

С. П. Тестов

К ПРОБЛЕМЕ ВОЗВЕДЕНИЯ ОБЪЕКТОВ ДОЛГОСТРОЯ В ОМСКОМ РЕГИОНЕ

В статье рассмотрены актуальные проблемы, связанные с долгостроем объектов, в которые были вложены миллиардные инвестиции из федерального бюджета, также бюджета города Омска и Омской области. Однако по разным причинам эти значимые для города Омска объекты стали уже историей – это аэропорт «Омск-Федоровка», Омский метрополитен и Красногорский гидроузел на реке Иртыш. По времени первым значительным строительством в Омске являлся аэропорт «Омск-Федоровка». Строительство началось в 1989 году, несколько раз приостанавливалось, потом возобновлялось. В 2008 году было прекращено федеральное финансирование и к 2012 строительство полностью было приостановлено. Завершение строительства нового аэропорта планировалось завершить к 300-летию города, но этого не случилось. Вторым по очереди незавершённым строительством стало ожидаемое в городе метро. Строительство началось в 1992 году и его завершение планировалось сначала в 2008 году, затем к 300-летию города в 2016 году. В мае 2018 года решением Правительства Омской области строительство было прекращено окончательно. Омский метрополитен мог бы стать вторым в Сибири после Новосибирска и восьмым в России. Третьим знаковым строительством в пределах города стало возведение на реке Иртыш Красногорского гидроузла. К строительству приступили в мае 2011 года и плановым сроком завершения и сдачи гидроузла в эксплуатацию также было 300-летие города Омска. В связи с банкротством основного подрядчика НПО «Мостовик» строительство было заморожено. У области в настоящее время собственных средств на завершение строительства нет. Однако, вне зависимости от причин, как об объективных, так и субъективных, создавших эти объекты долго строя, всегда есть надежда на положительное решение соответствующих вопросов.

Ключевые слова: транспорт, логистика, транспортный комплекс, инвестиции, проект, строительство, стратегия, метрополитен, гидроузел, аэропорт.

Рядовые горожане, депутатский корпус, Правительство Омской области не перестают думать о строительстве современного аэропорта «Омск-Федоровка». Необходимы многомиллиардные затраты на строительство первой очереди – обустройство аэродрома и взлетно-посадочных полос, строительство подъездных путей, закладка фундамента зданий. В соседнем Новосибирске получил «вторую жизнь» после реконструкции международный аэропорт «Толмачево», через который омичи могут улететь в более полусотни стран мира.

С приходом новой администрации и губернатора А.Л. Буркова в Омске вновь заговорили о когда-то запланированном закрытии аэропорта «Омск-Центральный», где взлет и посадка пассажирских лайнеров осуществляется над центром города. Реанимация строительства аэропорта в Федоровке возможна при согласовании с федеральным центром и вхождении в магистральную инфраструктуру. Сегодня найти в Омске инвесторов, готовых вложить вместе с областью порядка 5–6 миллиардов рублей в восстановление и строительство инженерных сетей, наверное, проблематично.

Далее, по оценкам экспертов, потребуется еще от федерального центра не менее 11-12 миллиардов рублей на строительство самого аэродрома, его взлетно-посадочной полосы с комплексом навигационной инфраструктуры. Но в завершении будет строительство самого аэропорта – здания со всеми современными внутренними и внешними структурными подразделениями – залами ожидания, пропускными пунктами, кассами, ресторанным и буфетным сервисом, магазинами, барами и бутиками,

помещениями для персонала, охраны, диспетчерской и аэродромной службами. Обустроенная привокзальная площадка для подъезда и стоянки автотранспорта с охранными службами и т.п. Сумма капитальных вложений пока непредсказуема.

Насколько увеличится пассажиропоток при введении аэропорта в Федоровке, сколько авиакомпаний будет заинтересовано в полетах в Омск или транзитных остановках, сказать очень сложно. Сегодня на авиaperевозках значительно сказывается сезонность полетов. С мая увеличивается количество рейсов на Крым и Сочи, чартерные рейсы в Китай, Турцию, Грецию и иные страны Средиземноморья. А вот говорить о расширении географии круглогодичных рейсов по России и зарубежью без серьезных общественных исследований в настоящее время затруднительно.

