



АССОЦИАЦИЯ
НЕФТЕПЕРЕРАБОТЧИКОВ и НЕФТЕХИМИКОВ

Исх. № АС-044
от 28.02.2002г.

ПРОТОКОЛ № 53

заседания Правления

Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков

г. Москва

от 14 февраля 2002 г.

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Члены Правления: Рябов В.А., Абросимов А.А., Бочаров А.И., Хурамшин Т.З., Гермаш В.М. (за Злотникова Л.Е.), Котов С.А. (за Дюрика Н.М.), Каминский Э.Ф., Веселкин В.А. (за Баженова В.П.), Спивак Э.И. (за Нападовского В.В.), Капустин В.М., Штеников В.А. (за Михайлова С.С).

По приглашению: Шахназаров А.Р. (Минэнерго России), Макаров С.П. (АК "Транснефтепродукт"), Хурамшин Р.Т. (ОАО «Группа АЛЪЯНС»), Бунаков Б.М. ("НАМИ-ХИМ"), Романенко А.В. ("АСМО-ПРЕСС"), Дирекция АНН - Рябов К.В., секретарь - Горячева Ю.Н.

ПОВЕСТКА ДНЯ

- I. Развитие экспортных направлений сети магистральных нефтепродуктопроводов ОАО "АК "Транснефтепродукт". О возможности перевода существующей системы Компании на работу с дизтопливом улучшенного качества.
Докладчик: Макаров С.П. (ОАО "АК"Транснефтепродукт")
- II. Перспективная номенклатура двигателей и ожидаемое соотношение потребления основных видов моторных топлив и масел
Докладчик Бунаков Б.М. ("НАМИ-ХИМ")
- III. Утверждение плана работы АНН на 2002 г.
Докладчик: Рябов В.А. (АНН)
- IV. О членстве в Ассоциации
Докладчик: Рябов В.А.
- V. Об информационном проекте "АСМО-ПРЕСС"
Докладчик: Романенко А.В. (АСМО-ПРЕСС")
- VI. О персональном составе Правления АНН.
Докладчик: Рябов В.А. (АНН)

I. Основной объем экспорта нефтепродуктов в России осуществляется через порты Балтийского моря. Через Вентспилский порт ежегодно

осуществляется 45-50% общего объема российского экспорта светлых нефтепродуктов, что обусловлено мощностями нефтеперевалочного комплекса в Вентспилсе и ориентацией системы нефтепродуктопроводов. Объем экспорта светлых нефтепродуктов в южном направлении составляет 30%, в прочих направлениях 20-25%. Фактически достигнутые за последние годы объемы экспортных поставок нефтепродуктов через порты Черноморского и Балтийского бассейнов составляют 16-18 млн тонн в год, а по прогнозным оценкам к 2010 году потребность в транспорте может достигнуть 20-30 млн тонн в год.

Удовлетворение спроса на услуги по транспорту светлых нефтепродуктов на экспорт в настоящее время не может быть покрыто имеющимися мощностями трубопроводного и железнодорожного транспорта, имеющими лимитированную пропускную способность. Учитывая относительную дешевизну, надежность и экологическую безопасность трубопроводного транспорта нефтепродуктов по сравнению с железнодорожными перевозками, стратегической задачей России является организация дополнительных грузопотоков в экспортных направлениях, а также развитие собственных нефтепродуктопроводных систем с целью снижения зависимости от транзита через третьи страны и выход к экспортным терминалам, расположенным на российском побережье Черного и Балтийского морей.

Учитывая эти обстоятельства и в соответствии с "Концепцией развития нефтепродуктопроводного транспорта на период до 2010 года", дальнейшее развитие системы нефтепродуктопроводов ОАО "АК "Транснефтепродукт" связывает со следующими направлениями:

- строительство новых экспортных магистральных трубопроводов к морским терминалам Балтийского и Черного морей.

