

BG: Что вы можете сказать о яхтенном туризме внутренних вод?

В. Л.: У нас есть очень интересные и живописные места: Старая Ладога, Мандроги, Коневец, Валаам. Там есть рестораны, достопримечательности, туда есть зачем людям пойти, это хороший вариант так называемого похода выходного дня. Сейчас, например, «Роснефть» занимается реконструкцией Коневского Рождество-Богородичного монастыря на острове Коневец и строит там марину. Это очень существенно, поскольку данное направление весьма интересно для походов. Речь идет о небольшой марине на 50 мест. Как только это произойдет, оживет трафик. В Новой Ладоге также есть хорошая марина, где можно получить все услуги. Очень важный элемент, который также значительно повысит трафик,— это Ладожский канал: навигационная глубина в 1,8 м позволит ходить гораздо быстрее, минуя Ладожское озеро, чтобы избежать неприятных погодных явлений и безопасно и быстро миновать мели. В этом году в Волхове будет обеспечена навигационная глубина, чтобы ходить в Новгород,— это еще один безопасный маршрут. Все это вместе положительным образом скажется на развитии внутреннего яхтенного туризма.

BG: Что вы можете сказать о перспективах его развития на ближайшие несколько лет?

В. Л.: Я верю, что примерно через семь-десять лет этот сектор значительно разовьется. Причем это даже не вопрос наличия денег у населения, потому как многие яхты сопоставимы по стоимости с автомобилями, а вопрос морской культуры и соответствующей инфраструктуры. Когда здесь появятся качественные стоянки с привычным набором сервисов, количество яхт, приобретаемых в Петербурге, будет увеличиваться, равно как и количество прибывающих иностранных туристов. Кроме того, большое значение имеют и приоритеты властей: этим озабочены и городская, и областная администрации. Уверен, что за это время Лен-область вполне сможет решить проблему со стоянками. Еще один важный момент, который пока не стал реальностью,— это пропускной пункт и возможность стоять на острове Гогланд. Практически это ворота в Россию для иностранцев. Как только там заработает пропускной пункт, количество зарубежных яхтсменов вырастет в десятки раз. Вся яхтенная общественность в этом заинтересована и находится в постоянном диалоге с властями. Можно рассчитывать на то, что при правильном подходе число судозаходов через десять лет может достичь тысячи в год.

BG: Вы несколько раз упомянули, что развитию яхтенного туризма не способствует, в частности, неразвитая инфраструктура. Насколько остро данный вопрос стоит в Петербурге?

В. Л.: В Петербурге очень не хватает качественных яхтенных стоянок. Старые стоянки потихоньку умирают, но, слава богу, появляются новые: пусть не быстро, но положительная динамика все же присутствует. Традиционное место для стоянки туристических яхт — Центральный речной яхт-клуб профсоюзов. Но там сейчас довольно сложная юридическая ситуация, и пока качественные услуги в нем получить не представляется возможным. Это также, кстати, определяет тенденцию к уменьшению числа туристов. Кроме того, у нас полностью отсутствует такой сегмент большого яхтенного туризма, как суперях-

ты: для них в нашем городе инфраструктура в принципе отсутствует. Они, конечно, могут зашвартоваться где-нибудь на набережной, и такие единичные случаи периодически происходят, но их могло бы быть больше.

BG: Как обстоят дела со строительством новых марин в нашем городе?

В. Л.: В течение ближайших десяти лет будет реализовано как минимум три проекта очень высокого уровня, и нет оснований считать, что они не будут доведены до конца даже из-за нынешнего кризиса. Это яхтенный порт «Геркулес», Императорский яхт-клуб и порт в Стрельне рядом с Константиновским дворцом. Могу сказать, что с появлением подобных проектов Петербург получит большой прирост за счет яхт из Москвы, владельцы которых как раз считают Петербург морским городом. Безусловно, им нужен будет исключительный сервис, сопоставимый с тем, что предлагается в столице и в Московской области.

BG: Какова экономическая составляющая подобных проектов?