Сегодня горожанам и жителям Омской области предлагается выбор на полеты в ближнее и дальнее зарубежье через аэропорты «Толмачево» в Новосибирске, «Рошино» в Тюмени, «Кольцово» в Екатеринбурге или московские аэропорты. Причем через Москву омичи десятилетиями летают в большинство областных центров России, в Якутию, на Камчатку и в Калининград.

Кстати, популярными стали авиаперелеты по маршруту Омск – Новосибирск и обратно. У данного авиасообщения есть как противники, так и сторонники, все зависит от цели поездки. Но наличие реальной востребованности пассажиров и туристов в данном авиамаршруте уже характеризует правильность принятого решения.

В Новосибирске еще с прошлого 20-го столетия прекрасно работает метрополитен, связывающий самые густонаселенные районы города по

обоим берегам реки Обь. Жители соседнего мегаполиса уже не представляют себе жизнь в городе без метро. Перепланированы маршруты движения муниципального автотранспорта, коммерческих маршруток и троллейбусные линии. Горожане мечтают о расширении линий метрополитена, строительстве новых станций.

А в городе Омске жители города и области вынуждены ездить на наземном транспорте, с пересадками, с самым дорогим в Сибири и на Алтае проездом в 30 рублей за одну поездку. Строительство метрополитена прекращено. Не сдана ни одна станция. Проложенным тоннелям необходима консервация с ценой вопроса – не менее 25 миллионов рублей ежегодно из бюджета города. Положительно решен только вопрос по строительству и вводу в эксплуатацию метромоста, который связал центр города с густонаселенным спальным районом Левобережья.

26 марта на пресс-конференции глава Омского региона А.Л. Бурков озвучил решение заседания правительства Омской области о нецелесообразности дальнейшего строительства Омского метрополитена. Примерная стоимость завершения и ввода в эксплуатацию омского метрополитена составит не менее 24 миллиардов рублей, а это практически весь годовой бюджет области.

В то же время ситуация в перспективе может измениться и возможно в определенном будущем данный вопрос все же будет решен положительно.

И третья «великая» стройка в Омске – строительство Красногорского гидроузла на реке Иртыш.

Проектом, разработанным ОАО «Мособлгидропроект» и получившим 27.01.2011 г. положительное заключение государственной экспертизы, в составе гидроузла предусматривалось строительство основных сооружений:

- левобережной и правобережной бетонных водосливных плотин с шестисекционными водосливами, водобойными колодцами, рисбермами, сопрягающими стенками и мостовыми переездами;
- рыбопропускного сооружения из двух пролетов, совмещенных с первым и шестым пролетами водосливных плотин;
- земляных плотин в русловых и береговых частях;
- однокамерного шлюза с подходными каналами.

Кроме этого должны были быть построены второстепенные сооружения гидроузла:

- в русле реки направляющие дамбы подходных каналов шлюза и водосливных плотин;
- на плотине инспекционные и смотровые площадки;
- подъездные дороги и площадки для стоянки автотранспорта.

Предполагалось, что Красногорское водохранилище при подпорной отметке 70 метров будет иметь полезную емкость 60 – 62 млн. кубических метров, что составило бы менее 1% среднегодового стока на Иртыше в границах

города. По этой причине создаваемое водохранилище не предназначалось для регулирования уровня в нижнем бьефе. Запроектированный между водосбросных бетонных плотин судоходный шлюз имел бы длину 150 м, полезную ширину 20 м и глубину на порогах до 4 м. Проект шлюза выполнен ОАО «Гипроречтранс». При вводе в эксплуатацию данный однокамерный шлюз решил бы проблему пропуска всех типов и проектов судов, осуществляющих движение вниз и вверх по течению по реке Иртыш.

Генеральной линией предстоящего строительства Красногорского гидроузла являлось решение основной задачи – ликвидировать проблему обеспечения города Омска питьевой водой. При завершении строительства проблемы для речного транспорта теоретически отсутствовали. Будет же функционировать в навигационный период шлюз для пропуска судов и составов. Вопрос стоимости шлюзования как-то не обсуждался.

