



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

Исх. № АС-161
26.07.2005

ПРОТОКОЛ № 70
заседания Правления
Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков

г. Москва

от 21 июля 2005 г.

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Члены Правления: Капустин В.М., Кастерин В.Н., Мелинг А.А., Нападовский В.В., Потемкин В.И. (за Злотникова Л.Е.), Рябов В.А., Хурамшин Т.З., Шакин В.И. (за Дюрика Н.М.), Яскин В.П.

По приглашению: Булатников В.В. (ОАО «ВНИИ НП»), Хайрудинов И.Р. (ГУП ИНХП), Хаджиев С.Н.(РАН), Хурамшин Р.Т. (ОАО «НК «Альянс»», Школьников В.М.(ОАО «ВНИИ НП»), Рябов К.В. (АНН)

Секретарь – Горячева Ю.Н. (АНН)

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. О проекте технического регламента «О требованиях к бензинам, дизельному топливу и другим горюче-смазочным материалам»

Докладчик: Булатников В.В., «ОАО «ВНИИ НП»

2. Новые технологии переработки нефти

Докладчик: Хайрудинов И.Р., ГУП ИНХП

3. О предоставлении к награждению Н.М. Дюрика государственной наградой

Докладчик: Рябов В.А., АНН

4. О приеме в члены Ассоциации

Докладчик: Рябов В.А.

5. Об отраслевых мероприятиях по плану работы Ассоциации

Докладчик: Рябов К.В.

1. С 1 июля 2003 г. в России введен в действие Федеральный закон «О техническом регулировании», который определил технический регламент в качестве основного и единственного нормативного документа, устанавливающего обязательные требования к продукции, услугам, работам, процессам и другим объектам технического регулирования.

В соответствии с Программой разработки технических регламентов на 2004-2006 гг., утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2004 г. № 1421-р, ОАО «ВНИИ НП» на конкурсной основе приступил к разработке специального технического регламента «О требованиях к бензинам, дизельному топливу и другим горюче-смазочным материалам».

Учитывая требования ФЗ «О техническом регулировании» (глава 2, ст.6, п.1), в проект технического регламента могут быть включены только нормы по безопасности. Вопрос о качестве остается вне рамок технического регламента. Качество продукции становится объектом рыночных отношений. Качественные характеристики продукции будут определяться межгосударственными и национальными стандартами (ГОСТ, ГОСТ Р), техническими условиями и др., носящими добровольный характер, а обязательность их выполнения согласно Гражданскому кодексу Российской Федерации, ст. 469, п.1, должна регламентироваться договорами купли-продажи.

При выборе объектов технического регулирования и критериев их безопасности в составе проекта ТР «О требованиях к бензинам, дизельному топливу и другим горюче-смазочным материалам» было учтено положение ФЗ «О техническом регулировании» гл.2, ст. 7, п.7 о том, что технический регламент не может содержать требования к продукции, причиняющей вред жизни или здоровью граждан, накапливаемый при длительном использовании этой продукции и зависящий от других факторов, не позволяющих определить степень допустимого риска. Под это определение попадает большая часть смазочных материалов (масел и пластичных смазок), поскольку отрицательные последствия применения указанных материалов ненадлежащего качества проявляются со временем, вызывая повышенный износ отдельных узлов, сокращение межремонтного пробега и сроков службы техники. В связи с этим требования к смазочным маслам и смазкам в проект ТР не включены.

К объектам технического регулирования отнесены бензины автомобильные, дизельные топлива, мазут топочный, авиационные топлива и масла, судовые топлива. При этом обязательные требования установлены на всех стадиях жизненного цикла указанных нефтепродуктов, включая разработку, производство, транспортирование, реализацию и утилизацию при возникновении нештатных ситуаций. Предусмотрены меры по предупреждению действий, вводящих в заблуждение приобретателей объектов технического регулирования.

