



111116, Москва, ул. Авиамоторная, д. 6

Тел.: +7 (495) 787 4887, факс: + 7 (495) 361 1285

Исх. № 29/14 - 1150 от "30" 04. 2013 г.

На №

Члену коллегии Евразийской
экономической комиссии
по техническому регулированию
В.Н.Корешкову

Москва, 105064
Яковоапостольский пер. д.6 стр. 1

Рассмотрев проект изменения к техническому регламенту Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011) считаем необходимым внести следующие уточнения:

-По приложению 1 ТР ТС 013/2011

В приложении 1 в пункте 2.1 необходимо оставить слова «для автомобильных дизельных двигателей», так как ТР ТС 013/2011 предусматривает выпуск дизельного топлива для автомобильной техники.

Судовые дизеля, дизеля буровых установок, дизеля военной техники также используют дизельное топливо, но оно отличается от топлив по классам ТР ТС 013/2011. Исключение слов «для автомобильных дизельных двигателей» создает путаницу.

-По приложению 2 ТР ТС 013/021

В связи с введением в Европе с 2014года новых норм на выбросы бензиновыми автомобилями по ЕН-228-2012 необходимо ввести в ТР ТС 013/2011 следующие изменения:

1-Дополнить Приложение 2 нормами для автомобильного бензина экологического класса К6, увеличив допустимое содержание оксигенатов по кислороду до 3,7 % масс. и по объемной доле оксигенатов:

этанол - 10%

эфирьы С5 и выше - 22%

изопропанол - 12%

изобутанол - 15%
третбутанол - 15%
и прочие оксигенаты - 15%

2- Отменить запрет на применение N-метиланилина в концентрации до 1% об. в автомобильных бензинах экологического класса К5 и К6 при условии применения добавок на основе N-метиланилина только со стабилизатором цвета в сочетании с моющими присадками, имеющих класс опасности не ниже 3.

3- Допустить совместное нормирование бензола и N-метиланилина не более 1% об.

- По приложению 4 ТР ТС 013/2011

В приложение 4 «Требования к характеристикам мазута» предложено внести показатель «выход фракции, выкипающей до 350°C, не более» и установить для него метод испытания по ГОСТ 2177-99 «Нефтепродукты. Методы определения фракционного состава». Использование ГОСТ 2177-99 для определения фракционного состава мазута невозможно, так как этот метод не применим для темных нефтепродуктов

- Так как флотский мазут в Российской Федерации поставляется для Министерства обороны, то внесение этой марки мазута в приложение 4 ТР ТС 013/2011 противоречит пункту 1.3 данного технического регламента. Внесение данной марки нецелесообразно.

- По приложению 5 ТР ТС 013/2011

Приложение 5 ТР ТС 013/2011 содержит требования к топливу для летательных аппаратов со сверхзвуковой скоростью полёта. В гражданской авиации, как в отечественной, так и в зарубежной, такие летательные аппараты отсутствуют. Эти аппараты относятся только к технике оборонного назначения, на топлива для которой требования технического регламента не распространяются. Целесообразно требования к топливу для летательных аппаратов со сверхзвуковой скоростью полёта из приложения 5 удалить. Если разработчик ТР ТС 013/2011 может привести веские основания о необходимости их сохранения, то в таблицу приложения 5 необходимо внести следующие изменения:

- Шапку таблицы целесообразно отобразить в новой редакции (форма приведена в таблице);

- Так как в графе «Нормы в отношении - летательных аппаратов с дозвуковой скоростью полета» записаны конкретные марки топлива, то и в графе «Нормы в

отношении - летательных аппаратов со сверхзвуковой скоростью полета» необходимо записать отдельно требования для топлив Т-6 и Т-8;

-Для показателя «Температура начала кристаллизации» для всех летательных аппаратов с дозвуковой и сверхзвуковой скоростью полета установить норму не выше минус 60°С, так как это основная зимняя температура для регионов Российской Федерации;

-Для показателя «Фракционный состав» исключить показатель «Температура конца кипения» и взамен установить показатель «98 % отгоняется при температуре, не выше», «остаток от разгонки и потери от разгонки» для марки топлива ТС-1 установить норму не более 1,5%;

