



ДЕБАРКАДЕРЫ: ПОНТЫ И ПОНТОНЫ

АВТОР: Альберт АКОПЯН

Протяженность Москвы-реки внутри МКАД 80 км. Река извилиста: треть города находится в непосредственной близости от ее русла, Химкинского водохранилища, нижней Яузы, затонов, проток, каналов. В то же время в сфере культуры, развлечений, гостиничного бизнеса, не говоря о рынке жилья, Москва-река практически не играет никакой роли.

Причина известна. Экс-мэр столицы Юрий Лужков отчаянно сражался с дебаркадерами на Москве-реке. Пришвартованные к набережным Темзы, Сены, Дуная, Влтавы и Рейна яхты, боты, шхуны, баржи — это настоящая ярмарка тщеславия и самые культовые места городской жизни. В Москве любые не подконтрольные мэрии плавсредства объявлялись исчадием ада и источником «загрязнения всего».

Сражения с частными ресторанами-дебаркадерами не помешали мэрии разработать силами одного из ГУПов проект «искусственного пляжа на понтоне» (читай: дебаркадере). На плавучей плат-

форме находятся бассейны с системой очистки и подогрева воды, шезлонги, душевые, туалеты, кабинки для переодевания. И ресторан. Куда же без ресторана? Бизнесменам оставалось только купить у «правильной» компании этот проект и заказать по нему строительство дебаркадера у другой «правильной» компании. «Это хороший и экономически выгодный путь решения проблемы отдыха в столице», — прокомментировал представитель того самого ГУПа.

Сменился мэр — сменились и понтоны. С учетом пристрастий нового градоначальника весной прошлого года был анонсирован дебаркадер под... правильно, автостоянку. Нет, нельзя сказать,



На дебаркадерах европейских городов устраивают рестораны, гостиницы и жилье, выставочные центры, тематические клубы, танцевальные студии, кинозалы

что прежний мэр не любил автостоянок. Но у Лужкова они сочетались с подземным строительством и даже с проектами подводного. А Сергей Собянин подошел к делу скромно. Проект дебаркадера-автостоянки на 113 машиномест потянул на 114 млн руб. То есть себестоимость машиноместа — миллион рублей. Кажется, дороже подводного. В конце сентября 2011 года мэрия решила, что городскому бюджету проект невыгоден и предложила его частным инвесторам через аукцион. Те вежливо отказались.

Но у Собянина наметился еще один приоритет — гостиницы. Поэтому еще летом прошлого года чиновничья мысль решила и эту проблему. Гостиницы на дебаркадерах! Сообщалось, что разместить в центре Москвы на воде можно 50–60 гостиниц экономкласса. Расчет гостиничных мест ответственный чиновник описал так: «Даже если в каждой из них будет по 100 номеров, уже 5 тыс. номеров получится». Первые плавучие гостиницы должны были появиться в 2011 году. Год прошел. Не появились.

Во-первых, если речь идет все-таки о гостиницах, даже двух-, трехзвездочных, а не о кубриках на подводной лод-



Распродажа недвижимости в Тольятти и Самарской области

- склады
- базы отдыха
- производственные базы
- административные здания
- незавершенные строительством объекты
- гаражи
- и многое-многое другое



Тел. 8 (8482) 757-850
Сайт: group.avtovaz.ru



Только в конце декабря Москомархитектура объявила конкурс «на разработку отраслевой схемы размещения судов, плавательных средств нетранспортного назначения (дебаркадеров) и причальных сооружений вдоль набережных Москвы». То есть все, что было до этого, по сути представляло поток идей. Согласно сообщению на сайте госзакупок, за схему город готов заплатить 44,7 млн руб., а получит ее не ранее середины этого года («180 календарных дней с момента заключения контракта»)

ке, то 100 номеров — это ну очень большой дебаркадер, для которого место на Москве-реке вообще найти нелегко, а в центре да для 50–60 судов — тем более. Во-вторых, предполагалось, что базой этих гостиниц станет не особый проект, а списанные, соответственно, «разнокалиберные» баржи и теплоходы.

Еще хуже другое. В Европе формат *boatel* (от английского *boat* — корабль и *hotel* — гостиница) достаточно привычен, то в России нет стандартов для гостиниц на дебаркадерах. Вопрос в том, как при отсутствующих стандартах, в том числе технических, согласовать свой проект. Или, если перефразировать, сколько это может стоить.

Говорят, в Москве есть две плавучие гостиницы на борту «Александра Блока» и «Валерия Брюсова». Первый стоит на приколе у Краснопресненской набережной, второй — у Крымской. Оба речных судна принадлежат к одному типу, были построены в Австрии относительно недавно и имеют по 30 гостиничных номеров каждый. Но вряд ли эти суда можно считать гостиницами. Это именно рестораны, развлекательные центры, которые предоставляют своим гостям

и такую опцию, как номера, в том числе с почасовым тарифом. Удобна она и тем гостям, которые не в состоянии воспользоваться даже услугами такси.

Общее мнение операторов гостиничного рынка таково, что номерного фонда не хватает. Проблема в том, что операторы расходятся в оценках, каких именно гостиниц не хватает. Одни доказывают, что не хватает двух- и трехзвездочных — как раз тех, которые реально разместить на дебаркадерах. Другие не менее убедительно доказывают, что до статуса туристической мекки Москве еще далеко, а номеров не хватает для постояльцев, находящихся в деловых поездках. Многих из них устраивают «три звезды», но отнюдь не на дебаркадере.

