

Русский транзит



ОАО «Аргангайт»

Виктор Якубенко, директор департамента строительства «Национальной контейнерной компании»

Транспортные перевозки для России, государства с огромной территорией и обширными международными торговыми связями, всегда имели серьезное значение, а строительство

портов и магистралей являлось делом государственной важности. После образования самостоятельных государств на территории бывшего СССР проблема, которая формулировалась как «русский транзит», встала особенно остро. Труд-

ности коснулись и российских производителей минеральных удобрений, примерно 80 % которых идет на экспорт. Большинство специализированных портов, оснащенных оборудованием для перевалки минеральных удобрений, современных с точки зрения технологий и технических решений, в советское время строились в Прибалтике: Таллине, Венспилсе, Риге. После отделения Эстонии, Литвы и Латвии в России остался один сколько-нибудь современный порт — Санкт-Петербург.

С этого момента до 80 % экспортных грузов проходили через ставшие иностранными государства. Для транспортировки использовались порты Балтии, Украины и Финляндии. За перевалку каждой тонны экспортируемого из России груза в Венспилсе, Риге и Таллине приходится доплачивать примерно 15 долларов.

Транспортировка минеральных удобрений осложнялась и натянутыми отношениями с прибалтийскими странами. Так появился указ президента России о

Балтийский балкерный терминал

Строительство Балтийского балкерного терминала — комплекса по перевалке калийных и азотно-фосфорных удобрений по прямому варианту и через склад — началось в апреле 2000 года. В конце 2001 года была открыта первая очередь, предназначенная для перевалки калийной соли. А в 2002 году терминал обработал уже около 1 млн тонн удобрений.

Балтийский балкерный терминал в июне 2003 года перегрузил 314 тыс. тонн удобрений. Всего в июне компаниями группы «Морской порт Санкт-Петербург» было перевалено 566 тыс. тонн минеральных удобрений, что в два раза больше, чем в июне прошлого года и на 35,1 % больше мая 2003 года.

Планируемый в 2003 году грузооборот Балтийского балкерного терминала составит 2,4 млн тонн. До конца 2003 года планируется закончить береговую часть терминала, а полностью строительство завершится примерно ко второму кварталу 2004 года, после того как будет построен второй причал в составе комплекса.

развитии портов. Преимущество было отдано Северо-Западному региону, в частности Балтийскому балкерному терминалу, дающему возможность российским компаниям проводить экспортные грузы на Запад через свой собственный порт.

Союз земли и моря

В 1998 году один из основных производителей калийных удобрений, «Уралкалий», решил создать собственную перегрузочную базу, чтобы вывозить на экспорт калийные удобрения, минуя все политические, экономические, технические и технологические барьеры, возникавшие при перевалке грузов через порты Прибалтики. Перевалка одной тонны груза через Петербург, включая железнодорожный тариф и перегрузку в порту, обходилась на 12 долларов дешевле по сравнению с тем же Венспилсом. Ощутимую разницу давали железнодорожные тарифы. Во-первых, довести груз до Санкт-Петербурга дешевле, чем до Венспилса, хотя бы потому, что ближе. Во-вторых, ниже и внутренний тариф. Но самое главное: год от года увеличивалась разница между стоимостью перевалки через прибалтийские порты и Санкт-Петербурга.

Для строительства нового терминала перевалки минеральных удобрений создали консорциум «Уралкалия» и морского порта «Санкт-Петербург». Вклад двух участников был равным — по пятьдесят процентов. Бюджет стройки без гидротехнической составляющей (причалов), относящихся к федеральной собственности, составил 75 млн долларов.

Первый в постсоветской России современный порт для перевалки минеральных удобрений получил самое современное технико-технологическое решение. При строительстве нового тер-



Контейнерные терминалы создаются в Усть-Луге, в Новороссийске, в Находке

«Порт. Восточный»

Экспорт минеральных удобрений

Компания «Уралкалий», крупнейший экспортер минеральных удобрений, для транспортировки своей продукции пользовалась такими портами, как «Вентспилс» (уже в 2002 году погрузка не осуществлялась вообще), «Ильичевск», «Калининград», «Котка». По итогам 2002 года через Балтийский балкерный терминал было перевалено более 40 % всего объема, отгружаемого ОАО «Уралкалий» из российских и иностранных портов. По заявлению пресс-службы компании, этот показатель значительно возрос в последнее время, так как 30 апреля компания «Уралкалий» и ее трейдер канадская «Канпотекс Интернэшнл Пте. Лимитед» (Canpotex International Pte. Limited) по обоюдному согласию прекратили действие маркетингового соглашения, о чем писал «Химический журнал». И с июня 2003 года основная часть экспорта по воде осуществляется через ББТ. Другие порты в основном используются в периоды отсутствия навигации в Санкт-Петербурге.

ББТ имеет 2 склада одинакового объема для хранения переваливаемых удобрений. Одно — для калийных (150 тыс. тонн), второе — для азотно-фосфорных удобрений (105 тыс. тонн). Склад №1 для калийной продукции в основном используется под продукцию «Уралкалия». Склад №2 используется другими компаниями.

Погрузка продукции на судно осуществляется посредством СПМ (судопогрузочной машины) фирмы FAM, оборудованной Кливленд каскадом (Cleveland Cascade) для обеспечения сохранности готовой продукции.

