ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ИНДУСТРИЯ ЖӘНЕ САУДА МИНИСТРЛІГІ

ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ - КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ КОМИТЕТІ

"ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ"
РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫ
ОҢТҮСТІК ФИЛИАЛЫ

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА •

МИНИСТЕРСТВО ИНДУСТРИИ И ТОРГОВЛИ

КОМИТЕТ ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО - КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯИСТВА

РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
"ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ"
ЮЖНЫЙ ФИЛИАЛ

1382 перес
ХИВЪ
ЭКЗЕМПЛ...
50582

ҚОРЫТЫНДЫ

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ИНДУСТРИЯ ЖӘНЕ САУДА МИНИСТРЛІГІ
ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ - КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ КОМИТЕТІ
"ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ"
РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫ
ОҢТҮСТІК ФИЛИАЛЫ

МЕМСАРАПТАМА
ГОСЭКСПЕРТИЗА

МИНИСТЕРСТВО ИНДУСТРИИ И ТОРГОВЛИ
КОМИТЕТ ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО - КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА
РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
"ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ"
ЮЖНЫЙ ФИЛИАЛ

УТВЕРЖДАЮ:

Директор
Южного филиала
РГП «Госэкспертиза»

Аллысбаев М.Н.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 7-595/08 от 24 октября 2008 г.

по проекту

«Реконструкция международного аэропорта Актобе. Аэровокзал» (Корректировка) Перерасчет сметной стоимости

ЗАКАЗЧИК:
АО «Международный аэропорт Актобе»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
РГП «Казаэропроект»

г. Алматы

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение **по проекту «Реконструкция международного аэропорта Актобе. Аэровокзал» (Корректировка) Перерасчет сметной стоимости** выполнено Южным филиалом Республиканского государственного предприятия на праве хозяйственного ведения «Государственная вневедомственная экспертиза проектов» Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства (ЮФ РГП «Госэкспертиза»).

Основание для рассмотрения – договор № 558 от 06.10.2008 г. заключенный с РГП «КАЗАЭРОПРОЕКТ» Комитета гражданской авиации.

Данное экспертное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения Южного филиала РГП «Госэкспертиза».

1. ОБЩИЕ ДАННЫЕ

1.1. Наименование - Проект «Реконструкция международного аэропорта Актобе. Аэровокзал» (Корректировка). Перерасчет сметной стоимости.

1.2. Заказчик – АО «Международный аэропорт Актобе».

1.3. Источник финансирования – государственные инвестиции.

1.4. Генеральный проектировщик - РГП «Казаэропроект» (государственная лицензия от 13.07.1997 г. № 000771).

1.5. Основные исходные данные

1.5.1. Основание для корректировки:

Задание на проектирование «Реконструкция международного аэропорта Актобе», утверждённое АО «Международный аэропорт Актобе» (Корректировка) - на стадии разработки «Проект», от 2007 г.

Технико-экономическое обоснование «Реконструкция международного аэропорта Актобе» (Заключение Южного филиала РГП «Госэкспертиза от 15.02.2005 г. № 7-67/05), утверждённое Комитетом по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и торговли, от 28.02.2005 г. № 69-ПИР.

Технические условия: АО «Международный аэропорт Актобе» - на электроснабжение, охранную и пожарную сигнализацию, телефонизацию от 17.06.2005 г. № 815; ТОО «Казандык» - на теплоснабжение от 17.06.2005 г. № 461; АО «Акбулак» - на водопровод и канализацию от 17.06.2005 г. № 03/3285.

Протоколы технических совещаний по рассмотрению документации реконструкции аэровокзального комплекса «Международного аэропорта Актобе», от 07.08.2006 г. и от 12.10.2006 г.

1.5.2. Согласования:

АО «Международный аэропорт Актобе» - согласованы технологическая схема аэропорта и архитектурные решения фасадов (протокол рассмотрения от 22.12.2004 г.).

Актюбинское областное территориальное управление охраны окружающей среды – проект согласован (Заключение от 10.02.2005 г. № 6/2-61);

Отдел градостроительства и строительства города Актобе – согласована цветовая отделка фасадов и конструктивные решения здания аэровокзала (письмо от 28.06.2005 г. № 2493).

1.5.3. Представленная документация:

До корректировки:

Проект, арх. № 1352.

Общая пояснительная записка (разделы 1-13).

Чертежи (листы 1-28).

Сметная документация (СМ).

Топографо-геодезические и инженерно-геологические изыскания на площадке выполнены РГП «Казаэропроект» в 2003 году.

После корректировки:

Проект, арх. № 1352 К 1-14.

Общая пояснительная записка. Чертежи.

Сметная документация.

1.5.4. Дополнительные сведения

В 2007 году Южным филиалом РГП «Госэкспертиза» был рассмотрен откорректированный проект «Реконструкция международного аэропорта Актобе. Аэровокзал» (Корректировка), с выдачей заключения от 21.05.2007 г. № 7-244/07.

Корректировка проекта была выполнена на основании поручения Премьер-министра Республики Казахстан от 18 апреля 2007 г. № 17-53/2022 к письму Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 9 апреля 2007 г. № 01-13/1789.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Проект утверждён Комитетом по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан, приказ от 11.06.2007 г. № 187-ПИР, со сметной стоимостью 4 472 618,01 тыс. тенге.

В 2008 году, в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 19 августа 2002 года № 918 с внесенными дополнениями и изменениями постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 сентября 2007 года № 791, произведен перерасчет оставшихся объемов работ ГУ «Казаэропроект» по строительству объекта «Реконструкция международного аэропорта Актобе. Аэровокзал» (Корректировка).

Перерасчет оставшихся объемов работ и повторная экспертиза произведены на основании письма (разрешения) Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан от 17.09.2008 г. № 17-01-3-03-3092.

1.6. Месторасположение объекта

Площадка строительства (реконструкции) расположена на территории существующего международного аэропорта Актобе.

Условия района застройки следующие:

климатический район (СНиП РК 2.04-11-2001)	– III А;
дорожно-климатическая зона (СНиП 2.05.07-91*)	– IV;
район по весу снегового покрова (СНиП 2.01.07-85*)	– III (s_o = 100 кгс/м^2);
район по давлению ветра (СНиП 2.01.07-85*)	– III (w_o = 38 кгс/м^2);
расчетная зимняя температура наружного воздуха наиболее холодной пятидневки (СНиП РК 04-01-2001)	– минус 31 °С;
нормативная глубина промерзания (СНиП 2.02.01-83)	– 216 см;
сейсмичность района (СНиП РК 2.03-04-2001)	– не сейсмичен.

Район характеризуется резкими перепадами температуры наружного воздуха от минус 48 °С зимой до плюс 43 °С летом.