Перспективные проекты в этом направлении - строительство новых магистральных нефтепродуктопроводов (МНПП): "Кстово – Ярославль – Кириши - Приморск", "Андреевка - Альметьевск", "Сызрань – Саратов – Волгоград - Новороссийск";

- реконструкция и техническое переоснащение действующих экспортных нефтепродуктопроводов.

Перспективный проект в этом направлении - увеличение производительности МНПП на участках "Никольское - Стальной Конь-8Н", "8Н-Дисна", "Дисна-Вентспилс", "8Н-Венгрия".

В настоящее время Компанией завершена разработка Деклараций о намерении строительства нефтепродуктопроводов: "Кстово – Ярославль – Кириши - Приморск" и "Сызрань – Саратов – Волгоград - Новороссийск". Получено принципиальное согласие на строительство администраций областей Российской Федерации, по территории которых пройдет трасса намечаемых к строительству трубопроводов. Прорабатывается проект ввода в эксплуатацию нефтепродуктопровода "Андреевка - Альметьевск", который будет взаимодействовать с эксплуатируемой системой и намечаемым к строительству нефтепродуктопроводом "Кстово – Ярославль – Кириши - Приморск".

В течение 2002 г. планируется проведение работ по разработке обоснования инвестиций в строительство МНПП "Кстово – Ярославль – Кириши - Приморск", рабочего проекта "Андреевка - Альметьевск".

Объемы сдачи нефтепродуктов на предлагаемые к строительству нефтепродуктопроводы согласованы с ведущими нефтяными компаниями и могут составить до 15 млн т.

По системе МНПП ежегодно транспортируется 24-25 млн т нефтепродуктов, из которых 18-20 млн т приходится на дизельное топливо. Доля экспортных объемов в транспорте дизельного топлива составляет 75- 80 %.

С учетом сложившихся тенденций по распределению экспортных потоков и проводимых Компанией работ по увеличению производительности лимитирующих участков и строительства новых трубопроводов, доля нефтепродуктов, сдаваемых на экспорт непосредственно трубопроводным транспортом существенно возрастет.

Протяженность экспортных маршрутов составляет, как правило, от 500 до 3000 км. При этом у Компании имеется опыт транспортировки нефтепродуктов на экспорт до 4000 км.

Все перекачиваемые нефтепродукты (автобензины и дизтоплива) принимаются для перекачки и сдаются потребителям в строгом соответствии с действующими нормативными документами по количеству и качеству. В целях обеспечения качества сдаваемого потребителю нефтепродукта при последовательной перекачке приниматься для транспортировки нефтепродукт должен иметь определенный запас качества.

Основной проблемой для Компании является номенклатура нефтепродуктов. Ее расширение снижает скорость транспортировки по МНПП и требует увеличения резервуарной емкости. В целом определить объем комплекса организационно-технических мероприятий, необходимых для обеспечения оптимальных условий для транспортировки по МНПП дизельных топлив различных сортов без потери их качества, возможно только при получении от нефтяных компаний конкретных предложений и после проведения ряда опытных перекачек по конкретным маршрутам.

Большой проблемой в настоящее время является обеспечение перекачки по МНПП без потери качества при транспортировке дизельных топлив европейского качества. Решение этой проблемы с соблюдением интересов всех заинтересованных сторон необходимо прорабатывать особо.

РЕШЕНИЕ:

1. Принять к сведению информацию старшего вице-президента ОАО "АК "Транснефтепродукт" С.П. Макарова.

2. Оказать поддержку реализации перспективных проектов ОАО «АК «Транснефтепродукт» – строительства новых МНПП «Кстово-Ярославль - Кириши – Приморск» и «Сызрань – Саратов – Волгоград – Новороссийск».