-Исключить показатель «Массовая доля ароматических углеводородов», при этом установить нормы «Объемная (массовая) доля ароматических углеводородов» для марки ТС-1 и для летательных аппаратов со сверхзвуковой скоростью полета не более 20(22)%;

-Заменить наименование показателя «Содержание фактических смол» на «Концентрация фактических смол» и установить норму для марки ТС-1 не более 5 мг/100см³;

-Исключить «Примечание: топлива для реактивных двигателей, применяемых в холодных и арктических климатических районах России должны иметь температуру начала кристаллизации не выше минус 60°С.», так как температуру начала кристаллизации не выше минус 60 °С предлагается установить в таблице требований к характеристикам топлива.

Таблицу изложить в редакции:

Требования к характеристикам топлива для реактивных двигателей

Наименование показателей	Единица измерения	Нормы для марки топлива				
		Дозвуковая авиация		Сверхзвуковая авиация		
		Джет А-1	ТС-1	РТ	Т-6	Т-8В
Кинематическая вязкость при температуре минус 40 °С, не более	мм ² /с	-	8*	16*	60	16
Кинематическая вязкость при температуре минус 20 °С, не более	мм ² /с	8	8**	8**	-	-

Продолжение таблицы

Наименование показателей	Единица измерения	Нормы для марки топлива				
		Дозвуковая авиация		Сверхзвуковая авиация		
		Джет А-1	ТС-1	РТ	Т-6	Т-8В
Температура начала кристаллизации, не выше	°С	-	Минус 60 ¹⁾	Минус 60 ¹⁾	Минус 60 ¹⁾	Минус 60
или						
температура замерзания, не выше	°С	Минус 47	-	-	-	-
Содержание механических примесей и воды	-	Отсутствие	Отсутствие	Отсутствие	Отсутствие	Отсутствие
Фракционный состав:						
10 % отгоняется при температуре не выше	°С	205	165	175	220	185
90 % отгоняется при температуре не выше	°С	300	230	270	290	Не нормируется, определение обязательно
98 % отгоняется при температуре, не выше	°С	-	250	280	315	280
остаток от разгонки, не более	%	1,5	1,5	1,5	Не нормируется	Не нормируется
потери от разгонки, не более	%	1,5	1,5	1,5	Не нормируется	Не нормируется
Высота некопящего пламени, не менее	мм	25	25	25	20	20
или при объёмной доле нафталиновых углеводородов не более 3%, не менее		19	-	-	-	-
Температура вспышки в закрытом тигле, не ниже	°С	38	28	28	62	45
Объёмная (массовая) доля ароматических углеводородов, не более	%	25	20 (22)	20 (22)	(10)	(22)
Концентрация фактических смол, не более	мг/100 см ³	7	5	4	4	4

Продолжение таблицы

Наименование показателей	Единица измерения	Нормы для марки топлива				
		Дозвуковая авиация		Сверхзвуковая авиация		
		Джет А-1	ТС-1	РТ	Т-6	Т-8В
Массовая доля общей серы, не более	%	0,25	0,20	0,10	0,05	0,10
Массовая доля меркаптановой серы, не более	%	0,003	0,003	0,001	Отсутствие	0,001
Термоокислительная стабильность при контрольной температуре, не ниже:	°С	260	260	260 (275) ²⁾	275	275
перепад давления на фильтре, не более	мм рт. ст.	25	25	25	25	25
цвет отложений на трубке (при отсутствии нехарактерных отложений), не более	баллы по цветовой шкале	3	3	3	3	3
Удельная электрическая проводимость***:	пСм/м					
без антистатической присадки, не более		10	10	10	10	10
с антистатической присадкой		50-600	50-600	50-600	50-600	50-600

* - норма устанавливается для Республики Казахстан и Российской Федерации
 ** - норма устанавливается для Республики Беларусь
 *** - определяется на стадии производства и контролируется на месте применения топлива

¹⁾Топлива ТС-1, РТ, Т-6, предназначенные для применения во всех климатических районах, за исключением холодных и арктических, допускается вырабатывать с температурой начала кристаллизации не выше минус 50°С

²⁾По требованию потребителей допускается определять термоокислительную стабильность для топлива РТ при температуре не ниже 275°С

- По приложению 6 ТР ТС 013/2011

В части авиационных бензинов исключить сноску к показателю «сортность»:

«*Определяется на стадии подготовки производства и гарантируется изготовителем.»

