

Порт начинается с проекта

Генеральный директор ООО «Морское строительство и технологии» (Морстройтехнология) Михаил НИКОЛАЕВСКИЙ о перспективах развития портовой отрасли

Транспортный вестник, №1



Порт начинается с проекта

Генеральный директор ООО «Морское строительство и технологии» (Морстройтехнология) Михаил НИКОЛАЕВСКИЙ о перспективах развития портовой отрасли

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

— Давайте начнем со злободневного вопроса. Экономика страны переживает непростые времена. В этих условиях каким вы видите будущее портовой отрасли? Есть ли спрос на портовое проектирование?

— Несмотря на сложности, портовая отрасль нашей страны активно развивается. Портовый бизнес, как и любой другой, связанный с инфраструктурой, имеет длительные сроки окупаемости и горизонт планирования. Портовая инфраструктура России находится в процессе длительной трансформации, и процесс этот еще не закончен. Только за последние два десятилетия грузооборот российской портовой отрасли вырос почти в два раза. А между тем портовая отрасль довольно консервативна, и даже ежегодный рост на 2–3% в мировой практике может считаться огромным развитием.

— Есть ли дальнейшие перспективы роста, а значит, и работа для проектировщиков?

— Вне всякого сомнения, перспективы есть. Ведь важны не только количество, но и качество портовых мощностей. Ускоряется конкуренция, растут и изменяются требования спонсоров и грузоотправителей к портовым мощностям.

Например, растет размер судов, используются в морской торговле все большие танкеры и грузоотправители к портовым мощностям. Например, растет размер судов, используются в морской торговле все большие танкеры и грузоотправители к портовым мощностям. Например, растет размер судов, используются в морской торговле все большие танкеры и грузоотправители к портовым мощностям.

— Вы упомянули о том, что появляется новые грузопотоки. Какие же терминалы не хватает России?

— В дефиците пока специализированные терминалы по ряду грузов, например, СП (сжиженные углеводородные газы) на Дальнем Востоке. Однако существуют проекты, которые позволят этот дефицит ликвидировать.

— Наверняка есть проекты, которые особенно значимы, особенно, не только для компании «Морстройтехнология», но и для России?

— Говорю, о чем хотел сказать, — это проект Международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в порту Владивостока. Это значимый для страны проект, своего рода ноу-хау в Европе. Строительство этого терминала в Калининградской области должно начаться в ближайшее время.

— Объект проектировался в довольно сжатые сроки — от начала проектирования до положительного заключения Государственного проектного задания. Достижение такого результата потребовало напряженной и скоординированной работы специалистов компании. Но не менее



История центра морских пассажирских и круизных перевозок в Сочи не заканчивается Олимпиадой. Сейчас Госаэропорт планирует открытие собственной круизной линии с использованием этого порта.

— Вы с таким увлечением говорите о пассажирской инфраструктуре, а что скажете о грузовой терминалах?

— Да, проектирование пассажирских терминалов — это, можно сказать, работа для души. Морепроходка, бизнес-технология... А основа деятельности нашей компании — это все же проектирование крупных грузовых терминалов.

— Достаточно сказать, что ежегодно компания ведет одновременно до 30–40 проектов и получает 6–8 положительных заключений экспертиз. Большая часть проектов — это грузовые терминалы различной специализации.

Самый давний посылочный склад Морстройтехнологии имеет в области проектирования национальных терминалов: это Балтийский балкерный терминал в Санкт-Петербурге, транспортно-логистический комплекс для перевалки угля в порту Мукчи (ООО «Сакарран»), новый угольный порт Суладон в Приморском крае, комплекс перегрузки угля (Паван) в морском порту Мурманск, угольный терминал в порту Раджин в Северной Корее, терминал по перевалке удобрений компании «Боролин» в Усть-Луге и многие другие.

Компания также проектирует контейнерные терминалы. В числе последних проектов — реконструкция складских помещений и причалов АО «Новороссиэкспорт», глубоководные причалы ООО «НТЭЛ», причалы ОАО «Усть-Лугский конвейерный терминал» в Усть-Луге.

