

В связи с ростом цен на нефть и нефтепродукты, а также ухудшающейся экологической ситуацией использование альтернативных видов моторного топлива, в частности компримированного природного газа, становится все более актуальной задачей. Для динамичного развития рынка газомоторного топлива в России необходимы учет интересов всех сторон. Государство должно участвовать в регулировании развития данного рынка: с помощью механизмов налоговой и кредитной политики обеспечивать благоприятные условия для реализации новых проектов. Важна и защита от «антистимулов», например, резкого роста налоговой нагрузки на автомобильные газонаполнительные компрессорные станции.

Когда же будем «газовать»? Социально-экономические аспекты использования газомоторного топлива

А. Н. ТОКАРЕВ,
*доктор экономических наук,
Институт экономики и организации
промышленного производства СО РАН,
Новосибирск
E-mail: Tokarev@ieie.nsc.ru*

Интерес к альтернативным видам моторного топлива во многом обусловлен как более пристальным вниманием к экологическим проблемам, так и ростом цен на нефть. В настоящее время основными альтернативными видами моторного топлива в России являются компримированный природный газ и сжиженный углеводородный газ. Запасы природного газа в стране составляют около 1/3 мировых, что дает возможность рассматривать газ в качестве надежного сырья для получения моторного топлива в течение долгосрочного периода. Единая система газоснабжения обеспечивает поставку природного газа более чем в 20 тыс. населенных пунктов России. В их числе 700 городов, автотранспорт которых является, с одной стороны,

© ЭКО 2008 г.



основным загрязнителем окружающей среды, а с другой – потенциальным потребителем этого вида моторного топлива¹.

Компримированный природный газ получают на автомобильных газонаполнительных компрессорных станциях (АГНКС) путем подготовки и сжатия природного газа, поступающего по газопроводам. Компримированный природный газ экономически привлекателен для потребителей (его цена не превышает 50% от цены бензина А-76) и относится к экологически чистым видам моторного топлива.

Газомоторное топливо в России

Российский парк автомобилей, работающих на природном газе, по разным оценкам, составляет от 60 до 85 тыс. единиц. В 2007 г. действовало 219 АГНКС. Их суммарная ежегодная проектная производительность составляет около 2 млрд м³. В собственности ОАО «Газпром» находится 191 АГНКС, то есть 88% всех станций. Существующая сеть станций позволяет заправлять компримированным природным газом 200–250 тыс. единиц техники и организовать грузовые и пассажирские автомобильные перевозки по большинству основных транспортных направлений.

Рост спроса на компримированный природный газ устойчив. Через российские АГНКС в 2006 г. было реализовано 286 млн м³ газа. В результате в том же году российскими предприятиями, использующими компримированный природный газ на собственном автотранспорте, сэкономлено более 2,8 млрд руб., а выбросы вредных веществ в атмосферу сокращены на 108 тыс. т.

Перспективные ориентиры развития рынка газомоторного топлива определены в Энергетической стратегии России, где говорится, что оптимизация расходной части топливно-энергетического баланса предусматривает эволюционное совершенствование структуры спроса на энергоносители, в том числе:

- ускорение моторизации экономики и населения с увеличением потребления моторных топлив темпами в 1,2 раза более

¹ Пояснительная записка и Финансово-экономическое обоснование к проекту закона Российской Федерации «Об использовании альтернативных видов моторного топлива» (www.duma.gov.ru).

высокими, чем темпы общего энергопотребления при более широком использовании заменителей нефтепродуктов;

- существенное увеличение использования в качестве моторного топлива сжиженного и сжатого природного газа (в эквиваленте до 5 млн т нефтепродуктов к 2010 г. и до 10–12 млн т в 2020 г.).

Без развития механизмов государственного стимулирования данные ориентиры достигнуты не будут. Следует отметить, что реализация мероприятий по развитию газозаправочной сети и парка техники, работающей на природном газе, имеет значительные социально-экономические эффекты. Например, способствует реализации национальных проектов в области здравоохранения за счет снижения негативного воздействия на окружающую среду, развития агропромышленного комплекса и строительства доступного жилья за счет снижения затрат на топливо.