Генеральный директор ОАО «ВНИИ НП»

Б.В.Винокуров

Предложения ОАО «ЛУКОЙЛ» по проекту изменений в ТР ТС 013/2011

18 марта 2013 года на публичное обсуждение вынесен проект изменений в Технический регламент Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011).

Проектом изменений в ТР ТС 013/2011 предусмотрено в пункте 2.1. статьи 2 формулировку термина «мазут» изложить в следующей редакции: «мазут» - жидкое остаточное нефтяное топливо для использования в тепловых и энергетических установках».

В части требований к мазутам предусматривается установить такой показатель как выход фракции, выкипающей до 350С – не более 17% объемных (не более 22% объемных для флотского мазута Ф-5), при этом данный показатель устанавливается только на территории Российской Федерации.

1) Термин 'тепловые и энергетические установки' не изложен ни в действующей редакции ТР ТС 013/2011, ни в предлагаемом проекте изменений. К энергетическим установкам могут быть отнесены судовые энергетические установки.

В то же время, ГОСТ Р 54299-2010 «Топлива судовые. Технические условия», разработанный на основе международного стандарта ISO 8217:2010, устанавливает требования к судовым топливам, предназначенным для применения в судовых энергетических установках на территории РФ и для поставки на экспорт. Данным ГОСТ Р устанавливаются требования как к дистиллятным судовым топливам, так и к остаточным судовым топливам марок RMA 10, RMB 30, RMD 80, RME 180, RMG 180, 380, 500, 700, RMK 380, 500, 700. Числовое обозначение соответствует требованию к максимальной вязкости продукта при 50С, мм²/с². Приготовление данных топлив осуществляется смешением остаточного продукта – мазута марки M100 или аналогичной, с низковязким компонентом, в качестве которой используются дизельные фракции различной природы. Выполнение требований ТР ТС по выходу фракции, выкипающей до 350С (не более 17%об) является невозможным для топлив с вязкостью 380 мм²/с² и ниже. Поскольку требования ТР ТС 013/2011 в изложенной редакции распространяются в том числе на судовые остаточные топлива по ГОСТ Р 54299-2010, производство и выпуск в оборот на территории Российской Федерации данных топлив будет невозможен.

Необходимо отметить, что на базе ГОСТ Р 54299-2010 в настоящее время ОАО «ВНИИ НП» разработан проект межгосударственного ГОСТ «Топлива судовые. Технические условия», устанавливающий требования к аналогичным маркам судовых остаточных топлив.

2) Флотский мазут Ф-5 производится в соответствии с требованиями ГОСТ 10585-99 и на основе утвержденной технологии производства, согласованной как с профильными институтами (ОАО «ВНИИ НП»), так и

основным потребителем (структуры Министерства обороны РФ). В соответствии с утвержденной технологией в производстве флотского мазута Ф-5 применяются следующие компоненты: прямогонный мазут, гудрон, прямогонное дизельное топливо и легкий газойль каталитического крекинга. При этом доля вовлечения прямогонного дизельного топлива и легкого газойля каталитического крекинга составляет до 55% и до 22% соответственно. При вступлении в силу проекта изменений в ТР ТС производство флотского мазута Ф-5 по утвержденной технологии будет являться невозможным.

Предлагаем исключить из формулировки термина «мазут» остаточные топлива, применяемые на судовых энергетических установках и ввести отдельные требования по судовым топливам в соответствии с ISO 8217:2010. Предлагаемая формулировка термина «мазут» - «жидкое остаточное нефтяное топливо для использования в тепловых и энергетических установках, за исключением судовых энергетических установок».

