



# ЗАО «ГТ МОРСТРОЙ» – 15 ЛЕТ!



29 ЯНВАРЯ 2012 ГОДА ГРУППЕ КОМПАНИЙ ЗАО «ГТ МОРСТРОЙ» ИСПОЛНЯЕТСЯ 15 ЛЕТ. КОМПАНИЯ ОСНОВАНА В 1997 ГОДУ СОВМЕСТНЫМИ УСИЛИЯМИ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ – 23 ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ПРОЕКТНОГО ИНСТИТУТА МИНОБОРОНЫ РОССИИ (САНКТ-ПЕТЕРБУРГ) И В ОБЛАСТИ ГИДРОТЕХНИЧЕСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА – СТРОИТЕЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО ФЛОТА.

## ПРОЕКТНЫЙ ИНСТИТУТ ЗАО «ГТ МОРСТРОЙ»

### РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗА 1997–2011 ГОДЫ

- **118,2 млн т** – расчетный грузооборот портовых терминалов, построенных по проектам института;
- **67,6 млн т** – расчетный грузооборот портовых терминалов, строящихся по проектам института;
- **40,8 млн т** – расчетный грузооборот проектируемых институтом портовых терминалов.
  
- **70,3 млн куб. м** грунта разработано при дноуглублении под-ходных каналов и акваторий по проектам института;
- **41,4 млн куб. м** грунта разрабатывается начиная с 2010 года и по сегодняшний день по проектам института;
- **15,9 млн куб. м** – объем дноуглубления проектируемых институтом подходных каналов и акваторий.

• **31 проект** института получил положительные заключения ФГУ «Главгосэкспертиза России» за период с 2005 по 2011 годы, общий объем инвестиций по проектам составил 213,6 млрд рублей в ценах соответствующих лет, в том числе 63,3 млрд рублей из средств федерального бюджета.

# ПРОЕКТНЫЙ ИНСТИТУТ ЗАО «ГТ МОРСТРОЙ» – РАЗРАБОТЧИК СХЕМЫ ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА УСТЬ-ЛУГА



ПРОЕКТНЫЙ ИНСТИТУТ ЯВЛЯЕТСЯ РАЗРАБОТЧИКОМ ДОКУМЕНТАЦИИ «КОМПОНОВочНАЯ СХЕМА МТП УСТЬ-ЛУГА»:  
– СХЕМА 2007 ГОДА НА ГРУЗООБОРОТ – 120 МЛН Т;  
– АКТУАЛИЗАЦИЯ 2009 ГОДА НА ГРУЗООБОРОТ – 120 МЛН Т;  
– АКТУАЛИЗАЦИЯ 2010 ГОДА НА ГРУЗООБОРОТ – 193 МЛН Т.  
ДАННАЯ РАБОТА ПОСЛУЖИЛА ОСНОВОЙ ДЛЯ РАЗРАБОТКИ ПРОГРАММЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ОБЪЕКТОВ МТП УСТЬ-ЛУГА ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА.



## ОБЪЕКТЫ ОБЩЕПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ЗАПРОЕКТИРОВАННЫЕ ЗАО «ГТ МОРСТРОЙ» НА АКВАТОРИИ МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА УСТЬ-ЛУГА И ВНЕШНИХ МОРСКИХ ПОДХОДАХ

### • Фарватеры и каналы

- Лужский фарватер;
- Лужский Западный фарватер;
- район разделения движения судов у о. Гогланд;
- реконструкция Большого Корабельного фарватера у о. Сескар;
- Южный (Лужский) подходной канал с разворотной акваторией;
- Северный подходной канал;
- Западный подходной канал

