



ЧЕРЕЗ НОВЫЙ ГРУЗОВОЙ ПОРТ В УСТЬЕ РЕКИ МЗЫМТА ПРОЙДЕТ БОЛЬШИНСТВО ГРУЗОВ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ОЛИМПИЙСКИХ ОБЪЕКТОВ В СОЧИ

Аэродром аэропорта Внуково входит в перечень аэродромов национальной опорной аэродромной сети, он допущен к международным полетам и входит в перечень международных узловых аэропортов. До начала реконструкции техническое состояние большей части искусственных покрытий аэродрома — взлетно-посадочных полос аэропорта Внуково — оценивалось как критическое. Из-за этого аэродром мог принимать далеко не все современные самолеты.

Что касается строительства второго международного терминала Внуково, в этом году осталось смонтировать кровлю и закончить отделочные работы. А также построить контрольно-диспетчерский пункт — специальную башню, которая будет возвышаться над всем аэропортом на высоте 46 м. Пуск второго терминала намечен на четвертый квартал 2009 года. Сразу после окончания реконструкции аэропорт сможет принимать до 20 млн пассажиров в год (в два раза больше, чем сейчас).

В соответствии с выпиской из перечня строек и объектов для федеральных государственных нужд на 2009 год, представленной Министерством экономического развития РФ, на реконструкцию аэропорта Внуково направлено бюджетных ассигнований в объеме 2,11 млрд рублей.

Уже весной 2009 года генподрядчик — ЗАО «Инжтрансстрой» — выполнил работы по проекту реконструкции аэродрома Пулково (Санкт-Петербург) в срок и в полном объеме контракта. Подписан акт приемочной комиссии об эксплуатации взлетно-посадочной полосы №1. Финансирование реконструкции взлетно-посадочной полосы №1 осуществлялось из городского бюджета. Заказчик строительства — комитет по строительству Санкт-Петербурга.

Проект был реализован в рекордно короткие сроки — за девять с половиной месяцев. Он предусматривал работы по разборке верхнего слоя ранее уложенного бетонного покрытия. Нижний слой бетонного покрытия был

дефрагментирован с применением новейших технологий: впервые в России применен метод высокочастотного виброрезонансного разрушения ранее уложенного бетонного покрытия.

Сегодня в Пулково в полном объеме выполнены также работы по устройству водосточной системы взлетно-посадочной полосы. Устроены километры коллекторов. Выполнено порядка 140 тыс. кв. м асфальтового покрытия боковых полос безопасности. Уложены десятки километров кабельной продукции. Проведена работа по благоустройству территории. Завершены работы по устройству внеплощадочных кабельных линий. 95% оборудования, установленного в процессе реконструкции аэродрома, новое.

Выполнены также дополнительные работы сверх контракта, необходимость в которых возникла в процессе реконструкции. Кроме того, по ходу работ заказчик внес ряд изменений в проектное решение, в частности поставил задачу установки современного импортного оборудования системы посадки, не учтенного в контракте. Это решение привело также к дополнительным работам по энергоснабжению, которые были выполнены «Трансстроем».

Реконструированная взлетно-посадочная полоса позволит с высокой степенью безопасности принимать все типы воздушных судов, используемых российскими и международными авиакомпаниями. До настоящего времени аэропортом Пулково эксплуатировалась одна ранее реконструируемая взлетно-посадочная полоса №2. Производительность одной полосы в среднем 30 операций взлетов-посадок в час. Ввод в эксплуатацию взлетно-посадочной полосы №1 позволит при необходимости увеличить эти показатели вдвое, а также бесперебойно обслуживать воздушные суда при различных климатических условиях.

1 июня завершится еще одна масштабная стройка: после реконструкции будет введена в эксплуатацию взлетно-посадочная полоса международного аэропорта Кольцово. Стоимость строительства новой полосы составила порядка 3,5 млрд рублей. 5 июня откроется строящийся терминал международных воздушных линий. Площадь международного терминала составляет порядка 46–47 тыс. кв. м.

