



Балтийск – западный форпост России: очередной шаг в решении транспортных задач



Балтийск. 2002 год. До начала строительства

В городе Балтийске Калининградской области в середине 2002 года начато строительство самого западного порта Российской Федерации, представляющего стратегический интерес для Калининградской области и страны в целом. Основу порта составляет многофункциональный грузопассажирский паромный комплекс, часть терминалов которого уже в течение двух лет находится в эксплуатации, а строительство объектов второй очереди в настоящее время близится к завершению. Об особенностях проекта, ходе строительства и перспективах рассказывают директор Калининградского филиала ФГУП «Росморпорт» Г.Н.Себов, директор проектного института ЗАО «Т Морстрой» Л.В.Тозик и президент корпорации «Гидротехника» (GT Corporation) И.О.Алексеев.

– Почему возникла необходимость строительства нового порта в Балтийске?

Г. Себов: Как известно, Калининградская область полностью отделена от остальной территории страны сухопутными границами иностранных государств и международными морскими водами, в силу чего играет особую роль в обеспечении национальных интересов России в Балтийском регионе. Другая особенность области – близость к европейским рынкам и коммуникациям. Модернизация и создание новых портовых мощностей являются необходимыми условиями социально-экономического развития региона, предусмотренного федеральной целевой программой. Многофункциональный грузопассажирский паромный комплекс в Балтийске позволяет перевозить с высокой скоростью и в заданные сроки пассажиров и разнообразные грузы, создает условия для безвизового перемещения граждан России по всей территории страны, стабильного сообщения Калининградской области с основной территорией России и странами Евросоюза. Кроме того, па-

ромный комплекс гарантирует устойчивое снабжение Балтийского флота.

– С чего начинался проект?

Л. Тозик: В 2002 году президент и правительство РФ поставили задачу организовать регулярное прямое паромное сообщение между Калининградом и Северо-Западным регионом России. В качестве первой очереди определен автопаромный терминал, в составе которого был выделен пусковой комплекс для обслуживания грузопассажирских паромов «Транс-Любека», «Трансфинляндия» и пассажирского судна «Георг Отс». С целью повысить экономические показатели, в про-



Июнь 2003 г. Президент Российской Федерации В.В. Путин на объекте

ект также включен причал генеральных грузов длиной 205 м с глубиной у кордона 10,0 м. На границе причала запроектирован пандус шириной 30 м, к которому паромы и суда типа «ро-ро» швартуются кормой. При дальнейшем развитии первой очереди в проект автопаромного комплекса включена набережная длиной 200 м с пандусом шириной 36 м для съезда автотранспорта и торцевой участок причала для стоянки небольших пассажирских паромов. Обеспеченная глубина у кордона 9,0 м. Предусмотрена береговая инфра-

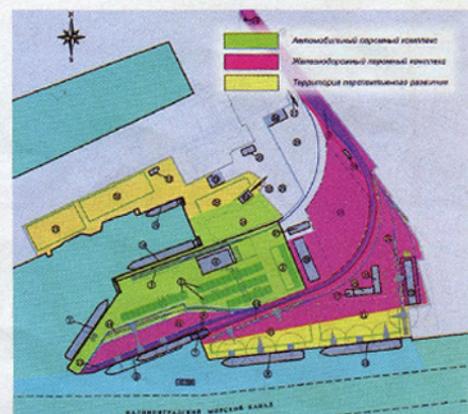
структура, необходимая для эксплуатации первой очереди комплекса.

– Как начиналось строительство и что из плана реализовано к настоящему времени?

И. Алексеев: Ввиду срочности задачи по созданию паромного сообщения между Калининградской областью и Санкт-Петербургом строительные работы были начаты в августе 2002 года одновременно с рабочим проектированием. Строительство осуществляла научно-производственная фирма ООО «НПФ «ГТ Инспект», которая входит в состав корпорации «Гидротехника» (международное название «GT Corporation»). Корпорация «Гидротехника» предлагает заказчикам комплексный подход решения задач по ремонту, реконструкции и строительству новых гидротехнических сооружений. Деятельность компании охватывает все виды работ, относящихся к морскому гидротехническому строительству.

За 5 месяцев необходимо было выпустить рабочую документацию, подготовить строительную площадку, приобрести строительные материалы, произвести дноуглубление и оборудование рейда. Уже 27 декабря 2002 года к вновь построенному причалу пускового комплекса пришвартовался грузопассажирский паром «Транс-Любека», приход которого ознаменовал открытие морского сообщения между российским анклавом на Балтике и основной территорией страны.

