



АЛЕКСЕЙ ХАРАС,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА»

ГОРОД КОНТРАСТОВ

Четыре года назад издательский дом «Коммерсантъ» стал официальным поставщиком Оргкомитета XXII зимних Олимпийских и Паралимпийских игр, а я освоил новое направление командировок — в Сочи. Олимпийская стройка к тому времени уже началась, и я быстро научился рассчитывать время прибытия в гостиницу — если, прилетев вечерним рейсом, ехать предстояло в Сочи, на дорогу можно было закладывать минут сорок, а вот если в Красную Поляну — то гарантированно больше часа. Такси послушно плелось в колонне бетономешалок, и даже отчаянные местные водители не решались идти на обгон. Последний раз такую картину наблюдал осенью прошлого года, и, честно говоря, планы организаторов Игр по оптимизации движения общественного транспорта казались утопией.

То, что я увидел накануне открытия Олимпиады, может иметь только чудесное происхождение, ибо рационального объяснения этому явлению нет. Словно в один день из города исчезли все грузовики, а местные жители попрятали автомобили по гаражам. Автобусы один за другим подъезжали к остановкам, а от полного схода с курортными видами Сочи семидесятых улицы отличал только рой маршруток, которые перед играми подняли цену проезда на рубль.

Надо отдать должное организаторам, весь общественный транспорт работал как часы. Игры закончились, а система управления транспортом осталась. И если мне еще придется поехать в Сочи в разгар курортного сезона, я попробую добраться из аэропорта до гостиницы на общественном транспорте. Посмотрю, действительно ли я наблюдал чудо.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Транспортная инфраструктура)

Владимир Желонкин — президент ИД «Коммерсантъ»

Павел Филенков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»

Азер Мурсалиев — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ»

Михаил Михайлин — редакционный директор ИД «Коммерсантъ»

Анатолий Гусев — автор дизайн-макета

Павел Кассин — директор фотослужбы

Валерия Любимова — коммерческий директор ИД «Коммерсантъ»

Рекламная служба: Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353

Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат», выпускающий редактор

Ольга Боровягина — редактор

Сергей Цомык — главный художник

Виктор Куликов — фоторедактор

Екатерина Бородулина — корректор

Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4. Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом». Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2. Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор). Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвеб Аб». Адрес: Корьяланкату 27, Коувола, Финляндия

Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

КОЛЬЦЕВЫЕ РАЗВЯЗКИ

ЗИМНИЕ ОЛИМПИЙСКИЕ ИГРЫ В СОЧИ ОЗНАМЕНОВАЛИСЬ НЕ ТОЛЬКО ГРАНДИОЗНЫМ УСПЕХОМ РОССИЙСКИХ СПОРТСМЕНОВ, ЗАНЯВШИХ ПЕРВОЕ МЕСТО В МЕДАЛЬНОМ ЗАЧЕТЕ, НО И НЕ МЕНЕЕ ЗНАЧИМЫМ ПРОРЫВОМ В ОБЛАСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ. ЗА ТЕМ, КАК ОБРАСТАЛ НОВЫМИ ОБЪЕКТАМИ СОЧИ, КАК ИХ СВЯЗАЛИ КРОВЕНОСНОЙ СИСТЕМОЙ ДОРОГ И КАК ПРИНЯТО ОРГАНИЗОВЫВАТЬ ОЛИМПИАДЫ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ СОВРЕМЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ, ПРОСЛЕДИЛ ПЕТР КУЗНЕЦОВ.

ЧЕМПИОНЫ В ТРАНСПОРТНОЙ ДИСЦИПЛИНЕ

ПЕРЕФРАЗИРОВАВ известное утверждение Станиславского «театр начинается с вешалки», можно сказать, что любая Олимпиада начинается с разработки транспортной концепции будущих Игр. Это важнейшая составляющая любого документа, который отдается на взыскательный суд Международного олимпийского комитета (МОК). Досужая публика, далекая от неспортивных проблем и технических подробностей олимпийской жизни, обычно полагает, что успех каждой заявки зависит в основном от финансовых возможностей конкретных стран и личных гарантий высоких государственных сановников. В большой степени это так: если бы не знаменитая гватемальская речь Владимира Путина, Россия, возможно, и не добилась бы права на проведение зимней Олимпиады в субтропиках. Однако речь президента страны еще не гарантия успеха. Вспомнить хотя бы, как в 2009 году в Копенгагене за заявку родного Чикаго на летние Игры 2016 года отчаянно бился Барак Обама, чья популярность тогда просто зашкаливала (спустя неделю ему вручили Нобелевскую премию мира). Но, несмотря на громадный авторитет американского президента, Чикаго проиграл уже в первом раунде.

