



СТАРЫЕ ПРОБЛЕМЫ НОВОГО СТАНДАРТА

С 1 июля 2011 года в Казахстане для автомашин, не соответствующих экологическому стандарту Евро-3, граница будет закрыта. Введение новых экологических требований власти увязывают с необходимостью обновления автопарка, который сегодня на 80% составляют машины старше десяти лет.

Однако экологический класс автомобилей это лишь часть проблемы. Высококачественным должен быть не только двигатель, но и топливо, которое он потребляет. Однако даже форсированное введение стандарта Евро-5 — минуя Евро-3 и Евро-4 — предполагает появление качественного топлива лишь через три-пять лет.

Иными словами, новые двигатели формата Евро-3 успеют подрастерять все свои высокоэкологические преимущества еще до того, как в Казахстане начнут выпускать соответствующие им сорта моторного топлива.

Чтобы не стать государством-отстойником мирового автомобильного хлама, надо бы начать с качества горючего...

В Казахстане в рамках принятого ранее правительством техрегламента «О требованиях к выбросам вредных (загрязняющих) веществ автотранспортных средств...» стандарт Евро-3 для автомобилей должен заменить введенный 15 июля 2009 года стандарт Евро-2, который ограничивает выбор импортируемых машин 1997 годом выпуска. С 1 января «кирпич» на границе предполагалось повесить для автомобилей старше 2001 года.

Телега впереди лошади

Власти рассчитывали, что внедрение новых экологических требований и переход на евро-

стандарты позволит обновить парк автомашин в стране и решить экологические проблемы.

Но, во-первых, ныне около 80% отечественного автопарка — это подержанные машины старше 10 лет, поэтому до коренного обновления автопарка еще достаточно далеко. Тем более что темпы обновления, прежде всего, зависят от роста благосостояния населения, а здесь большие проблемы. Данные соцопросов говорят о том, что совокупный доход 60% семей не превышает 60 тыс. тенге (около \$400), а каждая пятая семья в Казахстане живет на \$200 в месяц.

Во-вторых, новая норма по сравнению с действующим Евро-2 действительно больше чем на треть сокращает объем токсичных

выбросов, правда, при условии, что и топливо соответствует данному евростандарту. Но требования евростандарта к характеристикам топлива вступают в силу со значительным опозданием по времени.

По словам министра транспорта и коммуникаций РК Абельгази Кусаинова, более поздний срок ввода стандартов Евро по топливу по сравнению со сроками ввода соответствующих стандартов по автотранспортным средствам обусловлен необходимостью вложения значительных финансовых средств и времени в переоборудование НПЗ.

Возмущенные автомобилисты, вынужденные переплачивать за более новые автомобили, стали поговаривать о том, что в прави-

тельстве вновь поставили телегу впереди лошади. У такого пути перехода на новые экологические стандарты, мол, может быть лишь одна причина — лоббирование интересов автодилеров: теперь в очередной раз повысится нижняя ценовая планка подержанной иномарки.

И реакция властей последовала: запрет на ввоз «некондиционных» иномарок отодвигается на полгода и вступает в силу с 1 июля 2011 года. Более того, в Министерстве нефти и газа «вдруг» осознали, что «устанавливая для импортируемых в страну машин европейские экологические стандарты, нелегитимно обеспечивать рынок топливом несоответствующего качества», и приняли решение о форсированном, минуя промежуточные стадии Евро-3 и Евро-4, переходе отечественных НПЗ на выпуск топлива стандарта Евро-5.

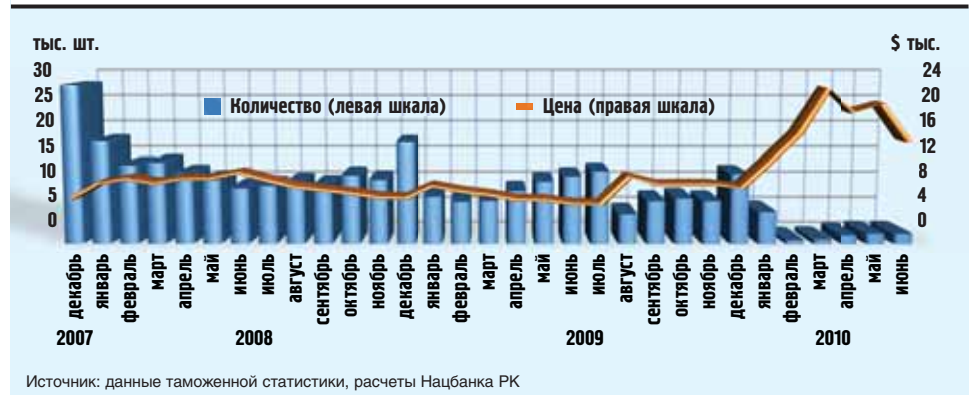
Основной вопрос сейчас не в том, «осилим» ли, а в том, какой технологический выбор будет сделан в рамках модернизации казахстанских НПЗ. И выбор этот предполагается сделать в сторону метода глубокого двухступенчатого гидрокрекинга, позволяющего выпускать практически весь ассортимент нефтепродуктов (дизтопливо, базовые масла, авиакеросин, бензины высшего качества), причем из нефти самого разнообразного состава.

