

«Сжатый газ, в отличие от дизтоплива, невозможно незаконно присвоить»

Блицинтервью

14.05.2018

Владимир Путин в середине апреля провел совещание по увеличению использования газомоторного топлива. Какие меры поддержки этого направления сейчас обсуждаются, “Ъ” рассказал заместитель главы Минэнерго Кирилл Молодцов.



— После совещания у президента министр энергетики Александр Новак сказал, что газомоторный транспорт могут допустить на выделенные полосы. Почему возникла такая идея?

— Подобные меры поддержки существуют в ряде регионов для электрического транспорта, например, в Москве электрокары могут парковаться бесплатно. В моем понимании мы недалеко от того, чтобы электрический транспорт был допущен и на выделенные полосы. Однако электрокары, конечно, вещь хорошая, но есть два момента: во-первых, в России электрические топливные элементы серийно пока не производятся для комплектации автомобилей, а во-вторых, есть вопросы по эксплуатации такого транспорта зимой. В этой связи звучала идея устанавливать в электробусах газовые обогреватели салонов. Мне кажется, это абсурд.

Определенные преимущества для газовых автомобилей могли бы стимулировать их использование, тем более что с точки зрения современных средств

автоматического контроля дорожного движения идентифицировать машину на газовом топливе достаточно легко. Важно, что газа у нас много, он является первичным продуктом и не требует такой глубокой переработки, как переработка нефти в нефтепродукты. Это предполагает, что динамика цен на газ не будет такой, как на дизтопливо в последние десять лет. Расширение использования газа на транспорте важно и для газовых компаний с точки зрения дополнительного рынка сбыта, потому что, по нашим прогнозам, существенного роста на потребление газа в РФ до 2035 года не будет, в том числе из-за повышения энергоэффективности.

— Основная проблема, как ее описывают участники рынка, в том, что у нас мало газовых заправок. Предлагалось ли давать льготы владельцам АГНКС?

— Эта идея тоже прозвучала на совещании у президента. Например, было предложено в случаях, когда местные администрации собираются продавать земельные участки под строительство АЗС, отдавать землю без конкурса, если речь идет о заправке, на которой можно заправляться и газом. Наша с коллегами мечта — чтобы в каждом населенном пункте, куда подведен газ, был заправочный модуль, лучше автоматический, с помощью которого потребитель мог бы заправить свой автомобиль.

Если мы возьмем сельхозтехнику, потери мощности двигателя при использовании газа минимальные, их может даже вообще не быть при определенных настройках двигателя. И, что важно, сжатый газ, в отличие от дизельного топлива, невозможно, так сказать, незаконно присвоить. Это один из стимулов перехода на газомоторную технику, потому что тут невозможно слить топливо или продать на сторону.

— Сейчас в России наиболее развита заправка автомобилей пропан-бутаном, но власти поддерживают использование в основном компримированного, сжатого, метана. При этом мировая тенденция вообще иная — перевод транспорта на сжиженный метан (СПГ). Не считаете ли вы, что лучше было бы сконцентрировать усилия на поддержке СПГ, а не компримированного газа?

— Когда пять лет назад мы начинали развивать это направление, у нас в стране были единицы автомобилей на СПГ, при этом уже существовал определенный парк автомобилей на сжатом газе. Было бы неправильно оставить их без поддержки. СПГ хорош при бункеровке судов и для дальних грузовых перевозок, но, опять же, нужно развивать инфраструктуру и добиться того,

чтобы заправки на крупных межрегиональных трассах были хотя бы каждые 250–300 км.

Сейчас «Газпром» активно обсуждает идею создания международного транспортного коридора Европа—Западный Китай, который пройдет через Санкт-Петербург, Москву, Казань, Уфу и другие города. В рамках проекта к 2030 году на российском участке должно быть построено 14 криоАЗС, а для обеспечения потребности в СПГ планируется строительство шести комплексов по сжижению природного газа.

Интервью взял Юрий Барсуков