безопасности, по крайней мере, но и о новых возможностях, которые возникают в сотрудничестве с соседями, партнерами – Литвой, Германией, Белоруссией. Она создает возможности для развития экономики Калининградской области, устраняет её изоляцию от “Большой России”.

### **Балтийск–Мукран**

18 октября 2006 года была открыта паромная линия Балтийск – Мукран, очень важная для развития транспортных систем России и Германии. Участники церемонии встречали паром, доставивший в Мукран грузы из России, ознакомились с возможностями паромного комплекса, являющегося конечной точкой железнодорожно-паромной переправы стоимостью около 2 млрд долларов. Путешествие в 521 километр паром совершает меньше чем за сутки.

А 5 декабря того же года впервые товарный поезд из Германии в Россию изменил свой привычный маршрут: вместо транзита через Польшу состав отправился из немецкого порта Засниц на железнодорожном пароме по Балтийскому морю в Балтийск Калининградской области.

Этот специализированный паром в состоянии перевезти до 130 железнодорожных вагонов. В перспективе на линии паромов будет семь. На три грузовые палубы вагоны заезжают по колее 1520 мм, что намного сокращает время доставки, так как отпадает необходимость перестановки колесных тележек и прохождения таможенных процедур на территории Польши.

Один из немецких железнодорожников, представитель компании “Дойче Бан Логистик” Ханс-Дитер Штрандт на встрече с руководством Калининградской железной дороги подчеркнул, что идущий через Польшу поезд из Берлина преодолевает расстояние до Москвы за шесть дней, а до Санкт-Петербурга – за семь. Паром же от немецкого до российского берега дойдет за 36 часов. По его мнению, организация “Польские государственные железные дороги”, с которой приходится иметь дело, слишком нерасторопна и забюрократизирована, а вдобавок много времени теряется на таможенных процедурах.

В Польше известие о “новом железнодорожном сообщении соседей” было воспринято, как снег на голову. Варшавская пресса высказывалась даже, что решение о перевозке грузов железнодорожным паромом носит злонамеренный политический характер. Представители РЖД, со своей стороны, заявили, что удивлены такой оценкой. Первый рейс парома из Засниц к берегам России, напротив, следует считать очередным звеном в развитии европейской железнодорожной инфраструктуры.

Собственно, ничего неожиданного и не произошло. Ведь еще “железный рейхсканцлер” Отто фон Бисмарк-Шёнхаузен предупреждал: “Не надейтесь, что, единожды воспользовавшись слабостью России, вы будете получать дивиденды вечно. Русские всегда приходят за своими деньгами. И когда они придут – не надейтесь на подписанные вами иезуитские соглашения, якобы вас оправдывающие. Они не стоят той бумаги, на которой написаны. Поэтому с русскими стоит или играть честно, или вообще не играть”.

В течение двух десятилетий только за счет своего транзитного положения “на дороге”, кстати, построенной “советскими оккупантами”, Литва, Латвия и Эстония получали до 30% их ВВП. Это не мешало им “плавать в колодеце”: глумиться над Россией, провоцировать конфликты между Россией и США – ЕС; унижать и всячески изводить русскоязычное население своих стран, предполагая, что им за это никогда не придется отвечать.

Позднее ганзейских железнодорожников и стивидоров несколько утешила возможность заработать на перевозке и разгрузке натовских танков. Может, ещё и назад повезут? А что: металлолом – тоже платный груз.

Находясь в Риге, Игорь Левитин в интервью латвийским журналистам 25 июля 2007 года откровенно предупредил, что Россия намерена прекратить экспорт энергоносителей через зарубежные морские порты. Потoki пойдут, прежде всего, через порты Усть-Луга, Приморск, Высоцк, Калининград, Мурманск. А то, что общий объем потерь сопредельных государств от прекращения российского транзита нефтепродуктов может достигнуть 200 млн долларов в год, так Россия предупреждала, что будет вынуждена переориентировать свои грузопотоки в обход Прибалтики. Цель понятна – максимально снизить свою транзитную зависимость от соседей по постсоветскому пространству.

В порту Усть-Луга под Санкт-Петербургом строятся акватории пусковых перегрузочных комплексов – универсального, удобней, наливных грузов и части угольного терминала, а также автомобильно-железнодорожный паромный комплекс. Этот порт пережил самый стремительный взлёт: по итогам 2013 года он стал вдвое крупнее любого прибалтийского и почти втрое больше порта Одессы, которая в советское время вместе с Новороссийском и Вентспилсом была лидером по грузообороту. То есть, удалось перетянуть примерно 70% постсоветского западного транзита на внутренние порты России. Хотя весьма солидный объем транзита, особенно наливного, у прибалтов ещё остался.

Последствия были предопределены, и они наступали неотвратимо. Так, 6 августа 2007 года правление Эстонской железной дороги (ЭЖД) решило сократить 200 рабочих мест в связи с уменьшением транзитного грузопотока со стороны России. Падение объемов перевозок в Эстонии произошло даже раньше, чем ожидали. Это связывают с вызывающими, поистине безобразными событиями в Таллине, кощунственным шашаком вокруг Бронзового солдата – памятника погибшим воинам-освободителям.

К сожалению, рассчитывать за “подвиги” правящей элиты приходится простым людям. Первыми под сокращение на ЭЖД попали машинисты локомотивов, их помощники, другие специалисты, связанные с обслуживанием и движением поездов. Но и это лишь одна сторона дела. Проблема затронула не только железнодорожников и портовиков; она охватывает всю экономическую среду Эстонии. От того, что поезда больше не идут, предприятия не могут импортировать или экспортировать товары, не смогут получать сырье. Малодеятельные линии заведомо убыточны, и если объемы перевозок снижаются, цены на единицу груза взлетают, и предприятия теряют свою конкурентоспособность.

По словам президента Союза транспортников России Виталия Ефимова, эстонские железные дороги и порты вообще не нужны, поскольку теперь у России есть свои терминалы в Усть-Луге, Приморске, Высоцке. С каждой тонны груза доход транспортников составляет от 5 до 10, а то и до 20 долларов. И если это умножить на 5 млн тонн – неужели нам самим не нужны эти деньги и их стоит отдавать стране, которая высокомерно и столь недружественно себя ведет по отношению к России? Это была естественная реакция российских бизнесменов на осложнение межгосударственных отношений между нашими странами, ответ на вызывающие эсэсовские парады, на оскорбительную русофобскую пропаганду. Срабатывает тот самый “человеческий фактор”: кому же захочется идти туда, где дорога и гадко?..

14 ноября 2008 года паром доставил из Германии в порт Балтийск первый высокоскоростной электропоезд “Сапсан”. Как сообщил на пресс-конференции и. о. начальника паромного комплекса Калининградского филиала ФГУП “Росморпорт” Руслан Гоголь, паром пересёк Балтийское море менее чем за сутки.

После прохождения таможенных процедур поезд продолжил свой путь на морском пароме “Балтийск” в порт Усть-Луга, чтобы затем уже своим ходом отправиться к месту будущей работы. Чуть позже по этому маршруту прибыли ещё семь высокоскоростных поездов, изготовленных компанией “Сименс” для ОАО “РЖД”. “Сапсаны” выведены на маршруты Москва–Санкт-Петербург и Москва–Нижний Новгород.

Аналогичным образом Россию вынудили вести себя и на юге, – переориентировать потоки грузов с украинских портов на отечественные. После завершения строительства новых терминалов на Тамани туда перейдут российские

грузы (контейнерные и угольные), следовавшие до того через Одессу, Ильичёвск и Николаев. Проектная мощность терминалов – до 100 млн тонн в год.

### **Из-за Каспия**

Совсем по-иному складывались отношения с транспортниками Казахстана. 10 ноября 2006 года из казахстанского порта Актау в российскую Махачкалу отправился в первый рейс железнодорожный паром “Махачкала-1”. Он принял на борт 52 вагона, – зерно и реф-грузы. Время кругового рейса паррома с учетом накатки и выкатки вагонов – 48 часов. Планируемый грузооборот 2 млн тонн в год.

Судно было построено на судостроительной верфи Хорватии. На акваторию Каспия “Махачкалу” проводили путём не близким, но хорошо освоенным – через Средиземное море, Ла-Манш, Балтийское море. Затем махину водоизмещением 5 тысяч тонн, длиной 154 метра и осадкой 5 метров провели по каналу Волго-Балт и далее вниз по матушке, по Волге. Налегке, конечно, и со строгим учетом навигационной обстановки. Строительство этого корабля обошлось порту в 20 миллионов долларов.

В торжественном открытии паромного сообщения приняли участие министр транспорта РФ Игорь Левитин и министр транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Серик Ахметов. Главы ведомств подписали Положение о Совете по совместной эксплуатации железнодорожно-паромной переправы, правила перевозок грузов в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении, правила эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами и контейнерами.

Документы серьёзные, событие значительное. Переправа позволила подключить российскую транспортную инфраструктуру к международному транспортному коридору “ТРАСЕКА”, вовлечь порты Каспийского бассейна, более активно использовать железнодорожную сеть Прикаспийских государств, разгрузить автодороги России.

Глава российских транспортников при этом подчеркнул: “Государство создало условия для работы бизнеса, и теперь уже бизнес должен искать возможности для развития и успешной работы этой паромной линии”.

### **Закон морской, портовый**

В январе 2007 года президент России Владимир Путин на очередной встрече с министром транспорта вновь высказал свою озабоченность состоянием портов в России.

“Мы, к сожалению, всё ещё проигрываем в конкуренции в этом секторе экономики, – сказал президент. – Мы должны создать условия лучше, чем у наших конкурентов”.

Игорь Левитин доложил о сдвигах в этой сфере и отметил, что сдерживает развитие не только низкая пропускная способность отечественных портов. Мешает несовершенство законодательства по управлению морскими портами. Не установлен статус и порядок взаимодействия со структурами Ространснадзора. В одном заливе порты торговый, рыбный, – у каждого свои капитаны, свои лоцманы и каждый тянет одеяло на себя.

Особый режим хозяйствования в отдельных портах на важнейших направлениях перевозок позволил бы увеличить грузооборот и поступления в бюджет налогов. Развитию портов долгое время не уделялось достаточно внимания. И там накопился ворох проблем. Так, 78 российских морских портов работают преимущественно на экспорт. А импорт для России и транзит предпочитают разгружать конкуренты из сопредельных стран, в том числе из Латвии, Финляндии.

Отечественные порты отталкивают перевозчиков своей отсталой инфраструктурой, а также затяжными таможенными процедурами. Срок обработки грузов достигает двух недель, тогда как у соседей он составляет 48 часов. Пугают бизнесменов также “серый” бизнес и криминал. По мнению Левитина, целесообразней всего создать особые экономические зоны в портах Новороссийск, Находка и Усть-Луга, а также внедрить режим “свободных” портов, как у зарубежных конкурентов.



Необходимо также урегулировать вопросы земельные, налоговые. В иностранных портах, в отличие от российских, отсутствуют налоги на имущество, в некоторых случаях и НДС на некоторые услуги. Нужны законы предельно понятные. В принципе механизм налоговых и таможенных вопросов согласован, но задержка в оформлении приносит убытки.

Владимиру Путину была уже известна позиция министра транспорта, но он ещё раз внимательно его выслушал.

“Я поговорю с министром юстиции, чтобы они ускорили этот процесс”, – коротко заключил президент.

И сдержал обещание. 20 марта 2007 года Правительство России утвердило законопроект “О морских портах” по докладу И. Е. Левитина. Можно было надеяться, что и в Госдуме проект не залежится. И, действительно, принятый базовый “Закон о морских портах” ввел в правовое русло и многие вопросы аренды федерального имущества в морских портах. Российский портовый комплекс переживал бурный рост, средства в который в основном вкладывал частный бизнес. Пресса с удовлетворением отметила заметный рост объёмов перевалки грузов в морских портах России.

### **“Морской Фасад”**

Небывалое событие отмечено в хронике Санкт-Петербурга: 10 сентября 2008 года к причалу нового пассажирского порта “Морской Фасад” пришвартовался грандиозный итальянский лайнер *Costa Mediterranea* – 17 палуб, 300 метров в длину, 60 метров в высоту. Океанский круизный корабль доставил две тысячи туристов. До этого дня ни один городской причал не принимал, да и не мог принять подобного гиганта. И сдержанные питерцы во весь голос кричали: как жаль, что не может Пётр Великий лично встретить гостей. Морской пассажирский терминал станет одним из крупнейших в мире специализированных морских портов.

“Шагнув в море, мы выполнили нереализованные мечты Петра Первого”, – сказала губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко. По ее словам, морской пассажирский порт Петербурга сможет принимать около 2 миллионов круизных пассажиров в год, принося городу до четверти миллиарда евро.

Для строительства пассажирского порта пришлось намыть в Финском заливе около Васильевского острова новую сушу площадью свыше ста гектаров. Так что амбициозный проект “Морской Фасад” начался с создания новой земной “тверди”. И это, кстати, был первый осуществлённый в Санкт-Петербурге по-настоящему крупный проект государственно-частного партнёрства.

Официальная церемония открытия новых морских ворот Санкт-Петербурга состоялась 27 мая 2011 года, в день 308-летия рождения “северной столицы”. Подарок дорогой и поистине бесценный. Береговая структура порта включает сразу несколько терминалов – круизных и паромных. “Фасад” включён в транспортную инфраструктуру города.

Забегая вперед, отметим, что расчёты вполне оправдались. Только по итогам навигационного сезона 2015 года пассажиропоток городского порта “Морской Фасад” составил почти полмиллиона – 491,8 тысячи человек. Всего порт успел принять уже сотни круизных и паромных судов, многие из них впервые зашли в порт Петербурга.

К тому же “Морской Фасад” сменил статус с пассажирского на грузопассажирский порт. Новый статус позволил принимать грузы с паромов, пояснил президент порта Серик Жусупов. А поскольку там нет тяжелых причалов, на которые можно было бы взгромоздить грузовые краны, “Фасад” принимает только накатные грузы с ролкеров (автомобили, фуры).

Причальные линии “Морского Фасада” способны принять одновременно семь судов. По словам С. Жусупова, в пиковые дни количество операций по обслуживанию пассажиров на вход и выход достигало 55 тысяч. “В отдельные дни количество пассажироопераций порта превышало максимальные показатели аэропорта Пулково, – отметил президент порта. – А Пулково обслуживает до 40–45 тысяч пассажиров в сутки”.

Итак, с осени 2008 года порт “Морской Фасад” начал зарабатывать неплохие деньги и уже подумывает о том, чтобы начать выплачивать дивиденды. А под новый 2009-й год Правительство РФ распорядилось открыть для захода иностранных судов арктический порт Дудинка, находящийся в низовье

Енисей. Морской и одновременно речной порт Дудинка имеет огромное значение как для Красноярского края, так и для судоходства на трассе Северного морского пути.

Наша широкая общественность с некоторым удивлением восприняла тот факт, что Россия опередила СССР по суммарному грузообороту морских портов. Владимир Путин, выступая на Всероссийской конференции транспортников в Новосибирске 8 ноября 2011 года, напомнил, что в советское время максимальная перевалка грузов во всех портах страны составляла 403 млн тонн в год. А в 2010 году грузооборот портов собственно России достиг 526 миллионов тонн.