Согласно гл.2, ст.7, п.8 ФЗ «О техническом регулировании» при разработке проекта специального технического регламента за основу должны браться, в первую очередь, международные и (или) национальные стандарты (при их наличии).

В связи с этим при установлении в ТР требований безопасности к бензинам и дизельным топливам за основу была принята Директива Европейского парламента и Совета Европы № 98/70/ЕС с изменениями, внесенными Директивой 2003/17/ЕС, регламентирующая экологические требования к моторным топливам, поступающим на европейский рынок. Указанная директива, в отличие от действующих в Европе стандартов EN 228 «Бензины автомобильные» и EN 590 «Топлива дизельные», носящих добровольный характер применения, устанавливает в законодательном порядке обязательные требования к автомобильным бензинам и дизельным топливам, обеспечивающие оптимальный состав выхлопных газов при использовании топлива на технике соответствующего класса (Евро-2, Евро-3, Евро-4 и т.д.).

При этом в странах Европы требования к автомобильной технике по классам безопасности и к нефтяным топливам изменялись синхронно. Требования Евро-2 для техники были введены с 1995 года, требования Евро-3 – с 2000 года, требования Евро-4 – с 2005 года.

Структура российского парка автомобильной техники существенно отличается от европейской:

60% парка техники составляют автомобили не соответствующие никаким европейским нормам, 30% автомобилей соответствует нормам Евро-2, и лишь 10% автомобилей соответствуют нормам Евро-3, Евро-4. Разработчиками отечественной автомобильной техники разрабатывается технический регламент, согласно которому отечественная промышленность должна перейти на производство автомобильной техники в следующие сроки:

Класс Евро-2 в 2005 году,
Класс Евро-3 в 2008 году,
Класс Евро -4 в 2010 году,
Класс Евро-5 в 2014 году.

Однако отечественный автомобильный парк все больше формируется за счет техники зарубежной разработки как ввозимой по импорту, так и собранной на отечественных сборочных заводах, принадлежащих международным автостроительным компаниям. В пер-

вом квартале 2005 года количество проданных автомашин отечественной разработки сравнялось с количеством проданных автомашин зарубежной разработки, соответствующих требованиям Евро-4.

В соответствие с принципами, заложенными в Директиве 98/70/ЕС, требования к бензинам и дизельным топливам приведены путем нормирования отдельных показателей, оказывающих влияние на состав и токсичность выхлопных газов. Для автомобильных бензинов эти требования приведены в таблице:

Наименование показателей	Классы автомобильной техники	
	Класс 2 (Евро-2)	Класс 4 (Евро-4)
	Нормативные требования	
Срок введения топлива в массовое производство	Настоящее время	Настоящее время
Содержание серы, мг/кг, макс.	500	50/10
Содержание бензола, % об., макс.	5	1,0
Содержание свинца, мг/л, макс.	10	Отсут.
Содержание углеводородов, % об., макс.:		
ароматические	-	35
олефиновые	-	18
Октановое число (исслед./моторный), мин.	80/76	95/85

Для техники, находящейся в эксплуатации и вновь выпускаемой техники от Евро-0 до Евро-2 применяется бензин класса 2 и для техники Евро-3 и Евро-4 – класса 4.

Учитывая то, что в настоящее время весь автобензин, выпускаемый основными нефтеперерабатывающими заводами, соответствует требованиям Класса -2 (EN 228 в версии 1995 года) ряд заводов под влиянием требований рынка осваивают производство бензинов Класса -4, который обеспечивает работу техники Евро-3 и Евро-4.

В отношении дизельных топлив предлагается ввести требования по трем классам:

Наименование показателей	Классы автомобильной техники		
	Класс -2	Класс -3	Класс -4
	Нормативные требования		
Содержание серы, мг/кг, макс	500	350	50
Фракционный состав: 95% об. перегоняется при °С, макс.	360	360	360
Содержание полициклических ароматических углеводородов, % масс., макс.	-	11	11
Цетановое число, мин.	45	51	51

Топлива различаются по содержанию серы. В отличие от техники, работающей на бензине, бурного роста дизельной техники класса Евро-4 в стране не наблюдается и парк импортной техники Евро-3 остается достаточно большим.