минала были использованы новейшие разработки. Технология перевалки удобрений, используемая в новом терминале, исключает попадание удобрений не только в почву, но и в воздух.

Порт располагает собственным железнодорожным парком, способным принять одновременно шесть составов. Для его создания пришлось пойти на значительные расходы, но это позволило не пользоваться станциями МПС, на которых и происходит большинство нестыковок и задержек. Были построены два склада, каждый длиной 304 м, шириной 60 м и высотой 44 м. Их вместимость составляет 150 тыс. тонн калийных солей и 120 тыс. тонн азотно-фосфорных удобрений. В декабре 2002 года терминал начал работу. Было отгружено первое судно. Расчетной производительности в 5 млн тонн терминал достигнет к 2004 году. Перспективная мощность терминала — 7–9 млн тонн в год — способна покрыть всю экспортную составляющую России и по азотно-фосфорным, и по калийным удобрениям.

Чистая технология

При строительстве терминала было внедрено восемь степеней защиты. Прежде всего, это так называемый контроль за качеством продукта по обратной связи. От производителей минеральных удобрений требуют соблюдения установленных норм, причиной отказа может быть, например, повышенная пыльность гранулята и не соответ-

ствующий требованиям продукт.

Следующий этап — контроль за техническим и внешним состоянием подвижного состава, а также контроль за соблюдением технологии загрузки. Станция разгрузки вагонов (СРВ) — самый опасный с точки зрения экологии элемент комплексов по перевалке сыпучих грузов. На СРВ терминала используется закрытая система выгрузки: из вагонов груз перемещается по конвейерным галереям.

Чистоту транспортировки обеспечивают герметичность линейного передвижения груза в конвейерных галереях, системы аспирации воздуха, установленные в местах пересыпки груза и очищающие воздух от пыли до 98 %, система активного пылеподавления распылением специального раствора, применение кливленд-каскадов с пылеподавляющими насадками для загрузки складов и трюмов судов, система укрытия трюмов.

На терминале используется специальная система осушки воздуха, решающая две проблемы: сохранение качества груза, поскольку не происходит его обводнение, и предотвращение коррозии материалов, из которых состоит оборудование и конструкции склада.

Установленная в терминале система шведской фирмы Munters — эффективное и сравнительно недорогое решение. В отличие от традиционных систем, при которых воздух нагревают, при этом принципе работы происходит извлечение всей массы водяных паров из воздуха. Воздух остается холодным и сухим. ▶

◀ Решена главная проблема комплексов минеральных удобрений — очистка ливневых вод, для чего созданы уникальные очистные сооружения. После оформления патента эта разработка будет предложена для реализации на других аналогичных предприятиях.

Не осталось без внимания оборудование подъездных путей. Проведена электрификация железнодорожных подъездов к портовой территории и построен путепровод на проспекте Стачек. Меры направлены на улучшение экологической обстановки припортовой зоны города за счет снижения выхлопов тепловозов и автомобилей.

От Калининграда до Находки

Строительство портов и транспортных путей приняло всероссийские масштабы. Создан и эксплуатируется терминал для перевалки хлоркалия в Находке, ведутся подготовительные работы для строительства мощностей на Черном море в порту Туапсе. Для перевалки калийных удобрений, добываемых в Белоруссии, планируется исполь-

Терминал минеральных удобрений в Порту Усть-Луга

В морском порту Усть-Луга в 2004 году начнется строительство 5 новых терминалов, в том числе терминала минеральных удобрений. Как сообщил генеральный директор ОАО «Компания Усть-Луга» Валерий Израйлит, на терминале минеральных удобрений ведутся работы по освоению территории. Руководство компании намерено привлекать частные инвестиции не только для строительства перегрузочных комплексов, но и для проведения работ на акватории, являющейся объектом федеральной собственности.

зовать порт Калининград.

Активно развивается порт Приморск по перевалке нефти, полным ходом ведутся работы по строительству терминала нефтепродуктов в Высоцке. Система паромных комплексов создается в Санкт-Петербурге, Усть-Луге, расположенной в Лужской губе финского залива, Калининграде. Основную грузовую базу для этих паромных терминалов составляет Транссибирская и Транскорейская магистрали (Европа — Россия — Корейский полуостров — Япония). Доставка груза из юго-восточных регионов сократится при этом с 45 до 15 дней.

В последние два года в России ведется интенсивная контейнеризация. Пока

наша страна серьезно отстает в этом вопросе от западных государств. Почти одновременно создаются контейнерные терминалы в Новороссийске, в порту «Оля», в Находке и Усть-Луге.

Морской порт Санкт-Петербург также занимается решением проблемы контейнерных перевозок. Ежегодный прирост грузооборота по перевалке контейнеров превышает 30%. Для уже сложившегося порта это большой показатель.

Морской порт Санкт-Петербург и Балтийский балкерный терминал — части большой программы, решающей общую, по-прежнему актуальную проблему «русского транзита». ■

ЭКСПРЕСС - ПОЧТА РОССИИ
EMS ГАРАНТПОСТ

ДОСТАВКА В ЛЮБУЮ ТОЧКУ МИРА



www.garantpost.ru