

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ СНГ

ИНФОРМАЦИЯ

**об использовании газомоторного топлива
в государствах – участниках СНГ**

Москва, 2014 год

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
I. ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ.....	3
II. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА В МИРЕ	5
III. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА В ГОСУДАРСТВАХ – УЧАСТНИКАХ СНГ.....	10
III. СОТРУДНИЧЕСТВО ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ СНГ В ОБЛАСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА.....	14
ВЫВОДЫ.....	16

ВВЕДЕНИЕ

В современном мире особое место занимают вопросы, касающиеся эффективности использования энергоресурсов, снижения стоимости транспортных перевозок, улучшения экологической ситуации, особенно в крупных городах.

Природный газ является одним из самых экологически чистых видов топлива. Его активное использование позволяет серьезно снизить выбросы вредных веществ в атмосферу и улучшить экологическую обстановку в населенных пунктах. Немаловажным фактором является и цена, газовые виды топлива значительно дешевле традиционных, таких как бензин и дизель. Таким образом, развитие рынка газомоторного топлива не только позволяет улучшить экологическую обстановку, но и снизить затраты. В настоящее время газовые виды топлива активно используются более чем в 80 странах мира. Среднегодовой рост парка автомобильной техники на газомоторном топливе в мире составляет 26 %.

В представленной Информации проведено сравнение сжатого и сжиженного природного газа по основным параметрам, показаны динамика и прогноз потребления в мире, приведены меры государственной поддержки рынка газомоторного топлива в мире. Перечислены возможные направления совместной деятельности и представлены предложения по углублению и расширению многостороннего сотрудничества в рамках Содружества. Материал может быть использован для анализа состояния и перспектив развития газомоторного топлива в государствах – участниках СНГ.

При подготовке аналитического обзора использовались данные, представленные государствами – участниками СНГ, статистические данные Межгосударственного статистического комитета СНГ, информация официального сайта ООО «Газпром газомоторное топливо», а также другие источники, имеющиеся в Исполнительном комитете СНГ.

I. ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Природный газ – это смесь углеводородов, основу которой составляет метан. Помимо метана, содержание которого доходит до 98 %, в составе природного газа присутствуют такие углеводороды, как этан, пропан и бутан.

Природный газ не имеет запаха. Искусственное придание запаха на случай утечки называется одорацией. Часто в качестве одорантов используются серосодержащие вещества. Газ залегает в недрах Земли на глубине 1 км и более. Перед началом добычи газа необходимо провести геологоразведочные работы, которые позволяют установить местонахождение залежей. Добывается газ с помощью скважин, специально для этого пробуренных одним из возможных способов.

Транспортируют газ чаще всего по газопроводам. Перед транспортировкой газ очищается от различных примесей. Природный газ очищают не один раз – при выходе из скважины, в сепараторах, при транспортировке и на компрессорных станциях. Это делается для того, чтобы обеспечить сохранность оборудования, на которое могут негативно повлиять примеси в газе.

Область применения природного газа довольно широка: его используют для отопления помещений, приготовления пищи, подогрева воды, производства красок, клея, уксусной кислоты и удобрений. Помимо этого природный газ в сжатом или сжиженном виде может использоваться в качестве моторного топлива на автотранспорте, специальной и сельскохозяйственной технике, железнодорожном и водном транспорте.

В качестве моторного топлива природный газ может использоваться в двух видах – сжатом (компримированном, КПГ) и сжиженном (СПГ). КПГ и СПГ среди всех доступных видов моторного топлива являются самыми безвредными с экологической точки зрения – выбросов от них гораздо меньше, чем от бензина и дизельного топлива. К тому же использование природного газа в качестве моторного топлива позволяет снизить зависимость от истощающихся запасов нефти.

К плюсам КПГ можно отнести экономию в сравнении с бензином, меньшую токсичность выхлопных газов, к минусам – большие, тяжелые и дорогостоящие газовые баллоны, более высокая по сравнению с переоборудованием на сжиженный газ стоимость работы, небольшой запас хода автомобиля, неразвитая сеть заправочных станций.

