

Гидротехнические сооружения: от паспортизации до модернизации

Гидротехнические сооружения (ГТС) портов Северо-Запада России нуждаются в комплексном обследовании, плановой реконструкции и модернизации. Первым шагом в этом направлении должна стать государственная программа паспортизации причалов и других ГТС.



О ситуации в сфере проектирования и строительства гидротехнических сооружений рассказывает заместитель директора проектного института ЗАО «ГТ Морстрой» почетный строитель России Александр Евдокимов.

- Состояние гидротехнических сооружений в портах Северо-Запада России не критическое, но требует изучения. Для проведения комплексного, планомерного обследования необходима программа паспортизации ГТС. На основе полученных данных может быть разработан план реконструкции причалов и других гидротехнических сооружений. Например, в порту Санкт-Петербурга ежегодно должны реконструироваться не менее 23 причалов. В серьезной реконструкции нуждаются причалы в портах Высоцка, Выборга, Мурманска.

Финансирование

Определенную проблему представляют вопросы финансирования. Большинство ГТС находится в собственности государства, поэтому могут возникать неурегулированные моменты, когда в строительство и модернизацию ГТС средства вкладывают частные инвесторы. В таких случаях отношения между государством в лице Минтранса РФ и частным инвестором регулируются инвестиционным договором. Единых правил нет, каждый конкретный случай рассматривается отдельно.

Вне зависимости от источника финансирования и формы собственности при проектировании и строительстве гидротехнические объекты проходят все необходимые согласования: по линии Федерального агентства по строительству и ЖКХ, Минприроды, МЧС, санэпидемнадзора и др. Для крупного объекта необходимо получить до 40 согласований, провести 34 госэкспертизы.

Типы ГТС

В портах существуют более десяти различных типов гидротехнических сооружений:

- фарватеры с навигационным и гидрографическим обеспечением;
- подходные каналы;
- различные виды акваторий (маневренные, операционные);
- причалы (набережные, пирсы, эстакады);
- берегоукрепления (вертикального типа, откосного и др.);
- морские водозаборы и водовыпуски;
- нефтедобывающие платформы и др.

Строительство ГТС - дорогостоящее занятие, поэтому принципиальным моментом является планомерность финансирования проекта. Долговечность, качество эксплуатации ГТС и стоимость проекта во многом зависят от получения достоверных начальных данных, от результатов геологических изысканий и составленных бизнес-планов.

Международное сотрудничество

В Северо-Западном регионе на рынке гидротехнического строительства работает порядка 56 крупных специализированных компаний. Их услуги востребованы и за рубежом. Российские компании участвуют в проектировании, строительстве и ремонте ГТС на территории стран Прибалтики, в Финляндии, Украине, Испании.

Наши гидростроители имеют большой опыт по устройству причалов на свайных конструкциях, забуренных в скальные грунты. В то же время у нас востребован и опыт зарубежных специалистов. Например, при выполнении дноуглубительных работ на судоходном пути и акватории РПК «ЛУКОЙЛ-1» г. Высоцка наша компания привлекала голландскую фирму.

Безопасность ГТС обеспечивается за счет соблюдения СНиП и нормативов. Кроме того, проектные работы в обязательном порядке включают в себя декларацию безопасности ГТС, декларацию промышленной безопасности, план ЛАРН (ликвидации аварийных разливов нефти). С 1997 года действует федеральный закон О безопасности гидротехнических сооружений.

Записала Наталья Соколова