

УДК 658.5+65.01

UDC 658.5+65.01

ОСОБЕННОСТИ ИНВЕСТИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ КРУПНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ СПОРТИВНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ**FEATURES OF INVESTMENT OF A REGIONAL INFRASTRUCTURE AT THE ORGANIZATION OF LARGE INTERNATIONAL SPORTS ACTIONS**

Шеховцов Николай Николаевич
аспирант
Академия маркетинга и социально-информационных технологий – ИМСИТ, Краснодар, Россия

Shekhovtsov Nikolay Nikolaevich
postgraduate student
Academy of Marketing and Social – Information Technologies -IMSIT, Krasnodar, Russia

«ВОГ-Кубань» ООО, Краснодар, Россия

«VOG-Kuban» Ltd, Krasnodar, Russia

Проанализированы особенности инвестирования инфраструктурного обеспечения крупных международных спортивных мероприятий

Habits of investment of infrastructural maintenance of large international sports provisions are analyzed

Ключевые слова: ИНВЕСТИЦИИ, ИНФРАСТРУКТУРА, ОЛИМПИЙСКИЕ ИГРЫ, ИННОВАЦИИ

Keywords: INVESTMENTS, INFRASTRUCTURE, OLYMPIC GAMES, INNOVATIONS

Финансово-экономический кризис вновь привлек внимание политиков и экономистов к проблемам инфраструктуры и ее роли в обеспечении долгосрочного устойчивого экономического роста. Многие страны, в том числе США и Китай, приняли амбициозные программы развития и модернизации инфраструктуры. Инфраструктурные инвестиции рассматриваются в качестве важнейшего инструмента создания условий для экономического развития и новых рабочих мест, особенно на фоне избыточных мощностей в обрабатывающей промышленности. Инвестиции в инфраструктуру – это идеальный путь перераспределения ресурсов и рабочей силы из стагнирующих секторов экономики в отрасли, способные обеспечить долгосрочный экономический рост [1].

Инфраструктура распадается на две большие категории: экономическую (производственную) и социальную. Экономическая инфраструктура включает в себя транспорт, связь, энерго- и водоснабжение. Социальная инфраструктура – объекты образования и здравоохранения; некоторые эксперты добавляют в нее также объекты культуры и рекреации. Это деле-

ние инфраструктуры на две категории достаточно условно, поскольку отдельные элементы инфраструктуры характеризуются как экономическими, так и социальными чертами. Например, образовательные учреждения, обычно относимые к социальной инфраструктуре, играют важную роль в генерировании человеческого капитала, который, несомненно, является важнейшим экономическим фактором роста.

Инфраструктурные инвестиции могут выступать в качестве инструмента промышленной политики. Государство, инвестируя в определенные инфраструктурные проекты, побуждает принять в этом процессе участие и представителей частного капитала. Так, строительство дороги в сельской местности может стимулировать процесс интеграции этой местности в региональную экономическую среду, привлечь инвестиции частного сектора и ускорить экономический рост региона в целом.

Существуют инфраструктурные объекты не только федерального, но и регионального, и муниципального уровней. В этом контексте следует указать такие объекты потенциальных проектов, как школы, больницы, стадионы, местные автодороги, а также объекты в сфере региональной энергетики, тепло- и водоснабжения, канализации, утилизации твердых бытовых отходов и многие иные. В рамках проекта может ставиться задача – не только создания новых объектов инфраструктуры, но и реконструкции уже существующих. Именно объекты региональной и муниципальной инфраструктуры в ближайшее время станут основными платформами реализации проектов государственно-частного партнерства (ГЧП-проектов) [2]. Эти проекты в настоящее время генерируют определенную наличность; в стране ощущается острая нехватка различных объектов инфраструктуры. Существующие объекты требуют значительной модернизации, они непосредственно связаны с интересами конечных потребителей и имеют, помимо экономического потенциала, еще и большое социальное значение. Кроме того, инвесторов привлекает тот факт, что финансирование подоб-

ных проектов предусматривается относительно защищенными статьями бюджетов. Перспективными на будущее являются ГЧП-проекты по развитию региональной и муниципальной инфраструктуры. В них на первый план выходят совершенно иные типы инвесторов и инициаторов: негосударственные пенсионные фонды, общие фонды банковского управления, государственные банки, управляющие компании и различного рода консервативные инвесторы, в том числе иностранные.

Возрастание роли инфраструктуры, как составной части воспроизводственного процесса, обусловлено потребностями стремительного развития не только наукоёмких отраслей экономики, но и отдельных секторов социальной сферы, к которым следует отнести, в частности, курортно-туристический комплекс. Аргументированность данного положения подтверждается ростом инвестиционных потоков в рекреационную сферу, усилением финансовой нагрузки на обслуживающие её отрасли инфраструктуры, призванные создавать материальные и духовные условия для нормальной жизнедеятельности населения и рекреантов [3].

