



«ЗА НАС ГОВОРЯТ РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ...»

Функции генерального проектировщика морского торгового порта Усть-Луга выполняет проектный институт ЗАО «ГТ Морстрой». О планах, уже успешно реализованных в рамках строительства данного объекта, и только готовящихся разработках нашему журналу рассказали директор организации Леонид ТОЗИК, ее главный инженер Валерий ШПАНДАРУК и главный инженер проектов Петр КРАВЧУК.



— Леонид Васильевич, проектный институт ЗАО «ГТ Морстрой» — одна из ведущих отечественных организаций в области проектирования морских перегрузочных комплексов. Ваш коллектив участвовал в создании множества знаковых технически сложных объектов по всей России. Чем из общего ряда для вас выделяется МТП Усть-Луга?

Л. Т.: Этот порт по праву считается морскими воротами современной России. По масштабам и грандиозности планов стройки не уступает легендарным стройкам советской эпохи. Объемы вложенных средств (как частных, так и федеральных) впечатляют, это один из приоритетных проектов Правительства РФ в области расширения и развития транспортной инфраструктуры страны. Так что перегрузочные комплексы МТП Усть-Луга становятся для нас первостепенными, самыми важными объектами проектирования, и, конечно, мы относимся к порученной нам работе со всей серьезностью и профессионализмом.

— В последние годы рынок предложений проектных работ бурно развивается. Появляются новые организации и компании, делающие ставку на инженеринговые услуги в области строительства мор-

ских транспортных узлов и гидротехнических объектов. Каковы на этом фоне преимущества проектного института ЗАО «ГТ Морстрой»?

Л. Т.: Наш институт, который сегодня насчитывает 220 сотрудников и состоит из восьми отделов, входит в группу компаний ЗАО «ГТ Морстрой», специализирующуюся на создании и реализации под ключ проектов морских и речных портов и гидротехнических сооружений. Мы позиционируем себя в качестве генерального проектировщика крупных морских перегрузочных комплексов.

Действительно, на рынке проектных услуг с каждым годом конкуренция увеличивается. Однако оценивать любую компанию следует только по объективным показателям — результатам и цифрам.

Объекты, построенные по нашим проектам, успешно эксплуатируются на акваториях Балтийского, Баренцева, Черного, Азовского, Каспийского, Японского морей в портах России, Финляндии, Украины и стран Прибалтики. Нашими визитными карточками стали крупнейшие российские морские перегрузочные комплексы — Петербургский нефтяной терминал, рейдовый комплекс перегрузки нефти «Белокаменка», Первый контейнерный терминал в Санкт-Петербурге, СМНП «Козьмино»



ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ ПРОЕКТНОГО ИНСТИТУТА ЗАО «ГТ МОРСТРОЙ»:

- расчетный грузооборот построенных портовых терминалов — более 100 млн т
- расчетный грузооборот комплексов, строящихся в настоящее время, — 82 млн т
- объем дноуглубительных работ, выполненных в 2003–2009 годах, — 60 млн м³ грунта
- объем дноуглубительных работ, выполняемых в настоящее время, — 40 млн м³ грунта.
- В 2005–2010 годах получили положительные заключения ФГУ «Главгосэкспертиза России» 24 проекта ЗАО «ГТ Морстрой» общим объемом инвестиций 170 млрд руб., из которых более 50 млрд руб. финансируются за счет средств федерального бюджета

на Дальнем Востоке. Расчетный грузооборот портовых терминалов, построенных по нашим проектам, превышает сто миллионов тонн, а в настоящее время по рабочей документации ЗАО «ГТ Морстрой» строятся комплексы с суммарным грузооборотом 82 миллиона тонн.

— При этом общий объем перевалки грузов российскими портами в этом году составил порядка пятисот миллионов тонн. Получается, каждая пятая тонна обрабатывается на перегрузочном комплексе, построенном по вашим проектам?

