

ПЕРЕХОД НА ЕВРО-БЕНЗИН: ДЕНЬГИ НА ВЕТЕР?



ЕЛЕНА НИКИТИНА, ВЯЧЕСЛАВ ЕМЕЛЬЯНОВ
ОАО «ВНИИ НП»
МИХАИЛ ТУРКАЛОВ
«Нефтегазовая Вертикаль»

Подразумевая в качестве генеральной цели перехода на Евро-бензин улучшение экологической обстановки в российских городах, ожидаешь от правительства сбалансированной и эффективной программы мер. Но получили-то мы пока два не особенно сочетающихся друг с другом техрегламента — автомобильный и топливный.

В автомобильном документе, в большей степени затрагивающем кошельки избирателей, власть закрепила возможность эксплуатации устаревшей неэкологичной техники сколь угодно долго. Запретительные налоги и невозможность въезда в города на таких авто остались за бортом российского законодательства.

Нефтепереработчикам, напротив, не повезло — они награждены топливным техрегламентом и обязаны в сжатые сроки тотально перезаправить российский рынок Евро-бензином. Между тем, заправка старой техники дорогим Евро-бензином не способна улучшить ее выбросы, что неоднократно было доказано в России и за рубежом.

По незнанию или с тайным умыслом компании обречены на миллиардные долларовые инвестиции в нефтепереработку, которые к тому же не дадут в ближайшие годы ощутимого экологического эффекта?

Российские требования к выбросам вредных веществ автомобилями и к качеству автобензина отстают от западноевропейских на 5–11 лет (см. «*Экологические требования к автомобилям и автобензинам*»). Ничего удивительного в этом нет. Экологическую программу применительно к автотранспорту и моторным топливам наше правительство иницииро-

вало недавно, так и не подкрепив ее действенными экономическими стимулами для обновления автопарка и для производства/потребления «чистых» топлив.

Спрос на Евро есть

В России быстрыми темпами растет спрос на Евро-бензин, и к настоящему времени он гораздо

выше, чем потребность в Евро-дизеле.

На начало прошлого года российский автопарк почти на 89% был представлен бензиновыми автомобилями, а легковой сегмент — вообще на 96,3%. Новых легковых автомобилей возрастом до пяти лет тогда была ровно четверть в своем сегменте. Плюс к этому великолепные продажи новых легковушек по

Экологические требования к автомобилям и автобензинам

	Легковые автомобили			Автомобильный бензин	
	Запаная Европа	Россия	Запаная Европа	Россия — требования	
				Техрегламента	Нормативной документации
Евро-2	1996 г.	22 апреля 2006 г.	1994 г. EN 228:1993	до 31 декабря 2010 г.	1997 г. ГОСТ Р 51105
Евро-3	2000 г.	1 января 2008 г.	2000 г. EN 228:1999	с 1 января 2011 г.	2002 г. ГОСТ Р 51866
Евро-4	2005 г.	1 января 2010 г.	2005 г. EN 228:2004	с 1 января 2012 г.	2005 г. ТУ 38.401-58-350-2005
Евро-5	2009 г.	1 января 2014 г.	2009 г. EN 228:2004	с 1 января 2015 г.	2007 г. Изм.1 к ГОСТ Р 51866

Структура производства автобензинов в России

Объем производства бензинов	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г. (9 месяцев)
Общий объем производства бензинов, млн т	29,5	34,3	35,0	26,3
В том числе по маркам, %				
A-76 (Нормаль-80)	39,6	31,7	26,0	23,4
АИ-92, АИ-93 (Регуляр-92)	47,5	54,7	58,5	59,0
в том числе Евро-3 и 4	—	8,2	15,5	22,0
АИ-95, АИ-96 (Премиум-95)	12,6	13,2	15,0	17,0
в том числе Евро-3 и 4	—	16,5	49,1	64,4
АИ-98 (Супер-98)	0,3	0,4	0,5	0,6
в том числе Евро-3 и 4	—	0,08	14,1	40,1

Источник: опросы производителей

итогах 2008 года (см. «Продажи автомобилей в России»).

В соответствии с действующим ТР «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории РФ, вредных (загрязняющих) ве-

бензина. Следовательно, примерно 6 млн тонн 95-го бензина, поставленного российскими НПЗ на внутренний рынок, недвусмысленно характеризует потребности автопарка страны в качественном топливе.

Металлолома все равно больше

Вместе с тем, примерно 3/4 сегодняшнего бензинового автопарка соответствует нормам Евро-2 и ниже. Эти автомобили формируют основную часть спроса на автобензин. Очевидное следствие — преобладание 92-го бензина в структуре внутреннего потребления и производства автобензинов.