Требования к топочным мазутам, предусмотренные проектом регламента, установлены в соответствии с действующим ГОСТ 10585-99 «Топливо нефтяное. Мазут. Технические условия».

Директива № 98/70/ЕС не устанавливает обязательных требований к авиационным топливам. При разработке регламента за основу были приняты руководящие материалы по вопросам применения топлив Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), согласно которым обязательные требования к авиационным топливам должны быть приведены в национальных стандартах. В настоящем регламенте не приведены ссылки на конкретные национальные стандарты, а установлены лишь требования к статусу нормативного документа, по которому должно выпускаться авиационное топливо. Учитывая, что на территории Российской Федерации действуют три национальных стандарта на авиационное топливо и не исключено появление новых стандартов, у производителя и приобретателя остается свобода выбора необходимого им нормативного документа.

Аналогичный подход использован при установлении обязательных требований к судовым топливам, где за основу взяты требования международного стандарта ISO.

Получение достоверных сведений о соответствии продукции требованиям технического регламента невозможно без надежных методов испытания этой продукции. Поэтому предлагается, чтобы все методы испытания, которые должны применяться для подтверждения соответствия продукции техническому регламенту, были оформлены в виде международных или национальных стандартов.

В качестве формы подтверждения соответствия объектов технического регулирования требованиям настоящего регламента в соответствии со ст.24 п.1 ФЗ «О техническом регулировании», предложено декларирование соответствия продукции на основе собственных доказательств с участием компетентной испытательной лаборатории. Вместе с тем, в соответствии с п.2 ст. 23 упомянутого Закона при обнаружении органами государственного надзора несоблюдения требований технического регламента, предусматривается, согласно п.3 ст.20 ФЗ «О техническом регулировании», замена формы подтверждения соответствия в виде декларации на обязательную сертификацию. В регламенте изложены правила государственного контроля, которые соответствуют ст.32 п.2 и ст.33 ФЗ «О техническом регулировании», которые могут проводиться в виде проверки достоверности документов о подтверждении соответствия, приобретения и анализа продукции, находящейся в обращении, и принятии к нарушителю мер предусмотренных ст.40 ФЗ «О техническом регулировании».

Р е ш е н и е

1. Одобрить в целом концепцию проекта специального технического регламента «О требованиях к бензинам, дизельному топливу и другим горюче-смазочным материалам»
2. Рекомендовать разработчику проекта ТР внести уточнения требований к мазутам и судовым топливам:
 - исключить норму по содержанию серы в мазутах, введя взамен нормы, регламентирующие содержание сероводорода, меркаптанов, температуру вспышки, т.к. эти показатели характеризуют степень опасности мазута при его транспортировке и хранении;
 - для судовых топлив установить предельную норму по содержанию серы не выше 3,5% в отличие от принятой в международных стандартах нормы 5%, а также норму по температуре вспышки на уровне международных стандартов.
3. Рекомендовать руководителям нефтяных компаний и НПЗ принять активное участие в рассмотрении проекта ТР и своевременно на стадии его публичного обсуждения направить свои замечания по существу требований разработчику (ОАО «ВНИИ НП»).

II. Заслушана информация главного научного сотрудника ГУП «ИНХП» РБ, д.х.н., профессора Хайрудинова И.Р. «О процессах переработки нефти и нефтепродуктов, связанных с механохимическим превращением сырья».

Институтом проведена работа по рассмотрению ряда предложений, поступающих в АНН, в компании и НПЗ от различных организаций по нетрадиционным технологиям переработки нефти, мазутов, нефтешламов, отработанных масел.

Среди них:

- Интенсивное разделение углеводородного сырья;
- Кавитационно-акустический термолиз;
- Термомеханический крекинг;
- Механохимический крекинг;
- Холодный ультразвуковой крекинг.

