

Туризм и инфраструктура

«Кронштадт получит новую жизнь в качестве курортной зоны»

Член рабочей группы по развитию Кронштадта, заместитель председателя инвестиционного комитета целевого некоммерческого фонда по развитию туристско-рекреационного кластера «Кронштадт» **Ксения Шойгу** в интервью корреспонденту „Ъ“ Арине Макаровой рассказала о ближайших планах по восстановлению фортов и о перспективах реализации туристического потенциала.

— экспертное мнение —

— «Кронштадт. Остров фортов» уже назвали мегапроектом. Какие действия по его реализации предпринимаются сейчас и что в ближайших планах?

— В настоящее время идет процесс урегулирования вопросов с землей, утверждаются архитектурные проекты и формируется пул участников. Для бизнеса мы предлагаем как спонсорство, так и инвестиционные схемы. Сейчас мы прорабатываем отдельные важные точки проекта. В частности, объявлен конкурс на создание Мемориала погибшим морякам в Кронштадте, который разместится в конце формируемой аллеи Адмиралов и будет являться финальным аккордом перед выходом на двухкилометровую набережную. Это один из важнейших элементов создаваемого туристического кластера.

— Концепций развития Кронштадта было уже несколько, но ни одна из них так и не была воплощена в жизнь. Каковы риски вашего проекта и как их планируется нивелировать?

— Основной риск — нестабильность с точки зрения финансирования проекта. Мы со своей стороны стараемся продумать максимально комфортные условия для инвесторов и финансовых партнеров. В первую очередь это касается вопросов с землей, межеванием, проектированием и прохождением всех градостроительных процедур, которые необходимы для выхода на площадку. Работа осложняется охраняемыми

зонами, которые ограничивают возможности и усложняют процесс согласования. Как известно, часть территорий Кронштадта находится под охраной ЮНЕСКО. Сейчас мы стараемся получить необходимые разрешения для концепции развития в целом, чтобы не пришлось согласовывать отдельные составляющие. Я уверена, что проект будет реализован, так как огромное количество людей и курирующие нас государственные и финансовые институты активно его поддерживают, а залогом успешного старта является одобрение президента.

— Какой объем инвестиций потребуются и как можно оценить сроки окупаемости?

— Для реализации будут использоваться разные каналы и источники финансирования — как бюджетные, так и частные. В частности, реставрация фортов будет проходить в рамках государственной программы, а по завершении имущество останется в собственности Российской Федерации. Форты — достояние нашей страны, которое, безусловно, не должно принадлежать никому, кроме жителей.

Что касается окупаемости, то о ней можно говорить только в рамках некоторых объектов, которые являются инвестиционно привлекательными. Для всех остальных актуален дотационный формат, потому что в нашей стране подобную локацию невозможно сразу сделать полностью инвестиционно привлекательной. Для этого нет необходимой инфраструктуры. Но наша задача максимум — выйти на самоокупаемость,



ФОТО ПРЕСССЛУЖБЫ КОММУНАЛЬНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ «КРОНШТАДТ»

перевести проект в операционный ноль и ограничить дотации со стороны инвесторов, федеральных властей, администрации города.

Именно поэтому вопрос финансовой рентабельности и просчета финансовой модели — один из важнейших. И поскольку мы планируем реализовать наш проект в большей степени за счет привлечения частных инвесторов, то наша задача — доказать, что вложенные средства окупятся за определенный отрезок времени. С этим нам помогают аналитики, имеющие огромный опыт в таких вопросах.

— Прогнозируется, что форты будут посещать до 5 млн туристов. Как планируется добиться этих показателей?

— На самом деле я не могу назвать этот прогноз слишком оптимистичным. Приведу пример. Буквально только что у нас завершилась выставка Ивана Айвазовского «Кронштадтский рейд». Экспозицию посетило очень много гостей, хотя фактически

с точки зрения инфраструктуры ничего не было сделано.

