



А С С О Ц И А Ц И Я
НЕФТЕПЕРЕРАБОТЧИКОВ и НЕФТЕХИМИКОВ

Исх.№ АС-176
от 28 июня 2000г.

ПРОТОКОЛ № 43
заседания Правления
Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков

Москва

20 апреля 2000г.

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Члены Правления: Абросимов А.А., Бородин В.С., Бронфин И.Б., Злотников Л.Е., Кастерин В.Н., Каминский Э.Ф., Рябов В.А., Хурамшин Т.З., Байбацев В.С. (по поручению Капустина В.М.), Чижевский А.А. (по поручению Дюрика Н.М.), Демина Л.В. (по поручению Баженова В.П.), Серенко А.С. (по поручению Нападовского В.В.).

По приглашению: Исаев С.Л. (ОАО “АК “Транснефтепродукт”); Школьников В.М., Булатников В.В., Быстрова И.Б. (ОАО “ВНИИ НП”); Шестакова Л.М. (ОАО “ВНИИОС”); Рябов К.В. (АНН), Пискаева В.Н. (Департамент Минэнерго России).

ПОВЕСТКА ДНЯ

1. Об эффективности использования НПЗ нефтепродуктопроводного транспорта.

Докладчики — Исаев С.Л. (ОАО “АК “Транснефтепродукт”)
Хурамшин Т.З. (Правление АНН)

2. О программе работ по стандартизации и сертификации нефтепродуктов.

Докладчик — Школьников В.М. (ОАО “ВНИИ НП”)

3. О подготовке и проведении межотраслевого совещания “Проблемы производства и потребления нефтяных битумов и композитов на битумной основе”.

Докладчик — Рябов К.В. (дирекция АНН)

I. ОАО “АК “Транснефтепродукт”, учрежденная Постановлением Совета Министров Правительства Российской Федерации от 30.08.93г. № 871 во исполнение Указа Президента РФ от 17.11.92г. № 1403, призвана осуществлять трубопроводный транспорт светлых нефтепродуктов от НПЗ России, а также от НПЗ Украины и Белоруссии на товарные рынки этих стран, в государства Балтии, Казахстан и в дальнее зарубежье. Транспортировка нефтепродуктов по трубопроводам общей протяженностью 19,3 тыс. км в настоящее время производится только от 13 НПЗ России: от че-

тырех Башкирских, трех Самарских, Омского, Нижнекамского, Нижегородского, Рязанского, Московского и Киришского. От НПЗ Белоруссии (Полоцкого и Мозырского) и Украины (Лисичанского), к сожалению, транспортировку нефтепродуктов до сих пор организовать не удается.

От 13 российских НПЗ действующая сеть нефтепродуктопроводов может ежегодно обеспечивать до 54,5 млн. тонн нефтепродуктов на товарные рынки Новосибирской, Кемеровской, Тюменской, Курганской, Свердловской, Челябинской, Оренбургской, Самарской, Ульяновской, Пензенской, Липецкой, Воронежской, Ростовской, Тамбовской, Курской, Орловской, Брянской, Нижегородской, Рязанской, Тульской, Калужской, Московской, Ленинградской областей, Башкирии, Татарии, Мордовии, Чувашии, Марий Эл, Северного Кавказа. Кроме того, нефтепродуктопроводы Компании открывают российским производителям широкий доступ к товарным рынкам Балтики (с использованием трубопроводов Унеча–Полоцк–Вентспилс, Кириши–Санкт-Петербург и трубопроводных наливных пунктов Брянск, Гомель, Новоград-Волынский и железнодорожного транспорта), Черного моря (с использованием трубопроводного наливного пункта Никольское и железнодорожного транспорта), а также к рынкам Украины, Белоруссии, Польши и Венгрии с использованием трубопроводов Стальной Конь(Орел)–Западное и направление Никольское–Воронеж–Белгород–Краснополье. Вместе с тем в настоящее время технические возможности нефтепродуктопроводов Компании используются всего лишь около 40%, и значительная часть таких региональных трубопроводов, как Пенза–Саранск, Орел–Курск, Курган–Тюмень, Сокур–Кемерово–Плотниково, Синеглазово–Свердловск, Воронеж–Георгиу-Деж и Белгород–Краснополье остается невостребованной ни НПЗ, ни нефтяными компаниями. Невостребованными остаются также нефтепродуктопроводы, обеспечивающие подачу нефтепродуктов в Казахстан (Травники–Кустанай–Аманкарагай и Петропавловск–Астана), в Венгрию (Ровно–Венгрия) и Польшу (Ровно–Брест). Не функционирует из-за отсутствия ресурсов нефтепродуктопровод Трудовая–Ростов–Армавир, ориентированный на подачу в Северо-Кавказский регион нефтепродуктов с Лисичанского НПЗ. Такие мощные широтные магистрали, как Уфа–Омск–Сокур и Уфа–Петропавловск имеют загрузку не более 13%. Практически не используются мощности нефтепродуктопроводов Нижнекамск–Казань, Нижний Новгород–Казань и Нижний Новгород–Рязань.