Практически готова башня командно-диспетчерского пункта (КДП). Стоимость работ по строительству и оснащению командно-диспетчерского пункта аэропорта Кольцово составила 180 млн рублей. По уровню оснащенности инновационными технологиями аэронавигации КДП в Кольцово не имеет аналогов в Российской Федерации, он позволит управлять воздушным движением в районе аэропорта в режиме Tower. Этот режим предусматривает сосредоточение и концентрацию на одной вышке всех звеньев службы управления воздушным движением аэропорта, исключив деятельность иных вспомогательных пунктов УВД. Это значительно повысит уровень безопасности полетов воздушных судов в районе аэродрома Кольцово. Создание КДП позволит превратить екатеринбургский аэропорт в международный узловой аэропорт-хаб.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ Выделенные бюджетные ассигнования по Росморречфлоту на 2009 год по первоначальному бюджету составляли 49,5 млрд рублей. Учитывая мировой финансовый кризис, правительством РФ принято решение о снижении для отрасли бюджетного финансирования в 2009 году. В целях выполнения поручения правительства РФ Росморречфлотом проведен анализ текущих расходов подведомственных предприятий и учреждений, а также мероприятий, предусмотренных федеральными целевыми программами, и дано предложение по сокращению расходов. В итоге объем бюджетных ассигнований с учетом сокращения составит 42,9 млрд рублей.

По данным Министерства транспорта, в третьем квартале 2009 года завершится реконструкция начатых судовых гидротехнических сооружений на внутренних водных путях России. В частности, на ГУП «Канал имени Москвы», ФГУ «Беломорканал», ГБУ «Волго-Балт», ФГУ «Камводпуть», ФГУ «Волжское ГБУ», ФГУ «Волго-Донское ГБУВПС». Также будет проводиться перевооружение и модернизация технического флота. Кроме того, в этом году начнется разработка комплексных проектов реконструкции гидротехнических сооружений и водных путей по восьми бассейнам.

В третьем квартале состоится ввод таких объектов, как автомобильно-железнодорожный паромный комплекс и первая очередь контейнерного терминала в Усть-Луге. Продолжится строительство морского пассажирского терминала на Васильевском острове, железнодорожного паромного комплекса в Балтийске, перегрузочных комплексов в портах Кавказ, Тамань, Туапсе, Корсаков, Ванино. Реконструкция в портах Санкт-Петербург, Новороссийск, Оля, Кавказ, Тамань, Владивосток, Шахтерск.

Первые грузы в конце лета начнет принимать новый грузовой порт в устье реки Мзымта. Через него пройдет значительная часть грузопотока для возведения объектов Олимпиады в Сочи в 2014 году. Общая стоимость проекта — более 6,5 млрд рублей, еще столько же будет потрачено на строительство молов за счет госбюджета. Переговоры о финансировании ведутся с рядом организаций, в том числе с Внешэкономбанком, который в середине марта выделил финансирование в размере 5 млрд рублей на строительство объекта. Проектная мощность терминала составит 5 млн тонн грузов в год. В ходе строительства будет создано восемь причалов, в том числе три — для навалочных грузов и пять — для генеральных грузов.

На полную мощность порт начнет работать в первой половине 2010 года. Срок его эксплуатации в качестве грузового порта составит всего пять лет, затем он будет перепрофилирован в марину, рассчитанную на стоянку примерно 500 яхт.

В втором полугодии 2009 года российские судоходные компании получат 27 судов транспортного флота суммарным дедвейтом около 2,3 млн тонн. Будет введен в строй дизель-электрический ледокол «Санкт-Петербург».

Что касается федеральных целевых программ, сохранен 100-процентный объем финансирования по ФЦП «Глобальная навигационная система», по подпрограмме «Развитие г. Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе» ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» и ФЦП «Жилище». ■

«БУДЕМ ВСТРЕЧАТЬ БАРАКА ОБАМУ»

В этом году откроется новый международный терминал аэропорта Внуково. О реализации проекта реконструкции этих воздушных ворот столицы рассказывает генеральный директор ОАО «Корпорация „Трансстрой“» ВЛАДИМИР ГУРОВ.



BUSINESS GUIDE: Когда корпорация приступила к работе над проектом?

ВЛАДИМИР ГУРОВ: Проект реконструкции аэропорта Внуково стартовал в 2006 году. Тендер проводила администрация аэропорта. Мы его выиграли. Заказчиком этого проекта является сам аэропорт, финансирование ведется им же и правительством Москвы. К моменту конкурса «Трансстрой» уже успел показать себя этому заказчику как надежный партнер: мы за семь месяцев построили уникальное сооружение — подземную железную дорогу, пустили электричку от Киевского вокзала к аэропорту.

BG: И проект стартовал?

