

«МОРСКОМУ ПЕТЕРБУРГУ НУЖНЫ МОРСКИЕ РАРИТЕТЫ»

ЧЕРЕЗ СЧИТАНЫЕ МЕСЯЦЫ СО СТАПЕЛЯ ИСТОРИЧЕСКОЙ ВЕРФИ «ПОЛТАВА» СОЙДЕТ РЕПЛИКА ОДНОИМЕННОГО 54-ПУШЕЧНОГО ЛИНЕЙНОГО КОРАБЛЯ, КОТОРЫЙ СТАНЕТ НАСТОЯЩИМ МУЗЕЕМ НА ПЛАВУ. О ТОМ, ЧТО УЖЕ СДЕЛАНО, ЧТО ПРЕДСТОИТ СДЕЛАТЬ И КАКОВЫ ПЕРСПЕКТИВЫ ДЕРЕВЯННОГО СУДОСТРОЕНИЯ В РОССИИ, КОРРЕСПОНДЕНТУ ВГ ТАТЬЯНЕ КАМЕНЕВОЙ РАССКАЗАЛ АНДРЕЙ ГРОШИКОВ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ИСТОРИЧЕСКОЙ ВЕРФИ «ПОЛТАВА».

BUSINESS GUIDE: Андрей Викторович, на каком этапе сейчас реализация проекта «Полтава»?

АНДРЕЙ ГРОШИКОВ: Проще всего ответить, что уже построено около 70% корабля. Но очень важно понимать, что значит эти 70%. Корпус построен, такелаж почти сделан, паруса почти сшиты. Осенью корпус корабля будет готов к спуску, и еще около года займут работы по достройке на воде: мы должны положить балласт, установить мачты, реи и такелаж, построить шлюпки. А потом корабль надо еще и превратить в музей, и это отдельная история. Это будет, конечно, максимально возможно точная историческая реплика корабля начала XVIII века, но прежде всего — корабль-музей, морская плавучая батарея с ходовыми качествами Петровской эпохи.

BG: В этом и состоит основная сложность — в том, что, с одной стороны, это корабль, а с другой — музей?

А. Г.: Сложностей в работе над этим проектом возникло множество. Не было чертежей, верфи в России, способной построить такой корабль. Не было правил, регламентирующих строительство деревянных судов в России: их действие закончилось в 1944 году. А между тем любой корабль должен строиться по правилам, принимаемым национальным классификационным обществом. Например, во Франции это бюро «Веритас», в Великобритании — Регистр судоходства Ллойда, в России — Российский морской регистр судоходства. Правила деревянного и исторического судостроения приняты и действуют в США, Великобритании и других странах, но не в России. Это большая и технологическая, и юридическая проблема.

Работая над проектом «Полтава», мы изучили мировой опыт — то, как строились в новейшей истории похожие по тоннажу деревянные корабли: голландская «Батавия», французская «Гермиона». С помощью известных морских инжиниринговых компаний и наших специалистов мы готовим спецтехусловия для нашего корабля, которые, возможно, станут предтечей правил.

Однако де-факто, когда проект «Полтава» возник на нашем горизонте при личном участии Алексея Миллера, мы одновременно начали и исторические исследования, и изучение опыта деревянного судостроения в мире, и разработку эскизного проекта корабля, и рабочее проектирование, и строительство корабля, а также самой верфи.

Что касается расположения верфи, то с самого начала было понятно, что стоимость проекта на чужой земле была бы баснословной. Поэтому и было принято



решение строить «Полтаву» в Яхт-клубе Санкт-Петербурга. Самым главным аргументом стало то, что на базе клуба предполагалось строительство большого слипа для яхт Академии парусного спорта Яхт-клуба Санкт-Петербурга (сегодня он уже спроектирован).

BG: Пришлось ли корректировать смету проекта «Полтава»?

А. Г.: Корректировки были неизбежны, и это понимали и мы, и инвесторы — ПАО «Газпром», а также ПАО «Газпром нефть». Не было никакой возможности, скажем, прийти в библиотеку и получить документ об истории и стоимости строительства голландской «Батавии» или французской «Гермионы», поэтому мы учли основные затраты, основные работы, но не могли заранее оценить стоимость работ, связанных, например, с деревообработкой — с изготовлением сложных корабельных деталей образца XVIII века. Поэтому потребовалась корректировка в пределах 25%. Но это была разумная корректировка.

BG: Сколько же стоит построить деревянное судно?

А. Г.: Все зависит от размера, вооружения, тоннажа судна. Но в любом случае счет идет о миллионах. Например, строительство «Гермионы» (до вооружения корабля в море) обошлось французам в €27 млн. Стоимость «Полтавы» чуть меньше.

BG: У вас наверняка есть серьезные планы по строительству и других деревянных судов?