В рамках нашего проекта мы создадим новые средства для размещения, новые точки притяжения, откроем для посещения исторические памятники, в том числе три форта: Кроншлот, Петр I и Александр I. Рост туристического потока предполагается и за счет развития самого кластера. Здесь появятся гостиницы, океанариум, музей, театр и многое другое. В городе будет где переночевать, а это означает, что Кронштадт можно будет посещать не одним днем, а приезжать сюда на выходные.

— Как вы оцениваете ситуацию с остальными фортами и перспектив их развития?

— К сожалению, я не могу говорить обо всех 19 фортов, которые существуют. Что касается тех, которые будут реконструированы в рамках наших работ (а это Кроншлот, Петр I и Александр I), то они представляют собой не просто исторические здания, это морские крепости со своей богатой историей. Форты даже в текущем состоянии весьма привлекательны для туристов. Кроншлот — первый форт города с внутренней маршиной. Чумной — самый известный и живописный, а Петр I не просто так раньше назывался «Цитадель».

«Остров фортов» называется так потому, что нигде, кроме Кронштадта, не сосредоточено столько исторических морских крепостей. Мы уверены, что при бережной реставрации и адаптации именно форты станут главными магнитами для туристов и визитной карточкой создаваемого исторического парка. Наша же задача — сформировать качественную и привлекательную среду для дальнейшего развития малого и среднего предпринимательства. И, конечно же, пробудить интерес крупных инвесторов к расширению своих возможностей в рамках этой локации. В результате Кронштадт получит новую жизнь в качестве курортной зоны.

— Есть ли аналоги в мировой или российской практике, которые работают? — Мы, безусловно, оценивали иностранные аналоги, в том числе «Перл Харбор»

в США и «Музей мира» на острове Окинава в Японии. Кроме того, изучали опыт морских музеев: «Катти Сарк» в Лондоне и «Васа» в Швеции. Но у нас особенные планы. Это не музей одного события или объекта, а проект, посвященный истории всего военно-морского флота России.

— Есть ли планы по развитию сопутствующей инфраструктуры?

— Котлин является все-таки островом, и, говоря об увеличении туристического потока, необходимо развивать не только автотранспортные пути, но и водные. Мы планируем запуск скоростных катеров, которые свяжут Кронштадт с центром Петербурга и Петергофа. Обсуждается возможность обеспечения паромного сообщения с Прибалтикой и Финляндией. Помимо этого есть расширенный план, который был инициирован не нами, но посвящен масштабному расширению автомагистралей и потенциальному запуску трамвайной линии до Кронштадта. К сожалению, это достаточно далекие перспективы, но мы надеемся, что реализация нашего проекта станет стимулом для развития транспортной и энергетической инфраструктуры Кронштадта.

— Если говорить о развитии туристической отрасли в целом, какие перспективы у России в этом направлении?

— Вся туристическая отрасль идет к формированию экспорта услуг и повышению эффективности малого и среднего бизнеса. И у нас в этих направлениях есть огромное количество возможностей. Это экотуризм, исторические, медицинские, образовательные и культурные программы. Сейчас ключевые направления — Санкт-Петербург, Москва, Алтай, Дальний Восток и, конечно же, «Золотое кольцо». Но существуют и небольшие точки на карте, которые также являются интересными для туристов и, на мой взгляд, будут становиться еще популярнее как раз с точки зрения развития малого и среднего предпринимательства. Если будут созданы условия для появления небольших объектов, которые не требуют государственного финансирования или дотаций.

Открывая остров

— исторический ракурс —

Город-крепость в море появился для защиты Петербурга, но с течением веков превратился в его любимую игрушку. Даже те, кто никогда не бывал в Кронштадте (а таких довольно много), могут рассказать про форты, линкор «Марат» и доблесть русского флота. Для приезжих же, не погруженных в исторический контекст, это весьма своеобразный, но уютный маленький городок.

