

Государственная политика поэтапного перехода на экологические классы Евро в Республике Казахстан

А.М. Карибаев, директор Департамента технического регулирования АО «Главное диспетчерское управление нефтяной и газовой промышленности» при Министерстве энергетики и минеральных ресурсов Республики Казахстан

Г.К. Исаев, главный эксперт Департамента технического регулирования АО «Главное диспетчерское управление нефтяной и газовой промышленности» при Министерстве энергетики и минеральных ресурсов Республики Казахстан

Данная статья освещает вопрос перехода Казахстана на топливо, произведенное по европейским стандартам. В стране в последние годы количество вредных выбросов от автотранспортных средств увеличилось до угрожающих для здоровья и жизни человека, для окружающей среды. Переход на топливо, соответствующее европейским стандартам, для Республики Казахстан является важной актуальной проблемой.

В последнем Послании Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Новое десятилетие — новый экономический подъем — новые возможности Казахстана» от 29 января 2010 г. отмечается необходимость ускоренной диверсификации и повышения конкурентоспособности национальной экономики.

Одним из стратегически важных секторов экономики Республики Казахстан является топливно-энергетический комплекс, в частности, в последние годы в стране большое внимание уделяется нефтепереработке, выпуску конечной конкурентоспособной в мире продукции. На сегодня в Республике действуют три крупных нефтеперерабатывающих завода. Как указано в Послании, к 2014 г. будут реконструированы все три НПЗ и Казахстан сможет полностью обеспечить внутреннюю потребность ассортиментом нефтепродуктов, соответствующих мировым стандартам.

С каждым следующим этапом внедрения европейского стандарта в выхлопных газах уменьшается концентрация свинца, серы, бензола и прочих вредных выбросов.

Комплексным планом развития нефтеперерабатывающих заводов Республики Казахстан на 2009–2015 гг., утвержденным постановлением Правительства Республики Казахстан от 14 мая 2009 г. № 712 определены конкретные цели и задачи развития нефтеперерабатывающих заводов, а также ожидаемые окончательные результаты и механизм реализации. Комплексный план предусматривает производство автомобильного бензина и дизельного топлива для автомобильной и иной техники с экологическими нормативами, вводимыми в следующие сроки: экологический этап Евро-2 — с 1 января 2010 г.; экологический этап Евро-3 — с 1 января 2014 г.; Евро-4 — с 1 января 2016 г.

Общеввропейские нормы по токсичности отработавших газов автомобиля Евро-1 впервые были введены в 1993 г., а нормы Евро-2 — в 1996 г., при этом требования по выбросам ужесточены в среднем в полтора раза.

Выполнить их могут только бензиновые двигатели с системами впрыска топлива и каталитическими нейтрализаторами. Нормы Евро-3 в европейских странах введены в 2000 г. Они отдельно оговаривают параметры холодного пуска и сокращают объем токсичных допустимых выбросов примерно на 25 % или в 2,5 раза, по сравнению с Евро-1. В Европе уже действуют нормы Евро-4, введенные в октябре 2006 г. По всем показателям эти нормы примерно в 2 раза жестче, чем Евро-3.



Одним словом, с каждым следующим этапом внедрения европейского стандарта в выхлопных газах уменьшается концентрация свинца, серы, бензола и прочих вредных выбросов.

К примеру, сейчас европейские страны осуществляют переход уже на Евро-5, а Российская Федерация производит топливо, соответствующее классу Евро-3. В настоящее время импорт топлива Российской Федерации покрывает 40 % потребности нашей страны, а доля производства отечественного топлива составляет лишь 60 % потребности внутреннего рынка. С учетом снижения таможенных пошлин, вследствие вхождения Казахстана в Единое таможенное пространство и Таможенный союз трех стран, которые откроют доступ дешевому импортному топливу с высокими качественными показателями, казахстанский производитель рискует оказаться в серьезных убытках.

В связи с этим, выпуск в Казахстане высококачественного топлива, соответствующего классам Евро, является важной задачей государственного значения.

В последние годы в Республике, как и в других странах, все чаще говорится о евротопливе. Основание тому — утверждение постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2007 г. № 1372 Технического регламента «О требованиях к выбросам вредных (загрязняющих) веществ автотранспортных средств, выпускаемых в обращение на территории Республики Казахстан», в котором, помимо требований к выбросам автотранспортных средств, установлены также требования к безопасности топлива по показателям, соответствующим евростандартам.