При согласовании проекта строительства гидроузла вся тематика вопросов увязывалась с забором воды для городских нужд, а вопросы экологии, связанные с подтоплением поймы реки в границах города Омска и его пригородов выше по течению от строящейся плотины, публично не рассматривались и в периодической печати не оговаривались.

Подъем уровней воды на Иртыше в межень период на 1.5 – 2.0 м привел бы к приостановлению течения реки Омь, впадающей в Иртыш в центре города, что повлекло бы экологический коллапс. В центре города Омска возник бы озеровидный водоем с минимальным течением, а с учетом «чистоты» воды в реке Омь и жаркой летней погодой, началось бы заболачивание берегов с запахом отстойной грязной воды, если не сказать более. Через мосты, соединяющие берега реки Омь, ежедневно проезжают многие десятки тысяч горожан, тысячи единиц подвижного состава, вблизи береговой линии построены сотни жилых домов. Да и ветер разносил бы отнюдь не ароматные запахи на близлежащие районы. Также поднялся бы уровень грунтовых вод и это было бы только началом городских бед. О последствиях ни проектировщики, ни представители властных структур даже не догадывались. Редкие голоса противников стройки услышаны не были.

К строительству Красногорского гидроузла приступили в 2011 году со сроком окончания в 2016 г., т.е. к 300-летию города Омска. Однако главный подрядчик – НПО «Мостовик» к 2016 году – обанкротился. Освоив с субподрядчиками примерно 5,5 млрд. рублей и выполнив, по разным оценкам, от 40 до 50% всего объема строительства, работы были приостановлены. По разным оценкам, которыми оперируют в областном правительстве, требуется не менее 4,5 миллиардов рублей из федерального бюджета. Сумма немалая.

До настоящего времени остается открытым о судоходстве на реке Иртыш в пределах города. Практически все транзитные перевозки связаны с загрузкой и выходом судов в рейс из Омска во все

приречные пункты Обь-Иртышского водного бассейна – Омская и Тюменская области, включая Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа. Погрузка судов осуществляется в Омском речном порту, грузовых терминалах выше по течению, чем строящийся гидроузел. А предстоящее шлюзование вряд ли будет бесплатным.

Одна из крупнейших судоходных компаний в Обь-Иртышском бассейне – ПАО «Иртышское пароходство» – за навигацию 2018 года только нефтепродуктов перевезла около 140, 0 тысяч тонн. Погрузка в танкеры осуществляется с причалов Омского НПЗ (пос. Николаевка).

Таблица 1

Объемы перевозок ПАО «Иртышское пароходство»

Род груза	Объём перевозок, тыс. т				
	2014	2015	2016	2017	2018
Налив	198,5	249,6	113,7	116,0	191,0
Сухогруз	470,4	138,5	638,3	456,0	139,0
Всего	668,9	388,1	752,0	572,0	330,0

Следует отметить, что в рамках госзаказа было перевезены речными танкерами в 2017 году 71 тыс. тонн, в 2018 году 58 тыс. тонн светлых нефтепродуктов для перевалки в Обской губе в морские танкеры ледового класса для дальнейшей доставки потребителям Чукотского автономного округа.

Кроме этого в 2018 году для нужд города и области в Омск в район судоремонтного завод было доставлено около 100 тысяч тонн песка из района Чернолуچه-Красноярка.

Речной транспорт – наиболее дешевый вид транспорта по сравнению с железнодорожным и, тем более, с автомобильным. Поэтому продукция, производимая на предприятиях Омска и других регионов, ежегодно десятками тысяч тонн перевозится с грузовых терминалов АО «Омский причал» (пос. Николаевка) судами АО «Северречфлот», АО «Обь-Иртышское речное пароходство» и др. потребителям Тюменского севера.

Судами Омского речного порта и АО «Южная судоходная компания» с причалов АО «Омский речной порт» ежегодно для потребителей Омской и Тюменской областей ежегодно доставляются уголь, щебень, ЖБИ, песок и иные грузы с объемами 35–55 тыс. т.

