

УДК 338.1

Ташлаков Сергей Михайлович

магистрант направления подготовки
«Государственное и муниципальное
управление»
Российская академия народного хозяйства и
государственной службы при Президенте РФ
Челябинский филиал
Россия, Челябинск
tashlakov_sergei@mail.ru

Sergei M. Tashlakov

Post-graduate student of the Faculty
of public administration
Russian academy of national economy and
public service under the President
of the Russian Federation
Chelyabinsk branch
Russia, Chelyabinsk

**ПЕРЕВОД ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА
НА ГАЗОМОТОРНОЕ ТОПЛИВО КАК ШАГ К
ЭКОЛОГИЧЕСКОМУ И ФИНАНСОВОМУ
УЛУЧШЕНИЮ¹**

**CONVERTING PUBLIC TRANSPORT TO NGV
AS A STEP TOWARDS ENVIRONMENTAL AND
FINANCIAL IMPROVEMENT**

Аннотация

В статье рассматриваются вопросы перевода общественного транспорта на газомоторное топливо, с целью улучшить экологическое и финансовое положение в регионе. Показано, что суммарная экономия от перехода на газомоторное топливо по всему российскому автопарку значительный финансовый эффект.

Ключевые слова:

общественный транспорт, газомоторное
топливо, финансовое улучшение

Abstract

The article discusses the issues of transferring public transport to gas motor fuel, in order to improve the environmental and financial situation in the region. It is shown that the total savings from the transition to NGV fuel across the entire Russian vehicle fleet is a significant financial effect.

Keywords:

public transport, NGV fuel, financial improvement

В статье на тему «Эффективность управления транспортными пассажирскими перевозками в муниципалитетах» уже упоминалось, что одной из главных задач в 2020 году на мой взгляд является перевод подвижного состава Челябинской области на газомоторное топливо, в рамках реализации распоряжения Правительства РФ «О регулировании отношений в сфере использования газомоторного топлива», что приведет к экологическому и финансовому улучшению в сфере транспортных пассажирских перевозок.

Попытки перевести автотранспорт на газомоторное топливо предпринимались в нашей стране еще в 40-е годы. Уже в середине 1980-х СССР вышел на лидирующие позиции в мире как по количеству газобаллонных автомобилей (ГБА), так и автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС). Но проблемы,

¹ Научный руководитель: Ткаченко Владимир Александрович, кандидат педагогических наук, доцент, доцент кафедры государственного управления, правового обеспечения государственной и муниципальной службы Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Челябинский филиал

связанные с продвижением идеи активной газификации транспорта привела к тому, что с середины 90-х годов СССР стал отставать в данном сегменте рынка, в результате чего было упущено время для развития технологий не только в сфере КПГ, но и в более перспективном направлении использования СПГ на транспорте. В результате Россия сейчас занимает 14-е место среди стран, использующих газомоторное топливо, несмотря на большие запасы природного газа.

В пример можно поставить Италию, не имеющую своих запасов природного газа, но по рейтингу находится выше. Хотя с разведанными запасами, так называемого «голубого топлива» в России, более чем в 44 триллиона кубометров и разветвленной системой магистральных газопроводов (172 тысячи километров) мы должны возглавлять этот рейтинг. Безусловно, у нас есть все возможности – и ресурсные, и технологические – для того, чтобы занять лидирующие позиции. Долгое время РФ находилась за топ-20, но дело сдвинулось с мертвой точки благодаря распоряжению Правительства N 767-р от 13 мая 2013 года, которое закрепляет целевые показатели использования природного газа на пассажирском транспорте и коммунальной технике к 2020 году. Так, в городах-миллионниках газомоторной техники должно быть минимум половина от общего парка, для менее крупных городов установлены сдержанные показатели. Внимание со стороны государства к рынку газомоторного топлива привело к реализации мер господдержки закупки газомоторной техники. Всего за 2014-2018 годы выделено 15,76 миллиарда рублей субсидий, что позволило приобрести в регионах 8811 единиц газомоторной техники в заводском исполнении. В 2020 году также ожидается положительная динамика прироста количества автотранспорта на метане, поскольку субсидии сохранены на уровне прошлого года. На 2021 год на эти цели предусмотрено 7,5 миллиарда рублей.

Рассмотрим какие виды газомоторного топлива существуют сейчас на рынке.

В России можно заправиться двумя видами газомоторного топлива (ГМТ): пропан-бутановые смеси (или СУГ, продукт газопереработки и нефтехимии, популярный у рядовых автомобилистов) и сжатый природный газ метан. При существующем соотношении цен на бензин и газ перевод автомобиля на пропан-бутан автовладелец экономит до 40% на топливе. Следует отметить и то, что за счет минимального содержания примесей и окисляющих веществ в продуктах сгорания газовое топливо экологичнее бензина. Благодаря снижению примесей на 50% увеличивается срок службы моторного масла, не образуется нагара на свечах и

стенках камер сгорания. Поскольку газомоторное топливо обладает высоким октановым числом (110-115 единиц), фактически исключается детонация, а значит, уменьшается износ деталей.

