

review СОЧИ 2014

«Все спортивные олимпийские объекты должны быть завершены в 2012 году»

Вице-премьер российского правительства **Дмитрий Козак** курирует подготовку к Олимпиаде-2014, строительство спортивных и инфраструктурных объектов. «Ъ» беседует с ним о том, что уже сделано и что еще предстоит сделать за четыре года, оставшихся до открытия зимних Олимпийских игр в Сочи.

— Олимпиада-2014, конечно, грандиозное событие, но все-таки разовое. Как олимпийское строительство повлияет на экономику города Сочи?

— Напомним, что подготовка к Олимпиаде осуществляется в соответствии с Программой «строительства олимпийских объектов и... развития города Сочи как горноклиматического курорта». Мероприятий, которые обеспечивают проведение Олимпиады, в программе не более 20%. Все остальное — это мощное развитие, прежде всего инфраструктурное, и города, и всей восточной части Причерноморского региона. Новый современный аэропорт, морские порты, дороги, инженерная инфраструктура, объекты энергетики, гостиницы... Масштабные модернизация и развитие общественной инфраструктуры снимет существующие объективные ограничения и создаст широкие возможности для частных инвестиций. Это главное, вполне конкретное олимпийское наследие для городской экономики. Конечно, у нас не плановая экономика и детальное планирование частных инвестиций на долгосрочную перспективу невозможно. Но инвестиционные условия создаются путем вполне планового развития всей государственной и муниципальной инфраструктуры. И при планировании развития города на постолимпийский период мы исходим из прогноза, что после Олимпиады Сочи будет в состоянии зарабатывать самостоятельно, а предоставляемая многие годы из федерального и краевого бюджета финансовая поддержка городу не потребуется.

Уже сейчас, в период подготовки к Олимпиаде, можно сказать, что в Сочи имеет место инвестиционный бум. К примеру, для проведения Олимпиады необходим один горнолыжный центр, а сегодня их строится четыре. И все четыре, включая олимпийский, — за счет частных инвестиций. Инвесторы, вкладывая собственные средства, рассчитывают, что спрос на них будет и до Олимпиады, и после нее. А это десятки тысяч туристов, тысячи новых рабочих мест, значительные налоговые поступления в городской бюджет.

— Частные инвестиции привлекаются и в подготовительный период. А в чем интерес бизнесменов, которые участвуют в строительстве олимпийских объектов?

— Конечно, у каждого есть свои резоны и обоснования. Не исключаю, что здесь присутствуют и стремление к приобретению соответствующего имиджа компании, и определенное проявление патриотизма российского бизнеса. Но все проекты имеют необходимые экономические обоснования, согласованные с коммерческими банками, предоставляющими кредиты на реализацию проектов. Думаю, что важнейшим позитивным фактором для привлечения частных инвестиций является и то, что в этом проекте выстроены нормальные цивилизованные отношения между государством и бизнесом. Когда госу-



ВЛАДИМИР ШОТКИН

дарственные и муниципальные власти, в отличие от нередкой практики, не «нагружают» инвестора своими обязанностями по созданию объектов общественной инфраструктуры. Здесь государственные и муниципальные дороги, инженерные сети, как и во всем мире, до границ объекта прокладываются государством, а не частным инвестором. Представляется, что во многом благодаря этим отношениям в непростой период мирового финансового кризиса дополнительно в олимпийский проект пришли пять крупных инвесторов с общим объемом инвестиций более 20 млрд рублей.

Схемы окупаемости инвестиций очень разные. В отличие, например, от всем понятного гостиничного бизнеса, за счет частных инвестиций строится три ледовые арены. Две из них — это переносные объекты, сборно-разборные конструкции. Предполагается, что инвесторы за свой счет обеспечат строительство и эксплуатацию до Олимпиады дворцов как спортивных объектов. При этом в период проведения тестовых и олимпийских соревнований объекты будут переданы в безвозмездное пользование оргкомитету «Сочи-2014». Затем сборно-разборная часть конструкций по остаточной стоимости будет выкуплена и перенесена в другой регион в соответствии с федеральной целевой программой развития физической культуры и спорта в стране, а инвестор останется земельный участок в центре Олимпийского парка. Эту землю он сможет использовать по своему усмотрению, конечно, в соответствии с генеральным планом развития Сочи. После Олимпиады там можно будет развивать гостиницы, бизнес-центры, торгово-развлекательные комплексы и другие объекты туристско-рекреационного назначения. В любом случае государству выгодно: мы экономим миллиарды бюджетных средств и обеспечиваем развитие территории в постолимпийский период.

