



Пост-релиз,
08.10.2013

Внутренние водные пути и речной транспорт будут развивать на средства частных инвесторов

7-9 октября 2013 г. в Мюнхене (Германия) проходит 16-я международная выставка коммерческой недвижимости и инвестиций Ebro Real. В понедельник, 7 октября на стенде Москвы состоялось совместное мероприятие столичного правительства и аудиторско-консалтинговой группы «Градиент Альфа» – круглый стол «Река Москва - новые возможности для модернизации городской среды. Реальность и перспективы». В дискуссии приняли участие представители органов исполнительной власти Москвы, депутаты Мосгордумы, российские и иностранные эксперты, бизнесмены и девелоперы.

Развитие водного транспорта, благоустройство набережных и обеспечение безопасности на Москве-реке они единогласно назвали «государственной необходимостью». Судя по тому, что эти темы впервые за последние десятилетия обсуждалась на открытом официальном правительственном мероприятии, тем более с участием иностранных бизнесменов, московские власти всерьез намерены прислушаться к мнению экспертов и предпринимателей. А значит, частным инвестициям будет открыта дорога в сектор речных перевозок и строительство прибрежной инфраструктуры.

Со вступительным докладом «Река - уникальный элемент общественного пространства» на круглом столе выступил заместитель председателя Комитета по архитектуре и градостроительству города Москвы Александр Тимохов. «Река как уникальный элемент планировочной структуры города должна интенсивно использоваться для формирования и пропаганды общегородской идеологии развития общественных пространств, способствовать повышению статуса Москвы как города для жизни, туристического и культурного центра мирового масштаба», - отметил в своем сообщении чиновник.

«Когда в Москве говорят о более эффективном использовании городских пространств, речь заходит в основном о редевелопменте промзон. Но сопоставимые возможности для города и бизнеса дало бы освоение водных и прибрежных пространств, - отметил модератор круглого стола, председатель совета директоров АКГ «Градиент Альфа» Павел Гагарин. – Посудите, протяженность реки Москвы в границах столицы – 185 км, ширина – до 200 м, население в зоне притяжения – 3,5 млн человек. На принципах государственно-частного партнерства бизнес готов участвовать в освоении водного пространства и в развитии прибрежной инфраструктуры. Городу это позволит решить острые социальные проблемы. Речной транспорт мог бы снизить нагрузку на другие виды транспорта, разгрузить улично-дорожную сеть, оттянуть на себя часть пассажиропотока и стать стимулом для развития Москвы как туристического и развлекательного центра. На воде и берегах можно размещать социально значимые объекты, например, гостиницы, автостоянки, спортивные сооружения и даже вертолетные площадки (в том числе для экстренных служб). Новый перспективный сектор городской экономики увеличил бы налогооблагаемую базу и количество собираемых налогов».

О целесообразности использования акватории и ресурсов Москвы-реки в своем докладе сказал и депутат Мосгордумы, руководитель фракции КПРФ Андрей Клычков. «Как показывает зарубежный опыт, большинство городов мира, стоящих на реках, имеют развитую и благоустроенную прибрежную инфраструктуру, привлекательную с архитектурной точки зрения. На реках имеются причалы, набережные, гостиницы, кафе и рестораны, магазины, жилые дома. Наличие этих объектов обеспечивает интеграцию водных и прибрежных пространств в жизнь

города, - отметил **Андрей Клычков**. - *Но прибрежная инфраструктура должна быть встроена в единую градостроительную концепцию, отвечать современным правилам, участвовать в повышении уровня жизни горожан».*

Генеральный директор **строительно-инвестиционной компании «МРГ-Строй» Олег Савчук** рассмотрел тему с позиции девелопера. *«Сильные стороны – это низкая стоимость аренды акватории по сравнению с участками на суше и высокая прочность строений, ведь девелопмент на воде регулируют не традиционные ГОСТы и СНиПы, а более строгие регламенты Российского Речного Регистра. Из слабых сторон можно отметить относительно высокую цену квадратного метра, а также сложную схему согласования прав на участок и его использование. Основные возможности – это уникальность расположения в центральных районах столицы, возможность смены дислокации и функционального назначения объекта. В числе ключевых угроз – давление со стороны контролирующих структур и общественности», - объяснил Олег Савчук.*

По расчетам компании «Градиент Альфа», себестоимость возведения квадратного метра на воде – примерно \$3500 (традиционное строительство на суше в два-три раза дешевле). Но, с другой стороны, и стоимость аренды участка на воде – всего 76 рублей в год, причем не за квадратный метр, а за всю площадь.