Правительство, проведя расчеты, пришло к выводу, что суммарная экономия от перехода на ГМТ по всему российскому автопарку может достичь 49 млрд руб. Если рассчитать все хозяйственные расходы, то около 20% стоимости российских товаров составляют транспортные издержки, треть которых (около 7%) – затраты на топливо. Следовательно, двукратное сокращение расходов на топливо обеспечит потенциал для снижения не менее чем на 3% цен конечных продуктов во всей экономике. Два года назад президент РФ поручил правительству организовать выделение регионам субсидий для покупки техники на природном газе. Даже в кризисный 2015 год правительство в июле одобрило 23 субъектам субсидии на сумму 3 млрд руб. для пополнения парка общественного транспорта и коммунальной техники на газомоторном топливе. Но пока потребление ГМТ в России в полтора раза ниже, чем в Турции, и вдвое ниже, чем в Польше.

В России сегодня, по оценкам экспертов, принимавших помимо населения участие в исследовании, только 20% АЗС заправляют пропан-бутаном. Пользователям систем, работающих на метане, еще сложнее – их готовы принять лишь 250 заправочных станций по всей стране. При этом только в пределах МКАД около 600 бензиновых АЗС.

«Проблемы использования ГМТ образуют замкнутый круг: автовладельцы не переходят на газ из-за неразвитой сети заправок, а компании не развивают эту сеть из-за малой доли машин на газовом топливе», – отметил управляющий партнер EURussia Partner Иван Бончев. Существенным тормозом для автовладельцев является и необходимость переоборудования автомобилей. «Переоборудование для использования газа требует высоких затрат. Эта проблема должна быть решена за счет организации производства автомобилей с уже установленным газобаллонным оборудованием», – считает директор департамента компании «Автоспеццентр» Андрей Храмов [7].

Все препятствия вполне преодолимы. Широкая разъяснительная кампания, которую вполне могли бы частично финансировать и участники рынка, поможет преодолеть неверные представления автовладельцев о ГМТ. Объединение усилий и учет порой разнонаправленных интересов поставщиков топлива, автосборочных

компаний, городских властей, владельцев крупными автопарками, общественных организаций, представляющих автовладельцев, помогли бы снять проблемы неэффективного расходования средств, направленных на газификацию транспорта, и создать работающую программу.

В Челябинской области региональная программа по переводу общественного и коммунального транспорта на газ в рамках проекта «Чистый воздух» получила первый производственный актив. В Магнитогорске компания «НОВАТЭК» открыла первый малотоннажный завод по производству газомоторного топлива. После начала строительства предприятия мощностью до 40 тыс. т сжиженного природного газа (СПГ) в год в Челябинской области был принят закон, направленный на развитие рынка сбыта. Конкуренты пока не заявляли о плане запуска аналогичных предприятий. Эксперты говорят, что рынок СПГ в России развивается медленно, и властям придется приложить значительные усилия, чтобы заставить потребителей перейти на экологичный вид топлива.

В Магнитогорске запустили малотоннажный завод по производству сжиженного природного газа (СПГ). Это первое подобное предприятие в Челябинской области. Завод мощностью 40 тыс. т. в год предназначен для подготовки и сжижения природного газа. Проектная мощность предприятия – 5 тыс. кг/ч. Произведенный на предприятии СПГ будет использоваться в качестве моторного топлива для пассажирского и грузового транспорта, в том числе на промышленных объектах, а также для газификации районов области.

Как отметил на церемонии открытия предприятия заместитель председателя правительства РФ Юрий Борисов, запуск завода позволит значительно улучшить экологическую ситуацию в Челябинской области. «Сегодня знаковое событие. По поручению президента Владимира Путина правительство РФ реализует программу развития рынка газомоторного топлива. Перевод всех автотранспортных средств на этот вид топлива — серьезный шаг вперед в улучшении экологической ситуации», — сказал Борисов. Губернатор Челябинской области Алексей Текслер считает, что наличие собственного производства СПГ-топлива позволит региону быстрее перевести общественный транспорт на газ. «Мы открываем первый на Южном Урале завод по производству сжиженного природного газа. Здесь будут созданы дополнительные рабочие места. Само производство даст возможность перейти более быстрыми темпами на использование газомоторного топлива. Вы знаете, что тема экологии для нас

актуальна, и значительное влияние на экологическое состояние в городах оказывает транспорт. Перевод на газомоторное топливо – это существенный вклад в экологическое состояние наших крупных городов», – подчеркнул глава региона.

Председатель правления ПАО «НОВАТЭК» Леонид Михельсон сообщил, что многие промышленные предприятия Челябинской области заинтересованы в переводе своего транспорта на газомоторное топливо. «У нас есть стратегия развития перевода транспорта, и мы хотим охватить регионы от Санкт-Петербурга до Челябинска. В Петербурге завод на 600 тыс. тонн уже ввели в эксплуатацию. Челябинская область для «НОВАТЭКа» стала уже родным регионом. У нас есть договоренности на перевод автотранспорта, муниципального транспорта, автотранспорта, который работает в карьерах, и даже железнодорожного автотранспорта. ММК подписал соглашение о переводе транспорта на газомоторное топливо», – сказал господин Михельсон.

