

С.С. АРУТЮНОВ,

руководитель пресс-службы НИИ корпоративного
и проектного управления

ВЛАДИМИР ВАСИЛИАДИ:

«СТРОЙКИ ЗАПОМИНАЮТСЯ НЕ ТЕМ, СКОЛЬКО ТЫ ЗА НИХ ПОЛУЧИЛ, А ТЕМ, СКОЛЬКО ТЫ ИМ ОТДАЛ»

Владимир Георгиевич Василиади, заместитель директора ДСТИ ООО «СТРОЙГАЗКОНСАЛТИНГ», почетный транспортный строитель, награжден знаком «Строительная Слава». Свою карьеру профессионального топ-менеджера в сфере транспортного строительства Владимир Георгиевич начал в 1974 году с рядовых должностей. Участвовал в строительстве более чем 30 крупных объектов, в том числе Московской кольцевой автомобильной дороги (МКАД), Третьего транспортного кольца г. Москвы, федеральных автомобильных дорог: М-1 «Беларусь», М 3 «Украина», М 7 «Волга», обходы Новосибирска и Сочи, автомобильных дорог Общесоюзного значения: Джалаал–Абад–Казарман, Пржевальск–Иныльчек (Киргизия), Большенарымское–Свинчакта–Канай–Кала–Джурга (Казахстан), а также ряда аэропортов: Пулково, Шереметьево, Домодедово, Хотилово, и т.д.



Ключевые слова: проект, реконструкция, график работ, асфальтобетонное покрытие

В рамках интервью, которое для нашего журнала подготовил руководитель пресс-службы Научно-исследовательского института корпоративного и проектного управления Сергей Арутюнов, Василиади рассказывает об уникальных проектах, в которых он принимал участие. Один из них, по признанию самого нашего героя – самый запомнившийся – реконструкция взлетно-посадочной полосы № 2 аэродрома питерского аэропорта Пулково в 2005 – 2006 годах.

– Владимир Георгиевич, почему именно Пулково? Вы строили десятки дорог в России, Киргизии, Казахстане. Почему именно этот проект оказался для вас таким памятным?

– Мы реконструировали аэропорт к саммиту «Большой восьмерки», который состоялся в Санкт-Петербурге в 2006 году. В северную столицу России должны были прибыть главы США, Великобритании, Германии, Италии, Франции, Японии и Канады на самолетах, тоннаж которых превышал 400 тонн.

Взлетно-посадочные полосы советских аэропортов, построенные в 1970-80-х гг., делались под расчетный самолет марки «Ил-62» максимальным весом в 167 тонн, и когда на них стали садиться современные 400-тонные аэробусы, ВЛП стали быстро приходить в негодность. В принципе срок их жизни по всем нормативам не превышает 20 – 25 лет, а к моменту реконструкции мы уже более 20 лет не вели никаких работ.

Поэтому реконструкция в Пулково была знаковой. Проект по понятным причинам – ответственный. Да к тому же очень сложный. Судите сами, длина полосы должна была составить 3700 метров, а ширина ее после реконструкции увеличивалась на треть. Реконструировались рулежные дорожки. Необходимо было уложить более ста тысяч искусственных асфальтобетонных покрытий, реконструировать или проложить заново водосточно-дренажную сеть и канализацию для кабеля светосигнального оборудования, радионавигации и средств связи. На эту работу государство выделило три с пол-

Краткая справка о проекте

Задача: комплексная реконструкция взлетно-посадочной полосы № 2 Международного аэропорта Пулково

Заказчик: Минтранс РФ

Объем инвестиций: 3,5 миллиарда рублей

Сроки работ: июнь 2005 года - июнь 2006 года

Длина полосы: 3 700 метров

Ширина: 45 м до реконструкции, 60 м после реконструкции

Общая площадь реконструкции: 325 000 м², в том числе ИВПП-2-222 000 м² и рулежные дорожки, и МРД - 103 000 м²

Площадь искусственных асфальтобетонных покрытий: 103 000 м²

Коммуникации: 21 000 метров водосточно-дренажной сети и 19 800 метров канализации для кабеля светосигнального оборудования, радионавигации и средств связи.