Плюсами СПГ являются более низкие, чем на бензин цены (но выше, чем на сжатый газ), возможность переоборудования практически любых бензиновых двигателей внутреннего сгорания, наличие дополнительной топливной системы, небольшое рабочее давление в системе, а минусами – необходимость запуска и прогрева на бензине при температуре ниже 0 °С, ограниченность запасов. Сжиженный газ тяжелее воздуха, что создает дополнительные сложности при хранении переоборудованных автомобилей для работы на газе.

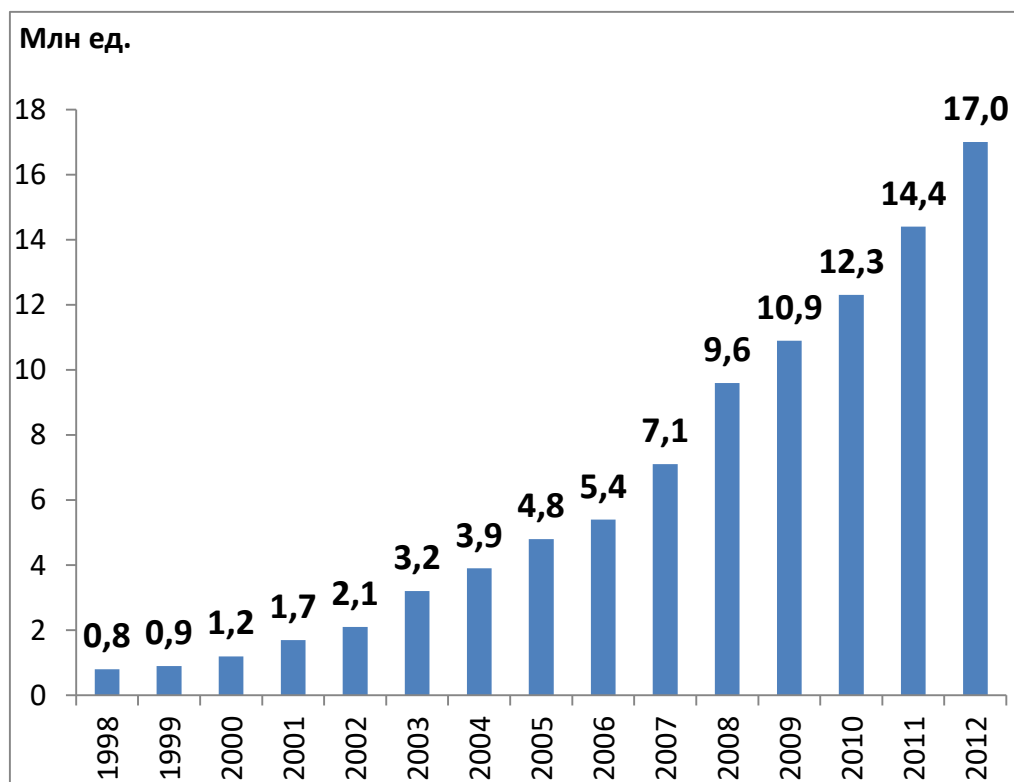
Ниже приведено сравнение по некоторым параметрам КПГ и СПГ.

Сравнение КПГ и СПГ по основным параметрам

Параметры	КПГ	СПГ
<i>Свойства</i>	Состояние – газообразное. При сжатии объем газа уменьшается в 200–250 раз	Состояние – жидкое. Природный газ сжижается при температуре - 161,5 0 °С. При сжижении объем газа уменьшается в 600 раз
<i>Энергетические свойства и особенности</i>	Средние показатели октанового числа 110–125	Среднее значение октанового числа 105–107
<i>Безопасность</i>	Метан (основной компонент природного газа) легче воздуха и в случае аварийного разлива быстро улетучивается. Температура самовоспламенения у природного газа значительно выше, чем, например, у бензина	Чистый СПГ не горит, сам по себе не воспламеняется и не взрывается. На открытом пространстве при нормальной температуре СПГ возвращается в газообразное состояние и улетучивается
<i>Инфраструктура</i>	КПГ автомобили заправляют на АГНКС (автомобильная газонаполнительная компрессорная станция)	СПГ автомобили заправляют на криоАЗС (криогенные автомобильные заправочные станции)

II. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА В МИРЕ

Среди развитых стран по объемам потребления компримированного природного газа в мире лидируют Италия и США, где в год потребляется 870 и 930 млн куб. м метана соответственно в качестве моторного топлива.