Предлагаем исключить требование по выходу фракции, выкипающей до 350С – не более 22% объемных для флотского мазута Ф-5, и дополнить требования по качеству следующим: «выход фракции, выкипающей до 350С для флотского мазута Ф-5 определяется утвержденной технологией производства».

Подготовил:

Начальник Отдела технологии
нефтепереработки и газопереработки,
Блок нефтепереработки, нефтехимии, газопереработки
ОАО «ЛУКОЙЛ»



Р.З. Хазиев

Республика Башкортостан
Открытое акционерное общество
«Акционерная нефтяная компания «Башнефть»
450008, г. Уфа, ул. К.Маркса, д. 30
тел. +7 347 261-61-61, факс +7 347 261-62-62
ИНН 0274051582, ОКПО 00135645
www.bashneft.ru



Башкортостан Республикаһы
«Башнефть» Акционер нефть компанияһы»
асыҡ акционерҙар йәмғиәте
450008, Өфә ҡалаһы, К.Маркс урамы, 30
тел. +7 347 261-61-61, факс +7 347 261-62-62
ИНН 0274051582, ОКПО 00135645
www.bashneft.ru

05.04.13г. № 01-04-01/05182

На № _____ от _____

Члену Коллегии (Министру)
по вопросам технического
регулирования
В.Н. Корешкову

105064, г. Москва,
Яковоапостольский пер., д.
12, стр. 1

yelikbayev@eecommission.org

Касается изменений в технический регламент Таможенного союза

Уважаемый Валерий Николаевич!

В рамках планируемого внесения изменений в технический регламент Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту», предлагаем учесть наши замечания:

1.В предлагаемом пункте 5 изменения таблица приложения 4 «Требования к характеристикам мазута» вводится показатель по выкипанию до 350 °С. Считаем нормирование этого показателя неправильным. Чем глубже переработка и чем больше отбирается дизельных и газойлевых фракций из прямогонного мазута, тем тяжелее остаются нефтяные остатки и тем больший процент вторичных разбавителей в виде газойлей каталитического крекинга или коксования потребуется для разбавления остатков при доведении вязкости до требований ГОСТ. Предлагаемому ограничению в 17% будет удовлетворять прямогонный мазут. Если же остаток висбрекинга подвергается вакуумной разгонке и гудрон от остатка висбрекинга разбавляется тяжелым и легким каталитическим газойлями, то содержание фракций выкипающих до 350 °С будет заведомо выше 17%. Тем самым, планируемое изменение будет только сдерживать внедрение таких углубляющих процессов как деасфальтизация, висбрекинг с вакуумной разгонкой и глубокая вакуумная разгонка на АВТ.

Кроме этого, в предлагаемом изменении не указан метод анализа по которому предлагается определять содержание фракций до 350 °С. Хотя известно, что показатели, полученных по разным методам, могут отличаться на 10%.

2.В виду того, что показатель «Кинематической вязкости при температуре минус 40 °С» не нормируется в ГОСТ 10227-86 с изм. 1-6 и необходим только при



Евразийская экономическая
комиссия
№ 3657 от 05.04.2013
2

Республика Башкортостан
Открытое акционерное общество
«Акционерная нефтяная компания «Башнефть»
450008, г. Уфа, ул. К.Маркса, д. 30
тел. +7 347 261-61-61, факс +7 347 261-62-62
ИНН 0274051582, ОКПО 00135645
www.bashneft.ru



Башкортостан Республикаһы
«Башнефть» Акционер нефть компанияһы»
асыҡ акционерҙар йәмғиәте
450008, Өфө ҡалаһы, К.Маркс урамы, 30
тел. +7 347 261-61-61, факс +7 347 261-62-62
ИНН 0274051582, ОКПО 00135645
www.bashneft.ru

отгрузке реактивного топлива РТ в Казахстан, ввести в технический регламент данный показатель со ссылкой, что его требования распространяются только для продукции, предназначенной для Казахстана. Для РФ определение данного показателя не требуется.

В противном случае всем предприятиям, вне зависимости от того осуществляют они поставку РТ в Казахстан или нет, придется закупать дорогостоящие приборы и выполнять анализы. Кроме этого по данному показателю, если его и нормировать, то придется набрать статистику по его значениям. В виду того, что он не определялся, никто не сможет сказать фактических показателей.