“Мы фактически отстроили эту инфраструктуру заново, – сказал Владимир Путин. – Заново сделали очень много – на Северо-Западе, на Дальнем Востоке, на Черном море и на Каспии”.

## ВОЗВРАЩЕНИЕ БЛУДНОГО ФЛОТА

Совещание в сочинской резиденции Бочаров Ручей, состоявшееся 17 декабря 2005 года, пожалуй, можно было бы считать поворотным моментом в решении одной из больших проблем российского морского торгового флота.

В тот день Президент России Владимир Путин встречался с министром транспорта Игорем Левитиным. Разговор шёл о сложившейся совершенно противоестественной ситуации. Сотни российских судов бороздили моря и океаны под иностранными флагами, а когда владельцы этих вольных судов прогорали в бизнесе, или экипажи попадали в ещё какую-нибудь беду, оказывалось, что все они являются гражданами России и выручать их должны российские власти. За державу обидно вдвойне: ни дохода, ни престижа, одни только неприятности. Что же заставило этих парней морячих отказаться от флага отечественного и поднять над кормой экзотическую тряпицу? И к чему ведёт поиск личного счастья в “твёрдой” валюте?

Чтобы понять, как наш торговый флот дошёл до жизни такой, необходимо углубиться в предысторию вопроса. Она относительно недавняя; и в ней густо переплетены как политика, так и экономика.

Но вначале в двух словах о флаге. Многие исследователи не без основания утверждают, что российский государственный флаг – триколор – рождён был именно на корабельной мачте. Можно сказать, из пены морской вышли и флаги ряда других стран, подчас задолго до образования централизованного государства.

В общественном сознании роль основателя российской морской державы и первого судостроителя отведена Петру Великому. Это вполне справедливо как оценка заслуг последнего царя всея Руси и первого Императора Всероссийского (с 1721 года), но хронологически некорректно. В предисловии первого российского Морского устава, написанного лично Петром, говорится: “...у нас намеренное и начатое корабельное строение от Царя Алексия... но Сыну Его Величества Петру Первому... быти автором сего дела. И хотя намерение отеческое не получило конца своего, однакож достойное оно есть вечного прославления; понеже и довольно нам являет, какового духа был оной Монарх, и от начинания того, аки от доброго семени произошло нынешнее дело морское”. То есть сам Петр Великий подчеркивал, что он является не начинателем, но лишь продолжателем дела созидания флота, истинное начало которому положил его отец – Алексей Михайлович Романов.

Действительно, строительство первых морских кораблей в России началось за пять лет до рождения царевича Петра Алексеевича. К 1669 году на реке Оке была построена небольшая эскадра с флагманом – трехмачтовым 22-пушечным фрегатом – “Орлом”. Отряду было предписано охранять от пиратских нападений купеческие караваны, идущие по Каспию и Нижней Волге.

Кораблям понадобились знаки различия – флаги. Они нужны для демонстрации принадлежности и намерений, для оперативного управления, для организации взаимодействия, короче, для обмена самой важной информацией. Сохранился документ от 9 апреля 1668 года, где говорится об отпуске для

строящихся судов значительного количества полотна белого, синего и красного цветов. Первый государственный флаг России был изготовлен из трёх горизонтальных полос с нашитым поверх белой двойной ширины полосы двуглавым орлом, дабы не путали с голландским. Местом его рождения является село Дединово под Коломной, где находилась верфь. Учрежденный же Петром 11 декабря 1699 года флаг Андреевский стал символом чести и доблести Российского военного флота.

Поскольку пути сообщения с Дальним Востоком через всю Сибирь, Якутию, Приморье были чрезвычайно трудны, дороги и длительны, русским военным флотом предпринимались дальние и сверхдальние экспедиции. Только кругосветных плаваний (под парусами!) за период 1803–1849 гг. было совершено 36. Некоторые командиры прославились тем, что успешно провели по две, даже по три кругосветки.

Русские моряки исследовали многие ранее неизвестные уголки планеты, давали названия открытым новым землям и устанавливали знак принадлежности – российский флаг. В особых случаях сразу два флага: Андреевский, если открытие совершено военными моряками, и трёхцветный государственный, утверждавший, что отныне новая земля принадлежит России. Но подобный шаг сопровождался особой ответственностью. Так, отважный мореплаватель, капитан 2-го ранга Геннадий Невельской, открывший пролив между материком и Сахалином, едва не был разжалован в матросы с лишением всех прав состояния за то, что, “противу инструкций”, основал в устье Амура Николаевский пост (ныне город Николаевск-на-Амуре) и поднял над ним российский флаг.

Канцлер Российской империи, известный англоман граф Карл Нессельроде расценил эти действия как “самовольные и преступные”. Он опасался вызвать неудовольствие Европы, прежде всего Англии, и предлагал признать амурский бассейн принадлежащим Китаю и отказаться от него навсегда. Однако император Николай I, выслушав доклад генерал-губернатора Восточной Сибири Николая Муравьева, назвал поступок Невельского “молодецким, благородным и патриотическим”, наградив капитана орденом Св. Владимира. На обвинительном докладе Особого Комитета, в котором предлагалось Николаевский пост закрыть, а виновника подвергнуть суровой каре, самодержец наложил резолюцию, ставшую знаменитой: “Где поднят русский флаг, там он спускаться не должен”.

В развитии военно-морских сил России, а в последующем и всей морской деятельности, большую роль должен был сыграть “Закон о флоте”, утвержденный императором Николаем II в феврале 1912 года. Закон был направлен на преодоление сугубо континентальных взглядов, мешавших развитию морской деятельности. Была утверждена обширная судостроительная программа вплоть до 1930 года. Характерно положение, содержащееся в преамбуле этого закона, – оно прямо-таки дышит жаром неостывшей полемики: “Желание заменить флот чем-нибудь более дешевым есть хроническое явление у всех сухопутно-настроенных народов... Оно происходит, главным образом, от недопонимания огромной важности морской силы”.

Революционные потрясения 1917 года изменили весь жизненный уклад, и вместе с ним государственную символику. Если Андреевский флаг еще появлялся в кинофильмах, посвященных подвигам русских моряков, то изображения триколора можно было увидеть только в музеях.

И ещё в городе Красноярске. Там у здания Енисейского речного пароходства застыл на вечной стоянке “Святитель Николай”, грузопассажирское судно, на котором весной 1897 года В. Ульянов (Ленин), Г. Кржижановский и В. Старков ехали в ссылку. А несколько раньше, чем ссыльные, 1 июля 1891 года на этом самом пароходе от села Берёзовского вниз по Енисею в Красноярск проследовал цесаревич Николай Александрович (будущий император России), возвращавшийся из путешествия на Восток. Это был самый комфортабельный и быстроходный на Енисее пароход, построенный, кстати, в 1886 году на отечественной верфи – в Тюмени. Принадлежал “Св. Николай” золотопромышленнику и знаменитому исследователю Севера Александру Сибирякову.

До наших времен пароход сохранился каким-то чудом. В 1920 году он был переименован в “Красноармейца”, в 1921-м назывался “Фридрих Энгельс”. В 1927-м с него сняли надстройку и приспособили под баржу с именем “Туба”, наконец, числили просто под заштатным номером – “318”. В 1960 году

изношенный до предела корпус парохода речники отвели в Подтесовский затон, на кладбище кораблей. Но на металлолом не разрезали. Енисейские речные волки помнили, что это тот самый “Св. Николай”.

К столетию вождя пролетариата пароход вернули с кладбища кораблей, восстановили всё, что могли, и создали корабль-музей под первоначальным именем. С 1970 года у него на корме развевался на ветру державный триколор, привлекая внимание публики необычной расцветкой и своей яркой красотой. Всё-таки недаром моряки-бодряки говорят: корма важнее носа. Эскурсоводы, словно оправдываясь, называли флаг “коммерческим”. Надо сказать, этот флаг спас ценнейший натуральный исторический экспонат и при очередной эпидемии вандализма, охватившей Россию уже в начале 90-х. Есть забава на Руси – уничтожать памятники, низвергать идолов, перед которыми еще вчера отбивали поклоны, лба своего не щадя. “Св. Николай” остался чуть не единственным сохранившимся в России пароходом из XIX века.

В нашем, в XXI веке звание морского государства определяют два критерия: наличие портов с высокой пропускной способностью и мощный флот. Звание почетное, и его надо заслужить. По данным отдела статистики и экономического анализа Морской администрации США, мировой морской торговый флот насчитывает 269 тысяч судов общим дедвейтом 720 млн тонн (дедвейт – разность между полным водоизмещением судна и водоизмещением порожним). По подсчётам же авторитетной Lloyd’s Marine Intelligence, 75% мировой торговли осуществляется морским путем, в то время как на долю железной дороги приходится 16%, на трубопроводные системы – 9% и воздушные перевозки – 0,3%. Себестоимость грузоперевозок водным транспортом на 10–15% ниже по сравнению с железнодорожными и на 40% дешевле автомобильного транспорта.

Россия приплыла к новейшему времени в удручающем состоянии. В СССР в 1990 году было около 1800 крупных морских грузовых судов общим дедвейтом 22,4 млн тонн. Советский морской флот считался одним из самых современных; во всяком случае, он успешно конкурировал с флотами развитых государств. При разводе и разделе имущества между союзными республиками Российская Федерация не жадничала – взяла на себя все долги “братских республик” и только 44% судов морского флота суммарным дедвейтом 10,8 млн тонн.

Легко догадаться, что воспарившие духом национальные лидеры первым делом взялись за переименования. Хотя моряки, авиаторы, вообще профессионалы-перевозчики всегда призывали отнестись к отечественной истории, к национальным традициям если не уважительней, то хотя бы аккуратней. По давнему поверью, судно, сменившее название, преследуют неудачи. Как правило, дело тут не ограничивается весьма чувствительными затратами; неизбежно возникает путаница, чреватая грубыми ошибками. А со стихией шутки плохи.

Впрочем, в ходе увлекательного процесса “самоочищения” возникали ситуации не только драматические, но и комические. Так, в советские времена к Рижскому порту было приписано учебное судно с романтическим названием “Призвание”. Судно проекта Атлантик 764, построенное на верфи Штральзунда (ГДР). Вполне удачный кораблик – в нём 80 мест для курсантов, учебный класс; есть всё, что надо для освоения на практике судовождения, рыболовства и обработки продукции.

С обретением независимости латыши доставшиеся им суда переименовали на свой лад. Был “Есенин” стал “Есенинс”. “Призвание” перевели на латышский как “Айцинаюмс”. Казалось, русскоязычному матросу это словечко ни за что не выговорить. Курсанты, однако, мгновенно приспособились, и название судна “Айцинаюмс” вылетало у них без малейшей запинки. Глазом не моргнув, произносили бодрой скороговоркой: “Яйцананос”.

А в России и судоходство, и судостроение вскоре сделались крайне непривлекательными сферами, где если и происходили перемены, то почти сплошь негативные. Никто вроде бы и не кричал: “Сарынь на кичку!”. Только куда-то вдруг исчезло добро, нажитое трудами многих поколений. Уже к 2000 году от флота осталось мало что осталось. Протяженность судоходных путей сократилась почти в полтора раза, внутренний водный транспорт снизил грузооборот вчетверо, а пассажирооборот в 6 раз. 70% морского транспортного флота, контролируемого россиянами, перешло под иностранные флаги. Флот уплывал, с ним уплывали и доходы государства.

Справедливости ради надо отметить, что эта довольно циничная практика широко применялась в Европе, приобретая глобальный характер, и наши реформаторы тут не придумали ничего нового. На рынке морских транспортных услуг, где работали российские суда, значительная часть мирового флота регистрировалась под “удобными” флагами – в Панаме, Либерии, на Багамах, на Мальте, где только можно. В любой стране наличие собственного флота означает большую экономию расходов валюты на фрахт, так как при экспорте сырья транспортные издержки повышают на 20–40% цену товара, а средняя их доля 10–15%. Не случайно собственным морским флотом обзавелись даже сугубо “континентальные” страны, такие как Австрия, Швейцария, Венгрия и др.

Догадалась создать свой судовой регистр и Монголия; быстро нарастив число судов под своим флагом. Великий государственный хурал (парламент) в 2007 году принял закон о морских перевозках, объявив Улан-Батор официальным портом приписки судов. Вначале моряки таращили глаза на такие географические новости, потом привыкли. В последнее время утвердилось понятие “сухой порт”, но это уже из области логистики, и к фиговым “либерийским” листкам отношения не имеет.

Владельцы таких судов вместо многочисленных налогов обычно платят лишь заловый сбор за регистрацию (в зависимости от вместимости судна) и ежегодные сборы за подтверждение регистрации. Наши нефтяные олигархи предпочитали фрахтовать самые дешевые суда под “либерийским” флагом. А либеральная пресса подбадривала, что-де “иного не дано”, что это и есть передовая мировая практика. Запретить уход судов под “удобный” флаг оказалось невозможно.

На 18 октября 2004 года, по данным Минтранса, из 1000 принадлежащих российским компаниям судов под отечественным флагом внешнеторговые перевозки осуществляли около 200. Причём под российским флагом оставались не самые лучшие корабли, и осуществляли они всего-навсего около 6% грузооборота.

Объяснялось это просто. Чтобы плавать под российским флагом, нужно было заплатить бешеные деньги. Такая поражающая своей нерасчётливостью “фискальная” политика Минфина РФ вела к тому, что теряло всякий смысл как строительство судов на отечественных верфях, так и покупка готовых за рубежом. При регистрации в России судов, приобретенных за рубежом, судоходные компании вынуждены были одновременно оплачивать налоговые и таможенные сборы, которые достигали 24,5% от стоимости судна. В итоге из 211 судов, построенных для российских судовладельцев в 1992–2004 годах, более 90% подняли иностранный флаг панамской компании Columbus Holding & Enterprises One S. Монетаристская доктрина практически выталкивала отечественный торговый флот за ворота. Россия вплотную приблизилась к критическому рубежу утраты своего традиционного статуса морской державы.

Ходить под иностранным флагом – непатриотично, зато относительно дешево и, что немаловажно, избавляло от необходимости иметь дело с нашими чиновниками, с глубоко бюрократизированной системой. Зарегистрировать судно в российском реестре было делом не только накладным, но и крайне изнурительным.

В странах, торговавших “удобным” флагом, – Либерии, Панаме, Белизе, Вьетнаме и др. максимальное время, которое нужно было потратить при регистрации, составляло не более 5–6 рабочих дней. В России владелец судна должен был его растаможить и заплатить пошлину в размере 24 процентов от стоимости корабля. И чуть не на каждом этапе надо было “смазывать” скрипучий механизм: у всякого чина возникала своя причина. По итогам, например, 25–30-дневных проверок ГРЧЦ (Главный радиочастотный центр) выдавал уникальный радиопозывной судна, что в большинстве стран является рутинной процедурой, не занимающей более одного дня. После этого судовладелец должен внести свой корабль в Российский морской регистр судоходства, и это тоже занимало еще около 25–30 дней.