*Количество автомобилей в мире, использующих газомоторное топливо, млн единиц
(по данным ОАО «Газпром», Национальной газомоторной ассоциации)*

Мировыми лидерами по использованию метана на автомобильном транспорте являются Аргентина, Бразилия, Иран, Пакистан и Таиланд. Ключевыми факторами развития рынка газомоторного топлива (ГМТ) стали обслуживание корпоративных клиентов и применение для государственных нужд, а также крупные государственные программы развития газомоторного рынка.

В декабре 2001 года Европейская экономическая комиссия ООН приняла резолюцию, предусматривающую перевод к 2020 году на природный газ 10 % парка автотранспортных средств в странах Европы – это около 23,5 млн автомобилей. Для их заправки ежегодно потребуется 47 млрд куб. м газа.

За 15 лет развития ГМТ в Италии число автомобилей, работающих на газе, почти утроилось, количество заправочных станций – выросло в четыре раза. В начале 2014 года количество газовых АЗС достигло 1 000. Население использует более 750 тыс. автомобилей на ГМТ. При переводе автомобиля на КПП владелец транспортного средства освобождается от уплаты налогов на три года и получает единовременную премию. Италия выступает в качестве государства, доминирующего в использовании ГМТ в Европе.

В Германии перевод автомобилей на природный газ рассматривается как одно из приоритетных направлений обеспечения устойчивого энергетического развития и экологической безопасности страны. Прогнозируется, что к 2020 году автопарк Германии, использующий КПП в качестве моторного топлива, вырастет до 6,5 млн автомобилей и составит

примерно 30 % всего автопарка. Государство предоставляет в этой сфере льготы как автовладельцам, так и участникам бизнеса.

За счет государственных субсидий компенсируются затраты на переоборудование автомобилей для работы на КППГ или на покупку нового автомобиля, изначально использующего КППГ в качестве моторного топлива.

США активно продвигают использование природного газа для автотранспорта в качестве альтернативы нефтяным топливам как на федеральном уровне, так и на региональном. Помимо федеральных законов, дающих налоговые льготы на использование автотранспорта на природном газе, отдельные штаты лоббируют свои собственные законопроекты, увеличивающие размеры выплат для юридических и физических лиц. Кроме того, власти штатов оплачивают переоборудование транспорта на природный газ в качестве топлива.

Серьезным фактором является экологическое лоббирование, в частности, со стороны Агентства по защите окружающей среды при правительстве США, которое оценивает снижение выбросов при применении ГМТ: угарного газа – от 90 до 97 %; углекислого газа – на 25 %; оксида азота – от 35 до 60 %; не метановых углеводородов – от 50 до 75 %.

