

«Морстройтехнологии». Работая в олимпийском темпе

Активизация работы на инфраструктурных проектах федерального значения существенно преобразует систему связей в профессиональном сообществе экспертов и проектировщиков: силы еще вчера «местных» компаний объединяются в постоянно бурлящее профессиональное сообщество, мобильное и не перегруженное излишней вертикальностью управления крупных проектных фирм. Петербургская компания «Морское строительство и технологии» («Морстройтехнология») сегодня принимает участие не только в развитии портов Северо-Запада, но и сосредоточена на разработке проектов на Юге и Севере, и эта работа ведется в сотрудничестве с целым рядом специализированных компаний и ведущих экспертов: плюс пристальное внимание и контроль со стороны государственных органов власти и крупных инвесторов. О работе по формированию грузовой инфраструктуры города Сочи, в преддверии подготовки к проведению Зимних олимпийских игр, нам рассказал С. А. Семенов, кандидат экономических наук, Директор по развитию инжиниринговой фирмы «Морстройтехнология», возглавляющий в компании направление концептуальных и экономических разработок в области транспорта.



— В настоящее время мы активно работаем над объектами Черноморского побережья, как связанными с олимпийской тематикой, так и направленными на перспективное развитие территорий. В частности, выполнено обоснование инвестиций реконструкции порта Сочи и восстановления пассажирских перевозок вдоль побережья Большого Сочи. Темой пассажирских перевозок вдоль Краснодарского края наши специалисты занимаются уже более десяти лет. Если раньше вдоль побережья Краснодарского края перевозилось около 1,8 млн. пассажиров в год, то за годы перехода к рынку этот немалый поток свелся к локальным прогулочным перевозкам. Регулярные перевозки практически перестали существовать. Только в прошлом году, благодаря инициативе и администрации Краснодарского края, и транспортников, этот маршрут начал возрождаться: появилась первая регулярная линия между Анапой и Сочи, важная для перспективы, хотя пока с небольшим пассажирооборотом.

Другая задача выполненного обоснования инвестиций это реконструкция всего порта Сочи с изменением его функциональности и основным упором на пассажирские перевозки (круизные и линейные). По заказу Минтранса РФ выполнено обоснование инвестиций в развитие современного международного центра пассажирских и круизных перевозок. Работа ставила не только инженерные, но также и экономические задачи. Было необходимо провести изучение и прогноз рынка пассажирских перевозок во всем регионе, а также предложить наиболее подходящую схему реализации проекта, учитывающую интересы как государства, так и частного инвестора. Как один из вариантов рассмат-

ривалась концессионная схема с обоснованием привлечения средств инвестиционного фонда. Разработана концепция порта, предусматривающая создание новой гавани для больших судов. Существующую гавань предлагается использовать в качестве марины — акватории для маломерных судов, поскольку для регулярного морского судооборота она слишком мала, и затрачивать средства на ее радикальную модернизацию нецелесообразно.

После модернизации в порту будут приниматься как круизные, так и паромные суда. Планируемая модернизация порта создаст предпосылки, чтобы порт Сочи стал не только «гостевым» круизным портом, а стал бы базой для отдельных круизных маршрутов. Это создает совершенно иное качество порта. Статус базового порта для круизов это значительно больший эффект для экономики края. В этом случае круизные туристы, прежде чем отправиться в морское плавание прибывают в Сочи разными видами транспорта, а также проводят время до и после круиза в городе.

Результатом работы стало положительное заключение Главгосэкспертизы на обоснование инвестиций, объекты утверждены Постановлением Правительства к реализации. Найдена схема финансирования проекта — инвестиционный договор между частным инвестором и государством. Определен генеральный подрядчик на проектирование и строительство, и мы надеемся принять участие в проектных работах.

Наконец, третья работа, которую мы выполняем на Черноморском побережье в рамках подготовки к Зимним олимпийским играм — проект одного из грузовых районов в Имеретинской низменности, необходимый для завоза материалов на период строительства олимпийских объектов. Объект характеризуется тяжелыми природными условиями, тем более что в выборе места мы были ограничены. Есть сложности в организационной схеме его реализации: строятся и федеральные объекты с бюджетным финансированием, и объекты группы «Базовый элемент». Наша функция — не только запроектировать и те и другие, но и увязать проекты в единое целое: невозможно отдельно рассмотреть молы и фарватеры, и отдельно — всю береговую инфраструктуру, поэтому один проект выполняем для двух заказчиков. Наконец, сроки не просто «сжатые», а «суперсжатые»: порт должен начать работу в 2010-м, это первый проект, который должен быть построен.

— Каковы предполагаемые технологии обработки грузов в этом порту — степень «капитальности» проектных решений? Предполагается перспектива развития, или временное функционирование?