Но за дешевизну флага расплачиваться приходилось подчас еще дороже. Суда и моряки лишались поддержки со стороны родного государства. Конечно, всем терпящим бедствие на воде помощь оказывается без разбора – таков морской закон. Но тонут люди и на суше. По международным законам оказать помощь попавшему в неприятность судну под иностранным флагом

Россия не может. Максимум – это консульская или гуманитарная помощь экипажу. Экономические споры тут должен решать арендатор судна или его владелец. В итоге каждый год в портах мира подвергались аресту десятки российских судов, плававших под экзотическими флагами. Экипажи оказывались брошенными в чужой иноязычной стране, вдали от родины, зачастую без средств к существованию. Не раз только личное вмешательство высших лиц государства выручало наших соотечественников и от суммы, и от тюрьмы. А это означало, что официальным лицам в той или иной форме приходится просить у чужих властей “войти в положение, сделать одолжение” и т.п. А долг, как известно, платежом красен.

Между тем, ситуация в мире менялась. В конце 90-х, в начале “нулевых” годов стала проявляться иная тенденция. Ведущие мировые державы предпринимали попытки вернуть торговый флот под свою юрисдикцию. Основной причиной считается одна – если вернуть суда под флаги тех стран, чьими гражданами являются владельцы этих судов, судоходство станет безопаснее, как в плане надёжности мореплавания, так и безопасности от террористов и преступности.

Промышленно развитые страны стали искать пути борьбы с возрастающими рисками, и, чтобы сохранять флот под национальными флагами, создавали параллельно с обычными реестрами специальные международные реестры, обеспечивающие судовладельцам налоговые, юридические, организационные и иные преференции. Международные судовые реестры – так называемые “вторые” (параллельные) реестры – были призваны помочь судовладельцам сократить затраты, повысить конкурентоспособность на мировом фрахтовом рынке и соответственно противодействовать утечке национального тоннажа под “удобные” флаги.

В результате доли национального флота, зарегистрированного в своих международных реестрах, возрастали, и только убеждённый либерал премьер-министр Михаил Касьянов упорно, как заклинания, повторял соросовские сказки про всепобеждающий глобализм, “невидимую руку рынка” и о пользе невмешательства государства (имея в виду российское) в экономику.

Президент Владимир Путин подверг резкой критике политику правительства в области морского транспорта. Был принят ряд административных мер, и, по сравнению с провальными 90-ми годами, перевалка грузов в портах России возросла, удалось реально устранить угрозу транспортной зависимости страны. Впрочем, выяснилось, что для “улучшения” статистической картины чиновники вносили в морские списки и десятки речных судов. В конце концов Михаил Касьянов был отправлен в отставку. Но Россия – страна огромная и, подобно суперлайнеру, на изменение курса реагирует не сразу. Движение по линии “невмешательства государства” продолжалось по инерции ещё какое-то время. Тем более что разумные “правила игры” ещё не были отработаны. Несовершенство системы налогообложения, сборов, обслуживания, таможенного контроля сказывалось на каждом шагу.

С целью преодоления негативных тенденций в развитии морского транспорта был принят ряд программных документов, в частности Федеральная целевая программа “Мировой океан”, “Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года”, новый Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, Федеральная целевая программа “Модернизация транспортной системы России” и другие. Существовала, однако, опасность, что эти документы могут остаться чисто декларативными.

Назначенный на пост главы транспортного ведомства в кабинете министров правительства Михаила Фрадкова Игорь Левитин, полагал, что ключом к решению проблемы может послужить создание в России своего национального международного реестра судов. И уже в начале ноября 2004 года в правительство был направлен законопроект о реестре, – проект поправок к Налоговому кодексу для создания Российского международного реестра.

Законопроект предусматривал для компаний, которые регистрируют внешнеторговые суда в России, ряд существенных льгот, в том числе налоговых. Такой манёвр должен был вернуть под российский флаг до 750 судов. И дело тут не только и не столько в “демонстрации флага” ради престижа. По расчетам Минтранса, ежегодные поступления в казну должны были повыситься почти в 5 раз.

Однако Минфин (главой ведомства в 2000–2011 гг. был Алексей Кудрин) занял резко отрицательную позицию по этому вопросу. Министр транспорта назвал эту позицию ошибочной и даже странной. Ведь обстоятельства складывались таким образом, что Россия, в конце концов, могла вовсе лишиться своего торгового флота.

В декабре 2004 года была, наконец, достигнута договоренность между Минтрансом и Минфином, и спорный законопроект направили в Госдуму. Судовладельцы внимательно следили за ходом дискуссии и прохождением законопроекта в Государственной Думе в надежде, что, когда закон вступит в силу, их суда смогут без ущерба для своего бизнеса вернуться под российский флаг.

Как раз во время обсуждения этого вопроса в резиденции Бочаров Ручей Владимир Путин и пообещал морякам поддержку.

“Мы должны создавать все условия для перехода судов под российский флаг”, – заключил президент. Действительно, если мы сами не станем защищать свое достоинство, тогда кто же о нас позаботится?

И дело сдвинулось с мертвой точки. Закон был принят, хотя и в сильно урезанном виде, можно даже сказать, в варианте, изученном оговорками. И все же это был шаг в направлении обеспечения льготного налогового режима при регистрации судов под российским флагом, к разумному протекционизму и созданию благоприятных экономических условий для выхода отечественного торгового флота из кризисного состояния.

27 октября 2006 года первое российское судно зарегистрировалось в международном отечественном реестре. Это оказался сухогруз “Елена Б” (балкер, построенный в Болгарии в 1978 г.), дедвейтом 24,2 тысячи тонн. Судовладелец “болгарки” российско-германская компания Svemir Shipping. Её генеральный директор Юрий Мусиенко подтвердил в печати, что балкер вошел в Российский международный морской реестр под номером 1. Балкер (англ. bulker, bulk – навалочный груз), – судно для перевозки грузов насыпью, обычно сухих, таких как, зерно, руда, уголь, цемент и др.

Весть о первенце реестра – “Елене Б” у питерских портовиков вызвало ухмылку: знаем, знаем... Известность этого балкера была связана с неловкостью. Вечером 24 сентября 2003 года в процессе откачки балластных вод “Елена Б” как-то произвольно напустила в акваторию тонны полторы мазута. Были и скандал, и очистка “зеркала” Морского порта Санкт-Петербурга. Тогдашний судовладелец – компания государства Сент-Винсент, что на Карибах, выплатил крупный штраф. Хотя, возможно, пройдет время, конфузия позабудется, и подъем триколора на этой “болгарке” будет отмечаться как поворотная дата в истории российского морского бизнеса.

Ну, а море, как поётся в песнях, останется морем. И, “как ни шути, волнений больше – ведь ты уже не на земле”. Несмотря на технический прогресс, на то, что появились крепкие суда, довольно точные гидрометеорологические прогнозы, действует космическая навигация, морские странствия связаны с повышенным риском.

Моряки, “родные братья морской волны”, склонны равно и к юмору, и к суеверию. Дурными знаками у них считаются, например, такие: аист сел на мачту, рында “сама” звякнула и т.п. Про то, что появление женщины на корабле не приветствуется, известно всем. Но если на борту женщина беременная или ребенок – это, напротив, – к удаче. А уж если во время плавания родится младенец – это самое счастливое знамение на всю дальнейшую судьбу корабля и его экипажа.

Труд моряков мало сказать напряженный; он требует изрядного мужества, осмотрительности круглые сутки и столь же постоянной бодрости духа. И русские моряки с давних времён пользуются заслуженным авторитетом среди морского братства, под каким бы флагом они ни ходили.

Вот только несколько эпизодов беспокойной и крайне пёстрой жизни российского торгового флота.

4 марта 2006 года министру транспорта России сообщили: теплоход “Барселона” выброшен на мель внезапно налетевшим ураганным ветром. – Чьё судно? – Под флагом Мальты. – Какие меры приняты? – “Барселону” (судно водоизмещением 6000 тонн и длиной 116 метров) будем тащить в Цемесскую бухту. Там уже сидит на камнях еще один теплоход – “Ибрагим-Р” (под флагом Камбоджи). На обоих экипажи – граждане Турции. Благодаря

четкой работе российских спасателей и водолазов всех выручили, никто не пострадал.

24 января 2007 года в Восточно-Китайском море года затонул “Нобель” (под флагом Камбоджи). Сухогруз шел с партией леса из порта Ванино Хабаровского края в китайский порт Нимбо. Экипаж “Нобеля” принят на борт китайского судна. Все 19 членов экипажа, в том числе две женщины – граждане России. Утром “Нобель” затонул. Кто теперь должен о людях позаботиться? Камбоджа, Пномпень? Нет, потерпевшие неудачу пойдут туда, где развевается триколор, означающий консульство России: помогите, братцы. . .

Давно прошли времена, когда иной разгулявшийся буян в ответ на упрёки, увещевания мог и покуражиться: “А ты, консул, меня р-р-родиной не пугай!..” Ныне скромно себя ведут, потому что на дерзость можно услышать: “Свободен!”. В смысле – освободи помещение, иди, куда хочешь. А хочется – то домой. Значит, веди себя, как приличествует сыну Отечества.

Осенью 2007 года на Азовском и Черном морях разразился 6-7-балльный шторм. Оттуда в Минтранс прилетали вести, напоминающие фронтовые сводки. Волны ломали одно за другим суда типа “река-море”, бросали их на мели, топили. За один день затонули четыре судна, еще шесть сели на мели. Получили повреждения два танкера, одна баржа находилась в дрейфе. У мыса Желтый Рог шторм переломил пополам танкер “Волгофть-139”. Команда закрылась в кормовой надстройке, которая начала дрейфовать по воле волн, в то время как носовая часть танкера осталась на якоре. Пошли ко дну сухогрузы “Вольногорск-Балкер”, “Нахичевань” и “Коваль”, груженные серой. Просто Цусима какая-то.

Из Новороссийска сообщили: там сели на мель сразу два корабля – один под флагом греческим, другой – под турецким. Ночью вблизи Севастополя затонуло российское судно “Измаил” с грузом металла на борту. Близ Судак на берег выброшен еще один российский сухогруз – “Вера Волошина”. К вечеру сухогруз “Ковель” напоролся на затонувший ранее “Вольногорск” и, получив пробоину, сам пошел ко дну. Экипаж удалось эвакуировать. 20 января 2008 года не вышел на связь грузовой теплоход “Капитан Усков” (под флагом Камбоджи), с российским экипажем из семнадцати человек. Шел он из Находки в Гонконг. К поискам были привлечены теплоходы “Владивосток”, “Капитан Любченко” и “Треjder”.

19 декабря 2009 года в районе Сочи во время шторма на пляж выброшено судно “Арас-1” (под флагом Молдовы), на котором экипаж 13 человек: девять граждан Украины и четыре россиянина. Вся команда спасена. Но судно восстановлению не подлежит; оно переломилось пополам. 11 октября 2010 года в районе Керченского полуострова возле мыса Кыз-Аул затонуло судно “Василий” (под флагом Монголии).

12 декабря 2010 года проведена эвакуация российских моряков с теплохода “Любовь Орлова” (под флагом Островов Кука). Лайнер был арестован за долги на сумму \$251,4 тысячи. Экипаж обратился к посольству России в Канаде с просьбой содействовать возвращению на Родину. Судно было продано с молотка торговцу металлоломом. Во время буксировки трос оборвался, и “Любовь Орлова” потерялась в волнах. 22 февраля 2013 года Агентство геопрограммной разведки США (NGA) обнаружило в двух тысячах километрах от западного побережья Ирландии пропавшую “Орлову”. Оказалось, что она превратилась в “Летучею голландца” и дрейфовала по Атлантике сама по себе – без экипажа и оповестительных огней.

Сомнения в выгоде хождения под “удобным” флагом возросли и в связи с неожиданно возродившимся самым чёрным морским промыслом – пиратством. Особенно часто пираты стали совершать нападения на суда торгового флота в зонах Сомали и Гонконга. В 2007 году бандитами были похищены 18 судов, в заложниках у них побывали 292 моряка.

1 февраля 2008 года в Аденском заливе был захвачен морскими разбойниками буксир ледового класса “Свицер Корсаков” (под флагом Сент-Винсент и Гренадины), когда следовал из Петербурга в порт Корсаков (остров Сахалин). На его борту два англичанина и четыре россиянина. 18 марта 2008 года пираты освободили буксир с россиянами на борту за выкуп в \$700 тысяч. Дошло до того, что 21 февраля 2008 года Совет Безопасности ООН призвал государства защитить суда от нападения пиратов в территориальных водах Сомали.



21 января 2009 года Государственное научно-производственное предприятие “Базальт” получило первую зарубежную заявку на оснащение специальным вооружением гражданских судов для борьбы с морскими пиратами. Оставив разговоры о толерантности и прочих европейских ценностях, судовладельцы пожелали приобрести более убедительные защитные средства – от гидравлических и акустических пушек до “калашей” и гранатомётов. В том числе морские противодиверсионные гранатомёты типа “Непрядвы”, у которых при выстреле из стволов не вырывается реактивная струя, поэтому огонь можно вести хоть из каюты через иллюминатор.

30 ноября 2009 года в нигерийском порту Лагос пираты напали на теплоход “Силверетта” (под флагом Швейцарии – тоже, как известно, “морская держава”), с российско-украинским экипажем на борту. Бандиты ограбили судно, избивли членов экипажа. В результате девять моряков получили серьезные ранения, был опустошен сейф капитана, украдены личные вещи моряков, на навигационном мостике уничтожены все средства связи.

5 мая 2010 года сомалийские пираты захватили танкер “Московский университет” в 350 километрах от побережья Сомали в Аденском заливе. На борту судна находились 23 моряка, а также груз – 86 тысяч тонн нефти. На помощь либерийскому флагу поспешил флаг Андреевский – боевой корабль “Маршал Шапошников”. С его борта был направлен вертолёт, который бандиты встретили огнём. Ответ был жёсткий. Танкер освобожден, из экипажа никто не пострадал.

Итак, чтобы вернуть отечественный торговый флот под российскую юрисдикцию, были снижены налоги для судоходных компаний. Судовладельцы, которые регистрировали суда в Российском морском регистре судоходства (РМСР), перестали платить сразу пять налогов: на имущество и прибыль от эксплуатации судна, транспортный налог, НДС при ввозе судна в Россию, его создании или покупке здесь (при условии постановки на учет в РМСР). Формально налоговая нагрузка была снижена в два раза, что должно было сократить затраты на эксплуатацию судов.

Однако фискальная завеса оставалась. В законе было расставлено много ловушек, так называемых “юридических крючков”, оговорок, исключаящих эти самые налоговые льготы. И в большинстве своём судовладельцы не клюнули на приманку. Негативная тенденция ухода флота под иностранные флаги продолжалась. Из 24 построенных в России морских судов в 2009 году лишь три получили российский флаг.

В 2011 году был принят еще один закон, в котором хитрые ограничения были устранены. И в итоге создание Российского международного реестра судов (РМРС) явилось, наконец, действенной мерой привлечения в национальную юрисдикцию судов, принадлежащих отечественным судовладельцам. Что весьма обнадеживает.