Омские речники вносят значительный вклад в строительство и обустройство морского порта Сабетта, расположенного в северной части Обской губы. Построенный порт является неотъемлемой частью инфраструктуры комплекса по переработке сжиженного газа по проекту «Ямал СПГ-1». В настоящее время порт функционирует круглогодично, отгружая ежемесячно сотни тысяч кубометров сжиженного природного газа в морские танкеры.

Сейчас разворачивается строительство первой очереди второго проекта – «Арктик СПГ-2» на Гыданском полуострове. Речники доставляют сюда с выгрузкой на причалах пункта Салманово десятки тысяч тонн различных грузов. Из Омска в первую очередь перевозятся светлые нефтепродукты – дизельное арктическое и дизельное зимнее топливо. Для речных судов период арктической навигации в северной части Обской губы не более 90 суток. Остальное время здесь лед. Безусловно, на время доставки грузов в Заполярье речными судами влияют погодные условия. В случае штормовых явлений суда уходят в

бухты-убежища. А после строительства шлюза возникнут дополнительные сутки простоев.

В последние годы возобновились межбассейновые перевозки в арктической зоне Западно-Сибирского региона. Как в 80-90 годы прошлого столетия, речные танкеры возобновили доставку топлива на Диксон. В недалеком прошлом светлые нефтепродукты завозились на Енисей в морской порт Дудинку.

В те годы еще не было серьезного направления в движении судов по принципам логистики. Однако на Енисее оценили прямую доставку топлива произведенного на Омском НПЗ, без участия железной дороги. Экономия в затратах на перевозку была значительная.

Сейчас Арктика получает второе развитие. Внимание бизнеса привлекает Таймыр и его «ворота» – морской порт Диксон. С учетом географии перевозок, логистики, видно, что завоз сюда топлива речными танкерами из Омска – самый оптимальный вариант. Любой другой с участием железной дороги, хоть через Красноярск или Архангельск, принесет более серьезные затраты.

Примерная схема перевозок для Заполярья представлена ниже (рис. 1).

И вновь о продолжении строительства Красногорского гидроузла.

В случае завершения строительства и введения в эксплуатацию гидроузла вопрос шлюзования остается открытым. Система оплаты, тариф на услуги, процесс прохождения шлюза, также проблемы с очередностью, регулирование движения судов и составов – вопросов много.

И еще одна немаловажная деталь строительства.

Если вопрос работы флота судоходных компаний с введением в эксплуатацию шлюза гидроузла мало будет волновать жителей Омска, то проблема поднятия грунтовых вод в городе и его окрестностях станет достаточно актуальной.

Но здесь вопрос не только в самом строительстве объекта на Иртыше, но и в малой изученности грунтовых вод. Определенный подъем воды возник уже при строительстве микрорайонов в прибрежной части города. Забиваемые при строительстве сваи стали нарушать естественный сток подземных вод в реку.

К сожалению, пока данная проблема еще не привлекла широкое внимание общественности, депутатского корпуса. Хотя причина закрытия ледового дворца «Арена-Омск» и лишение хоккейной команды «Авангард» своей тренировочной и игровой базы остается открытой. Ведь Дворец спорта построен на намывных песках и сложно сказать о влиянии грунтовых вод на трещины в фундаменте здания. По информации областных СМИ, Дворец спорта обследован, комиссионное количество документов составляет уже 4 тома. Вот только насколько объективно заключение о дальнейшей судьбе ледовой арены и что будет доверено газетам и телевидению – вопрос открытый.

Проблема нарушения экосистемы с подземными водами в Омске и последующие процессы, которые могут возникнуть при продолжении строительства Красногорского гидроузла, пока мало изучена.

Построенная плотина создает подпор воды в реке, замедляет скорость течения речного потока, что замедляет и даже приостанавливает естественный отток грунтовых вод в речную пойму. Подъем грунтовых вод уже отрицательно сказывается на построенной инфраструктуре вдоль Иртыша. И самый наглядный пример – проблема со спорткомплексом «Арена-Омск». Об этом в областных и городских СМИ со статьями и интервью выступал Руководитель Омского федерального бюджетного учреждения «Территориальный фонд геологической информации по Сибирскому федеральному округу» И.А. Вяткин. Проектирование гидроузла не было увязано с генпланом развития города. Гидрогеологические исследования практически не проводились и при застройке Левого берега не учитывались. Сегодня не менее трех четвертей территории города находятся в зоне подтопления. К чему приведет завершение строительства Красногорского гидроузла, какими будут последствия, можно только предполагать.