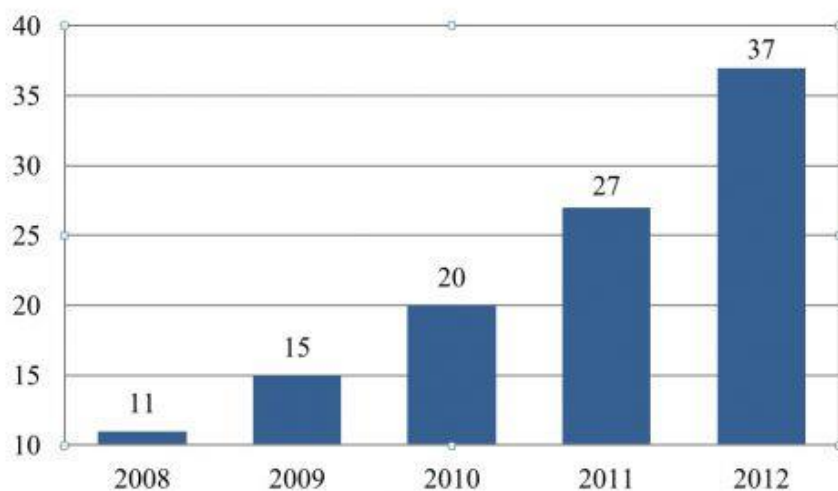
Иран в последние 10 лет существенно увеличил использование транспорта на природном газе. Обладая одними из крупнейших в мире запасами природного газа, Иран запустил масштабную программу по использованию КППГ, предусматривающую субсидирование топлива для потребителей. Особое внимание уделялось гибриднему транспорту, способному работать на двух видах топлива, что позволяет населению сократить расходы на 40 %. Сейчас страна является лидером по использованию транспорта на природном газе в мире. По данным Financial Times, количество автомобилей, способных использовать два вида топлива, на дорогах Ирана выросло с 1 500 в 2006 году до 2,95 млн к началу 2013 года и достигло порядка 3,5 млн к сентябрю 2013 года. За этот же период количество заправочных станций увеличилось с 60 до 2 074.

Правительство Индии в начале 2014 года снизило цены на КППГ в Дели на 30 %. Аналогичные снижения цен на 25–30 % планируется провести и в других регионах страны. Подобное ценовое регулирование направлено не столько на сокращение затрат потребителя, сколько на сохранение и развитие автопарка на КППГ для снижения загрязнения воздуха, что является давней проблемой в городах страны. Это происходит даже несмотря на то, что Индия является одним из лидеров по использованию транспорта на природном газе с парком 1,8 млн автомобилей.

Самые высокие темпы развития автотранспорта на КППГ в Китае. Количество автомобилей на КППГ с 2006 по 2010 год удвоилось, а к 2012 году выросло еще в три раза, несмотря на то, что цены на газ в Китае значительно выше, чем в США.

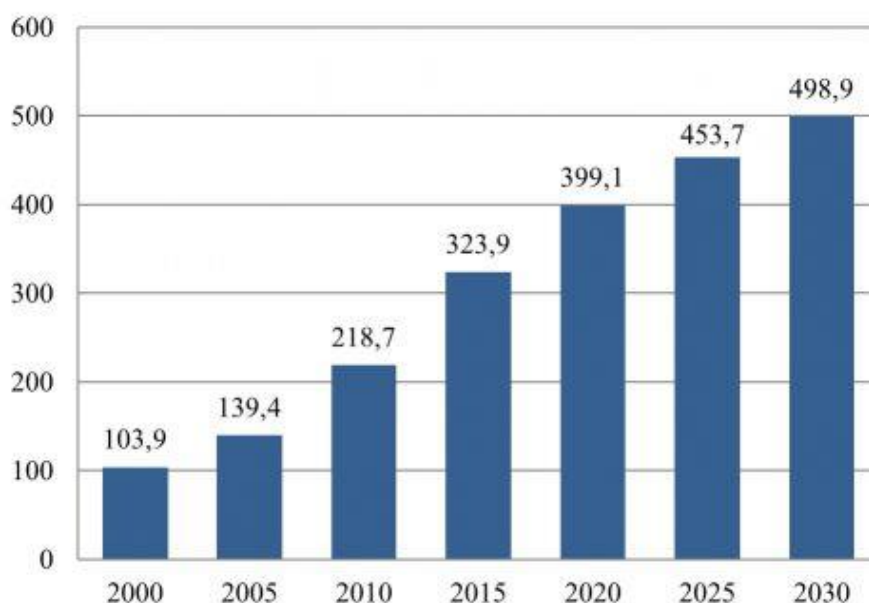
Согласно исследованиям предполагается, что к 2015 году продажи новых автомобилей на природном газе в стране достигнут 540 тыс. единиц; Индия будет находиться на втором месте с продажами около 250 тыс. единиц. С тех пор как правительство запустило пилотные проекты в городах, китайская промышленность создала собственную отрасль, связанную с ГМТ. В 2010 году более 60 автопроизводителей выпустили более 15 тыс. автомобилей, работающих на газе. В то же время 20 китайских производителей двигателей увеличивают мощности для производства двигателей на КПП ежегодно на 1 млн автомобилей. К концу года в Пекине появится 100 новых заправочных станций, а в период с 2014 по 2017 год ежегодно планируется строить не менее 70 АЗС с газомоторным топливом.