Важную роль в развитии водных сообщений сыграли и договоренности, достигнутые в ходе саммитов прикаспийских государств – Азербайджана, Ирана, Казахстана, России и Туркменистана. В частности, удалось выйти на четкие формулировки о разграничении водных пространств, дна и недр, о режиме судоходства и рыболовства этого уникального “средиземного” моря-озера.

“Весьма значимым является положение о том, что большая часть акватории Каспия останется в общем пользовании сторон”, – заявил президент России. По его словам, благодаря этому, исключаются “недоразумения” и напряженность в межгосударственных отношениях, которые раньше могли появляться по причине разного толкования режима каспийских вод.

После тщательной проработки проблем была подписана декларация, в которой согласованы общие подходы к выработке Конвенции о правовом статусе Каспия. В декларации заявлено, что в Каспийском море могут плавать суда исключительно под флагами прикаспийских стран.

Был закреплен один из основополагающих принципов для обеспечения стабильности и безопасности. Право пребывания на Каспийском море вооруженных сил исключительно прибрежных стран остается неизменным. “Такой режим сложился здесь исторически. И мы не собираемся его менять”, – сказал Путин.

Постепенно морской транспорт России начинает выходить из кризисного состояния. Стрелка “погодника” – морского экономического барометра России – сдвинулась, наконец, в сторону “Ясно”.

# ДАЛЬНИЙ ПРИБЛИЖАЕТСЯ

Тот, кому доводилось в предрассветный час встречать гостей в аэропорту, скажет с уверенностью: в такую пору настроение бодрым не бывает. И ошибётся. 29 января 2007 года на военном аэродроме “Кневичи” региональные лидеры Дальнего Востока ожидали прибытия самолета Президента России, и ни у кого не было сна ни в одном глазу. Владимир Путин летел к ним во Владивосток из тропической Индии, сделав крюк в 14 тысяч километров по пути в Москву. Совещание он назначил на 6.30 утра по местному времени. За одну неделю непрерывных поездок президент и сопровождающие его лица провели в небе до 40 летных часов, преодолев 26 тысяч километров. И мысль о том, что неспроста предпринят столь изнурительный марафон, укрепляла уверенность: назревают решения, которые коренным образом повлияют на жизнь города и всего региона. И, естественно, они отразятся на судьбе тех, кому предстоит осуществлять эти замыслы.

В жизни человека бывают моменты, которые психологи называют моментом объективации, проще говоря, минуты просветления. Это когда вдруг случается отрешиться от суетности бытия, вынырнуть из потока неотложных забот, и возникает желание глубже осознать реальность происходящего; в конце концов, спросить самого себя: “Куда вас, сударь, к черту занесло?..”

И как вообще матушка-Россия оказалась вдали от родных осин, в тесном соседстве с Кореей – “страной утренней свежести” и непостижимо великим Китаем? Каким ветром её сюда пригнало? Здесь другой климат, другая земля, другая флора-фауна. Геология, геоморфология, климат – всё по-другому на границе Тихого океана и самого крупного из континентов. Хоть похоже на Россию, только вовсе не Россия. Здесь лианы обвивают ели, и березы на выбор: белая, чёрная, желтая, железная, которая по твёрдости не уступает самшиту. Здесь тигр охотится на оленя, прячась среди растений редких пород – ореха маньчжурского, бархата амурского, папоротников, элеутерококка, женьшеня...

И климат странный. Владивосток расположен южнее Сочи; по количеству солнечного тепла Приморье не уступает Черноморскому побережью. А вот холодно, – по среднемесячной температуре января Владивосток числится наравне с Москвой. Правда, в Приморье не бывает сильных и затяжных морозов. Здесь дыхание Великого океана не даёт сосредоточиться Восточносибирскому антициклону, лютующему в глубине континента. Летние и осенние муссоны с тайфунами, способными не только разрушить дома, мосты и дороги, но изменять сам ландшафт. И во время этих наводнений первое, чем надо помогать потерпевшим – питьевой водой, а потом уже едой и одеждой.

По времени поясному разница с Москвой – плюс 7 часов. Некоторые встречавшие президентский самолет, из числа недавно прибывших москвичей, поглядывали на циферблат и прикидывали: в Москве и в Питере, наверное, уже уgomонились, и понемногу укладываются спать. Слыша разговор об этом, приморцы взялись уточнять в своих, в штурманских терминах. Сумерки, говорят, бывают разные. В Европе, сказали они, уже миновали сумерки гражданские – это когда солнце ушло за горизонт, но еще достаточно светло, чтобы работать вне помещения без искусственного освещения. Сейчас там у вас идут к концу сумерки навигационные – в это время на воде всё еще заметна линия горизонта. После чего наступят сумерки астрономические, когда Солнце полностью прекращает быть источником света и становятся все виднее малые (ночные) звёзды. А здесь, у нас близится утро нового дня.

И совсем уж не европейские мысли напрашивались людям, оказавшимся в час рассвета на краю родной земли. Например, о том, что, как это ни покажется странным, обретению Россией Владивостока – главной точки опоры на Дальнем Востоке, способствовала Крымская война. Да, та самая “Восточная война”, которая по утверждению многих (не всех!) историков была “позорно Россией проиграна”. Между тем, она вызвала череду событий, приведших к совсем уж парадоксальному эффекту, который у русских называется: “Нас бьют, а мы крепчаем”.

## Выездные чаепития

Отсчёты можно начать и с “выездных чаепитий”, с церемоний, сопровождавших подписания Нерчинского, Айгунского, Тяньцзинского, Пекинского

и последующих договоров, трактатов, соглашений о мире, дружбе и добрососедстве. Это был процесс естественный, относительно мирный и неостановимый.

В своем стремлении “встречь солнцу”, русские промышленники, казаки и другие служилые перебирались из одних речных бассейнов в другие, переваливали через хребты. Как шли? По большим и малым рекам и разделявшим их волокам они попали с Оби на Енисей, с Енисея по Нижней Тунгуске на Вилюй, а оттуда на великую реку Лену, на Зею и, наконец, вышли на Амур, единственную в России водную магистраль широтной ориентации “восток-запад”. Пока Европа искала на океанских просторах новые острова и континенты, Россия устремилась за Урал – в Сибирь, на Дальний Восток и далее, основав на побережье Америки русские колонии.

Стремительно и широко происходило заселение русскими берегов Тихого океана. Вся его северо-западная часть стала к концу XVIII века внутренним русским морем. Мореплавание, сделало возможным заселение русскими грандиозных окраин северо-востока Азии и северо-запада Америки – от Петропавловска-Камчатского до Ситхи. Всеми этими приобретениями наша родина обязана простым русским людям – землепроходцам и мореходам.

Как южные районы Дальнего Востока (Приамурье, Приморье), так и все северные его окраины (Охотско-Колымский край, Камчатка, Чукотка) были российскими владениями. Деятельность Российско-американской компании распространялась на морских побережьях и внутри материка. Дошли до Калифорнии, где в 1812 году на побережье небольшой бухты около залива графа Румянцева и реки Славянка возникло самое южное в Америке русское поселение – Форт Росс.

Необычайно быстро землепроходцы преодолели огромные пространства от Урала до Тихого океана, зачастую они становились первыми поселенцами в этих местах. С их приходом началось проникновение русской народной культуры на совершенно дикие, лежавшие далеко в стороне от цивилизованных стран тихоокеанские окраины. Русские завозили туда лошадей и рогатый скот, стали развивать земледелие, промышленность, торговлю. Хотя многие порты и поселения оставались фактически островами. В глухие, чрезвычайно отсталые места проникали новые формы производства, развивались разделение труда и обмен, создавались более высокие типы хозяйства и быта. Первобытные, в большинстве своем не вышедшие еще из стадии родового строя, охотничьи племена получили от русских новые средства производства, заимствовали новые отрасли труда, узнали более совершенное жилище и домашнюю утварь, пищу и одежду, школу и больницу... Такое прогрессивное влияние охватило и Приамурье, и Курильские острова, и Камчатку – все дальневосточные окраины.

Современники отмечали замечательные образцы гуманного отношения к отсталым племенам, населявшим берега и острова Тихого океана, которые показали русские военные моряки – Крузенштерн, Головин, Литке и другие. Неудивительно, что и к себе они встречали со стороны этих племен доброжелательное отношение. В русских видели защитников и признавали себя подданными России. Присоединение дальневосточных окраин к России не имело для коренных жителей тех губительных последствий (зачастую полного вымирания), которые постигли колониальное население других территорий.

Но не будем впадать в самолюбование, не станем идеализировать русских первопроходцев, доказывая, что они лучше, “толерантней”, скажем, китайцев, японцев, англичан или американцев. Человек по природе добр, – учил Пелагий. Только позднее Жан-Жак Руссо уточнил, что человек по природе добр, но его чудовищно испортила цивилизация. Конечно, интересно порассуждать о менталитете, об особенностях религиозного мировосприятия и прочих тонких материях. Попробуем, однако, взглянуть на процесс прагматически. Думается, на Дальнем Востоке всё обстояло проще.

Дело в том, что люди, ютившиеся на тихоокеанском побережье, десятилетиями оставались беззащитными. Маньчжурское правительство не проявляло власти ни в Приморье, ни в Приамурье. Более того, известно, что еще до появления там русских многие из тамошних племен были переселены во внутренние районы страны. Оставались только охотники и рыбаки. К ним по собственной инициативе наведывались купцы и прочие добытчики. Не было никакой уверенности в том, что завтра в бухту не нагрянет корабль, отнюдь не с “альми

парусами”, а с вооруженными людьми, и не начнется безудержный грабеж. Кто успевал, убежали с женами и детьми в дебри, унося с собой всё ценное, что только можно унести, а когда незваные гости уходили, хозяева возвращались к своим испоганенным очагам. Ни Китай, ни Япония, с головой погруженные во внутренние проблемы, не имели возможности их защитить. А людям, в сущности, было безразлично, кто там — микадо или богдыхан, король или президент, защитит от грабежа, насилия и установит стабильный порядок.

Вот пришли какие-то русские, поселились явно надолго, промышляли в основном охотой и рыболовством, торговали, были терпимы к туземным обычаям. Флаги свои вывесили, пушки на берегу выставили. Ну, царь, так царь. Главное, что жить можно, а места всем хватит. Отчего и не подружиться? Недаром в Крымскую (Восточную) войну местные жители камчадалы, алеуты, орочи, нанайцы, нивхи — активно участвовали в обороне Петропавловска-Камчатского и береговых русских постов от пиратов, носителей зла — шли добровольцами, не наёмниками. Притом воевали не только как меткие стрелки, но поднимались и в рукопашные схватки.

Русские военные корабли начиная с 1822 года стали регулярно крейсировать на Тихом океане, так сказать, “вахтовым методом”. Службу свою они несли исправно. Но чтобы в назначенный срок явиться к назначенному месту для охраны морских рубежей, парусникам требовалось совершить без малого кругосветное путешествие. Они шли сквозь изнуряющие жары и штормы “конские тридцатые” и грозные “ревущие сороковые”: через Атлантику и Тихий океан, огибая Южную Америку, либо вокруг Африки и через Индийский океан. Порты, которые наши корабли охраняли, являлись фактически островами, оторванными от Большой земли.

Во время кругосветных плаваний было совершено множество важных географических открытий, уточнены координаты, заполнены “белые пятна” на старых картах, опровергнуты многочисленные псевдооткрытия, найдены удобные морские пути из Приморья и бассейна Амура на Камчатку и Чукотку, в Америку (с запада) и Японию (с севера), в Китай, на Сандвичевы острова.

С русских кораблей, крейсировавших в Тихом океане, постоянно сообщали в Петербург о дерзких налетах на русские владения. Агрессивность иностранных держав возрастала. Сотни промысловых судов под флагами всех наций вели хищническую добычу китов и ценных пушных животных — морских бобров и котиков. Пираты массами истребляли промысловых зверей, высаживались на берега, устраивали предприятия для вытопки жира, вырубали леса, грабили население, разоряли селения, насиловали и увозили женщин.

Следует отметить, что в царствование Александра I российский флот, — к вящей радости англичан, — начал приходить в упадок. Новых кораблей почти не строили, старые выбывали по ветхости, личный состав разлагался в бездействии. Николай I быстро восстановил положение: мобилизовал оставшиеся кадры личного состава, привлёк мастеров корабельного дела. Для России, богатой лесами и пенькой, тут затруднений не возникло. Сноровка и отвага матросов, а также заложенная Петром Первым система подготовки навигаторов были на высоте требований парусной эпохи. Уже в 30-х годах XIX века флот достиг крупной величины, хотя переход на паровые двигатели оказался запоздалым.

Между тем на Тихом океане средства обороны российского побережья были совершенно ничтожны. Она осуществлялась малочисленными постами с командами по 10-30 человек. Так называемая “сибирская флотилия”, действовавшая главным образом в охотско-камчатских водах, состояла в 1850 году из двух транспортов (“Иртыш” и “Байкал”) и двух ботов (“Кадьяк” и “Камчадал”). Суда эти служили для доставки продовольствия и всего необходимого снабжения в немногие, расположенные в этих водах пункты: Аян, Охотск, Тигиль, Большерецк, Петропавловск, а равно для исполнения административных поручений. Наиболее защищенным был лишь Петропавловский порт в Авачинской губе, имевший в системе своей обороны шесть береговых батарей. Единственное преимущество состояло в более глубоком знании навигационной обстановки. В поддержку были высланы фрегаты, в том числе “Паллада”, “Аврора”, “Диана” и корвет “Оливуца”, построенный в Севастополе.

Англия, к тому времени утратившая в Америке большинство своих колоний, стремилась выдавить Россию с Тихого океана. Британские мореплаватели призывали свое правительство пока не поздно захватить тихоокеанские

земли, обжитые Россией; английские государственные деятели и коммерсанты горячо обсуждали возможности полного вытеснения России из Китая и колонизации освоенных русскими Курильских островов. Амбиции Англии на Тихом океане резко возросли в 1842 году, в связи с победой в “Первой опиумной” войне, когда силой оружия было утверждено “высокоморальное” право беспрепятственно распространять в Китае наркотики. Надвигалась война новая.

### Первая информационная

Крымская война (1853–1856) стала и первой в истории масштабной информационной войной, прообразом дальнейших “холодных войн” между Западом и Россией. В либеральном общественном мнении Запада в этот период формировался крайне негативный образ России и ее политического режима. К сожалению, эта первая “холодная война” совершенно сознательно разогрела обстановку до “горячей” фазы.

Прессу и публицистику наводнили памфлеты о России, в которых одну из главных ролей играла тема “самодержавного кнута”. За николаевской Россией укреплялось звание “жандарма Европы”, подвученное впоследствии советской историографией. Собственно, единственной акцией, когда Россия выступила в такой роли, можно было бы назвать только подавление венгерского восстания, — акцией, кстати, одобряемой Европой и профинансированной британским банкирами.