Л. Т.: Именно так. Кроме того, с 2003-го по 2009 год в ходе дноуглубительных работ в акваториях портов и при строительстве подходных каналов к ним по проектам ЗАО «ГТ Морстрой» было разработано почти шестьдесят миллионов кубометров грун-

та, а в настоящий момент разрабатывается еще порядка сорока миллионов кубометров. За последние пять лет положительные заключения ФГУ «Главгосэкспертиза России» получили двадцать четыре проекта ЗАО «ГТ Морстрой» общим объемом инвестиций 170 миллиардов рублей, из которых более пятидесяти миллиардов направляет федеральный бюджет.

— Петр Алексеевич, в МТП Усть-Луга специалисты ЗАО «ГТ Морстрой» запроектировали не только ряд морских перегрузочных комплексов, но и общепортовые транспортные сооружения...

П. К.: Действительно, все последние годы мы работаем на объекте в статусе генерального проектировщика. В 2007 году наши сотрудники создали общую компоновочную схему генерального плана МТП Усть-Луга, сведя в нее помимо графических материалов всю информацию о грузообрабатывающей, транспортной и инженерной инфраструктуре портового комплекса. На этой основе была сформирована программа финансирования ряда его объектов из федерального бюджета. В текущем году мы провели актуализацию схемы. Согласно уточненным данным при полном развитии порта его расчетный грузооборот составит 193 миллиона тонн.

Также по проектам ЗАО «ГТ Морстрой» уже обустроены или будут образованы в ближайшие годы внутрипортовые морские транспортные пути — северный, южный, западный подходные каналы, операционные акватории АЖПК и МПК «Юг-2», контейнерного терминала, терминала СУГ, базы обеспечивающего флота. Таким образом, основные проекты по дноуглублению разработаны нашей организацией.

— Выполненный сотрудниками института комплекс работ по развитию общепортовых водных коммуникаций ограничивается проектами, связанными с дноуглублением?

П. К.: Нет. Помимо этого проектный институт ЗАО «ГТ Морстрой» выступил в роли генерального проектировщика при создании ряда объектов системы навигационного оборудования (строительстве трех линейных створов и установке плавучих предостерегательных знаков на операционных акваториях). Также мы руководили проектными работами по реконструкции навигационной системы безопасности мореплавания на внешних морских подходах к МТП Усть-Луга.

— Валерий Михайлович, как главный инженер института, какую профессиональную особенность вашего коллектива вы хотели бы выделить?

В. Ш.: Наш основной девиз: мы проектируем не то, что удобно нам, а то, что требуется заказчику. Технические трудности и сложные инженерные задачи никогда не были для нас помехой. Работая над каждым крупным объектом, мы применяли современные инженерные методики, предлагали передовые проектные решения.

— Какой объект МТП Усть-Луга стал вашей главной гордостью?