3. Отметить, что за период прошедший с даты первого рассмотрения данного вопроса Правлением АНН (20.042000г. Протокол № 43) актуальность проблемы обеспечения перекачки дизельных топлив европейского качества на экспорт по системе МНПП возросла. Фактическое отсутствие данной практики ограничивает возможности российских компаний и НПЗ по переходу от экспорта полуфабрикатов к экспорту товарных нефтепродуктов. Сдерживается потенциальный рост объема валютной выручки экспортеров и соответствующих доходов государства.

4. С целью выработки согласованных действий по решению проблемы перекачки дизельных топлив европейского качества на экспорт создать рабочую группу из числа представителей Минэнерго России, ОАО «АК «Транснефтепродукт», нефтяных компаний. Просить Департамент нефтеперерабатывающей промышленности Минэнерго России определить персональный состав рабочей группы и организовать проведение заседания Группы. Просить заместителя Министра энергетики РФ, Председателя Правления АНН, Председателя Совета директоров ОАО «АК «Транснефтепродукт» Морозова Е.С. возглавить данное направление работы.

II. Одной из основных тенденций развития мирового и российского автомобилестроения является продолжение роста производства автомобилей. Так в 1999 году в мире было выпущено 56 млн. автомобилей, а в 2000 году уже 58 млн. В России в 2001 году произведено 1020,6 тыс. шт. легковых автомобилей. С учетом организации новых совместных производств общий объем производства легковых автомобилей в 2005 году может составить 1300-1500 тыс. шт., а в 2010 году 1900-2200 тыс. шт.

Парк легковых автомобилей в России в 2005 году составит не менее 23-25 млн. шт., а в 2010 году до 30-33 млн. шт. (в 2001 году парк составлял 21 млн. шт.).

В среднесрочной перспективе в России будет эксплуатироваться не менее 660-680 тыс. автобусов различных классов.

Объем спроса на автобусы в 2000 г. составил 56 тыс., прогноз на 2005 год - 63-65 тыс., а к 2010 году эта цифра может приблизиться к 67-70 тыс.

Общий парк грузовых автомобилей должен возрасти с 4,7 млн. шт. в 2000 году до 4,8-5,0 млн. шт. в 2005 году и до 5,1-5,4 млн. шт. в 2010 году. Это приведет к увеличению объема их продаж с 209,6 тыс. шт. в 2000 году до 230-240 тыс. шт. в 2005 году, а к 2010 году до 310-330 тыс. шт.

Исходя из планируемых объемов производства, изменения и роста парка автомобильной техники, потребность в бензинах и дизельных топливах на период 2000-2010гг. может быть определена (ориентировочно) в объемах, приведенных ниже:

	2000 г.	2005 г.	млн. т 2010 г.
А-76 грузовые автомобили	18,8	18,4	16,8
АИ-92 грузовые автомобили	1,6	2,7	4,0
АИ-92 легковые автомобили	10	13,3	17,7
∑ бензинов	30,4	34,4	38,5
Дизельное топливо	9,6	10,0	10,4

Потребность в моторных маслах на период 2000-2010гг в тыс.т.:

	2000 г.	2005 г.	2010 г.
Группы Г, SF/CC, SG/CD, SJ/CF-4	140	220	290
Группа В (М-8В, М-63.108)	400	360	300

Группа Г ₂ к	220	160	100
Группа Д	50	100	150
Всего масел	810	840	840

В России до сих пор не сложилась система разработки новых методов испытаний и производства испытательного оборудования для этих методов. Действующая в настоящее время классификация масел по ГОСТ 17479-85, введенная в 1972 году, устарела. За 30 лет действия этой системы классификации в нее не было введено ни одной новой группы масел и не отменено ни одной старой, хотя техническая и экономическая необходимость назрела давно.

Изменением № 3 ГОСТ 17479.1-85 в 1999 году были формально введены новые группы масел Д и Е. Однако масла групп Д и Д₁, Е, Е₁, Е₂ по ГОСТ 17479.1-85 реально производить не представляется возможным в связи с тем, уровень качества таких масел нечем измерять. Отсутствуют испытательное оборудование и методы испытания масел этих групп.