В приложении 4 к Техническому регламенту определено, автомобили какого года выпуска и из каких стран соответствуют экологическому этапу Евро-2 и разрешены сегодня для ввоза на территорию Казахстана. Под требования стандарта Евро-2 подпадают все типы автотранспортных средств.

При этом у каждого обывателя возникает законный вопрос: что же такое евростандарты на топливо и какая нам польза от их внедрения?

В процессе реализации Киотского протокола о сокращении вредных выбросов, Европейским союзом утверждена Директива Европейского Парламента и Совета 98/70/ЕС от 13 октября 1998 г., устанавливающая минимальные технические требования к безопасности бензина и дизельного топлива на стадии производства.

В связи с этим Европейским союзом разработаны спецификации, устанавливающие требования к бензину и дизельному топливу, на основе которых разработаны стандарты: EN 228 — на бензин и EN 590 — на дизельное топливо. В Директиве 98/70/ЕС также предусмотрены сроки поэтапных переходов на более чистое топливо, при каждом внесении изменений в стандарт в пользу увеличения чистоты топлива каждому из этапов присваиваются обозначения Евро-1,

Евро-2, Евро-3 и т.д. Таким образом, Европа осуществила шаг к чистому воздуху путем выпуска экологически чистого топлива.

Казахстан Законом Республики Казахстан от 26 марта 2009 г. № 144-IV ратифицировал Киотский протокол к Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, где говорится о необходимости сокращения выбросов парниковых газов.

Поэтому в соответствии с международными требованиями использование в Казахстане евротоплива позволит ежегодно сокращать количество выбросов в атмосферу, повысить конкурентоспособность произведенного в нашей Республике топлива. Ведь использование экологически чистого топлива гарантирует нам не только чистый воздух, но и безопасную, нормальную работу двигателей всего автотранспорта.

При переходе на Евро-2 содержание серы в топливе не должно превышать порог в 500 мг/кг, соответственно на Евро-3 — 150 мг/кг, на Евро-4 — 50 мг/кг. Как показывают цифры, уровень серы поэтапно будет снижен. В конечном итоге к 2020-м гг. в Казахстане планируется внедрение Евро-5, где содержание серы будет не более 10 мг/кг.

В настоящее время в Республике для обеспечения выпуска продукции в соответствии с Евро необходимы строительство новых технологических установок, замена катализаторов и реконструкция действующих установок облагораживания нефтепродуктов — установок гидроочистки дистиллятов, изомеризации, извлечения бензола и ароматических углеводородов, производства водорода, производства серы.

Министерством энергетики и минеральных ресурсов Республики Казахстан разработан и постановлением Правительства Республики Казахстан от 1 марта 2010 г. № 153 утвержден Технический регламент «Требования к безопасности бензина, дизельного топлива и мазута». Данный Технический регламент вводится в действие со дня его первого официального опубликования, за исключением пункта 63



Технического регламента, и будет распространяться на производимое и ввозимое в Республику Казахстан топливо. Пункт 63 касается характеристики бензина «Отложения на впускных клапанах, не более» и характеристики дизельного топлива «Чистота топливной форсунки, не более», приведенных в приложениях 1 и 2, и вводится в действие с 1 сентября 2010 г.

В данном Техническом регламенте предусмотрены опасные факторы (риски), которые необходимо избегать на всех стадиях жизненного цикла, требования к размещению топлива на рынке с учетом опасных факторов (рисков) к безопасности топлива на всех стадиях жизненного цикла, а также требования к формам и схемам подтверждения соответствия. В регламенте также предусмотрены требования к таким показателям топлива, как содержание серы, содержание свинца, объемная доля оксигенатов и т.д., запрещение металлосодержащих присадок.

Необходимо отметить, что по поручению Правительства Республики Казахстан в Технический регламент по выбросам внесены изменения в части исключения требований к характеристикам топлива, в целях взаимного увязания с Техническим регламентом, устанавливающим требования к безопасности топлива как к продукции. Таким образом, требования к характеристикам топлива будут установлены в Техническом регламенте, разработанном Министерством энергетики и минеральных ресурсов Республики Казахстан.

В данном Техническом регламенте по топливу также устанавливаются требования к таким показателям, как отложения на впускных клапанах (для бензина) и чистота топливной форсунки (для дизельного топлива), характеризующим способность топлива к нагарообразованию, являющемуся источником загрязнения окружающей среды и износа двигателя автомобиля. Испытание этих показателей требует затрат времени и денег, но определение этих показателей должно будет проводиться на стадии производства топлива, т.е. при постановке на производство определенной марки топлива, и только один раз.