Итог: Комплекс выполненных работ позволил сертифицировать аэродром по 3-й категории в соответствии с требованиями Международной организации ИКАО для обеспечения приема и отправки воздушных судов с двух направлений в любых погодных условиях, включая самый большой на тот период аэробус А-380.

ловиной миллиарда рублей – сумма и по сегодняшним временам очень внушительная.

Этот проект Минтранс предлагал некоторым компаниям, в том числе иностранным, но так как реализовывать проект предлагали за собственные оборотные средства, на условиях постоплаты, то только тогдашний глава ЗАО «Инжиниринговая корпорация Трансстрой», Герой Социалистического Труда и легендарный бамовец Ефим Владимирович Басин сразу согласился на эту работу. Причем Басин пошел на реализацию проекта не раздумывая, прямо на совещании по реконструкции аэропорта под председательством министра транспорта РФ Игоря Левитина, которое состоялось 14 июня 2005 года. А ведь уже через год – в июне 2006 года – полоса должна была быть полностью готова!

– Что помогло вам реализовать такой сложный проект в рекордные сроки?

– Во-первых, после 20-летнего «простоя» было огромное желание доказать всем, а в первую очередь самим себе, что российские транспортные строители могут с честью решать самые сложные и амбициозные проекты.

«Пулковский» проект был столь важен, что сработал в том числе так называемый административный ресурс. То есть «сверху» нам дали «зеленый свет» по всем направлениям. Например, бесперебойно осуществлялась поставка щебня, цемента, других строительных материалов. Абсолютно отложенным было взаимодействие с руководством Пулкова: объект ре-

жимный, пропуск на полосы был строго регламентирован, но все эти сложности мы миновали в исключительно спокойном режиме, при полном взаимопонимании. Это касалось наших рабочих: не все из них были гражданами РФ, и администрация аэропорта могла бы притираться к этому обстоятельству каждый раз, когда они должны были выходить на полосу, однако допуск их на объект обеспечивался неукоснительно в соответствии со всеми действующими законами и положениями.

Важная деталь проекта: аэропорт должен был работать в обычном режиме, не закрываясь на реконструкцию даже на один час. Поэтому с целью непрерывности его работы был разработан и согласован посutoчный план руления воздушных судов. Здесь важно было синхронизировать работу с точностью до минуты, следуя строгому графику.

Менее чем за две недели нами было развернуто 7 цементно-бетонных заводов общей производительностью 700 кубометров смеси в час. Первый кубометр так называемого тонкого бетона был уложен на полосу 26 июня, первый кубометр марочного тяжелого бетона – 6 июля, а последний – 16 октября. Таким образом, за три с половиной месяца было уложено более 206 тыс. м³ бетона, в отдельные дни количество укладываемого бетона превышало 4 тыс. м³. Работали в круглосуточном режиме до тех пор, пока не сдали объект. Ефим Басин так мне и сказал: «Пока не уложишь последний куб бетона, из Питера не уедешь».

Еще нам помогла... погода. Когда мы только выезжали знакомиться с объектом, нам обещали обложные питерские

дожди, но пока мы работали, природа шла нам навстречу. То есть лето и осень были максимально сухими. И даже первые заморозки грянули лишь через двое суток после окончания бетонных работ, что тоже было нам на руку: бетон на полосе, что называется, схватился.

— Какими же ресурсами вы располагали?

— В пиковые моменты на полосе круглосуточно работали до двух тысяч человек, в основном высоквалифицированные специалисты; было задействовано более 450 единиц техники, пять новейших для того времени американских бетоноукладочных комплексов GOMAKO. Кроме того, как уже было подчеркнуто, мы работали в режиме максимального благоприятствования. Такой режим касается лишь объектов наибольшей приоритетности.

— Кто был автором проекта?

— Проект и рабочую документацию разработал головной институт региона — ОАО «ЛЕНАЭРПРОЕКТ». Научная и экспертная поддержка проекта осуществлялась ОАО «СоюзДорНИИ» и 26-м Центральным НИИ Министерства обороны. Экспертиза проекта делалась качественно и так быстро, насколько это вообще было возможно. Все вопросы с Главгосэкспертизой были улажены практически сразу. Скорость согласований была такая, что чертежи проекта, еще горячие от принтера, тут же визировались и шли в работу.

— Но реконструкцией полосы дело не ограничилось?