За последние пять лет подземные воды ежегодно подтопляли погреба на дачных участках и в частном городском секторе на расстоянии нескольких километров от Иртыша. Например, в районе поселка Магистральный уровень подтекания грунтовых вод ежегодно увеличивается. Если в 2014 году вода поднималась на 0,3-0,4 м и уходила в первых числах августа, то в 2018 году уровень поднялся на 1,3-1,4 м и вода ушла только в середине сентября. Однако и у жителей поселка и на дачных участках при углублении погреба на два и более метра грунтовые воды остались на зимний период.

При СССР практически в каждом областном центре функционировали специальные геологические

лаборатории, изучавшие грунты перед любым капитальным строительством. Посредством бурения с разных глубин поднимались образцы почвы (керны), в лабораторных условиях проводились соответствующие исследования и будущим строительным организациям выдавались заключения о возможности строительства и качестве подземного грунта. Существовали картосхемы залегания подземных вод.

Сейчас строительство осуществляется современными средствами и технологиями, особенно при закладке фундаментов, включая забивание свай. Каким подземным ручейкам они преграждают естественное подземное русло, ответов скорее всего не будет.

И остановимся еще на одной проблеме нашего города Омска. Мы живем в городе-миллионнике, который единственный в России областной центр, стоящий на берегах судоходной реки и не имеющий речного вокзала. Да, перестали из Омска уходить в рейсы пассажирские суда на подводных крыльях. Практически не видно в городе белоснежных пассажирских теплоходов, работавших на линии Омск-Салехард-Омск. Уже который год эти суда скромно уходят в рейсы с акватории Омского судоремонтного завода.

Горожане и гости нашего города до или после посещения «КДЦ Вавилон», (бывшее здание речного вокзала), теперь лишены возможности просто прогуляться по набережной вдоль реки Омь и полюбоваться ее устьем – впадением в Иртыш. Набережная здесь ограждена – она в аварийном состоянии, и ремонт ее нигде не озвучивается. А сколько лет выпускники школ, средних и высших учебных заведений отмечали свои выпуски на прогулочных теплоходах типа «Москва». Который год эти суда швартуются на временном причале на правом берегу Оми, куда на автотранспорте не подъехать, да и пешком от остановок общественного транспорта «Площадь Ленина» и «Турист» надо пройти сотни метров.

Тематика данной статьи актуальна и остается надеяться, что найдутся силы и средства на ликвидацию долгостроев, на ремонт набережной на устье впадения реки Омь в Иртыш.

А основной на сегодня вопрос, что в случае продолжения финансирования законсервированной на сегодня стройки Красногорского гидроузла, все-таки будут проведены соответствующие гидрогеологические исследования, будут созданы пункты наблюдения за колебаниями уровней грунтовых вод, построены дренажные водоотводы и т.д., с целью сохранения экологии и природы региона.

Библиографический список

1. Проект ОАО «Мособлгидропроект» 27.01.2011 г.
2. Отчеты и планы эксплуатационной работы ПАО «Иртышское пароходство» за 2015–2018 годы.
3. Отчеты и планы эксплуатационной работы АО «Обь-Иртышское речное пароходство» за 2015–2018 годы.
4. Бунеев В.М. Стратегия формирования рациональной структуры технических средств речного транспорта: Методы обоснования, инвестиции и финансирование / В.М. Бунеев. И.А. Рагулин. – Новосибирск: Сибирское соглашение, 2002г.
5. Зачёсов В.П. Технология и организация перевозок на речном транспорте/ В.П. Зачёсов. В.Г. Филоенко. – Новосибирск: Сибирское соглашение, 2004. – 400с.