Не покидает начальственные умы и идея превращения Москвы-реки в транспортную артерию. В конце прошлого года власти выдали очередную «сенсацию»: мэрия совместно с «Московской речной компанией» планируют открыть регулярные транспортные маршруты, самым протяженным из которых станет линия «Москва-Сити»–«Печатники» (32 км). Созданию



Рассрочка, ипотека

Площадь квартир
от 43 м² до 104 м²

Цена от 56 000 руб./м²

Киевское шоссе
32 км. от МКАД



+7 (495) 669 30 20
www.novo-sel.ru

сквозного маршрута через весь город мешают гидротехнические сооружения, в частности плотины со шлюзами.

Увы, у проекта есть существенные недостатки. Даже если половина из 68 судов будет постоянно работать на основном маршруте, то 10-минутные интервалы выдерживать будет нелегко, а большой период — это полпути в метро между конечными пунктами. На пристанях маршрута предполагается какая-то торгово-развлекательная инфраструктура. Но о массовом размещении дебаркадеров между пристанями, очевидно, придется забыть. Москва-река не Дунай: скоростные суда, курсирующие между дебаркадерами, — непозволительный экстрим. А уж о том, чтобы разминуться, и речи быть не может: они и на пустой реке умудряются сталкиваться.

Наконец, цена вопроса. Это... 35 млрд руб. Какой должна быть стоимость билетов, чтобы инвесторы рассчитывали на возврат инвестиций? На кого ориентирован этот вид транспорта? Почему раз за ра-

зом всплывает этот проект, уже неоднократно раскритикованный? В предпоследней реинкарнации в 2007 году он назывался водным такси. Даже запустили какие-то прогулочные «маршруты». «Маршруты» в кавычках потому, что пассажиры могут попросить капитана остановиться в живописном месте и прямо в «такси» приготовить шашлыки.

И замечательно. Нормальный самокупаемый бизнес. Но, видимо, хочется под создание инфраструктуры для этого бизнеса подвести определение «общественного транспорта» с соответствующим финансированием из городского бюджета. И одновременно рассуждать о строительстве на той же реке дебаркадеров-гостиниц аж на 100 номеров. Смахивает на шизофрению.

А самое смешное то, что только в конце декабря Москомархитектура объявила конкурс «на разработку отраслевой схемы размещения судов, плавательных средств нетранспортного назначения (дебаркадеров) и причальных сооружений вдоль набережных Москвы». То есть все, что



В Москве не парижский климат. В верхнем течении река замерзает, что означает жесткие требования к конструкции судов и платформ. К тому же зарегистрироваться по месту жительства на плавсредстве нельзя

было до этого, по сути представляло поток идей. Согласно сообщению на сайте госзакупок, за схему город готов заплатить 44,7 млн руб., а получит ее не ранее середины этого года («180 календарных дней с момента заключения контракта»).

Итак, появятся ли гостиницы на дебаркадерах — большой вопрос. Может быть, использовать их для жилья? Но в Москве не парижский климат — холодно. В верхнем течении река замерзает, а это означает более жесткие требования к конструкции судов и платформ. К тому же любое жилище на воде все равно будет «гостиницей»: зарегистрироваться по месту жительства на плавсредстве нельзя. А значит, владельца дебаркадера ждут не домашние разборки с правлением ТСЖ, а все прелести взаимоотношений бизнеса и государства.

Учтите, что ваше «предприятие» расположено не в городе, а на реке, в охраняемой акватории, что только увеличивает количество согласований. Вы живете всего в нескольких метрах от набережной, но это совсем другой мир. Например, ваши главные «начальники» — Министерство природных ресурсов и экологии и Московско-Окское

бассейновое водное управление. А забирать твердые бытовые отходы по расписанию будет «канонерка», как называют это санитарное судно москворецкие рестораны.

Да, в столице достаточно много подобных владений, «апартаментов» по-русски — формально гостиниц, а фактически жилья там, где жилье строить нельзя. Скажем, на особо охраняемых природных территориях. Но это самые обычные здания или поселки (извините, «гостиничные номера коттеджного типа»). Те и другие — с ландшафтным дизайном, общественными зонами, богатой инфраструктурой и охраной. А вот выйти на палубу и получить по голове бутылкой, прилетевшей с набережной, не каждому захочется. Организовать эффективную охрану вдоль обычной городской набережной владельцам небольших плавсредств будет сложно.

И еще одна параллель. В Москве не слишком хорошо продаются даже лофты — переделанные под жилье промышленные помещения. Романтичной и в то же время обеспеченной публики в городе немного, но, по свидетельству риэлторов, фанаты этого вида собствен-



Фото С. Раполашевой

Сообщалось, что разместить в центре Москвы на воде можно 50-60 гостиниц экономкласса. Первые плавучие гостиницы должны были появиться в 2011 году. Год прошел. Не появились

Пришвартованные к набережным Темзы, Сены, Дуная и Рейна яхты, шхуны, баржи – настоящая ярмарка тщеславия и самые культовые места городской жизни. В Москве любые плавсредства объявлялись исчадием ада

ности в столице есть — первые удачные проекты они обеспечат спросом.

Кроме ресторанов, кафе, бассейнов, гостиниц и жилья на дебаркадерах европейских городов устраивают выставочные центры, тематические клубы, танцевальные студии, кинозалы. Но... Несколько лет назад матрос дебаркадера показывал свое беспокойное хозяйство: «Мы подключены к канализации, так что никаких проблем не было. Конечно, всегда к борту что-то приби-

вает — течение ведь. Постоянно вычищаем. Посетители понимают: по морской традиции даже окурок за борт не бросят. Завтра проверяющие придут, всю душу наизнанку вывернут за каждую щепку, а что мимо проплывает, их не волнует. Разве это нормально?» Вскоре тот дебаркадер отбуксировали — фактически уничтожили. Потoki идей — штука замечательная, но бизнес-климат ими не создать и новый рынок не запустить. ■