Так как модернизация испытательного оборудования и внедрение новых методов испытаний являются фундаментом системы допусков и контроля качества всех видов ГСМ, стагнация этого процесса в России может в ближайшие годы привести к крайне негативным последствиям и, в первую очередь, к резкому отставанию отечественных нефтепродуктов по ассортименту и качеству от мирового уровня. Кроме того, большой проблемой в новых экономических условиях стало катастрофическое насыщение рынка горюче-смазочных материалов некачественной поддельной продукцией. Использование такой некачественной продукции может приводить к:

- снижению надежности и экономичности работы автомобильной техники;
- процветанию "теневого" масляного бизнеса;
- формированию имиджа России как страны, не имеющей условий для производства высококачественных масел и соответственно увеличению их закупок по импорту.

Для выхода из этой ситуации необходимо:

- нефтяным компаниям принять участие в долевом финансировании разработки новых современных методов испытаний моторных масел (в рамках деятельности Исполнительного комитета в составе МВК при Госстандарте России). Такие методы необходимы для проведения испытаний масел на современных бензиновых двигателях с инжекторным впрыском (ВАЗ 21010-21012), на дизелях (ЗМЗ) для малотоннажных автомобилей "ГАЗЕЛЬ" и на современных дизелях мощностью 120-150 л.с., способных заменить устаревший традиционный дизель Д-240 (245), используемый в настоящее время и не дающий необходимой дифференциации масел по качеству;

- совместными усилиями заинтересованных организаций изыскать возможность финансирования разработки нового ГОСТ Р на классификацию моторных масел с учетом использования новых методов испытаний, приняв за основу стандарт Ассоциации автомобильных инженеров РФ СТО 003-98;

- регламентировать обязательное проведение не реже одного раза в 2 года классификационной оценки всех товарных моторных масел, вырабатываемых по государственным стандартам и техническим условиям производителями всех форм собственности;

- просить производителей автомобильной техники внести в техническую документацию перечень допущенных в установленном порядке моторных масел и довести эту информацию до сервисных станций и потребителей техники;
- организовать экспресс-контроль качества масел, реализуемых в крупных городах и регионах России;
- установить прямые контакты по поставкам моторных масел между крупными их производителями и потребителями;
- ввести практику оформления этикеток для масел, реализуемых в мелкой таре с указанием наличия допуска, сертификата, соответствующих одобрений Ассоциации автомобильных инженеров России, ВАЗ, ЯМЗ, КамАЗ и др.;
- создать систему информации по ассортименту и качеству отечественных смазочных материалов с приведением результатов испытаний на автомобилях и двигателях (телевидение, радио, газеты, журналы).

Вступление России в ВТО потребует решения по переходу на оценку российских нефтепродуктов на соответствие требованиям международных стандартов (IP, ASTM и др.). Если оценка по SAE и ASTM в России широко практикуется, то моторная оценка масел по международным стандартам в стране полностью отсутствует.

Для решения этой проблемы в ближайшее время в России необходимо организовать на условиях совместного предприятия с зарубежным партнером моторно-испытательную станцию, оснащенную американскими и европейскими методами и работающую по международным стандартам, включая регистрацию результатов испытаний в Европейском центре, поверку стендов и эталонирования установок по общепринятой международной системе.

РЕШЕНИЕ:

1. Принять к сведению информацию Бунакова Б.М. о состоянии и перспективного развития автомобильной техники и потребностях автомобильного парка в моторных топливах и маслах.

2. Одобрить практику совместных действий Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков и Ассоциации автомобильных инженеров в решении проблем по обеспечению отечественного рынка качественными и перспективными моторными топливами и маслами в тесной взаимосвязи с развитием автомобильного парка страны.

