

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦИИ ЗАПРАВКИ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ

М.А. Марченко, кандидат технических наук;

О.В. Войтенко;

Ф.В. Демехин, доктор технических наук.

Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России

Рассмотрены проблемы организации заправки маломерных судов. Проанализирована существующая ситуация по организации заправок на воде. Предложено создание или внесение изменений в нормативное законодательство, регламентирующее создание и эксплуатацию топливо-заправочных станций.

Ключевые слова: заправка на воде, государственный надзор, бункерование

PROBLEM QUESTIONS OF THE ORGANIZATION OF REFUELLING OF SMALL SIZE VESSELS

M.A. Marchenko; O.V. Vojtenok; F.V. Demehin.

Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia

Problems of the organization of refueling of small size vessels are considered. The existing situation on the organization of refuellings on water is analysed. Creation or modification of the standard legislation regulating creation and operation of fuels-filling stations is offered.

Key words: refueling on water, the state supervision, bunkering

Большое количество автозаправочных станций для автомобилей позволило решить проблему дефицита топлива, очередей возле колонок, а также проблем с местом заправки. К сожалению, заправка маломерных судов топливом непосредственно на воде на сегодняшний день в некоторых регионах нашей страны затруднена, если не сказать – невозможна. Это ограничивает свободу передвижения владельцев маломерных судов. Проблему пытаются решить по-разному: одни заблаговременно записываются на заправку, другие запасаются топливом на обычных автозаправочных станциях (АЗС). В последнем случае совершается самостоятельная заправка, что нередко приводит к утечке части топлива в воду, а значит загрязнению окружающей среды, увеличивается вероятность возникновения пожара на судне, причинения вреда жизни и здоровью экипажа.

Главной проблемой заправки маломерных судов в нашей стране является отсутствие достаточного количества заправок на воде, которые позволяют заправляться непосредственно на причале. В противном случае приходится искать обычную АЗС, расположенную недалеко от водоёма. В развитых, с судоходной точки зрения, странах существует разветвлённая сеть заправочных станций, на которых регулярно заправляются яхты, катера всевозможных классов. Сеть заправок на воде не должна уступать сухопутным, по численности и качеству сервиса. Ведь на обустроенных заправках процесс пополнения запасов горючего мало чем отличается от заправки автомобилей. Более редким, а у нас, скорее экзотическим видом станций заправки является заправочное судно. Это обычные катера, имеющие объёмные резервуары с горючим и колонки для перекачки топлива в бензобаки клиентов. Такое судно способно пополнить запас топлива даже в открытом море. Бункеровочные операции производятся с заправочной станции или с самоходного бункеровщика. При заправке из автоцистерн с берега разрабатываются специальные меры, обеспечивающие пожарную безопасность. Бункеровку судов следует производить только

закрытым способом, через специальные судовые присоединительные устройства, предназначенные для этих целей. Бункеровка судна топливом осуществляется только при наличии данных о соответствии температуры вспышки топлива установленным нормам.

В части водных топливозаправочных станций не сформированы взаимоотношения органов государственного надзора и операторов из-за отсутствия четкого нормативного законодательства. Законодательная база может трактоваться с большим диапазоном вариантов. На заседании Российского топливного союза, который прошел в Санкт-Петербурге в июне 2009 г., такое мнение было высказано президентом Ленинградского областного топливного союза (ЛОТОС), генеральным директором ООО «Фэтон-Аэро» Михаилом Снопком [1].

В 2008 г. компания «Фэтон» предприняла попытку создать рынок топливозаправочных станций (ТЗС) на воде. Компанией были приобретены четыре стоечно-наливных судна, изготовленных в Латвии, что позволило начать реализацию топлива катерам и яхтам.

Практически одновременно компания «Лукойл» ввела в эксплуатацию АЗС на Выборгской набережной [2]. Станция должна была обеспечивать заправку топливом как автомобили, так и маломерные суда в период навигации на реке Неве. ТЗС рассчитана примерно на 500 заправок в сутки, включая 60 заправок маломерных судов. На береговой части станции в круглосуточном автоматическом режиме работают четыре топливоподдаточные колонки с тремя сортами бензина и дизельным топливом. На причале оператор-матрос заправляет водный транспорт бензином Аи-95 или дизтопливом через одну колонку. ТЗС соответствует экологическим требованиям, предъявляемым к обычным АЗС, а также стандартам строительства морских терминалов по перевалке нефтепродуктов. Компания «Лукойл» предполагает, что в случае разлива нефтепродуктов дежурный катер способен незамедлительно выставить боновые ограждения и применить сорбенты для поглощения бензиновых пятен с поверхности воды. Вторую ТЗС «вода-берег» названная компания планирует построить в Санкт-Петербурге на Свердловской набережной реки Невы.

Основной проблемой, связанной с темой плавучих заправок, является получение лицензии в Ространснадзоре на погрузочно-разгрузочную деятельность, то есть на деятельность по сливу топлива с бензовоза в емкость плавучей заправочной станции. «Ни одна станция на воде в виде плавучего судна не может с берега заливать бензин и дизельное топливо в катер. Это должны делать бункеровщики. Поэтому все плавучие АЗС не подпадают под закон», – отметил президент РТС Евгений Аркуша.

