

Следующий этап технической революции – универсальный голосовой переводчик со всех языков, уничтожающий языковые барьеры. К 2020 году ожидается появление методики, позволяющих учиться круглосуточно и непрерывно, а еще через пять лет – «протребительское жилье», собираемое из модулей, как конструктор «Лего», а также трехмерный нанопринтер. Это устройство будет «печатать» любые предметы из капелек специальной пластмассы так же, как сейчас принтер печатает двухмерную картинку.

Особенно бурную эмоциональную реакцию вызвали два пункта прогноза: о распаде традиционной семьи (и, соответственно, повышении роли государства в воспитании детей), а также о «чипизации» (вживлении в нервную систему человека микрочипа, позволяющего напрямую соединяться с компьютерными сетями). И то, и другое давно уже не новость. Обе идеи активно моделировались и обсуждались в футурологических и фантастических сочинениях еще сто лет назад.

Например, в совершенном мире марсианского коммунизма (роман А. Богданова «Красная звезда», 1908.) все дети воспитываются в интернатах, а для обучения применяются вычислительные машины. Но даже удивительные возможности, которые форсайт сулит детям следующего поколения, не смягчили противников проекта.

Казалось бы, что уж такого страшного в перечисленных возможностях? Но нет, читатели увидели в первую очередь такую перспективу: детей будут отбирать у каждого, кто покажется органам опеки недостаточно квалифицированным родителем. При этом детей будут всячески побуждать к доносу на родителей, чтобы стимулировать разрушение традиционной семьи (она в проекте объявлена устаревшим анахронизмом). Угроза отъема детей станет новым и очень сильным средством давления на граждан со стороны государственного чиновничьего аппарата.



Истерическая реакция на форсайт «Дети-2030», похоже, вызвана не содержанием самого прогноза. Волна страха и гнева скорее отражает тот дефицит доверия между государством и гражданами, который достигнут в нашем обществе. Чиновники приобрели такую репутацию, что уже сложно поверить в какую-либо иную мотивацию их поступков, кроме корысти и антигуманного властолюбия. Чиновник, который искренне заботится о благе ребенка? Нет, не получается. А вот чиновник, который использует технические и социальные инновации для вымогательства все новых взяток, – это да, в такое верится легко и охотно.

Насколько справедливы такие подозрения в сторону отечественных чиновников, мы определять не возьмемся. Но вот высокий уровень социального напряжения и тревожности в обществе – это факт. И он, несомненно, скажется при формировании нашего общего будущего.

## Реки – дороги будущего

### Инфраструктура водного туризма России: проблемы и перспективы

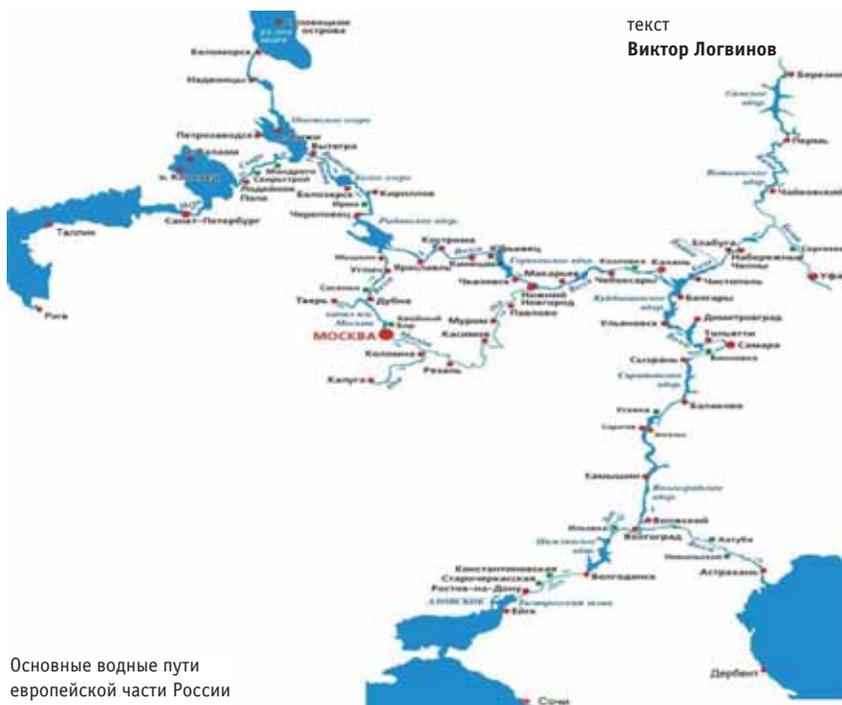
Индустрия туризма последние 50 лет является наиболее динамично развивающейся отраслью мировой экономики. По данным Всемирной туристической организации при ООН (ЮНВТО), количество иностранных туристов удваивается каждые пятнадцать лет, а доходы от туризма в среднем удваиваются каждый шесть лет.