Но, несмотря на заманчивые возможности, потенциал внутренних водных путей и прибрежной инфраструктуры используется не в полной мере либо не используется вообще. *«В результате значительного сокращения госрасходов на содержание внутренних водных путей в 1990-е годы на реках и водоемах Московского региона сложилась проблемная ситуация. Объемы грузовых и пассажирских перевозок в Московском регионе по сравнению с 1990 г. снизились в пять и в десять раз соответственно. Из 170 млн. тонн годового объема перевозок грузов в Московском регионе только 6% перевозится водным транспортом (в Германии, для сравнения, - 19%). При этом даже сейчас грузовой водный транспорт освобождает транспортный узел Москвы от 147 тысяч железнодорожных вагонов или полумиллиона грузовиков, - отметил президент Национальной Ассоциации судовладельцев Андрей Новгородский. – Основной причиной стагнации отрасли является рассредоточение полномочий. Управление и контроль в области судоходства на внутренних водных путях и водопользования осуществляют 57 управляющих, контролирующих и надзирающих организаций. Недостаток финансирования – дело десятое. Отрасль имеет отличный инвестиционный потенциал, не реализуемый из-за отсутствия единого центра принятия решений и четких "правил игры". При этом водопользователи, инвесторы, компании, осуществляющие грузовые и пассажирские перевозки по реке Москве, готовы объединить усилия и средства для реализации городских программ развития реки и прибрежных территорий под руководством правительства Москвы, обеспечить финансирование социальных проектов».*

На несовершенстве нормативно-правовой базы, рассредоточении полномочий, незаконном строительстве и размещении судов и объектов прибрежной инфраструктуры сделал в своем выступлении акцент и заместитель председателя **Комиссии Мосгордумы по экономической политике, науке и промышленности Иван Новицкий**. *«Регулирование использования акватории рек и водоемов не входит в компетенцию города, по федеральному законодательству русло реки не является территорией Москвы, что значительно ослабляет возможности города по использованию этого пространства и ресурса, - признал депутат. - При этом, однако, городу необходимо регулировать вопросы пользования береговой линией. Важно проработать градостроительную концепцию околородного пространства, правовых основ пользования земельными участками вдоль реки, возможности разных видов строительства и иного развития пространства на берегах. Еще один острый вопрос - охрана видовых мест, сохранение ландшафта. Ни в коем случае нельзя испортить вид города или каким-либо образом навредить экосистеме реки».*

Иван Новицкий предложил представить в Мосгордуму и правительство Москвы предложения экспертов по нивелированию негативных моментов и усилению позитивных сторон развития водного транспорта и прибрежной инфраструктуры в процессе будущего строительства, устранению противоречий, созданию эффективной системы государственного и общественного контроля.

Эксперты и бизнесмены считают, что для решения рассмотренных проблем (если не всех, то хотя бы их части) достаточно нормативно-правовых актов московского уровня и их применения в столице. Это стало бы хорошим началом для дальнейшей, а лучше – параллельной, работы на федеральном уровне.

По итогам круглого стола эксперты предложили депутатам Мосгордумы создать нормативно-правовую базу для развития водных путей и водного транспорта на принципах ГЧП с учетом градостроительных, архитектурных, экологических и социальных задач Москвы, а правительству столицы – реализовать экспериментальный инвестиционный проект.

«Негосударственная управляющая компания могла бы разработать правила реконструкции, строительства и эксплуатации причалов и другой прибрежной инфраструктуры, запустила бы несколько регулярных пассажирских маршрутов, демонтировала бы устаревшие и избыточные объекты прибрежной инфраструктуры, соорудила бы плавучие гостиницы для гостей чемпионата мира по футболу 2018 года, - пояснил суть пилотного инвестпроекта Павел Гагарин. – Содержание этой структуры не потребует расходов из бюджета. Эта структура интегрировала бы прибрежные объекты инфраструктуры с транспортной системой города, обеспечила бы финансирование негосударственными компаниями социальных проектов (уборка мусора на Москvereке, обеспечение безопасности, реконструкция набережных) и взяла бы на себя ряд других обязательств. Для реализации принципа единоначалия контроль за деятельностью данной компании предлагаем поручить какому-то одному департаменту или комитету города Москвы».

Более подробно предложения российских и зарубежных экспертов и бизнесменов были сформулированы в проекте резолюции по результатам круглого стола. Ее подписание и последующая отправка в правительство Москвы и Мосгордуму намечено на 14 октября. Пока же у участников дискуссии есть время на корректировку резолюции, внесение своих замечаний и предложений.

С проектом резолюции и презентациями спикеров можно ознакомиться по ссылке: <http://www.gradient-alpha.ru/press-center/events/2013/10/07/vnutrennie-vodnyie-puti-i-rechnoj-transport-budut-razvivat-na-sredstva-chastnyix-investorov/>

Информационно-аналитический отдел АКГ «Градиент Альфа»