

Авиатопливо и безопасность полетов

Принят новый ФАП, но споры не утихают

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

На большинстве конференций, ежегодно проводимых Центром стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА), всякий раз велась жаркая полемика по поводу качества ГСМ. По мнению экспертного сообщества, со дня отмены обязательной сертификации авиатоплива в 2015 году вопрос независимой инспекции производства авиационного топлива, поставщиков, топливозаправочных комплексов аэропортов остается неотрегулированным и открытым: нет единого порядка оценки качества и пригодности авиационного топлива.

В марте вступил в силу закон ФЗ № 56, принятый еще весной прошлого года, а буквально в начале года нынешнего утверждены Федеральные авиационные правила (ФАП-48), касающиеся соответствующих сертификационных требований. Но авиаобщественность скептически отнеслась к законодательным поправкам, полагая, что эти меры не скажутся на повышении качества ГСМ и, соответственно, на безопасности полетов.

Кто заказывает музыку

Проблематику аэропортовых служб отрасли обрисовал замначальника отдела эксплуатации и сертификации аэропортов и аэродромов Управления аэропортовой деятельности Росавиации Владимир Бислобов. «Прошедший год имел определенные трудности, связанные с санкционным давлением Запада», — сообщил он. — Практически прекратились поставки запасных частей для технических средств. Остро стоит вопрос с обеспечением фильтроэлементов для поддержания качества авиационного керосина. В связи с этим в декабре прошлого года руководитель ФАВТ Александр Нерадько направил в территориальные управления с последующим извещением служб ТЭК две директивы. Документы содержали требование об усилении контроля качества авиационного керосина, поступающего на предприятия».

Представитель Росавиации не исключил, что директивы связаны с недавним происшествием в аэропорту города Новокузнецка Кемеровской области. Напомним, что 25 ноября в аэропорту Спиченково города Новокузнецка произошел технический сбой в заправочном комплексе из-за резкого понижения температуры воздуха. В результате был задержан вылет четырех рейсов.

Также он сообщил, что при проведении аэродромного контроля топлива, которое предназначалось для заправки воздушного судна, в нем были обнаружены посторонние вещества. Топливозаправщик был отстранен от заправки самолета. Разбирательство инцидента пока не завершено. Причина попадания кристаллов в авиакеросин исследуется специалистами ГСНИИ ГА.

Глава ФАВТ потребовал усилить контроль за качеством авиационного топлива как в самих аэропортах, так и в организациях, обеспечивающих заправку воздушных судов.

Владимир Бислобов также проинформировал аудиторию о ситуации с движением Федеральных авиационных правил, касающихся сертификации аэропортовых объектов, связанных с приемом, хранением, фильтрацией и выдачей топлива для заправки воздушных судов. Документ проходил через многие тернии. Со слов докладчика, в Минэнерго и Минэкономразвития России были многочисленные замечания, но сейчас процесс урегулирован. «Разработка ФАП предельно согласовывалась с вертикальными — интегрированными нефтяными компаниями», — сообщил докладчик. Его удивляет то, что после ознакомления с проектом Минэнерго прислало в агентство протокол разногласий на огромном количестве листов. Владимир Бислобов не исключает, что министерство, где, по его словам, отсутствуют специалисты соответствующего профиля, повторно направил данный проект в ВИНКИ ТЭК, службы ГСМ... куда только можно». В результате, с его слов, проект был выхолощен. В качестве примера докладчик привел позицию Минэнерго, которое предлагало отменить паспорт качества лабораторий ТЭК и



служб ГСМ и при этом руководствоваться паспортом качества завода — изготовителя топлива.

«Текст первоначального варианта ФАП составлял 40 страниц», — говорит Владимир Бислобов. — В принятом варианте их всего 8. Вопросы качества, а также принятие в процедурах сертификации объектов ТЭК и служб ГСМ специалистов ГСНИИ ГА в ФАП отсутствуют. Последнее возложено исключительно на Росавиацию».