— Будет ли спрос на создаваемую сейчас недвижимость после того, как Олимпиада закончится?

— Если речь идет о гостиницах, то создаваемая емкость их рассчитана на пиковый приток туристов в период Олимпиады и, очевидно, они вряд ли могут быть полностью загружены в постолимпийский период. Поэтому часть гостиниц возводятся сегодня в формате апартаментов (как правило, трехзвездных). Инвесторы справедли-

во предполагают, что после Олимпиады они успешно смогут быть реализованы на рынке в качестве жилой недвижимости. Эти объекты строятся в престижных местах, рядом с Олимпийским парком, в Имеретинской долине, практически на первой береговой линии.

— Кстати, об Имеретинской долине. Как вы договариваетесь с жителями, на землях которых будут построены олимпийские объекты?

— Это один из самых сложных и деликатных аспектов олимпийского проекта. Тем не менее часть объектов уже выкуплена, со значительной частью людей достигнуты соглашения об условиях переселения и они ожидают завершения строительства их будущего жилья. Достаточно много людей, с которыми переговоры продолжаются. К сожалению, в этот процесс вмешался кризис. Первоначальная оценка объектов была произведена еще в начале 2008 года, когда цены на рынке недвижимости достигали пиковых значений. В период и после кризиса оценка нуждалась в корректировке, ведь речь идет о справедливой рыночной компенсации на момент переселения. Переговоры ведутся о денежной компенсации или о новом жилье. Новое жилье строится там же, в Адлере, рядом, но за пределами непосредственно олимпийской территории. В отдаленные территории никто переселяться не будет. Это будут благоустроенные коттеджные поселки и новые жилые дома.

— Четыре оставшихся года не так уж и много, учитывая, что в Сочи практически все олимпийские объекты — это новостройки. Как соблюдаются сроки строительства?

— Все спортивные олимпийские объекты строятся по графику, обеспечивающему их ввод в эксплуатацию в 2012 году. В конце 2012 — начале 2013 года практически на всех олимпийских площадках уже пройдут ключевые международные тестовые соревнования. Уже в этом году будет введен в эксплуатацию первый олимпийский спортивный объект — горнолыжный центр «Роза Хутор». А в феврале 2011 года там будет проведен Кубок Европы. Полностью закончен строительство и с января работает в тестовом режиме новый терминал аэропорта в Адлере. Сейчас с некоторым опозданием осуществляются формально-юридические процедуры получения разрешения на его ввод в эксплуатацию. По графику эти процедуры должны были быть закончены 1 апреля.

Олимпийский проект очень непростой как с технологической, так и с управленческой точек зрения. Это около 800 объектов капитального строительства, более 50 заказчиков, сотни проектных и строительных организаций. Большинство объектов взаимосвязаны, строятся по единому графику, предусматривающему строгую последовательность не только ввода в эксплуатацию, но и проектирования различных объектов. Только на уровне федерального правительства контролируется более 3 тыс. сроков выполнения мероприятий по проектированию и строительству объектов. Ответственных исполнителей таких контрольных сроков в совокупности в сотни раз больше. Даже с точки зрения теории вероятности неизбежны какие-то сбои, как например, с аэровокзальным комплексом или с морским грузовым портом, который должен был быть запущен 1 января, а начал работать только 1 апреля из-за шторма, который разрушил часть недостроенных конструкций. Важно, чтобы по каждому случаю отставания немедленно принимались адекватные меры, с тем чтобы не допустить срыва сроков реализации проекта в целом. Как в отношении вышеуказанных примеров, так и в целом можно сказать, что существенных рисков для проекта сегодня пока нет.

