

# МОРСКИЕ ПОРТЫ



№7(178)2019

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ. ОСНОВАН В 1997 г.

## 20 ТАМОЖНЯ

К СОВЕРШЕНСТВУ ТАМОЖЕННОГО  
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

## 34 ПОРТЫ

ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫЙ ФЛОТ «РОСМОРПОРТА»  
РАСТЕТ ВСЛЕД ЗА ОБЪЕМАМИ РАБОТ

20 лет компании

морстройтехнология

# МСТ

На фото: Причал №38 в порту Новороссийск Группы компаний «Дело» — первый в России, способный принимать контейнеровозы вместимостью до 10000 TEUs. Построен по проекту ООО «Морстройтехнология»

# ГЛАВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ — ОПЫТ РЕАЛИЗОВАННЫХ ПРОЕКТОВ И ДОВЕРИЕ ЗАКАЗЧИКОВ

ЗА 20 ЛЕТ СВОЕЙ РАБОТЫ КОМПАНИЯ «МОРСТРОЙТЕХНОЛОГИЯ» ПРОШЛА ПУТЬ ОТ НЕБОЛЬШОЙ КОМАНДЫ ДО КОМПЛЕКСНОГО ИНСТИТУТА И ВЫПОЛНИЛА МНОЖЕСТВО РАБОТ В ОБЛАСТИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА. СОВОКУПНЫЙ ГОДОВОЙ ГРУЗОБОРОТ ТЕРМИНАЛОВ, ПОСТРОЕННЫХ ПО ПРОЕКТАМ КОМПАНИИ, УЖЕ ПЕРЕВАЛИЛ ЗА 100 МЛН ТОНН, ЕЩЕ 50 МЛН ТОНН — СТРОЯЩИЕСЯ МОЩНОСТИ. КОМПАНИЯ ТАКЖЕ ОСВОИЛА ПРОЕКТИРОВАНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ТЕРМИНАЛОВ И ОБЪЕКТОВ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ, ВЫПОЛНИЛА ЦЕЛЫЙ РЯД АНАЛИТИЧЕСКИХ И КОНСАЛТИНГОВЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ, А ГЛАВНОЕ — СОЗДАЛА СПЛОЧЕННУЮ КОМАНДУ ПРОФЕССИОНАЛОВ И ЗАСЛУЖИЛА ДОВЕРИЕ ЗАКАЗЧИКОВ.

ОБ ОСНОВНЫХ РЕЗУЛЬТАТАХ РАБОТЫ КОМПАНИИ, РЕАЛИЗОВАННЫХ И ТЕКУЩИХ ПРОЕКТАХ, ТРАНСФОРМАЦИЯХ РЫНКА ПРОЕКТИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ЗА ДВА ДЕСЯТИЛЕТИЯ И РОЛИ ПРОЕКТИРОВЩИКА В ОТРАСЛИ ЖУРНАЛУ «МОРСКИЕ ПОРТЫ» РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «МОРСТРОЙТЕХНОЛОГИЯ» МИХАИЛ НИКОЛАЕВСКИЙ.

**«МП»:** *Михаил Ювиальевич, ООО «Морстройтехнология» 20 лет работает в области проектирования инфраструктуры морского транспорта. Как в течение этого периода менялся спрос на услуги проектных организаций, масштабы и специфика проектной работы и сам рынок услуг проектирования?*

— Компания создавалась в то время, когда еще сильно чувствовалось наследие советской структуры проектного

рынка. Выражалось оно как в географическом разделе рынка (Балтийский регион был закреплен за одним отраслевым институтом Министерства морского флота, Черноморский — за другим, Дальневосточный — за третьим), так и в прикладном характере работы институтов: все концептуальные решения по развитию тех или иных портовых мощностей принимались в основном в недрах министерства, а

институты разрабатывали проектную документацию — или, как ее тогда называли, «научно-техническую продукцию» — под конкретные задачи.