Сражение городов за право принять Олимпиаду — это не в последнюю очередь борьба транспортных планов, которым МОК уделяет особенно пристальное внимание. В Сочи инфраструктура на 85% была создана с нуля, и в этом смысле России удалось провести уникальные, ни с чем не

сравнимые Игры. В них поражает абсолютно все, но в первую очередь цифры. Всего за несколько лет было построено и реконструировано 47 транспортных объектов, в сложнейшей горной породе пробито 22 тоннеля общей протяженностью 25 км, проложено 367,3 км дорог и мостов и более 201 км железнодорожного полотна. В том числе невестрятные 48 км, которые взвились на высоту более 1,5 км, связав Прибрежный кластер с Горным. А параллельно этой чудо-колее была выстроена автомобильная дорога, которая то парит в воздухе, опираясь на мосты (самый большой — с пролетом 312 м), то вгрызается в скалы длинными норами тоннелей. «Сочи и другие города, где в последнее время проводились зимние Олимпиады, различаются принципиально. Это были либо известные горные курорты, привыкшие к большому туристическому потоку, либо города с уже сложившейся и хорошо развитой транспортной инфраструктурой. Так что если вести речь исключительно о строительстве, то возведение, например, железной дороги от нулевой отметки на берегу вверх на 1,6 тыс. м — знаковый проект, одно из главных российских инфраструктурных свершений последнего десятилетия», — комментирует сухие цифры директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин.

А ведь кроме этих дорог олимпийской жизни на свет родились еще и аэропорт, вокзал, порты, гостиницы, стадионы. Преобразилась до неузнаваемости и дорожная сеть в самом Сочи с дублером вечно запруженного Курортного проспекта и новыми современными развязками — никто,

никогда и нигде не строил к Олимпиадам столько объектов инфраструктуры. Каким-то странам это было просто не нужно, другие боялись рисковать, довольствуясь менее амбициозными проектами. Ведь со дня выбора страны — заявки Игр до старта соревнований дистанция всего в семь лет — сроки, сжатые до предела, причем даже для куда менее сложных проектов, чем сочинский. Точнее, на все про все отводится не более шести лет, иначе не успеть провести обязательные тесты — и спортивные, и транспортные.

На самом деле, кроме всем известных спортсменов и делегаций разных стран в сочинской Олимпиаде участвовала еще одна, самая многочисленная, команда — строителей. В ней были свои герои и свои победители, были свой зачет и медальный план (которым, кстати, на сей раз не обременили наших атлетов, и они, словно в благодарность, превзошли самые смелые прогнозы). Команда строителей олимпийского Сочи тоже стала победителем и беспспорным рекордсменом. Свою битву она выиграла потому, что применила все передовые технологии в строительстве, переняв опыт предыдущих Олимпиад. Причем не только зимних.

ОБРАЗЕЦ НА ВСЕ ВРЕМЕНА

Так уж сложилось, что тон в олимпийском движении задают летние Игры. И вовсе не потому, что исторически они старше и масштабнее зимних. Летние Олимпиады легче поддаются анализу: они проходят в одном городе, и вложения в инфраструктуру видны, как говорится, невооруженным глазом (впрочем, сочинские новации тоже видны — от них



ВО ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ ИГР В БРИТАНСКОЙ СТОЛИЦЕ, ЗАГРУЖЕННОСТЬ УЛИЦ ЛОНДОНА СНИЗИЛАСЬ НА 25% ПО СРАВНЕНИЮ С ЗАГРУЗКОЙ В ОБЫЧНОЕ ВРЕМЯ

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА