

Реконструкция: полет нормальный!

Аэропортовая инфраструктура Сибири, построенная в советские годы, несмотря на частичную модернизацию, устарела и нуждается в серьезном обновлении. Основные проблемы, с которыми сталкиваются регионы, — износ оборудования и недостаток площадей. До 2024 года в Сибири предполагается реконструировать четыре аэропорта. Сумма финансирования оценивается в 30 млрд руб. Ремонт и создание новых объектов необходимы, отмечают эксперты, при этом окупаемость этих вложений может составить до 12 лет.

— проекты —

Четыре аэропортовых комплекса Сибири в ближайшие пять лет подвергнутся масштабной реконструкции — Толмачево (Новосибирская область), Богашево (Томская область), аэропорты в Братске и Бодайбо (Иркутская область). Эти объекты уже включены в федеральный проект «Реконструкция инфраструктуры региональных аэропортов и расширение сети авиационных маршрутов» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, сообщили в Сибирском ОИЦ. Общий объем финансирования, по данным ведомства, превысит 30 млрд руб., в том числе 16 млрд руб. будут выделены из федерального бюджета.

Сегодня также обсуждается строительство аэропорта «Омск-Федоровка», прокомментировал полпред президента в Сибирском федеральном округе Сергей Меньяло. Стоимость нового комплекса оценивается в 25 млрд руб., из них 15 млрд руб. будут выделены из государственного бюджета на строительство плоскостных сооружений (взлетно-посадочной полосы, рулежной дорожки, перрона для обслуживания воздушных судов). Решение строить новое здание, а не модернизировать существующее принято с целью выноса хаба за городскую черту, что, по мнению губернатора региона Александра Буркова,

«жизненно необходимо» для развития Омска и обеспечения безопасности полетов. В настоящее время в Омске функционирует аэропорт «Омск-Центральный». Его основной акционер — правительство региона, которое ставит задачу в 2022 году довести пассажиропоток до 1,7 млн чел. Планируется, что уже в 2019 году пассажиропоток достигнет почти 1,4 млн чел. (в 2018 году — 1,1 млн).

До 2024 года будут отремонтированы взлетно-посадочные полосы в Кемерово (на сумму 4,3 млрд руб.) и Барнауле (на 2 млрд руб.). Руководство кемеровского аэропорта также намерено в следующем году начать строительство нового терминала. «В начале 2019 года аэропорт приступил к проектированию нового аэровокзального комплекса, которое завершено в декабре. В марте 2020 года после прохождения государственной экспертизы и проведения конкурсных процедур планируется начать строительство. Срок строительства — 12-13 месяцев. Объем инвестиций — более 3 млрд руб.», — сообщил генеральный директор ООО «МАК им. А.А. Леонова» Виталий Кашин. Появится современный трехэтажный аэровокзальный комплекс общей площадью около 12 тыс. кв. м.

«Из существующих терминалов в Сибири обеспечивает пассажирский поток аэропорт в Красноярске, который был построен к Универсиаде. Что касается Новосибирска, являющегося крупнейшим в округе хабом по



В аэропорту Толмачево после строительства нового терминала общая площадь аэровокзального комплекса должна вырасти в два раза — до 100 тыс. кв. м

объему пассажиропотока, то модернизация здесь однозначно необходима. Обновление этого терминала ведется давно, но сейчас можно констатировать, что, несмотря на постоянное увеличение пропускной способности, рост перевозок значительно опередил прибавку в площадях», — уверен исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

Помимо недостатка пропускной способности, генеральный директор ассоциации «Аэропорты» Виктор Горбачев отмечает другие проблемы, которые испытывают аэровокзалы Сибири. В их числе устаревшее оборудование, необходимость внедрения информационных технологий, изжившая себя электроника, несовременная неавиационная деятельность (деятельность по развитию наземных услуг,

предоставляемых пассажирам на территории аэропортов). Но основная проблема, конечно, — это маленькие аэропорты, соглашается он. «Например, в 2019 году вышло постановление правительства России, разрешающее аэропортам систему продажи duty free (магазины беспошлинной торговли) не только на вылете, но и на прилете. Но, к сожалению, ни в одном аэропорту в России сегодня их нет. Между тем люди, возвращающиеся в Россию из других стран, могли бы тратить оставшуюся после отпуска валюту здесь», — говорит эксперт. По его словам, открыть такие объекты аэропортам не позволяет дефицит площадей.

Да будет ремонт

Директор аэропорта Томска Николай Таранух признает, что объект испытывает дефицит площадей, в том числе в зоне технологического обслуживания (регистрации, досмотра, ожидания, выдачи бага-

жа, прилета и комплектации грузов). «Для создания комфортных условий для пассажиров и обеспечения непрерывного технологического обслуживания пассажиров и багажа требуется расширение этих зон. Это возможно только при строительстве нового современного терминала», — отмечает он.

Необходимость реконструкции авиационного комплекса в Томске, по словам Николая Тарануха, также обусловлена требованиями новых эксплуатационных документов и сроками эксплуатации существующих аэродромных сооружений, которые сегодня предъявляются к построенным аэропортам. В настоящее время в аэропорту Томска ведется два проекта: реконструкция аэродромного комплекса, которая началась в 2019 году и завершится в 2022-м (на это выделено 3 млрд руб. — средства инвестора), а также строительство нового терминала — начало строительных работ намечено на третий-четвертый квар-

тал 2020 года. Ведется разработка проектной документации. Инвестором проекта строительства нового аэровокзального комплекса и реконструкции ВПП является акционер аэропорта Томска — холдинг «Новапорт».

По информации компании, строительство аэровокзального комплекса позволит увеличить общую пропускную способность двух терминалов аэропорта Томска в 1,5 раза — до 1 тыс. чел. в час. Площадь нового терминала составит 6 тыс. кв. м (существующего — 10,5 тыс. м), дополнительно будут установлены телетрапы, увеличатся технологические зоны (зоны досмотра, регистрации, выдачи багажа, зоны ожидания вылета). За последние пять лет пассажиропоток в томском аэропорту вырос в 1,5 раза (за 11 месяцев 2019 года он составил 702 тыс. пассажиров). Согласно прогнозам руководства, при сохранении темпов роста к 2024 году пассажиропоток достигнет 1 млн чел.

«Горно-добывающая компания»: инвестируем в качество

Новосибирская «Горно-добывающая компания» (ООО «ГДК») является оператором одного из старейших в регионе гранитных месторождений — карьера «Борок», расположенного в Новосибирске. О производственных, экологических и социальных задачах, решенных в 2019 году, и планах на 2020 год рассказал генеральный директор компании Юрий Мартемьянов.

— Какие изменения вы видите на рынке щебня в 2019 году?

В этом году значительных изменений на рынке щебня в нашем регионе не произошло. По данным министерства строительства Новосибирской области, рост производства щебня в регионе за десять месяцев 2019 года по отношению к аналогичному периоду 2018 года составил около 5,5%. Строительный рынок в целом в последние несколько лет демонстрирует стагнацию. Наше предприятие сохраняет объемы выпуска в рамках, предусмотренных лицензией. Основные потребители нашей продукции — дорожно-строительные предприятия.

Щебень и щебеночно-песчаные смеси из карьера «Борок» в 2019 году применяли для реконструкции улиц Большой и 2-й Станционной, строительства трассы «Новосибирск — Кочки — Павлодар», строительства и ремонта водопроводных и тепловых сетей в Новосибирске.

— Если говорить об объемах выпуска, каков результат работы предприятия в 2019 году в цифрах?

Мы планируем, что до конца года добыча горной массы, переработанной в щебень различных фракций, составит 1971 тыс. т.

— В прошлом году карьер «Борок» отмечал 110-летний юбилей, а какое событие стало главным в 2019 году для ГДК?

Если говорить о самом значимом событии, то это положительное заключение экспертизы промышленной безопасности на проект технического перевооружения карьера строительного камня «Борок» до горизонта минус 10 м, зарегистри-

рованное Сибирским управлением Ростехнадзора. Это один из основополагающих документов в деятельности горнодобывающего предприятия. До 2019 года карьер «Борок» работал по сути по документации 1976 года, конечно, с учетом корректировок, выполненных в 2008, 2012 и 2016 годах, и тем не менее. А с 2020 года предприятие будет работать по новым техническим регламентам, разработанным и утвержденным в 2019 году. План развития горных работ на 2020 год согласован уже с учетом этих документов.

— Почему ГДК озаботилась созданием и экспертизой нового проекта технического перевооружения?

В течение 2019 года по результатам проведенных геологических изысканий было принято решение о дальнейшем развитии производства в карьере «Борок». В целях реализации этого решения мы уже начали предпринимать соответствующие шаги, один из них — техническое перевооружение предприятия.

— Какие изменения ждут компанию с учетом этого документа?

В первую очередь качественные. Объем производства ООО «ГДК», как и любой другой добывающей компании, ограничен рамками лицензии.

Месторождение строительного камня «Борок» работает в рамках лицензий на недра НОВ 01678 ТЭ и НОВ 02168 ТЭ.

ГДК вышла на максимальный объем добычи и переработки гранита еще в 2018 году. В новом году мы намерены сохранить этот уровень производства и сосредоточить свои усилия на развитии таких направлений, как модернизация технической базы,



геологические изыскания, повышение качества продукции, развитие корпоративной культуры, экологические мероприятия, социальные проекты.

То есть наша задача — совершенствовать техническую базу карьера, инвестировать в развитие наших сотрудников, повышать культуру производства. Обновление производственной техники решает, в том числе, экологические задачи по минимизации воздействия предприятия на окружающую среду.

— В прошлом году вы рассказали про экологические программы, которые обусловлены расположением карьера в городской черте. Какие мероприятия в этом направлении запланированы на 2020 год?

Все запланированные на 2019 год экологические проекты мы реализовали.

Для подавления пыли проводилось орошение технологических дорог и узлов дробления на дробильно-сортировочных установках. Мы приобрели две новые поливальные машины, эта техника применялась для регулярного полива дороги, примыкающей к карьере.

При проведении буро-взрывных работ устья скважин накрывались сеткой Рабица и засыпались инертным материалом, что позволяет снизить риск разлета камней. Для уменьшения сейсмического воздей-

ствия мы снизили заряды взрывчатых веществ.

Дробильно-сортировальные комплексы были заглублены и в направлении жилой застройки ограждены дополнительным забором для шумоизоляции и пылеподавления.

Эффективность мероприятий по снижению вредного воздействия подтверждается регулярными исследованиями и замерами, которые проводят сертифицированные лаборатории. В 2019 году сейсмические колебания измеряли пять раз, шумовое воздействие проверяется раз в году, показания запыленности и загрязнения воды исследуют ежеквартально. Ни один из замеров 2019 года не зафиксировал превышения допустимых норм.

В 2020 году обновление парка спецтехники и дальнейшее совершенствование технологии позволят нам сделать предприятие еще более экологичным.

— Новая техника требует инвестиций. Какие вложения в производство планируются в 2020 году?

ГДК ежегодно вкладывает в модернизацию и обновление технического парка около 20–30 млн руб. В 2019 году инвестиции направлялись на замену карьерной техники, в 2020-м планируются модернизация и обновление оборудования для переработки горной массы и участка механизации.

— Практику участия в конкурсах предприятие сохраняет?

Это не самоцель, но нам приятно признание жителей региона и экспертов отрасли. В 2019 году продукция ГДК повторно получила статус «Новосибирская марка» в номинации «Продукция производственно-технического назначения». Компания в очередной раз вошла в тройку призеров в конкурсах по состоянию условий труда и социальной ответственности, которые проводит департамент промышленности, инноваций и предпринимательства мэрии Новосибирска. Мы постарались, чтобы в следующем году нам тоже было чем гордиться.

— Ваша компания активно развивает социальное направление. Какие проекты реализованы и что запланировано на 2020 год?

Предприятие много сотрудничает с образовательными учреждениями и реализует проекты, направленные на профориентацию

молодежи. Мы организуем экскурсии для студентов, спонсировали Всероссийскую олимпиаду юных геологов, помогаем в организации летних трудовых лагерей. Экскурсии или практика на производстве — это хороший способ познакомиться с потенциальным работодателем.

Давно и очень плотно сотрудничаем с органами территориального общественного самоуправления: помогаем в благоустройстве территории, в устройстве игровых площадок, в организации мероприятий для пенсионеров. Это очень важное партнерство для нас. Как вы правильно заметили, карьер «Борок» находится в городской черте, рядом жилая застройка. У нас одна общая территория, которую только совместными усилиями можно сделать лучше и комфортнее. Поэтому мы выстраиваем конструктивный диалог и добрые отношения с соседями. И планируем поддерживать эти отношения в будущем.



ООО «Горно-добывающая компания» — один из крупных производителей строительного щебня в Новосибирске. Компания входит в самарскую корпорацию «РосРегион Развитие». Предприятие ведет разработку гранитного месторождения «Борок», расположенного в городской черте.

Номенклатура продукции включает щебень гранитный, строительный, кубовидный; щебеночно-песчаные смеси; камень бутовый гранитный. Материалы используются при строительстве, реконструкции и ремонте зданий, железных и автомобильных дорог, производстве асфальта, бетона и железобетонных конструкций, в благоустройстве и ландшафтном дизайне. Продукция карьера сертифицирована для производства строительных работ и декларирована для дорожного строительства.