

Основными посредниками ОАО «Амурметалл» при работе на внешних рынках являются крупные международные компании-трейдеры: Voest Alpine Intertrading AG (37%), Stencor (59%) и Acmer (4%).

В страны АТР перевозка прямоугольных непрерывных заготовок (слябов), осуществляется железнодорожным транспортом по Транссибирской магистрали до морского торгового порта Владивосток с последующей перевозкой морем до порта назначения. Металлопродукция является традиционным грузопотоком Владивостокского морского торгового порта (ВМТП). Наличие современных порталных кранов грузоподъемностью до 100 тонн, передовых технологий и перегрузочного оборудования позволяет перерабатывать металлопродукцию самой широкой номенклатуры. ОАО «Амурметалл» перевозит свою экспортную продукцию по данному маршруту по уже отработанной схеме.

Но решения, принятые в конце января 2012 года, принесли значительные изменения в существующую схему и были приняты, прежде всего, с целью развития экономики Хабаровского края. Перевозка черных металлов возобновляется в направлении Ванинского морского порта на участке Комсомольск – Ванино Дальневосточной железной дороги (ДВЖД). Как сообщает пресс-служба магистрали, такое решение было принято в ходе совместного совещания между представителями ДВЖД, ОАО «Амурметалл» и ОАО «Ванинский морской торговый порт». Аналогично порту Владивосток, порт Ванино также имеет значительный опыт по работе с металлогрузами.

Перевозки на данном направлении будут происходить по особым условиям, гарантирующим обратную загрузку полувагонов, так как Дальневосточная железная дорога заинтересована в увеличении объема двоярных операций. Железнодорожной по Северному широтному ходу в направлении Ванинского порта будет перевозиться экспортная продукция ОАО «Амурметалл», а в обратном направлении – традиционный груз порта Ванино – глинозем. Предполагается эффективное использование вагонов по схеме «выгрузка-погрузка», что позволит значительно сократить подачу дополнительного порожнего подвижного состава под погрузку глинозема и снизить нагрузку на инфраструктуру ОАО «РЖД» на грузонапряженном направлении участка железной дороги Комсомольск – Ванино. По данной схеме перевозки черных металлов на экспорт должны начаться с февраля 2012 года.

В работе рассмотрены особенности перевозки листового слябового металла на экспорт в страны АТР по уже отработанной схеме, а также по варианту через порт Ванино, проведена экономическая оценка перевозок по двум вариантам.

Список литературы

1. Сайт ОАО «Амурметалл» – <http://www.amurmetal.ru>.
2. Архив новостей – <http://www.portnews.ru>.

**ТЕНДЕНЦИИ УВЕЛИЧЕНИЯ СПРОСА
НА ПАЛЬМОВОЕ МАСЛО
В СТРАНАХ ЕВРОПЫ И РОССИИ**

Ильина С.В., Радюк Е.А.

*Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет, Комсомольск-на-Амуре,
e-mail: Sn-0377@mail.ru*

На Европейском и на Российском рынке различные виды растительных масел пользуются постоянным спросом. Причем с каждым годом этот спрос, только увеличивается. Соответственно увеличивается

потребность в перевозке (транспортировке) различных видов растительных масел и их более дешевых заменителей, но заменителей высокого качества растительных заменителей, таких как пальмовое масло, кокосовое масло, красное пальмовое масло.

Приведем несколько факторов увеличения спроса именно на пальмовое масло:

1) ввиду развития технологий, является самым распространенным видом растительного жира, (например, пальмовое масло используется в пищевой промышленности для производства продуктов быстрого приготовления и различных сортов маргарина; в технической промышленности используется для изготовления различных видов красок и лаков, и в мыловарении);

2) длительный период хранения и низкая стоимость по сравнению с другими видами растительных масел;

3) из-за уникального химического состава, действует как консервант на продукты, в состав которых оно входит;

4) его без предварительной обработки можно использовать для приготовления кремов для тортов и пирожных, при этом оно сохраняет все свои полезные свойства. Другие растительные жиры необходимо подвергнуть гидрогенизации, в результате чего в них образуются вредные для здоровья человека вещества;

5) пальмовое масло является естественным источником витамина Е и в нем отсутствует холестерол, а также оно легко усваивается, абсорбируется и используется для поддержания здорового роста.