3.Предлагаемое значение по показателю «Массовая доля меркаптановой серы» для топлива для реактивных двигателей марки РТ 0,001% не соответствует норме на этот показатель по ГОСТ 10227-86 с изм.1-6 – не более 0,003%.

Считаем, что этот показатель в техническом регламенте должен быть таким же, как и в ГОСТе - 0,003%.

С уважением,

В.А. Ганцев
Старший Вице-президент по нефтепереработке и нефтехимии ОАО АНК
«Башнефть»

С.А. Дьяченко
(347) 261-61-55


Славнефть

**Открытое акционерное общество
"СЛАВНЕФТЬ-
ПРОСЛАВНЕФТЕОРГСИНТЕЗ"**

 Московский пр-т, д. 130
 г. Ярославль, ГКП, 150000
 ОКПО 00149765 ОГРН 1027600788544
 ИНН 7601001107 КПП 760401001

Справочное: тел. (4852) 44-03-57

Факс: тел. (4852) 47-18-74

E-mail: post@yorp.yaroslavl.ru

 ИСО 9001,
 ИСО 14001
 OHSAS 18001

03 АПР 2013

№

3491/12

На №

от

Кас. замечаний и предложений к проекту

изменения в ТР ТС 013/2011

Рассмотрев проект изменения в ТР ТС 013/2011, опубликованный на официальном сайте Таможенного союза, ОАО «Славнефть-ЯНОС» просит Вас учесть следующие замечания и предложения:

1. В связи с тем, чтобы не было двойного толкования номеров Приложений к ТР ТС 013/2011 изложить пункты 5 и 6 проекта изменения в следующей редакции:

Пункт 5. Приложение 4 «Требования к характеристикам мазута» изложить в следующей редакции:

Приложение 4
К техническому регламенту Таможенного союза
«О требованиях к автомобильному и авиационному
бензину, дизельному и судовому топливу, топливу
для реактивных двигателей и мазуту»
(ТР ТС 013/2011)

Требования к характеристикам мазута

Характеристики мазута	Единица измерения	Нормы для флотского мазута	Нормы для топочного мазута
Массовая доля серы, не более	%	2	3,5
Температура вспышки в открытом тигле, не ниже	°С	-	90
Температура вспышки в закрытом тигле, не ниже	°С	80	-
Выход фракции выкипающей до 350 °С, не более	% об.	17*	17*
Содержание сероводорода, не более	ppm	10**	10**



104406 684106

 Евразийская экономическая
 комиссия
 № 3597 от 03.04.2013
 3

* нормы устанавливаются для Российской Федерации (для флотского мазута марки Ф-5 норма «не более 22% об.»).

** нормы устанавливаются с 1 января 2017 года на территории Республики Беларусь и Республики Казахстан, на территории Российской Федерации содержание сероводорода, не более:
30 ppm до 31.12.2012;
20 ppm до 31.12.2014;
10 ppm не ограничено.

Пункт 6. Приложение 5 «Требования к характеристикам топлива для реактивных двигателей» изложить в следующей редакции:

Приложение 5

К техническому регламенту Таможенного союза
«О требованиях к автомобильному и авиационному
бензину, дизельному и судовому топливу, топливу
для реактивных двигателей и мазуту»
(ТР ТС 013/2011)