Причины низкого использования технических возможностей нефтепродуктопроводного транспорта связаны, прежде всего, с практически полным разрушением тех транспортно-экономических связей, которые в свое время послужили основой формирования существующей сети нефтепродуктопроводов. Новые транспортно-экономические связи, сформированные в период функционирования нефтяных компаний и мелких коммерческих структур, не всегда совпадают с жестко ориентированными направлениями нефтепродуктопроводов, сказывается и нестабильная работа ряда российских НПЗ. Так в 1999г. объемы производства автомобильного бензина и дизельного топлива на Омском НПЗ снизились по сравнению с 1998г. на 1,1 млн. тонн, в ОАО “Уфанефтехим” – на 0,9 млн. тонн, в ОАО “НОВОЙЛ” – на 0,8 млн. тонн и в ОАО “НОРСИ” – на 1,7 млн. тонн. Это, естественно, привело к снижению загрузки нефтепродуктопроводов, базирующихся на ресурсах указанных заводов. Потеря транспорта нефтепродуктов только по нефтепродуктопроводу Нижний Новгород–Рязань составила 1,5 млн. тонн, что свело на нет огромную работу Компании по организации трубопроводного транспорта авиакеросина в аэропорты г. Москвы. Несовпадение вновь сформированных транспортно-экономических связей с направлениями нефтепродуктопроводов в совокупности с существенным снижением поставок с НПЗ нефтепродуктов на внутренний рынок не позволяют в полном объеме использо-

вать достаточно разветвленную сеть распределительных отводов к попутным нефтебазам, загрузка которой крайне низка и составляет не более 26%.

В таких условиях сеть нефтепродуктопроводов остается востребованной в значительных масштабах лишь на экспортных направлениях, где их загрузка значительно выше среднесетевой и близка на отдельных участках (Никольское–Стальной Конь–Унеча–Полоцк–Илуксте) к 100%. В этой связи, чтобы обеспечить российским производителям трубопроводный выход на товарные рынки Балтии и Украины Компания принимает соответствующие меры по наращиванию пропускной способности этих участков. При этом в целях рационального использования действующих мощностей нефтепродуктопроводов Компания при безусловном соблюдении принципа равнодоступности в рамках поступающих от НПЗ заявок на транспорт регулирует транспортные потоки без ущемления по возможности интересов производителей. Такое регулирование было бы более действенным при ориентации ТЭК России на преимущественный экспорт нефтепродуктов, а не сырой нефти, и при усилении слабо действующих антимонопольных рычагов к российским железным дорогам и перевалочным терминалам на Черном море, допускающим использование неконкурентоспособных тарифов.

В результате действия перечисленных выше факторов на нефтепродуктопроводный транспорт ежегодно поступает не более 12-13% нефтепродуктов, произведенных на 25 НПЗ России. В то же время по нашим расчетам оптимальная величина поступления нефтепродуктов на нефтепродуктопроводы с НПЗ России должна быть на уровне 18-22%, что позволит увеличить среднесетевую загрузку магистральных нефтепродуктопроводов до 62-65% и практически обеспечить их оптимальное использование. Поэтому задача предоставления производителям транспортных услуг в объемах, отвечающих обоюдным интересам Компании и НПЗ может быть решена только при условии повышения загрузки действующих и развития новых трубопроводов. С этой целью в настоящее время разрабатывается Концепция развития нефтепродуктопроводного транспорта до 2010 года, в основу которой положена Стратегия развития ТЭК России до 2020г. Концепция предусматривает следующие основные направления дальнейшего развития и совершенствования нефтепродуктопроводного транспорта:

- реконструкция, техническое переоснащение действующих нефтепродуктопроводов и обеспечение надежной и безопасной их работы;
- увеличение разветвленности сети нефтепродуктопроводов и формирования пакета новых трубопроводных проектов на стратегически важных для России и российских производителей направлениях;
- диверсификация нефтепродуктопроводов и нефтепроводов;
- сохранение эффективных тарифов и дальнейшее развитие на их основе стабильных и заслуживающих доверия для всех производителей услуг нефтепродуктопроводного транспорта.