В Челябинской области начал работу транспортно-логистический комплекс «Амурградск», построенный по нашему проекту.

В числе проектов компании входят небольшие и крупные терминалы глубоководный причал 1А для перегрузки танкеров и судов нефтепродуктов



Транспорт России www.transportrussia.ru июнь, 2017

3

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

— Давайте начнем со злободневного вопроса. Экономика страны переживает непростые времена. В этих условиях каким Вы видите будущее портовой отрасли? Есть ли спрос на портовое проектирование?

— Несмотря на сложности, портовая отрасль нашей страны активно развивается. Портовый бизнес, как и любой другой, связанный с инфраструктурой, имеет длительные сроки окупаемости и горизонт планирования. Портовая

инфраструктура России находится в процессе длительной трансформации, и процесс этот еще не закончен. Только за последнее десятилетие грузооборот российских портов вырос почти в 2 раза. А между тем, портовая отрасль довольно консервативна и даже ежегодный рост на 2–3% в мировой практике может считаться хорошим результатом.

– Есть ли дальнейшие перспективы роста, а значит, и работа для проектировщиков?

– Вне всякого сомнения, перспективы есть. Ведь важно не только количество, но и качество портовых мощностей. Усиливается конкуренция, растут и изменяются требования стивидоров и грузовладельцев к портовым мощностям.

Например, растет размер судов, используемых в мировой торговле, а действующие порты не всегда к этому готовы. Изменяется география грузопотоков – скажем, в последние годы экспорт угля и нефтеналивных грузов все больше тяготеет к портам Дальнего Востока. Появляются новые грузопотоки, которые пока не обеспечены транспортной инфраструктурой, ее только предстоит создать. Для новых грузов необходимо применение новых технологий погрузки, например, для экспорта горячебрикетированного железа. Крайне важным для всех участников перевозки является такой показатель, как скорость погрузки.

В нашей компании есть аналитический отдел, который отслеживает ситуацию на рынке, и поэтому мы всегда находимся, так сказать, «на острие» и понимаем контекст происходящих изменений.

– Вы упомянули о том, что появляются новые грузопотоки. Каких же терминалов не хватает России?

– В дефиците пока специализированные терминалы по ряду грузов, например, СУГ (сжиженные углеводородные газы) на Дальнем Востоке. Однако существуют проекты, которые позволяют этот дефицит ликвидировать.

Практически совсем отсутствуют терминалы для перевалки жидкой химии, аммиака, метанола.

– Наверняка есть проекты, которые оказались особенно значимыми, возможно, не только для компании «Морстройтехнология», но и для России?

– Первое, о чем хочется сказать – это проект Международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в городе Пионерский. Это значимый для страны проект, своего рода новое «окно в Европу». Строительство этого терминала в Калининградской области должно начаться в ближайшее время.

Объект проектировался в довольно сжатые сроки – от начала проектирования до положительного заключения Главгосэкспертизы прошло чуть больше года. Достижение такого результата потребовало напряженной и скоординированной работы специалистов компании. Но не менее важным и обязательным условием успеха стало тесное сотрудничество с Росморречфлотом и Росморпортом. Кроме решения технических задач, за которые отвечает проектировщик, положительный результат проекта обеспечивается подготовкой большого количества правоустанавливающих документов и различных согласований.

Надо отметить, что этот проект был не первым проектом такого рода, до него Морстройтехнология приняла не менее смелый вызов. По нашему проекту был построен международный центр морских пассажирских и круизных перевозок в Сочи. Это, наверное, один из самых известных проектов нашей компании. Ведь множество

телезрителей, наблюдавших за событиями Олимпиады в 2014 году, видели заставку с видом на Сочинский порт, которая появлялась на экране при трансляции игр.

История центра морских пассажирских и круизных перевозок в Сочи не заканчивается Олимпиадой. Сейчас Росморпорт планирует открытие собственной круизной линии с использованием этого порта.

– Вы с таким увлечением говорите о пассажирской инфраструктуре, а что скажете о грузовых терминалах?

– Да, проектирование пассажирских терминалов это, можно сказать, работа для души. Море, романтика, белые пароходы... А основа деятельности нашей компании – это все же проектирование крупных грузовых терминалов.