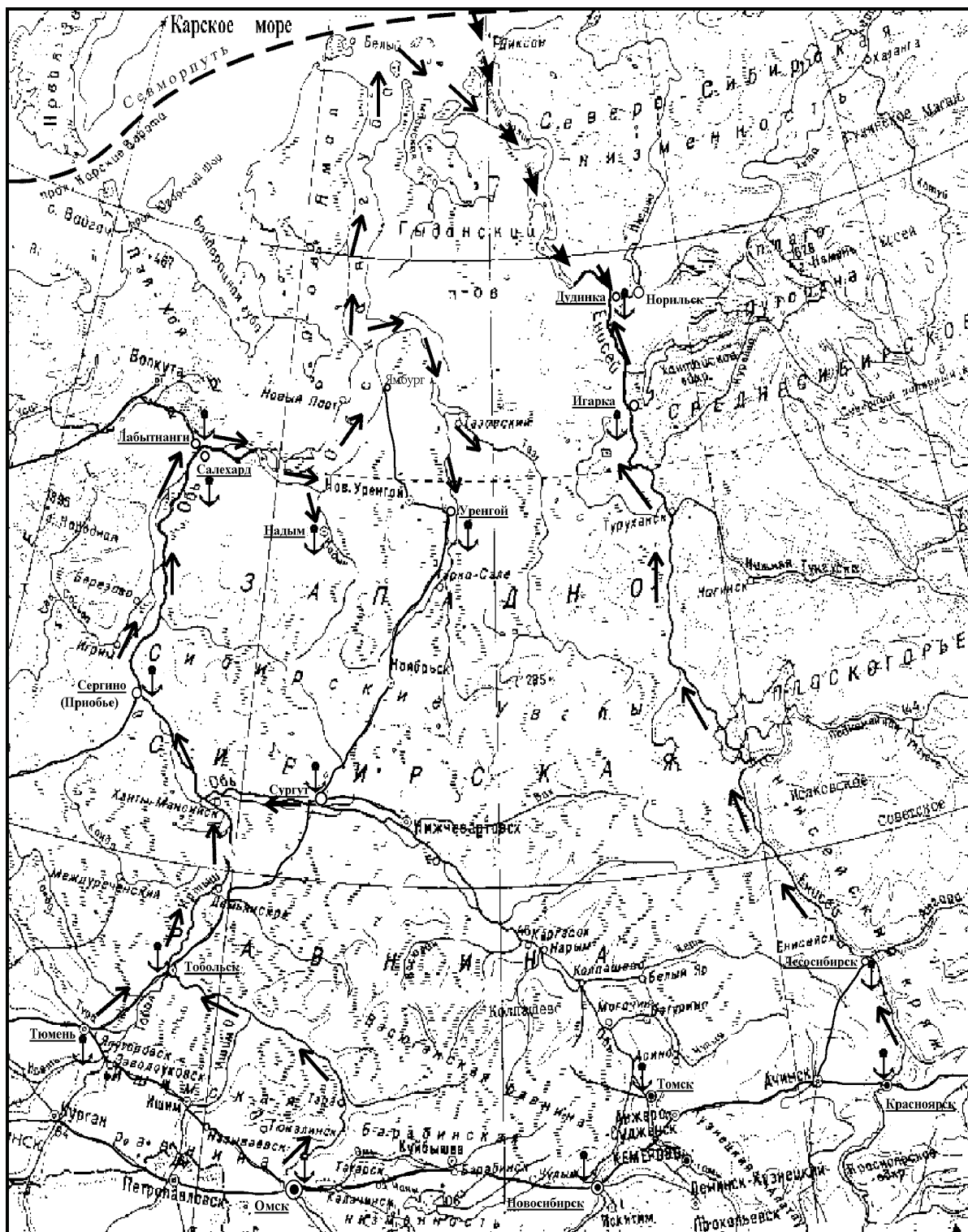


Рис. 1. Водно-транспортная система перевозки грузов в северные районы Сибири

Сведения об авторе:

Тестов Сергей Павлович – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономики и управления на транспорте Омского института водного транспорта (филиал) ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта» (644099, Российская Федерация, г. Омск, ул. Ивана Алексеева д. 4), e-mail: tsergejpavlovich@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 29.04.2019 г.