Перевод транспорта на газомоторное топливо отвечает следующим основным приоритетам современной политики государства в социально-экономической сфере:

- ✓ снижению темпов инфляции, одним из важнейших факторов которой является рост цен на моторное топливо;
- ✓ рациональному использованию природных ресурсов и, в том числе, углеводородного сырья;
- ✓ повышению уровня жизни населения (газ – сравнительно дешевый вид топлива, доступный населению с низким уровнем доходов);
- ✓ развитию малого бизнеса (в том числе на автотранспорте);
- ✓ росту эффективности использования средств бюджетов, сокращению расходов бюджетов.

Тем не менее вплоть до настоящего времени использование альтернативных видов моторного топлива в России остается незначительным, и эффект от их применения в масштабах всей экономики малозаметен. Среди основных причин – «слабость» законодательной базы, регулирующей и стимулирующей использование альтернативных видов моторного топлива, неразвитость сети АГНКС, слабые стимулы для перевода транспорта на газомоторное топливо.

Потенциальные потребители не переводят свои автомобили на газ, поскольку сеть АГНКС недостаточно развита, а бизнес не расширяет сеть заправок, поскольку и существующие мощности загружены в среднем на 10–15%. Станции преимущественно располагаются в городах, а на трассах заправки встречаются довольно редко, что причиняет потребителям существенные неудобства.

Опыт по комплексному решению проблемы в России существует. Например, в компании «Уралтрансгаз» создано специализированное управление «Уралавтогаз», которое занимается эксплуатацией АГНКС: развивает парк автомобилей, работающих на газомоторном топливе, и ведет строительство АГНКС. Управление располагает шестью пунктами по переводу автотранспортных средств на использование сжатого природного газа в качестве моторного топлива и сервисному обслуживанию. За три года на этих пунктах было переоборудовано 1100 единиц автотранспорта, в том числе 367 – «Уралтрансгаза». Для заправки собственного автотранспорта на пунктах по его переоборудованию изготовлены 13 единиц передвижных автогазозаправщиков. С их помощью обеспечивается снабжение газом автотранспорта компании и агрофирм, удаленных от существующих АГНКС.

В целом же действующие в России нормативные акты недостаточно стимулируют широкое распространение газомоторного топлива. Необходима реализация комплексного подхода, учитывающего интересы всех сторон, включая поставщиков газа, собственников АГНКС, потребителей моторного топлива, прежде всего населения. Необходимо создать условия, позволяющие увеличивать парк автотранспорта, работающего на альтернативных видах моторного топлива, развивать сеть заправок станций, сопутствующую инфраструктуру.

Преимущества газомоторного топлива

Преимущества использования природного газа в качестве газомоторного топлива обусловлены следующим:

- уменьшается количество вредных выбросов в выхлопных газах;

- сокращаются затраты на моторное топливо (по сравнению с нефтепродуктами);
- не требуется существенных изменений в конструкции двигателя;
- в России уже имеется достаточно развитая инфраструктура поставок газа по трубопроводам и газораспределительным системам;
- накоплен значительный положительный опыт по использованию компримированного природного газа в качестве моторного топлива.

Использование природного газа для этих целей дает положительные эффекты по многим аспектам, включая социально-экономические выгоды, технические аспекты (экономичность газового двигателя, его износостойкость), экологические издержки.

Экономические выгоды использования газового моторного топлива определяются затратами на его производство (добычу и транспортировку до АГНКС) и ценами на компримированный природный газ. А особенность состоит в том, что извлекаемый из недр газ используется практически без последующей переработки. Это определяет его относительно низкую себестоимость по сравнению с продуктами переработки нефти. В настоящее время глубина переработки нефти в России составляет около 70% и далека от показателей развитых стран, что определяет дополнительную эффективность использования газомоторного топлива в России в современных условиях.

Для стимулирования производства компримированного природного газа постановлением правительства РФ от 15 января 1993 г. № 31 «О неотложных мерах по расширению зачисления моторных топлив природным газом» установлено предельное значение его цены, — она не должна превышать 50% от цены бензина А-76. При этом 1 м³ газа по энергетической составляющей и по расходу эквивалентен 1 л бензина. Цены на бензин и дизельное топливо свободные и имеют постоянные тенденции к росту, а цена реализации газа на практике часто ниже установленного ограничения, что очень важно для потребителей и является главным экономическим стимулом для перевода транспортных средств на компримированный природный газ.

