



Как минимум пятая часть всех нефтебаз в России наряду с качественным бензином принимает моторное топливо, произведенное так называемыми «самоварами» — небольшими нефтеперерабатывающими заводами, чья продукция зачастую — это самый настоящий фальсификат, сырьем для которого может выступить ворованная нефть.

Смешиваясь с качественным топливом, «сваренный» на мини-НПЗ суррогат уже со всеми сопроводительными документами от добросовестного производителя поступает на АЗС, где его заправляют в свои баки ничего не подозревающие автовладельцы. Так годами работает схема, в результате которой в России по-прежнему по меньшей мере один из десяти литров продаваемого моторного топлива не соответствует параметрам качества и представляет угрозу благосостоянию граждан, экономике и окружающей среде. Есть ли шансы, что российские автовладельцы начнут заправляться исключительно качественным и безопасным бензином и что для этого планирует сделать государство, в понедельник рассказал руководитель Росстандарта Алексей Абрамов.

Больше ответственности

Его сообщение прозвучало на публичном обсуждении проблем качества моторного топлива на площадке агентства «Россия сегодня». Проблем по-прежнему много, но чиновников обнадеживает позитивная динамика, наблюдаемая буквально последние два года. «В 2015 году, когда мы плотно начали заниматься проблемой качества топлива, мы наблюдали, мягко говоря, очень грустную картину», — начал свое выступление Абрамов. По словам чиновника, тогда проверки, проведенные совместно с прокуратурой, не смогли пройти больше 40% затронутых ими АЗС. Нарушения по физико-химическим свойствам топлива выявлялись на каждой пятой заправке. Если брать аналогичную статистику по нефтебазам, нарушения были практически на каждой второй. Всего в 2015 году было проверено чуть более 5 тыс. из примерно 30 тыс. АЗС и меньше 200 из 2 тыс. нефтебаз, работавших на рынке, уточнил руководитель Росстандарта. К 2017 году уровень нарушений на АЗС снизился до 11% (в том числе до 3,5% на сетевых заправках). Уральский федеральный округ, который два года назад по части фальсификата на АЗС давал одну из худших картин по стране, вышел в число лучших по позитивной динамике. «Уверен, эти тенденции продолжатся и мы сведем

нарушения к минимуму», — пообещал Абрамов.

| Объем испытаний | Количество выданных протоколов испытаний | | | Количество выданных протоколов испытаний | | | Количество выданных протоколов испытаний | | | Количество выданных протоколов испытаний | | |
|-------------------|--|---------------|---------------------|--|---------------|---------------------|--|---------------|---------------------|--|---------------|---------------------|
| | 2014 | | | 2015 | | | 2016 | | | по сентябрь 2017 вкл. | | |
| | Всего проб | Из них отриц. | Процент отриц. проб | Всего проб | Из них отриц. | Процент отриц. проб | Всего проб | Из них отриц. | Процент отриц. проб | Всего проб | Из них отриц. | Процент отриц. проб |
| Бензины | 115 | 20 | 17,4% | 836 | 97 | 11,6% | 483 | 40 | 8,3% | 336 | 9 | 2,7% |
| Дизельное топливо | 338 | 98 | 29% | 538 | 116 | 21,6% | 471 | 93 | 19,7% | 255 | 37 | 14,5% |

Комментируя улучшение статистики, он отметил большую роль, которую сыграл диалог, выстраиваемый с участниками рынка. Вместе с тем глава Росстандарта не стал скрывать, что в борьбе за качество государство делает и продолжит делать ставку на ужесточение контроля и санкций против нарушителей. Очередной «кнут» в арсенале проверок может появиться в начале следующего года. Это поправки в КоАП, которые введут так называемые оборотные штрафы за реализацию суррогатного топлива. Нарушение требований техрегламента, выявленное при анализе физико-химических характеристик взятых на заправке образцов, будет грозить штрафом в размере 1% от совокупного размера выручки за весь предшествующий год. Даже если реализаторам бензинового самопала удастся отделаться минимальным штрафом в 500 тыс. рублей, это будет заметным ударом по их бизнесу: сегодня законом предусмотрены куда более скромные взыскания с нарушителей.

«Наша цель — сделать так, чтобы возник действенный экономический демотиватор, который сделает бизнес по производству и реализации суррогата попросту нерентабельным», — пояснил Алексей Абрамов. По его словам, через первое чтение поправки уже прошли в октябре, в декабре запланировано второе. «Я надеюсь, что до конца года мы этот нужный законопроект примем», — сообщил приехавший на обсуждение депутат Госдумы Александр Грибов.