Проявив “профессиональную забывчивость”, пресса постаралась стереть в памяти и то, как весной 1849 года австрийский генерал спешно прибыл в Варшаву (столицу Царства Польского) умолять князя И. Ф. Паскевича–Эриванского о помощи против венгерской революции. В отчаянии он даже стал на колени пред русским фельдмаршалом. “Когда у нас беда над головой...” В помощь деморализованной военными неудачами австрийской армии, насчитывавшей под Веной в своих рядах не более 40 тысяч человек, была отправлена русская армия силой в 190 тысяч.

Главкомандующего Ивана Паскевича на Западе тогда нередко упрекали в нерешительности, в медлительности. Русская армия, действительно, действовала осторожно, практически не ввязывалась в крупные сражения, давая возможность местным австрийским войскам громить восставших. В итоге с наименьшим кровопролитием с обеих сторон удалось добиться капитуляции повстанцев. Австрийская империя была спасена от распада и гибели. Так полагали не только сам Николай I и его канцлер Нессельроде, но и Франц-Иосиф, и австрийский канцлер Шварценберг, да и вся Европа. Для Николая, помимо упрочения Габсбургской монархии, — эта победа казалась обеспечением дружественного союза с Австрийской империей. И русского императора совершенно потрясла предательская позиция Австрии, проявленная уже вскоре, в ходе Крымской войны.

Накануне войны русофобия в Англии достигла своего апогея. Одна только лондонская “Таймс” высказывалась более объективно, по поводу чего К. Маркс, в статье от 14 июня 1853 г., возмущался: “Как могло случиться, что бедная “Таймс” поверила в “честные намерения” России в отношении Турции и ее “неприязнь” ко всяким территориальным расширениям? Добрая воля России по отношению к Турции! Петр I планировал восстать на руинах Турции”.

Европа вдруг прониклась к Порте сердечным сочувствием, которого доныне никогда не водилось. Применялись совершенно бесстыдные приемы манипуляции сознанием читателей. Так, вдруг пригодились “воспоминания” барона фон Тотта, пользовавшегося щедрым гостеприимством Османской империи. Вот одно из описаний последствий очередного похода степняков за “живым товаром”. “...Головки детей выглядывают из мешка, подвешенного к луке седла; молодая девушка сидит впереди, поддерживаемая левой рукой всадника, мать — на крупе лошади, отец — на одной из запасных лошадей, сын — на другой; овцы и коровы — впереди, и все это движется и не разбегается под бдительным взором пастыря... самому идти пешком, чтобы облегчить своих рабов...” Ну, просто плакать хочется от умиления — такие милые, заботливые люди: владелец сам пешком идет, а своих рабов на лошадях везёт. Понятно: товар бережет.

А эти русские... В ноябре 1853 года адмирал Нахимов разгромил турецкий флот в Синопском сражении. Этот морской бой был охарактеризован

западноевропейскими газетами как “резня”. Были нарисованы описания сражения, картины жестокости во всю мощь разыгравшейся фантазии. Су-рово осудив “зверское побоище”, устроенное Нахимовым, газеты выступали с призывами выступить в защиту от русских варваров “богатой, хотя и не-сколько своеобразной турецкой культуры”. Наполеон III призвал к крестово-му походу против православной ереси. Печать Франции старалась придать предстоящей войне характер религиозного и культурного крестового похода против русских “еретиков” и “варваров”: “Для Европы предпочтительнее слабая и безобидная Турция, чем всемогущая и деспотическая Россия. Россия в Кон-стантинополе – это смерть для католицизма, смерть западной цивилизации”.

Западничество, как одно из направлений русской общественной мысли, также сложилось как раз в 40-е годы XIX века. Оно объединяло различных по своим убеждениям общественных деятелей того времени. Расхождения выра-жались особенно в различной трактовке социально-политических проблем, стоявших перед Россией; Белинский, Герцен, Огарев хотели строить на разва-линах самодержавия социализм, западники мечтали о создании царства “пра-вового порядка”.

С целью познакомить западноевропейскую общественность с положени-ем дел в России западники направляли свои работы в Лондон А. И. Герцену для напечатания их в Вольной русской типографии, любезно и очень своевре-менно разрешенной английским правительством. “Великий барон” Джеймс Ротшильд помог “стабилизировать финансовые дела” Герцена, помог и в де-ле распространения печатной продукции. За несколько месяцев при помощи польских эмигрантов было найдено всё необходимое для типографии: станок, помещение, русский шрифт, краска. Наборщиками новой типографии были также польские эмигранты, что стало причиной жалоб читателей на большое количество досадных опечаток. Зато поляки активно использовали свои кана-лы для нелегальной доставки изданий на территорию Российской империи.

Материалы публиковались в отдельных сборниках под общим названием “Голоса из России”. Печатались и антирусские прокламации. Следует от-метить, что многие либеральные друзья Герцена отказались участвовать в этом шабаше, сочтя неуместной критику России в условиях начавшейся вой-ны с Турцией, и пытались уговорить самого Герцена воздержаться от печата-ния революционных воззваний. Но тщетно, – он продолжал требовать немед-ленных реформ, угрожая призвать народ “к топору”.

Накалу страстей очень способствовал изобретенный Сэмюелем Морзе электромеханический телеграф, ознаменовавший собой начало новой эры в журналистике. Появилась возможность передавать информацию достаточно быстро для того, чтобы успеть оказать соответствующее влияние на оператив-ное принятие политических решений. Отныне краткие сообщения в течение считанных минут передавались в издательства ведущих газет и печатались в особых колонках под заголовками: “Последние новости по телеграфу”, “Морзеографика”, “Молния”. Помимо невиданной скорости передачи данных телеграфная связь характеризовалась надёжностью и скрытностью.

Европейская пресса возложила всю ответственность за Крымскую войну на Россию: сильное агрессивное государство напало на слабую Турцию. Пи-сали о “предательском” нападении Нахимова на турок, о “бойне”, учиненной им, и о нарушении международного права русским адмиралом. Если пригля-деться ко многим современным публикациям, легко обнаружить, что их смысл зачастую сводится к тому же самому: “Россия – дикая варварская страна, ко-торая угрожает цивилизованному миру”, “русский народ нуждается в приви-тии западной культуры”.

### **Ловили вороны сокола**

К 1854 году англичане и французы сосредоточили на Тихом океане мощ-ную эскадру, во много раз превосходившую силы русских. России предсто-яло весьма ограниченными морскими силами оборонять от англо-французско-го флота громадные пространства, начиная от Сахалина, Татарского пролива и Амурского лимана и кончая Камчаткой.

Противник рассчитывал прежде всего атаковать и уничтожить русские ко-рабли в портах их базирования. По мнению союзных адмиралов, главным пунктом был Петропавловск с его великолепной Авачинской губой. Устье Амура

считалось непроходимым, как и доступ в Татарский пролив с Охотского моря. Русские моряки понимали, что удар будет нанесен именно по Петропавловску. Но был у них козырь – открытый капитаном Геннадием Невельским вход в Амур. Эти сведения хранились в тайне. Впрочем, и у многих наших моряков оставались сомнения в возможности прохода крупных судов через коварный Амурский лиман.

Первые вести о вероятном разрыве Англии и Франции с Россией пришли в Петропавловск с зимней почтой в конце февраля 1854 года. А в середине марта прибывшее из Гонолулу американское китобойное судно доставило письмо короля Сандвичевых островов Камегамеа III. Дружественно относившийся к России Камегамеа предупреждал камчатские власти, что в Петропавловск летом нагрянет англо-французская армада. Вскоре был доставлен приказ укрепить порт и защищать его до последней возможности. Наконец, 17 июля американский купеческий бриг “Нобль” передал официальное уведомление генерального консула России в США о том, что война объявлена.

С марта 1854 года началась энергичная подготовка к обороне. Гарнизон Петропавловска насчитывал всего 125 человек и состоял из команды флотского экипажа, камчатских казаков, писарей, денщиков, давно отвыкших от военного дела. Иркутский генерал-губернатор генерал-лейтенант Н. Н. Муравьев весной 1854 года организовал и лично возглавил первый сплав крупных воинских сил по реке Амур. В нём участвовало 76 судов, главным образом баржи и баркасы. Своими силами даже был построен речной пароход “Аргунь”. По великой реке плыли забайкальские казаки, солдаты сибирских батальонов – всего 900 человек пехоты, две конных казачьих батареи. Это была только первая часть сил, предназначенных для занятия Россией новооткрытых земель в низовьях Амура и для укрепления Камчатки. Ещё два русских корабля должны были прибыть на Камчатку: 22-пушечный корвет “Оливуца” и 44-пушечный фрегат “Аврора”.

Постройкой “Авроры” руководил подполковник Корпуса корабельных инженеров Иван Амосов. 21 августа 1853 года под командованием капитан-лейтенанта Ивана Изыльметьева фрегат вышел из Кронштадта на Дальний Восток для усиления эскадры вице-адмирала Е. В. Путятина.

Погода не благоприятствовала, и с 3 октября по 25 ноября 1853 года в Портсмуте фрегату пришлось исправлять повреждения, нанесенные штормом. Отношение к русским здесь было откровенно недоброжелательное. Не задерживаясь в Англии, корабль взял курс к берегам Южной Америки, навстречу бурям коварного мыса Горн, в самое опасное для плавания парусников время.

Совершив этот тяжелейший переход, изрядно потрёпанный фрегат пришел в порт Кальяо. Это рядом со столицей Перу, городом Лима. Здесь Изыльметьев намеревался за две недели произвести ремонт, а затем отправиться дальше. Но в гавани оказалась англо-французская эскадра. Официальное объявление войны еще не было получено, но слухи о разрыве союзников с Россией уже достигли капитанов.

Зная о том, что со дня на день известие может дойти до Кальяо, Изыльметьев ускорил ремонт “Авроры”. Скрытно заготовили провиант. Лима известна как город вечного тумана, который образуется от близости экватора и холодного Перуанского течения (течение Гумбольдта – до 1 км/час). Туман здесь плотный, похожий на мелкий дождь – почти 100% влажности. Этим туманом капитан и решил воспользоваться. В ночь на 14 апреля 1854 года с “Авроры” были спущены на воду шлюпки. В полной тишине выбрали якорь, и на веслах матросы потянули канатами фрегат (водоизмещением 2000 т) в открытое море. Там “Аврора” развернулась, подняла паруса и исчезла в океанском просторе прежде, чем неприятель мог послать за ней погоню.

Шли напрямую к Камчатке, без захода на Гавайи, где путешественники обычно останавливаются, чтобы освежить команду, запастись провизией и потом уже идти далее. Опасались, что там фрегат могут перехватить. На переходе из Кальяо в Петропавловск протяженностью в 9000 морских миль, умерло 13 человек. Заболел и сам Изыльметьев, и с 12 июля 1854 года командовал фрегатом старший офицер. При огромном океанском волнении фрегат часто черпал бортами. Провизия, взятая в Кальяо, истощалась, запас воды оставался самый ограниченный. 19 июня, наконец, бросили якорь в обширной Авачинской губе, проведя, таким образом, в море, без захода в порт, 66 дней.

В Петропавловске прибытия “Авроры” ожидали, как спасения. Сохранилось описание очевидца. Фрегат входил в бухту в самом жалком виде: паруса убирались очень медленно и по очереди, так как не хватало людей. . . Оказалось, что на корабле практически не было ни одного здорового человека. Фрегат втянули в гавань, а больных свезли на берег и поместили в палатках. Вскоре подошёл и военный транспорт “Двина”. Оба корабля развернули левыми бортами к входу в бухту, а с правых бортов пушки сняли и перетасили на берег, организовав из них батареи. Однако общего количества сухопутных войск (475 человек) было недостаточно для всех нужд обороны. Поэтому был сформирован особый отряд из добровольцев-камчадалов.

Союзная эскадра под командованием английского контр-адмирала Дэвида Прайса и французского контр-адмирала Феврье де Пуанта двинулись на Камчатку от Сандвичевых островов 25 июля. В её составе было 6 кораблей. На борту 214 орудий, 2500 человек экипажей и морской пехоты. В 10 часов утра 17 августа с Дальнего маяка в Петропавловск был передан сигнал: “В море вижу неизвестную эскадру из шести судов”. В порту объявили тревогу, и все защитники заняли назначенные им места. Из экипажа “Авроры” оставались больными к этому времени еще 60 человек. Но по первому сигналу все они также явились на места, назначенные по боевому расписанию.

Немногочисленные жители Петропавловска-Камчатского жёстко отбились от соединённой англо-французской эскадры. После сражения с вражеским десантом они собрали брошенные на берегу ружья, офицерские сабли, нашли план уничтожения их города и знамя Гибралтарского пехотного полка. Сейчас знамя находится в экспозиции трофейных знамён в Государственном Эрмитаже. Адмирал Прайс застрелился после первой же неудачной атаки.

Английская газета “Таймс” сообщила, что более половины офицерского состава выбыло из строя, погибли все командиры десантных партий. Общие потери союзников в Петропавловске достигали 450 человек. Впечатление от камчатских событий в Англии и Франции было оглушающим. Военные круги были потрясены разгромом своих сил и расценивали это “как исключительное оскорбление своих флагов”. Раздалось требование отправить на Камчатку в следующем, 1855 году новую соединенную эскадру, чтобы “отомстить за позорное поражение уничтожением Петропавловского порта и всего русского флота на Тихом океане”. Английский журнал “Юнайтед сервис мэгэзин” писал весной 1855 года: “Но как намерены поступить с Петропавловском? Хотят ли спокойно примириться с позором прошлого поражения? . . . Борт одного только русского фрегата и несколько батарей оказались непобедимыми перед соединенною морскою силою Англии и Франции, и две величайшие державы земного шара были осилены и разбиты ничтожным русским местечком!”

В ноябре 1854 года в Иркутске были получены сообщения, что союзники снаряжают для действий в Тихом океане новую эскадру из 26 судов, в числе которых специально посланный из Европы 84-пушечный парусно-фрегат “Монарх”. Губернатор Муравьев полностью разделял мнение камчатского командования о необходимости дальнейшей защиты Петропавловска и усиления его обороны. Однако правительство решило оставить порт.

Получив приказ, Муравьев принял срочные меры к полной эвакуации Петропавловска до предполагаемого прихода неприятельской эскадры в камчатские воды. Расчет был на то, что зимовавшему в Петропавловске немногочисленному русскому флоту удастся перехитрить неприятеля, уйти из порта до его прихода и добраться до Амурского лимана как самого надежного места укрытия.

3 марта 1855 года в Петропавловск прибыл адъютант генерал-губернатора Муравьева есаул Мартынов. Он добирался, следуя через Якутск и оттуда на собаках в Охотск, далее по дикому побережью, переезжая по льду широкие заливы, завершив свой путь от Иркутска длиной 8000 вёрст (8500 км) в три месяца. Мартынов застал порт в самый разгар подготовки к обороне. Он привез награды защитникам Петропавловска и распоряжение снять порт и все укрепления, вооружить зимовавшие суда и при первой возможности вывезти все казенные учреждения и имущество, гарнизон и гражданских служащих с семьями.

Место назначения держалось в строжайшем секрете. Из опасения, что сведения могут дойти до противника, по Петропавловску распространялись самые разнообразные слухи о предстоящем плавании. По одним версиям,



русская эскадра должна отправиться в Батавию (остров Ява) или Сан-Франциско, как в нейтральное место, и там переждать войну; по другим – порт было решено перенести в устье реки Анадырь.