Достаточно сказать, что ежегодно компания ведет одновременно до 30–40 проектов и получает 6–8 положительных заключений экспертиз. Большая часть проектов – это грузовые терминалы различной специализации.

Самый длинный послужной список Морстройтехнология имеет в области проектирования навалочных терминалов: это «Балтийский балкерный терминал» в Санкт-Петербурге, транспортно-перегрузочный комплекс для перевалки угля в бухте Мучке (ООО «Сахатранс»), новый угольный порт Суходол в Приморском крае, комплекс перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск, угольный терминал в порту Раджин в Северной Корее, терминал по перевалке удобрений компании «ЕвроХим» в Усть-Луге и многие другие.

Компания также проектирует контейнерные терминалы. В числе последних проектов – реконструкция складских площадок и причалов АО «Новорослесэкспорт», глубоководные причалы ООО «НУТЭП», причалы ОАО «Усть-Лужский контейнерный терминал» в Усть-Луге.

В Челябинской области начал работу Транспортно-логистический комплекс «Южноуральский», построенный по нашему проекту.

В число проектов компании входят наливные и газовые терминалы: глубоководный причал 1А для перегрузки темных и светлых нефтепродуктов в порту Туапсе, морской терминал Каспийского Трубопроводного Консорциума (КТК) в Южной Озереевке, терминал СПГ (сжиженного природного газа) в порту Высоцк.

Не забываем мы и про речные порты. В Череповце для нужд ПАО «ФосАгро» построен причал для выгрузки уникального тяжеловесного оборудования по нашему проекту.

Среди примеров международного сотрудничества можно отметить паромный комплекс в порту Курык в Казахстане.

Новая и интересная для нас тематика – проектирование для судостроительной отрасли. Сейчас мы принимаем участие в реконструкции судостроительного комплекса завода «Северная верфь», где запроектировали ряд ответственных объектов, на которых будет вестись судостроительное производство. Проектирование ведется с учетом сложных условий строительства на ограниченной территории действующего предприятия.

– Михаил Ювинальевич, Вы уже не одно десятилетие работает в портовом проектировании, какие тенденции Вы видите в этой отрасли? Как меняется роль проектировщика?

Я уже говорил о том, как меняются требования к портовой инфраструктуре. Заказчиками проектирования и строительства все чаще выступают частные

компании. Порт, терминал – это средство производства, которое должно приносить своему владельцу прибыль. Для большинства заказчиков именно коммерческая эффективность является приоритетом.

Отдельно стоит сказать об оценке рисков – технологических, рыночных. Мы делаем все, чтобы помочь нашему заказчику принять решение о реализации проекта и выбрать оптимальный путь его реализации. И также ведем авторский надзор при строительстве.

Повышаются требования к обоснованности проектных решений. Мы поддерживаем контакты с компаниями, эксплуатирующими портовую инфраструктуру, получаем обратную связь от наших заказчиков и понимаем, как эксплуатируются сооружения. У нас работают специалисты, не один год посвятившие практической работе в морских портах и прошедшие путь от технических специалистов, инженеров до руководящих должностей.

При этом большая часть наших технических решений является результатом применения научных методов и исследований. Это физико-математическое моделирование конструкций гидротехнических сооружений, применение методов закрепления грунтов в причальной зоне, исследования и испытания свай осевой вдавливающей и выдергивающей нагрузками, система мониторинга за состоянием гидротехнических сооружений.

– В завершение нашей беседы – вопрос не о работе, а об отдыхе. Вы уже не первый год, начиная с 2014-го, участвуете в регате «Кубок Усть-Луги». Что Вас привлекает?

Для меня регата – это прежде всего корпоративное мероприятие и увлекательный спорт. Девиз регаты: «Одно море, одна профессия, одна судьба!» Здесь всё очень тесно переплетено: в гонке мы соперники, вечером на стоянке – добрые друзья. Причём все друг друга теперь хорошо знаем.

Привлекают море, азарт, гонка. Да, мы азартны и в спорте, и в бизнесе!