Абсолютные отметки поверхности земли колеблются в пределах 218-214 м.

В геологическом строении района принимают участие аллювиально-делювиальные отложения, представленные суглинками, песками, глинами, щебенистыми грунтами, которые на глубине 25-30 м подстилаются конгломератами, галечниками, глинами юрского периода.

Уровень подземных вод - на глубине 12,5-13,0 м от дневной поверхности. Амплитуда колебания - 0,5-0,8 м.

Геолого-литологической разрез на площадке представлен в следующем виде:

почвенно-растительный слой (0,1 м);

суглинок от полутвёрдой до тугопластичной консистенции (1,4 м);

глина твердой консистенции, набухающая (5,0 м);

Расчетные показатели физико-механических свойств грунтов для суглинков:

γ = 1,77 г/см^3; φ_{II} = 22 °; C_{II} = 20 кПа; E = 14,5 МПа.

Грунты незасолённые и не обладают агрессивными свойствами по отношению к бетонам на обычных цементах.

2. ПРИНЯТЫЕ РЕШЕНИЯ

Корректировкой проекта предусмотрены изменение объемно-планировочных решений аэровокзала с учетом фактического роста объема перевозок, установка дополнительного оборудования по обслуживанию пассажиров, а также реконструкция систем инженерного обеспечения.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

2.1. Генеральный план.

Аэродромно-планировочные решения

Существующий аэропорт расположен в 3,5 км южнее старой застройки г. Актобе. С северо-востока аэропорт граничит с железной дорогой. Северо-восточнее на расстоянии 1,8 км протекает река Тамды, а северо-западнее в 1,5 км - река Сазды.

Аэродром Актюбинск построен в 1967 году.

В составе аэродрома в настоящее время имеются: одна взлетно-посадочная полоса с искусственным покрытием (ИВПП) размером 3100х60 м, ориентированная с $МК_{пос}$ 126-306 °, параллельная грунтовая ВПП (3100х100 м), сеть рулевых дорожек (РД 1, 2, 3), часть магистральной РД, перрон, рассчитанный на одновременное пребывание 5-ти самолетов типа Ил-86, Ил-62, Ту-154, Ту-134, места для стоянки воздушных судов (МС).

По длине ИВПП относится к классу «В» (классификация НГЭА РК-99). Кодовое обозначение по Международным стандартам ИКАО - «4Д».

Искусственные покрытия элементов аэродрома относятся к жестким (плиты ПАГ, уложенные на пескоцементную смесь 6 см и пескоцемент). Индекс прочности - 28/R/A/X/T.

На покрытии имеются дефекты в виде шелушения, мелких раковин, сколов плит, выхода арматуры на поверхность, трещин вдоль продольных и поперечных кромок плит.

Согласно концепции развития аэропорта проектом реконструкции предусматривается: реконструкция международного аэровокзала на 400 пасс/час, строительство склада временного хранения грузов, трансформаторной подстанции ТП–12А, очистных сооружений поверхностного стока, реконструкция канализационной насосной станции и реконструкция перрона.

На реконструируемой привокзальной площади устраивается автостоянка на 300 автомобилей.

Участки под строительство указанных объектов расположены на территории существующего аэропорта Актобе.

Проектом предусматривается расширение и реконструкция существующих аэродромных покрытий перронных мест стоянки (МС) № 1…№ 5 и № 2…№ 18.

Расширение существующих покрытий предусмотрено для установки у телескопических трапов воздушных судов типа В747-400, А330-300, А340-300, Ил-96М, Ил-96, В767-300, В757-200 (МС № 1, № 2) и обеспечения свободного маневрирования с закруглением и выруливанием на стоянки ВС В767-300, В767-300, В737-800, Ту-154М и классом ниже (МС № 3…№ 7).

Планировочные решения перрона обусловлены расположением трапов и технологией обслуживания (посадка/высадка) пассажиров и воздушных судов нового пассажирского терминала.

Технические показатели:

Площадь участков - 39319 $м^2$.
Площадь застройки - 8139 $м^2$.
Площадь покрытия - 17627 $м^2$.
Площадь озеленения - 13553 $м^2$.
Процент застройки - 20,7%.

2.2. Технологические решения

Проектом реконструкции аэровокзала предполагается полная перепланировка существующих площадей с расширением (пристройкой) новых объемов общей площадью 4773,9 $м^2$ в сторону перрона и в торце здания.

После реконструкции здание аэровокзала будет отвечать требованиям международных стандартов по обслуживанию пассажиров, иметь современную архитектуру и интерьер.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

2.2.1. Технологическая концепция пассажирского терминала

Пропускная способность пассажирского терминала аэропорта (прилет + вылет) - 500 пасс/час, в том числе:

международные воздушные авиалинии - 250 пасс/час;

внутренние воздушные линии - 250 пасс/час.

Технологические помещения аэровокзала рассчитаны на обслуживание пассажиров самолетов средней вместимости типа: Ту-204, Ту-154 и классом ниже.

В соответствии с технологическим процессом обслуживания пассажиров международных авиалиний, потоки пассажиров подразделяются на следующие основные категории: вылетающие первоначальные, прилетевшие конечные, транзитные, трансферные.

Пассажирский терминал обеспечивает комплексное предполетное и послеполетное круглогодичное обслуживание пассажиров, следующих по международным авиалиниям, линиям СНГ, внутриреспубликанским авиалиниям, а также транзитных пассажиров, провожающих и встречающих.

Вылетающими первоначальными пассажирами являются лица, для которых аэропорт является начальным пунктом следований по маршруту. Обслуживание этой категории пассажиров в аэровокзале включает: санитарный контроль, таможенный контроль (контроль оружия), регистрацию билетов и оформление багажа (обработку багажа), паспортный контроль, ожидание вылета с представлением дополнительного обслуживания, досмотр перед посадкой в самолет (спецконтроль устанавливается только по требованию администрации аэропорта), следование к самолету.

Прилетевшие конечные пассажиры обслуживаются по следующей схеме: санитарный контроль, паспортный контроль, получение багажа, контроль оружия, таможенный контроль, концессионное обслуживание.

Обслуживание транзитных пассажиров с длительной остановкой (стоп-овер) включает все операции, указанные в схеме обслуживания прилетевших конечных и вылетающих первоначальных пассажиров, а также подтверждение (бронирование места) продолжения полета и валютные операции.

Технологическая схема обслуживания трансферных пассажиров и безвизовых пассажиров с ожиданием в аэровокзале следующая: высадка из самолета, следование к аэровокзалу, паспортный контроль, подтверждение дальнейшего полета (бронирование места), получение справок, пользование услугами предприятий питания, обмен валюты и другое обслуживание, регистрация билетов, досмотр пассажиров, ручной клади, следование к самолету, посадка в самолет.