Можно было бы и поверить заводу-изготовителю, не будь между ним и потребителем достаточного сложного и далеко не всегда контролируемого логистического механизма. К тому же далеко не все процедуры поставок ГСМ основательно прописаны. Например, при наливке железнодорожных цистерн из двух разных резервуаров нефтеперерабатывающего предприятия топливо потребителю будет доставлено с двумя паспортами. «Каким из них руководствоваться?» — поинтересовался докладчик.

Более того, нередко случалось, когда при формировании составов авиатопливом попадали вагоны из-под дизельного топлива. И это случалось в резервуары топливозаправочных комплексов, — поддержал коллегу Павел Михеев, советник руководителя Росавиации. — Убирая из цепочки лабораторию, мы не только увеличиваем технологические риски, но и провоцируем потерю зарубежного рынка».

Соглашение проекта ФАП с Минэкономразвития тоже было непросто. «Министерство прислало большой объем разногласий», — сообщил Владимир Бислобов. — Было отмечено, что при принятии документа на ТЭК и службы ГСМ ляжет большая финансовая нагрузка».

Увеличилась ли финансовая нагрузка на ТЭК с принятием нового ФАП, пока не ясно, но ответственность за качество ГСМ отныне несут соответствующие аэропортовые службы. Так, согласно нововведенному документу решение о пригодности авиационных ГСМ к выдаче на заправку ВС и контроль за качеством выполняемых работ целиком лежит на операторе авиационных ГСМ.

Комментируя данный аргумент, докладчик отметил, что никто не хочет грабить заправочные комплексы. Но все должно быть в пределах нормативов. Он напомнил о принятом весной прошлого года законе № 56-ФЗ, которым предусмотрено внесение изменений в Воздушный кодекс РФ, в частности, касающихся сертификационных требований. «Это не говорит о том, что мы сразу приступим к сертификации. Будет дано определенное время на подготовку топливозаправочных комплексов и служб ГСМ к обязательной сертификации», — сказал представитель Росавиации.

Госконтроль и точка!

Павел Михеев предложил некое ретроспективное видение ситуации. «Мы строили свою систему обеспечения безопасности полетов, исходя из требований ИКАО», — отметил он. Согласно этим документам и европейская, и американская авиационные администрации настаивают на подтверждении эксплуатантами уровней рисков систем безопасности полетов.

То есть нефтяники в рамках контрактных обязательств подчиняются эксплуатантам. При этом все контракты содержат подробные требования по обеспечению заправки по всем видам ГСМ. Процесс сложный,

ПРОБЛЕМА

Сегодня произведенное авиаГСМ имеет законное право быть допущенным к воздушному судну без всяких проверок. Вот такое законодательство. Спасибо НПЗ, они все равно проведут добровольно необходимый комплекс испытаний и проверок. Но не все. Есть два завода, которые категорически не хотят проверять свое топливо на летную годность. Таким образом, керосин, произведенный не по условиям эксплуатантов, который не прошел никакой проверки, теоретически может попасть в баки воздушного судна.

Мы с ним столкнулись в период перехода от тотального регулирования к системе, принятой ИКАО. Приняли решение о создании системы сертификации в гражданской авиации. Это позволяет специалистам — профессионалам оказывать помощь авиапредприятиям в области сертификации, дабы последние соответствовали жестким международным требованиям».

Насколько новые Федеральные авиационные правила вписываются в систему сертификации? Вот мнение Олега Мальцева, руководителя направления авиатопливообеспечения ФГУП ГСНИИ ГА: «Сегодня этот документ пользы не принесет. Он выхолощен полностью. Оттуда изъяты самые важные, основные моменты. Практически Минэкономразвития заставляет убрать любой контроль качества в аэропорту. Минтранс, к счастью, стоит на нашей позиции. Базовая основа авиатопливообеспечения — это контроль топлива перед вылетом. Но она выхолощена из ФАП».