Инвестиции в инфраструктуру стали играть всё более возрастающую роль в решении текущих и перспективных социально-экономических проблем, формируя условия качественного отдыха и оздоровления рекреантов, создавая эффективную основу для роста экономического потенциала курортных городов.

Инвестиции в строительство инфраструктуры для проведения крупномасштабных спортивных мероприятий в регионах способны ускорить их экономическое развитие на 30 лет вперед. В частности, в результате проведения Олимпийских игр в Барселоне за пять лет город претерпел такие изменения, на которые в иных обстоятельствах ушло бы три десятилетия, а доходы бюджета города от устойчивого развития туризма выросли более чем в два раза. Анализ экономических результатов 196 стран с 1950 по 2006 годы включительно позволяет сделать вывод о существовании

"олимпийского эффекта", который достигается за счет того, что страны-хозяйки демонстрируют намерение перейти к более открытой торговой политике.

Определенный научный и методологический интерес представляет ситуация с инвестированием инфраструктуры для такого региона, как Краснодарский край и, в особенности, его Черноморского побережья.

Благодаря подготовке к зимним Олимпийским и Паралимпийским играм 2014 года в Сочи инфраструктура Краснодарского края будет включать более 270 км дорог и мостов, около 200 км железнодорожных путей, 22 тоннеля, газопровод протяженностью 384 км и современный международный аэропорт. Согласно заявке на проведение Олимпийских и Паралимпийских игр в Сочи, всего должно быть реализовано около 50 инфраструктурных проектов. Пропускная способность новой высокоскоростной железной дороги составит 8 тыс. 500 пассажиров в час. При этом для того, чтобы добраться от морского побережья до объектов в горах, пассажирам потребуется менее 40 минут. Запланирован ввод в эксплуатацию около 200 новых энергетических станций, что позволит в 2,5 раза увеличить существующую в настоящее время энергоемкость электрической сети Сочи. Создание новой телекоммуникационной инфраструктуры (стоимость проекта оценивается в \$500 млн) позволит осуществлять цифровую передачу данных и мобильную связь. Таким образом, городские и региональные власти запланировали создание и развитие транспортной, энергетической и телекоммуникационной инфраструктуры, выгоды от которой местное население и предприятия будут получать в течение длительного времени после завершения зимних Олимпийских и Паралимпийских игр 2014 года. Уже сейчас Сочи является туристическим центром регионального значения, а после Олимпиады город сможет стать международным туристическим центром.

Одной из важнейших составляющих инфраструктуры является транспортная инфраструктура. Транспортную систему можно подразделить по видам транспорта: автомобильный транспорт, железнодорожный транспорт, авиационный транспорт, портовый транспорт. Для нормального функционирования грузопотоков при подготовке Олимпиады и пассажиропотоков во время ее проведения необходимо иметь, прежде всего, автотранспортную инфраструктуру. Именно она связывает точки приема грузов и пассажиров (морские порты, железнодорожные вокзалы и аэропорты) с местами потребления грузов (строительные объекты), проживания участников и зрителей и местами проведения соревнований. Следует отметить, что в момент подготовки программы «Развитие Сочи как горноклиматического курорта» не был предусмотрен трафик в более 30 млн тонн строительных грузов для олимпийской стройки по неприспособленным сочинским дорогам. В результате нагрузка на улично-дорожную сеть курорта превысила все нормативы. В настоящее время построена объездная дорога, строится четырехполосная трасса-дублер Курортного проспекта. Дополнительно заканчивается строительство двух- и трехуровневых развязок, что позволит к 2014 году довести пропускную способность городских дорог до 10 тыс. машин в час.

Вторым по важности Олимпийским транспортом можно считать железнодорожный транспорт, т.к. по нему ведутся основные поставки стройматериалов. В связи с предстоящей Олимпиадой реализуется несколько проектов. Самый амбициозный из них – совмещенная с автомобильной железная дорога Адлер – «Альпика-Сервис» вдоль реки Мзымта. Совмещенная трасса протяженностью 50 км будет включать в себя комплекс сложных искусственных сооружений, в том числе 28 мостов, 59 эстакад и 12 тоннелей различной протяженности. Общая стоимость проекта составляет порядка 250 млрд руб. Дорога позволит за 20–27 минут попасть из

Адлера на конечную станцию горноклиматического курорта «Альпика-Сервис».

