

Природный газ — моторное топливо XXI века

Е.Н. ПРОНИН, заместитель начальника Управления по газификации и использованию газа ОАО «Газпром»

Численность автомобилей и спрос на моторное топливо растут. Одновременно растут и объемы выбросов загрязняющих веществ с отработавшими газами двигателей внутреннего сгорания. Сегодня автомобиль является основным загрязнителем атмосферного воздуха. Практически 15 млн. т вредных выбросов — таков один из итогов работы автотранспортного комплекса России в 2006 году. В крупных городах на долю автомобилей приходится до 70% техногенных выбросов. В Москве этот показатель превышает 80%.

В последние годы в отечественной профессиональной и популярной публицистике появляется все больше статей, посвященных использованию альтернативных видов моторного топлива. Эта тема актуальна для России не менее чем для других стран мира.

Парк автомобилей продолжает расти и составляет сегодня примерно 34 млн. ед. При этом уровень автомобилизации населения (т.е. количество легковых автомобилей на одну тысячу жителей) остается на довольно низком уровне: примерно 150 машин/1000 человек. Это в три раза меньше, чем в европейских странах.

Растет и потребление топлива. Суммарное потребление моторного топлива — дизельного топлива, бензина, авиационного керосина, пропана и метана,

— составляет без малого 100 тыс. т условного топлива. Почти половина потребления горючего приходится на дизельное топливо. Еще 22% составляет доля бензина марки А-92. Это два наиболее востребованных в России вида топлива.

Растут и цены на моторное топливо. После непродолжительного периода стабилизации мировых цен на нефть в ноябре 2006 г. — апреле 2007 г. на уровне 55–60 долларов за баррель оптовые цены на нефть снова поползли вверх. В конце мая на биржах цена фьючерсных контрактов на нефть превысила 72 доллара за баррель. Естественно, за ценами на нефть поползли розничные цены на бензин и дизельное топливо. И за рубежом, и в России период ценовой стабильности закончился. Средняя розничная цена бензина в США в последней де-

каде мая 2007 года составила в пересчете на российскую валюту 22,82 рубля/литр, а в России — 17,75 рубля/литр. Политический мораторий на цены закончился.

К сожалению, пока нет твердых оснований надеяться не только на существенное снижение топливных цен, но даже на сколько-нибудь продолжительную их стабилизацию. Осенью 2005 года Московская топливная ассоциация и Российский топливный союз утверждали, что цены на моторное топливо станут снижаться. Практика же показала, что с ноября 2005 по сентябрь 2006 они выросли в среднем на 6%.

Переход на новые виды моторного топлива — императив сегодняшнего дня. Поиск возобновляемых и, желательнее, дешевых энергоносителей для транспорта отнимает много сил, времени и ресурсов. Водород, биогаз, синтетическое топливо и многие другие виды моторного топлива активно исследуются сегодня. Очень часто можно услышать и прочесть, что якобы весь мир занимается диметилловым эфиром, рапсовым маслом, гибридными схемами или еще чем-то. Это утверждение — почти правда. Но поскольку конкретных цифр по числен-

Законы, которых ждут



Е.Н. ЗАЯШНИКОВ, руководитель подкомитета по газовому комплексу Комитета по энергетике, транспорту и связи ГД РФ

Проблема ускорения и масштабного использования альтернативных видов топлива, в первую очередь природного газа, особенно актуальна для России. 15 млн. тонн вредных веществ ежегодно попадают в атмосферу только из выхлопных труб автомобилей. Все это негативно сказывается на здоровье россиян, особенно детей. Напомню, что наша страна имеет не только обязательства перед гражданами, но и международные обязательства. Так, в 2004 году Россия ратифицировала Киотский протокол по борьбе с выбросами вредных веществ.

Почему именно газ?

Общепризнано, что самым оптимальным выходом из ситуации мог бы

стать перевод автомобилей на природный газ. Причем потребности страны в этом виде топлива сегодня смог бы покрывать не только «Газпром», но и нефтяные компании, которые вместе с черным золотом ведут и газодобычу. А если посмотреть на экологическую и экономическую выгоду от этого мероприятия, то все становится очевидно.