А. Г.: Я испытываю смешанные чувства, когда анализирую перспективы нашей

команды. С одной стороны, и в нашем конструкторском бюро, и в цехах собран блестящий коллектив редчайших специалистов — умниц, тружеников и талантливых ребят. Но, к сожалению, как только мы закончим «Полтаву», коллектив в нынешнем объеме, возможно, не будет востребован. Это говорит во мне пессимист. С другой стороны, за два последних года мы достигли успехов не только с «Газпромом», но и с серьезными судовладельцами России. Например, с ФГУП «Росморпорт», имеющим в своем управлении парусники польской постройки 1985–1987 годов: «Мир», «Надежда», «Херсонес». Их рангоут и такелаж уже требуют энергичного ремонта. Раньше этим занимались поляки — так сложилось, а в нынешней ситуации, как выяснилось, эту работу можем делать мы. «Херсонес» и «Надежду» мы уже ремонтируем, думаем, что доберемся и до «Мира».

С горящими глазами романтиков мы «вписались» и в ремонт палубы и шлюпок знаменитого крейсера «Аврора». Правда, завод с нами до сих пор не рассчитался. Мы проектировали и фактически собирали детскую площадку в виде корабля (фрегат «Петр и Павел») для архитектурного комплекса Новая Голландия.

А еще есть чудесные барки «Седов», «Крузенштерн», которые тоже уже требуют ремонта. И есть идея у Военно-морского флота построить парусник для военно-морских курсантов. На мой взгляд, потрясающе верная идея, в которой мы могли бы быть просто бесценным ядром коллектива, чтобы полностью выполнить этот проект «под ключ».

BG: Есть ли, по вашему мнению, будущее у российского деревянного судостроения?

А. Г.: Если в Российском морском регистре не будет правил деревянного судостроения, а следовательно, возможности легального строительства деревянных судов с последующим получением документов на них, то нет: мы будем скакать по мачтам отечественных и зарубежных парусников, не более того. Кстати, наши такелажники востребованы далеко за пределами России, заявляю это со всей ответственностью. Если будут правила, будет и работа.

Конечно, никто вдруг не бросится строить ни с того ни с сего деревянные корабли. Но это история, тесно связанная с воспитанием молодежи, с молодыми и совсем юными моряками. Например, мы единственная организация в Петербурге, которая вот уже четыре года проводит морскую практику для Нахимовского училища и Кронштадтского морского кадетского корпуса. И мы, и руководство этих училищ считаем, что иначе никак: нельзя

будущим морякам только маршировать, читать о море в книгах и посещать корабль-музеи. Нужно реально выходить в море на парусниках.

BG: А чем «Полтава» будет примечательна в качестве музея?

А. Г.: На мой взгляд, Петербург не только жемчужина архитектуры, он еще и морской город, поэтому должны быть раритеты, связанные с его морской историей. Да, есть крейсер «Аврора», но он один из многих. Сотни, тысячи моряков выходили из Санкт-Петербурга и Кронштадта, волновали этот мир своими открытиями и привозили в Петербург плоды своих исследований. Очень здорово, что у нас сохранен ледокол «Красин». И очень грустно, например, что на морском заводе в Кронштадте простаивает корпус военного корабля 1864 года постройки — уникальный боевой монитор «Стрелец», старше «Авроры», переживший Русско-японскую, Первую и Вторую мировую войны... Пока без надежды на продолжение жизни в музее.

Совсем недавно, в Ночь музеев, наши девять экскурсоводов работали до семи утра. Пришло 1,5 тыс. человек. Посещать цеха нашей верфи можно только маленькими группками и с большими перерывами. Люди стояли по три часа и выходили после экскурсии полными ярких впечатлений. Поэтому у меня нет никаких сомнений в том, что корабль-музей будет востребован. А если еще получится добавить в качестве музейных экспонатов монитор «Стрелец» и один из старейших российских плавучих маяков «Либавский» (построен в 1912 году на Путиловском заводе, сейчас стоит в Финляндии), тогда мы сможем сказать, что — да, немного напоминаем морскую нацию.

BG: Какие еще проекты планируете реализовать?

А. Г.: Очень рассчитываем по завершении проекта «Полтава» музеефицировать первую российскую стальную яхту «Утеха», за которой «охотились» двадцать лет. «Утеха» (бывшая «Княжна», бывший «Крейсер») была построена в 1888 году для князя Алсуфьева, вице-командора императорского речного яхт-клуба. Корпус яхты сохранился, и мы ее музеефицируем и, может быть, построим ее реплику. Есть также желание восстановить историческую справедливость относительно первого в мире яхт-клуба. Считается, что это клуб «Керк» в Ирландии. А мы абсолютно уверены, что это «Невский флот» Петра I. Планируем провести соответствующее историческое исследование, чтобы аргументировать версию о том, что именно первый российский яхт-клуб не имел аналогов в мире. ■