3. Поддерживать назревшую актуальность по разработке российского стандарта, предусматривающую систему классификации моторных масел с учетом современных международных классификаций и новых методов испытаний масел высших групп Д и Е. Поручить Комитету АНН по топливам и смазочным материалам (Каминский Э.Ф., Школьников В.М.) организовать и возглавить эту работу. Просить нефтяные компании принять долевое участие в финансировании разработки стандарта.

4. Поддерживать необходимость организации на условиях совместного предприятия с зарубежным партнером моторно-испытательной станции, оснащенной американскими и европейскими методами и работающей по международным стандартам, включая регистрацию результатов испытаний в Европейском центре, поверку стендов и эталонирования установок по общепринятой международной системе.

Просить нефтяные компании и НПЗ принять участие в организации этой работы.

III. «Утверждение плана работы АНН на 2002 год»

Проект плана работы дирекции и комитетов Ассоциации был направлен в нефтяные компании и нефтеперерабатывающие заводы.

Получено 6 ответов. Изменений и дополнений нет. Рекомендация ОАО «ЛУКОЙЛ» о переносе срока рассмотрения одного вопроса проекта плана учтена.

РЕШЕНИЕ:

1. Утвердить план работы дирекции и технических комитетов Ассоциации на 2002 год.

2. Дирекции АНН направить план работы Ассоциации в организации – члены АНН.

IV. «О членстве в АНН».

Согласно решению Правления АНН от 20.12.2001г. по вопросу членства в Ассоциации организаций, не оплачивающих членские взносы, дирекция АНН направила соответствующие письма в 10 организаций. Получены ответы от 2-х организаций, которые планируют оплачивать взносы. От 8-ми организаций ответа не получено.

РЕШЕНИЕ:

1. Рекомендовать общему собранию членов АНН исключить из членов Ассоциации за многолетнее невыполнение Устава в части оплаты членских взносов следующие организации:

ОАО «Самаранефтехимавтоматика»

ОАО «Самарский НИИТБ НХП»

ОАО «ЭЛИНП»

УкрНДИНП «МАСМА»

Intermed lab + Medtech

АО «Центронефтехимремстрой»

ЗАО «Тулаинжнефтегаз»

ОАО «Нефтехимавтоматика»

2. Дирекции АНН продолжить соответствующую работу с другими членами АНН, не оплачивающими членские взносы.

3. Просить членов Правления АНН оказать содействие в вопросе ликвидации задолженности по оплате членских взносов за 2001 год следующих организаций – членов Ассоциации:

«Ставролен», «Лукойл-Одесский НПЗ - Баженов В.П.,

«Башнефтехим», «Салаватнефтеоргсинтез» – Хурамшин Т.З.,

«Комсомольский НПЗ-Роснефть», «Роснефть-Туапсинский НПЗ»,
«Роснефть-МОПЗ Нефтепродукт» – Нападовский В.В.,

«Московский НМЗ», «РИКОС», «Пермский завод смазок и
СОЖ» – Бочаров А.И.

«Хабаровский НПЗ», «Херсоннефтепереработка» – Хурамшин Р.Т.,

V. «Об информационном проекте «АСМО- ПРЕСС»

Заслушано краткое сообщение А.В. Романенко о содержании нового информационного проекта.

РЕШЕНИЕ:

Рекомендовать нефтяным компаниям и НПЗ рассмотреть возможность участия в информационном проекте «АСМО-ПРЕСС».

VI. О персональном составе Правления АНН.

В связи с невозможностью участия в работе Правления АНН на постоянной основе члена Правления Ластовкина Г.А. предложено освободить его от обязанностей члена Правления Ассоциации. Одновременно рекомендовано ввести в состав Правления АНН Никитина В.М. – генерального директора ОАО «ВНИПИнефть».

РЕШЕНИЕ:

Рекомендовать общему собранию членов Ассоциации утвердить изменения в персональном составе Правления АНН.

Генеральный директор

В.А.Рябов

Ученый секретарь

Ю.Н.Горячева