Одновременно ведется реконструкция участка Туапсе – Адлер. На всем его протяжении будут уложены вторые пути, построены тоннели. В 2008 году на строительство двухпутных вставок на участке Туапсе – Адлер на Северо-Кавказской железной дороге израсходовано более 1,5 млрд. рублей, за 2009 год – более 3,2 млрд рублей. Важность проекта объясняется необходимостью существенно увеличить пропускную способность участка, а следовательно, и объемы перевозок грузов и пассажиров с учетом подготовки и проведения Олимпийских игр в 2014 году. Специалистами подсчитано, что во время Олимпиады на этом участке будет проходить 127 пригородных поездов в сутки с интервалом 6–8 минут.

Кроме того, на линии Туапсе – Адлер будут реконструированы и возведены новые пассажирские терминалы, адаптированные для использования лицами с ограниченными физическими возможностями (кроме Зимней Олимпиады-2014 в Сочи пройдут Паралимпийские игры). Еще одна новая железнодорожная ветка соединит Адлер с аэропортом Сочи. [4]. Она обеспечит в период проведения Олимпийских игр перевозку до 64 тыс. пассажиров в сутки, что составит более 50 % суточного уровня авиапассажиров. «РЖД» инвестируют 4,5 млрд руб. на реализацию этого проекта, ввод которого запланирован на июль 2012 года.

Использование следующей составляющей инфраструктуры – воздушного транспорта – обеспечит прибытие основной массы зарубежных гостей и спортсменов. Модернизация Сочинского аэропорта вывела его в топ-10 аэропортов с максимальным пассажиропотоком. Инвестиции в новый аэровокзальный комплекс составили порядка 7,5 млрд рублей.

После завершения в 2012 году строительства посадочной галереи с десятью телетрапами аэропорт сможет обслуживать до 2500 человек в час,

впоследствии увеличив пропускной способности до 3800 человек в час. Из нового терминала может осуществляться 24 взлета-посадки в час.

Благодаря предстоящей Олимпиаде произошла модернизация уже существующего морского порта в Сочи, также начато строительство порта в Имеретинской низменности, реконструирован порт в Туапсе и утвержден проект по строительству порта на Тамани. Подобные действия служат предпосылкой к увеличению товарооборота и пассажиропотока юга, что обеспечивает экономический задел развития.

Экономическая инфраструктура региона, кроме всех видов магистрального транспорта, включает в себя энергетику, связь, коммунальное хозяйство (водоснабжение, канализацию, удаление твердых отходов), а также такие инженерные сооружения, как плотины, сети ирригационных и дренажных каналов.

Правительственной программой строительства олимпийских объектов и развития города Сочи, как горноклиматического курорта, утвержденной еще в 2007 году, особый упор делается на укрепление электроэнергетической инфраструктуры региона. Согласно этой программе, реконструируют сочинскую и построят Адлерскую, Джубгинскую и Кудепстинскую ТЭС; протянут и заменят сотни километров новых линий электропередач. В результате значительно повысится надежность и пропускная способность ЛЭП, а установленная мощность электростанций сочинского энергоузла увеличится почти на 1 млн кВт, что значительно укрепит региональную электроэнергетику и, безусловно, позволит провести Олимпиаду без энергетических коллизий.

В начале 2010 года запустили в полном объеме Сочинскую ТЭС мощностью 160 МВт, что позволило урегулировать уровень потребления около 400 МВт. Так, строится Адлерская ТЭС, которая обеспечит дополнительные 350 МВт для олимпийских объектов и новых строек. Дополнительно до Олимпиады будет построена и реконструирована Куберченская

ТЭС. Всего в связи с ростом энергопотребления в Краснодарском крае и проведением Олимпиады 2014 года в магистральные сети региона необходимо инвестировать 52 млрд рублей. В перечень энергообъектов, которые будут строить и реконструировать, включены 52 объекта электросетевого хозяйства. На юге России будет создана надежная система электроснабжения, отвечающая запросам растущей экономики региона. Это решит проблему дефицита мощности в Краснодарском крае и создаст возможности присоединения новых спортивных, курортных, производственных и жилых комплексов.

В ходе подготовки сочинской Олимпиады 2014 года 80 % вложенных средств будут потрачены на инфраструктурное строительство (развитие дорожной сети, систем водо- и газоснабжения) и только 20 % – на возведение спортивных объектов.

На сегодняшний день все десять спортивных объектов, четыре горнолыжных курорта, гостиницы строятся только за счет частных инвесторов. Поэтому государство смогло направить значительные бюджетные средства на развитие инфраструктуры города.