В Челябинской области ранее были приняты меры для развития рынка газомоторного топлива. В сентябре 2019 года вступил в силу областной закон, создающий льготные условия для инвесторов, строящих АЗС с СПГ. Участки под строительство заправок предоставляются без проведения торгов. Также при расчете платы за аренду или стоимости продажи земли применяется понижающий коэффициент, что значительно уменьшает издержки. Таким образом власти пытаются привлечь инвесторов для развития сети газозаправочных станций в регионе, которыми смогут пользоваться водители грузовиков и автобусов, работающих на газомоторном топливе [6].

В крупных городах Челябинской области около 10% общественного и коммунального транспорта работает на природном газе. В этом году в Челябинске появятся 34 подобных автобуса. Более 400 млн руб. на их покупку выделено из регионального бюджета. В прошлом году таких автобусов было закуплено 66. При этом по всей Челябинской области работают 16 заправок с газомоторным топливом.

Челябинская область входит в список регионов, где в рамках регионального проекта «Чистый воздух» выделяются средства на формирование газозаправочной инфраструктуры. В 2020 году на эти цели предусмотрено 80 млн руб., в 2021-м – 240 млн руб., в 2022-м – 660 млн руб. При этом максимальный размер субсидии на один объект составляет 40 млн руб., что примерно на 1/3 покрывает затраты на его строительство. Как в мае этого года сообщал заместитель губернатора Челябинской области Егор Ковальчук, до конца 2022 года планируется к вводу в эксплуатацию не

менее 19 объектов заправки природным газом. Также Челябинская область субсидирует переоборудование транспортных средств для использования газа. На это в 2020 году выделено 14,5 млн рублей. По распоряжению регионального правительства, в текущем году должно быть переоборудовано 300 единиц транспортных средств, в 2021-м – 900, в 2022-м – 1,8 тыс [5].

Для перевода транспорта на экологичный вид топлива придется приложить значительные усилия. На сегодняшний день газомоторное топливо используется для заправки всего около 150 тыс. транспортных средств, включая и легковые автомобили, и легкий коммерческий транспорт, и спецтехнику, и автобусы. Это капля в море. Всего 1% производимого в стране сжиженного газа потребляется автобусными парками. Дело в том, что у нас рынок принадлежит глобальным автоконцернам, которые используют узлы и двигатели, которые можно устанавливать на автомобили и в России, и в странах ЕС, и в Азии. Мотивации для них вкладываться в производство агрегатов специально для газомоторного топлива пока нет.

СПГ используется в основном для общественного и крупнотоннажного транспорта, локомотивов, судов, промышленного оборудования и энергетических установок. Для частного транспорта больше подходит компримированный природный газ (КПГ). В перспективе емкость внутреннего спроса на СПГ может достигнуть 12-15 млн тонн в год. Многие нефтегазовые компании имеют планы по запуску малотоннажных заводов СПГ. И не только у них есть такой интерес, ведь для организации производства достаточно доступа к газораспределительной сети. Нефтегазовым компаниям этим заниматься эффективнее, поскольку они располагают собственным сырьем. Реализованных проектов пока не так много. Малотоннажные сжижающие производства имеются в Свердловской области, Пермском крае, Пскове, Калининграде, Ленинградской области и других. В перспективе продукция нового завода в Магнитогорске может поставляться в другие регионы, считает господин Калачев. СПГ можно транспортировать всеми видами транспорта, поэтому география поставок может ограничиваться только стоимостью доставки. Потенциально продукция завода СПГ может использоваться не только в регионе присутствия, но и поставляться в соседние области и даже продаваться на экспорт.

Таким образом, в заключении можно отметить что на 2020 год мероприятия по переводу транспорта в частности общественного сформированы правильно, и поддержка бюджета поступает, как и планировалось, и применение государственного-

частного партнерства [4] поддержит это на достойном уровне, и уже в течении нескольких лет РФ выйдет на лидирующие позиции по переводу транспорта на ГМТ. После запуска завода в г. Магнитогорск и открытием заправок СПГ регион выйдет на достойный уровень и приведет к улучшению экологии путем сокращения токсичных выхлопных газов.

Список использованных источников

1. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» (утв. Постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 № 848) // СЗ РФ. 2001. № 51.
2. Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».
3. Распоряжение Правительства РФ от 13 мая 2013 г. N 767-р «О регулировании отношений сфере использования газового моторного топлива, в том числе природного газа в качестве моторного топлива».
4. Слепышев А.Л., Зырянов С.Г. Понятие, свойства и основные компоненты механизма государственного управления: региональный аспект // Научный журнал «Социум и власть». № 6 (38). 2012. 80 с.
5. Официальный сайт Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области. URL: <http://mindortrans74.ru/>
6. Официальный сайт Управления транспорта Челябинской области. URL: <https://transport.cheladmin.ru/>
7. «Газомоторное топливо как средство от кризиса». URL: <https://plus.rbc.ru/news/5627e61f7a8aa9763c600363>