Технический регламент вступит в силу со дня его официального опубликования, однако требования по показателям нагарообразования введутся в действие с 1 сентября 2010 г. До этого будут проведены мероприятия по усовершенствованию нормативно-технической базы для определения этих показателей.

Важным является то, что октановое число бензина для всех трех классов Евро должно быть не менее 92 по исследовательскому методу, а цетановое число дизельного топлива для Евро-2 — 45, для Евро-3 и Евро-4 — 51.

Налоговый комитет Казахстана завершил проверки по СРП

Налоговый комитет Министерства финансов Республики Казахстан (далее – Налоговый комитет) завершил проверки по соглашениям о разделе продукции (далее – СРП) нефтегазовых проектов и передал материалы проведенного исследования в Министерство нефти и газа Республики Казахстан, сообщил глава комитета Даулет Ергожин. «Мы все материалы передали в Министерство нефти и газа, они под грифом ДСП (для служебного пользования)», – сказал Д. Ергожин на пресс-конференции.

В конце января текущего года Президент Республики Казахстан Нурсултан Назарбаев предложил всем недропользователям перейти на налогообложение по действующему Налоговому кодексу и пересмотреть действующие СРП, заявив, что время идет и нужно учитывать интересы страны, после чего Налоговый комитет объявил о проверках ранее заключенных СРП. В апреле Д. Ергожин заявил, что сомневается в законности некоторых заключенных контрактов на недропользование и отметил, что «законодательная основа для разрыва контрактов в Республике Казахстан существует».

Глава Налогового комитета во вторник напомнил, что предложения по замене ранее заключенных СРП на контракты в соответствии с современным законодательством будут представлены в апреле.

«Новости-Казахстан». 18.05.2010

Сжигающие попутный газ недропользователи будут платить в бюджет Казахстана сверхнормативные средства

Сжигающие попутный газ недропользователи будут платить в бюджет государства сверхнормативные средства. Об этом в интервью журналистам сообщил ответственный секретарь Министерства нефти и газа Канатбек Сафинов.

«Есть поручение президента: попутный газ признать собственностью государства. Проблема заключается в том, что многие контракты уже заключены, они стабилизированы. Глава государства говорил о том, что незыблемость контрактов должна соблюдаться, но вместе с тем мы ведем переговоры с недропользователями, и тех недропользователей, которые неэффективно используют газ, мы заставим либо платить сверхнормативные средства за сжигание газа, либо будет стоять вопрос о совместном использовании газа».

«Наша задача – сделать так, чтобы попутный газ не просто сжигался или утилизировался, но чтобы была добавленная стоимость, чтобы он превращался в электроэнергию или в сжиженный газ. Такая работа у нас тоже ведется», – проинформировал он.



Таблица 1

Соответствие автотранспортных средств и двигателей внутреннего сгорания (в зависимости от года их выпуска) требованиям Технического регламента по экологическому этапу Евро-2

Страна происхождения автотранспортного средства и (или) двигателя к нему	Соответствующие требованиям Евро-2 в зависимости от года выпуска автотранспортного средства и (или) двигателя к нему
Входящая в Европейский союз, бензиновые двигатели	с 1997 г. и позже
Входящая в Европейский союз, дизели	с 1997 г. и позже
США	с 1996 г. и позже
Япония	с 1998 г. и позже
Канада	с 2001 г. и позже
Индия	с 2005 г. и позже
Малайзия	с 2003 г. и позже
Китай	с 2004 г. и позже
Республики Корея	с 2001 г. и позже
Россия	с 2006 г. и позже
Узбекистан	с 2007 г. и позже
Украина, категория М	с 2006 г. и позже
Украина, категория N	с 2007 г. и позже

Таблица 2

Основные технические требования к характеристикам топлива для автотранспортных средств

Характеристика топлива	Единица измерения	Норма в отношении автотранспортного средства		
		экологического этапа Евро-2	экологического этапа Евро-3	экологического этапа Евро-4
Бензин				
Концентрация свинца, не более	мг/дм ³	10	5	0
Концентрация серы, не более	мг/кг	500	150	30
Объемная доля углеводородов, не более: ароматических	%	не установлены	42	35
		не установлены	18	18
олефиновых				
Объемная доля бензола, не более	%	5	1	1
Массовая доля кислорода, не более	%	не установлены	2,7	2,7
Давление насыщенных паров с учетом климатических условий:	кПа			
в летний период		35–79,9	35–79,9	35–79,9
в зимний период		35–93,3	35–93,3	35–93,3
Отложения на впускных клапанах, не более	мг/клапан	50	30	30
Дизельное топливо				
Цетановое число, не менее	%	49	51	51
Плотность при 15°С	кг/м ³	820–860	820–845	820–845
Массовая доля полициклических углеводородов, не более	%	не установлены	11	11
Концентрация серы, не более	мг/кг	500	350	50
Фракционный состав – 95 % объема перегоняется при температуре не более	°С	360	360	360
Смазывающая способность, не более	мкм	460	460	460
Чистота топливной форсунки, не более (СЕС(PF-023)ТВА)	Потеря пропускания, %	85	85	85