Однако, когда в 2006 г. в Санкт-Петербурге проходил саммит «Большой восьмерки», была введена в действие первая плавучая станция под названием «Балтик Ойл» для заправки маломерных судов. Потребителями топлива с этой заправки были ООО «Константиновское», обслуживавшее саммит, и силовые структуры. Как рассказывал владелец «Балтик Ойл» Антон Константинов, эта станция зарегистрирована в Российском Речном Регистре как стоечное нефтеналивное судно класса P1,2., имеет классификационное свидетельство, подтверждающее годность к плаванию, снабжена спасательными навигационными средствами, а также специально оборудована площадка для слива топлива с бензовозов на берегу. Компания собиралась открыть еще две АЗС на воде, но эти планы так и остались нереализованными.

Два года назад в акватории Пироговского водохранилища компания «Татнефть» открыла АЗС на воде. Согласно программе, разработанной нефтяной компанией, водные заправочные станции будут размещены не только на Клязьминском водохранилище (Пироговское водохранилище является частью Клязьминского водохранилища от Чиверёва до Пироговской плотины) Московской области, но и на участках Волжско-Камского бассейна.

На сегодняшний момент практически каждая вертикально-интегрированная компания либо уже имеет, либо намеревается развивать строительство плавучих автозаправочных станций, а также АЗС двойного назначения. Точнее будет их назвать маломерными

плавучими бункеровочными станциями. Плавучая бункеровочная станция представляет собой сложный комплекс сооружений. Основным ее элементом является нефтеналивная баржа, на которой, собственно, и располагается заправка. Кроме нее существует дебаркадер, оснащенный причальной стенкой. Площадка для слива нефтепродуктов оборудована на берегу. На нее подъезжают бензовозы. Нефтепродукты подаются на баржу по гибкому трубопроводу. Специальная система предохраняет от утечек топлива. С берегом станция связана понтонами и причалом.

Однако, строительство плавучих ТЗС и ТЗС двойного назначения сопряжено с дополнительными сложностями. Проекты таких ТЗС должны соответствовать не только требованиям, предъявляемым к обычным АЗС, но и стандартам, применяемым при строительстве морских терминалов по перевалке нефтепродуктов. В свою очередь, решение вопроса с подведением необходимой инфраструктуры и согласование проекта в различных инстанциях может отнимать значительное количество времени.

Одной из проблем является соблюдение экологических требований. Безусловно, эти требования для плавучих ТЗС и ТЗС двойного назначения должны быть очень высокие, ведь водная среда очень чувствительна к загрязнениям. Тут важен и вопрос контроля за соблюдением экологических норм. Еще одной проблемой является выбор безопасного места размещения, чтобы в случае аварии возможно было максимально минимизировать последствия как для человека, так и для окружающей среды. Также существует и ряд других проблем: проблемы с подведением коммуникаций, обеспечения подъездов и подходов к ТЗС.

Интересен в этом плане зарубежный опыт в данной сфере. Процесс оформления и согласования документации там намного проще и занимает считанные дни. Нет необходимости обращаться в различные ведомства. В качестве примера можно привести опыт Хорватии, где законодательно созданы благоприятные условия для строительства заправок вдоль побережья. Основными требованиями являются наличие двустенного резервуара, бетонного пирса в основании объекта, линии канализации и аварийного резервуара для сбора пролитого топлива. По сути, это небольшое сооружение, которое ставится на прибрежной зоне какого-либо поселка. Разрешительная документация оформляется в течение недели. Достаточно на плане местности нарисовать местонахождение новой стоянки, и через неделю структуры, аналогичные МЧС России, выдают всю документацию для эксплуатации заправки. Они же регистрируют местонахождение стоянки, заносят объект в реестр и общую карту нахождения заправок. Кроме Хорватии, аналогичные схемы используются в Черногории и Сербии. Визуально заправка выглядит как моноблок.

В преддверии олимпийских игр в г. Сочи направление развития ТЗС на воде также будет достаточно актуально.

Необходимо создание нормативного законодательства или внесение изменений, регламентирующих создание и эксплуатацию ТЗС, четкое разграничение полномочий контролирующих органов и органов по согласованию проектов ТЗС. После введения соответствующих изменений также необходимо будет обратить внимание на подготовку (переподготовку) кадров надзорных органов, которые будут осуществлять надзор за данной деятельностью.

Литература

1. Организация АЗС на воде нуждается в изменениях в законодательстве // Au-92 информационное агентство [Электронный ресурс]. URL: http://www.au92.ru/msg/20090716_9071619.html (дата обращения: 15.09.2011).
2. Лукойл ввел в эксплуатацию первую в России топливо-заправочную станцию двойного назначения // Лукойл – нефтяная компания. Пресс-релиз от 23.06.2009. [Электронный ресурс]. URL: http://www.lukoil.ru/press.asp?div_id=1&id=1949 (дата обращения: 15.09.2011).