«Маленький» в данном случае тоже имеет историческую трактовку: численность обитателей Котлина практически не меняется последние 200 лет, колеблясь около цифры 40 тыс. Но если сейчас это совсем немного, то для XIX века, наоборот, Кронштадт представлялся непотопляемым броненосцем с гигантским экипажем.

Собственно, так и было задумано Петром. Всего через несколько месяцев после основания Санкт-Петербурга он выезжает на лодочке для промеров глубин в Финском заливе (попутно основав тем самым российскую гидрографию). И принимает решение «заткнуть» единственный имеющийся фарватер неприступным островным фортом. Такой форт был построен за зиму и получил название Кроншлот, то есть Коронный замок. Неизвестно, знал ли Петр I о средневековой истории невских земель, но таким образом он вступил в заочную дискуссию со шведами, заложившими в 1300 году на Охтинском мысу крепость Ландскрона, «Венец земли», обозначающую место, где кончается земля христианская». Кронштадт на долгие годы стал местом, где земля «кончается», только в другую сторону. Шведы это тоже понимали и неоднократно пытались отбить остров Котлин обратно, но их десанты сбрасывались в море, а Кроншлот мешал подходу кораблей.

Котлин становится любимым местом Петра, отсюда отправляются военные экспедиции под Выборг и в Прибалтику, строятся сразу четыре гавани, сохранившиеся до наших дней. Каменное строительство, которое было запрещено на всей территории России, кроме Петербурга и Кронштадта, ведется с применением двух новшеств: типовых проектов и добровольно-принудительного распределения задач. Каждая губерния обязана была возвести кирпичный дом, некоторые из них до сих пор стоят между Макаровской и Петровской улицами. Таким же образом решался демографический вопрос: дворянам выделяли участки, вольным людям сулили денежное пособие, а крепостных строителей распределяли по солдатским ротам и батальонам, чтобы труднее было убежать. Бежали же постоянно: жизнь на низком, заливаемом морем и продуваемом всеми ветрами острове была невыносимой.

Закладка государственного масштаба

Похоже, что Петр планировал даже столицей зарождающейся империи сделать



Котлин со всех сторон был окружен искусственными мелями, остались лишь два узких фарватера, движение по которым контролировали форты на искусственных же островах

именно Кронштадт. По крайней мере, закладка собственно Кронштадта в октябре 1723 года была оставлена как мероприятие государственного масштаба. Все столичные ведомства и учреждения были обязаны выставить определенное количество служащих для участия в торжестве. Впрочем, обеспеченный таким образом народный энтузиазм едва не пропал даром. Сначала запоздали с отплытием и успели дойти только до Гавани. На следующий день вышли в море, но сильный встречный ветер загнал флотилию обратно. На третий день экспедиция кое-как добралась до Котлина, но пошел проливной дождь, продолжавшийся два дня. На шестой день он стих, но началось наводнение. Наконец, 7 октября, решив, что лучше уже не будет, под ливнем отслужили молебен и заложили крепость. Грандиозная финальная попойка, согласно местной легенде, обеспечила Кронштадту неприкосновенность. И действительно, за три с лишним века вражеская нога ни разу не ступила на его болотистую почву.

Главный противник острова — западный ветер — еще не раз одерживал над ним победу. А наводнения, порождаемые все тем же оstrom, обрушивались на него сильнее, чем на столицу. В 1824 году крупнейшую военно-морскую крепость страны фактически смыло, и при Николае I ее пришлось отстраивать заново. Это примерно тот Кронштадт, который мы видим сегодня. Тогда же впервые заговорили о дамбе, но по тем временам строительство оказалось невоз-