Технологической схемой, заложенной в проекте аэровокзала, обеспечивается непересечение потоков вылетающих и прилетевших пассажиров. Зал транзита, расположенный на втором этаже, имеет удобный самостоятельный вход.

Зонирование основных технологических помещений на первом этаже, осуществлено за счёт размещения залов прилета и вылета, соответственно в левом и правом крыльях аэровокзала.

Зал ожидания вылетающих пассажиров, расположен в центральной части аэровокзала, на втором уровне. Пассажиры, ожидающие вылета, поднимаются на второй этаж и не мешают вылетающим, прилетающим пассажирам.

Сектор VIP, расположен автономно в правом крыле аэровокзала, оснащен всеми элементами дополнительного обслуживания (бар-буфет, санузлы).

В основном зале расположены стойки регистрации таможенного и паспортного контроля и зона спецконтроля.

Административные и служебные помещения аэровокзала, расположенные на первом и втором этажах, удобны для доступа персонала.

Медпункт расположен на первом этаже левого крыла аэровокзала. В состав медпункта входят: помещение приёма посетителей, кабинет врача, перевязочная, санузел.

МЕМОРАРТАМА ГОСЭКСПЕРТИЗА

В зонах ожидания вылетающих пассажиров до начала технологического обслуживания, в зоне после прохождения таможенного и паспортного контроля, предусмотрено размещение санузлов и курительных. В зонах ожидания вылетающих пассажиров до начала технологического обслуживания размещены пункты по обмену валюты и концессии.

Технические показатели:

Пропускная способность - 500 пасс/час.

Годовой объём пассажирских перевозок - 800 тыс. пассажиров в год.

2.2.2. Технологические решения по складу СВХ

Проектируемый склад предназначен для приёма, кратковременного хранения (до 3-х суток), обработки и выдачи коммерческих грузов, перевозимых воздушным транспортом.

В состав склада временного хранения грузов входят:

основное здание, для грузов закрытого хранения, размерами в плане 27,0х12,0 м;

две крытые, погрузочно-разгрузочные автомобильные платформы, размером в плане каждая 24,0х6,0 м;

крытый навес, оборудованный краном подвесным, однобалочным, грузоподъёмностью 5 тс.

Ёмкость проектируемого склада обеспечивает единовременное хранение 60 т груза внутри склада и до 10 т груза под навесом.

Хранение груза предусмотрено на 3-х ярусных стеллажах. Габариты ячейки для хранения груза - 1500х825х1125(h) мм.

Доставка груза от воздушного транспорта до склада осуществляется автотранспортом аэропорта.

Доставка груза на склад из города осуществляется автотранспортом клиента.

Обработка груза, размещаемого на складе, предусмотрена при помощи электропогрузчиков и роликовых транспортеров.

Обработка крупногабаритного и длинномерного груза осуществляется под навесом, при помощи крана подвесного, однобалочного, грузоподъёмностью 5 тс.

Режим работы склада круглосуточный, в две смены. Продолжительность рабочей смены 12 часов. Количество работающих на складе 20 человек. Для работающего персонала предусмотрены бытовые и служебные помещения.

2.2.3. Технология общественного питания

Технологической частью проекта предусмотрен комплекс предприятий общественного питания в составе:

кафе сектора VIP на 12 мест;

ресторан на 50 посадочных мест, на втором этаже здания;

бар-буфет на 20 мест, в зале транзита на втором этаже;

бар-буфет на 30 мест, в зале ожидания 2-го этажа.

Комплекс предназначен для обеспечения горячим питанием улетающих и прилетающих жителей и гостей г. Актобе.

Общее количество посадочных мест предприятий общественного питания составляет 112 мест.

Режим работы баров-буфетов - 2-х сменный.

2.3. Архитектурно-строительные решения

Аэровокзал является главным, доминирующим архитектурным сооружением в застройке служебно-технической территории аэропорта.

Существующее здание аэровокзала расширяется в две стороны:

первый объём здания – двухэтажный, пристроенный в торце здания, имеет размеры в осях 40,5х13,5 м, с высотой этажей 3,3 м;

второй объём здания – двухэтажный, пристроенный со стороны перрона, имеет размеры в осях 102,0х12,0 м, с высотой этажей 4,5 м и 5,1 м.

МЕМСАРАПТАМА ГОСЭКСПЕРТИЗА

После реконструкции габаритные размеры здания аэровокзала в осях составят 115,5х40,5 м.

В проекте аэровокзала в г. Актобе заложены последние достижения в области строительства аналогичных комплексов за рубежом и в Казахстане и на этой основе разработаны следующие основные принципы архитектурно-планировочных решений аэровокзала:

создание централизованного аэровокзала, состоящего из четырех основных технологических зон - международные авиалинии: прилет, вылет; местные авиалинии: прилет, вылет, объединенные центральным блоком обслуживания прилетевших, вылетающих пассажиров, провожающих и встречающих;

осуществление посадки в самолет из зон кратковременного ожидания (накопителей) с первого уровня - на перронные автобусы, со второго уровня - через телескопические посадочные трапы;

дифференцирование (непересечение) потоков вылетающих и прилетающих пассажиров;

обеспечение гибкости в расположении на стоянках самолетов различных типов и габаритов;

максимальное сокращение растянутых продольных потоков движения пассажиров, путем организации четкого и более рационального графика поперечного движения;

обеспечение наикратчайшего расстояния от автомобиля до самолета;

применение в системе комплектации багажа современных и надежных в эксплуатации механизмов и аппаратуры;

использование современных систем информации с целью ее большей наглядности;

создание запоминающегося и неповторимого образа аэровокзала - воздушных ворот города;

определение очередности строительства и расширения аэровокзального комплекса для обеспечения бесперебойной эксплуатации аэропорта в период его строительства.

Планировочные решения предусмотрены таким образом, что вылетающие и прилетевшие пассажиры видят весь путь следования - таможенный контроль, регистрация, паспортный контроль, зона выдачи багажа. Это важный психологический момент, когда пассажир, самостоятельно определяет как ему двигаться к самолету, контролирует время прохождения необходимых в этом случае операций, планирует заранее свои действия.

Основными элементами интерьера и технологии для вылетающих пассажиров являются зал регистрации и оформления багажа, а для прилетевших пассажиров - зал прилета и получения багажа.

Интерьеру этих элементов уделено особое внимание. При проведении основных технологических операций в этих зонах пассажир проводит больше всего времени. При каждой из зон размещены служебные помещения и санузлы для пассажиров, места для кратковременного отдыха.