Реализация этих положений Концепции позволит к 2010 году существенно трансформировать существующую сеть нефтепродуктопроводов в направлении усиления степени ее адаптации и адекватности рыночным условиям. В результате нефтепродуктопроводы могут взять на себя все тяготеющие к ним региональные, межрегиональные и экспортные потоки светлых нефтепродуктов. При этом привлекательность нефтепродуктопроводного транспорта для производителей будет обеспечена предоставлением им надежных транспортных услуг высокого качества, приемлемых тарифов и сроков доставки, а также расширением географии поставок нефтепродуктов. Намечаемое развитие нефтепродуктопроводного транспорта обеспечит производителям широкие возможности и наиболее дешевые пути для проникновения и

укрепления своих позиций на товарных рынках России, стран СНГ, Балтии и дальнего зарубежья.

Представляется, что такая программа развития нефтепродуктопроводов отвечает как интересам Компании, так и интересам производителей. От ее реализации в значительной степени зависит решение таких стратегических задач ТЭК РФ, как увеличение степени использования действующих нефтеперерабатывающих мощностей России с целью насыщения внутреннего рынка широким ассортиментом нефтепродуктов и дальнейшего наращивания их поставок на экспорт. Расчеты свидетельствуют, что одной из основных причин сдерживания экспорта нефтепродуктов является недостаточная развитость сети нефтепродуктопроводов, в результате чего доля транспортных железнодорожных тарифов в цене топлива увеличивается практически вдвое по сравнению с транспортировкой по трубопроводам. Поэтому повышение загрузки действующих и развитие новых нефтепродуктопроводов в сочетании с развитием новых морских терминалов на Балтике (в Ленинградской и Калининградской областях) и с повышением конкурентоспособности существующих перевалочных мощностей на Черном море – это совместные задачи нефтепереработчиков и нефтяных компаний. И здесь Ассоциация нефтепереработчиков и нефтехимиков могла бы оказать Компании существенную поддержку и помощь за счет продвижения решений вопросов, связанных с рациональной загрузкой мощностей действующих НПЗ России с эффективным развитием транспортной инфраструктуры, включая нефтепродуктопроводы и морские перевалочные терминалы.

РЕШЕНИЕ:

1) ОАО “АК Транснефтепродукт” принять меры к:

- **Разработке и принятию в течение 2000 года Федерального закона “О магистральном трубопроводном транспорте с учетом предложений и рекомендаций, высказанных в процессе обсуждения.**
- **Обеспечению условий для роста инвестиций в трубопроводный транспорт России как для действующих, так и для вновь строящихся трубопроводов путем совершенствования нормативной базы, предусмотрев в необходимых случаях государственные гарантии и специальные налоговые режимы.**
- **Повышению эффективности использования действующих нефтепродуктопроводов как на рынке России, так и экспорта нефтепродуктов через российские перевалочные терминалы на Черном море и портам Латвии (Вентспилс), Литвы (Клайпеда) и Эстонии (Мууга) с привлечением МПС РФ, Минтранс РФ и ОАО “АК Транснефть”.**

2) АНН совместно с Минэнерго РФ оказать необходимую помощь в решении указанных вопросов.

II. В условиях развития рыночных отношений в экономике страны существенную роль в области обеспечения народного хозяйства качественными и конкурентоспособными горюче-смазочными материалами призваны играть такие системы, как стандартизация, сертификация, государственный контроль и надзор за соблюдением обязательных требований государственных стандартов, а также система допуска к производству и применению топлив, масел, смазок и специальных жидкостей, реализуемая в рамках деятельности Межведомственной комиссии при Госстандарте России.