Бурные 1990-е привели к тому, что в борьбе за сжимающийся рынок «географические границы» перестали соблюдаться, и стало необходимо работать на территории всей страны. Возникло новое направление — различные консультационные услуги: разработки маркетингового обоснования грузопотоков, всевозможных расчетов, бизнес-планов, концептуального обоснования строительства новых объектов. Частному заказчику был нужен уже не просто «чертежник», а полноценный партнер, который может профессионально сопровождать весь цикл инвестиционного проекта — от идеи до воплощения.

В 2000-е годы, когда у заказчиков появились по-настоящему серьезные инвестиционные деньги и началось масштабное строительство новых портовых мощностей, рынок переболел модой на иностранных проектировщиков в духе «заграница нам поможет». Мнение отечественных проектировщиков относительно реалистичности тех или иных проектных решений и перспектив инвестиционных проектов зачастую подвергалось необоснованной критике или попросту не учиты-



ПРИЧАЛ ТЕРМИНАЛА «КРИОГАЗ» В ПОРТУ ВЫСОЦК

валось. Однако время показало, что никаких чудес иностранцы на нашу землю не принесли.

Вместе с тем, присутствие иностранных проектировщиков на рынке и опыт сотрудничества по различным проектам дали нам несомненную пользу как непосредственно в сфере проектирования, так и в области корпоративной культуры и внимания к тексту контрактов и принимаемых обязательств.

В настоящее время формирование рынка проектных услуг перешло в зрелую фазу. Заказчики, реализуя многомиллиардные инвестиционные проекты, предъявляют к проектным институтам высокие требования не только по части квалификации и профессионализма, но и по части финансовой и организационной состоятельности.

**«МП»: Как бы Вы определили главный итог 20-летней работы Морстройтехнологии? С чего начинали и к чему пришли к своему юбилею?**

— Начинали мы с очень небольшой проектной команды, которая разрабатывала документацию по нескольким объектам в год. К настоящему времени мы превратились в комплексный проектный институт, одновременно ведущий работу более чем по 50 объектам.

Среди проектов компании есть все виды терминалов: контейнерные и наливные, угольные и минеральных удобрений, терминалы сжиженного природного газа (СПГ) и сжиженных углеводородных газов (СУГ), накатных и генеральных грузов, универсальные и зерновые, а также «жемчужины» морских портов — круизные терминалы. География проектов охватывает всю Россию — от Калининграда до Командорских островов, от Мурманска до Сочи.

Совокупный годовой грузооборот портов, построенных по нашим проектам, уже перевалил за 100 млн тонн и продолжает расти. Среди наиболее интересных последних реализованных объектов (введены в эксплуатацию в последний год) можно выделить:

— терминал по перевалке СПГ компании «Криогаз» в порту Высоцк, мы проектировали гидротехнические сооружения (ГТС) и объекты строительного этапа;

— новый глубоководный причал №38 в порту Новороссийск (проектная, рабочая документация, сопровождение строительства) — это первый в России причал, который может принимать суда-контейнеровозы вместимостью до 10000 TEUs;

— Таманский терминал навалочных грузов компании «ОТЭКО» (рабочая



документация и разделы проектной документации по отдельным сооружениям, сопровождение строительства) — первая в России станция разгрузки вагонов с вагонопрокидывателем на три вагона;

— пылеветрозащитные сооружения в порту Мурманск — это своего рода знаковый проект, свидетельствующий о возрастающей роли экологических аспектов в работе портов.

Прямо сейчас по нашим проектам ведутся стройки портов, совокупный грузооборот которых превышает 50 млн тонн. Начато строительство причалов №1 и №2 морского порта Суходол в Приморском крае. По этому проекту Морстройтехнология является генеральным проектировщиком. Завершается строительство первой очереди терминала «Ванино-трансуголь», где мы также выступаем генеральным проектировщиком, разработчиком проектной и рабочей документации.