Хотя и с некоторым отставанием мировая тенденция захватывает и Россию. Доходы от туризма с учетом мультипликативного эффекта, по данным ЮНВТО, составили в докризисном 2007 году 6,7% ВВП против 15–19% в наиболее успешных в этом отношении странах.

По прогнозам ЮНВТО, к 2020 году Россия может занять 10-е место в мире по количеству туристических посещений. Это говорит об огромной туристической привлекательности и еще не используемом туристическом потенциале России.

К такому потенциалу, безусловно, можно отнести уникальные водные ресурсы России, которые, к сожалению почти не используются в туристической индустрии как конкурентное преимущество.

В России 2,5 миллиона рек (общей протяженностью 8 млн км) и 2 миллиона озер. По количеству и полноводности рек Россия уступает только Бразилии. Подавляющее большинство городов России и все без



- > Балтика
- > Север России



исключения исторические города находятся на берегах рек и озер, так как на протяжении тысячи лет реки были главными и единственными путями сообщения и расселения на гигантских просторах России.

Берега морей, рек и озер, а также стоящие на них разнообразные объекты культурного наследия России обладают огромным потенциалом для развития водного рекреационного, познавательного, спортивного, экологического и других видов туризма.

Анализ состояния и перспектив развития хотелось бы начать с вида туризма, который не относится напрямую к «водному», но в силу логики развивается на прибрежных территориях и соответственно неразрывно связан практически со всеми видами водного туризма.

Наиболее перспективным, но наименее развитым является **рекреационный туризм** – отдых и оздоровление в крупных комфортабельных рекреационно-туристических комплексах, в которых кроме природы и чистого воздуха должно быть максимальное количество туристических услуг – от катания на лошадях до фитнес-клубов и спа-услуг. В таких комплексах главным привлекательным фактором всегда является чистая вода, и поэтому они очень часто располагаются на экологически чистых прибрежных территориях с ценными природными ландшафтами, в благоприятных климатических условиях, рядом с памятниками архитектуры и достопримечательными местами.

Такие рекреационные комплексы являются естественными базами не только для познавательного туризма, но и для водных видов туризма: круизного, яхтенного, походно-спортивного, рыболовного, а также базой таких новых видов спорта, как дайвинг, виндсерфинг, кейтсерфинг.

В качестве приоритетных проектов России Федеральным агентством по туризму РФ признано три крупных проекта:

- Туристско-рекреационный комплекс «Валдай» на 10–11 тысяч одновременно отдыхающих, размещение

которого планируется на берегу озера Валдай, между одноименным городом и национальным парком.

- Рекреационная зона «Самарская лука» на 15–20 тысяч мест, располагающаяся напротив Самары, в уникальной излучине Волги, на протяжении 120 километров живописного побережья от Жигулевских гор до Сызрани.

- Туристско-рекреационное развитие побережья Азовского и Каспийского морей, потенциал которых оценивается в 300–400 тысяч мест. Эта суммарно около тысячи километров морского побережья в сравнительно теплом климате. Только в Дагестане 490 километров пляжей.

Несмотря на гигантский нетронутый потенциал этих проектов, их реализация растянется на несколько десятилетий из-за необходимости огромных инвестиций, которые надо вкладывать прежде всего в инженерную и транспортную инфраструктуру этих гигантских и практически неосвоенных (кроме Валдая) территорий.

При таком количестве неосвоенных территорий проекты строительства туристических комплексов на искусственных островах в Сочи, и без того перегруженном, представляются чисто рекламной авантюрой из арсенала докризисной эпохи «надувания пузырей».

Тем не менее эта идея дошла уже до Государственной Думы, куда внесен проект федерального закона «О формировании искусственно созданных территорий в Российской Федерации»

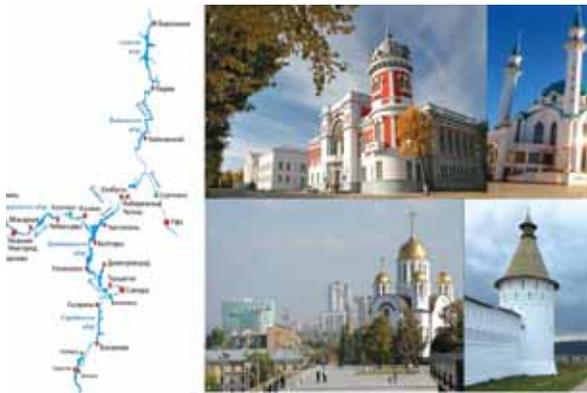
Кстати, такой искусственный остров из металла уже есть в Дагестане, в море, напротив Каспия. Это заброшенный военный завод, видный за несколько десятков километров. Форт Бояр по сравнению с этой фантастической машиной просто отдыхает. Вот бы сделать из него туристско-развлекательный комплекс! На конкурсной основе! И закон пригодится, и не только для «эгеративной архитектуры», но, главное, для создания инфраструктуры яхтенного туризма, о чем речь пойдет дальше.

