

# Первые всходы на инвестиционном поле



ИНФРАСТРУКТУРА

Марина Флегматова

## Олег Тони: «Больше всего нам не хватает времени»

– Раньше говорили: куда пришла железная дорога – там начинается жизнь. За 100 лет наши условия серьезно изменились, но без РЖД представить развитие общества и бизнеса трудно. Тем более в преддверии Олимпиады-2014, – подчеркнул в своем выступлении на форуме вице-президент ОАО «Российские железные дороги» Олег Тони.

Так происходит и в XXI веке. Развитие транспортной системы в районе Большого Сочи – непереносимое условие строительства и эксплуатации олимпийских объектов. И уже сейчас в этой области необходимо прийти к оптимальному решению – модернизировать транспортную систему Сочи так, чтобы она смогла обеспечить надежное и качественное обслуживание всех участников и гостей Олимпийских и Паралимпийских игр 2014 года, а также жителей Сочи после проведения соревнований.

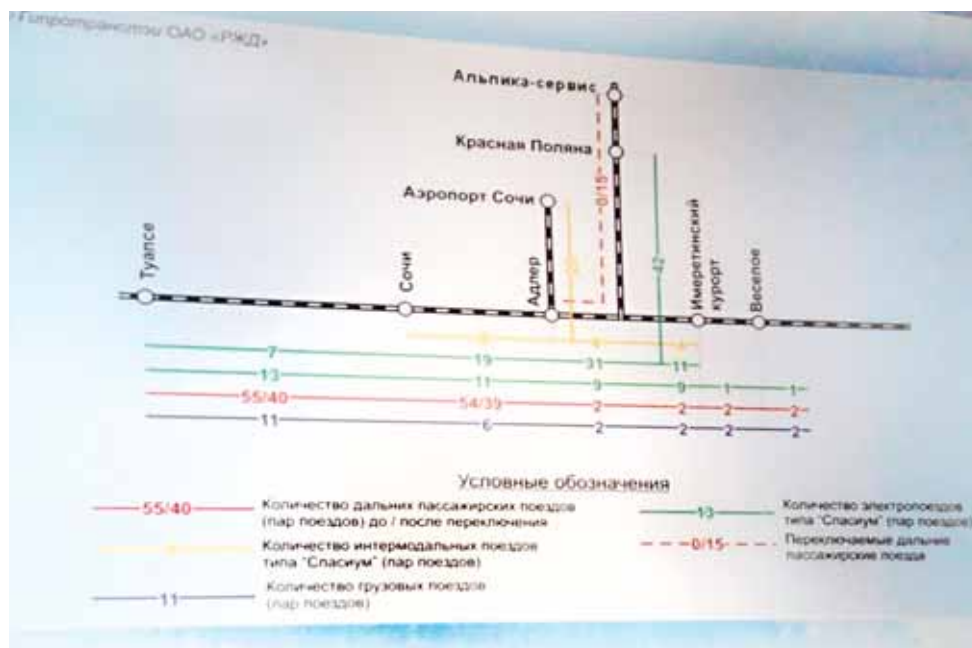
Эта тема вызвала большой интерес участников экономического форума, так как именно транспортная инфраструктура является одним из ключевых факторов для экономического развития региона. Представленная модель показала, что развитие дорожной сети позволит существенно разгрузить улично-дорожную сеть как в центре Сочи, так и в Адлере.

– Наша работа строится в тесном взаимодействии с экспертами Международного олимпийского комитета, – подчеркнул Олег Тони. – И мы благодарны им за советы.

Для создания сочинской транспортной модели были проработаны расстояния и схемы проезда по участкам олимпийской транспортной системы, а также варианты расписаний движения, использовавшиеся на Играх в Турине и Солт-Лейк-сити. В ходе работы над проектом применялись самые передовые на сегодняшний день иностранные и отечественные разработки.

Рассмотрено несколько вариантов строительства железнодорожной трассы, которая свяжет Адлер и Красную Поляну с ее горнолыжными маршрутами. Первый, представляющий наиболее капиталоемким и длительным по времени строительства, – двухпутка с шестью тоннелями, один из которых протянется более чем на четыре километра, и двумя транспортными хабами – у курортов «Альпи-

ка-сервис» и «Эсто-Садок». Это 48 километров путей, десять из которых пройдут в тоннелях, а 12 – по мостам и эстакадам. Второй, более «облегченный» с точки зрения затрат вариант, предполагает чередование двухпутных участков с однопутными вставками и тоннелем. И третий, наиболее упрощенный проект, предусматривает однопутную дорогу с несколькими двухпутными вставками.



Железная дорога будет прокладываться параллельно автомобильным трассам. Независимо от того, какой из трех вариантов будет принят, экономисты подсчитали: пропускная способность позволит своевременно доставить спортсменов и зрителей к олимпийским горнолыжным объектам. Но преимущество третьего варианта в том, что он даст возможность завершить строительство в среднем на полгода раньше. Все проекты будут рассмотрены на совещании в Минтрансе, где и будет сделан окончательный выбор.