В этом году получено положительное заключение Главгосэкспертизы на разработанную нами проектную документацию терминала СУГ мощностью 2 млн тонн на Дальнем Востоке. В сентябре 2019 года было получено поло-

жительное заключение Главгосэкспертизы на проектную документацию по объекту «Строительство глиноземного терминала в порту Ванино», для которого мы разработали морскую составляющую.

Несомненным достижением 20-летней истории компании можно считать сплоченную команду профессионалов. Если мы начинали свою деятельность по принципу создания временных проектных команд, то сегодня ориентируемся на то, чтобы самим выращивать кадры. В последнее время штат компании заметно вырос, кратно выросла численность отдела зданий и сооружений. В структуре компании появились специалисты по экологии и разработке спецразделов, и мы получили возможность своими силами выполнять работы, которые ранее отдавали на субподряд. Сегодня в штате Морстройтехнологии более 150 специалистов, знающих и любящих свое дело. Мы искренне гордимся своими сотрудниками, радуемся их профессиональным достижениям и личным успехам.

Но, пожалуй, главное, в чем можно измерить успех компании, — это доверие, которое мы заслужили. Это до- >>



ПРИЧАЛ №38 В ПОРТУ НОВОРОССИЙСК ГРУППЫ КОМПАНИЙ «ДЕЛО» (КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ «НУТЭП»)

верие заказчиков, которые выбирают именно нас для реализации своих инвестиционных проектов. Это доверие субподрядчиков, которым для оперативного начала работы зачастую не требуется даже гарантийного письма, а достаточно просто честного слова. И это доверие наших сотрудников, которые связывают свое будущее с компанией.

**«МП»:** *Как, по Вашим наблюдениям, менялись потребности отечественной портовой отрасли в грузовых терминалах для различных типов грузов? Каких терминалов Вашей компанией спроектировано больше всего?*

— Проектные организации проектируют то, что требует отрасль, а портовая отрасль четко реагирует на запросы бизнеса, и прежде всего внешней торговли. Если в Советском Союзе строились в основном универсальные порты, то сейчас спрос в основном на специализированные, высокопроизводительные терминалы, отвечающие современным требованиям по уровню технологии, размерам судов, экологическим требованиям.

В конце 1990-х начался бум проектирования нефтяных терминалов и терминалов нефтепродуктов. Затем появился спрос на контейнерные терминалы в «золотые нулевые», когда сильный рост благосостояния подталкивал спрос на товары народного потребления, которые транспортируются в контейнерах. В 2010-х годах

резкий рост экспорта угля потребовал серьезного наращивания мощностей по его перевалке. Сейчас востребованы терминалы СУГ и СПГ, минеральных удобрений и зерна.

Учитывая нашу ориентацию на потребности рынка, мы не заиклены на каком-то отдельном виде терминалов и грузов и развиваем компетенции во всех областях. Но если среди запроектированных объектов определить первое место по объему грузооборота, то это будут контейнерные и угольные терминалы.

**«МП»:** *Всегда ли Морстройтехнология выполняет проектирование всего комплекса объектов терминала с транспортной, логистической, энергетической, хозяйственной и другими составляющими?*

— Так происходит в большинстве случаев. Как компания полного цикла, мы выполняем проект от первых предпроектных проработок и до авторского надзора. Технологию разрабатываем тоже сами. В случаях терминалов по перевалке наливных грузов, СПГ и СУГ к работе над технологическим разделом в качестве партнеров привлекаем коллег из других организаций.

На наш взгляд, важно, чтобы один проектировщик выполнял или контролировал все части проекта, ведь морской терминал — это комплексное сооружение, и он должен работать как единый организм. Важно добиться

экономической эффективности работы терминала, всегда помнить, что задача инвестора — это бизнес, и что инвестиции осуществляются с целью извлечения прибыли. Возможность получать прибыль владельцем терминала должна быть не только заложена в проект, но и стать основополагающей еще на стадии предпроектных проработок.

Обычно Морстройтехнология выступает в качестве генерального проектировщика. Мы организуем инженерные изыскания, разрабатываем архитектурные, конструктивные и технологические разделы проекта, проектируем инженерные сети, а также дноуглубление акватории и подходных каналов. Совместно со специализированными компаниями-партнерами разрабатываем документацию по линейным объектам — железнодорожной составляющей, линиям электропередач.

Но мы не ограничиваемся исключительно комплексным проектированием с самого начала. Случается, что разрабатываем только гидротехнику или конструктивные решения зданий и сооружений или беремся за рабочую документацию по ранее разработанной другим проектировщиком проектной документации.

**«МП»:** *Сравнительно недавно Морстройтехнология начала проектировать пассажирские терминалы, в том числе выполнила проекты строитель-*



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР МОРСКИХ ПАССАЖИРСКИХ И КРУИЗНЫХ ПЕРЕВОЗОК В Г. СОЧИ

*ства терминалов в Сочи и Калининграде. Сталкивались ли Вы со специфическими сложностями при выполнении этих работ и как они были решены?*

— К пассажирским терминалам существуют особые требования, не только технологические, но и эстетические. Театр начинается с вешалки, а круиз — с порта. На борту круизного судна в город прибывают тысячи пассажиров, и все они хотят, чтобы с первых шагов в городе все было красиво.

Необходимо обеспечить эффективную логистику перемещения в очень короткие периоды больших масс людей с борта судна, а также прохождение ими паспортного и таможенного контроля. Понятно, что проектировщик не может влиять на скорость работы таможенников или пограничников, но создать инфраструктуру, которая позволит это сделать с комфортом, просто обязан.

**«МП»:** *Недавно Ваша компания освоила еще одну новую сферу — проектирование для объектов судостроительной отрасли. Расскажите об опыте этой работы.*

— Да, это интересный опыт. Мы проектировали гидротехнические сооружения (ГТС) для строительства сухого дока и эллинга на судостроительном заводе «Северная верфь». Мы стали лучше понимать технологию и особенности работы судостроительных предприятий и готовы к новым проектам в этой сфере.

**«МП»:** *Есть ли у Морстройтехнологии опыт работы за рубежом? Как строится международное сотрудничество Вашей компании?*

— У нас, конечно же, были проекты, когда Морстройтехнология выходила за границы России и работала за рубежом. Например, в порту Курык в Казахстане или в порту Раджин в КНДР. Но чаще международное сотрудничество строится в другом формате.

Мы интересны для транснациональных компаний как партнер и эксперт по российскому рынку. Проводим технологический аудит проектов для банков и консалтинговых компаний «большой четверки». Ну и конечно, изучаем опыт работы стивидоров в ведущих портах мира, участвуем в международных конференциях, обмениваемся мнениями с зарубежными коллегами.

**«МП»:** *Одно из направлений деятельности Вашей компании — отраслевая аналитика. Морстройтехнология известна своими исследованиями в области развития морских портов, экспертными оценками, публикациями. По каким направлениям Вами проводятся аналитические исследования в настоящее время? И в каких научных исследованиях сегодня, по Вашему мнению, особенно нуждается портовая отрасль?*

— Для нас аналитика — составная часть процесса разработки проекта. Она вырастает из нужд и потребностей

каждого конкретного проекта и как обобщение нашего опыта. Портовый терминал не живет в вакууме. Наша цель — видеть работу порта как звено в цепочке движения товара от производителя к потребителю, понимать, какие ожидания и требования к порту у участников бизнеса.

Иногда важно понять, где стоит остановиться. Мы проводим много предпроектных проработок. Их цель — оценить идею, ее реализуемость и сделать ее более конкурентоспособной. По большинству проектов затраты оцениваются миллиардами рублей. Поэтому обоснованный отказ от проекта (или своевременная корректировка бизнес-модели) — это не менее важное решение для инвестора, чем начало строительства порта, куда грузы потом никогда не придут.

С научными исследованиями все так же, как с аналитикой. Наука должна помогать там, где практика ставит задачи. Например, активно идет освоение Арктики. Строительство ГТС в условиях Крайнего Севера требует учета ледовых нагрузок. Портовая акватория сильно замерзает, и надо найти способы с меньшими затратами разрушать ледовый покров, который создает помехи судоходству. Для проведения разведочного бурения при поиске полезных ископаемых, для геологоразведки, сейсморазведки, метеорологических исследований требуется строительство шельфовых сооружений, например искусственных >>



СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛА «ВАНИНОТРАНСГУЛЬ»

ледовых островов. По всем этим направлениям наши специалисты ведут научные проработки.

Наши технологи давно используют имитационное моделирование при проектировании контейнерных терминалов — как морских, так и сухопутных. В сентябре этого года мы завершили разработку специализированного программного решения — расширяемой платформы имитационной модели, описывающей структуру и динамику работы мультимодального контейнерного терминала. Эта платформа позволяет решать задачи как проектного, так и эксплуатационного уровня управления: оценку пропускной способности, оптимизацию состава и характеристик оборудования, выбор планировок складских площадок.

**«МП»:** *Кроме аналитики и научных исследований, Морстройтехнология выполняет консалтинговые работы, в частности разрабатывает стратегические логистические решения для промышленных предприятий. Не могли бы Вы привести пример такой работы?*

— Разработка стратегических логистических решений для крупных промышленных предприятий — область на стыке проектирования, логистики и консалтинга, в которой наш опыт и подход к работе дает особое преимущество. Речь в данном случае идет не столько об оптимизации оперативного управления, сколько о разных

вариантах инфраструктурного развития.

Первым таким проектом еще в 2005 году стала оценка вариантов развития транспортной системы Саратовского нефтеперерабатывающего завода и Увекской нефтебазы. С тех пор мы расширили географию наших проектов и работаем с компаниями из разных отраслей.

В этом году значимым примером может служить работа, проведенная для компании «Норильский никель» в рамках наших давних партнерских отношений. Это холдинговая структура с большим количеством предприятий со сложными технологическими процессами, каждый из которых требует четкой работы входящей и исходящей логистики. Это не просто градообразующее предприятие, но, если можно так сказать, регионообразующее. «Норильский никель» реализует проект по сокращению выбросов серы в атмосферу, и мы тоже сделали свой вклад в выработку решения — оценили транспортные схемы по доставке известняка, серы и даже серной кислоты.

Затраты на логистику в арктических условиях значительны и могут влиять на выбор технологических решений на основном производстве — например, утилизация серы в виде серной кислоты или твердой серы. В работе были оценены возможности морского, речного флота, порта Дудинка, предприятий железнодорожного

транспорта и даже конвейерного и гидротранспорта. Для этого проекта мы собрали и возглавили многопрофильную команду специалистов из разных отраслей транспорта.

**«МП»:** *Каковы планы Морстройтехнологии по развитию своего бизнеса и его отдельных направлений на ближайшую и среднесрочную перспективу?*

— Прежде всего, наша задача — на конкурентном рынке оставаться в числе лидеров в тех областях, где мы работаем, успешно завершить длительные и масштабные проекты, над которыми работаем сейчас. Например, проектирование терминала удобрений «ЕвроХим» в Усть-Луге, проект реконструкции терминала «Дальтрансголь».

Мы активно развиваем направление проектирования сухопутных контейнерных терминалов. Завершено проектирование второй очереди терминала Freight Village Vorsino, по нему получено положительное заключение негосударственной экспертизы. В работе находится проект контейнерного терминала компании «Евросиб» в Новосибирске. Начато проектирование сухопутного контейнерного терминала для завода по производству полимеров этилена, который планирует построить «Иркутская нефтяная компания».

В общем, жизнь не стоит на месте, и чтобы в своей профессии оставаться лучшими, нужно много работать и учиться, учиться и работать! ■