Беседовал Андрей Воскресенский

Команда олимпийской мечты



Глава Координационной комиссии МОК Жан-Клод Килли (слева) и президент оргкомитета «Сочи 2014» Дмитрий Чернышенко во время осмотра олимпийских объектов в Сочи

(Окончание. Начало на стр. 17)

Старт дан

Параллельно оргкомитет запустил ряд важнейших организационных проектов. В ноябре 2009 года была обнародована его экологическая стратегия «Сочи-2014» — программа, призванная не только защитить уникальную сочинскую природу во время подготовки к Играм и строительства олимпийских объектов, но и улучшить экологическую обстановку в городе. Она осуществляется в тесном контакте с Программой ООН по охране окружающей среды, меморандум о взаимопонимании с которой был подписан в июне 2009 года. К экологической экспертизе также привлечены такие авторитетные организации, как Всемирный фонд защиты живой природы и «Гринпис». Одним из первых достижений стал запуск программы, направленной на восстановление на Кавказе популяции переднеазиатского леопарда.

Второй важнейший проект — это учреждение первого в мире Российского международного олимпийского университета, уникального в своем роде учебного заведения, которое будет готовить высококвалифицированные кадры в области спортивного менеджмента с «заточкой» под Олимпийские игры.

Полным ходом реализуются программы привлечения партнеров Олимпийских игр и лицензирования продукции с олимпийской символикой. На сегодня оргкомитет привлек беспрецедентную сумму — более \$1 млрд.

Наконец, началась подготовка волонтеров для работы на будущих Олимпийских играх. За предстоящие четыре года в оргкомитете планируют обучить около

25 тыс. человек. Костяк будущей команды — так называемая волонтерская сборная (20 добровольцев) — уже прошел спецподготовку на Играх в Ванкувере.

В мае в Сочи стартует Культурная олимпиада, которая продлится более четырех лет и завершится вместе с Олимпийскими играми. Это будет уникальное по насыщенности и длительности мероприятие, охватывающее все виды искусства: музыку, театр, кино, изобразительное искусство и многое другое.

Но, пожалуй, наиболее символическим событием минувшего года стала официальная презентация эмблем Олимпийских и Паралимпийских игр. По словам президента оргкомитета Дмитрия Чернышенко, впервые за всю историю Игр представлен инновационный бренд, который стирает границы между городами и странами, объединяя самых разных людей. Президент МОК Жак Рогге на пресс-конференции по случаю презентации эмблемы отметил: «Эмблема каждого Олимпийских игр уникальна. Она на века кристаллизует характер этих Игр. Через несколько лет эмблема Игр Сочи-2014 станет одним из основных и наиболее узнаваемых брендов во всем мире. Брендом, получившим признание людей разных возрастов и разных национальностей. Команда „Сочи-2014“ создала бренд, в котором явно читается связь с новым поколением — поколением, выросшим в эпоху цифровых технологий».

Впереди у оргкомитета еще четыре года напряженной, интенсивной работы. Но судя по взятым темпам и энтузиазму, с которыми работает эта команда, с поставленными задачами она справится. Не случайно ее лозунг — гагаринское «Поехали!».

Александра Лебедева

Все дороги ведут в Сочи

Развитие транспортной инфраструктуры — один из ключевых факторов успешного проведения Игр 2014 года в Сочи и экономического развития всего южного региона. Дорожное и инфраструктурное строительство стартовало в регионе одним из первых и результаты значительной работы в этом направлении можно увидеть уже сейчас.

Разгрузка колеи

Кто бывал в Сочи, знает, что крупногабаритные пробки на единственной на черноморском побережье автомобильной дороге и медленно ползущие вдоль моря поезда давно стали неотъемлемой частью пейзажа. Берег моря, где расположены пляжи и курортные комплексы Большого Сочи, — одно из самых напряженных транспортных направлений. Разрешение сочинской транспортной проблемы требует особых усилий организаторов Игр, инвесторов и строителей.