**Центр России**



**Верхняя Волга**





< Средняя Волга

< Волга-Дон – Черное море

Но начать обзор собственно водных видов туризма хотелось бы с самого старого вида, зародившегося еще в начале XIX века в Шотландии.

Из 8 миллионов километров рек России, только 146 тысяч километров или менее 2 % судоходны. Все остальные малые несудоходные реки – царство традиционного **водного походного туризма** на байдарках, лодках, плотах.

Этот вид туризма с точки зрения бизнеса прямо противоположен рекреационно-оздоровительному. Этому виду противопоказаны инвестиции, так как, чем меньше цивилизации, чем менее освоена и дика природа, тем привлекательнее и ценнее для походного туризма эта местность.

А таких мест даже в самой освоенной и населенной Европейской части России еще очень и очень много.

В туристической литературе описано несколько сотен маршрутов на байдарках и плотах. Лидируют здесь Карелия, Валдайская возвышенность, малые реки и озера на границе с Белоруссией, Приуралье.

Этот вид туризма очень привлекателен, но для привыкшего к комфорту иностранного туриста все же сложен и сопряжен с целым рядом опасностей.

Поэтому самым перспективным для иностранцев на ближайшие годы будет, безусловно, **круизный туризм** на теплоходах, в котором комфорт и безопасность сочетаются с возможностью увидеть за минимальный срок максимально возможное количество красивой природы и памятников истории и культуры, стоящих почти исключительно на берегах судоходных рек.

При недостаточном развитии сухопутных дорог, по которым просто невозможно попасть в такие замеча-

тельные места, как Кижы, Соловки, остров Валаам, Кириллов-Белозерский монастырь и др., этот вид туризма представляет просто исключительные возможности.

При этом от природы и предков России досталась уникальная Единая глобальная водная система (ЕГВС), соединяющая 5 морей.

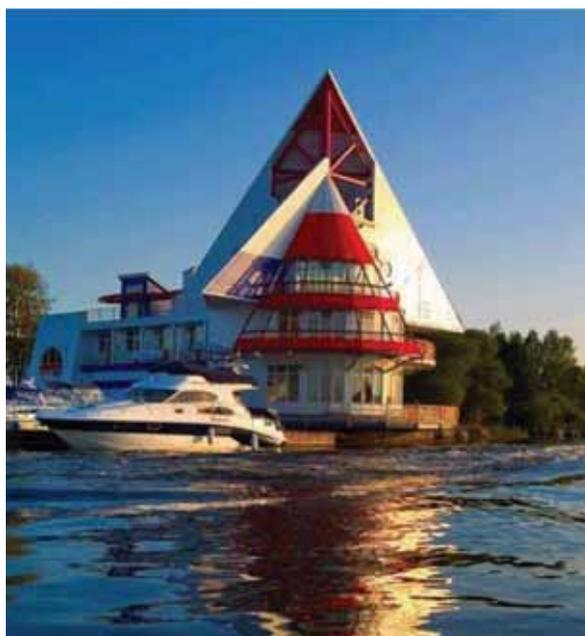
Эта система рек, озер, каналов и шлюзов создавалась на трассах древних водных путей начиная с конца XVII века. В XX веке система была реконструирована, получив нынешнее название: Волго-Балтийского (1702–1810 гг.), Беломор-Балтийского (1931–1933 гг.) и Волго-Донского водного пути (1697–1952 гг.), Канала имени Москвы (1932–1937 гг.) и Северо-Двинской системы (1825 г.).

Протяженность водных путей Единой глобальной водной системы составляет более 7 тысяч километров. По этой системе можно пройти водным путем из Риги в Сочи, из Мурманска в Дербент, увидав на этом пути практически все самое ценное из исторического наследия и все климатические и природные зоны России от тайги до субтропиков.

Правда, этот путь займет не менее 18 дней, и он сопряжен с техническими трудностями (отсутствием судов типа река – море). Но, к примеру, из Санкт-Петербурга до Москвы можно пройти за 5 дней, побывав на острове Валаам, острове Кижы, в Кирилло-Белозерском монастыре, Угличе. При этом комфорт сочетается с умеренными ценами; такая поездка гораздо дешевле, чем путешествие на наземном транспорте с ночевками в отелях, которых в большинстве этих мест просто нет вообще.

v Яхт-клуб в Завидово

v Яхт-клуб «Новый берег»





Такое путешествие с познавательной точки зрения очень эффективно, так как ночью теплоход идет по каналам и шлюзам, а весь световой день стоит в самых привлекательных туристических местах.

По ЕГВС в настоящее время курсирует 110 круизных теплоходов, построенных в 70-е годы в ГДР, Чехословакии, Австрии с общей вместимостью около 23 тысяч мест в каютах. Много это или мало? Казалось бы, очень много. Ведь если бы весь этот флот причалил к побережью Сочи во время Зимней олимпиады – 2014, а зимой он все равно стоит на приколе, то проблема гостиниц была бы решена. Почти без инвестиций. Но на гигантских просторах рек России это количество круизных судов просто невозможно разглядеть: один пароход в среднем на 64 км ЕГВС.