Немаловажны и технические эффекты использования газомоторного топлива. Так, по оценкам компании «Таттрансгаз», периодичность смены масла увеличивается в 1,5–2 раза, на 15–20% уменьшается его эксплуатационный расход. Ресурс двигателя повышается в среднем на 35%. Срок службы свечей зажигания увеличивается на 40%. Исключается детонация двигателя (из-за высокого октанового числа метана).

Экология и еще раз экология

Быстрый рост количества автотранспортных средств на дорогах России привел к существенному усложнению экологической обстановки, особенно в крупных городах. В результате сжигания топлива в двигателях автомобилей в атмосферу поступает большое количество углекислого газа и вредных веществ (сажа, углеводороды, соединения серы и азота, свинец, а также канцерогенные продукты). В среднем по стране на долю автотранспорта приходится около 45% всех выбросов, а в некоторых крупных городах – более 70% (в Москве – около 88%, в Санкт-Петербурге – 71%). При этом количество выбросов в атмосферу, приходящихся на долю автотранспорта, продолжает расти².

В России выбросы вредных веществ с отработавшими газами автомобилей составляют более 40% от общих объемов вредных выбросов в атмосферу. По данным Министерства природных ресурсов РФ, величина экологического ущерба, наносимого транспортным комплексом, составляет 1,5% валового национального продукта. Одной из мер по снижению негативного воздействия автотранспорта является использование газа в качестве моторного топлива. При этом выбросы в атмосферу угарного газа оказываются в 5–10 раз меньше, чем у бензинового двигателя, окислов азота – в 1,5–2 раза меньше и углеводородов – в 2–3 раза меньше. Это позволяет соблюдать перспективные нормы выбросов автомобилей. При полном сгорании метана образуется двуокись углерода (тепличного газа CO_2) на 13% меньше в сравнении с бензином. Применение природного газа в качестве автомобильного топлива вместо бензина

² Экологический отчет ОАО «Газпром» (www.gazprom.ru.2007).

приводит и к снижению выделения парниковых газов, что становится одной из важных проблем, в том числе, в связи с ратификацией Россией Киотского протокола.

По состоянию на начало 2007 г. общий парк автомобилей в России составил около 38 млн единиц, которые выбрасывают в атмосферу около 15 млн т вредных веществ. Причем основная масса вредных веществ попадает в атмосферу городов и населенных пунктов страны. Более чем в 180 городах России уровень загрязнения атмосферного воздуха превышает предельно допустимые концентрации. Экологическая ситуация в городах России неблагоприятна: растет число заболеваний, связанных с органами дыхания, увеличивается контингент людей с хроническими заболеваниями.

Применение на транспорте компримированного природного газа вместо жидких моторных топлив позволяет снизить негативное воздействие на окружающую среду в 2–3 раза (табл. 1).

Таблица 1

Выбросы загрязняющих веществ с отработавшими газами двигателей транспортных средств

Вид транспорта	Вид топлива	Приведенные выбросы (условные кг СО)
Грузовые автомобили	Бензин	6653
	Природный газ	2093
	Дизельное топливо	4669
	Газодизельный цикл	2200
Автобусы	Бензин	5198
	Природный газ	1221
	Дизельное топливо	3652
	Газодизельный цикл	2037

* Данные Института автомобильного транспорта.

Как видно из табл. 1, вредность выбросов, приведенная к эквивалентному количеству СО, при переводе транспортных средств на природный газ снижается:

➤ для грузовых автомобилей с карбюраторным двигателем – более чем в 3 раза;

➤ для грузовых автомобилей с дизельным двигателем при переводе в газодизельный режим – почти в 2 раза;

- для автобусов с карбюраторным двигателем – более чем в 4 раза;
- для автобусов с дизельным двигателем – почти в 1,8 раза.

А как в других странах?

