

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

точного района британской столицы, включая модернизацию инженерных коммуникаций и транспортной системы, власти, как говорится в отчете Национального аудиторского управления Великобритании, рассчитывают, что это поможет «преобразовать центральную часть восточного Лондона», которая исторически является наименее развитым районом города. Олимпийскую деревню, где проживали спортсмены, заселят обычные горожане. Ожидается, что часть квартир и домов будет продана по рыночной цене, а часть — реализована в рамках финансируемой государством социальной программы.

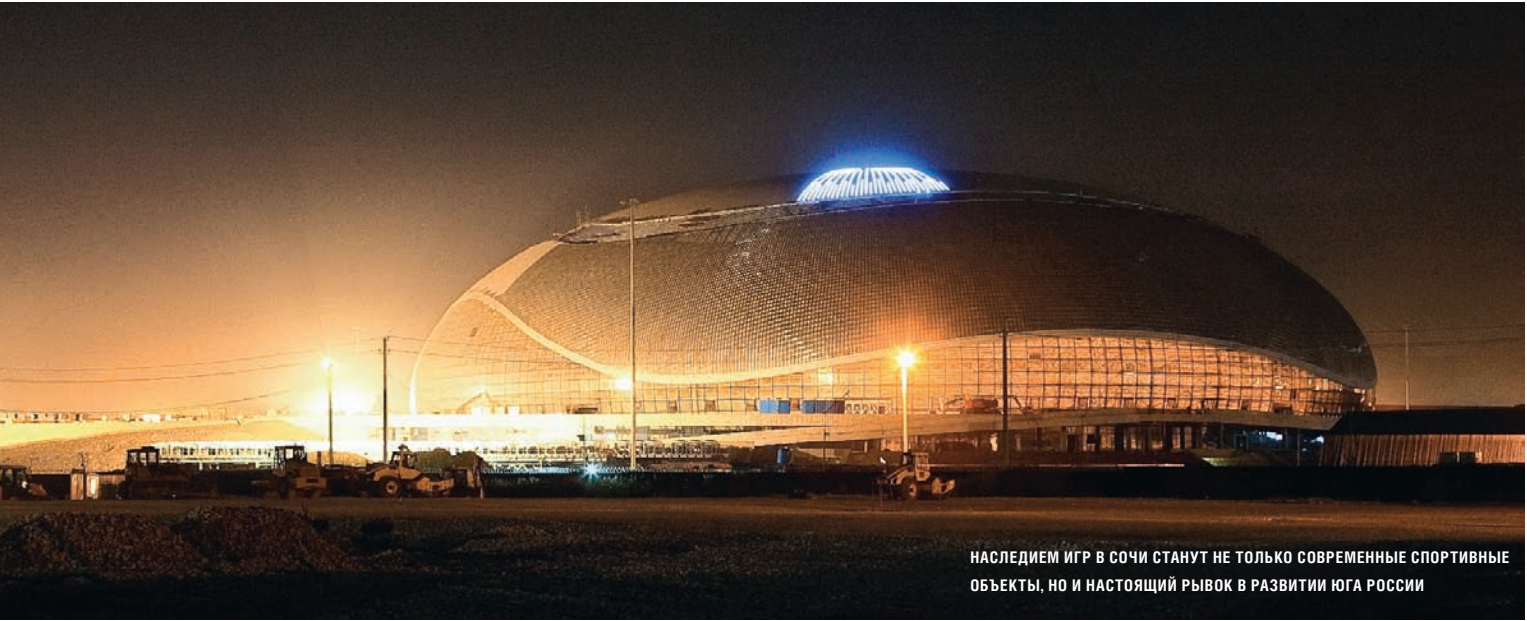
ТРАНСПОРТНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ Один из факторов успеха олимпийскихстроек заключается в том, чтобы направить инвестиции на проекты, в которых регион все равно так или иначе нуждается и которые являются частью планов его долгосрочного развития, однако без Игр, возможно, еще много лет не были бы реализованы. Это в особенности относится к транспортным проектам, которые к тому же нередко составляют наиболее дорогостоящую часть подготовки к Олимпиаде. Так, реализация проектов расширения лондонской «кольцевой» — автостреды M25, а также реконструкции ведущих к олимпийским объектам железнодорожных веток общей стоимостью не менее \$8 млрд, была важной частью подготовки к Играм, но формально даже не значилась в списке тех, что были приурочены к Олимпиаде. Необходимость в расширении трассы была очевидна и без массовых спортивных мероприятий.