Кроме помещений основного технологического назначения, здание аэровокзала имеет все необходимые для удобства пассажиров помещения дополнительного обслуживания: кафе, буфеты, комнату матери и ребенка, почтовое отделение, международный телефон и т.д., а также все административно-бытовые помещения, обеспечивающие нормальную эксплуатацию комплекса.

Служебные помещения службы организации пассажирских перевозок, размещены на втором уровне аэровокзала. Административные и служебные помещения КПП - в левом крыле первого этажа. Таможни - на первом этаже правого крыла аэровокзала. Зал VIP расположен самостоятельно, в торце правого крыла аэровокзала, обеспечен всем необходимым для качественного обслуживания VIP персон (бар-буфет, санузлы, помещения для отдыха и обслуживания пассажиров, спецконтроль).

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Полы основных помещений выполняются из керамической плитки «ГРЕСС», потолки - металлические, кассетные «CEIPEL». Перегородки - светлых тонов. Каждая технологическая зона оформлена дополнительными элементами интерьера, подчеркивающими ее назначение. Это специальные табло, пиктограммы, рисунок пола, потолка, и т. д.

Основные материалы, применяемые при разработке интерьера: керамика для полов, металлические окрашенные подвесные потолки (кассетные) фирмы «CEIPEL», алюминиевые остекленные перегородки.

Цветовая гамма аналогична фасадам: белая, голубая, синяя. Цвет мебели - на контрасте (теплый): коричневый, красный, жёлтый.

Пристраиваемые части здания аэровокзала выполняется в металлическом каркасе. Между существующим зданием и пристройками предусмотрен деформационный шов.

Фундаменты – монолитные, железобетонные.

Перекрытия – сборные железобетонные пустотные и монолитные по несъёмной опалубке.

Подземная часть предусмотрена в монолитном железобетоне.

Лестницы – монолитные железобетонные по металлическим косоурам.

Со стороны перрона предусмотрены две посадочные галереи, выполненные в лёгких металлических конструкциях.

Здания склада СВХ и новой ТП-12А выполнены по индивидуальным проектам.

Здание склада СВХ - одноэтажное, предназначено для одновременного размещения 60 т грузов. В составе здания предусмотрены помещения административно-бытового назначения, предназначенные для работников склада.

В плане здание имеет прямоугольную форму, с размерами в осях – 27,0х12,0 м, с высотой до низа выступающих конструкций - 4,8 м. К двум сторонам здания примыкают навесы, перекрывающие две погрузочно-разгрузочные эстакады и площадку для хранения длинномерного оборудования.

Здание решено в металлическом каркасе.

Ограждающие конструкции стен здания и внутренние перегородки выполнены из керамического кирпича.

Кровля выполнена из металлического профилированного листа.

Здание новой ТП-12А - двухэтажное, прямоугольное в плане, с размерами в осях 27,0х12,0 м, с высотой этажей – 4,5 и 3,0 м.

Несущие стены и перегородки новой ТП-12А выполнены из керамического кирпича.

Кровля - скатная, из металлического профилированного листа.

Технические показатели:

По зданию аэровокзала:

общая площадь	- 9773,9 м^2;
строительный объём	- 45587,0 м^3;
в том числе подземная часть	- 2800,0 м^3.
По складу СВХ:	
общая площадь	- 337,4 м^2;
строительный объём	- 2050,3 м^3.
По ТП-12А:	
общая площадь	- 618,0 м^2;
строительный объём	- 2727,0 м^3.

2.4. Инженерные решения

2.4.1. Электротехнические решения

По степени надёжности электроснабжения электрические нагрузки реконструируемого аэровокзала на 500 пасс/час, склада СВХ, канализационной насосной станции, очистных сооружений, нагрузок стационарных устройств для технического

обслуживания самолётов относятся ко II и III категории, кроме нагрузок пожаротушения и пожарной сигнализации, относящихся к I категории.

Основным источником электроснабжения является проектируемая отдельно стоящая трансформаторная подстанция (ТП-12А), мощностью 2х1000 кВА.

Для нагрузок I категории предусмотрены дизель-электрические агрегаты (установленные в ТП-1 и ТП-12А).

По напряжению 10 кВ ТП-12А получает питание от РУ-10 кВ ТП-22.

Сети выполняются двумя кабельными линиями (АСБУ), проложенными в траншеях на глубине 1 м.

Распределение электроэнергии к проектируемому зданию СВХ, местам стоянок и к проектируемой канализационной станции осуществляется от РУ-0,4 кВ новой ТП-12А.

Предусматривается переключение кабелей электроснабжения по напряжению 1 кВ от РУ-0,4 кВ ТП-12А к существующим зданиям и сооружениям: зданию САБ, реконструируемому аэровокзалу на 400 пасс/час, аэродромным колонкам, освещению перрона и охранному освещению.

В зданиях предусмотрено рабочее, аварийно-эвакуационное и ремонтное освещение.

Рабочее освещение выполняется лампами накаливания, люминесцентными лампами, прожекторами. Освещение привокзальной площади – лампами ДРЛ.

Напряжение в сети – 380 и 220 В, ремонтного – 36 В.

Согласно «Инструкции по устройству молниезащиты зданий и сооружений» СН РК 2.04-29-2005 молниезащита проектируемых зданий относится к III категории.

Для снятия статического электричества ВС на местах стоянки предусмотрено устройство заземляющего контура. Персонал от поражения электрическим током защищён заземлением и занулением.

Технические показатели:

Установленная мощность – 1648,0 кВт.

Расчётная мощность – 1060,0 кВт.

2.4.2. Теплоснабжение, отопление и вентиляция

Теплоснабжение зданий и сооружений предусматривается от существующей котельной ТОО «Казандык», расположенной в авиагородке.

Теплоноситель - вода с параметрами 95-70 °С.

Горячее водоснабжение осуществляется по закрытой схеме от водоподогревателей.

Прокладка трубопроводов тепловых сетей на новых участках предусматривается подземная безканальная из стальных предизолированных труб, на реконструируемых участках – в существующих железобетонных лотках.

Отопление в зданиях и сооружениях, входящих в комплекс аэропорта, предусмотрено водяное. В качестве теплоносителя принята горячая вода. Тип местных нагревательных приборов принят в зависимости от типа и категории обслуживающего помещения.

Трубопроводы систем отопления предусмотрены из стальных водогазопроводных труб по ГОСТ 3262-75* и стальных электросварных труб по ГОСТ 10704-91.

Вентиляция в зданиях предусмотрена с механическим и естественным побуждением.

В помещениях аэровокзала предусмотрено кондиционирование воздуха, обеспечиваемое современным оборудованием.

Воздуховоды выполняются из тонколистовой оцинкованной стали по ГОСТ 14918-80*.

