

Сохранение качества битумных вяжущих

В обсуждении вопроса производства и применения битумных вяжущих в дорожном строительстве обычно принимают участие три основных представителя: производитель, перевозчик и потребитель продукции. Роль перевозчика в данном процессе является ничуть не меньшей, чем двух остальных его участников. Почему это так, с какими проблемами сталкивается перевозчик в своей работе, чем они чреваты, как их решить? Обо всём этом в рамках VI Межотраслевой конференции «Битум и ПБВ. Актуальные вопросы — 2017» рассказал вице-президент Национальной ассоциации перевозчиков нефтепродуктов Андрей Белов.



Станислав Донин
Фото из архива редакции

О роли перевозчика

Среди представителей дорожной отрасли нередко встречается ошибочное мнение, что перевозчик является лишь косвенным звеном производственного процесса. Мол, его дело небольшое: в одном месте погрузить, в другом выгрузить. Существование такого мнения частично доказывает и вышеназванная крупнейшая в России конференция, на которой собираются производители и потребители битума и полимерно-битумных вяжущих (ПБВ) и которая с успехом прошла также в текущем году. На предшествующих пяти конференциях поднималось множество вопросов, связанных с битумами, при этом проблема их перевозки в 2017 г. обсуждалась впервые.

Уникальность и новизна темы выступлений одного из докладчиков заметно оживила присутствующих, многие из них оторвались от своих гаджетов или бесед с соседом и полностью переключили внимание на оратора. Эксперт начал свой рассказ с обоснования важности роли перевозчика. Ее он решил разъяснить на примере.

Представим ситуацию: на нефтеперерабатывающем заводе (НПЗ) произведен высококачественный, отвечающий всем требованиям битум. Однако его недолжным образом доставили потребителю. Тот, в свою очередь, обращался с ним в строгом соответствии со всеми существующими нормами и правилами. Но, несмотря на это, в определенный момент обнаружилось, что свойства полученного продукта не отвечают его заявленным характеристикам. Полбеда, если это выявилось при входном контроле качества. Гораздо хуже, если такой битум будет взят в работу. Данная ситуация может произойти в случае допуска к перевозке неподготовленного автотранспортного средства или неправильной перевозки битума или ПБВ. Будучи качественными во время погрузки, к моменту выгрузки они могут попросту превратиться в брак.

Проблемы перевозчиков битума и ПБВ

У перевозчиков сегодня существует шесть основных проблем. Три из них приводят к порче продукта, остальные мешают спокойно работать.

Первой проблемой является несовершенство регламентирующих документов. Из-за этого на сегодняшний день производитель автотранспорта





при его производстве руководствуется техническим заданием заказчика и собственными регламентирующими документами. Согласно сегодняшней редакции этих документов ГОСТ Р 50913–96 «Автомобильные транспортные средства для транспортирования и заправки нефтепродуктов» не несет ограничений по объему выпускаемых автоцистерн для перевозки опасных грузов, поэтому производителю ничто не мешает доводить его до 35–38 тыс. л. При этом использование таких цистерн заведомо нарушает правила перевозки по массе допустимого груза. Да, можно получить спецразрешение на перевозку сверхтяжелого груза, однако, по данным МВД, в период с 2014 по 2016 г. количество выдачи таких разрешений неуклонно падает. Тем не менее объемы производства битума за эти годы не уменьшились. Следовательно, для решения первой проблемы необходима работа по усовершенствованию регламентирующей документации.

Второй проблемой является наличие противоречий в регламентирующих документах по части перевозки темных нефтепродуктов, которые вызывают немало спорных вопросов. В частности, температурные условия отгрузки с различных заводов разные. Требования документов по температуре отгрузки разнятся на 20 °С. Пример: по ГОСТ 33133–2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Битумы нефтяные дорожные вяжкие. Технические требования» транспортировка

разрешена с температурой не выше 160 °С, а рабочая температура, при которой битум может оказаться в цистерне, составляет 180 °С. Возникает вопрос: что делать с этими 20 °С?

Точно также обстоят дела и с перевозками ПБВ. Требования по документам там тоже не стыкуются. Так, по ГОСТу ПБВ можно перевозить при температуре не выше 160 °С, а по СТО — при 180 °С. Идентичная ситуация и в требованиях по перемешиванию: по одному документу перемешивать надо каждые два часа, по другому — время между перемешиваниями не регламентируется, хоть оно и требуется. По данным заводов-изготовителей автоцистерн, с подогревом выпускается менее 10 % от общего числа. А цистерны-мешалки и вовсе производятся почти в единичных экземплярах. Следовательно, вопрос, как перевозить ПБВ с соблюдением ГОСТов, остается нерешенным. Чтобы на него ответить, необходимо модифицировать требования и регламентирующие документы по условиям отгрузки и перевозки ПБВ.

Если продукт поместить в надлежащий транспорт, с определенной температурой погрузки



и отправиться в путь, возникает следующая проблема: взвешивание. С 2016 г. на дорожной сети России стали устанавливать рамки автоматического весового контроля. По данным на начало апреля 2017 г., работает 20 таких рамок, к концу 2018 г. их число планируется увеличить до 388.