«Почему нужно устанавливать требования к ТЭК? — спрашивает представитель ФГУП ГСНИИ ГА. — Ответ простой: откройте устав любого ТЭК, вы не найдете там ни слова об обеспечении безопасности полетов. Это коммерческие организации, основная цель которых — извлечение прибыли. И они не могут по-другому действовать, находясь в рамках нефтяных компаний. Их задача — продать топливо, а не обеспечить безопасность полетов. А международная практика свидетельствует об обратном. Во всем мире нефтяники допущены в аэропорты только на стадии заправки. Просто взял топливо, которое у тебя есть на складе, и заправил. Склады ГСМ принадлежат в долевой пропорции аэропортам, которые имеют приоритетное значение, и частично нефтяным компаниям. Аэропорт в этом случае определяет взаимоотношения в соответствии с требованиями, принятой системой управления безопасностью полетов. То есть подход таков, что требования нефтяных компаний не касаются вопросов обеспечения безопасности полетов. Это очень принципиальный момент, который у нас, к сожалению, отсутствует. У нас обратная ситуация, когда аэропорты несут тройную нагрузку, по 3–4 ТЭК в одном аэропорту и каждое со

своими складами и персоналом. Международная практика такую систему полностью исключает. В зарубежных аэропортах могут присутствовать 10 топливозаправочных компаний, но склад должен быть базовый — один

долгое время находились на зарубежных продуктах, так как российские масла и смазки не всегда могут обеспечить летную годность и не все виды зарубежных продуктов имеют российские аналоги. В первую очередь эта проблема касается зарубежной техники, отечественная обеспечена полностью. «Боинги», «Аэрбасы» — нет. И пока мы еще на них летаем — это остается некой проблемой».

Необходимо проводить работы по импортозамещению. Нужны наши, отечественные продукты. Кто их сейчас будет производить? У нас есть две большие компании, способные заняться таким производством. Наверное, у них будет на рынке некий успех».

По мнению выступавшего, возвращение государственного контроля над технологическими операциями должно быть связано не только с процедурами топливообеспечения. Надо включить подготовленных специалистов в области ГСМ в перечень авиационного персонала ТЭК. «Берут не специалистов, не профессионалов, а тех, кто готов работать за эту зарплату. Это, к сожалению, принципальный подход. К руководителям ТЭК вообще никаких требований нет. Специалистов остается все меньше и меньше. В низовом звене на уровне авиатехников и инженеров ГСМ, они еще остались, но в основном те, кто прошел переобучение. То есть те, кого само ТЭК чему-то обучило. Государственных требований к персоналу нет. Получается, что люди, которые в общем-то обеспечивают безопасность полетов в части ГСМ, не всегда имеют должную квалификацию. Это проблема. Я не говорю, что это повсеместно, но она существует», — подчеркнул выступавший.

Олег Мальцев также подверг критике заплоучные техрегламенты. «В них даже понятий не встречается таких, как безопасность полетов, летная годность. Но они устанавливали эксплуатационные показатели к топливу. Такая система построена, работает. Но за 7 лет исследований по причине невозможности обеспечения летной годности произошли 27 авиационных событий, в том числе катастроф с гибелью людей», — указал оратор и привел статистику. — В пробах, которые поступали в ГСНИИ ГА на исследование за это время, примерно в 50% случаев выявлялись неспособность авиатоплива и других ГСМ обеспечить летную годность воздушных судов. Это как сопутствующий фактор, не являющийся причиной авиационного события. Но с этим надо что-то делать».

В заключение он выразил благодарность компании «Роснефть», поддерживающей принятие решения о возвращении системы государственного допуска авиаГСМ. Это очень важно, считает Олег Мальцев.

Что стоит стандарт построить...

