

Игорь РОЗОВ

# Торговля припортовым...

Из прошлого

С припортовым заводом Одессу многое связывает. В конце семидесятых, когда он стал действующим, к химикам пару раз навещался знаменитый американец Хаммер. И тут родилась первая легенда. Но об этом позже. Особое внимание к Хаммеру было не столько от количества «бабла» на счету этого миллиардера. Партийные и советские «бонзы» млеяли от возможности пообщаться с мужиком, который имел долгую беседу с самим Владимиром Ильичом.

Позже Хаммер утверждал, что беседа продолжалась свыше четырех часов, но достоверно известно лишь то, что он подарил вождем мирового пролетариата бронзовую статуэтку с изображением обезьяны, сидящей на книге Дарвина «Происхождение видов» и рассматривающей человеческий череп. В качестве ответной любезности Хаммер выпросил у Ленина фотографию с дарственной надписью «Арманду Хаммеру от Ильича» и официальную бумагу, предписывающую всем должностным лицам Советской России «оказывать товарищу Хаммеру всяческую помощь и содействие».

Арманд Хаммер, конечно, преувеличивал свою роль в прорыве экономической блокады Советской России, но он действительно был первым западным предпринимателем, получившим частную концессию на добычу асбеста. Кроме того, именно Хаммер организовал поставку в Россию американского зерна в обмен на мех и икру. Но самым большим достижением Хаммера в этот период стало строительство в Москве карандашной фабрики.

Почему-то было принято связывать строительство Одесского припортового с «домашним» бизнесом Арманда Хаммера. На самом деле в последние годы жизни он лишь был

посредником между крупным капиталом США и тем же Советским Союзом. Все-таки мощь легенды о покровительстве самим вождем мирового пролетариата «штатовского» предпринимателя здорово играла на успех в те времена. Впрочем, не стоит забывать корни «лоббиста» припортового: он родился в семье бедных эмигрантов из Одессы.

Завод заработал. В 1979 году был сдан в эксплуатацию аммиакопровод Тольятти — Одесса. Предприятие является конечным пунктом аммиакопровода Тольятти — Горловка — Одесса. Он соединяет с Одесским припортовым такие химкомбинаты как «Тольяттиазот» (РФ) и украинский «Стирол». Не стану перечислять экономические показатели в прошлом и настоящем. Остановлюсь пока на отношении к ОПЗ (Одесский припортовый завод) одесситов. Вся история экологического движения «Южной Пальмиры» строилась на протесте супругов припортового. Чего только не приписывали ему общественники! И рост количества онкологических больных, и загрязненность окружающей среды невидимыми выбросами, и, наконец, тотальной катастрофой, ежели чего-то там бабахнет. Последнее, разумеется, было самым пугающим.

Я помню бесконечные скандалы в коридорах «Вечерней Одессы» между отделом экономики и «штатным» экологом Людью Соколовской в компании авторов «Экологического клуба», который выходил раз в неделю на страницах газеты. Окончилась вся эта дискуссия командировкой упомянутых товарищей в США, которую организовал и оплатил Одесский припортовый. Через месяц пребывания в далекой стране было выяснено, что безопасность хранилищ с аммиаком у нас выше, нежели в «цитадели мирового капитализма». Отдел экономики мысленно аплодировал химикам. Но самое интересное было впереди...

Настоящее...

Одесский припортовый после распада Советского Союза пережил разные ситуации. Были годы подъема — это 2008-й, 2011-й, 2014-й. И годы упадка: 2010-й, 2012-й, 2013-й. Во многом ситуация зависела от цены энергоносителя. Проще говоря, природного газа, поставляемого из России.

В середине девяностых — это в 1996 — 1997 годах — завод пытались купить норвежцы. Были проведены даже переговоры. Норвежская сторона брала на себя обязанность утрясти поставку газа с РФ и обеспечить нормальную работу аммиакопровода. Увы, но дальше переговоров дело не пошло. Предприятие внесли в список стратегических объектов, не попадающих под приватизацию. Как по мне, так Украина тогда потеряла эффективного собственника — это раз. И второе: учитывая нынешние отношения с Москвой, работа зарубежной компании явно выводила ОПЗ из геополитических игр, которые сегодня разрушают экономику страны.

Кстати, предварительная цена тогдашних покупателей устраивала: она колебалась в рамках полутора — двух миллиардов долларов. Говорю так уверенно, ибо получил эту информацию от человека, который был в курсе тогдашних переговоров. Понятно, что она могла и не достичь максимума, но точно не равнялась той, что определили сегодня в Фонде госимущества Украины: 13 миллиардов 175 миллионов гривен, что составляет 550 миллионов долларов США. Между прочим, цену начал сбивать еще раньше Международный валютный фонд (МВФ), полагая, что она должна быть на уровне полумиллиарда долларов. Видать, так оно и будет на очередном аукционе...

Можно много писать о том, кто чего сделал для провала приватизации Одесского при-

портового завода. Об ушедшем в небытие Арсении Яценюке. Об устроившем скандал вокруг продажи объекта Михеиле Саакашвили с последующими арестами нескольких руководителей ОПЗ. Об отсутствии всякого здравого смысла у руководителей Фонда госимущества Украины. Все эти суждения напоминают известный французский анекдот о сообразительности на лестнице.