Требования к характеристикам топлива для реактивных двигателей

Характеристики топлива для реактивных двигателей	Единица измерения	Нормы в отношении			
		летательных аппаратов с дозвуковой скоростью полета			летательных аппаратов со сверхзвуковой скоростью полета
		Джет А-1	ТС-1	РТ	
Кинематическая вязкость при температуре минус 40 °С, не более	мм ² /с	-	8*	16*	16
Кинематическая вязкость при температуре минус 20 °С, не более	мм ² /с	8	8**	8**	-
Температура начала кристаллизации, не выше	°С	-	минус 50	минус 50	минус 50
или					
температура замерзания, не выше	°С	минус 47	-	-	-
Содержание механических примесей и воды	-	отсутствие	отсутствие	отсутствие	отсутствие
Фракционный состав:					
10 процентов отгоняется при температуре не выше	°С	205	165	175	220
90 процентов отгоняется при температуре не выше	°С	-	230	270	290
Температура конца кипения, не выше	°С	300	-	-	-
остаток от разгонки, не более	%	1,5	не нормируется	1,5	не нормируется
потери от разгонки, не более	%	1,5	не нормируется	1,5	не нормируется
Высота некоптящего пламени, не менее	мм	19	25	25	20
Температура вспышки в закрытом тигле, не ниже	°С	38	28	28	28
Объемная (массовая) доля ароматических углеводородов, не более	%	25	-	20 (22)	-
Массовая доля ароматических углеводородов, не более	%	-	22	-	22

фактических смол, не более	мг/100 см ³	7	7	4	7
Массовая доля общей серы, не более	%	0,25	0,20	0,10	0,10
Массовая доля меркаптановой серы, не более	%	0,003	0,003	0,001	0,001
Термоокислительная стабильность при контрольной температуре, не ниже:	°С	260	260	260	275
перепад давления на фильтре, не более	мм рт. ст.	25	25	25	25
цвет отложений на трубке (при отсутствии нехарактерных отложений), не более	баллы по цветовой шкале	3	3	3	3
Удельная электрическая проводимость***:		пСм/м			
без антистатической присадки, не более		10	10	10	10
с антистатической присадкой		50-600	50-600	50-600	50-600
* - норма устанавливается для Республики Казахстан.					
** - норма устанавливается для Республики Беларусь и Российской Федерации.					
*** - определяется на стадии подготовки производства и гарантируется изготовителем.					

Примечание: топлива для реактивных двигателей, применяемых в холодных и арктических климатических районах России, должны иметь температуру начала кристаллизации не выше минус 60 °С.

2. Проработать вопрос о методе определения добавленного показателя в Приложение 4 проекта изменения в ТР ТС 013/2011 «Выход фракции выкипающей до 350 °С, не более 17 % об.» т.к., заложенный на данный момент в пояснительную записку к вышеназванному проекту изменения метод по ГОСТ 2177 «Нефтепродукты. Метод определения фракционного состава» не позволяет получать корректные данные по выходу фракции выкипающей до 350 °С в мазуте. При проведении анализа по ГОСТ 2177 в процессе нагревания тяжёлых продуктов выше 300 °С при атмосферном давлении происходит реакция крекинга.

В дальнейшем добавить нормативный документ по определению показателя «Выход фракции выкипающей до 350 °С, не более 17 % об.» в «Перечень межгосударственных стандартов, национальных (государственных) стандартов государств – членов Таможенного союза (до принятия межгосударственных стандартов), содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимых для применения и исполнения требований технического регламента Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011) и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции» до даты введения в действие изменения в ТР ТС 013/2011.

3. Добавить в проект изменения в ТР ТС 013/2011 внесенные поправки в Приложение 3 в характеристику дизельного топлива «Цетановое число для зимнего и арктического дизельного топлива». На данный момент по вышеназванному показателю отсутствует ограничительное слово (не менее).

Главный инженер

Иоп. Гудкевич И.В.
Тел: (4852) 49-87-70



Е.Н. Карасев



Симферопольская ул., д.19, р.п.Первомайский,
Щекинский район, Тульская область, 301212
Тел.: (48751) 9-23-04 , 9-30-08 ,9-64-04
Факс: (48751) 9-28-60
E-mail: ao@azot.net http://www.n-azot.ru

19 Simferopolskaya Street, Pervomayskiy,
Shchekino district, Tula region, Russia, 301212
Phone: (48751) 9-23-04 fax: (48751) 9-28-60
E-mail: ao@azot.net http://www.n-azot.ru

ОКПО 05761695 ОГРН 1027100507015
ИНН/КПП 7118004789/710150001

18.04.2013 № 1540

На № _____ от _____

Открытое акционерное общество
«ЩЕКИНОАЗОТ»



Члену Коллегии (Министру) Евразийской
экономической комиссии по вопросам
технического регулирования **Сотрену**
В.Н. Корешкову

Яковоапостольский переулок, дом 12/1, г. Москва
(495) 669-24-00 доб. 5101

vnkpr@ecommission.org

О предложениях по внесению
изменений в ТР ТС 013/2011

Уважаемый Валерий Николаевич!