– Сейчас на месте будущего строительства мы проводим геологические изыскания, – сообщил вице-президент «РЖД». – Они должны завершиться в декабре этого года. Параллельно разрабатываются элементы проекта, которые будут реализованы независимо от того, какой из вариантов будет принят. Уже есть проект новой станции и вокзала «Имеретинский курорт», на стадии завершения проектирование нового адлерского вокзала. Разработан проект реконструкции станции и вокзала Сочи.

Участники форума, собравшиеся на конференцию, с интересом изучили схемы расположения путей и тоннелей, представленные на слайдах. В Сочи они были впервые представлены бизнесменам.

Олег Тони сообщил, что уже есть принципиальная схема грузовых дворов, которые будут обслуживать олимпийские стройки и размещения временных баз для

рабочих. Всего их пять. Самая крупная – в районе станции Веселое. Грузы там будут складироваться и уже более мелкими партиями развозиться по строительным площадкам. Эта схема позволит сразу же после принятия решения в Минтрансе развернуть работы на всех шести спроектированных тоннелях.

– Мы прекрасно понимаем, что очень важно сохранить экологию такого уникального района, как Красная Поляна, – отметил Олег Тони. – Строительство железной дороги будет по минимуму затрагивать окружающую среду и животный мир в этом районе. Поэтому наша основная задача при проектировании – как можно дальше уйти от реки и территории национального парка. Все решения будут приниматься исходя из международных

требований в этой сфере: минимум вибраций, новый подвижной состав, экран, изолирующий дорогу. Проводится мониторинг перемещения животных по национальному парку, и в местах миграционных путей будут построены эстакады, которые позволят эти пути сохранить.

Думают в ОАО «РЖД» и об «олимпийском наследстве» – ведь те дороги, которые будут построены к Играм, предстоит эксплуатировать и в дальнейшем.

– Расчеты, которые произведены совместно с «Олимпстроем» и администрацией города-курорта, показывают, что наши объекты будут востребованы жителями Сочи и отдыхающими, – считают в компании.

В дни форума «Сочи-2008» Олег Тони принял участие и в конференции, посвященной региональным инвестиционным проектам, которые способны стать локомотивами экономического развития территорий. Он остановился, в частности, на принятой недавно правительством долгосрочной стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года. И, конечно же, упомянул подготовку к Олимпиаде-2014, которая в той или иной степени затронет не только юг страны, но и практически все железные дороги России.

– Нам будет необходимо взаимодействие с Инвестиционным фондом и федеральными целевыми программами, – сказал вице-президент ОАО «РЖД». – Стратегически мы делим предстоящую работу на три основные составляющие. Первое – это строительство железных дорог там, где их нет вообще. Предстоит построить около 4,5 тысячи километров. И здесь свое слово должно сказать государство, уже предусмотрена Федеральная целевая программа. Второе – предстоит построить порядка 10 тысяч километров межрегиональных железных дорог. Здесь помогут совместные усилия инвесторов, компании и бюджетные средства. И третье – еще 4,5 тысячи километров линий нужно будет построить при разработке новых месторождений. При продаже лицензий для их разработки нужно учитывать какую-то сумму для развития инфраструктуры. Можно сделать так, чтобы бизнес получал доходы от эксплуатации месторождения и вкладывал часть своей прибыли в развитие инфраструктуры рядом с месторождением. В общем, существует огромное поле для инвестиций, – заключил Олег Тони.

МНЕНИЕ



Александр Мишарин, заместитель министра транспорта РФ

Мировой опыт подсказывает, что в период проведения олимпиады транспортная нагрузка в регионе возрастает на порядок.

Изначальный прогноз распределения потоков был выполнен нами еще на этапе подачи заявки в Международный олимпийский комитет. Сейчас нам предстоит подтвердить или дополнить его. А именно – уточнить необходимость и достаточность пропускной способности, выбрать оптимальные решения.

Большое влияние оказали изменения, которые произошли в схеме размещения олимпийских объектов. Наблюдается их концентрация – они будут располагаться на меньшей площади, более компактно. Кроме того, мы учли рекомендации экспертов МОК.

Изменились и подходы к транспортной логистике – размещению пунктов пересадок, выбору подвижного состава для автобусных и железнодорожных перевозок.

Сейчас мы вышли на этап проектирования 35 основных транспортных объектов, которые появятся в Сочи к Олимпиаде 2014 года. Реконструкция дорожной сети Сочи позволит ее существенно разгрузить. Например, развязка в районе аэропорта в Адлере сегодня одна из наиболее перегруженных. Каждый, кто летел в Сочи самолетом, с этим сталкивался. Средняя скорость машин здесь 10–12 километров в час. В результате реконструкции ситуация значительно улучшится. Средняя скорость возрастет до 45–50 км в час, то есть почти в пять раз. К тому же для курорта особенно важно, что снижение транспортных нагрузок будет сопровождаться сокращением на 40 процентов выхлопных газов. Этому будет содействовать развитие более экологичного железнодорожного транспорта в регионе.