В. Г.: Да. Стадию «П» (разработки проекта. — **BG**) разрабатывала немецкая фирма Abergteier совместно с «Моспроект-4». Предложенный немцами проект не учитывал наших климатических особен-

ностей, а также не выдерживал никакой критики как по технологии строительства, так и по конструкторским решениям. Переделывать проект пришлось уже нам вместе с немецкой фирмой Hochtief, которая имеет огромный опыт проектирования объектов такого рода. Генеральным проектировщиком вместо «Моспроекта-4» стал «Метрогипротранс», к работе подключился строительный отдел аэропорта Внуково. Новый проект прошел экспертизу. В 2006 году мы начали строить аэропорт, но вначале был снос старого здания, освоение площадки. Поскольку была чехарда с проектами, в 2007 году мы практически не работали — построили только подземную часть объекта. Нам не хватало проектной документации и финансирования, которое на первоначальном этапе осуществлялось только аэропортом как инвестирование собственных средств в развитие. Только после того как была проведена дополнительная эмиссия и правительство Москвы выкупило часть акций аэропорта, началось бесперебойное финансирование реконструкции аэропорта.

BG: Что вы успели сделать за это время?

В. Г.: Весь прошлый год мы активно трудились и сейчас продолжаем. За это время уложено около 300 тыс. куб. м моно-

литного железобетона с очень сложным армированием, земляные работы — порядка 120 тыс. куб. м грунта было вывезено, забурено больше тысячи свай. Подземная часть готова на отметке —8 м. Там будет все технологическое оснащение аэропорта. На сегодня уже смонтировано процентов 80 инженерного обеспечения, внешние коммуникации подведены на 100%. Построили автодороги для пассажирского и технологического транспорта. Смонтирована металлоконструкция кровли примерно на 45%, начались отделочные работы. Металлоконструкции все изготовлены. Дело пошло быстро. В этом году будем сдавать первую очередь аэропорта.

BG: Что осталось сделать?

В. Г.: Порядка 10 тыс. куб. м бетона положить, отделка, сделать контрольно-диспетчерский пункт — это башня, которая будет возвышаться над всем аэропортом, высотой 46 м. Да и все.

BG: Что представлял собой аэропорт до реконструкции и что будет представлять после нее?

В. Г.: Правительство Москвы поставило задачу превратить Внуково в один из лучших международных аэропортов. Поэтому мы еще в 2004–2005 годах построили всю дорожную инфраструктуру — в об-

щей сложности около 27 км автомобильных дорог, мостов, тоннелей — от Москвы до комплекса. Мы также построили железную дорогу к Внуково и многочисленные паркинги, подъездные дороги. Сейчас Внуково принимает и отправляет самолеты с двух терминалов — через международный терминал и терминал внутренних авиалиний. После окончания строительства нашего терминала общей площадью 260 тыс. кв. м, который рассчитан примерно на 20 млн пассажиров в год, реконструкция будет продолжена. Терминал внутренних линий тоже будет сноситься, если будут средства, и достраиваться, объединяться со старым и новым международным. Появится один новый, современный. Надо сказать, что руководят аэропортом Внуково очень деятельные люди — за два года, что мы вместе работаем, пассажиропоток увеличился почти в два раза.

BG: Теперь аэропорт соответствует международным стандартам и требованиям?

В. Г.: Аэропорт Внуково и сейчас соответствует международным стандартам, а после ввода нового терминала будет сделан шаг вперед к более качественному обслуживанию пассажиров.

BG: С какими сложностями во время реконструкции вы столкнулись?

В. Г.: Их было довольно много. Прежде всего сложности возникают из-за того, что работы приходится вести на территории действующего аэропорта. Строить приходится поэтапно, поскольку аэропорту сложно выделять нам площади.

BG: Работы ведутся только собственными силами?

В. Г.: У нас доходило до одновременной работы на объекте 50 подрядчиков, но из-за кризиса остались только «Метроспецстрой», «Бамо» и «Стальмонтаж». Процент на 70–80 работы сейчас ведутся собственными силами.

BG: В Москве хватает строителей?

В. Г.: В этом году — да. А в прошлом мы не могли найти нормальных подрядчиков и даже срывали сроки из-за этого. Из 50 наших подрядчиков в прошлом году 20 были мелкими фирмами, которые занимались монолитными работами, и многие, надо сказать, не выдержали — сложная работа, которая ближе даже к мостовым конструкциям. Высококласных специалистов немного.

BG: Этим летом откроется президентский терминал?

В. Г.: Да. Будем встречать там Барака Обаму. За 2 млрд рублей Москва сделала президенту подарок.

Записала **ОЛЬГА МЕЛЬНИКОВА**