

# ЗАО «ГТ МОРСТРОЙ»: НЕЛЬЗЯ БОЯТЬСЯ ОРИГИНАЛЬНЫХ РЕШЕНИЙ



Летом 2006 года была введена в строй третья очередь морского терминала «РПК-Высоцк ЛУКОЙЛ-II», в проектировании и строительстве которого ЗАО «ГТ Морстрой» принимало активное участие. Специалисты компании создали облик морской части комплекса, предложив и реализовав при работе над этим проектом интересные и оригинальные решения.

Впервые в современной России благодаря деловому подходу к совместной работе и личным качествам людей из команды ЛУКОЙЛА стройка не толь-

ко не стала долгостроем, а вышла на спринтерские позиции. Ведь с момента появления на объекте первых гидротехников до загрузки первого танкера нефтепродуктами прошло всего 13 месяцев. Секретами оперативной и, как показали несколько лет успешной эксплуатации комплекса, качественной работы, с «Нефтегазовой Вертикалью» поделились специалисты ЗАО «ГТ Морстрой»: главный инженер Проектного института Валерий ШПАНДАРУК и главный инженер Строительного управления Андрей КУДРЯВЦЕВ.

**Ред.:** Любая встреча начинается со знакомства. Мы не станем нарушать традиций и попросим немного рассказать читателям о вашей компании.

**ГТ МОРСТРОЙ:** Название нашей компании достаточно известно в России и ближнем зарубежье среди людей, чей бизнес тесно связан с крупными транспортными операциями. С момента своего основания мы старались удивить Заказчика нашими возможностями. Мы не изменили этому принципу за годы развития и становления, и сейчас, являясь одной из ведущих компаний в России, занимающихся проектированием и строительством портовых комплексов, готовы осуществить полный цикл работ, начиная от предпроектных предложений и изысканий и заканчивая паспортизацией построенного и эксплуатируемого гидротехнического сооружения.

**Ред.:** Как начиналась ваша работа с компанией ЛУКОЙЛ?

**ГТ:** Совместная работа с компанией ЛУКОЙЛ началась у нас в 2002 году с разработки и реализации проекта «РПК Высоцк ЛУКОЙЛ-II». Как было сказано выше, мы осуществляли гидротехническую часть проекта и принимали участие, наряду с многими другими компаниями, в строительстве причальных сооружений, подходных эстакад, а также в дноуглублении акватории. В состав работ вошли технологические причалы, причал портофлота, участки берегоукрепления, дноуглубительные работы на акватории и судовом ходу к терминалу, вспомогательные сооружения (морской водозабор, глубоководный водовыпуск и др.).

Наши специалисты осуществляли авторский надзор за качеством проведения работ, соблюдением технологии, выполнением проектных решений. Это позволило избежать множества ошибок, которые возможны при таких темпах строитель-

ства. Ведь работы велись многочисленными подрядными организациями, рекордными темпами, круглосуточно.

**Ред.:** Терминал расположен на достаточно сложных грунтах. Что повлияло на выбор места строительства?

**ГТ:** Задача, стоявшая перед компанией ЛУКОЙЛ, – создание нефтяного терминала на Балтике. Было несколько вариантов расположения комплекса на акватории Финского залива, и по совокупности многих факторов, таких как береговая инфраструктура, глубины, возможность подхода расчетных судов, пригодность территории под застройку, ледовые условия, защищенность от волнения, ветров и многих других условий, участок берега под Высоцком наиболее полно отвечал комплексу требований. И наличие скальных грунтов в основании, как вы правильно заметили, уже не могло стать камнем преткновения при строительстве такого масштабного объекта. Тем более



что идеальных условий для строительства не бывает.

**Ред.:** Какие оригинальные решения вы заложили в данный проект?

**ГТ:** Еще на этапе рассмотрения компоновочных решений расположения технологических причалов мы обратили внимание на возможность использовать в строительстве «природный фундамент» – безжизненный каменистый остров Детинец недалеко от береговой линии, где теперь размещены технологический причал №3 для судов класса «река-море», здания, сооружения и инженерные коммуникации. Такое нетривиальное решение позволило избежать достаточно большого объема работ по образованию территории.

В качестве основания гидротехнических сооружений комплекса были использованы два конструктивных решения: оболочки большого диаметра – 10 метров, изготавливаемые в заводских условиях и устанавливаемые на подготовленное основание, а также сваи-оболочки диаметром 1420 мм, заанкерованные в скалу при помощи железобетонного сердечника. Для реализации этого проектного решения было использовано строительное оборудование, которое можно назвать уникальным. Современная буровая установка фирмы «Wirth», приобретенная нашей компанией специально для этой работы, позволяет разбуривать скалу со скоростью до 40 см в час при диаметре бурения до 2,5 метров. Специалисты нашей компании применяют данную технологию около 20 лет, поэтому опыт, накопленный ими при строительстве объектов ВМФ, позволил построить надежные причалы, не используя при этом излишнего количества строительных материалов. Как видно на фотографии, причалы не выглядят «массивными», они элегантны и в то же время очень прочны.