— Однозначно решено, что грузовой район будет функционировать лишь до 2014 года — оборудование для выгрузки предполагается



демонтировать уже к началу Олимпийских игр, а акватория будет использована в качестве марины для яхт. Экономическая модель, которую мы разработали учитывает эту сложную схему эксплуатации объекта сначала как порт, а затем как марину. Учитывая временный характер работы порта рассматриваю особые схемы приобретения портовой техники — например, возвратную лизинговую схему. Тем не менее, для гидротехнических сооружений никаких «поблажек» не делается. Все сооружения полностью соответствует российской нормативной базе и являются достаточно массивными, так как это следует из непростых природных условий: открытое море, узкая береговая полоса, обвальная глубина. Основание молов окажется на глубине 12-14 м, причем молы должны иметь специальные волногасящие стенки. Разумеется, и вся технология обработки грузов рассчитана на значительную нагрузку. Лишь второстепенные объекты, такие как пункты пропуска и склады, могут быть сделаны в легких конструкциях. Также относительно легкими могут быть выполнены причалы, эстакады.

— Какие технологии разгрузки предполагаются? В том числе по цементу?

— Частично предполагаем специализированные конвейерные системы, поскольку предстоит обрабатывать суда с песком и щебнем. Но поскольку номенклатура и других грузов тоже широка, а суда будут сравнительно невелики, мы предложили универсальную крановую схему. Технологическая схема поставки цемента через этот порт пока вопрос открытый: на сегодняшний день подготовлен проект перегрузки цемента как генгруза, в биг-бэгах или стандартных мешках. Но не исключено, что при реализации проекта ставка может быть сделана и на реализацию специальных технологий.

— В грузовых районах Имеретинской низменности будут обрабатываться только суда смешанного плавания, рассчитанные на каботажные рейсы? И будет ли возможен прием грузов из Турции?

Порт ориентирован на относительно небольшие суда как каботажного, так и заграничного плавания. Заказчик проекта предусматривает возможность импорта грузов из Турции — прежде всего инертных материалов. Цемент же возможно будет завозиться из более отдаленных стран, так как цена цемента в Турции достаточно велика и подвержена быстрым конъюнктурным изменениям — в ожидании строительного бума в Сочи на нем уже выросли цены, кроме того, большие объемы цемента экспортируются в Дубай и другие крупные центры строительства.

— Оказался ли коллектив «Морстройтехнологий», компании сравнительно молодой, готов к реализации таких проектов?

— Да, поскольку мы имеем большой опыт работы в организациях по проектированию морских портов, а в проектном бизнесе все держится не на организациях, а на конкретных специалистах. Другой вопрос, что функции проектирования и тем более генпроектирования портовых объектов должны выполняться в кооперации — и мы, хотя представляем немалый и универсальный коллектив, передаем значи-

тельную часть работ на субподряды. В первую очередь — ОВОС, ГО и ЧС, другие специализированные разделы. Сотрудничать как с небольшими, так и крупными проектными портовыми проектировщиками: в частности, по обоснованию инвестиций в Сочи привлекались и «Союзморниипроект», и «ЛенморНИИпроект», что в конечном итоге очень положительно повлияло на результат работы. По моему мнению, реализация крупных проектов может быть эффективна при условии сотрудничества между проектными организациями. У нас налажен электронный документооборот — документацию заказчику передаем в PDF, наиболее универсальном формате, а с проектными организациями организуем совместную работу в электронном виде.

— Возвращаясь к пассажирскому порту города Сочи, не могу не спросить: какова будет архитектурная концепция, сохранится ли историческое здание морского вокзала, какие новые сооружения появятся? И как будет решена доставка пассажиров — трудно представить, что пешком, по молам...

— Что касается доставки пассажиров от причалов в город, эта проблема будет решаться конкретными операторами — наиболее вероятно использование низкопольных автобусов, подобных тем, что применяются на аэровокзалах. Еще одна важная задача, кроме доставки с борта судна — технология обработки пассажиропотока и багажа на пункте пропуска, с тем, чтобы не задерживать пассажиров, но одновременно обеспечить качественный досмотр. Не исключаю, что на стадии проекта появится еще одно здание пункта пропуска, оно будет приближено к месту высадки с круизных судов. Также не исключено, что в перспективе появятся галереи для перехода пассажиров.

Теперь об архитектуре: здание морского вокзала Сочи — один из символов города, и появление рядом каких-либо объектов — вопрос непростой. Но они должны быть для обеспечения коммерческой эффективности проекта, причем немаленькие по площадям. На стадии обоснования инвестиций мы предложили несколько вариантов архитектурно-планировочных решений, в основном — многофункциональные здания, совмещающие гостиницу, деловые и офисные помещения. Инвесторы предлагают и другие функции этих здания, например развлекательную. Думаю, что здания должны быть построены так, чтобы при необходимости их функциональное назначение могло измениться, чтобы их облик не был тяжеловесным. Архитектурные мастерские сегодня работают над этим проектом: предложены решения, обыгрывающие морскую, горную, олимпийскую темы.



ООО «Морстройтехнология»

195251, Россия, Санкт-Петербург, ул. Политехническая, д. 29,

Телефон: +7 812 333 26 84, факс: +7 812 535 57 37

e-mail: mct@morproekt.ru, www.morproekt.ru