



новых стандартов, рано говорить о перевооружении дорожной отрасли современными нормами. Для того чтобы эти нормы заработали, необходимо встроить их в уже существующую нормативную базу, исключив противоречия».

Есть и еще одна сторона вопроса. Дороги – это комплексный продукт, результат деятельности десятков отраслей. Поэтому для строительства безопасных и качественных автомобильных дорог необходимы не только использование современных подходов, инвестирование в модернизацию производства, конструктивное взаимодействие дорожно-строительной и нефтяной отраслей, но также и организация системы хранения и транспортировки продукции. Как выяснилось, и здесь не все гладко. Сейчас в структуре перевозок битумных материалов железнодорожным транспортом перевозится 1 млн тонн, а автомобильным – 5214 тыс. тонн. Это 35 тыс. авторейсов в месяц, что требует определенных условий для сохранения требуемых свойств битумных вяжущих, отметил вице-президент НП «Национальная ассоциация перевозчиков нефтепродуктов» Андрей Белов.

По его словам, перевозчики подготовились к новым условиям, модер-

низировав свой парк. В настоящее время 15% транспортного и емкостного парка составляют машины возрастом до 5 лет; 60% – до 10 лет, 25% – свыше 10 лет. В то же время проблемой остается возможность различных конструктивных особенностей подвижного состава, а в частности то, что сейчас объем выпускаемых цистерн не регламентируется. Функционирование транспортных средств с несанкционированными конструктивными изменениями емкостного парка, отсутствие разделения по видам перевозимых нефтепродуктов (битум, мазут, гудрон, ПБВ, эмульсия) часто приводят к порче перевозимого продукта. «Существующая ситуация требует единой системы стандартизации транспортного парка, – отмечает Андрей Белов. – Перевозчик наравне с производителем обеспечивает требуемое качество битумных вяжущих для потребителя».

Перевозчики могут и в дальнейшем обновлять транспортный и емкостный парк, использовать современные системы спутникового мониторинга, внедрять системы подогрева, рециркуляции и перемешивания, обеспечивать пломбировку полуприцепов-цистерн, страховать перевозимый груз, но надо понимать, что все это приведет к повышению тарифов на перевозку.

При этом настоящим бичом для перевозчиков являются штрафы, которых просто невозможно избежать в существующей системе весового контроля. Дело в том, что даже сертифицированные бочки, в которые наливают обозначенный законом объем битума, все равно фиксируются как имеющие перегруз общей массы по осям. Это вынуждает перевозчиков наливать иногда 19 тонн в 27-тонную бочку, чтобы не было перегрузов ни по осям, ни по общей массе. При этом заливать меньше 70% по кубатуре строго запрещено правилами перевозок опасного груза. Перевозчик оказывается зажат в неотрегулированных тисках невзаимоувязанных норм.

«Зачем сертифицировать и продавать такие бочки? Одни организации их продают, другие – устанавливают рамки, а штрафуют все равно перевозчиков», – выступил с возмущенной репликой один из участников конференции.

Все это объясняется тем, что сегодня нет методики взвешивания жидких динамичных грузов.

Не синхронизированы в разных документах и температурные условия отгрузки с различных заводов. К примеру, по ГОСТ 33133-2014 температура транспортировки разрешена не выше 160 градусов, а рабочая температура, при которой битум может оказаться в цистерне, – это 180 градусов. Те же вопросы с перевозкой ПБВ: по одним документам перемешивать их надо каждые два часа, по другим – время перемешивания вообще не определено. Да и сами машины, оборудованные системами циркуляции или перемешивающими устройствами, можно пересчитать на пальцах обеих рук, а с подогревом – это менее 10% парка.

Участники дискуссии сошлись во мнении о необходимости унификации требований и регламентирующих документов по условиям погрузки, перевозки и выгрузки битумных вяжущих при участии всех регуляторов рынка, включая отраслевые государственные органы. Пока же сложности существуют на всех этапах, начиная от производства основных дорожно-строительных материалов, а крайними остаются только дорожники.

*Людмила Изъюрова*