Перевод автомобилей с бензина на природный газ в 5 раз сократит выбросы вредных веществ. К тому же природный газ — самое дешевое моторное топливо из всех имеющихся на рынке. В среднем по России метан стоит в 1,8 раза дешевле пропана; в 2,2 раза дешевле бензинов А-76, А-80; в 2,5 раза дешевле дизельного топлива; в 2,6 раза дешевле бензина А-92 и почти в три раза дешевле бензина А-95/98.

Экономическая целесообразность решения обсуждаемой проблемы подтверждается практикой активно работающих в этом направлении регионов, таких как Татарстан, Томск, Тула, Кострома, Красноярск и др. Например, перевод одного КАМАЗа с дизельного топлива на компримированный природный газ дает 1000 руб. экономии на каждой тонне дизельного топлива. Показателен и такой пример: автотранспортное предприятие окупает затраты на переоборудование одного микроавтобуса «Газель» (ГАЗ-3221) при пробеге 12 тыс. км в месяц в течение двух месяцев.

Бензиновый «тормоз»

Тем не менее, несмотря на многообразие общеизвестных фактов, рынок газомоторного топлива в России по-нас-

ности парка таких автомобилей или объемам потребляемого топлива практически нет, можно сделать вывод, что до коммерческой реализации проблемы еще далеко. Кстати, не совсем понятны призывы переходить на водород там, где есть природный газ. Зачем из дешевого природного газа, представляющего собой практически готовое моторное топливо, нужно производить топливо дорогое и весьма небезопасное?

Поистине глобальной тенденцией мирового рынка моторного топлива является только расширение использования природного газа. Данная тенденция имеет четкое цифровое выражение. С 1998 года по июнь 2007 года численность метановых машин в мире выросла с 850 тысяч до 6,5 миллиона единиц. Более чем семикратный рост парка машин, использующих природный газ, — убедительное свидетельство справедливости утверждения: «Природный газ — моторное топливо XXI века».

В 70 странах мира вы найдете газобаллонный автомобиль на природном газе. Всего построено более 12 тысяч АГНКС. В России на метане работают 75 тысяч машин, которые заправляются на 218 автомобильных газозаправочных станциях. Это — факт.

Метан для автомобилей на 20–70% дешевле бензина. В России в соответствии с постановлением Правительства розничная стоимость природного газа не может превышать 50 % стоимости самого дешевого бензина марки А-76.

Если же сравнить стоимость метана со стоимостью бензина А-98, то разница трехкратная! И это тоже факт.

Отработавшие газы двигателя внутреннего сгорания, работающего на природном газе, многократно безопаснее с экологической точки зрения, чем отработавшие газы дизельных, бензиновых или пропановых двигателей. Еще один факт.

Запасов природного газа в мире намного больше, чем запасов нефти, из которой производят бензин, керосин, дизельное топливо и пропан. И с этим фактом никто спорить не станет.

Но самым убедительным фактом является то, что практически все крупные мировые автопроизводители стали выпускать метановые модификации автомобилей. И мало того, что метановые машины выпускаются за рубежом, ряд иностранных компаний, имеющих сборку и производство своих машин в России, начинают задумываться над их серийным выпуском. Уверен, уже в скором будущем такие иномарки на российских дорогах появятся.

Казалось бы, приведенные аргументы должны привлечь практически всех думающих менеджеров и автовладельцев на сторону метана. Однако жизнь пока не дает оснований для оптимизма. Россия — не совсем та страна, где убедительную позицию нужно аргументировать фактами. У нас чаще главенствуют эмоции. Хотя, конечно, есть и контраргументы. Главный: метановых заправок мало, и построены

они не всегда в удобных местах. Однако существует масса автопредприятий, расположенных буквально в сотне метров от АГНКС, но почему-то предпочитающих бензин или дизельное топливо. Не потому ли, что поставки топлива осуществляются через дружественные структуры?.. И ладно бы, если речь шла о предприятии частном. Плохо, когда за дорожное топливо для муниципального, бюджетного перевозчика платит налогоплательщик.

Для предприятий бюджетной сферы в тех городах, где есть АГНКС, не может быть извинений и объяснений отказа от метана в угоду бензину и дизельному топливу. Просто-напросто никто пока не спрашивает с чиновников и руководителей, почему они не используют дешевое и экологически более безопасное топливо — природный газ.