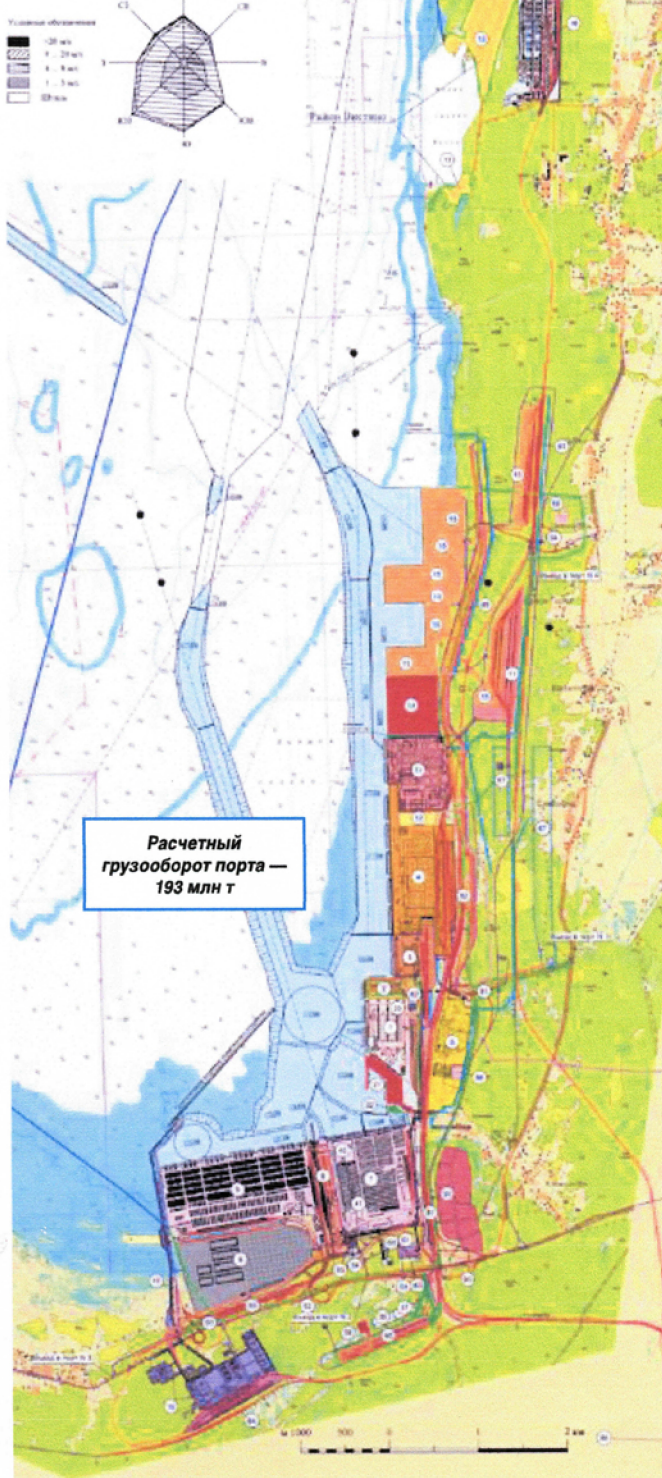
В. Ш.: Невозможно выделить какой-то один комплекс. За годы сотрудничества с ОАО «Компания Усть-Луга» и ФГУП «Росморпорт» мы запроектировали целый ряд крупных современных грузовых терминалов — основные из них уже назвал Петр Алексеевич, говоря о внутрипортовых водных коммуникациях. Помимо этого в 2006 году по нашему проекту был построен автомобильно-железнодорожный паромный комплекс для постоянного морского сообщения между Калининградской и Ленинградской областями. Сейчас возводятся три крупных терминала — комплекс по перевалке сжиженных углеводородных газов, Усть-Лужский контейнерный терминал и многопрофильный перегрузочный комплекс «Юг-2», разработку проектной и рабочей документации которых ЗАО «ГТ Морстрой» вел в качестве генерального проектировщика. Кроме того, наши специалисты выполнили проектную документацию морского нефтеналивного комплекса «Вистино», находящегося в двенадцати километрах от порта Усть-Луга.

Мы не собираемся останавливаться на достигнутом. Проектный институт ЗАО «ГТ Морстрой» надеется и в дальнейшем оказывать посильную помощь в проектировании и строительстве современных высокотехнологичных терминалов по приему и обработке любых видов грузов.

КОМПОНОВочная СХЕМА ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА МТП УСТЬ-ЛУГА

Среднегодовая роза повторяемости ветра по скоростям и направлениям
Масштаб: 1 мм — 0,5%

Условные обозначения



Проектный институт ЗАО «ГТ Морстрой»
194354, Санкт-Петербург, ул. Есенина, 5, литера «Б», офис 59Н
Телефон (812) 296-30-06
Факс 597-05-92
E-mail: project@gtmorstroy.com
www.gtmorstroy.com