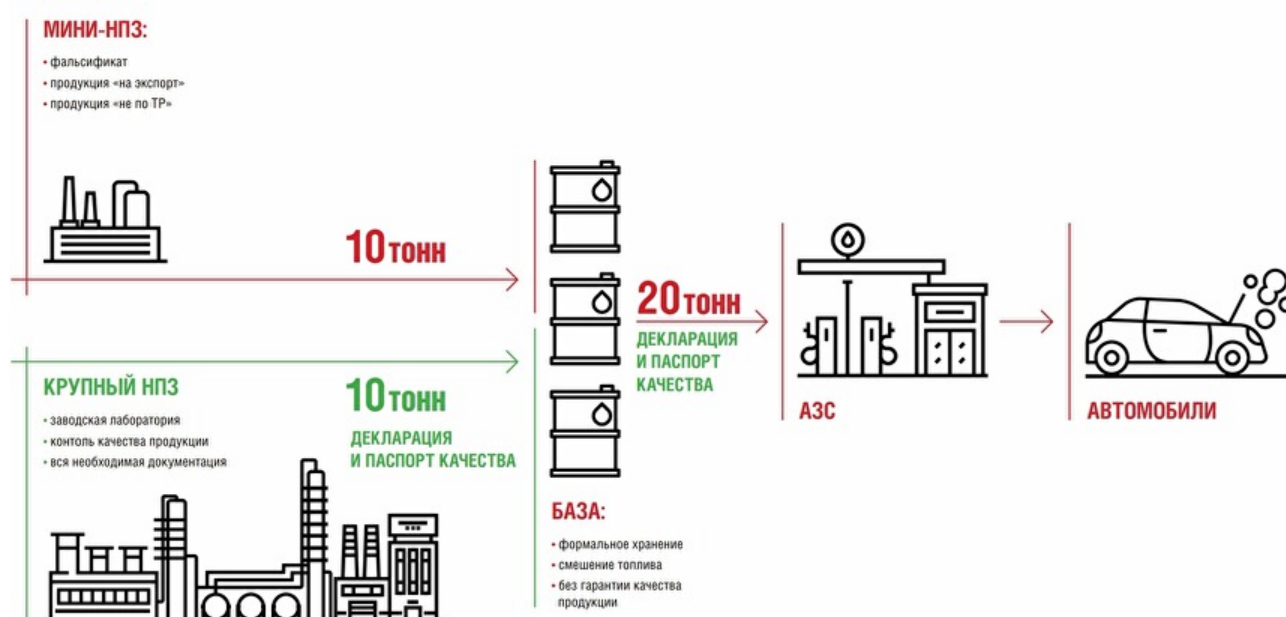
Залейте в трубочку

Еще одно новшество — применение практики предварительного экспресс-анализа топлива по определенному перечню показателей. Если экспресс-метод покажет, что какие-то показатели не в норме, образцы заберут в лабораторию для более детального изучения. Удивительно, но ничего такого в России пока не применяется, хотя, как заметил руководитель Росстандарта, в подобном подходе масса плюсов, в том числе и для самих продавцов топлива. «Применение таких методов проверки топлива позволит более оперативно реагировать на реализацию небезопасного топлива, сократить время проверок, повысить эффективность расходования бюджетных средств минимум в пять раз и в итоге снизить нагрузку на добросовестных участников рынка», — перечислил

ожидаемые эффекты Алексей Абрамов.

При этом недобросовестным продавцам следует быть готовыми к тому, что экспресс-тест может стать основанием для приостановки продажи подозрительного топлива — до получения заключения полноценной лабораторной экспертизы. На ее проведение уходит около двух недель, и в ожидании результатов АЗС сегодня вправе продолжать работу — со всеми вытекающими для тех, кто заливает топливо. К слову, сегодня вообще не так просто «зайти» с проверкой на заправку: о своих намерениях проверяющее ведомство должно за три дня предупредить руководство АЗС. С учетом этого 11-процентная выявляемость нарушений начинает казаться весьма условной. Как бы там ни было, Росстандарт добился необходимых изменений в нормативно-правовой базе, заверил в понедельник руководитель федерального агентства. Попутно в течение этого года экспресс-методика, на которую уповает Росстандарт, проходила опытную апробацию и сейчас готовится к началу промышленной эксплуатации.

«На базе подведомственного научно-исследовательского института (ВНИИР — прим. Znak.com) создан образец экспресс-анализатора, которым с установленной точностью предусмотрено определение показателей технического регламента. Это такие, как „октановое число“, „цетановое число“, „массовая доля серы“, „наличие металлов“. Сейчас проводится тестирование этого аппарата, и начиная со следующего года, в зависимости от результатов тестирования, мы начнем его применение в рамках наших мероприятий», — пообещал Абрамов.



По его словам, проблемой, над которой предстоит работать, остается нехватка лабораторных мощностей, особенно за Уралом.

Сейчас в России аккредитовано 122 лаборатории, работающих в топливном секторе, и этого недостаточно, посетовал глава агентства. Не хватает именно независимых лабораторий, не входящих в структуры топливных компаний, подтвердил Максим Протасов, руководитель АНО «Роскачество», чья деятельность особенно тесно связана с проведением независимых экспертиз. Причина, по его словам, очевидна — пока нет должного спроса на действительно независимые исследования, лаборатории не спешат проходить соответствующую аккредитацию.

Бензин с паспортом

Впрочем, своей главной задачей на перспективу в Росстандарте видят внедрение системы, позволяющей прослеживать путь топлива по всей цепочке: от завода до бензобака. В этом должна помочь система электронной паспортизации топлива, призванная исключить все слабые звенья вроде того, о котором говорилось выше. «Прозрачная для игроков рынка система будет обеспечивать максимально полный учет движения продукции с возможностью мониторинга количественных и качественных характеристик. И тогда оборот фальсификата сведется к минимуму», — выразил надежду Алексей Абрамов.

По его словам, количественный показатель упомянут не случайно, хотя бы потому, что Росстандарт и другие службы стали фиксировать жалобы на недолив. Этот вопрос не связан напрямую с вопросами качества и безопасности, но он, безусловно, требует внимания, отметил чиновник. Сейчас в ведомстве аккумулируют и систематизируют жалобы, чтобы в будущем году заняться и этой темой. «Это также послужит упорядочению правил игры на рынке моторного топлива. Важно, чтобы все их четко понимали, в том числе и меру своей ответственности — в случае осознанного нарушения таких правил», — заключил Абрамов.

Источник: Znak.com

