



## КТО ОТВЕТИТ ЗА КАЧЕСТВО НЕФТИ? ЭКСПЕРТНОЕ ОБСУЖДЕНИЕ

*Институт развития технологий ТЭК (ИРТТЭК)  
провел опрос экспертов по данному вопросу*

В настоящее время в профессиональном сообществе активно обсуждается вопрос о целесообразности передачи «Транснефти» функций единого контролера качества. Эта проблема получила актуальность после инцидента 2019 года, когда в результате попадания в систему «Дружба» хлорорганических соединений был признан некондиционным большой объем нефти. В июле «Транснефть» предотвратила очередное загрязнение, локализовав нефть с повышенным содержанием хлора на нефтеперекачивающей станции «Муханово» в Самарской области.

### **Вся или не вся власть «Транснефти»?**

**Игорь Юшков**, ведущий аналитик Фонда национальной энергетической безопасности и эксперт Финансового университета при правительстве РФ: «Если «Транснефть» отвечает за качество нефти, которая находится в трубе и поступает потребителю, российскому или иностранному, дайте возможность и полномочия по контролю. Иначе получается странно и неправильно. Государство может в конечном итоге решить

сохранить существующую систему. Но тогда с «Транснефти» должна быть снята и ответственность, а ее функции – сведены к оказанию услуг по перекачке нефти. В этом случае возникает вопрос – а кто должен отвечать? В разгаре «хлорной» истории говорили о том, что пострадал имидж страны, упало доверие к России. Так давайте поддерживать это доверие тем, что будем контролировать качество. А раз больше никого нет, кто мог бы этим заняться, давайте передадим соответствующие полномочия «Транснефти»».

**Сергей Кауфман**, аналитик ФГ «ФИНАМ»: «Сегодня есть противодействие этой идее со стороны нефтедобывающих компаний, которые опасаются передачи “Транснефти” дополнительных полномочий. Когда тема передачи полного контроля “Транснефти” над пунктами сдачи-приема нефти (ПСП) обсуждалась в 2019 году, против выступила “Роснефть”, предложившая ежедневную проверку качества нефти независимыми экспертами. С момента инцидента на “Дружбе” “Транснефть” усилила контроль над попаданием ХОС (хлорорганических соединений) в нефть и сейчас проверяет их наличие в нефти ежедневно, а не раз в 10 дней. В такой ситуации передача всех полномочий по контролю нефти в ПСП “Транснефти” была бы эффективным шагом».

**Алексей Громов**, главный директор по энергетическому направлению Фонда «Институт энергетике и финансов»: «Передача всей полноты контроля за качеством поступающего в магистральные нефтепроводы (МН) сырья оператору системы, действительно, может привести к злоупотреблениям этой функцией».

К примеру, целый ряд российских компаний (в частности, «Татнефть») поставляет в систему высокосернистую нефть – не в силу своего желания, а в силу объективных особенностей их ресурсной базы. В случае передачи контроля за качеством поступающей нефти оператору, он сможет волонтаристски воспользоваться этой функцией и запретить поставки такой нефти в систему. А это уже может привести не только к обострению внутриотраслевых конфликтов, но и оказать негативное влияние на социально-экономическое положение целых регионов (в частности, Татарстана и Башкортостана)».

**Рустам Танкаев**, советник председателя Совета Союза нефтегазопромышленников России, гендиректор «ИНФОТЭК-Терминал»: «Право ограничивать количество низкокачественной нефти, поступающей в систему МН, существует еще с советских времен. Прежде всего это касается башкирской нефти, которая имеет очень низкое качество – объем ее поставки был ограничен 300 тыс. тонн».

### **«Если “Транснефть” отвечает за качество нефти, которая находится в трубе и поступает потребителю, российскому или иностранному, дайте возможность и полномочия по контролю»**

*Игорь Юшков*

Если возникает ситуация, что по какому-то направлению поставки идет заведомо некачественная нефть, “Транснефть” должна иметь возможность остановить этот поток и произвести замещение на поставки по другому направлению».

Контроль качества нефти не должен ограничиваться только случаями ее загрязнения нежелательными примесями. Сегодня существует девять марок российской нефти, каждая из которых должна соответствовать определенным стандартам. Наиболее сложным в этом плане является на-

правление ВСТО, поскольку там собирается нефть из многих источников и самая лучшая нефть находится очень далеко от точки выхода, на севере Западной Сибири. Уже в центральной части, где в ВСТО поступает нефть Самотлора, качество начинает портиться».

