

От «Путиловского канала» до «канала на «Бронку». Новый шаг в развитии порта



Прочный фундамент

Сегодня строительство многих крупных морских портовых объектов в России происходит с участием Проектного института «ГТ Морстрой». Высокий авторитет специалистов, качество работы и репутация надежного партнера позволили шагнуть за пределы страны. Объекты, построенные по проектам института, успешно эксплуатируются на акваториях Балтийского, Баренцева, Черного, Азовского, Каспийского и Японского морей в портах России, Финляндии, Эстонии, Латвии, Литвы, Украины, Польши и Грузии. А основа для успешной работы была создана полтора десятка лет назад.

Предприятие основано в 1997 году совместными усилиями специалистов в области проектирования 23-го Государственного морского проектного института Минобороны России и в области гидротехнического строительства строительного управления Северного флота, - говорит директор Проектного института «ГТ Морстрой» Леонид Тозик. - С тех пор нами было запроектировано больше ста объектов. Мы специализируемся на разработке комплексных проектов морских перегрузочных терминалов различного назначения, стационарных и рейдовых причалов, акваторий и подходных каналов, оградительных сооружений, знаков навигационной обстановки, береговых и морских сооружений инфраструктуры морских портов.



Пусть говорят результаты

- Первым ключевым проектом, выполненным для Санкт-Петербурга, мы считаем проект причалов для «Петербургского нефтяного терминала», - продолжает Леонид Тозик. - Это причалы нефтепродуктов в нефтяной гавани Морского порта Санкт-Петербурга № 1, 2, 3, 4, 112А и 99 с увеличением грузооборота терминала до 15,3 миллиона тонн. Все они были запроектированы и построены за пять лет. Впервые в порту возведены ажурные причалы эстакадного типа на металлических сваях-оболочках. Впоследствии это решение нашло широкое применение в гидротехническом строительстве.

Рекордные темпы проектирования были достигнуты при создании специализированного морского нефтеналивного порта Козьмино на Дальнем Востоке. Это конечная точка целой транспортной системы. Он предназначен для приема, хранения и отгрузки нефти, поступающей по трубопроводной системе «Восточная Сибирь - Тихий океан». Контракт на рабочую документацию был подписан в октябре 2007 года, одновременно началось строительство, а запуск в эксплуатацию первой очереди состоялся уже в декабре 2009-го. Причал выглядит легким и изящным, хотя рассчитан на прием огромных танкеров грузоподъемностью до 150 тысяч тонн.



Прямая речь

«Впервые в истории нашего города ведется строительство аванпортов и морского подходного канала к ним. И мы гордимся тем, что внесли свой вклад в осуществление этой идеи».

(Леонид ТОЗИК, директор Проектного института «ГТ Морстрой».)

Наиболее стратегически значимыми для России объектами, построенными по проекту института, Леонид Тозик считает автомобильно-железнодорожные паромные комплексы в Усть-Луге и Балтийске.

- Калининградская область оказалась изолированной от центральной России. Стратегические интересы нашего государства требовали обеспечить неразрывную связь с анклавом, в том числе по доставке грузов военного и коммерческого назначения. Эту роль сегодня выполняет автомобильно-железнодорожная паромная переправа Усть-Луга - Балтийск - порты Германии. Проектный институт был генеральным проектировщиком обоих комплексов.

В 2006 году первые паромы встали на линию. Уникальность данной работы заключается в том, что причалы запроектированы универсальными и способны принимать железнодорожные паромы разных типов, что является редкостью в мировой практике.

Паромный комплекс расположен в Южном районе Морского торгового порта Усть-Луга, рядом с многофункциональным комплексом «Юг-2»,

контейнерным терминалом и терминалом перегрузки сжиженных углеводородных газов. Проекты этих комплексов также разработаны «ГТ Морстрой».

А самым значимым проектом института по праву можно назвать построенный в Санкт-Петербурге «Морской фасад» - первый российский специализированный пассажирский порт в новейшей истории.

- Такому туристическому городу, как Санкт-Петербург, гостей надо принимать с комфортом и уважением, - замечает Леонид Васильевич. - Мы учитывали особенность местоположения. Морской паромно-пассажирский порт на Васильевском острове гармонично вписывается в архитектурный ансамбль исторической части Петербурга. Нынешнее признание «Морского фасада» со стороны европейских экспертов - заслуженно и закономерно.

Проектный институт по заказу «Морского фасада» в 2004-2005 годах разработал технико-экономическое обоснование строительства Морского пассажирского порта, который прошел все согласования и государственную экспертизу. Одновременно по заказу ФГУП «Росморпорт» институт разработал рабочую документацию по объектам федеральной собственности, то есть морские подходы, акватории и средства навигационного оборудования.

Причалы для новой жизни порта

Сегодня в Санкт-Петербурге при участии Проектного института «ГТ Морстрой» развернуто строительство многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка», что знаменует собой новый этап в развитии морского порта Санкт-Петербурга.

✓ В Санкт-Петербурге в восемнадцатом веке торговые суда разгружались в Кронштадте. Далее из-за мелкого извилистого фарватера товары маленькими судами доставлялись в город к причалам в устье Невы: стрелка Васильевского острова, Биржа, Адмиралтейство.

✓ В девятнадцатом веке порт шагнул «за город, к морю», в свое нынешнее положение. Ключевым шагом для этого было создание морского канала крупным предпринимателем Путиловым в 1882 году.

✓ Однако в двадцатом веке город вновь расширился, и порт снова оказался внутри.

И только в проекте «Бронка», через 130 лет после строительства Путиловым морского канала, наступил новый этап развития порта. Строится он благодаря усилиям и настойчивости руководителей и сотрудников компании-заказчика «Феникс».

Проектным институтом в 2007-2009 годах выполнены предпроектная и проектная документация многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка». В это же время разработана проектная документация подходного канала. Оба проекта прошли необходимые согласования и экспертизы.

Леонид Тозик уверен, что у проекта «Бронка» большие перспективы. Как в свое время морской Путиловский канал помог развиваться нынешнему порту, так и канал на «Бронку» позволит создать аванпорты - новый грузовой район порта Санкт-Петербурга. Это станет стимулом для развития промышленности и сферы услуг города и Северо-Запада страны, роста значимости региона в экономике России.

Только цифры

146,5 миллиона тонн

- расчетный грузооборот портовых терминалов, построенных по проектам института

36 проектов

получили положительные заключения «Главгосэкспертизы России» с 2005 по 2013 годы на общий объем инвестиций 280,17 миллиарда рублей.

(Результаты деятельности Проектного института ЗАО «ГТ Морстрой» за 1997-2013 годы.)

Полезный адрес:
www.gt-morstroy.com