В проекте предусмотрено приготовление воды для нужд горячего водоснабжения - аэровокзала, склада СВХ и ТП-12А. Горячее водоснабжение предусмотрено от водных пластинчатых водонагревателей.

Технические показатели:

Часовые расходы тепла:

для аэровокзала – 1663,37 кВт;

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

для склада СВХ – 145,8 кВт;
для ТП-12А – 110,6 кВт.
Итого - 1919,8 кВт.
Годовой расход тепла - 6234,97 МВт.

2.4.3. Водоснабжение и канализация

Водоснабжение аэропорта предусматривается от городских сетей водопровода. Проектом предусмотрена прокладка второй линии диаметром 150 мм от кольцевой сети авиагородка с закольцовкой с существующей сетью аэропорта в районе аэровокзала.

Сети водопровода запроектированы из водопроводных труб из полиэтилена НДРЕ-80 (8 бар) Д = 160х9,5-110х6,6 мм.

Общая протяжённость сети - 2,2 км.

В здании аэровокзала предусмотрено устройство следующих систем:
водопровод хозяйственно-питьевой, производственный;
водопровод противопожарный;
горячее водоснабжение;
канализация бытовая;
канализация производственная;
внутренние водостоки.

Сточные воды от зданий аэропорта по самотечным сетям канализации отводятся в приёмный резервуар канализационной насосной станции и далее, по напорному трубопроводу диаметром 125 мм отводятся в самотечную сеть канализации авиагородка.

Производительность канализационной насосной станции после реконструкции - 50 м^3/час.

Дождевые и талые воды с перрона и мест стоянки самолётов проходят очитку на очистных сооружениях поверхностного стока.

Общая производительность очистных сооружений поверхностного стока составляет – 30 м^3/час, 72,0 м^3/сутки.

Очищенная вода сбрасывается в существующую водосточную канаву.

Напорные линии канализации запроектированы из напорных труб из полиэтилена НДРЕ-80 (8 бар) Д = 160х9,5 мм.

Самотечные сети – из асбоцементных труб Д = 150-200 мм.

Технические показатели:

Общий расход воды по проектируемым зданиям – 102,5 м^3/сут; 26200 м^3/год.

Расчетный расход воды на внутреннее пожаротушение – 76 л/сек; наружное пожаротушение – 25,0 л/сек.

Канализация – 101,5 м^3/сутки; 25920 м^3/год.

2.4.4. Связь и сигнализация

В реконструируемом здании аэровокзала, согласно нормам технологического проектирования, предусмотрены следующие виды электросвязи:
телефонная связь;
громкоговорящая связь;
электрочасофикация;
МВ-радиосвязь;
широковещательное телевидение;
радиофикация;
радиооповещение;
видеоконтроль;
визуальная информация;
пожарная сигнализация;
технические средства охраны.

В складе СВХ – телефонная связь и охранно-пожарная сигнализация.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

В задние подстанции ТП-12А предусмотрены автоматическая пожарная сигнализация и установка телефонного аппарата.

В связи с уширением существующей МРД предусмотрены демонтаж боковых огней МРД и установка рулежного оборудования на проектируемый МРД. Боковые рулежные огни установлены на расстоянии 3,0 м от рабочей кромки рулежной дорожки с интервалом не более 60 м.

2.5. Охрана окружающей среды

Современная экологическая ситуация в районе аэропорта характеризуется как относительно благоприятная.

Источником вредного воздействия на все компоненты окружающей природной среды являются инфраструктура (дизельные установки и топливохранилище) и авиапроцессы существующей и реконструируемой части аэродрома.

Для охраны атмосферного воздуха от загрязнения проектом предусмотрен комплекс мероприятий организационного и конструктивно-технического характера, направленных на снижение выбросов загрязняющих веществ от стационарных и нестационарных источников.

При производстве земляных работ предусматривается снятие растительного слоя с последующим его использованием для озеленения реконструируемой территории.

Предусмотрен отвод поверхностных дождевых вод в существующую водоотводную систему. Для снижения уровня запылённости аэродрома при выполнении взлетно-посадочных мероприятий предусмотрен комплекс агротехнических мероприятий.

Организация движения воздушных судов в зоне аэродрома произведена с учетом максимального снижения уровня шума и исключения эксплуатации «шумных» судов в ночное время.

Принятые в проекте технические решения по охране окружающей среды разработаны с учетом требований международных стандартов и обеспечивают нормируемые критерии всех компонентов природной окружающей среды, регламентированные на территории Республики Казахстан, а реализация проекта реконструкции аэродрома не приведет к ухудшению экологической обстановки района прилегающих территорий.

Мероприятия по охране окружающей среды рассмотрены и согласованы Актюбинским областным территориальным управлением охраны окружающей среды.

2.6. Организация строительства

Проект организации строительства разработан на основании задания на проектирование, проектно-сметной документации, СНиП РК 1.03-06-2002 «Строительное производство. Организация строительства предприятий, зданий и сооружений», введенного в действие приказом Комитета по делам строительства МИиТ РК от 10 июля 2003 г. № 282 с 1 августа 2003 г., с учетом изменений и дополнений, утвержденных приказом Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан, от 06.11.2006 г. № 419, «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений» (СНиП 1.04.03-85*) изд. 1991 г.

В соответствии с Постановлением Правительства от 11 сентября 2007 года № 791 «О внесении дополнений и изменений в постановления Правительства РК от 19 августа 2002 года № 918» и нормативным сроком строительства более одного года, сметная стоимость строительства определена с учетом нормативной продолжительности строительства с разбивкой по годам. Продолжительность строительства и заделы по годам определены согласно СНиП 1.04.03-85* «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений».

В подготовительный период строительства выполняются работы по выносу и переустройству инженерных сетей и коммуникаций, попадающих в зону строительства, согласно техническим условиям, выданным заинтересованными организациями.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Все работы по обнаружению, разборке и демонтажу коммуникаций ведутся в присутствии их владельцев с обязательным обесточиванием электрических кабелей и отключением участков трубопроводов, на которых проводятся работы.

На строительной площадке проектом организации строительства предусмотрены инвентарные здания (административные, санитарно-бытовые) и производственные площадки складского, вспомогательного и бытового назначения для нужд строительства, с учетом выполнения максимального объема работ вне строительной площадки, путем поставки материалов и конструкций с предприятий строительной индустрии.

Нормативная продолжительность строительства – 29 мес.

2.7. Сметная документация

Сметная документация составлена согласно заданию на проектирование, проектным решениям, «Инструкции о порядке разработки, согласования, утверждения и составе проектно-сметной документации на строительство предприятий, зданий и сооружений» (СНиП РК 1.02-01-2007), введенной в действие приказом Комитета по делам строительства и ЖКХ МИТ РК от 08.08.2007 г. № 284 и «Порядку определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан» (СН РК 8.02-02-2002), введенному в действие приказом Комитета по делам строительства МИТ РК от 30.06.2003 г. № 261 с 01.10.2003 г.