### **«В принципе, логично, что кто отвечает за качество нефти в магистральном нефтепроводе, тот и должен иметь расширенную сферу ответственности по пунктам приема нефти»**

*Станислав Митрахович*

Разделение и контроль потоков нефти разного качества также целесообразно полностью передать “Транснефти”. К примеру, в свое время было предложено разделить поток Urals на два – основной, относительно высококачественный, направлять по “Дружбе”, и второй, через Усть-Лугу, куда поступала бы менее качественная нефть. На самом деле в Европе и в мире есть потребители, которые ориентированы именно на низкокачественную нефть, и продать ее можно. Цена будет ниже, но выигрыш может быть очень велик. Хочу привести пример платформы “Приразломная”. Эта нефть чуть ли не самая плохая в России, но тем не менее прекрасно продается. Ее подмешивают в другие марки, технологии переработки в Европе и США очень высоки, и поэтому примесь дешевой нефти никого не пугает. Такого рода операции тоже должна проводить “Транснефть”, поэтому контроль и управление качеством нефти с ее стороны, безусловно, должны быть узаконены».

**Станислав Митрахович**, эксперт Фонда национальной энергетической безопасности, научный сотрудник Финансового университета: «В принципе, логично, что кто отвечает за качество нефти в магистральном нефтепроводе, тот и должен иметь расширенную сферу ответственности по пунктам приема нефти. Но, по всей видимости, как минимум часть игроков рынка, включая крупные и влиятельные компании, считают, что если “Транснефть” получит расширенные полномочия в этом вопросе, это сократит возможности конкуренции для тех компаний, которые думают, как оптимально выстроить свою бизнес-стратегию с тем, чтобы иметь преимущества перед конкурентами по доступу к трубе, в том числе с точки зрения стоимости эксплуатации пунктов приема нефти. Хотя сам по себе факт крупной аварии, которая произошла в 2019 году и чуть не произошла в 2021, заставляет задуматься, поэтому, возможно, вопросы безопасности и развития отрасли могут быть признаны более важными, чем свобода конкуренции».

### **Ростехнадзор в качестве арбитра**

**Рустам Танкаев**: «Современная система управления магистральными нефтепроводами, с одной стороны, очень сложна и компьютеризирована, а с другой – очень пластична и легко управляема. Поэтому только тот, кто владеет полностью всей информацией по входящим и выходящим пото-

После инцидента 2019 года, когда около 5 млн тонн нефти были признаны некондиционными из-за попадания в систему «Дружба» хлорорганических соединений, вся ответственность и обязанность по выплате компенсаций были возложены на «Транснефть». В конце августа компания отчиталась о том, что только в I полугодии 2021 года потратила на эти цели 2,5 млрд из зарезервированных ранее 30,3 млрд рублей. Всего же на момент публикации отчетности было выплачено 18,6 млрд рублей компенсаций.

кам, может физически эти самые потоки формировать. Есть страны и ситуации, где это работает. К примеру, в США транспортом нефти занимаются несколько компаний. И там арбитр, который находится между этими независимыми игроками, необходим. В России единая система транспортировки нефти, и нам такой арбитр только повредит».

**Алексей Громов:** «Думаю, что целесообразнее было бы проработать механизм коллективной ответственности за ухудшение качества нефти в системе «Транснефти», с тем чтобы возможные компенсации выплачивались не только монополией, но и компаниями, виновными в ухудшении качества нефти и нарушении своих обязательств по обеспечению допустимого качества своего сырья, поставляемого в систему магистральных нефтепроводов. Передавать же эти функции Ростехнадзору нецелесообразно, потому что никто лучше «Транснефти» не знает особенности блендирования смеси Urals и все нюансы трубопроводной системы. Так что дополнительная административная надстройка не требуется».

**«Целесообразнее было бы проработать механизм коллективной ответственности за ухудшение качества нефти в системе «Транснефти», с тем чтобы возможные компенсации выплачивались не только монополией, но и компаниями, виновными в ухудшении качества нефти»**

*Алексей Громов*

Возможно, лучшим решением проблемы могла бы стать переконфигурация всей системы транспорта нефти с учетом перспективного увеличения добычи нефти в восточных нефтегазоносных провинциях России. Но для этого надо понимать, куда пойдет эта нефть – если на Северный морской путь, то качество нефти в западном направлении будет неизбежно ухудшаться и тогда целесообразно выделять отдельный поток высокосернистой нефти на Усть-Лугу (как предлагалось ранее) с выплатой компенсаций компаниям, которые будут поставлять нефть по нему (из-за существенно более низкой цены на такую нефть)».