Обязательной сертификации авиатоплива нет уже достаточно давно. С тех пор, как появился Закон о техническом регулировании № 184-ФЗ. Одна из форм оценки соответствия, которая у нас появилась, — декларирование соответствия или добровольная его оценка, поясняет Виктор Коваленко, начальник отдела нефтехимической промышленности и ТЭК Российского института стандартизации. «Все, о чем говорили предыдущие выступавшие, правильно», — согласился он. — Те требования, которые разрабатывались без привлечения предприятий гражданской авиации, получились усеченными. У нас выпуск в обращение любого топлива, в том числе и авиа, регламентирован техрегламентом Таможенного союза. Там есть методы испытаний, по которым следует оценивать соответствие этого топлива. Для нас техрегламент является национальным документом. Его приняли несколько стран, мы должны ориентироваться на соответствие этому документу».

Оказалось, что и у разработчиков стандартов есть проблема по импортозамещению. «Для нас стало проблемой отсутствие возможности взаимодействия с зарубежными компаниями с февраля 2022 года. Мы проанализировали перечень стандартов, которыми нужно проверять соответствие того или продукта, и выяснили, что большая часть стандартов у нас разработана на основе зарубежных документов. Для нас, как разработчиков стандартов на продукцию, стало

проблемой, что не все перечни испытаний, которые есть в техрегламенте при декларировании соответствия, могут быть применимы на территории РФ», — отметил Виктор Коваленко.

Он задал риторический вопрос: кто же из зарубежных организаций взаимодействует с нами в рамках стандартизации? И ответил: «Не так много осталось таковых. В основном это Международная организация по стандартизации — ИСО (представляет собой международную неправительственную организацию, объединяющую национальные организации по стандартизации 162 стран. — Прим. ред.), с ней работаем. Как только версия стандарта по топливу будет не сырая, мы готовы будем обсудить, в том числе с ИАТА».

Виктор Коваленко сообщил, что была скорректирована программа стандартизации прошлого года для возможности ее применения. Нужно было сделать так, чтобы стандарты можно было применять на территории РФ в текущих условиях. Получилось разработать 5 поправок, одна из которых касается методов испытания авиатоплива. Следующий шаг — формирование программы стандартизации на 2023 год, в которую включены 4 стандарта, также затрагивающие авиатопливо.

По словам оратора, параллельно с работой по стандартизации в части разработки и актуализации документов требуется изменить сам перечень методов испытаний. Было предложено обновить его. «Публичные обсуждения уже завершены, отзывы собраны, надеемся, что скоро мы увидим изменения в 13-й регламент, который будет актуальным», — проинформировал Виктор Коваленко. — Разработка программы стандартизации 2022 года будет завершена до осени. Соответственно, в начале следующего года мы сможем пользоваться обновленным стандартом, который будет учитывать потребности наши, российские».

Выступавший также прокомментировал ситуацию по ГОСТУ 10227. «Историю, связанную с ним, все знают, — она долгая и сложная. Россия — разработчик данного стандарта. Но до сих пор его не вводили и не пытались вводить. После ряда сошедших решений, что нужно возобновить работу по актуализации данного стандарта. Определены по нему два разработчика и решено, что это нужно делать в рамках программы стандартизации 2023 года. Не хотелось бы повторения ситуации, касающейся данного стандарта, его изменений и продолжения этой истории в 2020 году — когда есть проект документа, и он дальше нигде не уходит», — сказал докладчик.

По его мнению, сейчас не все в этом стандарте актуально. Идти путем тотального изменения самого стандарта будет сложно, а повышать качество, безусловно, нужно, в том числе посредством ужесточения нормативов в документах по стандартизации, потому что именно они являются инструментом повышения качества авиатоплива. «Поэтому за основу будем брать стандарт 1986 года с дальнейшим его наполнением», — проинформировал Виктор Коваленко.

Прогноз следующий — надо оперативно подготовить предварительную редакцию обновленного стандарта. Говорить о первой редакции рано, так как документ сложный и важный. Виктор Коваленко выразил надежду, что уже к осени реально выставить документ на публичное обсуждение в первой редакции».