Всего речных круизных маршрутов ЕГВС несколько десятков. С продолжительностью от 4 до 22 дней, но можно зафрахтовать теплоход и разработать любой индивидуальный маршрут, что особенно ценно для возможностей делового туризма, совмещенного с познавательным.

Условно весь путь от Риги до Сочи можно разбить на 7 отрезков, каждый из которых имеет свой характер. Морской Балтийский отрезок до Санкт-Петербурга в комментариях не нуждается.

Но можно начать путешествие из Санкт-Петербурга по северу России (до Соловецких островов) с возвращением в Санкт-Петербург или в Москву через Белое озеро.

От Москвы можно пройти через центр России по рекам Москве и Оке до Нижнего Новгорода через замечательные древние города Коломну, Касимов, Муром.

Из Москвы в Нижний Новгород модно пройти и верхней Волгой по северной части Золотого Кольца с остановками в Ярославле, Костроме, Кинешме.

Далее отрезок средней Волги – через города Макарьев, Казань, Симбирск, Самару, Саратов. Здесь можно подняться по величественной Каме до Перми.

Нижняя Волга и Дон – степи и города-миллионники

Волгоград и Ростов. Можно спуститься до Астрахани и далее по Каспийскому морю до Дербента, можно по Дону с выходом в Азовское и Черное море.

Попасть из Риги в Сочи можно и другим более коротким водным путем через Гданьск (Вислу), восстановленному недавно Днепро-Бугскому каналу (через Припять), далее по Днепру до Черного моря. А если планы Латвии и Белоруссии осуществляются, путь будет еще короче по Березинской системе, построенной еще в 1805 году и взорванной во время Второй мировой войны.

По этой системе можно попасть в Сочи прямо из Риги через Даугаву, Западную Двину, Березину, Днепр, Черное море всего дней за пять.

А из Черного в Каспийское можно будет попасть, возможно, уже через десять лет, минуя Волго-Донской канал, пропускная способность которого уже исчерпана.

Сделать это возможно будет через так называемый канал Евразия строительство, которого с перерывами велось с 1936-го по 1973 год.

Практически осталось завершить систему строительством Манычского канала.

Состояние **инфраструктуры** всех перечисленных водных путей России в настоящее время далеко не блестящее, т. к. со времени наибольшего подъема речного флота в 70-е годы XX века развитие инфраструктуры была практически остановлено.

Строительству речных и морских вокзалов до этого периода придавалось большое значение, и многие из них стали образцами разных стилевых направлений советской архитектуры.

В качестве примера можно привести вокзалы в Санкт-Петербурге, Москве, Саратове, Волгограде, Ростове-на-Дону, Сочи и т. д.

Несмотря на все эти сложности, запас мощностей инфраструктуры созданных до 70-х годов таков, что круизный туризм в ближайшие годы не требует крупных инвестиций в инфраструктуру, так как эта инфраструктура существует в достаточном для нашего флота

количестве. Пропускная способность каналов, шлюзов, пассажирских причалов имеет еще некоторый запас.

Исключение составляют отдельные узкие места системы – перегруженный Канал им. Москвы и Волго-Дон, а также самые старые участки Волго-Балтийского пути.

Инфраструктура ЕГВС без реконструкции может пропускать флот в 1,5–2 раза больше, чем сейчас, включая маломерные суда. Почти без вреда для экологии, но с огромной пользой для туристического имиджа и экономики России.

В России сейчас зарегистрировано около двух миллионов маломерных судов (включая катера). Много это или мало?

Одно судно в России приходится примерно на 60 человек. Для примера одно судно приходится: в Дании на 7 человек; в Канаде на 5 человек.

То есть потенциальный рынок яхт в России с учетом ее гигантских ресурсов водного туризма наполнен примерно на 1/10, что объясняется экономическими возможностями населения.

Если брать только парусные и моторные яхты, т. е. суда пригодные для длительного комфортабельного туризма, то их количество в десятки раз меньше (примерно 200 тыс.), но только в Московском регионе уже 40 тыс. яхт, из них 2 500 стоимостью более 1 млн долларов.

Парадокс продажи яхт и строительство яхт-клубов растут бурными темпами, а яхтенного туризма практически нет. В общем объеме туризма весь водный туризм занимает 0,5%.

К сожалению, все сказанное об инфраструктуре круизного туризма не относится напрямую к новому для нас **яхтенному туризму**. Хотя парусные и моторные яхты пользуются теми же каналами и шлюзами они должны иметь свою специфическую инфраструктуру, которая фактически находится в самом зачаточном состоянии. Развитие такой инфраструктуры значительно отстает от бурного роста продаж яхт в России.

Отсутствие инфраструктуры является главным фактором сдерживания яхтенного туризма не только в России, но и на всем постсоветском пространстве.

К примеру, владельцы двух миллионов яхт из Европы хотели бы ходить по Балтийскому морю, но на побережье стран Балтии инфраструктуры тоже фактически нет.