Но еще нужно было проложить во льду залива от Ковша до Сигнального мыса проход для кораблей. Круглые сутки, стоя в воде, люди ломали и пилили лед. 5 апреля камчатская флотилия в составе флагманского корвета “Оливуца”, фрегата “Аврора”, транспортных судов “Двина”, “Иртыш”, “Байкал” и бота № 1 вышла в открытое море.

В день ухода флотилии из порта противник находился в 10 милях от Шипунского мыса. Англо-французская эскадра крейсировала в этом месте в ожидании подхода подкреплений, не рискуя приблизиться к Петропавловску. Сгустившийся над морем туман скрыл русские корабли, выходящие из Авачинской губы. Англо-французы, как и год назад, неприятельскую флотилию проворонили. Вскоре к союзникам прибыло подкрепление из Гонолулу – французский корвет “Евридика” и английский пароход-фрегат “Монарх”. Но и теперь англо-французский флот не осмеливался войти в памятную для него губу. Затем к эскадре присоединились еще три английских корабля: флагманский фрегат “Президент”, на борту которого находился адмирал Брюс, фрегат “Пайк” и пароход “Дидо”.

В своем донесении английскому адмиралтейству Брюс подробно описал посещение им Петропавловска. “Я нашел его совершенно покинутым, – общал он, – там не осталось ни одного человека, ни одного судна, ни одной пушки; виднелись только пустые амбразуры батарей и оставленные дома”.

Полная неизвестность относительно того, куда девалась русская эскадра, и где надо искать ее, окончательно сбита с толку. Эта новая неудача союзников, вызванная загадочным исчезновением русских кораблей, послужила поводом для злых насмешек в иностранной печати. Союзная англо-французская эскадра отправилась ловить русских. Часть кораблей отправили в американскую Ситху. Часть судов адмирал Брюс послал в южные воды Охотского моря для усиления английской эскадры адмирала Стерлинга. Тот разослал английские и французские корабли по разным направлениям. Обшарили все уголки Татарского пролива, в том числе и некоторые бухты западного Сахалина. Три английских и два французских корабля были посланы для поисков в пролив Лаперуза, а оттуда в Аян и Охотск, но и там они не обнаружили русской эскадры.

30 мая 1855 года в устье Амура прибыл Иркутский генерал-губернатор Н. Муравьев. На военно-морском совете решили ввести все суда в Амур под прикрытием батарей Николаевского поста. Теперь здесь сосредоточились главные русские силы на Тихом океане. К середине июля был закончен ввод кораблей в Амур.

Озадаченные союзники снова остались ни с чем. Английская, французская и американская печать выступала с самыми нелепыми догадками. Так, одна из французских газет писала: “Мы теряемся в предположениях, что стало с русскими и их судами?.. Русских не разгадаешь! Не сожгли ли они свои суда и не удалились ли в какую-нибудь крепость в верховьях Амура или в самую Сибирь?” Розыски русского флота происходили до поздней осени. Эллиот с английскими судами шарил в водах Татарского пролива, а сам Стерлинг с группой английских и французских кораблей – вдоль берегов Кореи.

Все достижения союзников в эту кампанию на Дальнем Востоке ограничились тем, что они сожгли китобойное судно “Аян” и рыбный сарай в Петропавловске, захватили безоружный коммерческий корабль “Ситха” и бременский бриг “Грета”, плашкоут в Петропавловске и ещё шлюпку судна “Охотск”, принадлежавшего Российско-американской компании. Ни одного из русских военных судов, даже ни одного военного транспорта или шлюпа, захватить не удалось. В досаде английский фрегат “Пик” и французский фрегат “Сибилла” “овладели” незащищенным островом Уруп из Курильской гряды. Там они разорили и ограбили мирное селение Российско-американской компании, забрали в складах компании около 300 шкур ценной пушнины и запас продовольствия, предназначавшийся для промышленников, и разыграли настоящую комедию, назначив одного из айнов губернатором острова с вручением ему диплома на это звание от имени французского императора и английского короля.

В 1856 году, уже после заключения перемирия, английские суда вошли в Императорскую гавань и, не найдя затопленного там старого фрегата “Паллада”, сожгли здания Константиновского поста, а самую гавань назвали заливом

Барракута. Остальные “трофеи” заключались главным образом в незаконном захвате частного имущества населения.

Общественное мнение Англии было до крайности раздражено известиями об исчезновении русской эскадры. Неудачи послужили предметом оживленных прений в английском и французском парламентах. Еще бы: два года гонять по Тихому океану целую армаду кораблей. Это какие деньги!.. Наиболее резким нападкам подверглось поведение адмирала Стерлинга и командора Эллиота, “не удостоверившегося в действительных силах русской эскадры и не сумевшего отличить корвет от транспорта”.

И еще одна замечательная “охотничья” история, связанная с приключениями паро-винтовой шхуны “Восток”, которую в 1852 году купил вице-адмирал Путятин, “для рассылки и описи малоизвестных берегов”. Шхуна эта имела водоизмещение до 300 т, две мачты для парусов, огнетрубный котёл с паровой машиной в 40 л.с., один гребной винт фиксированного шага, высокую и тонкую дымовую трубу, экипаж до 40 человек, а для обороны “единорог” – гладкоствольную мортиру, позднее заменённую четырьмя пушчками малого калибра.

Путятин часто использовал судно для посыльной службы. Когда англичане устроили охоту на русские корабли, более всех рисковал “Восток”, вынужденный мотаться между портом Нагасаки, единственной гаванью, открытой японским правительством для иноземных кораблей, и портами Китая, в которых находились русские дипломатические представительства. И однажды “Восток” попался: у выхода из порта Нагасаки на якоря встал английский военный фрегат, на котором подняли сигналы, предлагая русским сдаться. Атаковать шхуну на рейде японского порта британцы не могли – это ставило под угрозу хорошие отношения с местными властями.

Выскочить из мышеловки помогла смекалка. Все моряки знали, что в Нагасаки не найти ни куска угля. И когда из трубы шхуны повалил дым, это могло означать, что “Восток” поднимает пары и готовится к прорыву. Британцы тоже разогрели свои могучие котлы. Назавтра та же история. А хитрость заключалась в том, что в топках шхуны три дня жгли мокрую рисовую солому. Дым выходило много, а калорий ничтожно мало, но издали казалось, что котлы вот-вот разорвутся от давления. Лишь когда англичане прекратили топить свои, капитан Воин Римский-Корсаков приказал поднимать пары по-настоящему, углем. И шхуна выскользнула.

“Восток” служил России на Дальнем Востоке в общей сложности двадцать восемь лет, участвуя в исследовании Японского, Охотского, Берингова морей, десятки раз садился на мель, исследуя Амурский лиман. На этом корабле плавали многие достойные моряки, чьи имена увековечены в многочисленных географических названиях дальневосточных земель, проливов и побережий. В честь самой шхуны назван большой залив, расположенный в восточной части залива Петра Великого. В 1883 г. шхуна, к тому времени старейшее русское гидрографическое судно, отправилась в своё последнее плавание – в сильный шторм она напоролась на камни возле одного из островов вблизи берегов Японии.

В тихоокеанских водах англо-французский флот потерпел в Крымскую войну полное фиаско, несмотря на то, что располагал там громадными по тому времени силами. Ни одна из задач, поставленных перед союзными эскадрами, не была решена. Россия сохранило свой флот, её положение на Тихом океане укрепилось.

### **Поиск точки опоры**

В течение продолжительного времени российское правительство искало опорный пункт на Дальнем Востоке. Эту роль поочерёдно выполняли Охотск, Аян, Петропавловск-Камчатский, Николаевск-на-Амуре. Но уроки Крымской войны подтвердили, что ни один из этих портов не отвечает необходимому требованию: иметь удобную и защищённую гавань, рядом с надёжными сухопутными торговыми путями. К середине XIX века поиски форпоста зашли в тупик.

В 1859 году Н. Н. Муравьёв-Амурский, обходя на корабле берега залива Петра Великого, обратил внимание на хорошо укрытую бухту. Генерал-губернатор предложил назвать её Золотым Рогом и приказал основать на берегах бухты военный пост, который он же, Н. Н. Муравьёв-Амурский, назвал Владивостоком.

До русских тут никто не жил. Ютились по берегам несколько убогих китайских фанз, да по сезонам наведывались ловцы трепанга. 20 июня 1860 года в бухту Золотой Рог прибыл транспорт “Маньчжур”. На берег высадился отряд из 40 человек во главе с прапорщиком Н. В. Комаровым. В тот же день на месте высадки был поднят государственный флаг Российской империи. На берегах Японского моря возник новый военный пост России Владивосток. Существует местная притча, будто бы в первый год существования поста Владивосток “полосатые кошки” съели всех собак, привезенных на берег Золотого Рога из Николаевска-на-Амуре. Но, думается, это просто поклеп завистников на близких родственников “царя зверей”.

В 1862 году пост переименовали в порт. Росло его население. 27 сентября 1863 года во Владивостоке появился на свет первый собственный гражданин, точнее гражданка. У Евдокии Матвеевны Горелко родилась дочь, которую нарекли Надеждой. 10 февраля 1871 года правительство решает перевести из Николаевска-на-Амуре во Владивосток порт с морскими учреждениями, резиденцию военного губернатора и главную базу Сибирской военной флотилии. С этого момента Владивосток растёт стремительно. Развитию города способствовал также режим беспошлинной торговли. 10 мая 1880 года Владивосток с 7 300 жителями официально был объявлен городом и выделен как самостоятельная административная единица. В его территорию вошли полуостров Муравьев-Амурский и остров Русский.

В мае 1891 года во Владивосток после полугодового кругосветного морского путешествия прибыл крейсер “Память Азова”. На его борту находился великий князь, наследник престола, будущий последний император России Николай II. Прибыв во Владивосток, он участвовал в закладках восточного участка Транссибирской магистрали, железнодорожного вокзала, сухого дока для ремонта судов Тихоокеанской эскадры, а также памятника адмиралу Г. И. Невельскому. К началу XX века крохотный военно-морской пост превратился в крупнейший порт и военно-морскую базу России на Дальнем Востоке.

В конце XIX века и начале XX-го Россия напряглась и проложила через весь континент Транссиб. Спешили, как только могли, укладывая в среднем по 815 километров пути в год. Усилить магистраль не успели – Япония упредила. Но с потерей арендованного Порт-Артура Владивосток снова стал главной базой российского флота на Тихом океане. Город начал интенсивно укрепляться.

Само имя этого города-порта – Владивосток – рождено словосочетанием державным: “владеть востоком” – по аналогии с Владикавказом. Впрочем, глагол несовершенного вида “владеть” имеет немало значений и ещё больше толкований. Одни понимают его как “осваивать”, “созидать”; другие – “перехватить и употребить”. Скажем, оседлый житель с божьей помощью хлеб свой насущный выращивает, а кочевник его “находит”. И как тут не припомнить мудрое замечание красноармейца товарища Сухова: “Восток – дело тонкое”. Не углубляясь в излишние умствования, моряки и местные жители называют свой город по-домашнему ласково – Владиком.

Советские лидеры государства не так часто бывали в регионах Дальнего Востока. Первый секретарь ЦК КПСС Никита Хрущев побывал во Владивостоке дважды – в 1954 и 1959 годах. Генсек Леонид Брежнев посещал Дальний Восток трижды. Михаил Горбачев и Борис Ельцин заглянули сюда по одному разу.

О первой поездке Хрущева остались не самые приятные воспоминания. Никита Сергеевич прибыл во Владивосток 17 октября 1954 года. Посмотрев на золотую приморскую осень, Хрущев воскликнул: “Да у вас здесь климат лучше, чем в Сочи!” Лето и осень 1954 года на юге Дальнего Востока выпали жаркими и засушливыми. Для сельского хозяйства в целом это плохо, зато арбузы уродились на славу. И кто только додумался угостить высоких гостей диковинными для здешних мест пузато-полосатыми ягодами?! Хотели удивить, и это удалось.

Удалось настолько, что все только руками развели. Хрущев сказал: “Дай бог, чтобы в Москве была такая погода... замечательная, солнце светит ярко, растительность очень богатая... Что еще надо? Я считаю, что мы не совсем правильно с правительством установили льготы. Мы этим самым укрепляем в сознании людей, что Дальний Восток, Хабаровск, Сахалин – каторжные места”. Был брошен лозунг: “Не длинным рублем надо привлекать, а хорошими условиями жизни!” А для начала укоротили рубль: в скором времени была отменена 20-процентная надбавка к заработной плате, принятая правительством еще в 1936 году.

Надбавки эта были не у всех, а только у занятых в производственной сфере. Но прямо или косвенно ущемление коснулось многих, а люди и без того жили небогато. Народ побежал, и впереди всех – новоселы. Произошло резкое сокращение численности населения – на десятки тысяч человек, грянул настоящий кадровый голод.

Хрущёв собрал в Хабаровске совещание руководителей обкомов и горкомов партии, устроил им разнос, затем показал фильм, снятый по его заказу к совещанию по развитию животноводства. Завершив совещание, Никита Сергеевич выехал поездом на Читу. В окно он увидел необозримые просторы, покрытые буйными травами. В Биробиджане на вокзале он выразил руководителям Еврейской автономной области своё резкое неудовольствие: “Ведь здесь можно откармливать до полумиллиона голов скота!” В то время в области численность поголовья скота не превышала несколько десятков тысяч. Местные руководители не успели объяснить первому секретарю КПСС, что он видел из окна вагона обширную болотистую марь, покрытую несъедобной растительностью. Но, пока формулировали оправдание, поезд улетел в сиреневую даль...

К счастью, хрущёвские предложения по развитию животноводства и снабжению населения дешёвыми кормами местные руководители всячески тормозили, воспринимая как минутную блажь далёкого от реальности начальства. Но значительную часть посевных площадей всё же пришлось отдать под кукурузу, и возникли перебои с хлебом. На том же острове Русском и в порту Находка в магазинах не стало ни овощей, ни картофеля.

В сентябре-октябре 1959 года Хрущёв совершал поездки в США и Китай. После этого он прибыл во Владивосток. Второй его визит был более позитивным. Насмотревшись на американские красоты, Хрущёв пообещал превратить Владивосток во второй Сан-Франциско. Достичь этой цели не удалось, но город начал активно развиваться, в нем появились новые кварталы, жилые микрорайоны, а в центре – новые здания общественно-гражданского назначения.

В 1974 году Владивосток с официальным визитом посетил 38-й президент США Джеральд Форд, прибывший для встречи с генсеком Леонидом Брежневым. На встрече были подписаны протокол к Договору об ограничении систем ПРО и Договор об ограничении подземных ядерных испытаний, которые помогали сдерживать гонку вооружений.