Европейской экологической комиссией ООН принята резолюция, нацеливающая страны Европы на перевод к 2020 г. 23% автомобилей на альтернативные виды моторного топлива, в том числе на природный газ – 10% от парка (23,5 млн единиц), для заправки которых ежегодно потребуется около 47 млрд м³ газа, на биогаз – 8% (18,8 млн единиц) и на водород – 5%, что составляет 11,7 млн единиц автотранспортных средств.

Обладая огромными запасами газа, мощной системой магистральных и распределительных газопроводов, Россия существенно отстает от стран-лидеров по использованию компримированного природного газа в качестве газомоторного топлива (табл. 2). Так, на начало 2007 г. по количеству автомобилей с газобаллонным оборудованием Россия отставала от лидеров (Аргентины и Бразилии) в 20–30 раз, по действующим АГНКС – в 6–8 раз, по объемам реализации компримированного природного газа – в 10 раз.

Таблица 2

Основные показатели использования газомоторного топлива по крупнейшим странам-потребителям компримированного природного газа (КПГ)

Страна	Автомобили с газобаллонным оборудованием, тыс. шт.	АГНКС, ед.	Реализация КПГ, млн м ³ в год
Аргентина	1650,0	1640	3108
Бразилия	1325,8	1411	2602
Пакистан	1250,0	1300	–
Италия	412,6	588	516
Индия	334,8	198	624
Иран	229,6	440	386
США	146,9	1600	200
Колумбия	138,0	202	540
Китай	127,1	415	1104
Украина	100,0	200	548

Страна	Автомобили с газобаллонным оборудованием, тыс. шт.	АГНКС, ед.	Реализация КПГ, млн м ³ в год
Бангладеш	80,0	123	257
Египет	69,4	99	300
Боливия	61,6	89	181
Россия	60,0	215	270
Германия	55,0	655	146
Армения	47,7	128	185
Венесуэла	44,1	148	98
Япония	30,5	311	–
Всего	6364,0	11197	11560

Составлено на основе информации НП «Национальная газомоторная ассоциация», 2007 г.

В настоящее время в России работает менее 1% от мирового парка автомобилей, использующих компримированный природный газ в качестве топлива, и функционирует менее 2% построенных в мире АГНКС. При этом в России реализуется около 2,3% мирового объема компримированного природного газа. Вполне очевидно, что доля России на фоне общих показателей по развитию рынка газомоторного топлива не соответствует ее месту (первому) по запасам и объемам добычи природного газа.

Развитие рынков газомоторного топлива в мире идет при государственной поддержке. Во многих странах правительства реализуют систему мер, стимулирующих использование «экологичного» топлива³. Как показывает мировой опыт, практически всеми странами на стадии внедрения альтернативных видов моторного топлива приняты пакеты законодательных актов, стимулирующих их использование.

Среди мер стимулирования **развития сети АГНКС** можно отметить:

- запрет на строительство автозаправочных станций без блока заправки машин компримированным природным газом (Италия);

³ *Пронин Е. Н.* Меры стимулирования использования природного газа в качестве моторного топлива // Информационный бюллетень НП «Национальная газомоторная ассоциация». 2007. № 1 (25).

- выделение грантов и дотаций на строительство АГНКС (Австралия, Великобритания, Канада, Малайзия, Япония);
- освобождение импортного газозаправочного и газоиспользующего оборудования для природного газа от ввозных таможенных пошлин (страны Евросоюза, Иран);
- освобождение на определенный период от уплаты налога на землю при строительстве АГНКС (Япония);
- предоставление возможностей ускоренной амортизации для АГНКС (Япония);
- снижение налога на имущество при строительстве АГНКС (Япония);
- сокращение базы для исчисления налога на имущество на определенный процент от стоимости АГНКС и газобаллонных автомобилей на сжатом природном газе (США).

К мерам стимулирования **перевода автотранспорта на газомоторное топливо** относятся:

- ограничения на использование углеводородных видов моторного топлива, за исключением муниципальных автобусов и мусороуборочных автомобилей (Франция);
- нераспространение на автомобили, работающие на газе, запрета на въезд в природоохранные зоны (Великобритания, Италия, Чили, Китай);
- обязательное приобретение бюджетными организациями газобаллонных автомобилей при обновлении автотранспортного парка (США);
- предоставление предприятиям, использующим сжатый природный газ, преимущественного права на получение муниципального заказа (Франция, Италия, Иран);
- выделение грантов и дотаций на приобретение автомобилей, работающих на природном газе, газобаллонного оборудования (Австралия, Великобритания, Канада, Малайзия, Япония);
- предоставление возможностей ускоренной амортизации автомобилей с газобаллонным оборудованием (Япония).