Яхта вещь дорогая и является символом частной собственности, а в Советском Союзе таковой не могло быть по определению, а следовательно, не могло быть и инфраструктуры для этого вида собственности.

Только яхтенный спорт в государственных клубах был разрешен, но он не особо нуждался в своей инфраструктуре, пользуясь в случаях необходимости общегосударственными каналами, причалами и заправками.

Став в настоящее время символом богатства и частной собственности, яхта стоит в престижном яхт-клубе, очень редко выходя в ближайшую акваторию и проводя в ней регаты. Дальше плыть очень проблематично.

Яхт-клубов в Московском регионе уже около сорока, в том числе четыре в черте Москвы, но только 4 яхт-клуба имеют заправку топливом.

Если круизный пароход нуждается в стоянке через 250–300 км (дневной, а вернее, ночной переход), то моторная яхта должна причаливать на ночь через 100–120 км. А парусная яхта без мотора нуждается в стоянке уже через 40–50 км. При этом и моторные и парусные стандартные яхты имеют запас топлива и воды, как правило, не более чем на три дня. Иными

словами, для комфортабельного яхтенного туризма необходимо иметь не более чем через 40–50 км гостевую стоянку, и не менее чем треть из них должна предоставить возможность заправки топливом и питьевой водой, выгрузки отходов и фекальных стоков, ремонта, покупки продуктов и (при необходимости) места в ресторане, баре, комфортабельной гостинице.

Это по теории, а на практике расстояние между стационарными яхт-клубами, гостевыми стоянками и причалами около объектов туристического интереса должно быть в два раза меньше с учетом количества объектов туристического интереса и различного уровня обслуживания в яхт-клубах разных категорий.

К примеру, на 950 км морского пути вдоль берега Хорватии приходится 50 марин с полной инфраструктурой или одна гавань в среднем через 18 км.

Ничего подобного в России, к сожалению, нет, и это будет главным тормозом развития полноценного яхтенного туризма.

Классификация объектов инфраструктуры водного яхтенного туризма и категорий яхт-клубов приведены в таблицах 1 и 2.

Краткий обзор существующей системы **яхт-клубов** может показать ряд тенденций развития. Статистики, классификации и регистрации их нет, в связи с чем общее количество яхт-клубов можно определить только приблизительно. Их примерно около сотни, из них 40% в московском регионе. В среднем в одном клубе более 80 мест для судов.

Исторически все клубы развивались по-разному, и их можно разделить условно на три типа:

**I – спортивные** – на базе бывших государственных спортивных школ (некоторые остались таковыми и сейчас);

**II – «домашние»** – при элитных жилых комплексах и поселках для жителей этих комплексов;

**III – рекреационно-туристические** – новые частные предприятия, нацеленные на предоставление максимального количества услуг.

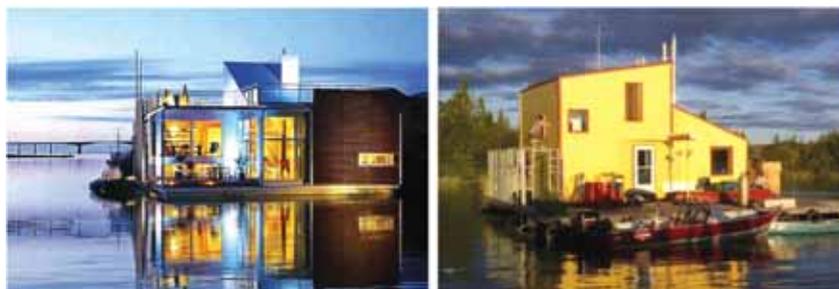
В таблице 3 представлен перечень таких услуг. Примечательно, что все типы клубов в своем большинстве уже имеют сервис по аренде яхт и гостевых стоянок, прием твердых и жидких отходов, т. е. постепенно ориентируются на услуги туристам.

При этом большинство клубов центра России расположенных на ЕГВС относятся к III типу и предоставляют более полный набор услуг рекреационно-туристического плана.

Все клубы размещаются стихийно и бессистемно, используя как базу самые различные прибрежные объекты. Нередко используются объекты промышленности или строятся временные унылого вида.

Примеры хорошей архитектуры яхт-клубов единичны. В большинстве своем владельцы и инвесторы клубов еще не подозревают, что хорошая образная архитектура это экономический фактор – конкурентное преимущество, т. к. конкуренции еще нет.

Исключение составляет курорт «Пирогово», привлекающий лучшие архитектурные силы, прежде всего





Водные пути Европы

Тотана Кузембаева. Там же тренировались Е. Асс, А. Бродский, С. Головина, В. Плоткин и многие другие известные архитекторы.

С точки зрения перспектив развития наиболее интересные редкие примеры плавучих сооружений яхт-клубов.

Для целей создания в кратчайшие сроки необходимой инфраструктуры в условиях рек наиболее перспективны различные системы зданий и сооружений яхт-клубов на поплавках и понтонах индустриального изготовления.