Отдельно можно отметить масштабы работ по удалению скальных пород со дна при дноуглубительных работах. За два года нами были сооружены подходной канал, операционная и маневровая акватории, проведено дноуглубление у причала портофлота. Общий объем работ составил около 1,25 млн м<sup>3</sup>, из которых порядка 90 тыс. кубометров – скалы. При рыхлении скальных пород мы также отошли от традиционных способов и производили подводные взрывы без привлечения водолазов. Вся работа по закладке взрывчатых веществ под водой выполнялась с буровой платформы. Данная технология значительно ускорила темпы производства работ и сократила издержки.

**Ред.:** Почему ЛУКОЙЛ выбрал именно вашу компанию для выполнения этих работ?

**ГТ:** Видимо потому, что, прежде всего, мы были знакомы с условиями работы в этом регионе. Кроме того, на Северо-Западе наша компания достаточно хорошо известна и не имеет негативных отзывов Заказчиков. Однако не будет преувеличением, если мы скажем, что этот проект был для нас не только возможностью проявить себя, но и поучиться у коллег.

Ведь, на самом деле, в Высоцке были собраны лучшие силы, лучшие специалисты в области гидротехники.

**Ред.:** Поскольку это был ваш первый опыт сотрудничества с ЛУКОЙЛом, об его успешности можно судить по продолжению. Впоследствии проводились другие работы с компанией?

**ГТ:** Да, наше партнерство не завершилось с окончанием работ на терминале в Высоцке.

Впоследствии мы разрабатывали проектные материалы для терминала ЛУКОЙЛа в Бургасе, сотрудничали с калининградским филиалом компании, разработали причал в Астрахани для обслуживания нефтедобывающих платформ Каспийского региона. Между нашими компаниями за годы сотрудничества сложились достаточно теплые и дружеские отношения.

**Ред.:** Возможно, вы работали не только с этой нефтяной компанией. В чем особенности сотрудничества с ЛУКОЙЛом?

**ГТ:** С точки зрения ЗАО «ГТ Морстрой» – и проектировщиков, и строителей, – компания ЛУКОЙЛ отличается высокопрофессиональным коллективом, как среди рядовых сотрудников, так и на самом высоком уровне. Это команда людей, которые профессионально, ответственно и быстро принимают решения. В целом же отношения в ЛУКОЙЛе очень доброжелательные и в то же время деловые. Эта организация не забюрократизирована.

**Ред.:** С кем лично вы общались в компании и какие остались впечатления?

**ГТ:** Мы работали со многими специалистами компании ЛУКОЙЛ. Попытавшись перечислить всех, мы непременно кого-то забудем упомянуть, поэтому, чтобы никого не обидеть, назовем лишь некоторых людей, с которыми мы работали наиболее плотно. Это Владимир Калуженов и Алексей Михайличенко, Сергей Киселев, Виктор Тарасов, Дмитрий Тевлин. Все они – высококвалифицированные, ответственные и порядочные люди.

Наверное, именно благодаря тому, что в ЛУКОЙЛе работают такие люди, и удалось в столь короткое время реализовать проект.



**Ред.:** Как вы можете оценить перспективы развития вашего дальнейшего сотрудничества с компанией ЛУКОЙЛ?

**ГТ:** За последние пять лет в России было построено больше нефтеперевалочных комплексов, чем за весь советский и постперестроечный период. Это терминалы в Петербурге, Приморске, Высоцке, Белокаменке, черноморских портах, и многие другие. Если не случится чего-либо экстраординарного и темпы развития этой отрасли не замедлятся, надеемся, нас ждет еще много интересных и сложных проектов, в том числе и с компанией ЛУКОЙЛ.

**Ред.:** Известно, что 25 ноября текущего года нефтегазовая общественность страны будет праздновать 15-летний Юбилей образования ОАО «НК «ЛУКОЙЛ», скоро и юбилей вашей компании – 10 лет. Вероятно, вы уже знаете слова, которые вам хотелось бы услышать от своих партнеров. Что из этого вы бы пожелали ЛУКОЙЛу?

**ГТ:** Прежде всего, мы хотели бы пожелать, чтобы ЛУКОЙЛ сохранил ту же динамику развития, которую он имеет сегодня, и тогда не за горами тот день, когда он сможет не просто занять первое место среди нефтяных компаний России, но и стать одной из лидирующих компаний во всем мире. Они этого достойны.

Ну и, безусловно, здоровья и успехов как всем, с кем мы работали, так и тем, с кем нам еще только предстоит вместе строить новую Россию.