В. Л.: Бизнес, связанный со строительством яхтенных марин в северных странах, малоэффективен. В отличие от Средиземноморья, здесь требуются довольно большие инвестиции, в то время как сами потоки маленькие. Поэтому часто используются концессионные соглашения, когда государство предоставляет инвесторам различные преференции. И даже при таких условиях реализовывать эти проекты берутся лишь различные институциональные структуры и корпорации. Можно сказать, что для них это не столько инвестиционные, сколько социально значимые проекты.

BG: Поговорим о создании дока для корабля «Полтава». Как текущая экономическая ситуация сказалась на планах по реализации проекта? Когда планируется приступить к строительным работам?

В. Л.: Строительные работы начнутся уже в ближайшие дни. Они будут вестись в течение примерно двух лет, согласно разрешению на строительство, которое уже получено. До конца этого года будет оборудована строительная площадка, а в следующем году мы приступим к работам на воде. Таким образом, завершить этот технически сложный и уникальный проект планируется до конца 2022 года. Что касается финансирования, то оно выделено «Газпромом» в полном объеме. Я считаю, что нашему городу очень повезло, поскольку программа «„Газпром“ — Санкт-Петербургу» по объемам одна из самых значительных в стране.

BG: Почему для нового парусника понадобилось возводить специальный док?

В. Л.: В первую очередь — для обеспечения сохранности корабля. Это не главная задача, которую будет выполнять док, но важная с технической точки зрения. «Полтава» — деревянный корабль, в прошлом такие корабли не жили более 10–15 лет, поскольку их разрушала агрессивная морская среда. Мы же хотим, чтобы при всех затраченных на его воссоздание человеческих и материальных ресурсах срок его службы был неограниченным. При наличии сил и средств современные технологии позволяют это сделать. Особенностью дока является возможность осушаться зимой, что уберет «Полтаву» от воздействия льда, а также позволит проводить регламентные ремонтные работы. В летнее время корабль будет выполнять свои основные функции, среди которых — участие в военных парадах.

BG: Для стоянки «Полтавы» был выбран парк 300-летия Петербурга. С чем это связано?

В. Л.: Это показалось нам очень символичным. Парк был заложен в честь 300-летия нашего города, корабль «Полтава» был спущен на воду 300 лет назад на Адмиралтейских верфях. Находясь там на стоянке, парусник будет поддерживать историческое значение парка. Помимо идейной составляющей, есть также общественная и градостроительная. Вместе с комплексом зданий «Лахта-центра», яхтенным портом «Геркулес», академией парусного спорта, академией тенниса с теннисной ареной «Полтава» образует не только новую локальную достопримечательность за пределами центра для более чем полумиллиона жителей Приморского района, но и городское общественное пространство. Также очень важно, что до него будет легко добраться на метро.

BG: Расскажите подробнее о туристических и культурных функциях дока. Заявляется, что он должен стать новой достопримечательностью города.

В. Л.: Сухой док — это не только гидротехническое сооружение, но и полноценный культурно-исторический комплекс, содержащий в себе несколько выставочных пространств. В первую очередь сам корабль будет являться площадкой, где посетители смогут познакомиться с морским бытом — от питания и сна до религиозных обрядов. Они смогут потрогать все аутентичные корабельные вещи, почувствовать себя матросами. То есть взаимодействие будет происходить не только на эмоциональном, но и на тактильном уровне с помощью звуков, запахов, света и визуальной поддержки. Над этим работает большая команда.

Одна из экспозиций будет посвящена истории самого парусника «Полтава», воссоздание которого мы называем научной реконструкцией. Еще одно направление — подводная археология. Посетители смогут взглянуть на уникальную экспозицию глазами водолазов Центра подводных исследований Русского географического общества: мы хотим создать ощущение, будто они находятся в батискафе и изучают морские глубины. Очень важная часть выставки будет посвящена Петру I: мы хотим раскрыть его не только как политика и военачальника, но и как создателя флота и человека, для которого вода была источником энергии. Эту концепцию мы называли «Петр I и вода». Там расскажут о детстве императора, когда у него появилась боязнь воды после того, как он чуть не утонул, о потешной флотилии, о создании и развитии русского флота, о подвиге Петра по спасению тонущих моряков и о много другом.