Кроме скорости сборки, возможность доставки своим ходом по воде, небольшой стоимости такие сборно-разборные системы имеют преимущество перед стационарными конструкциями в том, что они не зависят от естественных колебаний уровня воды.

Подобные конструкции очень разнообразны и могут

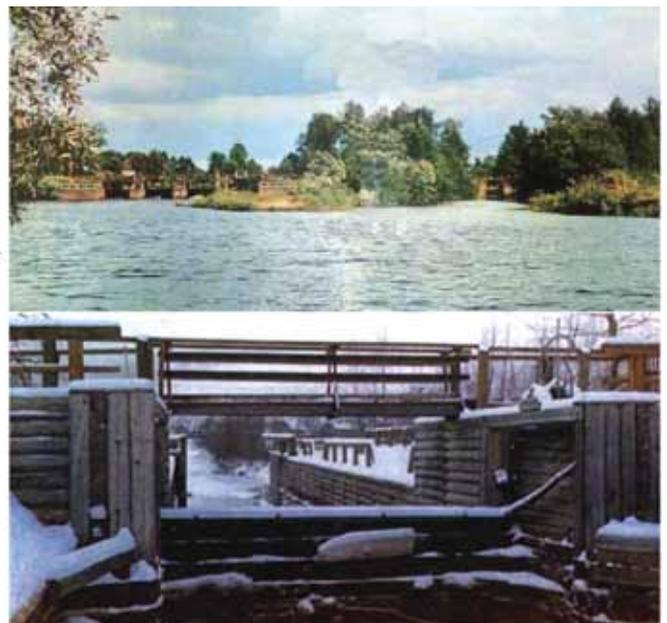
выполняться с применением поплавков из пластика (легкие), стали (средние), бетона (тяжелые) в зависимости от скорости течения, высоты волны и требуемой грузоподъемности.

Крупные здания больших яхт-клубов (рестораны, гостиницы, ремонтные базы) могут выполняться в виде готовых унифицированных речных несамоходных судов (плавсооружений) на базе плавучих платформ.

Такие платформы (баржи) выполняются из железобетона и имеют унифицированные размеры 45 x 12 и 65 x 14 метров.

По условиям шлюзования и прохождения под мостами плавсооружения должны иметь высоту не более 12 метров от уреза воды. В 2009 году прошел конкурс на лучшее эскизное решение для инновационных объектов на воде «Москва-река в Москве», который дал очень любопытные результаты и может быть прообра-

Тихвинская водная система





зом для конкурса архитектурных решений гостевой гавани (или яхт-клуба) с плавучей пристанью – **WHARF-BOAT**.

Такой конкурс молодых архитекторов намечено провести в сентябре с. г. в Анапе в рамках фестиваля «Анапа-Бриз».

Тему «водоплавающей» архитектуры можно продолжить новой для России, но широко распространенной в мировой практике водного туризма темой **HOUSE BOAT** или «Плавучая дача»

Новый вид спокойного, комфортабельного и нескучного отдыха на борту HOUSE-BOAT широко развивается в Англии, Франции, Германии, Голландии и других странах европейского сообщества. Новое направление туризма завоевывает США, Индию, Австралию, Россию, Украину, где начинается работа над аналогичными проектами.

HOUSE-BOAT, или «плавучая дача» – «дом-корабль», – уникальный симбиоз комфортабельной речной яхты и полноценного загородного домика для отдыха на воде. В Европе HOUSE-BOAT считаются вполне законными постройками и относятся к объектам недвижимости. В России и ряде других стран Восточной Европы плавучие дачи считаются маломерными плавсредствами (судами), что значительно упрощает порядок регистрации этой своеобразной «движимой недвижимости», давая практически полную свободу жизни на воде в любом месте уникальной системы водных путей Восточной Европы от Белого и Балтийского до Черного и Каспийского морей.

