

«ЕСТЕСТВЕННАЯ УБЫЛЬ»: ИЗ ЧЬЕГО КАРМАНА?

Это, скорее, не статья, а информация к размышлению – прежде всего для Минтопэнерго.

Речь пойдет о двух видах норм естественной убыли, утвержденных постановлениями Госнаба СССР от 7 августа 1987г. № 107 и от 25 марта 1988 г. № 25: во-первых, при перевозке бензинов морскими судами наливом; во-вторых, при перевозках речными судами наливом.

Из наиболее существенных моментов по нормам морских перевозок следует назвать:

- естественная убыль бензинов определяется умножением соответствующей нормы на количество перевозимого груза в тоннах и на время нахождения груза в пути в сутках;
- при перевозках бензинов из одного бассейна в другие естественная убыль начисляется по норме, равной средней арифметической норм для бассейнов погрузки и выгрузки;
- за время нахождения груза в пути предельная величина естественной убыли равна: а) для бассейнов севера Европейской части СССР, Сибири, Белого и Берингова морей – не более пятнадцатисуточной нормы; б) для остальных бассейнов – не более пятисуточной нормы.

Что же касается норм речных перевозок, то здесь наиболее важным будет следующее:

- естественная убыль нефтепродуктов определяется умножением нормы на количество принятого к перевозке груза в тоннах;
- как и в случае морских перевозок, при перевозках из одного бассейна в другие естественная убыль начисляется по средней арифметической норм для бассейнов погрузки и выгрузки.

Приведем некоторые из норм естественной убыли для весенне-летнего периода (с 1 апреля по 30 сентября) по основным видам нефтепродуктов, перевозимым в настоящее время.

При морских перевозках бензинов:

Водные бассейны, моря	Норма естественной убыли (в кг на 1 тонну хранимого продукта за каждые сутки в пути)	Предельная величина естественной убыли с учетом 15-суточного ограничения (в кг на 1 тонну продукта) [норма × 15]
Водные бассейны Европейской части СССР (за исключением Белого моря) и Сибири	0,070	1,05
Белое и Берингово моря	0,110	1,65

При речных перевозках в Балтийском море и водном бассейне Дальнего Востока (за исключением Берингова моря); по рекам Волга (севернее г.Волгограда), Волхов, Нева, Дон, Северная Двина, Печора:

Группа нефтепродуктов	Основные виды перевозимых в настоящее время нефтепродуктов, соответствующие группе	Норма естественной убыли (в кг на 1 тонну принятых к перевозке нефтепродуктов)
1, 2	Автобензины	4,1
3, 4	Дизельное топливо зимнее и арктическое	2,3
5	Дизельное топливо летнее, печное и судовое топливо	2,1
6, кроме масел	Мазуты всех марок	1,5

На первый взгляд, нормы для обоих способов перевозки весьма похожи. Однако на самом деле между ними есть такие различия, с учетом которых данные нормы – небо и земля.

Прежде всего, если нормы для речных перевозок охватывают 7 из 8 групп нефтепродуктов, то нормы для морских перевозок рассчитаны лишь на нефтепродукты 1 и 2 групп, из которых в настоящее время в сравнительно больших объемах перевозятся лишь автомобильные бензины, относящиеся к первой группе. Убыль нефтепродуктов остальных групп – а это дизельное топливо, мазут, судовое топливо – при морских перевозках вообще не нормирована. Что это – забывчивость авторов норм? Вряд ли. Скорее всего, разумный подход к

делу: ведь нефтепродукты 3-6 групп – достаточно вязкие, поэтому при морских перевозках (а это в основном по северным морям, свободным ото льда лишь два-три месяца в году) испарение будет настолько малым, что им можно пренебречь. Косвенно это подтверждается и тем, что даже по бензинам на максимальную величину естественной убыли наложено ограничение – не более 15-суточной нормы.

Далее, нормы для морских перевозок учитывают такой фактор, как продолжительность рейса, тогда как нормы для речных перевозок его игнорируют. К чему это приводит по бензинам – можно получить представление, сравнив предельную величину естественной убыли при морских перевозках, равную 15-суточной норме, и норму при речных перевозках. Для морских перевозок это $1,65 \text{ кг/т}$ в Белом и Беринговом морях и $1,05 \text{ кг/т}$ в северных морях. В то же время при речных перевозках бензинов в бассейнах этих морей установлена норма ... $4,1 \text{ кг/т}$, то есть в 3-4 раза больше. Предельная величина естественной убыли бензинов при морских перевозках сопоставима лишь с одной из норм естественной убыли при речных перевозках – с нормой для мазута. Бензин и мазут – почувствуйте, как говорится, разницу.

Конечно, речные флотоводцы могут сказать в оправдание, что воздух над реками и вода в них самих летом все же нагреваются быстрее, чем воздух над морем, и тем более вода в море.

Но это "алиби" тает как дым, если мы учтем два момента. Во-первых, основной объем перевозок по рекам Европейского севера и Сибири приходится на июнь и на август-сентябрь: в июне еще стоит высокая вода после паводка, а ближе к осени вода вновь поднимается. Во-вторых, в июне вода в реках ледяная, да и воздух над рекой ненамного теплее, а ближе к осени вода в реке и воздух над ней уже успевают изрядно остыть. Словом, никаких таких условий, которые способствовали бы повышенной испаряемости нефтепродуктов при речных перевозках на реках Европейского севера и Сибири, не существует.

Сделаем небольшой условный расчет. Пусть есть два варианта доставки 6000 тонн бензина на нефтебазу в устье реки, впадающей в одно из морей Северного Ледовитого океана. Один морским путем из Белого моря, другой – по одной из северных рек. Расходы на железнодорожную доставку груза в пункты налива судов одинаковые. Морской способ требует шесть дней пути, речной – пять дней. По морю достаточно одного рейса, по реке – три.

Находим естественную убыль для морского варианта доставки:

$$6000 \text{ тонн} \times 6 \text{ суток} \times \frac{0,110 \text{ кг/т} \times \text{сутки} + 0,070 \text{ кг/т} \times \text{сутки}}{2} = 3,24 \text{ тонны} .$$

Теперь сделаем расчет для речного варианта перевозки:

$$2000 \text{ тонн} \times 3 \text{ рейса} \times 4,1 \text{ кг/т} = 24,6 \text{ тонны} , \text{ или по восемь тонн за каждый рейс.}$$

Восемь тонн за пять дней даже ведрами не вычерпашь, а тут – естественная убыль.

Существование абсурдных норм естественной убыли нефтепродуктов при речных перевозках без малого 20 лет – по меньшей мере странно. Особенно странно, если учесть, что львиная доля этих перевозок – северный завоз, и соответственно вся возникающая при этом естественная убыль (будто бы!) – это убыль из государственного кармана.

Думается, что пора исправлять ситуацию. Необходимо как можно быстрее разработать и утвердить новые нормы естественной убыли нефтепродуктов при речных перевозках – учитывающие реальную продолжительность рейса, как и в случае морских перевозок.