Он также подделал более короткий процедурный способ решения вопроса, связанного с качеством ГСМ. «Наверное, стоит в текущей ситуации, когда иные законодательные возможности не позволяют решить проблему, предложить внести изменения в сам техрегламент. Для каждого продукта в данном документе можно сделать дополнение, сноски, поправить перечень показателей, которые там установлены. Как только такие изменения будут произведены, они станут обязательными для производителя. С точки зрения регулирования это хороший инструмент».

Виктор Коваленко убежден, что наша продукция должна быть выше той, которая производится за рубежом. Соответственно, все нормативы наши должны быть не ниже, чем зарубежные. Это вопрос конкурентоспособности наших товаров.

Шамиль БАЙБЕКОВ

НОВОСТИ

Переведут на газ

весь железнодорожный транспорт на Сахалине

На газомоторное топливо перейдет весь железнодорожный транспорт, работающий в Сахалинской области. А для удовлетворения возрастающего спроса автомобилистов, которые используют газомоторное топливо, в каждом районе острова установят модульные заправочные станции.

Эти предложения губернатора Валерия Лимаренко получили поддержку на совещании под руководством специального представителя Президента РФ Виктора Зубкова.

«Предлагаю реализовать предложение до 2025 года. У нас для этого есть все условия — наш регион добывает газ, поставя его на внутренний и внешний рынок. Но надо использовать этот ресурс с большей пользой для региона, для наших жителей и бизнеса. Например, перевести на более экономичное и экологически чистое топливо весь грузовой транспорт, работающий на Сахалине. Для этого в сотрудничестве с компанией «Газпром геий сервис» будет создаваться транспортный центр. В прошлом году на полях Дальневосточного форума «Нефть и газ Сахалин» мы подписали соглашение о сотрудничестве в этой сфере. Ну и, безусловно, необходимо организовать сеть заправочных станций для частного транспорта, работающего на газомоторном топливе. Пока что их количество недостаточно, чтобы удовлетворить растущий спрос со стороны населения», — отметил Валерий Лимаренко.

Как рассказал глава региона, на сегодняшний день на газомоторном топливе в области работают 3672 единицы автотранспорта. В их числе 96 автобусов. В этом году запланировано приобрести еще 138 автобусов. А до 2025 года должны перевестись все муниципальный и государственный автомобильный транспорт на использование газомоторного топлива.

В регионе значительно вырос спрос на использование метана в качестве топлива. В области активно развивается газозаправочная инфраструктура. В Южно-Сахалинске действуют три стационарных заправочных станции Газпрома и одна частная. Передвижные газозаправщики работают в пяти районах Сахалина — Корсаковском, Невельском, Холмском, Поронайском и Долинском. До 2025 года газозаправочная станция должна появиться в каждом муниципальном образовании острова.

Экологичный автопарк

формируют в Башкортостане

В Башкортостане в рамках перевода транспортных средств на экологичное топливо формируется автопарк перевозчиков автобусами, работающими на газомоторном топливе. Так, в рамках реализации федерального проекта «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги» приобретены 35 автобусов, по инфраструктурному бюджетному кредитованию — 70 транспортных средств, работающих на метане.

Новые автобусы полностью соответствуют программе «Доступная среда»: оборудованы откидной аппарелью и специальным местом для инвалидной коляски. Важно, что данные автобусы отличаются высокой экологичностью за счет использования в качестве топлива природного газа. По состоянию на март 2023 года в республике на газомоторном топливе работают 533 автобуса, в том числе 401 — ГУП «Башавтотранс» и 132 — частных перевозчиков.

Также в 2022 году в рамках региональной программы «Развитие транспортной системы Республики Башкортостан» были переоборудованы на газомоторное топливо 1136 транспортных средств.

В 2022 году в Республике Башкортостан на переоборудование транспорта на газомоторное топливо было выделено 58 млн 400 тыс. руб. В 2023 году предусмотрено субсидий предпринимателям 89 млн 300 тыс. руб., — отметил заместитель премьер-министра правительства Республики Башкортостан Алан Марзеев.

Подготовила Ирина ИВАНОВА