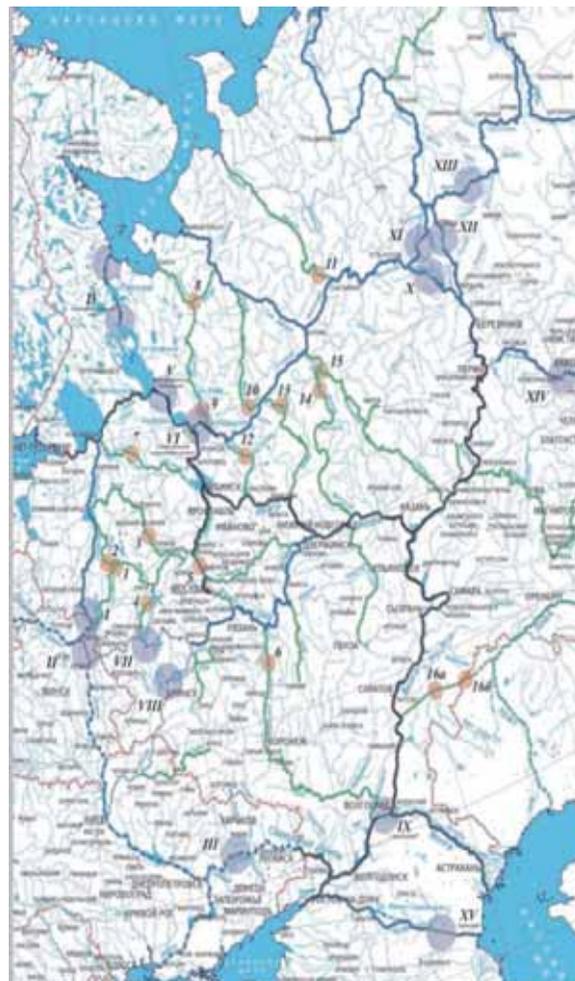
«Плавучая дача» – специальный и своеобразный класс судов с малой осадкой, комфортабельное плавучее сооружение, приспособленное для длительного отдыха в режиме стоянки у берега и небольших переходов при благоприятных условиях на акватории с высотой волны до 0,6 метров.

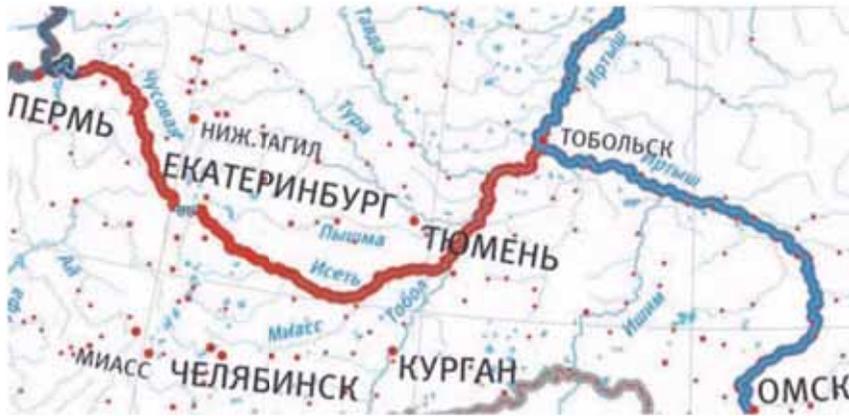
Обычно плавучие дачи имеют одну или две палубы (этажа) с помещениями высотой в полный рост человека, а также открытой площадкой (солярием).

Отличительной особенностью плавучих дач является подчинение всех элементов конструкции удобному и целесообразному пользованию судном на стоянке, для чего осадка судна должна быть от 0,2 до 0,8 метра. В данном сооружении предусматриваются отдельные помещения – спальни, кают-компания, кухня, санузел, пульт управления и т. д. Обязательно наличие веранды, платформы для купания. Крыша надстройки нередко используется как солярий и оборудуется тентами или зонтами.

Ходовым качествам плавучих дач обычно не уделяют большого внимания. Корпуса плавучих дач выполняют

ся максимально простой конструкцией. Большой частью они представляют собой низкобортные, почти плоскодонные понтоны с ложкообразными или санными носовыми образованиями. Плавучие дачи снабжаются подвесными моторами, их часто делают как катамараны – из двух относительно узких поплавков, связанных мостом-надстройкой. Размеры плавучих дач выбираются исходя из вместимости и требований комфортабельности и колеблются от 4 до 25 метров длиной и от 2,5 до 9 метров шириной. Мощность двигателей, устанавливаемых на плавучих дачах, невелика, так как большая скорость хода представляет серьезные затруднения. Наиболее целесообразная скорость 8–20 км/час. Интерьеры HOUSE-BOAT оборудуются всеми видами современного компактного сантехнического, кухонного и электрического оборудования, необходи-





Трансуральский водный путь

мого для комфортного отдыха, стационарной и садовой мебелью и аксессуарами. Так же, как и в яхтостроении, традицией становится привлечение к разработке архитектуры и дизайна интерьеров плавучих дач лучших архитектурных и дизайнерских фирм.

В России примеры строительства своих плавучих дач единичны. Несколько перспективных проектов речных моторных яхт уже реализованы.

Учитывая потенциал России, можно смело прогнозировать огромный рост спроса на этот вид судов для водного туризма.

HOUSE-BOAT, которые часто называют трейлерами водных дорог, требуют той же инфраструктуры, что и яхты. Однако они имеют и явные преимущества из-за малой посадки. В отличие от круизных судов, больших и средних яхт, маломерные суда (особенно плавучие дачи) могут пройти в мелководье и пристать к берегу без причалов практически в любом месте. Им доступно гораздо большее количество водных путей, небольших рек и озер. Свобода передвижения – главное достоинство маломерных судов всех видов и плавучих дач в особенности.

И здесь открываются новые перспективы водного туризма, связанные с возрождением старинных каналов.