При составлении сметной документации в базисном уровне цен использована сметно-нормативная база в которой затраты на оплату труда работников строительства, цены и тарифы на материально-технические ресурсы и услуги приняты по состоянию, зафиксированному в инвестиционно-строительной сфере Республики Казахстан в 2001 году.

При составлении смет использованы:

сборники сметных цен на строительные материалы, изделия и конструкции (СН РК 8.02-04-2002);

сборники сметных цен и расценок на строительные работы (СН РК 8.02-05-2002);

сборники расценок на монтаж оборудования (СН РК 8.02-06-2002);

сборники сметных норм затрат на оборудование и инвентарь (СН РК 8.02-13-2004).

Сметная стоимость строительства в сметной документации определена базово-индексным методом, который основан на использовании текущих индексов, рассчитанных на основании месячного расчетного показателя ($И_{мрп}$), устанавливаемого ежегодно согласно бюджетному законодательству.

Нормативы накладных расходов применены по видам строительных и монтажных работ, согласно приложению 1 «Порядка определения сметной стоимости строительства в РК» на итог заработной платы (основной заработной платы рабочих и заработной платы рабочих обслуживающих машины и механизмы).

На сумму прямых затрат и накладных расходов начислены ненормируемые и непредвиденные затраты (подготовка кадров, научно-исследовательские работы, развитие производства, дополнительные работы, возникающие в ходе строительства и другие) в размере 6%.

Нормативная трудоемкость и сметная заработная плата рабочих занятых в жительстве, определена по сметно-нормативной базе 2001 года.

Средства на временные здания и сооружения приняты согласно «Сборнику сметных норм затрат на строительство временных зданий и сооружений (СН РК 8.02-09-2002).

Средства на зимнее удорожание приняты согласно «Сборнику сметных дополнительных затрат при производстве строительно-монтажных работ в зимнее время» (СН РК 8.02-07-2002).

После строки «Итого по сметному расчету в текущих ценах» учтены налоги, сборы, обязательные платежи, установленные действующим законодательством и не учтенные составляющими стоимости строительства в размере 2%.

Налог на добавленную стоимость (НДС) принят в размере, устанавливаемом

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

законодательством Республики Казахстан, от сметной стоимости в текущем уровне с учетом налогов, сборов, обязательных платежей.

Стоимостные показатели:

Общая сметная стоимость строительства
в базовых ценах 2001 г. - 2 727,58 млн. тенге,
в том числе:
строительно-монтажные работы - 1 727,18 млн. тенге;
оборудование - 976,98 млн. тенге;
прочие затраты - 23,42 млн. тенге.

Общая сметная стоимость строительства
в текущем уровне цен 2006-2008 гг. - 5 027,30 млн. тенге,
в том числе:
строительно-монтажные работы - 2 421,82 млн. тенге;
оборудование - 1 859,99 млн. тенге;
прочие затраты - 745,49 млн. тенге.

В том числе сметная стоимость строительства по годам:

Сметная стоимость строительства
в текущем уровне цен 2006 г. - 1 558,89 млн. тенге.

Сметная стоимость строительства
в текущем уровне цен 2007 г. - 1 581,60 млн. тенге.

Сметная стоимость строительства
в текущем уровне цен 2008 г. - 1 886,81 млн. тенге.

3. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

3.1. Результаты экспертизы (2007 г.)

3.1.1. Проект «Реконструкция международного аэропорта Актобе. Аэровокзал» (Корректировка) предусматривает создание аэропорта, конкурентоспособного на внутренних и международных рынках авиаперевозок.

После проведенной реконструкции взлётно-посадочной полосы данного аэропорта, в настоящее время наблюдается резкое увеличение объёма пассажирских и грузовых перевозок. Опережение роста фактического объёма перевозок по сравнению с расчётными показателями, принятыми в проекте 2005 г., составляет 25%.

В этой связи и в соответствии с заданием на корректировку проекта «Международного аэропорта Актобе», выданным АО «Международный аэропорт Актобе», в проекте дополнительно, с учётом фактического роста объёма перевозок, предусмотрено:

Увеличение основных зон обслуживания авиапассажиров в аэровокзале на 2773,9 м^2, в том числе:
2-х этажная пристройка в осях 0/3-1, площадью 1140 м^2;
установка двух эскалаторов, площадью 518,0 м^2;
устройство дополнительных лестниц к посадочным галереям – 173,9 м^2;
устройство технического чердака – 826,0 м^2;
дополнительная площадь от деформационного шва между существующими зданиями и пристройкой – 116,0 м^2.

Согласно заданию на корректировку в проекте предусмотрена дополнительная установка технического оборудования:
установка 2-х дополнительных эскалаторов;
установка дополнительно 3-х пассажирских лифтов;
установка дополнительно 3-х инспекционных систем;
установка дополнительного оборудования для обслуживания пассажиров, общепита, мебели, компьютеризации.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

В сводном сметном расчете учтены затраты на проведение экспертизы согласно договору с ЮФ «Госэкспертиза».

В сметном расчете стоимости строительства объемы выполненных работ в текущих ценах определены с учетом МРП 2006 и 2007 гг.

В локальной смете на общестроительные работы здания аэровокзала уточнена стоимость оборудования.

3.1.2. Технико-экономические показатели после корректировки определились в следующем виде

Таблица № 1

№ п/п	Наименование показателей	Ед.изм.	Представлено на экспертизу	После экспертизы	+Увеличение -Снижение
1	Пропускная способность	пас/час	500	500	-
2	Площадь участков	га	3,9319	3,9319	-
3	Общая площадь зданий	$м^2$	10729,3	10729,3	-
4	Строительный объем зданий	$м^3$	50364,3	50364,3	-
5	Расходуемое количество: - электроэнергии - тепла - воды	 кВт кВт $м^3$/сутки	 1060,0 1919,8 102,5	 1060,0 1919,8 102,5	 - - -
6	Продолжительность строительства	месяц	29,0	29,0	-
7	Общая численность работающих	чел	432	432	-
8	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г.	тыс. тенге	2 486 614,05	2 459 018,77	-27 595,28
	в том числе:				
	- строительно-монтажные работы	тыс. тенге	1 584 272,99	1 582 107,19	-2 165,80
	- оборудование	тыс. тенге	880 869,27	855 469,27	-25 400,00
	- прочие затраты	тыс. тенге	21 471,79	21 442,31	-29,48
			Сметная стоимость в текущем уровне цен 2007 года	**Сметная стоимость в текущем уровне цен 2006-2007 года**	
9	Общая сметная стоимость строительства в текущем уровне цен	тыс. тенге	4 517 158,40	4 472 618,01	-44 540,39
	в том числе:				
	- строительно-монтажные работы	тыс. тенге	2 168 121,18	2 165 069,57	-3 051,61
	- оборудование	тыс. тенге	1 662 556,03	1 626 767,43	-35 788,60
	- прочие затраты	тыс. тенге	686 481,19	680 781,01	-5 700,18

3.2. Результаты экспертизы по перерасчету сметной стоимости (2008 г.)