Мы неоднократно говорили о том, что правительство бежит впереди паровоза, продвигая жесткие недифференцированные экологические нормы на топливо и не обращая ни малейшего внимания на устаревший автопарк.

Отработавшие газы транспорта признаны одним из основных источников токсичных веществ, попадающих в атмосферу, на его долю приходится от 50% до 60% общего объема выбросов, а в крупных городах — свыше 90% выбросов вредных веществ. Следовательно, эксплуатация уста-

ревшего автопарка определяет экологическую обстановку в российских городах.

По прогнозам Федерального дорожного агентства, к 2015 году российский автопарк будет представлен на 18,9% автомобилями Евро-3 и на 44,2% — Евро-4. Таким образом, даже в 2015 году не будет объективной потребности в соответствии всего объема поставляемого на внутренний рынок автобензина нормативам Евро-4, не говоря о Евро-5 (как этого требует действующая редакция топливного техрегламента)!

В процессе перехода

В настоящее время компании приняли и реализуют программы реконструкции и модернизации технологических установок, а также программы освоения новых процессов для производства моторных топлив, удовлетворяющих европейским требованиям. Начиная с 2005 года ВНИИ НП совместно с предприятиями отрасли проводит работы с целью организации производства бензинов, удовлетворяющих нормам Евро-3 и 4.

Уже в 2006–2007 годах начато производство автобензинов Евро-3 и 4 на «Славнефть-ЯНОС», Рязанской НПК, ЛУКОЙЛ-НОРСИ, Ново-Уфимском и Московском НПЗ, «ОрскНОС», «СалаватНОС» и КИНЕФ. В первом квартале 2008 года Уфимский, Ачинский и Омский НПЗ, ЛУКОЙЛ-ВНП, ЛУК-ОЙЛ-ПНОС, ТАИФ-НК и «Уфанефтехим» приступили к производству автобензинов Евро-3 и 4.

Допусками на производство Евро-бензинов в настоящее время не обладают лишь Ухтинский, Туапсинский, Афицкий и Ангарский НПЗ, а также «Краснодар-ЭкоНефть» и мини-заводы.

Результативность принятых компаниями программ сомнений не вызывает — объемы производства высокооктановых Евро-бензинов на российских НПЗ в последнее время растут стремительными темпами (см. «Структура производства автобензинов в России»). До полного перехода на выработку Евро-бензинов, конечно, еще далеко.

Примерно 3/4 бензинового автопарка страны соответствует нормам Евро-2 и ниже, из чего вытекает преобладание 92-го бензина в структуре внутреннего потребления и производства автобензинов

ществ» 3,6 млн проданных в России легковых автомобилей должны были отвечать нормативам Евро-3. Реализованные же в прошлом году

Даже в 2015 году не будет объективной потребности в соответствии всего объема поставляемого на внутренний рынок автобензина нормативам Евро-4, не говоря о Евро-5

новые иномарки зарубежной и российской сборки, очевидно, соответствовали требованиям Евро-4.

Наконец, нормативы Евро-3 и выше предполагают ИОЧ 95 авто-

В целом же можно констатировать, что хотя по качеству российской автобензины и уступают европейским нормам, они удовлетворяют требованиям отечественного автопарка.

Яйцо или курица?

Требования экологического законодательства по уменьшению содержания серы, ароматических углеводородов и бензола в автобензинах при одновременном повышении их детонационной стойкости влекут за собой коренные изменения в технологии их производства.

Переход на производство Евро-4 и 5 бензинов обойдется российской нефтепереработке в десятки миллиардов долларов, и очевидно, что эти затраты будут перенесены на себестоимость вырабатываемых автобензинов.

Следовательно, за масштабную модернизацию российских НПЗ с целью работы в соответствии со всеми буквами топливного техрегламента заплатят конечные потребители. Но ради чего? Каков же будет «выхлоп» от топливной эпопеи, инициированной правительством?

Многочисленные испытания, проведенные в России и за рубежом, показали, что применение бензинов с улучшенными экологическими показателями на автомобилях, не отвечающих нормативам на выбросы Евро-3 и 4, не решает экологических проблем транспорта.

Иными словами, допотопная развалюха без нейтрализатора уровня Евро-0 будет отравлять всеобщее существование вне зависимости, заправлена ли автобензином по нормам Евро-2 или премиальным топливом, соответствующим требованиям Евро-5.