Работы по первой очереди комплекса продолжались без перерывов. В июле 2003 года в присутствии Президента России В. В. Путина введен в эксплуатацию грузопассажирский автопаромный терминал. К приему паромов было подготовлено 370 м причальной линии, склады, дороги и другие береговые сооружения.





– В чем заключается вторая очередь развития?

Л.Тозик: Следующей задачей стратегически важного для государства проекта явилось создание автомобильно-железнодорожной паромной линии Усть-Луга – Балтийск – порты Германии. Проектный институт ЗАО «ГТ Морстрой» является генеральным проектировщиком паромных комплексов, охватывая все стадии проектирования от создания концепции и обоснования инвестиций до составления рабочей документации. Линию будут обслуживать паромные суда типа «Rider» и «Мукран-103». Вместимость парома «Rider» – 107 железнодорожных вагонов, а парома «Мукран-103» – 49 железнодорожных вагонов и 40 автотранспортных единиц. Основными элементами комплекса в порту Балтийск являются железнодорожный паромный причал с набережной и ложем парома, дноуглубление акватории и изменение трассы судового хода Калининградского морского канала, береговые сооружения и инженерные сети, объекты энерго- и водоснабжения, сооружения железнодорожного транспорта, площадки и автодороги, инфраструктура федеральной пограничной, таможенной и других служб.

Среди наиболее сложных вопросов проектирования следует отметить подъемно-переходной мост, обеспечивающий передачу железнодорожных вагонов с берега на паром и обратно. Металлоконструкции моста, порталы, гидравлические системы, средства управления и автоматизации разрабатывались нашими контрагентами в Германии, обладающими значительным опытом в проектировании аналогичных конструкций.

– Как выбиралась подрядная организация для строительства железнодорожного комплекса?

Г. Себов: Финансирование строительства железнодорожного комплекса осуществляется из средств федерального бюджета. В соответствии с этим выбор подрядчика производился в соответствии с Положением о подрядных торгах в Российской Федерации. На подряд претендовало 11 строительных организаций. По совокупности критериев победителем была признана компания ООО «НПФ «ГТ Инспект» (корпорация «Гидротехника»), которая является генеральным подрядчиком по строительству комплекса.

– Состояние дел на сегодняшний день?

И. Алексеев: Строительство железнодорожного комплекса продолжается. Общая длина причальных линий и берегоукрепления на терминалах составляет 1030 метров. Для свайного основания использовано свыше 10 тыс. тонн стального шпунта и свай-оболочек, объем работ по



Директор ЗАО «ГТ Морстрой» Л.В. Тозик и президент корпорации «Гидротехника» И.О. Алексеев



Главный инженер ФГУП «Росморпорт» В.В. Антипов, помощник директора по п. Балтийск И.А. Дикий, президент корпорации «Гидротехника» И.О. Алексеев и директор КФ ФГУП «Росморпорт» Г.Н. Себов



Июнь 2006г. Подъемно-переходный мост ж/д терминала

устройству бетонных и железобетонных конструкций составил 8,5 тыс. тонн, по монтажу металлоконструкций – 1200 тонн. Выполнен монтаж гидравлических и электрических систем подъемно-переходного моста. Субподрядные организации ООО «Салон-СК» и ООО «Компания Трансбалтика» осуществляют строительство береговых объектов и железнодорожных подъездных путей. Промежуточным результатом работ стала пробная накатка железнодорожных вагонов на борт парома «Клайпеда-103» в июне и на паром «Балтийск» («Rider») в июле 2006 года.

– Что мы ожидаем от многофункционального комплекса?

Г. Себов: Первая очередь введенного в эксплуатацию паромного комплекса, уже сегодня эффективно обслуживает 5 паромных линий, связывающих Калининградскую область с Санкт-Петербургом, портами Германии, Швеции и Литвы. За 2005 год перевезено 12 тыс. пассажиров, 7,4 тыс. транспортных средств, 120 тыс. тонн грузов.

Завершение строительства многофункционального паромного комплекса в Балтийске позволит повысить конкурентоспособность области в сфере морских перевозок, привлечь дополнительные грузы на Калининградскую железную дорогу.



Губернатор Калининградской области Г.В. Боос и президент ОАО «РЖД» В.И. Якунин знакомятся со строительством комплекса



Опытная накатка ж/д состава на паром «Клайпеда-103»

Строительство комплекса на завершающем этапе