С развитием железнодорожной сети, в том числе со строительством БАМа, перед городом-портом, обладающим удобными бухтами, причалами, являющимся связующим звеном между железнодорожной сетью России, Кореи и Китая и тихоокеанскими морскими путями, открывались возможности превратиться в уникальный международный транспортный узел – грузовой и пассажирский. Но после развала СССР экономика города начала погружаться в плачевное состояние. В 1990-е годы Владивосток сделался центром нелегального рыболовства, контрабанды древесины и японских машин. Из-за снижения уровня жизни упала рождаемость и вновь началась утечка населения в центральные регионы страны.

О том, какие из проектов президент России Владимир Путин предложит считать приоритетными, на какие ресурсы для их реализации можно будет рассчитывать, должно было решить совещание, назначенное на такую рань 27 января 2007 года.

Ждать оставалось недолго. Встречающие разглядывали здание нового аэровокзала, сданного строителями чуть не накануне – в декабре 2006 года и еще сохранявшего запах краски.

### **По аэродрому**

У главного аэропорта столицы Приморья своя история, и тоже непростоя. Поначалу воздушное сообщение здесь было водоплавающим – базировавшееся при акваториях бухт, рек и озер. 2 сентября 1932 года гидросамолет доставил из Хабаровска на Вторую Речку первых четырех пассажиров. С 1934 года гидропорт на Второй речке (теперь это густо застроенный микрорайон Владивостока) перенесли на сушу; были устроены также аэродромы “Иман” и “Озерные Ключи” в соседнем городе Артём. Летчики организовали санитарную авиацию, помогали в разведке рыбы, обслуживали геологов и лесные патрули.

В это трудно поверить, но сохранились фотографии, раскрывающие, к примеру, технологию запуска двигателя в жестокий мороз. На лопасть пропеллера надевали валенок и по команде: “Контакт. — Есть контакт!” дружно тянули его за веревку. Винт проворачивался, валенок слетал, и вся процедура повторялась — до достижения положительного результата.

В военные годы на лёгких бипланах По-2 вывозили с рудников свинцово-оловянный концентрат: срочно, для нужд фронта. Сеть посадочных площадок Приморского края расширялась. Незаменимыми на местных авиалиниях стали самолеты Ан-2, Ил-12. В мае 1958 года был выполнен пробный беспосадочный полет на Ту-114Д (модификация на основе бомбардировщика Ту-95) из Москвы во Владивосток. Начались регулярные полеты самолетов Ту-104, Ил-18, Ан-10. В феврале 1961 года построили первое кирпичное здание аэровокзала с пропускной способностью аж 200 пассажиров.

Особенность воздушных ворот Владивостока состояла не только в том, что аэропорт под названием “Кневичи” принадлежал военным, то есть считался объектом режимным. Сам город тоже был закрытым, и, чтобы посетить его, требовалось оформить специальный пропуск. Только 20 сентября 1991 года президентом РСФСР Б.Ельциным был подписан указ “Об открытии г. Владивостока для посещения иностранцами гражданами”. Ну, а раз иностранцам можно, то уж своим-то гражданам само собой.

Так или иначе, военно-гражданский (совместного базирования) аэропорт рос и развивался. В конце 1976 года построили аэровокзал попросторней. Началось регулярное (с промежуточными посадками для дозаправки) воздушное сообщение между Владивостоком и Москвой. 4 марта 1999 года был сдан в эксплуатацию терминал аэропорта “Владивосток”, хоть и скромный, но удостоенный статуса международного.

На Дальний Восток Владимир Путин навещался часто. Но в этот раз прибыл всего на несколько часов. Никаких церемоний; всё по делу. Свой блиц-визит он предпринял, чтобы по настрою людей почувствовать ситуацию в Приморье и поставить конкретную задачу.

Путин собрал всех, от кого зависело будущее Дальнего Востока, и сразу дал понять: регион развивается не так энергично, как требует время. Очевидно, президент окончательно укрепился в своём решении проводить очередной саммит Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) не в столице России, и не в Санкт-Петербурге, а на Дальнем Востоке, скорей всего, во Владивостоке.

### **Работа с чистого листа**

Подготовку к саммиту обсуждали в том же Домике переговоров, где в свое время побывали американский президент Джеральд Форд и северо-корейский лидер Ким Чен Ир. Губернатор Приморья представил краткий доклад об остановке, а также согласованные с Минтрансом проекты развития мощностей транспортного узла Находка — порт Восточный.

Однако на прямой вопрос президента, обращенный к заместителю министра экономического развития и торговли Виталию Савельеву, каково мнение экспертной группы министерства о готовности города Владивостока к саммиту Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества, ответы последовали неопределённые.

Стало понятно, что готовность нулевая, и начинать придётся с чистого листа, то есть с подступов, с дорог. Дело в том, что инвестиционная привлекательность региона зависит, прежде всего, от уровня развития коммуникаций. Нет смысла проводить такое важное совещание — саммит АТЭС — на фоне обветшалой инфраструктуры Владивостока с его разбитыми дорогами, запущенным коммунальным хозяйством, ветхим жилым фондом.

Владимир Путин обратился к Игорю Левитину:

— Из инфраструктуры что предстоит?..  
— Предстоит серьезная реконструкция взлётно-посадочной полосы и рулёжных дорожек местного аэропорта для проведения в 2012 году саммита, — доложил министр транспорта. — По нормам здесь не могут садиться гражданские самолёты типа Ил-96 и выше.

— Реконструкция аэропорта — это что значит: и полосы, и оборудование, и новый аэровокзальный комплекс? — спросил президент, очевидно, прикидывая сумму затрат.

– Да. Только аэровокзальный комплекс мы предлагаем акционировать, – ответил Игорь Левитин, – чтобы частный инвестор участвовал именно в терминальном оборудовании.

– После этого дороги?

– После этого дороги, – подтвердил министр. И уточнил: – Необходимо построить практически новую дорогу из аэропорта, – дублёр существующей, и отладить дороги в городе, если гости захотят поехать на экскурсию. Плюс два моста. По срокам проблемы инфраструктуры решаемы, если...

Игорь Левитин перечислил минимум необходимого.

Путин внимательно его выслушал и неожиданно резко усложнил задачу. Сказал, что саммит должен состояться не в самом городе, а на острове Русский, а выделенные для саммита территории надо отдать Владивостоку для строительства жилья и объектов культуры. Город-порт, стеснённый на берегу, должен расправить плечи, почувствовать свою силу, своё значение для России, для всего тихоокеанского сообщества.

Президент рассудил, что в ближайшие три-четыре года город будет перекопан вдоль и поперёк; и жители должны получить такую весомую компенсацию, которая заставила бы забыть и хлопоты, и неизбежные временные неудобства.

Глава государства особо подчеркнул, что готовящийся саммит АТЭС Владивосток-2012 – “не статусное мероприятие, а важный проект по развитию Дальнего Востока России и Приморского края”.

Пожалуй, это был достойный ответ на тот вопрос, которым замечательный русский поэт Леонид Мартынов, мечтавший о “Воздушных фрегатах”, тревожил совесть своих современников:

*... Скажи:  
Какой ты след оставишь?  
След,  
Чтобы вытерли паркет  
И посмотрели косо вслед,  
Или  
Незримый прочный след  
В чужой душе на много лет?*

Начинали, естественно, с инфраструктуры, – с дорог, мостов, с аэропорта, систем энергоснабжения и водоснабжения, очистных сооружений. Воспрянули духом местные экологи, видя, как вступают в строй первые мощные современные очистные системы. Соседи по Азиатско-Тихоокеанскому региону неоднократно пеняли на то, что Владивосток является главным загрязнителем Японского моря. Ежедневно в Амурский залив сливали более 300 тысяч кубометров неочищенных стоков.

Потребовалось изменение канализационной сети на всей территории, прокладка сотен километров новых труб. Почти четыре года Владивосток представлял собой сплошную стройплощадку. Всё было перерыто, и от местных остряков город получил прозвище Разрытогорск.

Были запущены первые в истории города очистные сооружения, в которых применены самые современные технологии очистки и обеззараживания вод: механическая, биологическая, химическая, воздействие ультрафиолетом и т.д. Ликвидирован старый полигон твердых бытовых отходов. Вместо него создан комплекс, оснащенный мусороперерабатывающим заводом мощностью в 150 тысяч тонн в год.

Периодически город страдал от засух. В 2003-2004 годах назревала катастрофа: большинство жителей осенью и зимой получали воду два-три часа в сутки, горячее водоснабжение прекращалось полностью. Теперь вода подаётся по новым трубопроводам из скважин, расположенных в 50-100 километрах от города.

Две самые болезненные проблемы Владивостока – экология и водоснабжение – были в основном решены. Что ещё? ТЭЦ, поставляющая городу более 80 процентов электроэнергии и тепла, перевели с угля на газ. Воздух сразу стал чище, небо над заливом заголубело.

26 августа 2009 года дан был торжественный старт строительству нового аэровокзала. В церемонии закладки мемориальной капсулы приняли участие

первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов, министр транспорта Игорь Левитин, губернатор Приморского края, руководители аэропортов Шереметьево и Владивостока.

Среди пусковых объектов аэропорт Владивостока одним из первых завершил выполнение программы обслуживания воздушных судов саммита АТЭС. Программа включала прием, хэндлинг (комплексное, по высшему разряду) обслуживание и отправление правительственных и транспортных бортов в период саммита. Параллельно в аэропорту выполнялась программа обслуживания регулярных внутренних и международных пассажирских рейсов.

Реконструированный аэропорт Владивосток (те самые “Кневичи”) получился просто супер. На зависть хабаровчанам, гордившимся тем, что к ним мог летать даже Ту-144. Это чудо техники – первый в мире сверхзвуковой пассажирский самолет, – оказался, к сожалению, слишком прожорливым по части горючего. Заметим, однако, что Хабаровский (Новый) аэропорт прочно удерживает лидирующее место в странах СНГ. После реконструкции он отнесен к классу А; по нормам ИКАО сертифицирован к категории II. Это дает право принимать самолеты в сложных метеорологических условиях на любую из двух взлетно-посадочных полос, позволяет транзитным самолетам из Европы, Азии и Америки производить, в случае необходимости, вынужденную посадку.

Новый аэровокзальный комплекс Владивостока построен чуть в стороне от старого. Была удлинена взлетно-посадочная полоса, что позволило принимать любые типы ныне существующих воздушных судов и на хорошем уровне обслуживать пассажиропоток более чем вдвое больший, – до 3,5 млн человек в год. Фактически получился восточный – воздушный – парадный подъезд России. Высокие гости – люди занятые. Впрочем, если кто-то захотел бы прибыть на яхте или по железной дороге – по-соседски запросто, в любимых броневагонах – тоже нет проблем, – достойная встреча гарантирована.

Но, конечно же, гости в основном предпочли авиацию. За период саммита – с 22 августа по 10 сентября 2012 года аэропорт обеспечил 894 взлетно-посадочные операции. Среднесуточное число операций увеличилось с 35 до 59. Коллектив безупречно справился с поставленной задачей, обрета опыт одновременного обслуживания сразу нескольких воздушных судов государственных делегаций. Скажем больше: к чести авиаторов, приём делегаций не повлиял на качество обслуживания пассажиров – всех, кто прилетал или улетал из Владивостока в эти дни.

Еще более успешно Международный аэропорт Владивосток (АО “МАН”) завершил выполнение программы обслуживания воздушных судов Восточного экономического форума (ВЭФ) в период с 31 августа по 05 сентября 2016 года. Общий пассажиропоток аэропорта Владивосток с 31 августа по 5 сентября 2016 года составил 42 633 человек. Ежедневно аэропорт обслуживал в среднем 7,1 тыс. пассажиров.

Теперь о дороге, особо упомянутой на совещании зимой 2007 года. Раньше для въезда и выезда был только один путь – участок федеральной трассы М-60 “Усури” (Хабаровск – Владивосток, 752 км). И укрепилась невеселая традиция – выезжать в аэропорт минимум за два часа до регистрации. Малейшая авария, и всё движение на этом участке магистрали М-60 вставало намертво.

Для полноты картины надо пояснить, что, по статистике, наибольшее в России число автомобилей на душу населения приходится именно на Владивосток. Рядом Япония, Корея, Китай. Либеральные таможенные правила позволяли жителям города задешево покупать автомобили. В итоге, почти в каждой семье есть машина, а то и несколько, пусть не новые, пусть даже праворульные. Машин много – дорог мало. Улицы города проектировались в позапрошлом веке, они узкие и не приспособлены под такое количество транспорта. Поэтому пробки в 7-9 баллов – обычное явление.

Благодаря тому, что дорогу расширили до шести, а местами до восьми полос, сейчас в аэропорт можно добраться довольно быстро. Кроме того, от города проложили железнодорожную ветку для “Аэроэкспресса”. Так Владивосток стал третьим городом в России, где город и аэропорт связали экспрессы. До этого они были лишь в Москве и Сочи. Поезда добегают из Владивостока до аэропорта за 47 минут; в сутки они совершают 15 рейсов. Обошлось это удовольствие казне в 6,5 млрд рублей, и ещё 1,5 млрд вложили частные владельцы “Аэроэкспресса” – акционеры “Трансмашхолдинга”.

Для работы на маршруте Владивосток – аэропорт “Кневичи” холдинг отправил дальневосточным железнодорожникам 6-вагонный электропоезд переменного тока ЭД9М, изготовленный на Демиховском заводе. Среди основных преимуществ интермодального экспресса – сдвижные двери с выходом на высокие и низкие платформы. Вагоны оборудованы аппаратами для посадки-высадки инвалидов-колясочников и площадками для крепления инвалидного кресла непосредственно в салоне. Ход поезда плавный, переходы из вагона в вагон герметизированные. Установлена система микроклимата. В вагонах телевизоры, камеры видеоконтроля для отслеживания ситуации в режиме реального времени.

### ТОР – три цвета времени

Но вопрос, почему всё-таки В.В. Путин решил провести саммит на острове Русский, где отсутствовала инфраструктура, где надо было строить мосты, сооружать на пустом месте объекты энергетики, гостиницы, университетские корпуса и прочее, все предшествующие саммиту годы не сходил со страниц прессы. Почему саммит обошелся почти в пять раз дороже, чем, например, Олимпиада в Ванкувере? Может быть, целесообразнее проводить его в столице или в Северной Пальмире, где для совещаний высокого статуса всё необходимое уже имеется? В самом деле, Владивосток – портовый город, рожденный для торговли и защиты восточных рубежей, а вовсе не для того, чтобы главы десятков государств съезжались сюда решать, как дальше жить миру.

Критика была вызвана и высокой стоимостью возводимых объектов. Только на строительство двух мостов на остров Русский через пролив Босфор и через бухту Золотой Рог потребовалось более \$2 млрд. При сооружении этих мостов необходимо было учитывать климатические условия: ветровые нагрузки на высоте 70 м до 51 м/сек, сейсмическая активность до 8,1 балла по шкале MSK-64, сложная геология, низкие температуры до  $-31^{\circ}\text{C}$ , толщина льда до 80 см, возможное воздействие на опоры нагрузок от навала судов водоизмещением до 66 000 тонн. Монтажники каску на голове обязательно крепили ремешком, чтобы не сорвало ветром. В стоимость моста на о. Русский также входит прокладка водовода и мощного электрического кабеля, что также является дорогостоящей и сложной инженерной задачей.

