

Удар по газомоторному рынку

С 1 января 2015 года вступил в действие Технический регламент Таможенного союза (ТР ТС 018/2011) О безопасности колесных транспортных средств. Этот документ имеет непосредственное отношение к развитию отечественного газомоторного рынка.

О значении использования природного газа в качестве моторного топлива для социально-экономического развития России говорят многие события на газомоторном рынке и действия его участников, очередной импульс которым был положен Распоряжением Правительства РФ от 13.05.2013 N 767-р (О регулировании отношений в сфере использования газового моторного топлива).

Использование КПГ и СПГ способствует повышению экологической безопасности, топливной обеспеченности, бюджетной эффективности транспорта. Кроме того газомоторный рынок имеет высокий потенциал привлечения инвестиций, передовых технологий и создания новых рабочих мест, выполнения международных обязательств в области охраны окружающей среды.

Не случайно развитию газомоторного рынка посвящен отдельный раздел в презентации «Итоги работы Минэнерго России и основные результаты функционирования ТЭК в 2015 году. Задачи на среднесрочную перспективу».

По итогам 2015 года рынок газомоторного топлива Российской Федерации эксперты характеризуют следующими ключевыми показателями.

	Парк автомобилей	Сеть заправок	Спрос	Спрос в эквиваленте тыс. тонн диз. топлива
СУГ	1200 тыс.	3000 ед.	1200 тыс. т	940
КПГ	90 тыс.	290 ед.	450 млн. м ³	370

После выхода Распоряжения Правительства РФ от 13.05.2013 N 767-р рынок оживился, и дела вроде пошли. Может быть, не так скоро, как хотелось бы, но пошли.

Государство повернулось лицом к проблеме и начало субсидирование закупок газового транспорта для муниципальных нужд.

Началась модернизация нормативной базы.

Российские автопроизводители, машиностроители, инжиниринговые компании сосредоточились на создании отечественного газоиспользующего и газозаправочного оборудования.

По данным Минэнерго, в 2015 году в России введены три новых АГНКС, а в 2016 будут построены ещё 35 станций.

По этим же годам объем инвестиций составляет 4,3 млрд. и 5,3 млрд. рублей соответственно.

Спрос на КПГ в 2015 году составил 450 млн. куб.м; в 2016 предполагается реализовать 590 млн. куб.м.¹

По данным ООО «Газпром газомоторное топливо», в последнее время введены в эксплуатацию семь АГНКС, на этапе строительства находятся 28 станций, в стадии проектирования еще 20 объектов².

Расширяется сотрудничество ключевых игроков российского рынка моторного топлива. В частности Газпром и Лукойл рассматривают возможности дооборудования Лукойловских АЗС заправочными блоками КПГ³. И много еще чего хорошего происходит.

¹ <http://minenergo.gov.ru/node/4436>

² <http://www.gazprom-gmt.ru/development/110>

³ <http://www.gazprom.ru/press/news/2016/june/article276068>

Удар нанесен с той стороны, с которой не ждали. Из ГИБДД. Удар пришелся на самую многочисленную и уязвимую категорию владельцев газовых (СУГ и КПГ) автомобилей: переоборудованных. В российском парке газовых машин таких подавляющее большинство.

Вступивший в силу Технический регламент Таможенного союза 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» предусматривает, что разрешение на переоборудование автомобиля для работы на газовом топливе, - другими словами «внесение изменений в конструкцию ТС», - и контроль над этим осуществляет ГИБДД по месту регистрации машины. Если все сделано правильно, т.е. в соответствии с рядом Правил ЕЭК ООН (№№ 36, 52, 66, 67, 110 и 115), владельцу выдадут соответствующее свидетельство, и номер этого документа впишут в документы на машину. Без этого ездить на газовой машине нельзя.

На первый взгляд ситуация совершенно нормальная: государство должно обеспечивать безопасность граждан и имущества.

Плохо то, что полтора года с момента вступления Регламента ни ГИБДД, ни владельцы машин не обращали должного внимания на эти требования. И вот началось...

ГИБДД требует демонтировать ранее установленное газобаллонное оборудование и предъявить автомобиль на осмотр без него, получить разрешение, снова смонтировать ГБО и оформить соответствующие документы. Нужно ли говорить, что на эту операцию нужны время и деньги?

Совершенно ясно и то, что часть автовладельцев, попавших под требования Технического регламента, не будут восстанавливать газовую систему после её демонтажа.

Нарушителей, а, точнее, разгильдяев, начинают отлавливать прямо на АГНКС и АГЗС. Штрафуют. Грозят административным арестом, а значит новыми финансовыми потерями. Требуют тут же снять газовое оборудование. Кое-где в ход пошли кулаки.

Ударили не только «переоборудованных» автовладельцев. Под удар попадают и мелкий, и средний, и крупный бизнес: пункты переоборудования и технического обслуживания газобаллонных автомобилей, производители газовой аппаратуры, изготовители сосудов и компрессоров, строители, инвесторы, владельцы и операторы газовых заправок и сетей. Достанется всем участникам газомоторного рынка. Никто не проскочит.

К забору встанут хлебовозки, мусорки, скорые, автобусы, такси.

Отечественный рынок не готов к тотальному переключению на газовые автомобили заводского изготовления. Не по карману. Если сейчас выбить с рынка переоборудованные автомобили, то возникнет риск в ближайшее время потерять до 80% продаж КПГ и практически весь СУГ. В России нет заводского производства автомобилей на пропан-бутане.

Заправки, априорно обреченные на простой, строить никто не будет. Без развития сети автопроизводители забросят тему газа еще лет на 10 – 15. Свернется возрождающееся производство компонентов оборудования. Начнутся увольнения и ликвидация малых предприятий. Сократится налогооблагаемая база. Кстати, по данным NGV America и NGV Italy, в США и Италии, каждая тысяча газовых машин создает примерно 50 новых рабочих мест.

О выполнении 767-го Распоряжение Правительства от 2013 года можно будет забыть, а мы будем по-прежнему дышать грязным воздухом и платить за топливо в два, а то и в три раза больше.

Пока не поздно, нужно повернуться к людям лицом и упростить бюрократическую процедуру, найти законный, но гуманный подход, исключая предпосылки для неправомерного применения власти, не забывать, что закон не имеет обратной силы и нельзя несколько раз наказывать за одно нарушение.

Вероятно, имеет смысл подумать о следующих шагах:

- на 6 – 12 месяцев заморозить демонтаж оборудования и штрафы для ранее переоборудованных автомобилей;
- применять требования Регламента только к вновь переоборудуемым машинам, продлив при этом сроки регистрации;
- снизить плату физическим и юридическим лицам за проведение экспертиз и получение сертификатов на оборудование;
- разработать соответствующие процедуры для сельскохозяйственной техники, дорожно-коммунальных машин и специальных автомобилей;
- провести массовую информационную кампанию по линии МВД, операторов АГЗС и АГНКС, предприятий по переоборудованию и техническому обслуживанию, пунктов переосвидетельствования сосудов.

Возможно, общественность, если её спросить, предложит еще-какие-то разумные меры, не противоречащие букве и духу Распоряжения Правительства РФ от 13.05.2013 № 767-р.

Е.Н. Пронин