3.2.1. Изменения и дополнения, внесенные в проект по замечаниям и предложениям Госэкспертизы:

По сметной документации

Затраты на проведение технического и авторского надзора определены по утвержденным нормативам и методике. Затраты на технический надзор в размере 2 126,53 тыс. тенге и авторский надзор в размере 768,66 тыс. тенге исключены, как не обоснованные.

В сводном сметном расчете стоимости строительства исключены затраты на пусконаладочные работы в размере 69 221,73 тыс. тенге, как отмененные на момент рассмотрения.

Сводный сметный расчет стоимости строительства дополнен данными строительства объекта по годам 2006-2008 гг.

Выполненные объемы работ за 2006 и 2007 гг. обоснованы данными форм КС-2, утвержденными заказчиком.

ГОСЭКСПЕРТИЗА МЕМБАРАТАМА

Сметная документация дополнена пояснительной запиской с объяснением причин удорожания сметной стоимости строительства и указанием их в денежном выражении.

В локальных сметах стоимость материалов принята по данным нормативной базы 2001 года.

Сметная документация дополнена объектными сметами.

В локальной смете на общестроительные работы (КЖ, КМ) уточнена площадь боковой обмазочной гидроизоляции.

При определении затрат на огнезащиту металлических поверхностей составом «Феникс» уточнен расход огнезащитного состава.

При определении стоимости водоэмульсионной окраски стен и потолков исключена стоимость шпатлевки, как учтенная отдельно.

Уточнены площади асфальтового покрытия дорог и тротуаров.

Сравнительный анализ стоимостных показателей

Таблица № 2

№ п/п	Наименование показателей	Ед.изм.	Представлено на экспертизу	После экспертизы	+Увеличение -Снижение
1	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г.	млн. тенге	2 710,66	2 727,58	+16,92
	в том числе:				
	- строительно-монтажные работы	млн. тенге	1 714,52	1 727,18	+12,66
	- оборудование	млн. тенге	972,90	976,98	+4,08
	- прочие затраты	млн. тенге	23,24	23,42	+0,18
2	Общая сметная стоимость строительства в текущем уровне цен 2006-2008 гг.	млн. тенге	5 059,70	5 027,30	-32,40
	в том числе:				
	- строительно-монтажные работы	млн. тенге	2 402,73	2 421,82	+19,09
	- оборудование	млн. тенге	1 923,06	1 859,99	-63,07
	- прочие затраты	млн. тенге	733,91	745,49	+11,58

Общая сметная стоимость строительства в текущем уровне цен 2006-2008 гг. снижена на 32,40 млн. тенге.

Сравнительный анализ технико-экономических показателей утвержденного проекта и откорректированного проекта

Таблица № 3

№	Наименование показателей	Ед. изм.	Технико-экономические показатели по утвержденному проекту	Технико-экономические показатели по откорректированному проекту	+Увеличение –Снижение
1	Пропускная способность	пас/час	500	500	-
2	Площадь участков	га	3,9319	3,9319	-
3	Общая площадь зданий	$м^2$	10729,3	10729,3	-
4	Строительный объем зданий	$м^3$	50364,3	50364,3	-
5	Расходуемое количество: - электроэнергии - тепла - воды	 кВт кВт $м^3$/сутки	 1060,0 1919,8 102,5	 1060,0 1919,8 102,5	 - - -
6	Продолжительность строительства	месяц	29,0	29,0	-
7	Общая численность работающих	чел	432	432	-

Продолжение таблицы № 3

№	Наименование показателей	Ед. изм.	Технико-экономические показатели по утвержденному проекту	Технико-экономические показатели по откорректированному проекту	+Увеличение –Снижение
8	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года	млн. тенге	2 459,02	2 727,58	+268,56
	в том числе:				
	- строительно-монтажные работы	млн. тенге	1 582,11	1 727,18	+145,07
	- оборудование	млн. тенге	855,47	976,98	+121,51
	- прочие затраты	млн. тенге	21,44	23,42	+1,98
			Сметная стоимость в текущем уровне цен 2006-2007 года	**Сметная стоимость в текущем уровне цен 2006-2008 года**	
9	Общая сметная стоимость строительства в текущем уровне цен	млн. тенге	4 472,62	5 027,30	+554,68
	в том числе:				
	-строительно-монтажные работы	млн. тенге	2 165,07	2 421,82	+256,75
	- оборудование	млн. тенге	1 626,77	1 859,99	+233,22
	- прочие затраты	млн. тенге	680,78	745,49	+64,71

Увеличение общей сметной стоимости строительства на 554,68 млн. тенге произошло в связи:

с инфляционными процессами, произошедшими с момента утверждения сметной стоимости проекта - на 112,67 млн. тенге;

с уточнением стоимости оборудования, принятого по данным «Прайс-листов», утвержденных заказчиком – на 233,22 млн. тенге;

с пересчетом остаточной сметной стоимости по изменениям и дополнениям выпуска 6 «Сборника сметных цен на строительные материалы, изделия и конструкции» (СН РК 8.02-04-2002, СН РК 8.02-04С-200, введенного в действие Приказом Комитета по делам строительства и ЖКХ МИТ РК от 27.07. 2007 г. № 263 с 01.08.2007 г. - на 144,07 млн. тенге;

с изменением общей стоимости строительства лимитированные затраты увеличились на 64, 72 млн. тенге.

3.3. Оценка принятых решений

По экспертной оценке проект «Реконструкция международного аэропорта Актобе. Аэровокзал» (Корректировка) разработан в достаточном обёме и отвечает действующим нормам и правилам по проектированию в Республике Казахстан, в части надёжности конструктивных решений, устойчивости функционирования сооружения, пожаро-взрывобезопасности, санитарно-гигиеническим требованиям, условиям и охране труда, экономическим и экологическим условиям региона.

При разработке проекта учтены геологические и местные природно-климатические условия площадки строительства.

В проекте нашли широкое применение местные строительные материалы и конструкции, выпускаемые на заводах Республики Казахстан.

Принятые в проекте решения позволяют увеличить пропускную способность аэропорта, пассажирские и грузовые перевозки как на международных, так и на внутренних линиях.