### • Операционные акватории

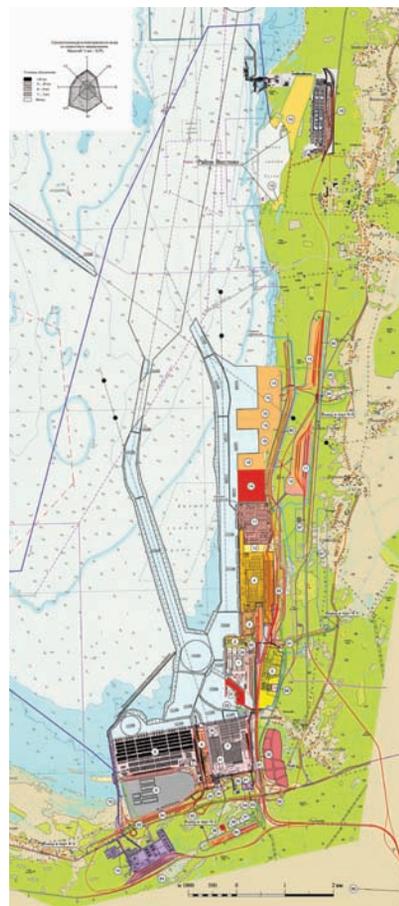
- автомобильно-железнодорожного паромного комплекса;
- морского перегрузочного комплекса «Юг-2»;
- контейнерного терминала;
- терминала сжиженных углеводородных газов;
- базы обеспечивающего флота;
- морского нефтеналивного комплекса «Вистино»

### • Навигационная система безопасности

- система управления движением судов (СУДС);
- линейные навигационные створы (ЛНС):
  - Лужский Морской Встречный;
  - Лужский Морской Западный;
- Северного подходного канала;
- плавучие предостерегательные знаки на фарватерах, каналах и акваториях

### • База обеспечивающего флота

### • Южное оградительное сооружение





## ТЕРМИНАЛЫ МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА УСТЬ-ЛУГА, ЗАПРОЕКТИРОВАННЫЕ

# ЗАО «ГТ МОРСТРОЙ»



### ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА УСТЬ-ЛУГА — БАЛТИЙСК — ПОРТЫ ГЕРМАНИИ. КОМБИНИРОВАННЫЙ АВТОМОБИЛЬНО- ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПАРОМНЫЙ КОМПЛЕКС В МОРСКОМ ТОРГОВОМ ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА

Проектирование: 2003–2006 годы

Строительство: 2003–2006 годы



### МНОГОПРОФИЛЬНЫЙ ПЕРЕГРУЗОЧНЫЙ КОМПЛЕКС «ЮГ-2»

Проектирование: 2005–2009 годы

Строительство: 2007–2011 годы



### КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ

Проектирование: 2006–2009 годы

Строительство: 1-я очередь – 2004–2011 годы

2-я очередь – 2011–2013 годы

3-я очередь – 2013–2016 годы

Полное развитие — 2016 год



### КОМПЛЕКС ПО ПЕРЕГРУЗКЕ СЖИЖЕННЫХ УГЛЕВОДОРОДНЫХ ГАЗОВ (СУГ) В МОРСКОМ ТОРГОВОМ ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА

Проектирование: 2010–2012 годы

Строительство: 2010–2013 годы



### РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ НЕФТЕНАЛИВНОЙ КОМПЛЕКС «ВИСТИНО»

Проектирование: 2006–2007 годы

# УКРОТИВШИЕ МОРЕ



**Об участии компании в возведении терминала рассказывает председатель совета директоров ЗАО «ГТ Морстрой», директор строительного управления Владимир АЛЕКСЕЕВ:**

— В прошлом году наша компания выполнила работы на первом этапе строительства: нами было предложено производить отсыпку тела подходной дамбы в огражденное шпунтом пространство. Заказчик, тщательно проанализировав условия строительства, согласился с нашим предложением о необходимости применения защитных мер. Первый же шторм подтвердил правильность выбранной технологии.

Нами было обустроено временное технологическое ограждение из трубошпунта для образования ядра подходной дамбы в виде двух ограждающих стенок, повторяющих контур дамбы и замкнутых со стороны моря. Всего строителями ЗАО «ГТ Морстрой» было погружено 476 единиц шпунта общим весом более 1200 т. Суммарная длина шпунтовой стенки составила около 600 м. В межшпунтовое пространство заказчиком производилась отсыпка тела дамбы. Таким образом, в суровых штормовых условиях осенне-зимнего периода на Балтике нам удалось обеспечить строительство подходной дамбы.