Кроме того, поскольку сам док будет выполнен в форме амфитеатра, на его ступеньках смогут расположиться 300–400 человек. Здесь будут проводиться различные перформансы, участником которых будет «Полтава»: то есть корабль станет и сценой, и участником всех проводимых представлений.

BG: Этот проект несет в себе, помимо туристической, также и просветительскую функцию. Почему было принято решение сделать на этом серьезный упор?

В. Л.: С самого начала «Полтава» была проектом с очень дальними задачами, которые не были ограничены лишь службой в качестве судна номер один на военноморском параде. Функции дока, в свою очередь, тоже не сведены лишь к отдыху

и развитию туризма в городе, хотя, безусловно, это тоже немаловажно. Смысл создания «Полтавы» — в популяризации морской культуры в Петербурге и решении задач по профориентации и патриотическому воспитанию наших детей.

Несмотря на то, что в России есть программы, связанные с развитием флота, квалифицированных, а главное, мотивированных кадров, к сожалению, сейчас не так много. Исчезли даже романтические мотивы связать свою жизнь с морем. Я убежден, что человек, выросший с яхтами, рано или поздно купит что-то свое, да хоть своими руками построит. Поэтому, чтобы выбрать для себя в будущем морскую профессию, крайне важны визуальные образы, прививаемые с самого детства. Кроме того, знакомство с историей флота в современном интерактивном комплексе, где представлен корабль, воссозданный в наше время по старым технологиям, решает патриотические задачи в новом нестандартном ключе.

BG: Когда доступ на «Полтаву» будет открыт для всех желающих?

В. Л.: Открытие комплекса намечено на 2023 год. Пока же «Полтава» будет стоять на территории Яхт-клуба Санкт-Петербурга. К сожалению, для широкого круга посетителей доступ на него пока закрыт. Однако там будут проводиться экскурсии в малочисленных группах для дошкольников и учеников младших классов.

BG: Как вы полагаете, стоит ли в ближайшей перспективе ожидать проектов по воссозданию других исторических парусников? От чего это будет зависеть?

В. Л.: В этом направлении мы ведем большую работу. Существует распоряжение правительства, но пока оно не приобрело практической стороны, за исключением того, что специалистами верфи «Полтавы» был выполнен проект воссоздания брига «Меркурий», который очень актуален для Севастополя. Полагаю, что именно его реализация станет следующей уже на общероссийском уровне.

Что касается небольших проектов, то они есть, но в основном это частные инициативы. Например, мы воссоздали пиратскую шхуну начала XVIII века — достаточно антуражную. Также мы восстановили шхуну «Надежда», представляющую ценность для Петербурга. Кроме того, воссоздаются совсем маленькие суда — гребные, парусные. Но таких масштабных, как «Полтава», пока нет, да и требовать их тиражирования было бы неуместно. Вместе с тем, если взять Лондон, то там есть некая ретроспектива, представлены несколько кораблей разных исторических эпох: «Виктория», «Катти Сарк». И когда люди видят этот кораблестроительный прогресс в натуре, это дорогого стоит.

Со своей стороны мы создаем для этого базу: работаем в архивах, издаем книги, то есть понижаем барьер, чтобы в случае появления какого-либо благодетеля или потребности у государства воссоздать историческое судно, быть готовыми поделиться опытом и всем необходимым, чтобы сократить время в пути. Ведь перед тем как приступить к строительству «Полтавы», нам понадобилось два года, чтобы понять, с какой стороны в принципе подойти к проекту. Если для кораблей более поздних эпох сохранились хотя бы были чертежи, то для «Полтавы» не было ничего и нам пришлось все искать с нуля. Было затрачено очень много труда, но я убежден, что он не был напрасным. ■