В Европе и Америке рост интереса к отдыху на HOUSE-BOAT привел к реконструкции сети искусственных водных путей. За последние годы в этих странах расширены, благоустроены и специально приспособлены для отдыха на воде сотни тысяч миль рек и каналов, восстановлены шлюзы на старых торговых путях. В Польше возрождена часть Августовского канала. В

Белоруссии принята Национальная программа реконструкции Белоруссий части Августовского канала Березинской водной системы (1805 г.), взорванной во время Второй мировой войны, реконструирован и введен Днепро-Бугский канал (1783 г.).

Эта мировая тенденция стучится в двери России, что дает ЕГВС второе дыхание.

В России могут и должны быть реконструированы:

- Вышневолоцкая водная система – первый искусственный путь из Москвы в Санкт-Петербург, построенный еще до сухопутного тракта в 1709 году;
- Тихвинская водная система, идущая напрямую из Рыбинского водохранилища в Ладожское озеро и Неву (1811 г.);
- Северодвинский канал (1828 г.), соединявший бассейн Волги и Северной Двины вплоть до строительства Беломорканала;
- Северо-Екатерининский водный путь (1822 г.), соединяющий Волгу и Северную Двину через Каму и Вытегду.

И наконец! Уже, к сожалению, забыты времена, когда можно было от Урала водным путем пройти до Байкала, т. к. построенный в 1891 году Обь-Енисейский канал заброшен и практически разрушен. А зря. Этот водный путь не может конкурировать с Транссибирской дорогой ни по скорости, ни по грузообороту. Он никогда не мог пропускать суда больше 22 метров в длину и 7,5 метров в ширину. Но для туризма на маломерных судах этот путь может быть чрезвычайно интересен и перспективен.

А если когда-нибудь удастся реализовать планы вековой давности по строительству Трансуральской (Камско-Иртышской) водной системы и соединить все крупные реки Европейской и Азиатской частей России, то туристы могут из Иркутска, Владивостока, Якутска приплыть на своей яхте в Ригу или Сочи.

Такого потенциала водного туризма не имеет ни одна страна мира, даже Бразилия! Россия – великая речная держава, и водный туризм России достоин государственной программы.

Тема неисчерпаема, и ее надо продолжить в сентябре в Анапе на упомянутом фестивале «Анапа-Бриз», где предполагается провести научную конференцию по теме инфраструктуры водного туризма.

**Публикуется в сокращении. Полная версия на сайте Московского Союза архитекторов**

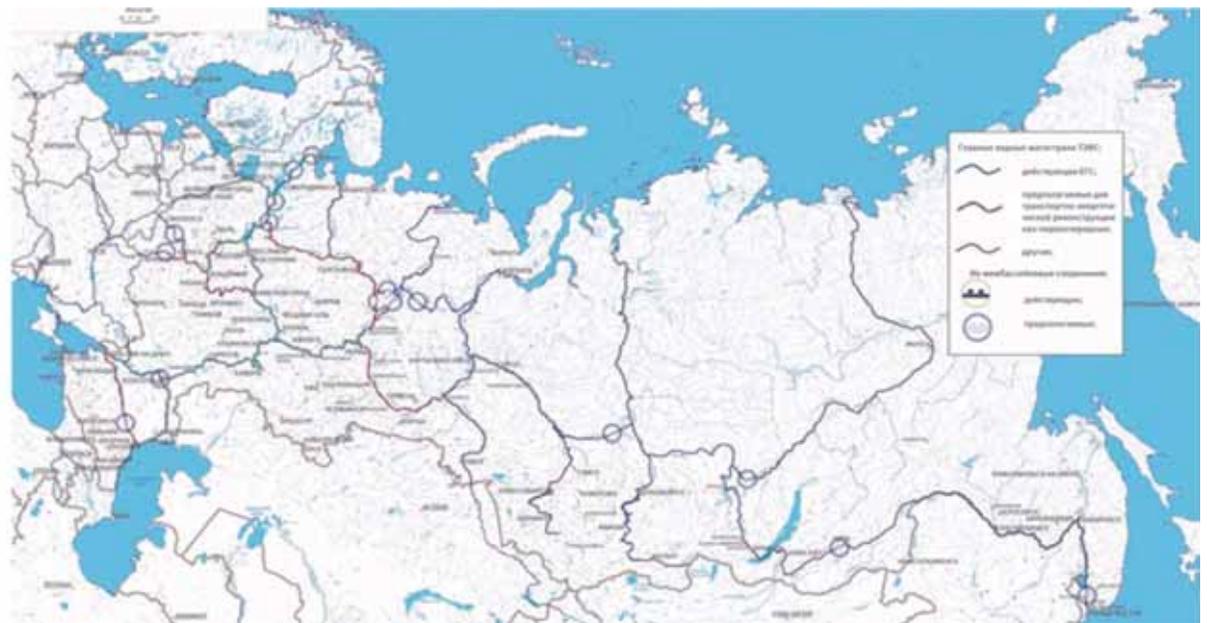


Схема Межведомственной комиссии Российской империи, 1909 г.