**Часто задаваемые вопросы о VIP-терминале**

|  |
| --- |
| **Почему вообще рассматривается перенос здания VIP-терминала?** |
| Существующее здание аэровокзала не сможет принять ожидаемый пассажиропоток в 14 млн человек в год. Прогнозируемый рост пассажиропотока имеет основополагающее значение для экономического обоснования и является движущей силой проекта. Во время Covid аэропорт Алматы уже достиг показателей 2019 года по пассажировместимости. Это показывает, что аэропорт нуждается в срочной модернизации. Поэтому потребность в новом серьезном и современном полноценном терминале, который действительно повысит привлекательность страны и впишется в 21 век , не вызывает сомнений. Сегодня мы сталкиваемся с острой конкуренцией со стороны других аэропортов Центральной Азии за потоки туристов и пассажиров. Были рассмотрены различные альтернативные места, подробная информация представлена в отчете об оценке альтернатив. Однако единственным подходящим вариантом было размещение в месте VIP- терминала. |
| **Почему интеграция VIP-терминала к новому терминалу так проблематично?** |
| Наличие VIP-здания перед новым терминалом приведет к строительству большого пандуса/зоны высадки транспортных средств перед VIP-зданием. Существует большой риск того, что несущие конструкции нового терминала могут повредить структуру VIP-здания. Более того, такая конструкция значительно снизит историческую ценность VIP-терминала. С другой стороны, игнорирование зоны въезда/высадки приведет к очень низкому уровню комфорта для пассажиров и несоблюдению требований пожарной безопасности и безопасности жизнедеятельности. |
| **Как обеспечивается соблюдение национального законодательства, и были ли получены все соответствующие одобрения и разрешения?** |
| Акимат \_г. Алматы утвердил перенос Здания 11 ноября 2020 года в Постановлении № 4/492, в котором говорится:  «В соответствии с подпунктом 2) пункта 2 статьи 29 Закона Республики Казахстан от 26 декабря 2019 года «Об охране и эксплуатации объектов историко-культурного наследия» и на основании заключения историко-культурной экспертизы памятник истории и культуры местного значения от 26 октября 2020 года.  *Обязательными условиями такого одобрения являются:*  ● *Сохранение имиджа здания после переезда; а также*  ● *После переезда здание будет использоваться как «Президентский терминал и терминал авиации общего назначения».*  Environmental Resources Management, Inc.» (ERM), «ERM Eurasia», «Казрестоврация» и «Архрест» завершили исследования по оценке значимости здания для культурного наследия в 2021 году и по оценке различных последствий переноса |
| **Приведет ли перемещение объектов здания VIP-терминала к потере ценности культурного наследия?** |
| Культурное значение здания VIP-терминала обусловлено его исторической, эстетической и социальной ценностью. Его сочетание региональных архитектурных стилей, уникальных для Южного Казахстана, со сталинскими формами, отражающими широкий тип Советского Союза, придает ему историческую и социальную ценность . Сохранение требует сохранения соответствующей настройки. Это включает в себя сохранение визуальной и сенсорной обстановки, а также сохранение духовных и других культурных отношений, которые способствуют культурной значимости места. Новое строительство, снос, вторжение или другие изменения, которые могут отрицательно повлиять на обстановку, неуместны.  Изменения в обстановке здания оказали пагубное влияние на способность оценить конструктивный замысел Здания. Это включает в себя строительство нового здания терминала в 2005-2008 годах на юге, нового здания гостиницы на севере, объекта технического обслуживания вертолетов также на севере и другой инфраструктуры аэропорта, включая парковочные барьеры и автомобильные пандусы. Они меняют вид на здание с подходов по улице Майлина и с взлетно-посадочной полосы аэропорта. Это уменьшает вклад декораций в эстетическую ценность здания , поскольку оно больше не отражает симметрию и открытое пространство, которые существовали бы, когда здание было построено в 1947 году. Перенос здания VIP-терминала окажет влияние на наследие . Однако при этом будет использована возможность воспроизвести некоторые оригинальные черты здания, которые с тех пор были утрачены в существующем здании, такие как балкон на первом этаже. Существующие элементы наследия будут перемещены туда, где это уместно. |