В России слабо развито специальное законодательство по стимулированию использования газомоторного топлива. Хотя ограничение по ценам на сжатый природный газ является важнейшим ориентиром, но на практике работает далеко не всегда: он часто реализуется ниже установленной государством

предельной цены. Дважды предпринималась попытка принять закон «Об использовании альтернативных видов моторного топлива». Законопроект был отклонен правительством по ряду причин, среди которых – отсутствие гарантий увеличения расходов федерального бюджета, дублирование положений других законов, декларативный характер ряда статей.

Законопроект во многом носил рамочный характер и не содержал конкретных механизмов стимулирования развития рынка газомоторного топлива. Тем не менее данный закон, переработанный с учетом замечаний, существен для развития законодательства на региональном и местном уровнях. А именно: там детально видны социальные проблемы, вопросы развития малого бизнеса, более адекватно учитывается местная специфика.

Всем ли это интересно?

Основными заинтересованными сторонами использования газомоторного топлива являются: население – владельцы автотранспорта, государство (включая региональный и муниципальный уровни), малый бизнес (владельцы АГНКС и потребители более дешевого газомоторного топлива), газодобывающие компании, прежде всего, «Газпром». При этом все основные участники, с одной стороны, получают выгоды, а с другой – несут определенные издержки и принимают риски.

Автовладельцы – население и малый бизнес – заинтересованы в снижении затрат на горюче-смазочные материалы. Использование природного газа способно это обеспечить, но требует дополнительных издержек, связанных с переоборудованием автотранспорта. При этом существует риск слабой обеспеченности АГНКС, что приведет к росту пробега и, как следствие, некоторому приросту затрат на топливо по сравнению с их базовой, оптимальной величиной.

Бизнес, связанный со строительством и эксплуатацией АГНКС, может и должен быть рентабельным. Но в современных условиях в России еще относительно небольшое количество автотранспорта работает на газомоторном топливе, загрузка действующих АГНКС довольно низкая – в среднем около 15%. По нашим оценкам, при такой загрузке окупаемость инвестиций в строительство газозаправочных станций дости-

гаются только через 8–10 лет (в то время как при загрузке в 50–70% окупаемость сокращается до 1,5–2 лет). Поэтому при существующем уровне развития рынка газомоторного топлива у потенциальных инвесторов риски значительны.

Вплоть до настоящего времени (по-видимому, и в ближайшей перспективе) основным игроком на рынке газомоторного топлива остается «Газпром», охватывающий все звенья производственной цепочки: добычу природного газа, транспортировку до потенциальных потребителей, развитие сети АГНКС. Он же и один из основных потребителей компримированного природного газа. В принципе такое положение вполне обоснованно на начальных этапах формирования нового сегмента рынка (фактически новой подотрасли). Крупнейшая компания берет на себе дополнительные затраты (относительно небольшие по сравнению с собственным масштабом – «Газпром» занимает 4-е место в списке крупнейших компаний мира) и риски (в какой мере будет использован создаваемый потенциал?). При этом развитие рынка газомоторного топлива положительно влияет на деятельность компании, связанную с газификацией регионов России – за счет комплексного использования газа и повышения загрузки газопроводов-отводов.

В 2007 г. «Газпромом» утверждена целевая комплексная программа «Развитие газозаправочной сети и парка техники, работающей на природном газе, на 2007–2015 годы». Программа направлена на развитие инфраструктуры АГНКС и увеличение числа автомобильной и сельскохозяйственной техники, работающей на компримированном природном газе. В соответствии с программой в 2007–2015 гг. предусматривается ввод в эксплуатацию 200 новых АГНКС и 90 передвижных автогазозаправщиков в 47 субъектах Российской Федерации.