Похожая судьба — у ванкуверского проекта легкого метро Canada Line. Строительство высокоскоростной железнодорожной ветки протяженностью чуть более 19 км не было предусмотрено в заявке на проведение зимних Олимпийских игр 2010 года. Однако получение Ванкувером права на проведение Олимпиады стало поводом стянуть пыль с транспортного проекта, до того уже несколько десятилетий (с 1960-х годов) числившегося частью долгосрочного плана регионального развития. Линию, связавшую деловой район Ванкувера, Ванкуверский международный аэропорт и центр Ричмонда в Британской Колумбии, открыли в августе 2009 года, и объем пассажирских перевозок почти сразу стал превышать прогнозные показатели, хотя до Игр оставалось еще несколько месяцев.

Неплохие шансы на окупаемость и у ванкуверского проекта реконструкции автостреды Sea to Sky Highway, ведущей к одному из популярнейших горнолыжных курортов в Северной Америке. Этот проект был завершен как раз к Олимпиаде-2010, но, по словам профессора спор-



ОЛИМПИАДА-2012 ОКАЗАЛАСЬ ПРЕКРАСНЫМ ПОВОДОМ
ДЛЯ МАСШТАБНЫХ ВЛОЖЕНИЙ В РЕКОНСТРУКЦИЮ
ВОСТОЧНОГО ЛОНДОНА



НАСЛЕДИЕМ ИГР В СОЧИ СТАНУТ НЕ ТОЛЬКО СОВРЕМЕННЫЕ СПОРТИВНЫЕ
ОБЪЕКТЫ, НО И НАСТОЯЩИЙ РЫВОК В РАЗВИТИИ ЮГА РОССИИ

тивного менеджмента Оттавского университета Нормы О'Рейли, реконструкция трассы в любом случае была делом решенным — Игры лишь ускорили проведение работ.

В австралийском Сиднее к летним Играм 2000 года был построен железнодорожный тоннель, соединивший аэропорт с деловым центром, время в пути сократилось с 2 часов до 20 минут, это имело для города огромное значение.

Но самые масштабные преобразования к Олимпийским играм пришлось произвести в Пекине. В создание инфраструктуры китайские власти инвестировали почти \$40 млрд (15% от всех инвестиций в экономику страны, осуществленных с 2002 по 2008 год), что к настоящему времени является абсолютным мировым рекордом. Была вдвое увеличена пропускная способность метро, завершено строительство монорельса, реконструированы старые автомобильные дороги, построено некоторое количество новых автотрасс и новый аэропорт.

Это инвестиции, в которых Пекин нуждался долгое время, считает Уильям Кирби, директор Центра китайских исследований при Гарвардском университете. Нельзя сказать, чтобы теперь транспортные и экологические проблемы были решены полностью и окончательно — пекинский смог и автомобильные пробки заслуживают места в Книге рекордов Гиннесса. Но все же, согласно исследованиям PwC, в рейтингах привлекательности городов для бизнеса китайская столица по параметру «Инфраструктура» обгоняет многие мегаполисы мира, включая, кстати говоря, Москву. При этом общественный транспорт в Пекине дешевле, чем в других городах.

СЛЕДУЯ ТРЕНДУ Подготовка к Олимпийским играм в Сочи идет в полном соответствии с мировыми трендами: Игры должны создать новое качество жизни и новые возможности для бизнеса.