Однако в Техническом регламенте имеется оговорка, что в течение трех лет с момента введения данного Технического регламента наряду с оборотом бензина, соответствующего требованиям, предусмотренным Техническим регламентом, допускаются производство и выпуск в оборот бензина с октановым числом по исследовательскому методу не менее 80 и моторному методу не менее 76 при условии соответствия остальных характеристик требованиям, предусмотренным Техническим регламентом.

Таким образом, теперь, после утверждения Технического регламента «Требования к безопасности бензина, дизельного топлива и мазута» будет осуществляться поэтапный переход на экологические классы Евро.

Если учитывать то, что в свете вхождения в Единое таможенное пространство трех государств, с одной стороны, с каждым днем перед отечественными производителями будет увеличиваться жесткая конкуренция со стороны импортеров топлива, а с другой стороны, открывается доступ к 170 млн потребителей. Это будет отличным стимулом для повышения конкурентоспособности отечественной продукции.

Удельные нормативы выбросов автотранспортных средств согласно Техническому регламенту на территории Республики Казахстан вводятся в действие в следующие сроки:

- экологический этап Евро-2 — с 15 июля 2009 г.;
- экологический этап Евро-3 — с 1 января 2011 г.;
- экологический этап Евро-4 — с 1 января 2014 г.

Основные технические требования к характеристикам топлива для автотранспортных средств на территории Республики Казахстан вводятся в действие в следующие сроки:

- экологический этап Евро-2 — с 1 января 2010 г.;
- экологический этап Евро-3 — с 1 января 2011 г.;
- экологический этап Евро-4 — с 1 января 2014 г.

При выпуске в обращение на территории Республики Казахстан автотранспортных средств, бывших в эксплуатации, допускается в срок до 1 января 2009 г. проводить подтверждение их соответствия требованиям настоящего технического регламента согласно приложению 4. 

Вместе с тем К. Сафинов напомнил, что «газ запретили сжигать с 2004 года и дали время и возможность построить какое-то оборудование по утилизации».

«Сегодня мы проверяем, что было сделано. Некоторые компании очень серьезно подошли к этому вопросу – построили газоперерабатывающие заводы, а другие просто загнули факела, начали греть воду и закачивать попутный газ в пласт. Мы хотим понять, сколько они сожгли газа и сколько потратили на программу утилизации. Если обнаружится нестыковка, будет констатировано, что программа по утилизации газа не выполнена, и мы будем ставить вопрос о возврате средств государству», – пояснил ответственный секретарь министерства.

Kazakhstan Today. 04.06.2010

Документы

Казахстан увеличил таможенную пошлину на экспорт ГСМ

Казахстан увеличил таможенную пошлину на экспорт нефтепродуктов. Согласно постановлению правительства, текст которого опубликован в официальных СМИ, ставка таможенной пошлины на жидкое топливо повысилась до \$82,96 за тонну, на мазут – до \$55,31 за тонну.

Пошлина на экспорт нефти и нефтепродуктов была введена в Казахстане для стабилизации внутреннего рынка сырой нефти и нефтепродуктов в мае 2008 г. решением правительства. Она рассчитывалась по формуле исходя из мировых цен на нефть и распространялась на всех экспортеров нефти, за исключением тех, в контрактах которых есть положения о стабильности таможенного режима.

Ранее правительство планировало с 20 января 2009 г. снизить ставку экспортной пошлины на сырую нефть на 31,4 % – до \$139,79 за тонну, кроме того, пошлина должна была пересматриваться ежемесячно, а не ежеквартально, как было ранее, но уже через неделю после принятия постановления о снижении пошлины правительство вообще отменило ее.

При этом экспортная пошлина на нефтепродукты осталась, но ее ставки существенно снижены: для жидкого топлива – на 35 % (до \$61,86 за тонну), для битума нефтяного и газойля – на 56 % (до \$41,42 за тонну).

РИА «Новости». 30.03.2010