По оценкам «Газпрома», реализация программы позволит к 2015 г. удвоить российский парк автомобилей, работающих на природном газе, создать 1700 новых рабочих мест и сократить суммарные выбросы вредных веществ в атмосферу на 1 млн условных тонн (в пересчете на CO).

Данная программа фактически становится национальной программой по использованию природного газа в качестве моторного топлива, имеющей важное стратегическое, социальное

и экологическое значение. В то же время необходимо формирование условий, чтобы данное направление стало сферой интересов малого и среднего частного бизнеса – только в этом случае можно будет рассчитывать на дальнейшее эффективное развитие рынка газомоторного топлива в России.

Государство заинтересовано в развитии рынка газомоторного топлива, поскольку это ведет к более рациональному и квалифицированному использованию его собственности – ресурсов недр, улучшению экологической обстановки, прежде всего в городах, и как следствие, улучшению здоровья населения.

Потенциальные риски государства могут быть связаны с уменьшением доходов бюджета: в цене используемого 1 л бензина или дизельного топлива налогов «содержится» меньше, чем в 1 м³ газа. При этом 1 м³ газа по энергетической составляющей и по расходу эквивалентен 1 л бензина. С другой стороны, государство может получить дополнительные налоги от пользователей газомоторного топлива: за счет роста прибыли автотранспортных предприятий, доходов малого бизнеса. Также надо иметь в виду, что значительная часть муниципального транспорта дотируется из местных бюджетов, и, соответственно, использование компримированного природного газа будет сокращать нагрузку на данные бюджеты (табл. 3).

Таблица 3

Основные выгоды, издержки и риски заинтересованных сторон

Заинтересованные стороны	Потенциальные выгоды	Издержки и риски
Население	Сокращение затрат на топливо и смазочные материалы. Сокращение общего уровня инфляции (вызываемого ростом цен на моторное топливо). Сокращение экологического ущерба. Повышение износостойкости двигателя, топливной экономичности	Затраты на перевод автотранспорта на газомоторное топливо. Риск дополнительного пробега автотранспорта из-за слабого развития сети АГНКС. Риск роста цен на газомоторное топливо (из-за отмены регулирования). Рост затрат на техническое обслуживание и ремонт автотранспорта

Заинтересованные стороны	Потенциальные выгоды	Издержки и риски
Государство	Рациональное использование ресурсов недр. Сокращение инфляции. Прирост налогов на имущество и на прибыль от автотранспортных предприятий. Сокращение бюджетных расходов на топливо и смазочные материалы	Затраты на реализацию мер по регулированию. Сокращение налогов от реализации нефтепродуктов
Бизнес: владельцы АГНКС	Относительно невысокие инвестиции. Высокая рентабельность и быстрая окупаемость при нормальной загрузке	Риск медленного роста спроса на газомоторное топливо. Темпы развития автотранспорта на природном газе.
Бизнес: владельцы АТС	Сокращение затрат на горюче-смазочные материалы. Рост рентабельности автотранспортных предприятий.	Затраты на перевод автотранспорта на природный газ. Рост затрат на его техническое обслуживание и ремонт. Риск дополнительного пробега автотранспорта из-за слабого развития сети АГНКС.
ОАО "Газпром"	Новые рынки сбыта продукции. Сокращение затрат на ГСМ у компании. Заполнение газопроводов-отводов.	Риск медленного спроса на горюче-смазочные материалы. Риск низкой загрузки АГНКС.

Другой важный (и, вероятно, более значимый) аспект – это гарантии от формирования «антистимулов» для развития рынка газомоторного топлива. В качестве такого примера можно привести серьезные изменения в налоговой политике, а именно – многократный рост единого налога на вмененный доход (ЕНВД) для АГНКС.

Каковы эффекты для потребителей?

Одним из главных при переводе автомобильного транспорта на газовое топливо является вопрос экономической

целесообразности такого переоборудования. Он имеет большое социально-экономическое значение, определяя стимулы для населения и хозяйствующих субъектов использовать газомоторное топливо. Данная эффективность зависит от целого ряда факторов, включая:

- соотношение цен на нефтяное и газомоторное топливо;
- годовой пробег автотранспорта и, соответственно, расход топлива;
- затраты на переоборудование автотранспорта в связи с переходом на природный газ;
- доступность АГНКС, что определяет вероятность и масштаб дополнительного пробега с целью заправки;
- динамика и жесткость требований государства по переходу на более «экологичное» топливо (стандарты «Евро»).