В рамках предложений по внесению изменений в Технический Регламент Таможенного Союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011), просим Вас рассмотреть наши предложения об отмене запрета на использование метанола в качестве высокооктановой добавки на территории Российской Федерации.

В таблице Приложения 2 «Требования к характеристикам автомобильного бензина» показатель объемная доля метанола, не более, % изложить в следующей редакции:

Характеристики автомобильного бензина	Единица измерения	Нормы в отношении экологического класса			
		K2	K3	K4	K5
Объемная доля оксигенатов, не более	%				
метанола		не определяется	3	3	3

Исключить примечание к таблице: «** - для Российской Федерации для экологических классов K3, K4 и K5 отсутствие».

В России существует множество факторов, которые говорят в пользу использования метанола в качестве высокооктановой присадки к топливу:

- подорожание нефти и грядущее истощение запасов;
- ухудшение экологической обстановки;
- благоприятное положение с запасами природного газа;
- более низкая стоимость в сравнении с другими присадками: МТБЭ, ТАМЕ, ЭТБЭ и др.
- запрет на использование моно-метиланилина в качестве присадки с 2016г.



- ограниченность обеспечения сырьем для производства МТБЭ – изобутиленом.
- запрет метанола не совсем корректен, учитывая, что МТБЭ как добавка используется при производстве бензина (допускается содержание метанола в эфире до 0,5%).
- сборка автомобилей европейских производителей на территории России составляет порядка 1 млн. 300 шт. в год. Для них требуется высокооктановый бензин.
- к 2015г. прогнозируется увеличения количества иномарок в классе легковых автомобилей до 55% от общего парка легковых транспортных средств РФ.
- применение метанола увеличивает мощность двигателя на 10-15%, резко снижая количество выхлопных газов.

Применение метанола в качестве добавки к топливу или топлива позволит существенно развить переработку газа внутри страны, что соответствует задаче монетизации и более глубокой переработки природного газа.

Во многих странах в настоящее время реализуются программы совершенствования процессов переработки нефти либо перехода на другие виды сырья с целью получения высококачественных топлив.

Европейская Директива качества топлива 2009/30/ES позволяет использовать до 3% метанола с равным количеством присадок в бензине, продаваемом в Европе.

Израиль недавно заявил о своем плане производить метанол для топлива из оффшорного природного газа.

Китай уже в течение нескольких лет производит метанол для топлива на крупных заводах, сжигающих уголь. Потребление метанола в топливо в Китае составляет порядка 15 млн. тонн/год, ожидается что к 2020 году потребление метанола в этом направлении составит до 30 млн. тонн/год. При этом используются различные соотношения: 15 % метанола, 30% метанола, 45 % метанола, 85% метанола и 100% метанола. В тех случаях, когда содержание метанола не превышает 15%, нет необходимости в переоснащении двигателей внутреннего сгорания автомобилей.

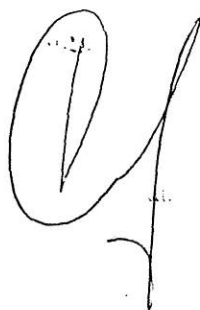
Отечественные производители метанола в январе 2013 года направили коллективное обращение по данному вопросу министру промышленности и торговли РФ Д.В. Мантурову. Копия обращения направлена заместителю директора департамента нефти и газа Министерства энергетики РФ М.Б. Грязнову.

Крупные российские нефтяные компании не возражают против внесения данного изменения в ТР ТС 013/2011.

Предлагаем Вам принять участие в положительном решении вопроса использования метанола в качестве добавки к моторному топливу на территории России.

Руководство нашей компании готово в любое удобное для Вас время приехать для обсуждения данного вопроса.

С уважением,
Генеральный директор



А.К. Сурба