

◀ стр. 23

Положительная тенденция вагоностроения заключается в том, что в России уже разработаны несколько типов специальных влагонепроницаемых контейнеров для перевозки удобрений без тары, разработаны и различные виды специальных самовыгружающихся вагонов-хопперов. Остается, как обычно, найти инвесторов для строительства новых минераловозов.

После выгрузки удобрений транспортные средства следует тщательно вымыть, вычистить, обезвредить, и только после этого допускается их дальнейшая эксплуатация. Обезвреживание производится хлорной гашеной известью или кальцинированной содой по определенной технологии, металлические части подвижного состава обрабатываются синтетическими моющими средствами. Складские помещения в период их мойки и дегазации, места обезвреживания подвижного состава,

оборудования и транспортных средств являются источниками образования сточных вод. Сточные и промывные воды, образующиеся при уборке, необходимо обрабатывать, согласовав перед этим порядок очистки с органами санитарного надзора.

Для обезвреживания химических веществ в сточных водах у нас используются огневые или реагентные способы, которые, к сожалению, не удовлетворяют международным требованиям (из-за высокой стоимости обработки и малой эффективности при очистке от смеси пестицидов).

Расстояния и дороги — специфика и главный ценообразующий фактор российской «большой химии», до 80 % оборота которой формирует экспорт. Удваивать издержки именно на этом этапе в цепочке «деньги-товар-деньги» в высшей мере расточительно. Поэтому решение проблем упаковки и подвижного состава в данном секторе экономики необходимо признать первоочередным и стратегически важным. ■

Новое окно в Европу откроется в следующем году

Продолжается строительство порта в Усть-Луге Ленинградской области



Одна из самых крупных строек Северо-Западного региона России несколько раз прерывалась из-за недостатка финансирования, однако работы не прекращаются. Еще в конце минувшего года была утверждена генеральная схема порта в Усть-Луге. Реализация проекта займет несколько лет. Порт будет представлять собой целый комплекс терминалов: угольный, лесной, нефтеналивной, а также терминалы по обработке минеральных удобрений, генеральных грузов и контейнеров. Губернатор Ленинградской области Валерий Сердюков уверен, что уже через 5–6 лет порт в Усть-Луге будет переваливать около 30 млн тонн грузов в год.

Масштабный проект требует крупных капиталовложений. Частично эту проблему предполагается решить, привлекая к участию в финансировании проекта российских производителей, заинтересованных в выводе своей продукции на рынки Европы. Так, финансирование строительства угольного терминала, как стало известно недавно, берет на себя «Кузбассразрезуголь» и компания «Соколовская». Такое решение было принято после совещания в правительстве РФ. Губернаторы Кеме-

ровской и Ленинградской областей Валерий Сердюков и Аман Тулеев обсудили возможность участия шахтеров Кузбасса в строительстве порта.

Помимо угольного терминала активно будет финансироваться проект строительства подземных путей, а это одна из ключевых задач, решение которой нужно обеспечить в кратчайшие сроки для нормального функционирования всего порта.

Возможно, проект строительства будет корректироваться также в сторону увеличения числа возводимых терминалов. По мнению министра сельского хозяйства России Алексея Гордеева, в Усть-Луге следует построить первый терминал для сельхозпродукции.

Давно назрела и необходимость строительства терминала по обработке минеральных удобрений. На протяжении нескольких последних лет производство минеральных удобрений в России растет стремительными темпами. Так, в 2001 прирост производства по сравнению с 2000 годом составил около 6 %. Увеличиваются объемы экспорта аммиачной селитры, аммиака, карбамида. Основной причиной экспортной привлекательности российских минеральных удо-

брений является девальвация рубля в 1998 году, позволившая российским производителям за счет низких цен на сырье успешно конкурировать на мировых рынках. На экспорт сегодня отгружается около 80 % производимых минеральных удобрений, что составляет порядка 10 млн тонн ежегодно. Однако до последнего времени для транспортировки продукции за рубеж использовались, в первую очередь, порты Прибалтики, что способствовало значительному удорожанию продукции.

Использование для перевалки минеральных удобрений порта в Усть-Луге выгодно в ценовом отношении и российскими производителями, и агрохимикам Белоруссии, поставляющим на экспорт калийные удобрения.

Президент Евро-Азиатского транспортного союза Юрий Шербанин считает, что введение в эксплуатацию портов в Усть-Луге и Приморске существенно изменит геополитическую ситуацию на Балтике.

Строительство терминала для минеральных удобрений будет проходить в две очереди. Строительство первой очереди мощностью 2,5 млн тонн предполагается завершить в 2003 году.