Для автотранспортных предприятий показатели экономической эффективности затрат на переоборудование автотранспорта во многом зависят от структуры переводимого автопарка и его технико-эксплуатационных показателей – главным образом среднегодового пробега автомашин, а фактически – расхода горючего. Для получения значимого эффекта в первую очередь на газ следует переводить пассажирские автобусы и грузовой транспорт с большим расходом топлива (от 20 л на 100 км) и годовым пробегом более 30 тыс. км.

Опыт Муниципального екатеринбургского грузового автотранспортного предприятия № 3, где из 300 автомобилей, находящихся в эксплуатации, около 190 работают на компримированном природном газе, показывает следующее. При среднегодовом пробеге грузовых автомобилей ГАЗ на уровне 30 тыс. км, а грузовиков ЗИЛ – 55 тыс. км увеличение затрат на техническое обслуживание и ремонт газобаллонных автомобилей составляет 8,5%. При этом затраты на топливо сокращаются на 50%, а на смазочные материалы – на 13%⁴.

В табл. 4 представлены оценки эффективности перевода автотранспорта на компримированный природный газ для автовладельцев. С социально-экономических позиций наиболее важными критериями являются срок окупаемости данных ме-

⁴ Некоммерческое партнерство «Национальная газомоторная ассоциация» (www.ngvrus.ru).

роприятий и общий эффект (экономия затрат, прежде всего расходов на топливо) за относительно непродолжительный период в 2–3 года.

Таблица 4

**Оценка эффективности перевода автотранспорта
на компримированный природный газ**

Показатель	«Жигули»	«Волга»	«Газель»	ЗИЛ
Годовой пробег, тыс. км	25	25	30	30
Срок окупаемости:				
– по времени, мес.	12,8	11,9	7,2	9,0
– по пробегу, тыс. км	26,7	24,8	18,0	22,4
Эффект за 2 года, тыс. руб.	30,5	47,4	103,5	129,6

Результаты расчетов свидетельствуют, что перевод автотранспорта на природный газ – достаточно эффективная мера. Срок окупаемости для различных видов автотранспорта (при достаточно большом пробеге) – от 7 до 13 месяцев. Экономия на топливе для легковых автомобилей может достигать 30–50 тыс. руб. за 2 года, а для маршрутных такси («Газелей») – более 100 тыс. руб.

При этом эффективность перехода существенно зависит от годового пробега автомобиля. Наиболее значим этот эффект для автотранспорта граждан с относительно небольшим уровнем годового пробега (использование машин преимущественно в летний период). Нужны дополнительные меры стимулирования (например, погашение части затрат на переоборудование автомобилей) для этой группы населения, чтобы обеспечить «народное топливо по народной цене».

Пример антистимула

С 1 января 2008 г. вступили в действие положения Налогового кодекса РФ, согласно которым деятельность по розничной реализации газомоторного топлива облагается ЕНВД, при этом налог рассчитывается исходя из «площади торгового зала». Поскольку Минфин РФ предлагает считать таковой площадью всей АГНКС, налогообложение АГНКС возросло в десятки раз.

Данная ситуация подрывает деятельность по реализации потребителям экологически чистого, социально значимого газомоторного топлива. По нашим оценкам, при площади АГНКС на уровне 1500 м² налоговая нагрузка по ЕНВД возрастает более чем в 40 раз (табл. 5).

Таблица 5

Изменения в порядке уплаты ЕНВД для АГНКС

Показатель	Условия		Возможная перспектива
	2007 г.	2008 г.	
Площадь АГНКС, м ²	1500	1500	1500
Базовая доходность, руб./мес.	1800	1800	18000
Физический показатель:			
– площадь торгового зала, м ²	–	1500	–
– торговое место / ТРК, шт	7	–	7
Налоговая база, тыс. руб.	47	2025	95
Ставка налога, %	15	15	15
Сумма ЕНВД в мес., тыс. руб.	7,1	303,8	14,2

Фактически торговое место для розничной реализации газомоторного топлива представляет собой топливно-раздаточную колонку (ТРК), используемую для заправки автомобилей, – по сути, это выводные трубопроводы (или заправочные «пистолеты»). Вся остальная площадь АГНКС – охранные зоны, места для хранения топлива, подъездные пути, места для стоянки автомобилей, полосы разгона и торможения, хозяйственные блоки, пожарные резервуары – предназначена для обеспечения производственного процесса, а не для розничной торговли.