**Игорь Юшков:** «Передача контрольных функций госструктуре – вполне возможна. Но все равно техническую часть работы, ежедневный контроль должна осуществлять

какая-то структура. Даже если эти полномочия передать Ростехнадзору, он будет должен найти исполнителя. И опять единственный, кто может эту функцию исполнять, – это «Транснефть». Поэтому получается, что мы на регулятора навешиваем новые возможности, но непонятно, откуда брать финансирование на их исполнение. Нужно будет привлекать дополнительные средства бюджета, чтобы либо действующего регулятора превращать в контролера качества нефти, либо создавать новый и плодить бюрократию. Непонятно, зачем это делать, если «Транснефть» вполне способна это делать, а бюрократия, как показывает опыт, хуже справляется, чем производственники».

**В технической плоскости много вопросов**

**Алексей Громов:** «Помимо чисто организационного, проблема, как представляется, имеет и техническое решение – оснастить действующие пункты приема поточными анализаторами качества нефти. Существующие образцы такого оборудования способны определять концентрацию таких примесей, как сера, хлор, фосфор и другие химические элементы, влияющие на качество сырья или нефтепродуктов».

В то же время нам не удалось найти упоминания о промышленном применении подобных технологий для контроля качества нефти. Судя по всему, на сегодняшний день сфера их использования ограничивается испытательными лабораториями. Одно из возможных объяснений – высокая стоимость таких анализаторов. Например, в сети можно увидеть объявление о закупке трех лабораторных поточных анализаторов для определения концентрации хлора одним из подразделений ПАО «Транснефть». Предельная максимальная цена контракта превышает 21 млн рублей, то есть 7 млн рублей за единицу оборудования».

Очевидно, что стоимость прибора, способного отслеживать качество нефти не в лабораторных условиях, а в коммерческом потоке, будет еще выше. Поскольку число пунктов приема нефти в России исчисляется сотнями, их оснащение приборами, контролирующими в реальном времени соответствие сдаваемого сырья требуемым стандартам, обойдется в миллиарды рублей».

В связи с этим возникает вопрос – кто должен оплачивать такое переоборудование. Если расходы по установке поточных анализаторов будет нести «Транснефть», это еще один аргумент в пользу передачи компании функций оперативного контроля качества нефти. В то же время такой вариант несет в себе риски роста тарифов на услуги по перекачке нефти. Недовольство их размерами уже не раз высказывали нефтяники».

Возможный выход – формирование механизма целевого софинансирования таких работ с привлечением нефтедобывающих компаний таким образом, чтобы это не затрагивало болезненный вопрос тарифов на прокачку нефти по системе «Транснефти». Однако такой механизм также не может быть сформирован без воли государства, которое должно сыграть роль арбитра в переговорах между нефте-транспортной и нефтедобывающими компаниями».

**Игорь Юшков:** «С одной стороны, если автоматизировать процесс контроля и в режиме реального времени от-

слеживать качество партий нефти, поступающих в трубу в каждой точке приема, это будет полезно и с экономической точки зрения, и с точки зрения имиджа государства, которому вредят инциденты, подобные тому, что произошел в 2019 году. С другой, действующая система контроля тоже показала себя как достаточно эффективная, что показала недавняя попытка поставить в систему «Транснефти» нефть с повышенным содержанием хлорорганических соединений. Эта попытка была пресечена. В 2019 году анализы брали реже – не было прецедентов, и никто не думал, что загрязнители могут в таких объемах попадать в систему нефтепроводов».

**Рустам Танкаев:** «В режиме реального времени можно и нужно отслеживать только небольшое количество параметров: плотность, содержание серы, воды и механических примесей. Но экзотические примеси, вроде хлора, который породил кризис 2019 года, отслеживать на узлах учета технически невозможно и, что еще важнее, экономически нецелесообразно».