Масштабные спортивные события, как выгодная инвестиция для бизнеса и стимул для устойчивого развития, позволяют апробировать различные инновации, связанные как с совершенствованием методов ведения бизнеса, так и реализацией программ социально-экономического развития регионов и муниципальных образований.

Благодаря Олимпийским играм, во многих странах мира формируется новый мировой тренд, влияющий на появление новых нормативных и законодательных актов, изменяется инвестиционный цикл, улучшается качество жизни простых граждан. Так, за последние три года в экономику Краснодарского края привлечено более 1 триллиона рублей, а объем частных инвестиций только в экономику Сочи за этот период составил около 1 миллиарда рублей. Благодаря предстоящим Олимпийским играм, город

Сочи не только превратился в крупнейшую строительную площадку, но и стал пилотным проектом по комплексному изменению городской среды, внедрению новых стандартов урбанистики и новых подходов к оценке комфортности жизни в городах. К инновационным проектам относятся: создание безбарьерной среды, развитие волонтерства, внедрение новых стандартов и технологий строительства. Цель разработки и реализации программы устойчивого развития "Сочи 2014" – максимально использовать возможности Игр, минимизировать возможное негативное воздействие и сформировать наследие Олимпиады-2014. Программа содержит три классических компонента устойчивого развития – это экология, социальная сфера и экономическое развитие и такие актуальные для нашей страны темы, как создание безбарьерной среды, современные технологии и культура. Предполагается, что программа устойчивого развития "Сочи 2014" станет стандартом, которому в дальнейшем будут следовать организаторы осуществления крупных мероприятий в стране. Немаловажно, что участие в устойчивом развитии принимают партнеры Игр, которые предложили собственные социальные и инфраструктурные проекты на общую сумму более 8,4 миллиарда рублей.

Одной из первоочередных задач организаторов Олимпиады является проведение инновационной Игры, которое будет способствовать не только сохранению уникальной природы Сочи, но и улучшению экологической обстановки в регионе. На одну олимпийскую стройку сегодня приходится порядка десяти зеленых инновационных решений, не считая использования энергосберегающих технологий и вторсырья, внедрения альтернативных источников энергии [5]. Оргкомитет «Сочи 2014» планирует внедрить принцип «ноль отходов» (Zero Waste), который подразумевает формирование нового подхода к сбору, переработке, нейтрализации твердых бытовых и биологических отходов и гарантирует устойчивое эколого-экономическое развитие всего Сочи. Организаторы предполагают, что этот

принцип станет передовым не только для Сочи, но и для всей страны. В настоящее время в Сочи 97 % строительных отходов утилизируется прямо на стройплощадках.

К инновационным можно также отнести Принятое в 2009 году решение о строительстве части спортивных объектов с применением сборно-разборных технологий. Расчеты показали, что возводимые арены являются избыточными для Сочи и Краснодарского края, тогда как ряд других регионов России нуждаются в развитии инфраструктуры для зимних видов спорта и готовы принять ее. Таким образом, Малую ледовую арену для хоккея с шайбой, Ледовую арену для керлинга, две тренировочные арены для хоккея и фигурного катания было решено после 2014 года демонтировать и перевезти за пределы Кубани в Ставропольский край, Республику Северная Осетия-Алания, Ростовскую и Астраханскую области.

Таким образом, из анализа приведенного материала можно сделать вывод о том, что проведение масштабных спортивных событий не только является выгодным инвестированием в инфраструктуру для бизнеса и стимулом для государственно-частного партнерства с привлечением зарубежных инвесторов, но и способствуют социально-инновационному развитию регионов принимающей страны.

Список литературы

1. Кондратьев В.Б. Инфраструктура как фактор экономического роста [Электронный ресурс]. – Перспективы: Фонд исторической перспективы. – Режим доступа: http://perspectivy.info/rus/ekob/infrastruktura_kak_faktor_ekonomicheskogo_rosta_2010-11-10.htm
2. Еганян А. Инвестиции в инфраструктуру во время кризиса: возможности использования инструментов ГЧП [Электронный ресурс] // Корпоративный юрист. – 2009. – № 5. Май. – Режим доступа: <http://www.vegaslex.ru/text/31169>
3. Гогуа М.В. Финансирование инвестиций в инфраструктуру рекреационного комплекса: Автореф. дисс. канд. эконом. наук. – Краснодар, 2007. – 25 с.
4. Дадашева Д. Дорожные игры / Д. Дадашева, О. Сичкарь, Х. Амимов // Комерсант Guird. – 2009. – № 222. – С. 16.
5. Безотходное производство [Электронный ресурс] // Вестник Олимпиады. – 11.2011. – № 9. – Режим доступа: <http://www.stroyolimpic.ru/archive/articles/1685.htm>