По утверждениям медиков, в России ежедневно из-за курения табака умирают 700 человек. А сколько россиян умирают от отравленного автомобилями воздуха? Российское государство, периодически объявляющее войну то пиву, то дачным участкам, то рекламе на телевидении, то фальсифицированному бензину, дошло, наконец, и до табака. Запретить курение в общественных местах! Исключить пассивное курение! Не допустить никотинизацию российской молодежи! Правильно. А с другой стороны, не то что молодежь — грудные младенцы в колясках практически на уровне выхлопной трубы рядом с проезжей частью не волнуют абсолютно никого.

тоящему до сих пор не сформирован. Россияне сегодня предпочитают бензиновый двигатель, несмотря на постоянный рост цен на бензин и дизтопливо. Это связано прежде всего с развитой инфраструктурой заправочных станций, сервисным обслуживанием бензиновых и дизельных автомобилей, с предполагаемым улучшением качества бензина и дизельного топлива, отсутствием надежного двигателя на другом виде топлива, в частности на природном газе, и уменьшением его мощности, необходимости в дополнительном оборудовании для «газовых» автомобилей и их безопасностью. Важен также психологический аспект: бензин все научились, как говорят в народе, «бодяжить», то есть разбавлять и воровать. С газом такое пока не проходит.

Законодательные тонкости

Мировая практика перевода автомобильного транспорта на газомо-

торное топливо подсказывает, что в данном случае не обойтись без серьезной проработанной законодательной базы, которая учитывала бы интересы многих сторон — от федерального бюджета до местных органов власти и частных владельцев газозаправочных станций. Однако такой базы в России до сих пор не создано.

До настоящего времени отсутствует Концепция использования альтернативных видов моторного топлива на ближнюю и среднесрочную перспективу и Федеральная целевая программа расширения использования альтернативных видов моторного топлива. Вселяет надежду на улучшение положения только утверждение в марте 2007 года целевой программы Газпрома по развитию газозаправочной сети и парка техники, работающей на природном газе, на период 2007–2015 гг., которая предусматривает улучшение экологической ситуа-

ции в стране, создание новых рабочих мест и увеличение бюджетных поступлений разных уровней.

Остановлюсь более подробно на законодательной базе, отсутствие которой на федеральном уровне мешает по ускорению использования альтернативных видов моторного топлива.

Длительные попытки решения данной проблемы осуществляются Государственной Думой Российской Федерации. Хочу напомнить, что еще в 1999 году обеими палатами Федерального Собрания был принят закон «Об использовании природного газа в качестве моторного топлива», который из-за лоббирования нефтяных компаний не получил одобрения первого Президента Российской Федерации. Буксует также инициативный Комитетом по энергетике, транспорту и связи и подготовленный в 2004 году рабочей группой Комитета проект Федерально-

На улицах японских городов курить можно только в специально отведенных для этого местах. И чадающих легковушек, и сизого дыма от дизелей тоже не видно. Правительство поставило задачи: исключить применение дизельного топлива в городах; как можно шире переходить на чистые виды моторного топлива. Более того, из федерального бюджета идут компенсации покупателям метановых машин, владельцам АГНКС.

У нас же пока существуют только малоэффективные запреты. Практически отсутствует государственная поддержка через механизмы бюджетного финансирования и субсидирования.

Есть ли выход из создавшегося положения? Конечно, есть. Государство в лице Правительства обязано обратить внимание на эту проблему. Здесь неприемлема позиция «рынок все сам расставит по местам». Если следовать этой псевдорыночной логике, то государство вообще не должно ни во что вмешиваться: ни в безопасность энергосистем, ни в конструкцию автомобилей, ни в санитарные нормы на предприятиях общественного питания. Хотят граждане жить дешево и сердито, так пусть топят по-черному, ездят без тормозов и едят из общей корыта.

Не проходит такая позиция! На то оно и государство, чтобы регламентировать все, что касается здоровья и безопасности граждан. И не только регламентировать, а стимулировать деньгами.