Эти два моста сразу стали знаменитыми и получили свои официальные названия. Мост через пролив Босфор назван Русским, а через бухту Золотой Рог – Золотым. Предварительно проводили широкий опрос-конкурс. Жители и гости Владивостока предложили около 350 наименований. В финал вышли 30, получившие наибольшее число голосов. Как отметили присутствующие на заседании жюри, за мостом как бы само уже закрепилось среди горожан имя – Русский. Оставалось лишь оформить название специальным постановлением главы города.

Русский вантовый мост с его высоченными – 320 метров – пилонами виден практически с любой точки города и стал его настоящей визитной карточкой, достопримечательностью, подобно Эйфелевой башне в Париже. Что касается мостового перехода через бухту Золотой Рог – то мечту о нем художники изображали еще на дореволюционных открытках. Третий мост, уже не вантовый, а низководный, связал полуостров Де-Фриз через участок Амурского залива со станцией Седанка. И эта тройца вместе с автомагистралью стала основой инфраструктуры города-порта.

Панорама открывалась красивейшая, и хотелось, чтобы всем тихоокеанским кораблям, входящим в бухту, был издали виден российский флаг. Министр транспорта Игорь Левитин поделился со строителями своими соображениями на этот счёт. Мостовики отнеслись к предложению серьёзно, но предупредили, что ветровые нагрузки наверху бывают так сильны, что никакая свободно развевающаяся материя там долго не выдержит, ветры ее истреплют. Они предложили водрузить металлическую конструкцию. Однако это требовало времени для прохождения тщательной технической экспертизы. Тогда Левитин предложил выкрасить ваны мостов в цвета флага Российской Федерации. Так и сделали; и когда первые заморские гости посетили бухту, они были просто в шоке от этой идеи.

В 2008-м, когда всё только начиналось, скептиков было море. Одни вообще считали, что саммит перенесут в Санкт-Петербург. Другие утверждали, что при любом раскладе завершить начатые стройки вовремя не удастся. Построить



мост на остров Русский, где, собственно, и должен был пройти саммит, в обозначенные сроки казалось нереальным с технологической точки зрения.

Первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов, отвечавший за подготовку форума, в ответ на поступающую в адрес организаторов саммита критику заявил, что ни одного объекта “потемкинской деревни” в Приморье построено не будет. Показуха – это когда за внешним фасадом нет ничего, сказал он. Всё, что сделано во Владивостоке, – не обман зрения – всё можно прийти и пощупать. Это объекты, возведенные по самым современным технологиям... Да, общий объем вложений в строительство объектов составил 690 млрд руб., из них 239 млрд – бюджетные инвестиции, остальные средства – из внебюджетных источников. Но в целом специфические затраты на проведение непосредственно саммита АТЭС Владивосток-2012 оцениваются примерно около 5 процентов от общей суммы инвестиций. Всё остальное – на пользу людям, на развитие региона и всей экономики страны.

Здания, построенные на острове Русском для участников саммита, после встречи достались Дальневосточному федеральному университету. Корпуса кампуса ДВФУ используются не только для учебы, но и для проведения различных спортивных, культурных, оздоровительных мероприятий, в том числе как выставочные площадки. Университет получает десятки заявок.

Новые здания университета произвели сильное впечатление. Апартаменты для профессоров – классический пентхаус. Студенческие комнаты напоминают стандартный номер в добротном отеле. Море – в ста метрах. Набережная ДВФУ – шедевр парковой архитектуры и ландшафтного дизайна. Настоящий курорт по сравнению с теми условиями, в которых прежде жили студенты.

Даже г-жа Клинтон, посетив университет на острове Русском, заявила, что здесь построен один из лучших кампусов мира из тех, что она посещала. До этого в России такого проекта не было. Новой инфраструктурой нужно воспользоваться для развития связей между образовательными учреждениями России и Америки.

Представители крупнейших экономик Азиатско-Тихоокеанского региона убедились в серьезности намерении России развивать азиатский вектор и на примере Владивостока увидели, что мы можем на самом деле в очень сжатые сроки реализовать большие проекты. Вложения в инфраструктуру показывают, что Россия хочет и готова вести обстоятельный разговор с иностранными инвесторами.

Завершившийся во Владивостоке саммит организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) “удивил результативностью и оказался для России неожиданно удачным”, отмечалось в прессе. По итогам форума в мире заговорили о “восточном развороте” экономики РФ.

Город Владивосток получил возможность решить – в основном за счет федерального бюджета – свои застарелые проблемы. Бурная четырехлетка подготовки к саммиту изменила до неузнаваемости не только город, но и менталитет горожан. Если в начальный период немало высказывалось сомнений, скептических реплик, то по мере разворота работ настроение горожан менялось.

Теперь в ответ на упреки оппозиционеров, что-де ради гостей саммита произведены безумные траты на “потёмкинские деревни” – 690 млрд на 7 дней, можно было услышать не менее едкие отповеди, типа: “Ну, да, конечно, – поезд ушёл и рельсы увёз... Гости уедут и увезут с собой мосты, дороги, аэропорт, океанариум... Увезут и водопровод вместе с канализацией и прочей “бу-тафорией”.

Только на создание очистных сооружений во Владивостоке и соседнем Артеме было потрачено до десяти миллиардов рублей, из них две трети – федеральные деньги. Правда, как уверяют специалисты, чтобы пригородное побережье очистилось, потребуются годы, но местные жители заметили, что рыба уже появляется в местах, где раньше ее не было. При желании можно, конечно, посчитать излишеством одетые в гранит по программе “Морской фасад” набережные со стилизованными под старину фонарями, отремонтированные почти 900 городских зданий.

### **“Дальше мы сами!”**

За счет мегапроекта Владивосток значительно активизировал свое развитие. Крупный бизнес также надеется, что АТЭС поспособствует расцвету Владивостока, превращению его из окраинного евразийского города в крупный

торговый и культурный центр России. К слову заметить, – саммит АТЭС собрал тысячи состоятельных гостей, и каждый гость оставил в городе как минимум по 10 тысяч долларов.

“Спасибо за саммит! Дальше мы сами”, – такие плакаты появились на улицах города, лишь только завершился форум АТЭС. Призыв активнее участвовать в социальных и политических процессах актуален, тем более что ряд заявленных программ еще предстояло завершить.

“При сдаче объектов инспекторы придирались даже к тому, как вкручены лампочки”, – жаловался сотрудник нового терминала аэропорта Владивостока.

Но столь масштабная строительная эпопея стала и суровым испытанием, и соблазном, устоять перед которым сумели не все. Если в ходе строительства контрольные органы не лезли под горячую руку с проверками, не “кошмарили” чиновников и предпринимателей, “не замечали” допущенных в спешке “волевых” решений, то после саммита прошли неизбежные разборки. Счетная палата РФ обнаружила ряд мошенничеств и прямых хищений в Дальневосточной дирекции Минрегионразвития.

Как бы того ни хотелось, город-порт Владивосток не мог в одночасье превратиться в Нью-Гонконг. Он получил реальный шанс стать тихоокеанский столицей России, международной площадкой для интеграции страны в Азиатско-Тихоокеанский регион. Один из возможных вариантов – создание зоны свободной экономической торговли и предпринимательства, что повысит финансовую привлекательность и создаст условия для мягкого интегрирования России в глобальный рынок.

Необходимость ускоренного развития Дальнего Востока диктуется и усиливающейся конкуренцией между странами в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Один из факторов риска – высокие темпы развития экономики и урбанизации в Китае. Очевидно, что быстрое строительство городов в соседнем Китае заставляет проводить модернизацию Владивостока и других городов Приморья в сжатые сроки и на высоком уровне. Заложена основа для дальнейшего развития, создана площадка, которая при правильном использовании может приносить хороший доход Владивостоку.

### **Окнами на Восток**

Как оказалось, динамика процесса была Владимиром Путиным глубоко продумана. Скажем больше: в полной мере значение смелого замысла стало очевидным только позднее. Почему-то раньше не замечали или не хотели замечать, что наша дальневосточная “окраина” оказалась в эпицентре бурно развивающейся экономической и политической жизни. Только в двух приграничных провинциях Китая проживают 65 миллионов человек, рядом, в Южной Корее – 51 миллион, поблизости, в Японии – ещё 127 миллионов. Проявит, в конце концов, экономический интерес и Северная Корея. В радиусе всего лишь 1000 км от Владивостока проживают 420 миллионов человек. Плотность экономики, хозяйственной жизни здесь выше, чем в Европе. Это огромный экономический и геополитический потенциал.

Здесь производится валовой продукт на семь триллионов долларов – это половина ВВП Европейского союза. Юго-Восточная Азия развивается стремительно. Это главный мировой процесс следующих десятилетий. Наша задача – заработать, развить свои восточные регионы. Сделать там жизнь привлекательной, чтобы люди не уезжали, а приезжали туда за интересной работой, за перспективой роста, за достатком. Наш Дальний Восток – это и Амурская область, и Магаданская, Еврейская автономная область, Камчатка, Сахалин, Хабаровский край, Чукотка, Якутия – активно включаются в глобального масштаба экономический процесс.

А Европа? Можно ли назвать нынешнюю европейскую политику дальневосточной? Можно ли назвать экономические санкции разумными? Вряд ли. Во-первых, стена получается дырявая, изоляция из словесной паутины не выдерживает нагрузки. Своими и политическими, и экономическими “уколами” Европа стимулирует Россию к форсированию собственных производительных сил, к поиску новых зарубежных контактов, нередко гораздо более эффективных. Между прочим, исходно стимул (лат. stimulus) – острый металлический наконечник на шесте, которым погоняли буйвола запряженного в повозку, а ныне – сильный побудительный момент; внутренний или внешний фактор.

Повторяется история с навязанной царской России Крымской войной, с блокадой Страны Советов, с послевоенным “железным занавесом”.

Поначалу саммит АТЭС многими рассматривался всего лишь как шанс. Шанс дать восточным регионам страны мощный толчок в развитии. И кто мог тогда, в 2007 году, предвидеть, что благопристойная старушка-Европа в XXI веке, в эпоху коммуникаций начнёт, что называется, солому с крыши рвать и себе в ущерб огораживаться от России, воздвигать нелепую “китайскую” стену? Какое-то проявление сумеречного, выморочного сознания.

Лишь с течением времени все отчётливей появлялось понимание того, что укрепление потенциала Владивостока – это еще и важнейшая геополитическая задача. А сейчас можно с полной уверенностью сказать: Дальний Восток в целом и Приморский край в частности становится одним из ключевых элементов международной политики. И уже с опорой на своевременно реализованные инфраструктурные проекты.

Для развития самой удаленной от центра страны части России было создано Министерство развития Дальнего Востока, призванное стимулировать развитие региона. Среди крупнейших инициатив: строительство газопровода “Сила Сибири” и Восточного нефтехимического комплекса, модернизация и расширение БАМа и Транссиба, возведение Большого морского порта Зарубино и т. д.

13 июля 2015 года Президент России Владимир Путин подписал Федеральный закон “О свободном порте Владивосток”, который предусматривает особые режимы таможенного, налогового и инвестиционного регулирования. Проекты первых резидентов СПВ связаны с портовой деятельностью: строительством логистических терминалов, перерабатывающих, складских площадей, холодильников для рыбы.

Резко возросла нагрузка на аэропорт. Ежедневно из Владивостока стали отправляться в среднем шесть регулярных рейсов по иностранным направлениям, ключевыми из которых являлись Сеул, Пусан, Яньян, Пекин, Гонконг, Харбин, Чанчунь, Далянь, Муданьцзян, Яньцзи. К ним прибавились прямые рейсы в Бангкок, Пхукет, Камрань, Токио, Ниигату, Ташкент. Регулярные международные перевозки из Владивостока осуществляли авиакомпании “Аврора”, S7 Airlines, “Якутия”, Azur Air, Pegas Fly, Korean Air, Asiana Airlines, Air Koryo, Uzbekiston Airways, China Southern Airlines.

Спустя три года после исторического саммита АТЭС на острове Русский состоялся Первый Восточный экономический форум (ВЭФ). На нём были представлены инвестиционные возможности и проекты обширного Дальневосточного региона. К этому моменту здесь была подтверждена реальность многих перспективных проектов.

Среди основных задач ВЭФ – укрепление связей международного инвестиционного сообщества, российских предпринимателей, федеральных, региональных и местных органов власти, всесторонняя экспертная оценка экономического потенциала Дальнего Востока, презентация новых условий для инвестирования и ведения бизнеса в регионе. Широкое участие отечественных и зарубежных деловых кругов – свидетельствовало о большом интересе, который вызывает Дальний Восток.

Спрос на активное участие в форуме оказался больше, чем возможности выслушать всех желающих. Это естественно: интерес большой, поскольку и возможности здесь огромные.

Ключевым событием форума стало выступление Президента РФ Владимира Путина, в котором он указал, что политика развития Дальнего Востока как одного из центров развития страны – это исторически преемственный курс. Он отметил, что движение России к тихоокеанским рубежам – результат великих трудов, мужества многих поколений наших предков. С освоением Дальнего Востока связаны имена выдающихся сынов России: первопроходцев, промышленников, государственных деятелей. И даже несмотря на смену эпох, политического строя, этот вектор развития остаётся неизменным.

“Сегодня мы видим будущее Дальнего Востока как одного из ключевых центров социально-экономического развития всей страны, который должен быть эффективно интегрирован в развивающийся Азиатско-Тихоокеанский регион в целом. При этом подъём экономики и инфраструктуры, формирование здесь новых производств и рабочих мест – это главная цель, для достижения которой мы работаем”, – сказал Президент.

Тут, как говорится, ни прибавить, ни убавить. Но автор уже довольно утомил читателя цитатами, терминами и отглагольными формами. А ведь всё, в сущности, просто. Эти политэкономические “санкции” напоминают грубую, примитивную деревенскую затею – усесться на печную трубу соседа, чтобы досадить ему. Удовольствия хозяину дома это, понятно, не доставляет: из-за плохой тяги в печи дым идёт в комнату, а не в дымоход. Можно, конечно, ответить шутнику, запустив в трубу какую-нибудь “шутиху”, но это негуманно, лучше открыть окна пошире и подождать, пока озорнику не надоест прожигать свои фирменные американские джинсы “Levi’s”. И они уже начинают линять.

Новые восточные окна помогут нам не только проветрить помещение, но и поднять тягу в социально-экономическом двигателе. У китайцев есть чему поучиться, в том числе мудрости китайской “науки побеждать”. В частности, приёму, который с глубокой древности у стратегов-конфуцианцев называется “заманить неприятеля на крышу и убрать лестницу”.

Мы никого не заманивали на свою крышу. У нас заботы более серьёзные – о внутреннем развитии, в частности, о транзите “восток”–“запад”. В последние годы в России проложены мощные широтные магистрали. Но за состоянием коммуникаций надо внимательно следить. Скажем так: каждый, у кого есть печь, знает, как быстро в трубе заводится так называемая “печная нежить”, накапливается жирная сажа – тяга падает, труба крошится, возникает даже опасность возгорания. Но об этом в следующий раз.

*(Продолжение следует)*