В результате работы этих 20 рамок перевозчики наливных грузов столкнулись со следующей ситуацией. Нефтеперерабатывающий завод (НПЗ) отпускает продукт общей массой брутто, не превышающей 40 т, а автоматическая система взвешивания фиксирует вес в 42 т. Далее приходит штраф. Сразу возникает вопрос, чьи весы выдают более объективную информацию? На самом деле ни те ни другие весы не ошибаются. Проблема заключается в отсутствии методики взвешивания жидких, наливных грузов. В период транспортировки идет движение груза, и нагрузки на оси изменяются. От этого страдают и перевозчики, и грузоотправители. Как известно, с недавнего времени и те и другие несут солидарную ответственность. Следовательно, оба они получают и штраф, и удар по имиджу.



Также среди проблем можно выделить присутствие на рынке транспортных средств с несанкционированными конструктивными изменениями, отсутствие разделения транспортных средств по видам перевозимых нефтепродуктов и некачественную подготовку автотранспорта к перевозкам. Всё это может привести или к порче перевозимого продукта, или к возникновению нештатных ситуаций на дорогах, вплоть до возгорания ТС во время транспортировки и появления человеческих жертв.

Положительные моменты сегмента рынка

Несмотря на наличие нерешенных проблем, есть и положительные тенденции. Так, не вызывает нареканий возраст используемого автопарка. Проблему устаревшего автотранспорта удалось решить в 2010–2013 гг. За это стоит выразить признательность руководителям и учредителям транспортных компаний, которые в этот период, невзирая на значительные затраты, провели активную работу по замене парка.

Также подсутились и производители техники, которые внесли конструктивные изменения в свои автоцистерны, благодаря чему сегодняшний рынок имеет вполне качественный транспорт для перевозки темных нефтепродуктов.

И сколько битума мы возим?

В 2016 г. автотранспортом было перевезено порядка 5 млн 200 тыс. т битума. От общего объема производства и потребления это составляет примерно 85 %. Для перевозки такого количества груза было совершено около 350 тыс. рейсов. С учетом сезонности и зимнего спада перевозок выходило примерно 35 тыс. рейсов в месяц, в которых было задействовано около 1 000–1 200 единиц техники. Вывод отсюда напрашивается сам собой: сохранение свойств битумных вяжущих от потребителя к получателю обеспечивает перевозчик.

При этом весь груз ответственности нельзя возлагать только на перевозчика. Чтобы не случилось брака от перевозки, грузополучателям тоже следует над этим поработать. Ведь у потребителей битумных вяжущих есть необходимость более четкого выполнения своих задач. Им нужно обеспечивать качественное планирование заказов на перевозки. Перевозчикам часто предъявляют претензии за доставку с опозданием или в неудобное время. Тем не менее бывают и обратные случаи, при которых водитель, приехав на точку выгрузки, чтобы слить груз, вынужден ждать от нескольких часов до суток, а иногда и более. Для минимизации амортизации ТС потребителям необходимо обеспечивать своевременную разгрузку, качественное

содержание подъездных путей и своевременную платежеспособность.

Вопрос платежеспособности или оплаты транспортных услуг наиболее беспокоит перевозчиков. В период 2010–2016 гг. стоимость дизельного топлива выросла примерно в два раза. За это же время стоимость перевозок увеличилась незначительно, на 20–30 %. Следовательно, с каждым годом рынок автоперевозок становится всё более нерентабельным.

География доставок

Чем больше плечо доставки, тем выше прибыль за рейс. Максимальное расстояние, на которое сейчас целесообразно перевозить битум, составляет до 2 000 км. Далее начинается серьезная конкуренция с железнодорожным транспортом, которая заканчивается не в пользу автоперевозок. Если соблюдать все ГОСТы, СТО и предпочтительную температуру выгрузки, диапазон доставок может сократиться примерно на 70 %.

География доставок ПБВ чуть меньше, т. к. температура погрузки ПБВ не регламентируется, а температура выгрузки должна составлять не ниже 140 °С. Таким образом, максимальная доставка ПБВ, которую можно произвести с соблюдением всех правил перевозки темных нефтепродуктов, составляет 1 400 км.

Конечно же, любой перевозчик желает максимально увеличить плечо доставки. Но для этих целей он обязан руководствоваться двумя основными принципами. Первый — перевозчик не должен

влиять на качество груза. Второй — заказчик должен в любой момент иметь возможность узнать местонахождение своего груза. Соблюдение этих принципов пойдет на пользу и перевозчику, и потребителю. Один сможет зарабатывать, второй получать не испорченный в дороге продукт.

Увеличить плечо доставки и одновременно снизить возможность возникновения брака от перевозки возможно различными способами, например путем планомерного обновления транспортно-емкостного парка. Также можно взаимодействовать с производителями техники на предмет ее совершенствования. К примеру, добиваться улучшения качества и увеличения толщины теплоизоляционного слоя, что снизит теплопотери, вследствие чего увеличится плечо доставки. Еще необходимо внедрять системы подогрева, рециркуляции и перемешивания для перевозок битумов и ПБВ.

Также весь автопарк следует оборудовать системой спутникового мониторинга. А чтобы у заказчика не возникало сомнений по количеству доставленного груза, необходимо обеспечивать пломбировку цистерн, причем и обычную, и электронную. Еще желательно страховать груз.

В заключение стоит отметить, что проблемы выяснены, пути их решения определены. Чем скорее удастся их разрешить, тем более комфортной и плодотворной станет совместная работа участников процесса. И тем быстрее удастся избавиться от возможного брака от перевозки. Что, несомненно, пойдет на пользу дорожно-строительной отрасли. ■