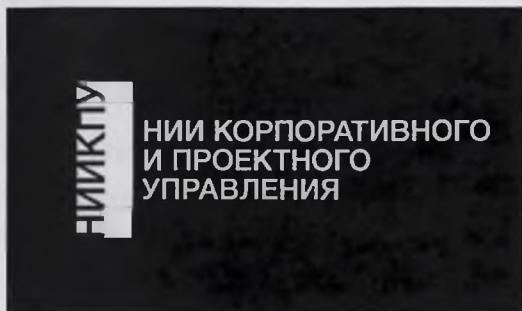
— Мы взяли комплексный подряд: закончив осенью бетонирование полосы, «Инжтрансстрой» принял за монтаж свето-сигнального оборудования, а это 1680 огоньков, к которым были

заранее подведены кабели с трансформаторами, питавшимися от подстанций, которые мы же и установили. На эту стадию ушла почти вся зима и весна 2006 года. Надо было сверлить бетон, и, что интересно, координаты отверстий определялись из космоса при помощи навигационной системы GPS. Только в двух случаях из более чем полутора тысяч просверленных отверстий, отклонение составило два сантиметра, в остальные попадания были идеальными. Именно тогда я впервые увидел вблизи такие «космические» в прямом и переносном смысле технологии. Также были выполнены работы по установке, монтажу и пусконаладочным работам нового аэронавигационного оборудования. Были построены новые очистные сооружения, новые линии водосточно-дренажной сети, новые подстанции и линии электроснабжения. Было уложено более 100 тыс. м² трехслойного асфальтобетонного покрытия на пассажирском перроне.

Были устроены десятиметровые по ширине полосы безопасности, примыкающие к ВПП, и выполнено благоустройство территории, в которое входило вертикальная планировка и озеленение. К июню 2006 года весь комплекс работ по реконструкции ИВПП-2 был окончен на 100% и предъявлен приемочной комиссии.

— Насколько жестким был график работ?

— Предельно жестким. И жесточайшим был контроль. Как руководитель штаба, я сам вел протоколы и лично рассыпал их в Администрацию Президента, в Минтранс РФ, в «Инжиниринговую Корпорацию «Трансстрой». Два раза в месяц ход работ лично контролировал на месте министр транспорта РФ Игорь Левитин,



- Направления деятельности Института:
- корпоративное управление;
- проектное управление;
- мониторинг программ;
- управление рисками;
- оценка эффективности.

Научно-исследовательский институт Корпоративного и проектного управления (НИИ КПУ) был основан с целью повышения эффективности корпоративного и проектного управления в России.

Основная задача института — создание отечественной школы и практик корпоративного и проектного управления путем обобщения уникального советского опыта, интеграции его с лучшими мировыми практиками и адаптации к современным требованиям и реалиям. Сотрудники и эксперты НИИ КПУ участвовали на стороне заказчика в различных крупномасштабных проектах автоматизации предприятий топливно-энергетического комплекса, перерабатывающей промышленности, в строительстве крупных объектов в таких компаниях, как «Газпром», Сбербанк, «Роснефть» и др. Кроме того, специалисты института работали с администрациями регионов по реализации проектов (ЯНАО, Астраханская область). А также выступали приглашенными экспертами крупномасштабных проектов и программ. В экспертный совет НИИ КПУ входят специалисты, работавшие на проектах в Салехарде, Уренгое, Сочи, Москве, Санкт-Петербурге и других городах.

четыре раза в месяц – замминистра транспорта Александр Мишарин, как минимум два раза в неделю – глава корпорации Ефим Басин.

Можно сказать, что я был на связи круглые сутки. Мне могли позвонить и в два часа ночи, и в четыре... Кроме того, проект широко освещался СМИ, и поэтому приходилось постоянно демонстрировать готовность полос журналистам. Случилось один раз организовывать показ хода реконструкции для 40 главных инженеров крупнейших российских аэропортов.

На финальной стадии я заказал машину для одного ответственного лица, мы проехали к началу полосы, и я дал машине разогнаться до 150 км/час... Затормозив, спросил чиновника о впечатлениях. Он показал мне вытянутый большой палец: нас не то что не подбросило ни разу, нас даже ни разу не качнуло.

– По каким критериям принимался объект госкомиссией?