Суть этих технологий сводится к механохимическим, акустическим, кавитационным, ультразвуковым превращениям молекул нефтяного сырья с более высоким отбором дистиллятов, выкипающих в пределах 35-360 °С, чем в случае обычной ректификации нефти.

Конкретно рассмотрены два случая по этим процессам:

- механохимический крекинг (нефть с плотностью 935 кг/м³ и содержанием серы – 4,3%);
- холодный ультразвуковой крекинг (нефть с плотностью 860 кг/м³ и содержанием серы – 0,6%).

В результате проведенных исследований установлено.

Преимущества механохимических технологий:

- увеличение выхода светлых дистиллятов в случае малосернистых нефтей на 8-10%, высокосернистых нефтей – на 30-34%;
- снижение плотности и общей серы в дистиллятах, особенно в случае высокосернистых нефтей на 0,03% в бензинах и на 0,64% в дизельных фракциях.

Недостатки:

- наличие меркаптановой серы в дистиллятах в пределах 0,04-0,12%;
- наличие сероводородсодержащих газов, требующих утилизации.

Выводы проведенных исследований:

- подобные технологии становятся своего рода «генератором» меркаптанов и сероводорода в нефтепродуктах;
- «модифицированные» таким образом нефти не отвечают требованиям ГОСТ Р 51858-2002 на нефти, поставляемые на НПЗ и экспорт.

Р е ш е н и е :

1. Принять к сведению информацию о результатах исследования эффективности предлагаемых к практическому применению нетрадиционных процессов переработки нефти и нефтепродуктов, связанных с механохимическим превращением сырья.
2. Рекомендовать направить результаты исследований, проведенных ГУП ИНХП РБ, в нефтяные компании и НПЗ.

Ш. Генеральный директор АНН Рябов В.А. доложил об инициативе Ассоциации по представлению вице-президента ОАО «НГК «СЛАВНЕФТЬ», члена Правления АНН Дюрика Николая Михайловича к награждению государственной наградой Российской Федерации.

Предложение было поддержано всеми членами Правления.

Р е ш е н и е :

Дирекции Ассоциации провести консультации в органах федеральной исполнительной власти с целью подготовки и представления необходимых документов.

IV. В Правление поступило заявление ОАО «Салаватнефтеоргсинтез» (от 08.07.2005 № 02-304-34) о приеме в члены Ассоциации.

В.А. Рябов кратко доложил о масштабной программе реконструкции, осуществляемой ОАО «Салаватнефтеоргсинтез» и предложил принять ОАО «Салаватнефтеоргсинтез» в члены Ассоциации.

Голосовали (члены Ассоциации и лица, их замещающие):

«За» - 9

«Против» - нет

«Воздержались» - нет.

Р е ш е н и е :

Принять ОАО «Салаватнефтеоргсинтез» в члены Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков

В связи со структурными преобразованиями в НК «ЮКОС» предлагается принять в члены Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков ЗАО «ЮКОС-РМ»

Голосовали (члены Ассоциации и лица, их замещающие):

«За» – 9

«Против» – нет

«Воздержались» – нет

Р е ш е н и е :

Принять ЗАО «ЮКОС-РМ» в члены Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков

V. Членам Правления была представлена программа проведения ежегодной Недели нефтепереработки и нефтехимии (организатор – EPC Ltd), которая в этом году будет проходить в Москве с 19 по 23 сентября, а также распорядок работы III конференции «Производство и рынок смазочных материалов» и международного Салона «Смазочные материалы – 2005» (22-25 ноября 2005 г.).

Также были предоставлены материалы отраслевого совещания по каталитическому крекингу (электронная версия), состоявшегося 7,8 июня 2005 г. на базе ОАО «СЛАВНЕФТЬ-Ярославнефтеоргсинтез»

Генеральный директор



В.А.Рябов

Секретарь



Ю.Н.Горячева