Факт остается фактом. В один и тот же день появилось две информации. Первая: об отсутствии покупателей ОПЗ, следовательно, о провале тендера. И вторая: ОАО «Укртрансгаз» начало процедуру отключения АО «Одесский припортовый завод» от газоснабжения. Если терпеливый покупатель и хотел бы дожидаться повторного аукциона, то после известия об отключении от газа предприятия он точно не захочет рисковать своими деньгами.

Понимаю нежелание действующей власти иметь дело с олигархами украинского «розливу». Те «пацаны» работали с Януковичем и не только. К нынешней революции имеют лишь косвенное отношение, хотя, к примеру, Игорь Коломойский — в отличие от Фирташа — в Вене не отсиделился. Строил защиту Днепропетровска и области. Все равно — чужие! Но в сегодняшней ситуации сомнительно, что очередным собственником станет иностранец.

Понимаю. Озвучу сейчас обывательскую точку зрения. Но она от знания реальной жизни. Кто во времена гражданского противостояния и военных действий позволяет себе продавать что-то ценное?! Все же понимают, что покупатель купит вещь ценою в тысячу «баксов» за одну гривню. Кстати, это хорошо уяснил собственник кондитерского гиганта «Рошен». Петр Алексеевич так и не избавился от своего бизнеса. Отдал в управление. Похвальное решение... Процветает.

Евгений ВОЛОКИН

# Вокзал, который мы не помним

Перемещение пассажиров на старом Одесском вокзале, к 1884 году отстроенном городским архитектором Александром Осиповичем Бернардацци по проекту питерского коллеги Виктора Александровича Шрётера, четко регламентировалось. Пассажиры третьего класса допускались к поездам через арочный вход со стороны Старосенной площади (иллюстрация 1). Пассажиры первого класса использовали главный вход, устроенный со стороны площади Привокзальной (илл. 2). Члены царствующей фамилии выходили на железнодорожные платформы и покидали их через Императорский павильон — специально возведенный в левом крыле вокзала, со стороны Куликова поля, одноэтажный особняк (илл. 3). По упразднении монархии он перешел на службу народу, в 1936 году был назван «Залом депутатов» и использовался для обслуживания членов правящей не фамилии, но партии.

Пассажиры второго класса на Одесском вокзале также имели свой павильон. Изображений этого длинного двухэтажного здания, разместившегося слева от перрона со стороны Куликова поля (ныне на этом месте — остановки автобусов и будочки по продаже чего угодно), почти не сохранилось. Используя его пассажиры были неинтересны фотографам, а запечатлеть собственно вокзал — как до революции, так и после — было проще с крыши здания судебных установлений (сейчас здесь размещается управление Одесской железной дороги) или с Привокзальной площади: в обоих случаях павильон в объектив не попадал.

Как выглядело это здание в конце своего существования, недавно разъяснилось. На снимке, пополнившим коллекцию Интернет-проекта «Старая Одесса», немецкие артиллеристы сфотографированы у пушек (илл. 4). Специалисты по оружию определяют их захваченными во Франции французскими 155-миллиметровыми длинными (L) орудиями системы Шнейдера образца 1917 года. Нам же интересно, что стоят эти пушки возле бывшего павильона пассажиров II класса. И так как войска Вермахта вошли в город лишь в марте 1944 года (до этого оккупацию Одессы осуществляли румынские войска Иона Антонеску), то получается, что этот снимок — последнее изображение старого вокзала, который был взорван немцами при отступлении из Одессы в начале апреля 1944 года.

После освобождения города от оккупантов службы вокзала станции «Одесса-Главная» — именно так официально называется уничтоженный главный вокзал Одессы — размещались в доме № 1 по Судебному переулку (сегодня в этом здании находится корпус Одесского государственного экономического университета). Кассы, справочное бюро, комнаты отдыха пассажиров, комната матери и ребенка — все было здесь. Только перрон оставался, где и был. В 1944 году, после разборки взорванных зданий, на месте его главного входа был возведен временный официальный выход на перрон к железнодорожным путям (илл. 5). Об этом сооружении сегодня напоминают не только чудом сохранившиеся фотографии, но и кадры кинохроники: в марте 1945 года оператор В. Ковальчук именно тут заснял прибывшую поездом в Одессу по приглашению советского Красного Креста жену премьер-министра Великобритании Уинстона Черчилля Клементину.



Илл. 1. Вход на вокзал со стороны Старосенной площади



Илл. 2. Главный вход в старый вокзал с Привокзальной площади, 1933 г.

Новый железнодорожный вокзал, такой, каким мы его знаем сейчас, появится в Одессе через семь лет после этого визита. В сентябре 1950 года по проекту архитектора Леонида Максимовича Чуприны началось его строительство. Кроме горожан, принимавших участие в регулярных субботниках, строительством занималось управление ремонтно-восстановительных работ Одесской железной дороги во главе с Эдуардом Иосифовичем Левиным.

В июне 1952 года строительство вокзала было завершено.

Иллюстрации Интернет-проекта «Старая Одесса в фото»: OLD.ODESSA.UA.



Илл. 3. Императорский павильон



Илл. 4. Возле бывшего павильона пассажиров II класса, март, 1944 г.



Илл. 5. Временный вход на перрон с Привокзальной площади