– Три параметра были главными – ровность полосы, шероховатость полосы и активность светосигнального оборудования. Но главным отзывом я считаю обращение командира авиаотряда Пулкова, совершившего пробный взлет с полосы и посадку обратно ко всем экипажам авиаотряда. Он сказал так: «Впервые в жизни так взлетаю и сажусь. Сели, как в сметану».

Для меня, да и для моих товарищей, это высшая оценка – профессионала, для которого как для конечного пользователя мы все и трудились.

– Ваш опыт «пошел в серию»?

– Сразу же после Пулкова начали аналогичным способом реконструировать ВПП аэропорта Шереметьево, потом Сочи, военный аэродром Хотилово, а затем реконструкции пошли по нарастающей. Кстати, с 2010 года в Пулкове уже действуют две ВПП, реконструированные по нашей технологии. По итогам строительства вся команда и я лично получили Благодарственное письмо Президента страны.

– Спасибо вам и от нас, рядовых пассажиров. Владимир Георгиевич. А какие еще проекты из своей обширной практики вы вспоминаете?

– В 1986 году я занимался сложнейшим по исполнению проектом строительства трассы Джалаал-Абад – Казарман, тогда еще в Киргизской ССР, где я отработал в общей сложности 15 лет. В Казармане тогда нашли огромные запасы золота, начали строить золоторудный комбинат, а сообщения этой высокогорной местности (перевал располагается на высоте 3200 метров над уровнем моря) с Ферганской долиной не было. Объект был включен в перечень основных направлений XI пятилетки и ход строительства контролировался на самом высоком уровне. С начала ноября по начало июля район буквально отрезан от внешнего мира. Как я вычитал в материалах по району (имею, знаете ли, привычку, читать все о месте, где строю, – что за климат, что за люди, каковы традиции, – чтобы ненароком не попасть впросак). Оказалось,

что перевал, через который нам предстояло построить дорогу – самое снежное место в Средней Азии, высота снежного покрова за период составляла около 10 метров. Такое сложно представить даже из Джалаал-Абада, где летом стабильно выше тридцати градусов. Комиссия местных руководителей, которая вылетела туда в конце июня (!), увидела на перевале 18-метровые высоковольтные опоры, почти на треть утопавшие в снегу, и многое поняла из того, почему график работ на перевале поначалу срывался.

К комбинату надо было построить дорогу, по которой предполагалось доставить 100 тысяч тонн угля, для отопления жителей и предприятий, 25 тысяч кубометров извести для технологии при производстве золота. В принципе одна дорога туда была, но обходная, длиной в тысячу километров. Было решено пробиваться через горы напрямик — протяженность трассы в этом случае была всего 150 километров. Трассу разбили на несколько участков, которые поделили между местными и общесоюзовыми подрядчиками. Минтрансстрою достался самый сложный участок — перевал, десять километров, из которых за два года было пройдено лишь два. А до конца 1986 года предстояло достроить целых восемь.

– График работ был жестким?

– Как всегда. Проблема была в том, что ни зимой, ни весной работать на перевале было нельзя, а отчетность с нас требовали постоянно. Ход работ контролировался как на местном, так и на общесоюзовом уровне. Только 30 июня 1986 года начались работы на перевальном участке. По моей просьбе по команде начальника управления № 16 М. В. Майорова был откомандирован экипаж бульдозера КОМАТЦУ D-375 с двумя высококлассными специалистами В. Маханьковым и Я. Яппаровым.

Эти двое начинали работать с 5 утра, когда вставало солнце, и заканчивали, когда оно садилось, и то только потому, что в горах нельзя работать ночью. Проходили в среднем по 150 – 200 метров «тропы» в день, вырубая в скале небольшую площадку-карниз под станки взрывников. Примерно за 40 дней самый сложный участок перевала был пройден, взрывники расконсервировали свои станки, которые оставили на перевале осенью, и начали взрывать породу. Уже через два месяца начало вырисовываться что-то похожее на дорогу. С конца участка уже завиделся «золотой» Казарман...

Когда комиссия приняла работу, мне выписали премию в размере двойного оклада. До сих пор ее «получаю» (смеется!). Но проекты запоминаются не тем, сколько ты за них получил, а тем, сколько ты им отдал.