В июне 2011 года наша компания приступила ко второму этапу строительства гидротехнических сооружений комплекса — устройству свайного основания, раскрепления и верхнего строения технологических опор морской эстакады комплекса СУГ. Благодаря применению индивидуальных технических и технологических решений в условиях открытого моря за полгода (и на неделю раньше договорных сроков) мы выполнили весь объем свайных и бетонных работ. Сегодня нами на объекте ведется монтаж пролетных строений морской транспортной эста-

*Одна из крупнейших нефтехимических компаний России «СИБУР» в 2013 году планирует ввод в эксплуатацию комплекса по перевалке сжиженных углеводородных газов (СУГ) в морском порту Усть-Луга. Одним из субподрядчиков строительства выступает строительное управление ЗАО «ГТ Морстрой», на счету которого целый ряд сложнейших гидротехнических сооружений.*

кады, по завершению которого начнется установка конструкций технологической эстакады для трубопроводов.

**— Расскажите подробнее о решениях, которые помогли вашей компании успешно справиться с непростыми задачами строительства вдали от берега.**

— Нами была разработана технология бетонирования опор эстакады без использования морского транспорта. Раствор подавался специальным насосом по бетоноводу, проложенному по технологическим трапам, изготовленным на собственной производственной базе. Благодаря такому решению мы обеспечили непрерывную подачу бетонной смеси к месту укладки (до 300 м от места установки бетононасоса), невзирая на погодные условия: ветер, волнение и колебания уровня моря.

Кроме того, в дополнение к долговременным статическим испытаниям несущей способности свай по грунту, предусмотренным проектом, нами был предложен и выполнен совместно с ООО «Элгад Топ» комплекс динамических испытаний. Данный способ сочетания методов контроля позволил не только определить с высокой степенью точности несущие нагрузки свай, но значительно сократил общие сроки исследований. Все испытания проводились с использованием нашей морской самоподъемной платформы.

При монтаже металлоконструкций мы используем метод крупноузловой сборки элементов на площадке завода-изготовителя, тем самым облегчая работу монтажников на открытой морской площадке и, как следствие, повышая темпы работы.

**— Вы участвовали в реализации многих непростых проектов морских сооружений. Какие особенности носит строительство именно этого объекта?**

— Основное отличие — высокая степень ответственности и слаженность всех участников работ на каждом этапе реализации проекта. Хочу отметить хорошую организацию строительного

процесса в целом по объекту, ставшую результатом четкой и грамотной работы инженерного аппарата строительного управления ЗАО «ГТ Морстрой» под руководством главного инженера Андрея КУДРЯВЦЕВА, самоотверженного труда линейных инженерно-технических работников во главе с начальником участка Александром ДЕГТЯРЕВЫМ, а также прорабов Константина КРУЖАНОВА, Игоря ВЕЧИНКИНА и мастера участка Алексея ГРИГОРЬЕВА.

**ЗАО «ГТ Морстрой»  
194354, Санкт-Петербург,  
ул. Есенина, д. 5, лит. Б, оф. 59Н  
Тел. (812) 334-4319,  
факс (812) 334-4311  
construct@gtmorstroy.com**

## THE SEA TAMERS

*In 2013 "Sibur" petrochemical company will commission a liquefied hydrocarbon gas and light oil product transshipment complex at the "Ust-Luga" port. The GT Morstroy CJSC, constructor of hydrotechnical objects, is one of the contractors.*

*It was the company's idea to construct a truboshpunt technological fence around the approach dam to protect the soil within the dam from erosion and to secure the delivery of the first phase of construction.*

*Later GT Morstroy started the construction of the piled foundations and the upper technological support of the transshipment complex's overpass.*

*Using an individual approach in finding technical methods, the company completed all the pile and concrete works ahead of the deadline. For instance, a special technology of casting the overpass supports without using barges allowed building sea overpass regardless the sea severity. Now the sea transport overpass is being assembled, and after having it completed, the GT Morstroy will start constructing the technological overpass for pipelines.*