В качестве физического показателя для определения базы ЕНВД целесообразно использовать топливно-раздаточную колонку – хорошо администрируемый показатель, напрямую влияющий на доходность бизнеса (в отличие, например, от общей площади земельного участка). При налогообложении данного вида деятельности следует сохранить ЕНВД, определив в качестве физического показателя при расчете базовой доходности количество газовых заправочных пистолетов на топливно-раздаточных колонках, увеличив расчетную площадь

торгового места до 10 м² на одну колонку. Тогда базовая доходность для одной колонки может составить около 18 тыс. руб. в месяц. В этом случае налоговая нагрузка будет соответствовать уровню 2007 г., который следует признать в современных условиях вполне приемлемым для привлечения инвесторов к строительству новых АГНКС.

Проведенные расчеты показали, что новый порядок взимания ЕНВД (кратный рост налога) существенно снизит эффективность проектов строительства новых АГНКС и повлечет за собой следующее:

- сокращение проектов строительства новых АГНКС и, как следствие, понижение привлекательности перехода на газомоторное топливо для автотранспорта (из-за высокой вероятности дополнительного пробега для целей заправки);
- рост цен на газомоторное топливо и, как следствие, сокращение его потребления.

Основные выводы и рекомендации

✓ Использование природного газа в качестве газомоторного топлива дает значимые социально-экономические выгоды и сокращает экологические издержки. В России, с ее огромными запасами природного газа, самым высоким уровнем добычи в мире, развитой системой магистральных и распределительных газопроводов, имеются все предпосылки для эффективного развития данного рынка.

✓ Для динамичного развития рынка газомоторного топлива в России необходима реализация комплексного подхода, учитывающего интересы всех сторон, включая поставщиков газа, собственников АГНКС, потребителей этого вида топлива, прежде всего населения. Для развития рынка необходимо и строительство новых АГНКС, и перевод автотранспорта на газ. Причем оба направления нужно осуществлять одновременно.

✓ Около 90% АГНКС находится в собственности ОАО «Газпром». Чтобы активно развивать рынок, необходимо привлекать и стимулировать частный бизнес. Для этого соответствующие проекты должны быть коммерчески эффективными. Одним из ключевых параметров эффективности является

загрузка АГНКС. При современном уровне их загрузки (в среднем около 15%) новые проекты малопривлекательны для частного бизнеса. Поэтому одна из важнейших задач – разработка и реализация мер по стимулированию перевода автотранспортных средств на газомоторное топливо. При этом могут быть использованы механизмы регулирования, показавшие высокую эффективность в других странах.

✓ На федеральном уровне до сих пор не проработаны конкретные меры, реализация которых способствовала бы более широкому использованию альтернативных, экологически чистых видов моторного топлива. Необходима эффективная государственная политика по развитию рынка газомоторного топлива – стимулированию строительства новых АГНКС частным бизнесом, по переводу на газ транспортных средств населением, малым бизнесом, а также муниципальным транспортом.

✓ Для развития нового рынка, каким является рынок газомоторного топлива, принципиально важна защита от появления «антистимулов». Например, недопустимо налогообложение розничной реализации моторного топлива путем применения ЕНВД исходя из общей площади земельного участка, занимаемого автозаправочной станцией. Повышение налоговой нагрузки на АГНКС ведет не только к снижению эффективности проектов строительства АГНКС, но и к росту цен на газомоторное топливо, делая перевод на него автотранспорта малопривлекательным для значительной части населения и малого бизнеса. Необходимо сохранить при налогообложении данного вида деятельности ЕНВД, определив в качестве физического показателя при расчете базовой доходности количество газовых заправочных пистолетов на топливно-раздаточных колонках.