Таким образом, в течение трех-пяти лет, без промежуточных переделок, можно будет полностью модернизировать имеющиеся производства до мирового стандарта. Однако появляется ряд проблем.

Проблемы

Во-первых, о планах по реконструкции или модернизации действующих НПЗ неоднократно заявлялось и правительством, и руководством этих заводов, но запустить инновационный механизм в полной мере никогда не удавалось. Сейчас для преодоления технологического отставания отрасли нужны большие усилия и средства: для модернизации трех имеющихся НПЗ требуется около \$4 млрд. Кто будет финанси-

Динамика импорта легковых автомобилей в Казахстан



вать проекты их реконструкции и модернизации, не ясно.

К примеру, Павлодарский завод по итогам 2009 года получил прибыль около \$500 млн, при этом износ основных фондов составляет около 80%. Очевидно, что крупный бизнес заинтересован лишь в получении прибыли вместо инвестирования в модернизацию и развитие производства. Кроме того, использование давальческой (толлинговой) схемы переработки сырья приводит к тому, что львиная доля прибыли достается не предприятию, а посредникам и собственникам углеводородов.

Во-вторых, существует опасность, что за шумихой перехода на Евро-5 вновь «забудут» об организации жесткого контроля над качеством топлива на АЗС. В итоге по бумагам перейдем на Евро-5, цены на топливо взлетят, а из пистолетов АЗС будет литься все та же «бодяга».

В-третьих, остается открытым вопрос загрузки НПЗ. Планируется, что в результате модернизации объем перерабатываемой на них нефти возрастет с 12 млн до 17 млн тонн. Однако в Казахстане загруженность заводских мощностей все годы независимости не превышает двух третей. Низкие экспортные пошлины на сырую нефть делают экономически целесообразной ее продажу за рубеж с соответствующими последствиями для внутреннего рынка. А ведь низкая загруженность НПЗ значительно удорожает конечную стоимость нефтепродуктов.

В-четвертых, теплоэнергостанции республики в основном рабо-

тают на мазуте и угле и столь резкое увеличение глубины переработки, сократив долю производства мазута, может оставить их без топлива.

Бензиновые вершки...

Безусловно, ключевым вопросом является степень готовности инфраструктуры рынка к новым техническим требованиям. Казахстанские заводы в настоящий момент выпускают топливо, в луч-

Власти рассчитывали, что внедрение новых экологических требований и переход на евростандарты позволит обновить парк автомашин в стране и решить экологические проблемы

шем случае, отвечающее стандарту Евро-2.

Морально и физически устаревшее оборудование позволяет достигать глубины переработки нефти не выше 85%, а выход светлых нефтепродуктов составляет всего 30–36%, вследствие чего качество

Министерство нефти и газа приняло решение о форсированном, минуя промежуточные стадии Евро-3 и Евро-4, переходе отечественных НПЗ на выпуск топлива стандарта Евро-5

нефтепереработки значительно ниже мирового уровня (90–95% и 50–55% соответственно).

Агентство РК по статистике радует сообщениями о том, что оте-

чественные НПЗ увеличивают объемы переработки нефти и выпуска бензина. Так, переработка нефти в республике за 10 месяцев 2010 года увеличилась на 16,9% (до 11,4 млн тонн), производство автомобильного бензина выросло на 17,3% (до 2,44 млн тонн) по сравнению с аналогичными показателями прошлого года.

Если в машину стандарта Евро-4 заливать топливо стандарта Евро-2, то на конце выхлопной трубы получишь экологический стандарт, соответствующий используемому топливу, а не двигателю

Но даже неспециалисту понятно, что если в машину стандарта Евро-4 заливать топливо стандарта Евро-2, то на конце выхлопной трубы получишь экологический стандарт, соответствующий используемому топливу, а не двигателю. Поэтому сколько бы автомобилей экостандарта Евро-3 и

Переход на Евро-5 по топливу не согласован по времени с переходом на Евро-3 по автомобилям: потребитель будет вынужден переплачивать за более новую машину, но «гробить» ее двигатель низкокачественным топливом

выше в страну ни ввозилось, минимум до 2014 года казахстанцы будут дышать газовыми выбросами стандарта Евро-2.