Рост авиаперевозок окажет благоприятное влияние на рост деловой и экономической активности в городе Актобе, что в свою очередь приведет к росту жизненного уровня населения и сокращению безработицы.

Реализация проекта не ухудшит экологическую обстановку в зоне аэропорта.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Проект разработан с учётом требований Международных стандартов и Рекомендуемой практики (ИКАО), строительных норм и правил РК 3.03-03-2001, норм годности и эксплуатации аэродромов Республики Казахстан (ИГЭА РК-99).

Оборудование, поставляемое иностранными поставщиками, согласно требованиям закона Республики Казахстан «О лицензировании», должно пройти сертификацию в органах Госстандарта Республики Казахстан.

В результате экспертизы подтверждено соответствие откорректированного проекта «Реконструкция международного аэропорта Актобе. Аэровокзал» требованиям Задания на корректировку, соответствие проекта мировым стандартам и требованиям, предъявляемым к международным аэровокзалам. Здание аэровокзала имеет современный архитектурный облик. В проекте применено передовое технологическое и инженерное оборудование, современные отделочные материалы в интерьерах и фасадах здания.

4. ВЫВОДЫ

4.1. Проект «Реконструкция международного аэропорта Актобе. Аэровокзал» (Корректировка). Перерасчет сметной стоимости, с учётом внесенных по замечаниям и предложениям Госэкспертизы изменений и дополнений, соответствует требованиям действующих норм и правил по проектированию и рекомендуется к утверждению в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

Пропускная способность	- 500 пасс./час.
Общая площадь зданий	- 10729,3 м².
Строительный объём зданий	- 50364,3 м³.
Продолжительность строительства	- 29 месяцев.
Общая сметная стоимость строительства	
в базовых ценах 2001 г.	- 2 727,58 млн. тенге,
в том числе строительно-монтажные работы	- 1 727,18 млн. тенге.
Общая сметная стоимость строительства	
в текущем уровне цен 2006-2008 гг.	- 5 027,30 млн. тенге,
в том числе строительно-монтажные работы	- 2 421,82 млн. тенге,
В том числе сметная стоимость строительства по годам:	
Сметная стоимость строительства	
в текущем уровне цен 2006 г.	- 1 558,89 млн. тенге.
Сметная стоимость строительства	
в текущем уровне цен 2007 г.	- 1 581,60 млн. тенге.
Сметная стоимость строительства	
в текущем уровне цен 2008 г.	- 1 886,81 млн. тенге.

4.2. Ранее выданное Южным филиалом РГП «Госэкспертиза» заключение по проекту «Реконструкция международного аэропорта Актобе. Аэровокзал» (Корректировка) от 21.05.2007 г. № 7-244/07 считать утратившим силу.

4. ТҰЖЫРЫМДАР

4.1. «Ақтөбе халықаралық әуежайын қалпына келтіру. Аэровокзал» (Түзету). Сметалық құнын қайта есептеу жобасы Мемсараптаманың ескертпелері мен ұсыныстары бойынша енгізілген өзгерістері мен толықтырулары ескеріліп, қолданылымдағы жобалау нормалары мен ережелер талаптарына сәйкес келеді және келесі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштерімен белгіленген тәртібі бойынша бекітілуге ұсынылады:

Өткізу қабілеттілігі	- сағатына 500 пасс.
Ғимараттың жалпы алаңы	- 10729,3 м².
Ғимараттың құрылыстық көлемі	- 50364,3 м³.
Құрылыс салу ұзақтылығы	- 29 ай.

2001 жылғы базалық деңгейдегі бағамен алынған
құрылыстың жалпы сметалық құны - 2 727,58 млн. теңге,
соның ішінде құрылысты-монтаждық жұмыстары - 1 727,18 млн. теңге.
2006-2008 жылғы ағымдағы бағамен алынған
құрылыстың жалпы сметалық құны - 5 027,30 млн. теңге,
соның ішінде құрылысты-монтаждық жұмыстары - 2 421,82 млн. теңге,
Соның ішінде жылдар бойынша бөлінген құрылыстың сметалық құны
2006 жылғы ағымдағы бағамен алынған
құрылыстың сметалық құны - 1 558,89 млн. теңге,
2007 жылғы ағымдағы бағамен алынған
құрылыстың сметалық құны - 1 581,60 млн. теңге,
2008 жылғы ағымдағы бағамен алынған
құрылыстың сметалық құны - 1 886,81 млн. теңге,

4.2. 2007 жылдың 21 мамырында «Ақтөбе халықаралық әуежайын қалпына келтіру. Аэровокзал» (Түзету) жобасы бойынша «Мемсараптама» РМК Оңтүстік филиалымен шығарылған № 7-244/07 қорытындысының күші жойылды деп танылсын.

Өндірістік бөлімінің бастығы **Ю. Повышев**

Өндірістік бөлімі
бастығының орынбасары **Н. Утебекова**

Бас сарапшы **В. Анфилогова**

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-
КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ
ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ
«ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК
ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ»
ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ
РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК
КӘСІПОРЫННЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК)
ОҢТҮСТІК ФИЛИАЛЫ

ЮЖНЫЙ ФИЛИАЛ
РЕСПУБЛИКАНСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ
НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ
«ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ
ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП
«ГОСЭКСПЕРТИЗА») АГЕНТСТВА
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ДЕЛАМ
СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-
КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

МЕМСАРАПТАМА ГОСЭКСПЕРТИЗА

2010 ж. "23" 06 № 02-Шк-04/1703

И.О. директора
РГП «Казаэропроект»

А. Доспанбетову

Согласно Вашему письму от 18 июня 2010 г. № 02-501 и согласия Комитета гражданской авиации (письмо № 17-3-17-4/1335 от 17.11.2009 г.) были внесены изменения в заключение Южного филиала РГП «Госэкспертиза» от 24 октября 2008 года № 7-595/08 по проекту «Реконструкция международного аэропорта Актобе. Аэровокзал» (Корректировка) Пересчет сметной стоимости, в части увеличения мощности до 500 пас./час. Возвращаем в ваш адрес два экземпляра вышеуказанного заключения.

Приложение: Заключение № 7-595/08 от 24 октября 2008 года - 2 экз.

Директор ***Ш.Д. Карманов***

Исп. Садыханова Г.Б.
☎ 334-20-59

Қазақстан Республикасы
050057, Алматы қаласы,
Радостовец көшесі, 152/6

Республика Казахстан
050057, г. Алматы
ул. Радостовца, 152/6

тел.: 8 (727) 334 21 00
тел./факс: 8 (727) 334 21 05
e-mail: almaty@gosexpertiza.kz
se-post@gosexpertiza.nursat.kz

0361