Крупнейший инвестор и строитель транспортной инфраструктуры олимпийского Сочи — ОАО РЖД, которое также является партнером оргкомитета «Сочи-2014». Сейчас компания реализует в регионе сразу шесть проектов. Среди них ключевым и наиболее сложным является строительство совмещенной автомобильной и железной дороги Адлер—Красная Поляна. Объем инвестиций составляет 227 млрд руб.

Сложность проекта состоит в том, что для прокладки дорог необходимо соорудить шесть тоннельных комплексов общей длиной 26,5 км, а также 35 км мостов и эстакад и пяти автодорожных развязок. Дополнительные затруднения связаны с тем, что работы ведутся на территории Сочинского национального парка и компании приходится уделять особое внимание тому, чтобы не нанести вреда при-



В ходе подготовки к Олимпиаде 2014 года будут преодолены все транспортные проблемы Сочинского региона

ФОТО ПРЕСС-СЛУЖБЫ «СОЧИ-2014», ГАЛЕРЕЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВА

роде. На заседании общественного совета в Сочи в феврале президент ОАО РЖД Владимир Якунин признал: «Никогда мы не ставились со столь значительным комплексом работ в экологическом направлении, начиная от переноса водозаборных скважин или охраны археологических памятников, заканчивая выращиванием мальков или специальными эстакадами для миграции животных».

Однако эти сложности пока не влияют на реализацию проекта. Как подтвердили «Ъ» в пресс-службе ОАО РЖД, проектирование и строительство всех олимпийских проектов ОАО РЖД ведется в соответствии с утвержденными графиками, отставаний нет. По мнению специалистов, эта магист-

раль кардинальным образом решит транспортные проблемы в регионе, а во время проведения Олимпиады обеспечит доставку зрителей и участников соревнований на горные стадионы Красной Поляны и к ледовым дворцам Олимпийского парка Имеретинской низменности.

РЖД также реализуют проект усиления железнодорожной линии от Туапсе до Адлера строительством двухпутных вставок на перегонах, что, по оценке компании, позволит перевезти в 2009–2013 годах по железной дороге более 44,1 млн тонн грузов для олимпийского строительства и 20 млн — для нужд Сочи. Время следования поездов по этому отрезку сократится на 40–50 минут, и практически



полностью будут устранены риски разрушения линии в результате штормов, обвалов, оползней и селей. Ориентировочная стоимость строительства — 20,5 млрд руб.

Строится и железнодорожная ветка от Адлера до аэропорта Сочи, которая обеспечит перевозку 60% авиапассажиров, прибывающих в столицу зимней Олимпиады (это более 86 тыс. человек в сутки), и линия от Туапсе до Адлера (включая сплюснутый второй железнодорожный путь на участке Сочи—Адлер—Веселое). Идут работы по созданию железнодорожных грузовых дворов Имеретинской низменности и пассажирских терминалов на станциях Дагомыс, Сочи, Магеста и Хоста.

В ОАО РЖД планируется в нынешнем году выполнить объем работ в полтора-два раза больший, чем в прошлом. Объем инвестиций на реализацию проектов компании составит 11,8 млрд руб.

Воздушные ворота

Другим крупным инвестором олимпийского транспортного строительства выступает компания «Базовый элемент». Среди ее основных проектов — новый аэровокзальный комплекс аэропорта Сочи и грузовой морской порт.

В 2014 году международный аэропорт Сочи станет главным воздушным воротами сочинской Олимпиады. По подсчетам компании Vienna Airport Consulting, в 2014 году в

Сочи авиатранспортом прибудет около 4 млн человек. Сейчас пропускная способность павильонов аэропорта составляет 800 пассажиров в час на внутренних линиях и 130 — на международных. В 2012 году, когда будет закончено строительство посадочной галереи с десятью телетрапами, аэропорт будет способен обслуживать до 2,5 тыс. пассажиров в час, а к 2014 году — до 3,8 тыс., что полностью соответствует требованиям МОК. Инвестиции в аэропорт Сочи составили порядка 7,5 млрд руб.