## Зарубежный опыт

**Ронке Онадико,** член Экспертно-консультативного совета (EAP) Хартии природных ресурсов Нигерии (NNRC) (Нигерия): «Каждый нефтепродукт и производные от сырой нефти имеют государственные спецификации. Они доступны на сайте национальной нефтяной компании NNPC. Также вся добытая в Нигерии нефть имеет сертификаты, подтверждающие качество».

**«Каждый нефтепродукт и производные от сырой нефти имеют государственные спецификации. Они доступны на сайте национальной нефтяной компании NNPC. Также вся добытая в Нигерии нефть имеет сертификаты, подтверждающие качество»**

*Ронке Онадико*

Цены на все импортные и экспортные грузы также устанавливаются в соответствии с утвержденными нормами, опубликованным Департаментом нефтяных ресурсов Нигерии (DPR). Несоответствие нормам влечет за собой штрафные санкции. Если продукт не соответствует качественным стандартам, лицензия будет утеряна. Принятые стандарты контролируются, например, Premium Motor Spirit (PMS). Правила должны соблюдаться, фальсификация может быть обнаружена при проверке продукции.

Проблемы качества решаются путем регулярного анализа в ходе испытаний по контролю качества. Также важно анализировать содержание серы в продуктах. Высокое содержание серы снижает сортность и ценность как нефтепродуктов, так и сырой нефти, поскольку приводит к выбросам серы в атмосферу и вызывает кислотные дожди, которые угрожают здоровью и вызывают коррозию.

В 2016 году расследование, проведенное швейцарскими специалистами, подтвердило, что европейские трейдеры постоянно поставляли в Нигерию дизельное топливо с высоким содержанием серы по демпинговым ценам. К сожалению, в Нигерии довольно слабое регулирование, поэтому последствия использования такого топлива разнообразны: от выбросов, вызывающих рак, до повреждения двигателей, парниковых газов. Кроме того, еще одним источником грязного дизельного топлива на рынке является кража нефти, которая перерабатывается на местах. Правительству все еще не хватает политической воли для введения законов, которые гарантировали бы более чистый воздух и гарантию безопасности для здоровья для населения.

С принятием законопроекта о нефти в экологическое и нефтяное законодательство был включен закон, чтобы ужесточить регулирование против импорта не по спецификации и местного производства. Местные компании не контролируют большинство случаев, так как национальная нефтяная компания NNPC была единственным импортером и должна нести ответственность за проблемы в спецификации. Двойная роль регулятора и импортера – проблема, которую, в числе прочих, призван решить Закон о нефтяной промышленности в Нигерии».

**Мадалина Сису Викари,** эксперт по европейской энергетической политике и геополитике в Брюсселе (Бельгия): «В Бельгии существует Фонд анализа нефтепродуктов (FAPETRO), правительственная организация, которая обеспечивает и систематически контролирует качество всех нефтепродуктов, поставляемых на бельгийский рынок: дизельного топлива для дорожного применения, различных видов бензина, печного газойля, керосина, судового топлива и других. Агенты FAPETRO ездят по всей Бельгии и берут пробы нефтепродуктов. Образцы анализируются в лабораториях FAPETRO с целью определения их соответствия или несоответствия действующим стандартам».

В целом уровень контроля качества можно считать удовлетворительным. К примеру, контроль, проведенный FAPETRO за последние годы, показал, что степень несоответствия бензина и дизельного топлива бельгийским и европейским стандартам качества довольно низкая и продолжает снижаться, какое-то время речь шла о чуть более 3%, сейчас это около 3%. Учитывая вышеупомянутую высокую степень соответствия, компании, вовлеченные в бизнес нефтепродуктов (импорт, дистрибуция и т.д.), не были субъектами крупных дел, способных каким-то образом повлиять на их репутацию. Местные компании не планируют усиления контроля, поскольку процесс контроля централизован и принадлежит FAPETRO».

**Войцех Якобик,** главный редактор портала BiznesAlert.pl, аналитик в сфере энергетики (Польша): «В Польше ответственность за контроль качества нефти лежит на операторе нефтетранспортной инфраструктуры, компании PERN, которая осуществляет его на основе соглашений со своими бизнес-партнерами. Клиенты получают информацию о качестве нефти перед ее поставкой. После инцидента 2019 года Польша ужесточила требования по качеству сырья, теперь каждая партия нефти, поступающая в польскую нефтетранспортную систему, проверяется в лабораториях PERN». 