Приведем несколько факторов, которые способствуют увеличению цен на пальмовое масло:

1) недостаток экспортного предложения;

2) природные условия, в виду которых масличные пальмы, из которых добывают пальмовое масло, могут произрастать в большей части Азии, а также в Африке и небольшом количестве в Южной Америке. Естественно, что в природных условиях Дальневосточного региона выращивание масличных пальм является невозможным

3) удаленность Индонезии и Малайзии от стран потребителей;

4) небольшие запасы пальмового масла.

Крупнейшими поставщиками пальмового масла в мире являются Индонезия и Малайзия.

Из различных источников известно, что цена на пальмовое масло за 2009 год постоянно возрастала (февраль – 560,7 долл. за тонну, март – 574,5 долл. за тонну, апрель 2009 года – 642,5 долл. за тонну).

Малайзия, как известно, является крупнейшим поставщиком в мире, так называемого красного пальмового масла. На территории России, можно купить красное масло по цене 1650–1720 руб. за 1 литр.

По оценкам экономистов к концу текущего года производство масла в Малайзии и Индонезии будет только возрастать. В среднем увеличение составит порядка 10%.

Спрос на начало 2011 года увеличился в сравнении с 2010 г. на 5% до 48,9 млн. т. Производство возросло на 4,2% т.е. с в среднем до 47,8 млн. т. Одновременно с этим общие запасы по приближенным подсчетам сократятся в среднем на 30% т.е. в среднем составят около 3,5 млн. т.

На производство пальмового масла в Юго-Восточной Азии в последние годы сильно влияют ухудшающиеся погодные условия (чрезмерными осадками в 2010 г.). В связи с чем, цены на пальмовое масло постоянно незначительно, но все же увеличиваются.

Стоимость малазийского рафинированного пальмового олеина на конец 2011 года составляла \$1290/т, рафинированного пальмового масла – \$1260/т, сырого пальмового масла – \$1180/т, рафинированного пальмового стеарина – \$1230/т.

Однако, вместе с тем запасы пальмового масла в Малайзии на конец 2011 года уменьшились до 2,1 млн. т.

По оценкам экономистов, в Индонезии было произведено пальмового масла в 2002 г. около 7,1 млн. т, в 2009 – в среднем 20 млн. т. Причем внутреннее потребление пальмового масла в стране составляет около 5 млн. т.

На рост цен неблагоприятно влияют:

- 1) неблагоприятные природные условия в странах-производителях;
- 2) постоянное уменьшение запасов пальмового масла в странах-производителях.
- 3) постоянное увеличение спроса в странах-потребителях пальмовых масел.

Спрос на пальмовое масло в России в последние время постоянно возрастает, т.к. его интенсивно используют в пищевой промышленности в качестве заменителя растительного масла (натуральный продукт, генетически не изменен, содержит много моно- и полиненасыщенных жирных кислот).

Красное пальмовое масло используют в медицине: предотвращает такие осложнения, как диабетическая ретинопатия, и нейропатия, ухудшение зрения, почечная недостаточность. Многочисленные исследования медиков в разных странах мира, в том числе и России, однозначно доказывают – витамин А (в виде каротина), содержащийся в пальмовом масле, помогает организму эффективнее вырабатывать инсулин. Благодаря этому витамину гормон активнее доставляет сахар из крови в клетки. Пальмовое масло полезно для профилактики и лечения язвы желудка, кишечника, гастритов, гипертонии, нормализует давление. Именно красное пальмовое масло является отличным средством для лечения дисбактериоза кишечника, а также рекомендуется для оптимизации иммунной системы. Это масло протестировано и одобрено Швейцарским Институтом Витаминов и Российским Институтом Витаминов.

Крупными потребителями пальмового масла являются Египет, страны Азиатско-Тихоокеанского региона, Индия, Китай, Корея, Европа, Россия и США.

Список литературы

1. Увеличение поставок пальмового масла в Россию. – Режим доступа: <http://www.yamarka.net>.
2. Экспорт пальмового масла из Индонезии. – Режим доступа: <http://www.proagro.com.ua/art/4019859.html>.
3. Индонезия может стать крупнейшим в мире производителем пальмового масла потеснив Малайзию. – Режим доступа: <http://www.agropoisk.ru/news/108.html>.
4. Каким бывает пальмовое масло? – Режим доступа: http://www.tiensmed.ru/news/pal_maoil3.html.
5. Пальмовое масло. – Режим доступа: http://tehnopoliz.ru/masla_i_zhiry.
6. Масла для здоровья. – Режим доступа: http://www.polzamaqsia.ru/katalog_masla/palma.