При проектировании и строительстве аэровокзального комплекса были использованы самые высокие экологические стандарты и новейшие инженерные и технологические решения. Так, комплекс оснащен солнечными коллекторами для подогрева горячей воды, регуляторами энергосбережения, датчиками и регуляторами качества воздуха и системой его рециркуляции. Обработка багажа производится с использованием высокотехнологичного оборудования, зарекомендовавшего себя в ведущих аэропортах мира. В терминале создана мощная IT-инфраструктура: локальная вычислительная сеть, системы телефонной и конференцсвязи, комплекс систем безопасности, центр обработки данных и пр.

Особое внимание уделено пассажирам с ограниченными возможностями. Для их удобства во всех зонах аэровокзала предусмотрены специальные эскалаторы, лифты и подъемники. Для слепых пассажиров в лифтах установлено автоматическое звуковое оповещение. Отдельно стоит отметить, что совместно с администрацией Сочи оргкомитет «Сочи-2014» работает над созданием безбарьерной среды, цель которой — сделать Сочи первым в России городом, где лю-

ди с ограниченными возможностями могли бы передвигаться свободно. Так что требование доступности предъявляется в Сочи ко всем инфраструктурным объектам.

Хотя открытие аэропорта была запланировано на 30 марта, к апрельскому визиту координационной комиссии МОК оно не состоялось. 15 апреля на пресс-конференции в Сочи вице-премьер правительства России Дмитрий Козак сообщил, что новое здание аэровокзального комплекса в Сочи будет открыто после решения всех формальных вопросов по его сдаче в эксплуатацию. «Проблемы носят исключительно бюрократический характер», — пояснил он и пообещал разобраться.

Грузовая перевалка

Еще одним стратегически важным инфраструктурным проектом Сочи, инвестором которого также выступает «Базэл», является строительство грузового района морского порта Сочи — порт Сочи Имеретинский, расположенного в между-речье Мзымты и Псоу. Первая очередь порта начала работу 6 апреля.

«Порт имеет стратегическое значение для обеспечения олимпийской стройки безбарьерными поставками inertных материалов и генеральных грузов», — прокомментировал начало работы порта управляющий директор дирекции «Портовый бизнес» «Базового элемента» Юрий Тимушкин. — Он позволит существенно оптимизировать маршруты и затраты на доставку строительных материалов, а также разгрузить федеральную и городскую дорожные сети Сочи». Общий объем инвестиций в проект — 6,5 млрд руб. По завершении Игр в 2014 году на месте порта планируется создание марин на 600–700 стояночных мест, что обойдется еще в 1–1,5 млрд.

Мощности первой очереди порта, рассчитанные на прием 2 млн тонн грузов в год, включая два причала, готовы к работе по приему и перевалке грузов, необходимых для строительства олимпийских объектов. Общая проектная мощность составит 5 млн тонн грузов в год. Завершение строительства всех причалов с выходом порта на проектную мощность запланировано на конец года.

Автодорожная расшивка

То, что в Сочи автомобильные пробки стали постоянным явлением, ни для кого не секрет. Победа в гонке за проведение Олимпийских игр дала импульс для решения и этой транспортной проблемы. В июле прошлого года началось строительство развязки с треем эстакадами на месте существующего Адлерского кольца — стратегически важного транспортного узла, через который проходит все автотранспортные маршруты, связывающие центр города с горным и прибрежным кластерами, а также с аэропортом.

В декабре 2009 года завершено строительство сочинской обходной автомобильной дороги, созданной для разгрузки центральных улиц города. С этой же целью в этом году должно начаться возведение автодорожного моста через реку Сочи в Центральном районе. Кроме того, на стадии проектирования и строительства находятся еще четыре транспортные развязки в самом городе и сеть автодорог Имеретинской низменности.

Исполнителем проектов выступает Росавтодор. Как заявил его руководитель Анатолий Чабунин, в 2010 году на автодорожное строительство в сочинском регионе будет выделено более 40 млрд руб.

Федор Мельников