Кроме того, на полигоне НАМИ в Дмитрове были проведены испытания автомобильных бензинов, которые показали, что на двигателях класса Евро-3 можно использовать бензин Евро-2 без ухудшения экологических характеристик выбросов. Однако это приведет к уменьшению срока службы нейтрализаторов. Таким образом, применение Евро-бензинов оправдано только

на автомобилях соответствующих классов.

Уход от проблемы

Никого в высоких кабинетах, похоже, не интересует, что во всем мире проблема снижения вредных выбросов автотранспортом решается комплексно в связке «автомобиль–топливо», когда с принятием новых более жестких норм на выбросы автомобильным транспортом одновременно устанавливаются требования к качеству применяемых моторных топлив.

Дополнительно к этому в Западной Европе и США действовали акции скидками на более качественный бензин, а владельцы старого автотранспорта вынуждены платить гораздо больший налог.

У нас все по-другому. Например, для Москвы — как мегаполиса с высокой концентрацией автотранспорта — экологические проблемы особенно значимы. Более десяти лет московское правительство без особого успеха пытается снизить вредные выбросы автотранспорта путем повышения требований к качеству моторных топлив, а не ужесточения норм на выбросы автомобильных двигателей — так, как это делается во всем цивилизованном мире.

Почему бы в качестве первоочередной меры не запретить

въезд в черту города автомобилей, с уровнем выбросов ниже (хотя бы) Евро-2. Такая мера оказала бы гораздо больший экологический эффект. Что ж, чиновники решили

Многочисленные испытания показали, что применение бензинов с улучшенными экологическими показателями на автомобилях, не отвечающих нормативам на выбросы Евро-3 и 4, не решает экологических проблем

иначе — ведь можно заигрывать с избирателями, изображая бурную деятельность в виде показательных порок производителей и продавцов топлива. Опять же, в многочисленных проверках и ревизиях появляется столь сладкая коррупционная составляющая.

А теперь федеральное правительство, проанализировав «успешный» региональный опыт, решило, что дешевле, быстрее и эффективнее всю нефтеперерабатывающую промышленность перевести на производство Евро-топлив.

Создается впечатление, что правительство ужесточило требования к качеству моторных топлив, громогласно декларируя решение экологических проблемы, а на деле же пытаясь отвлечь внимание от проблем российского автопрома, со скрипом осваивающего производство Евро-двигателей.

Продажи автомобилей в России

По данным PriceWaterhouseCoopers, объем продаж автомобилей на российском рынке в 2007 году вырос на 35%, до 2,79 млн машин. При этом объем продаж традиционных российских автомобилей сократился на 5%, до 765 тыс. машин, продажи иномарок российского производства выросли на 57%, до 440 тыс., а импорт новых автомобилей в Россию вырос на 67%, до 1,205 млн машин. Импорт поддержанных автомобилей в 2007 году вырос на 46% и составил 380 тыс. машин.

По данным Объединения автопроизводителей России, в 2008 году суммарный объем продаж легковых автомобилей на первичном рынке России (включая импортированные поддержанные автомобили первой регистрации) составил 3612,4 тыс. машин. По сравнению с 2007 годом рынок легковых автомобилей вырос на 17,9%. Объем продаж традиционных отечественных автомобилей составил 672,1 тыс., снизившись на 6,8%.

Продажи иномарок российской сборки увеличились до 582,4 тыс. автомобилей (+32,6%). Увеличились и доли импортированных автомобилей, как новых (с 38,7% в 2007 году до 39,6% в 2008-м), так и поддержанных (с 23,6% до 25,8%). В целом импорт иномарок достиг 65,4% от продаж легковых автомобилей на российском рынке (против 62,3% в 2007 году).

Продажи в России грузовых автомобилей в 2008 году снизились на 1,7% и составили 408,7 тыс. На этом фоне продажи отечественных грузовых автомобилей сократились на 11,7%, до 186,7 тыс., а их доля на рынке уменьшилась на 5,2% и составила 45,7% против 50,9% годом ранее.

Наоборот, продажи импортированных грузовиков (новых и бывших в эксплуатации) выросли за год на 11,7% и составили 192,4 тыс. Совокупная рыночная доля импорта увеличилась за период на 5,7%, до 47,1%.

Продажи автобусов в России по итогам 2008 года сократились на 29,4% и составили 64,9 тыс., при этом продажи отечественных машин снизились на 32,6% (до 49,5 тыс.) с уменьшением их рыночной доли на 3,7% (до 76,3%). В то же время заметно укрепили свои позиции иномарки российской сборки, объем продаж, которых вырос с 3,5 тыс. до 5,5 тыс. при соответствующем увеличении их рыночной доли с 3,8% до 8,5%.