На момент подачи олимпийской заявки в Сочи практически отсутствовала необходимая для проведения таких мероприятий инфраструктура, однако в результате Игр Сочи должен превратиться в курорт мирового уровня. Уместно будет напомнить, что программа подготовки к Олимпиаде предполагает строительство или реконструкцию более 360 км автомобильных и более 200 км железных дорог, более 690 км инженерных сетей, 550 км высоковольтных линий электропередачи, десятков объектов энергетики. К настоящему времени многие проекты уже завершены или находятся в высокой степени готовности.

«Предстоящие крупные спортивные мероприятия должны оказать положительное воздействие не только на спортивную индустрию», — констатирует Роберт Груман, руководитель российской практики бизнес-консультирования, партнер PwC в России, отвечающий за взаимоотношения с олимпийскими организациями на мировом уровне. Он подчеркивает, что преобразования, связанные с созданием инфраструктуры для крупных спортивных соревнований, таких как Олимпийские и Паралимпийские игры, дают долгосрочные экономический, демографический и социальный эффекты в масштабах всего региона.

Но по мере реализации этих проектов растет и интеллектуальный капитал: новые знания в таких областях, как социально-экономические исследования и исследования рынка труда, обучающие программы, технологии планирования проектов и инноваций, подготовка квалифицированного персонала. С точки зрения PwC, все это важная часть наследия Олимпиады.

«Успешное наследие — гораздо более широкое понятие, чем просто финансово-экономический эффект. Это эффект в области продвижения олимпийских, паралимпийских ценностей, развитие волонтерского движения или создание безбарьерной среды для инвалидов. Я считаю, что проведение масштабных, в том числе спортивных, мероприятий на территории России даст существенный рывок в развитии страны», — заключает Роберт Груман. ■

ПРЯМАЯ РЕЧЬ ЧЕМ ИГРЫ ПОМОГУТ БИЗНЕСУ?

Виталий Савельев, генеральный директор ОАО «Аэрофлот»:

— Участие в проведении Олимпийских игр в Сочи диктуется соображениями не только престижа, но и коммерческой выгоды. Прежде чем войти в этот глобальный проект, мы досконально изучили опыт проведения спортивных мероприятий, сходных по масштабу, в частности зимней Олимпиады в Турине 2006 года и чемпионата мира по футболу в ЮАР в 2010 году. И результаты исследований каждый раз убедительно показывают: Олимпиады, турниры, соревнования международного класса не являются разовыми мероприятиями, а служат катализаторами роста пассажиропотоков в те пункты и регионы, где они проводятся. Наша задача

в том, чтобы не привлечь пассажиропоток на Олимпиаду, а удержать и развить его, как это сделали до нас Турин и Калгари. Так, по данным о заполняемости отелей, в 2001 году Турин посетили 1,6 млн туристов, а в 2006 году Турин олимпийский принял уже около 2,5 млн гостей, причем их количество прирастало и в последующие годы. Свежий пример — только что завершившаяся Олимпиада в Лондоне, который тоже испытал настоящее нашествие туристов и болельщиков. Не думаю, что в Сочи картина будет иная. К этому нужно готовиться и авиакомпаниям, и аэропортовому хозяйству, и гостиничной сфере. «Аэрофлот» ставит перед собой цель не только снять сливки с притока гостей сочинской Олимпиады, но

и подхватить тренд, развить успех, сделать его долговременным. Мы намерены использовать импульс, который даст Олимпиада в Сочи, для развития перевозок на юге России, причем в разных сегментах — за счет не только ОАО «Аэрофлот», но и других компаний группы «Аэрофлот».

Сергей Бабушкин, исполнительный директор компании-лицензиата в категории «столовые приборы»:

— Производство лицензионной продукции — веский аргумент завоевания доверия потенциальных покупателей, в том числе и в южных регионах России.

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА