

Пассажирский порт Санкт-Петербург: будущее создается сегодня

Серик ЖУСУПОВ, вице-президент управляющей компании «Морской фасад»



С момента принятия Правительством Санкт-Петербурга решения о строительстве нового пассажирского порта и начала реализации этого крупномасштабного проекта в соответствии с распоряжением Правительства РФ в 2005 году, проект прошел несколько стадий. От дерзкой и амбициозной идеи, в реальность которой с трудом верили не только отъявленные скептики, до реального и стремительно воплощения намеченного в жизнь. Постепенно образующаяся в Финском заливе в рамках проекта создания морского фасада города новая территория меняет привычные очертания западной оконечности Васильевского острова.



Выбор места строительства на западном побережье Васильевского острова был обусловлен его непосредственной границей с морем, что в наибольшей степени отвечает современным требованиям, предъявляемым к морским пассажирским терминалам, и соответственно — задачам, стоящим перед будущим Пассажирским портом города.

Впрочем, пассажирский терминал расположится лишь на участке 30 га, остальная территория образуются для девелопмента. И поскольку в России практически не существует примеров создания искусственных территорий такого масштаба, мировой опыт в этой области приобретает особое значение. Управляющая компания «Морской фасад» в рамках подготовки к разработке проекта планировки вновь образуемой территории свой выбор международного архитектурного консультанта остановила на международной компании-проектировщике Gensler, которой и был разработан проект планировки всей будущей территории. Методология планирования была основана на интеграции вновь создаваемого общественно-делового центра в городскую ткань Васильевского острова и позиционировании Санкт-Петербурга

как европейской морской столицы. Важнейшая составляющая проекта планировки — проект строительства пассажирского терминала, который реализует проектно-производственная фирма «А.Лен», в настоящее время завершающая подготовку проекта наземных зданий и сооружений терминала. В ближайшее время Градостроительный совет города рассмотрит архитектурную концепцию развития создаваемого района Петербурга. Здесь, помимо порта и зданий общественно-делового центра, в числе которых и один из крупнейших в Европе конгресс-центров, предусмотрено создание современного жилого квартала и зоны досуга. По предварительным проработкам компании-проектировщика, площадь создаваемой недвижимости составит более 6 млн. кв. метров (по некоторым оценкам до 10 млн. кв. метров). При этом вопрос транспортных развязок позволит решить Западный скоростной диаметр (проект взаимосвязан с планами по его строительству).

Планируется, что улично-дорожная сеть, зеленые насаждения, зоны отдыха, социальная инфраструктура займут около половины намываемых земель, и в этой связи уместно будет напомнить некоторые цифры. Так, например, затраты

на образование 1 кв. метра территории в общемировой практике составляют порядка 150–200 долларов США, и проект строительства Морского пассажирского терминала, реализуемый в рамках государственно-частного партнерства, разумеется, не стал исключением. Отличительной особенностью второго года активной реализации проекта стало соотношение государственных и частных инвестиций. Если в 2005 году в рамках федерального финансирования на дноуглубительные работы было выделено 600 млн. рублей, то в 2006 году эта цифра составила 2 млрд. 610 млн. рублей, а объем частных инвестиций — 2 млрд. рублей. Без сомнения, проявленный инвесторами интерес связан с уникальностью самого объекта. Но все же основополагающим в этом процессе стало изданное 5 декабря 2005 года распоряжение Правительства РФ о переводе земель водного фонда в земли поселения и передаче их в собственность Санкт-Петербурга. Последующее присвоение компании статуса стратегического инвестора для Санкт-Петербурга предоставило возможности для полномасштабного инвестирования в образование территории, строительство гидротехнических сооружений и зданий Морского пассажирского терминала. В свою очередь, за счет средств федерального бюджета РФ осуществляется реконструкция Петровского фарватера, строительство Подходного канала и акватории терминала, обустройство пункта пропуска и навигационной обстановки.

Срок окупаемости проекта для Санкт-Петербурга, с учетом налоговых поступлений, составит 9–10 лет. Впрочем, с момента начала реализации проекта налоговые отчисления в городской и федеральный бюджеты уже составили более 260 млн. рублей. В недалеком будущем Пассажирский порт будет приносить городу ежегодно 4–5 млн. долларов США прибыли за счет средств, оставляемых в экономике города туристами, а также финансового эффекта от развития инфраструктуры порта и обеспечивающих ее смежных отраслей



экономики. С 2011 года прямые налоговые поступления составят уже 20 млн. долларов в год, а к 2020 году — примерно 30 млн. Эти данные подтверждены международными финансовыми консультантами.

На вновь образованной территории Васильевского острова ведется строительство современного морского пассажирского порта для приема паромных и круизных судов свыше 300 м длиной и осадкой до 9 м. Помимо дноуглубления и образования территории, второй год в жестком графике проводится работа по реконструкции Петровского фарватера с увеличением его глубины от 4,5 до 10 м, переносу инженерных коммуникаций (в 2006 году завершены работы по перекладке двух подводных кабелей линии связи) и работы по навигационно-гидрографическому обеспечению судоходства по фарватеру. Кроме того, морская составляющая проекта включает в себя образование Подходного канала шириной по дну 140 м и глубиной 10 м и акватории с проектной отметкой дна 10 м.

К 11 декабря все запланированные на навигацию уходящего года работы были выполнены. Деятельность велась в трех направлениях: дноуглубление в рамках государственного заказа, образование новой территории в прибрежной зоне и создание причального фронта.

Общий объем дноуглубительных работ в период летней навигации 2006 года достиг рекордной для России отметки в 12 млн. 150 тыс. куб. м. При этом проект «Морской фасад» можно смело назвать полигоном освоения новых для России технологий. Дноуглубление и намыв территорий, так же выполняющийся рекордными для РФ темпами, производит консорциум в составе ведущих мировых и отечественных отраслевых компаний. Но основной объем работ выполняется голландской компанией VAN Oord and Marin Contractors BV и, как подтверждается постоянно проводимым экологическим мониторингом и геотехническим контролем, предложенная голландцами технология работ отличается минимизацией воздействия на окружающую среду. Экологический мониторинг и экологотехнологический контроль выполнялись силами специализированной организа-



ции ООО «Аудиторская компания «КОНТО», с привлечением ведущих аналитических лабораторий города. Полностью завершить весь предусмотренный проектом объем дноуглубления планируется в 2008 году.

Как сообщил Василий Суворов, начальник отдела морских путей и экологии СПб филиала ФГУП «Росморпорт», выполнявшего функции авторского надзора за строительством объектов федеральной собственности, образование территории, которая станет основой для формирования объектов первого пускового комплекса морского пассажирского терминала, велось с использованием технологии гидронамыва. В частности, для создания существующих 35 га потребовалось намывать более 1,5 млн. куб. м песка, добытого из подводных месторождений и с помощью трюмных землессосов доставлявшегося к системе гидроперегрузителей с последующей подачей по системе пульпопровода на образываемую территорию. В летнюю навигацию 2007 года общая площадь намыва суши составит уже 85 га, а если заглянуть в более отдаленную перспективу, то проектом строительства предусматриваются следующие сроки образования территории:

- 1-я фаза (центр)** — 2008 год, 140 га,
- 2-я фаза (юг)** — 2010 год, 150 га,
- 3-я фаза (север)** — 2011–2012 годы, 180 га.

Нетрудно подсчитать, что западный берег Васильевского острова «отодвинется» в Финский залив на 470 га, для чего в общей сложности будет отсыпано более 30 млн. куб. м песка. К строительству зданий и сооружений, параллельно с продолжающимися работами по образованию территории, планируется приступить в 2007 году. Назначенный срок также определило применение высоких технологий и качество применяющихся строительных материалов, обеспечившие сжатые сроки консолидации грунтов.

В декабре 2006 года завершилась работа по возведению свайных оснований причалов № 4, 5, 6, 7 общей длиной 1203 м, на 11 декабря для возведения причальной стенки было забито 1300 м лицевого шпунта. А в целом проектировщиками предусматривается ввод в эксплуатацию причального фронта Пассажирского порта Санкт-Петербург в последовательности:

- 1-я фаза** — 2008 год, 3 причала,
- 2-я фаза** — 2009 год, 2 причала,
- 3-я фаза** — 2010 год, 2 причала.

Все вышесказанное позволяет утверждать, что существующее на сегодняшний день положение дел, при котором Петербург остается единственным портом на Балтике, не способным принимать суда свыше 300 м длиной, изменится уже в 2008 году, когда, согласно установленным для реализации проекта срокам, Морской пассажирский терминал на Васильевском острове сможет принять первые океанские мегалайнеры. В целом же, в рамках первой очереди, в 2008 году в эксплуатацию будут введены три причала с сопутствующими береговыми сооружениями, а площадь намывной территории увеличится до 140 га. В свою очередь вторую и третью очереди пассажирского комплекса введут в строй в 2010 и 2011 годах соответственно. По расчетам специалистов, пропускная способность порта в полном развитии (семь причалов общей длиной 2100 м), в сезонный период составит около 12 тыс. туристов в день (свыше 1,5 млн. пассажиров в год). Новый порт будет соответствовать всем существующим международным стандартам безопасности для пассажиров и судов. Первые шаги в этом направлении уже сделаны: завершены проектно-изыскательские работы по строительству средств навигационного обеспечения подходов к Морскому пассажирскому терминалу и строительство двух створных знаков на Петровском фарватере.