Наконец, 12 февраля Ассоциация европейского бизнеса снизила прогноз продаж автомобилей в России на 2009 год до 1,9 млн машин.

XIII Международная специализированная выставка
газовой промышленности и технических средств для газового хозяйства

РОС-ГАЗ-ЭКСПО

КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГАЗОРАСПРЕДЕЛЕНИЮ
И ГАЗОПОТРЕБЛЕНИЮ

Организаторы:

ОАО «ГАЗПРОМ» и ОАО «Газпромрегионгаз»,
ИП «Национальная газомоторная ассоциация»

26-29 мая
Санкт-Петербург
2009 г.

Организаторы выставки:



Операторы газомоторной отрасли «ГАЗПРОМ»
Операторы ассоциацией «ГАЗПРОМРЕГИОНГАЗ»

Деловые партнеры:



Официальная поддержка:

Полномочный представитель
Президента Российской Федерации
по Северо-Западному федеральному
округу, Федеральное агентство
по энергетике, Федеральная служба
по экологическому, технологическому
и атомному надзору
Правительство Санкт-Петербурга.

Петербургский СКК

пр. Ю. Гагарина, 8
www.farexpo.ru

Тел: +7 (812) 777-04-07, 718-35-37

А зачем напрягаться?

Оптимальным решением была бы оценка потребности в топливах различных экологических классов с учетом структуры существующего и перспективного автопарка. Исходя из этого можно определить экономически целесообразный уровень требований к качеству топлив с учетом общепринятой в мире практики.

В таких условиях компании смогли бы планировать инвестиционные программы на основании потребности в топливах, избегая неоправданных вложений в кризисное время. Отнюдь не лишняя поддержка российскому upstream со снижающейся добычей.

Дополнительно следовало бы разработать более эффективную дифференциацию акцизов на автобензин. Ощутимую пользу могли бы принести дифференцированные в зависимости от возраста автомобиля тарифы ОСАГО и транспортный налог.

Следовало бы также принять программу ускоренного вывода из эксплуатации и утилизации устаревших автомобилей. Например, компенсируя проценты по купленным в кредит новым легковым машинам, отвечающим самым жестким экологическим требованиям.

Наконец, в России можно было бы оказывать господдержку производителям биоэтанола, биобутанола, МТБЭ, ЭТБЭ и ТАМЭ. Ведь вовлечение спиртов и эфиров в автомобильные бензины позволяет повысить их детонационную стойкость, а также снизить эмиссию оксида углерода в среднем на 32,5% и углеводородов на 14,5% за счет более полного сгорания топлива. Однако до сих пор добавление биоэтанола в автобензин фактически заблокировано акцизом на алкогольную продукцию.

Что же получается? Вместо комплекса эффективных мер правительство решило действовать самым простым для него — запретительным путем. Цель оправдывает средства? Или в бестолковой экологической программе есть подводные камни и мотивации, которые пока сокрыты от всеобщих глаз? Покажет время.

Совсем недавно АВТОВАЗ и британская Ricardo начали совместные работы по проектированию и доводке перспективного мотора объемом 1,8 литра. Объявленная цель проекта — оптимизиро-

вать работу мотора в различных режимах, снизить расход топлива

и токсичность выхлопных газов. Как сообщается в пресс-релизе, Ricardo «окажет помощь специалистам АВТОВАЗа в разработке головки блока цилиндров для нового двигателя и в калибровке мотора». Новым двигателем планируется оснащать автомобили на платформе класса «С» и автомобили семейства Priora. Дожили. Бензиновый мотор Евро-4 сами сделать не можем.

А ведь правительство окажет автомобилестроителям помощь в десятки миллиардов рублей, о чем трубят центральные СМИ. Но что-то ничего не слышно о том, что правительство намерено получить взамен...

Более десяти лет московское правительство без особого успеха пытается снизить вредные выбросы, повышая требования к качеству моторных топлив, а не ужесточая нормы на выбросы автомобильных двигателей

вать работу мотора в различных режимах, снизить расход топлива

26-29

мая

г.Уфа

XVII международная выставка

ГАЗ. НЕФТЬ. ТЕХНОЛОГИИ

2009



ОРГКОМИТЕТ:
Тел./факс: (347) 253 38 00, 253 14 34, 253 11 01
Сайт выставки: www.bvkexpo.ru