| **Почему не было открытого архитектурного конкурса на проектирование и строительство нового терминала?** |
| Открытые архитектурные конкурсы на столь значимые проекты в Казахстане не практикуются. |
| **Почему нельзя перенести аэропорт за черту города?** |
| Это не входит в сферу деятельности TAV Airports. При выборе места для взлетно -посадочной полосы необходимо учитывать такие аспекты, как направление ветра , наличие препятствий, количество дней с туманом, потолок облачности. |
| **Является ли общедоступной информация о текущем физическом состоянии VIP-терминала?** |
| Отчет по оценке важных структур указывает на важные материалы внутри здания , чтобы проинформировать и понять их общее культурное значение, они были опубликованы на веб- сайте [www.alaport.com.](http://www.alaport.com) |
| **Потеряют ли объекты здания VIP-терминала статус защиты после переноса?** |
| VIP-терминал имеет статус памятника истории (п. 1.2 ст. 5 Закона РК от 26 декабря 2019 года № 288-VI ЗРК « *О сохранении и использовании объектов историко-культурного наследия» как архитектурно- градостроительного наследия, он находится в государственном списке охраняемых исторических зданий и останется историческим памятником после перенесения*». Кроме того, перенесение разрешено казахстанским законодательством, как указано выше. |
| **Как будет управляться владение участками, прилегающими к алматинскому аэропорту?** |
| Правительству Казахстана предстоит разобраться с недвижимостью, расположенной в санитарно-защитной зоне и не входящей в сферу деятельности TAV Holding. |
| **Привлекаются ли к этому вопросу квалифицированные специалисты?** |
| Для дальнейшего соответствия различным национальным требованиям и требованиям кредиторов мы привлекли известных местных и международных консультантов с большим опытом в оценке объектов культурного наследия и общественных удобств. Кроме того, кредиторы привлекли стороннюю консалтинговую фирму, которая находится в постоянном контакте с нашими консультантами и выступает в качестве рецензента технических документов. |
| **Оценивалось ли воздействие переселения на окружающую среду? Что будет с нынешними зелеными насаждениями?** |
| Международная консалтинговая компания была назначена TAV для проведения Оценки воздействия на окружающую и социальную среду (ОВОСиСС) для определения потенциального воздействия и последующего воздействия строительства нового терминала, включая воздействие различных вариантов VIP-строек. После завершения проекта ОВОСС начался процесс раскрытия информации в соответствии с требованиями ЕБРР и МФК. Отдельная национальная ОВОС была представлена TAV в соответствии с национальными требованиями Казахстана. ОВОСС раскрывается на сайте www.alaport.com |
| **Есть ли хорошие примеры такого переноса?** |
| Примеров проектов реконструкции множество. |
| **Почему Айдын Проект Акбая нового терминала не был принят во внимание?** |
| Этот проект предусматривает включение VIP-терминала в новый, однако это неосуществимо, так как будет зависеть от подземной разработки (невозможно из-за высокого уровня грунтовых вод и эксплуатационных ограничений); Конструкции VIP-терминала должны быть сейсмостойкими (что нанесет ущерб его культурному наследию); высадка/посадка была бы невозможна и не соответствовала бы стандартам; а также поток пассажиров приведет к удалению ключевых элементов наследия (например, витражей). |
| **Какие функции будет нести VIP-здание , если его перенесут на новое место?** |
| После переезда здание будет использоваться как «Президентский терминал и терминал авиации общего назначения». |
| **Почему бы не построить новый терминал на противоположной стороне самого аэропорта, поближе к Кульджинскому тракту?** |
| Прежде всего утилиты расположены там, где находится текущий терминал. Во-вторых , желательно, чтобы внутренний и международный терминалы были соединены, чтобы уменьшить руление самолетов, поскольку одни и те же самолеты используются для внутренних и международных рейсов. |