Ведущую роль в реализации требований этих систем на отраслевом уровне выполняет ВНИИ НП в качестве головного отраслевого института :

- на базе института действуют межгосударственный (МТК 31) и российский технические комитеты по стандартизации “Нефтяные топлива и смазочные материалы”;
- институт осуществляет функции головной организации по метрологическому обеспечению методов испытаний нефтепродуктов;
- руководство института и его специалисты принимают широкое участие в деятельности Межведомственной комиссии по допуску к производству и применению топлив, масел, смазок и специальных жидкостей при Госстандарте России (МВК);
- институт аккредитован Госстандартом России в качестве испытательного центра ИЦ “Нефтепродукты” и в рамках его деятельности проводит испытания нефтепродуктов для их допуска к производству и применению, а также для целей сертификации.

и др.

Нормативная база (разработка ВНИИНП), регламентирующая качество и методы испытаний товарных нефтепродуктов, включает примерно 668 документов:

207 - ГОСТ (из них 68 регламентируют качество нефтепродуктов),

19 - ОСТ (из них 7 на качество нефтепродуктов),

442 - ТУ.

Одновременно институт оказывает техническую и практическую помощь НПЗ и нефтяным компаниям в разработке заводских технических условий, учитывающих особенности производства конкретного завода.

Большой массив технических условий разрабатывается самими предприятиями зачастую на продукцию, качество которой уже регламентировано государственными стандартами. Как правило эти технические условия имеют заниженные показатели качества в сравнении с государственным стандартом. Такие технические условия не проходят должной экспертизы ни в отраслевом институте, ни в соответствующих организациях Госстандарта России.

Анализ отраслевой нормативной базы показывает общую тенденцию выхода из-под государственного контроля и надзора большого массива продукции, выпускаемой по техническим условиям.

Такое положение с нормативными документами обусловлено состоянием требований государственной системы стандартизации, федерального закона “О стандартизации” и “Порядка проведения Госстандартом России государственного контроля и надзора за соблюдением обязательных требований государственных стандартов, правил обязательной сертификации и за сертифицированной продукцией (работами и услугами)”.

Пути выхода из такой ситуации следовало бы считать:

- внесение изменения в федеральный закон “О стандартизации” в части отнесения технических условий к нормативным документам, что позволит распространить государственный контроль и надзор на этот вид нормативных документов со стороны территориальных органов системы госнадзора Госстандарта России;
- расширение практики разработки государственных стандартов общих технических требований на однородную продукцию. Разработка и введение в действие таких стандартов позволит наладить контроль за нормативными документами всех уровней по ассортименту включаемых в них показателей и минимально необходимого уровня норм по этим показателям. Наличие таких стандартов позволит также вовлечь в сферу обязательной сертификации продукцию, вырабатываемую по техническим условиям и отраслевым стандартам;

- упрощение процедуры согласования и утверждения межгосударственных стандартов (к таким стандартам отнесены все государственные стандарты, регламентирующие качество и методы испытаний нефтепродуктов) на межгосударственном уровне (Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации).

Большое количество отечественных стандартов на методы испытаний являются доморощенными и не соответствуют международному уровню, ряд из них имеет неудовлетворительные метрологические характеристики.

В связи с расширяющимися экспортными поставками, предприятия отрасли встали перед проблемой необходимости приобретения импортного испытательного оборудования с использованием зарубежных стандартов на методы испытаний (ASTM, DIN, ISO и др.).

Одним из важных аспектов в совершенствовании отраслевой нормативной базы является необходимость приведения государственных стандартов на методы испытаний к международному уровню путем введения в них зарубежных стандартов на основе аутентичных переводов. Институт в настоящее время проводит такую работу даже в условиях практического отсутствия целевого централизованного финансирования этой работы.

Следует отметить, что в целях упрощения процедуры перехода на зарубежные передовые методы испытаний нефтепродуктов, необходимо внести изменение в государственную систему стандартизации в части разрешения прямого использования зарубежных стандартов в процессе контроля качества товарной продукции.

Принимая непосредственное участие в разработке и реализации правил сертификации нефтепродуктов, ВНИИ НП считает, что действующая в стране обязательная сертификация в системе ГОСТ Р имеет ряд существенных недостатков, непосредственно влияющих на эффективность ее воздействия на уровень качества и конкурентоспособность отечественных нефтепродуктов. Основными недостатками системы являются:

- отсутствие признания системы за рубежом (в странах Европы, США, Японии и др.);
- ограничение сферы распространения обязательной сертификации только на продукцию, выпускаемую по государственным стандартам (за исключением автомобильных бензинов, на которые с 1 июля с.г. обязательной сертификации подлежат все бензины независимо от статуса нормативного документа);
- большое количество аккредитованных Госстандартом России органов по сертификации созданы на базе непрофильных организаций.