можным, в первую очередь по финансовым соображениям. Кронштадт вообще оказался чрезвычайно дорогой игрушкой. Если в послепетровские времена императрицы про него почти не вспоминали (даже жалование морякам задерживали на год и более), то после наполеоновских войн взялись всерьез. Появление маневренных военных пароходов заставило предпринять грандиозные работы по перекрытию подходов к острову. Котлин со всех сторон окружен был искусственными мелями, остались лишь два узких фарватера, движение по которым контролировали форты на искусственных же островах. На протяжении целого столетия оборона беспрепятственно совершенствовалась и усложнялась, превратившись в итоге в сложную систему из более чем двадцати островных и береговых фортов, батарей, складов, казарм и подъездных путей. В Кронштадте проложили даже внутреннюю железную дорогу и знаменитую чугунную мостовую. Все это требовало немалых средств: например, «Павел I» обошелся почти в 3 млн рублей серебром. Николай I в один из личных визитов на строящийся форт заметил: «Судя по стоимости, я думаю, что он будет сложен из ассигнаций!» Рабочих, тем не менее, похвалил и наградил.

Без милитаризма

Как ни странно, несмотря на всю эту милитаризацию, в XIX веке Кронштадт был скорее городом гражданских моряков. Дело в том, что до прокладки Морского канала в 1880-е годы большие морские суда не могли войти непосредственно в город. Товары приходилось в Кронштадте перегружать на

барки, более двух третей грузов поступало в Петербург именно таким сложным путем. Так что вся пустынная нынче Купеческая гавань была забита торговыми судами, а кронштадтские улицы, соответственно, моряками из разных мест и стран. Северозападная окраина городка напоминала Тортуту пиратских времен. Дешевые кабаки и бордели, скупщики краденого и боцманы-вербовщики ждали матросов на берегу и превращали их жизнь в сплошной праздник. Развлечения пьяной толпы колебались в широком диапазоне — от специфического кронштадтского развлечения в виде ловли поросенка за хвостик до массовых драк. Однажды матросня, недовольная тем, что в трактире кончилось вино, разобрала его по бревнышку. Залихватская жизнь Кронштадта привлекала туристов с континента — в царской России в некоторые дни продажа спиртного была запрещена, тогда как на острове его можно было купить в любое время дня и ночи. Современники описывают «пьяные пароходы», которые доставляют петербуржцев в приличном виде, а через несколько часов забирают в совершенно непотребном.

Военным морякам эти вольности, конечно, были недоступны. Напиваться им разрешалось лишь по окончании весенней «переборки» — подготовки корабля к навигации, либо перед отправлением в дальнее плавание. В остальном их жизнь была беспробудно однообразна, заполнена тяжелой работой, бесконечными приборками и, увы, мордобоем. Если в море, особенно на маленьких кораблях, еще существовало некое подобие товарищества между офице-

рами и матросами, то на берегу царила палочная дисциплина. Кронштадт как место расположения, с одной стороны, учебных частей, а с другой — высшего морского начальства пользовался почти тюремной славой среди моряков. Табличка «С собаками и нижним чином вход воспрещен» действительно висела на ограде Екатерининского парка. Фамилия адмирала Вирена, последнего кронштадтского главного командира, стала нарицательным обозначением всех притиривших офицеров.

Недаром восстания в Кронштадте случались с завидной регулярностью, а в 1917 году обернулись резней офицеров. Вирена подняли на штыки и сбросили в овраг, но бурление матросской массы не прекратилось. Лишь в 1921 году, после подавления «мятежа», советская власть утихомирила ее. Тысячи «кромьятежников» были репрессированы, а город расселен. На несколько последующих десятилетий облик Кронштадта изменился: он стал закрытым городом, въезд в который был разрешен лишь по специальным пропускам. Военный статус способствовал рождению легендарного образа и сохранению множества исторических объектов. Но тем тяжелее пришлось Кронштадту после «демобилизации» в 1990-е годы. Форты подверглись варварскому разграблению охотников за металлоломом, многие горожане, служившие в структурах ВМФ, остались без работы. Впрочем, уже была построена половина дамбы, а с вводом в 2011 году ее южного участка Котлин окончательно перестал быть островом. Но это уже другая история.

Константин Шолмов