ТЕХНОЛОГИЯ ПЕРЕВОЗКИ УНИКАЛЬНОГО КРУПНОГАБАРИТНОГО ТЯЖЕЛОВЕСНОГО ГРУЗА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТОВОГО ПЕРЕХОДА

Красильникова О.А., Грищенко И.А.

ФГБОУ ВПО «Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет», Комсомольск-на-Амуре, e-mail: kras159@mail.ru

Летом 2012 года во Владивостоке пройдет саммит глав государств азиатско-тихоокеанского региона. В Россию съедутся сорок восемь «первых лиц» из США, Канады, Китая, Японии, Австралии и других стран. К этому времени в городе должны будут введе-

ны в эксплуатацию два гигантских мостовых перехода: через бухту Золотой Рог и пролив Босфор Восточный.

Секция в готовом виде схожа по форме и конструкции с днищевой секцией судна со вторым дном. В роли шпангоутов здесь выступают поперечные переборки с вырезами, а в роли продольного набора гофрированная внутренняя поверхность и утолщенные стенки (они же стрингера), идущие вдоль всей конструкции.

Каждая секция состоит из малых стальных блоков весом от 5 до 30 т, которые изготавливают в г. Кургане и по железной дороге доставляют на Находкинский судоремонтный завод (НСРЗ). Всего таких крупногабаритных секций на НСРЗ будет изготовлено пятьдесят три. Вес каждой составляет 230 т. Один понтон способен принять к перевозке на своем борту две таких секции. Их можно отнести к разряду Уникального Крупногабаритного Тяжеловесного Груза, поэтому груз такого рода требует отдельного внимания в плане погрузо-разгрузочных работ и условий транспортировки.

Погрузка секций происходит на слипе НСРЗ. В данном случае слип будет использоваться в виде терминала для погрузки секций на борт понтона.

Для этого были смонтированы специальные переходные мостики, чтобы нейтрализовать наклонную плоскость слипа. Каждый такой мост состоит из двух составляющих: косяковая тележка и сам мост. Тележки устанавливаются на рельсовые пути слипа и с помощью специальных транспортеров укладываются на них мостики. Всего таких мостиков будет смонтировано четыре, по два на каждую секцию. Понтон также устанавливается на десять таких же тележек. Подъемно-спусковые операции косяковых тележек осуществляются с помощью мощных лебедок, установленных на слипе.

До закатки секций на борт понтона на нем устанавливаются опоры под секции: под одну секцию идет две боковых и две центральных опоры, изготовленные из двутаврового профиля и имеющие деревянные подушки, которые после установки на них секции примут форму ее обводов, а также в процессе транспортировки компенсируют вибрации.

Технологию погрузки можно разбить на семь основных этапов:

- 1) подкатка секции на перекатном трансбордере к расположенным перпендикулярно рельсовым путям слипа и поднятие секции на 200 мм выше нулевого положения гидравлических домкратов трансбордера;
- 2) пересадка секции с трансбордера на тележки;
- 3) установленная на тележки секция перекатывается на эстакаду;
- 4) подъем секции с помощью гидравлики на тележках на 200-250 мм и пересадка на тележки на эстакаде;
- 5) перекатка секции на тележках по эстакаде;
- 6) подъем эстакады и понтона до требуемого уровня, стыковка рельсовых путей;
- 7) перекатка секции на понтон, установка на опоры и раскрепление.

Наиболее простым и в тоже время наиболее распространенным способом буксировки является буксировка с гака. В этом случае суда соединяются длинным гибким тросом, который подается с кормы буксирующего судна на нос буксируемого.

Скорость буксировки составляет 5 узлов, длина буксирного троса: 50 м в акватории порта и 180 м при буксировке в море.

Подводку понтона к причалу осуществляют при помощи двух портовых буксиров. Выгрузка секций во Владивостоке производится на одном берегу на тридцать седьмом причале, с другого берега на мысе Чуркин. Для этого используется плавкран «Богатырь» грузоподъемностью 300 т.