Более того, несоответствие между низкокачественным топливом и заложенными производителем высокими экологическими показателями двигателей вызы-

Кроме того, существует опасность, что за шумихой перехода на Евро-5 власти вновь забудут об организации жесткого контроля над качеством топлива на АЗС: в итоге цены на топливо взлетят, а в баки будет литься все та же «бодяга»

вает технические неполадки в автомобиле. Да и гарантию завод-изготовитель дает только в слу-

чае если в двигателе используется топливо определенного качества. Таким образом, новые двигатели формата Евро-3 успеют растерять все свои высокоэкологичные свойства еще до того, как в Казахстане начнут выпускать соответствующее им моторное топливо.

Больше того, внедрение с 1 января 2010 года стандарта Евро-2 для топлива ситуацию на АЗС не изменило, поскольку в Казахстане фактически отсутствует система контроля качества и никто не гарантирует сохранность качества топлива в длинной цепочке от НПЗ до бензобака автолюбителя.

Безусловно, частично проблему можно закрыть за счет импорта топлива. Тем более что зависимость от него казахстанского рынка очевидна: 500–800 тыс. тонн бензина и 400 тыс. тонн дизтоплива в год. По данным Министерства нефти и газа РК, до 40% высокооктанового бензина от общего потребления Казахстан импортирует из России. Однако все АЗС импортом не обеспечены.

И как показывают многочисленные проверки и анализы проб, значительная часть бензина по качеству не соответствует тем маркам, под которыми он продается на заправках. К примеру, по данным Управления природных ресурсов и регулирования природопользования Алматы, топливо «бодяжат» едва ли не на каждой шестой из 183 алматинских заправок. Зачастую на них вместо топлива марки АИ-80 в бензобаки могут залить жидкость с октановым числом 61,4, а вместо АИ-93Р и АИ-92 — с октановым числом 87.

...и автомобильные корешки

В такой ситуации потребитель будет вынужден переплачивать за более новую машину, но «гробить» ее двигатель низкокачественным топливом. Тем более что вступление страны в Таможенный союз негативно отразилось на импорте автомобилей: их ввоз в Казахстан сократился больше, чем в предыдущие «кризисные годы».


По данным аналитиков Национального банка РК, в 2008 году импорт легковых автомобилей в количественном выражении снизился по сравнению с 2007 годом в 2,5 раза (в среднем до 13 тыс. штук в месяц). В 2009 году количество импортируемых легковушек сократилось еще на 28% (до 9310 штук в месяц, см. «Динамика импорта легковых автомобилей»). Одновременно шло и снижение их таможенной стоимости — до \$1,2 млрд и \$772 млн соответственно.

С началом работы Таможенного союза тренд по падению количества импортируемых машин сохранился, но по таможенной стоимости сменился на обратный. Так, если в первом полугодии текущего года количество автомобилей, ввезенных из России, снизилось на 16,3%, то их таможенная стоимость возросла на 25,3% (с \$6,3 тыс. до \$9,5 тыс.).

Особенно заметно сократились поставки из бывшей в первом полугодии 2009 года лидером автоимпорта Германии, занимавшей более 46% всего рынка. В январе-июне 2010 года ввоз немецких автомобилей сократился в 21,8 раза (до 9,4%), тогда как их средняя стоимость резко выросла — с \$3,2 тыс. до \$20,9 тыс. Та же картина и по «японцам»: их количество снизилось по сравнению с соответствующим периодом 2009 года в 3,2 раза, но средняя стоимость увеличилась с \$10 тыс. до \$19,4 тыс.

По информации Агентства по статистике, Казахстан в январе-сентябре 2010 года импортировал 17 тыс. 522 легковых и 3 тыс. 908 грузовых автомашин. Это на 79% и на 36% меньше по сравнению с уровнем аналогичного периода 2009 года.

Вступление в Таможенный союз правительство подсластило пилулей в виде права ввоза физическими лицами с 1 июля 2010 года по 1 июля 2011 года по льготному тарифу одного автомобиля не старше семи лет.

Однако в среднесрочной перспективе нововведения правительства экологическую ситуацию в стране не улучшат, но станут причинами таких последствий, как рост цен на автомобили, рост цен на топливо плюс недовольство населения. 

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА «НЕФТЬ. ГАЗ. ЭНЕРГО»-2011

16-18 ФЕВРАЛЯ

Нефть. Газ. Энерго (УралЭкспо)

Оренбург.
Нефть.
Газ. 2011

ПЕРЕРАБОТКА, ТРАНСПОРТИРОВКА
И ХРАНЕНИЕ НЕФТИ,
НЕФТЕПРОДУКТОВ И ГАЗА

СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕКТОВ
НЕФТЯНОЙ И ГАЗОВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ
И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА

ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ



ОАО "УралЭкспо", г.Оренбург тел./факс: (3532)99-69-39,
99-69-40, 99-69-41, 560-560 e-mail: uralexpo@yandex.ru,

www.uralexpo.ru