Межведомственная комиссия по допуску к производству и применению топлив, масел, смазок и специальных жидкостей при Госстандарте России явилась правопреемницей ранее действующей государственной межведомственной комиссии бывшего СССР.

Большим недостатком в деятельности МК является отсутствие статуса обязательности принятых ею решений, т.к. документы, регламентирующие деятельность комиссии, не зарегистрированы Минюстом России.

Отсутствие целевого централизованного финансирования не позволяет осуществить в короткий срок работу по анализу комплекса методов квалификационной оценки методов испытаний, организации пересмотра действующих методов, а также разработки (модернизации) и внедрения новых.

В целях контроля за постановкой на производство автотракторных ГСМ, выпускаемых мелкими товаропроизводителями, во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 26.02.92 №118 “Об организационных мерах по развитию

малого и среднего бизнеса”, Госстандартом России был разработан и введен в действие “Временный порядок допуска к производству и применению автотракторных ГСМ, выпускаемых предприятиями малого предпринимательства”, предусматривающий проведение испытаний для таких предприятий на льготных условиях по упрощенной схеме.

По мнению ВНИИНП введение этого порядка создает предпосылки для наводнения рынка нефтепродуктов некачественными горюче-смазочными материалами, вырабатываемыми мелкими производителями, не имеющими необходимого и достаточного технического обеспечения, квалифицированного контроля и профессиональных специалистов.

РЕШЕНИЕ :

1) Принять к сведению информацию ВНИИНП о состоянии, проблемах и перспективах развития в области стандартизации, сертификации, допуска к производству и применению топлив, масел, смазок и специальных жидкостей.

2) Рекомендовать Школьникову В.М. и Булатникову В.В. ориентировать деятельность межгосударственного и российских технических комитетов по стандартизации на разработку стандартов общих технических требований на однородную продукцию, проведение работ по повышению метрологического уровня отечественных методов испытаний, разработку российских стандартов на основе аутентичных переводов прогрессивных зарубежных стандартов .

3) Рекомендовать провести рабочее совещание с участием дирекции Ассоциации, Минэнерго России, ВНИИНП, Рабочего аппарата МВК для выработки согласованных предложений, требующих решения на государственном уровне, по совершенствованию систем стандартизации и сертификации нефтепродуктов в целях повышения эффективности их влияния на качество, конкурентоспособность поставляемых в народное хозяйство и на экспорт нефтепродуктов, возможности прямого применения для контроля качества товарной продукции зарубежных стандартов (ASTM, ISO, DIN и др.). , повышению эффективности деятельности МВК. По результатам совещания подготовить обращение в Госстандарт России.

4) Просить Рабочий аппарат МВК рассмотреть совместно с ВНИИНП “Временный порядок допуска к производству и применению автотракторных ГСМ, выпускаемых предприятиями малого предпринимательства” в целях ужесточения его требований.

5) Просить руководство Минэнерго России включать в годовые планы работ по межотраслевой НИОКР в ТЭК разработку российских государственных стандартов на основе аутентичных переводов зарубежных стандартов в целях гармонизации отечественных методов испытаний нефтепродуктов с методами, используемыми высокоразвитыми зарубежными странами, а также разработку государственных российских стандартов общих технических требований на однородную продукцию.

III. Ассоциация нефтепереработчиков и нефтехимиков совместно с Саратовским НПЗ 16-17 мая 2000г. проводит межотраслевое совещание “Проблемы производства и потребления нефтяных битумов и композитов на битумной основе”. К участию в совещании приглашены руководители и ведущие специалисты Минтопэнерго России и Российского Дорожного Агентства (ФДС), нефтяных компаний, нефтепере-

рабатывающих предприятий, научно–исследовательских институтов, крупных потребителей нефтяных битумов, ведущих отечественных и зарубежных фирм.

Формирование программы совещания планируется завершить до 5 мая с.г.

РЕШЕНИЕ:

1) Принять к сведению информацию Оргкомитета о ходе подготовки межотраслевого совещания по битумам.

2) Просить руководство нефтяных компаний направить своих специалистов для участия в работе Совещания и дать предложения по формированию Программы.

3) Поручить дирекции АНН опубликовать материалы Совещания.

Генеральный директор



В.А.Рябов

Ученый секретарь



Ю.Н.Горячева