С чего начать? Необходимо субсидировать кредиты и компенсировать до 50% затрат на переоборудование техники для работы на природном газе, закупку метановых машин заводского изготовления, строительство АГНКС и пунктов переоборудования; освободить от ввозных пошлин газоиспользующее и газозаправочное оборудование, запасные части, комплектующие, газовые автомобили и двигатели; освободить АГНКС от уплаты налога на землю, имущество; установить ускоренную амортизацию для газобаллонной техники и АГНКС; покуда нет отечественных ана-

логов, освободить технику, работающую на природном газе — от налога на имущество, экологических сборов, налога с транспортных средств. Обратите внимание: все из перечисленного можно принять даже не на федеральном уровне, а на уровне субъектов федерации.

Конечно, в стране много и более серьезных проблем, на которые также нужны деньги. Но ведь проблема повышения экологической безопасности транспорта тоже не самая последняя. Нужно обеспечить конституционное право каждого гражданина России дышать чистым воздухом.

Во исполнение ряда поручения Советом директоров ОАО «Газпром» разработана и Приказом Председателя Правления ОАО «Газпром» А.Б. Миллера от 20.03.2007 № 71 утверждена «Целевая комплексная программа развития газозаправочной сети и парка техники, работающей на природном газе, на 2007–2015 годы» (ЦКП). Итоговые показатели Целевой комплексной программы приведены в таблице.

Показатели	2007–2015
Объекты капитального строительства и оборудование, не требующее монтажа (средства ОАО «Газпром»):	
— АГНКС, ед. / производительность, млн. м ³ /год	200/693
— ПАГЗ, ед./ производительность, млн. м ³ /год	90/99
— ППТО и ППБ, ед. / производительность, ед. ГБА/год	40/12000
Новые рабочие места, всего	1670
В том числе:	
— на АГНКС	1200
— на ППТО и ППБ	200
— на ПАГЗ	270
Реализация газа на новых АГНКС, млн. м ³	1911
Замещение ЖМТ, тыс. т	2396
Сокращение приведенных (СО) выбросов, тыс. т	962
Перевод автомобилей на КПГ, тыс. ед. (средства предприятий и граждан)	50

Сокращения: ПАГЗ — передвижной автогазозаправщик; ППТО — пункт переоборудования и технического обслуживания; ППБ — пункт переосвидетельствования баллонов; ГБА — газобаллонный автомобиль.

го закона «Об использовании альтернативных видов моторного топлива».

Примечательно, что регионы России с пониманием относятся к необходимости использования газового топлива и строительства специализированных заправочных станций на своей территории. Были даже отдельные попытки создания соответствующей региональной законодательной базы, касающейся этого вопроса. Но отсутствие сбалансированной законодательной политики на уровне федерации привело к тому, что эта практика оказалась непродолжительной — прокуратура потребовала отмены всех принятых на местах законов и нормативных актов.

К тому же стоит признать, что на самом деле сегодня ни у регионов, ни у частных нет стимула для того, чтобы всерьез заниматься этими вопросами. Так, до сих пор забюрократизирована система утверждения лимитов и подключений газозаправочных комплексов,

не отлажена схема получения льгот. В связи с этим руководство ОАО «Газпром» признает, что для форсирования развития сети газозаправочных комплексов необходимо подготовить «Положение об упрощенном порядке подключения газозаправочных комплексов к газотранспортной и газораспределительным системам», но пока проблема не сдвинулась с мертвой точки.

А как «у них»?

Если столь же «туго» дело пойдет и дальше, Россия в вопросах перевода транспорта на газомоторное топливо безнадежно отстанет от мирового сообщества. Принципиальные решения уже приняты в ведущих европейских странах, и в США. Так, согласно решению комиссии ООН, к 2020 году вся Европа 23% машин обязана перевести на «альтернативку». В США, например, президент Дж. Буш подписал одобренный Конгрессом пакет законов, вошедший в

Закон об энергетической политике 2005 года. В этих федеральных актах сформулированы новые меры стимулирования использования альтернативных видов моторного топлива, в том числе и природного газа. В Канаде ежегодно из госбюджета выделяется 1,8 млрд. долларов на стимулирование перехода к использованию природного газа в качестве моторного топлива. А в Риме транспорт на альтернативном топливе освобождают от уплаты налогов на 3 года.

Я считаю, что Россия должна взять на вооружение примеры из мировой практики. Особенно это актуально сейчас, когда Комитет по энергетике, транспорту и связи ускоренными темпами продолжает законопроектную работу в прежнем составе. Мы намерены создать документ, который бы полностью отражал позицию государства по использованию альтернативных видов моторного топлива.