В 2008–2012 годах объем потребления КПП в мире увеличился в три раза, при этом совокупный среднегодовой темп прироста составил 27 %.



Динамика потребления КПП в мире в 2008–2012 годах, млрд куб. м газа

Динамика и прогноз потребления СПГ в мире представлены ниже.



Динамика и прогноз торговли СПГ в мире, млн тонн в год

Меры государственной поддержки рынка газомоторного топлива в мире

Государство	Меры государственной поддержки	Результаты за 2006–2012 годы
Пакистан	Запрет на использование дизельного топлива на малых и средних автомобилях; запрет на эксплуатацию дизельных авто в черте населенных пунктов и природоохранных зонах; льготные кредиты на переоборудование техники для работы на ГМТ	Рост потребления ГМТ до 3 млрд куб. м; перевод 2,3 млн автомобилей на ГМТ
Иран	Предоставление предприятиям, использующим КПП, преимущественного права на получение муниципального заказа; освобождение импортного газозаправочного и газоиспользующего оборудования для КПП от ввозных таможенных пошлин	Рост потребления ГМТ до 6 млрд куб. м; перевод 1,6 млн автомобилей на ГМТ

Италия	Запрет на эксплуатацию дизельных автомобилей в черте населенных пунктов и/или в природоохранных зонах; запрет на строительство АЗС без блока заправки машин КППГ; предоставление предприятиям, использующим КППГ, преимущественного права на получение муниципального заказа; выплата единовременных премий на переоборудование автомобиля для работы на КППГ	Двухкратный рост потребления ГМТ; перевод 0,6 млн автомобилей на ГМТ
Китай	Нераспространение на автомобили, работающие на КППГ, запрета на въезд в природоохранные зоны; отсутствие запрета на движение по временам года, четным и нечетным дням, будним или выходным дням, времени суток	Рост потребления ГМТ в 1,4 раза; перевод 0,5 млн автомобилей на ГМТ
США	Нераспространение на автомобили, работающие на КППГ, запрета на въезд в природоохранные зоны; отсутствие запрета на движение по временам года, четным и нечетным дням, будним или выходным дням, времени суток	Пятикратный рост потребления ГМТ; перевод 0,2 млн автомобилей на ГМТ

III. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА В ГОСУДАРСТВАХ – УЧАСТНИКАХ СНГ

На территории **Республики Армения** количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) составляет более 320 (в 2005 году – около 80 АГНКС), т.е. на каждые 100 кв. км территории республики действует одна газонаполнительная станция. По разным оценкам, более 75 % автомобилей республики оснащены газобаллонными установками для использования ГМТ. В республике налажено производство

цельнометаллических, металлопластиковых и композитных баллонов для ГМТ емкостью 40–200 литров. Компания «Голден Филд» специализируется на производстве газовых баллонов высокого давления для различных видов легковых и грузовых автомобилей. Качество изготавливаемых баллонов соответствует международным стандартам ISO. Газовые баллоны реализуются в Армении, Беларуси, Болгарии, Грузии, Иране, Казахстане, Кыргызстане, России, Узбекистане и Украине. Годовой объем производства завода в настоящее время составляет 60 тыс. баллонов. При достаточных инвестициях можно вдвое увеличить объем выпускаемой продукции, а также расширить номенклатуру изготавливаемых баллонов.

В целях обеспечения широкого применения природного газа в качестве моторного топлива для автотранспортных средств постановлением Министерства экономики **Республики Беларусь** от 29 апреля 2013 года № 28 утвержден Комплекс мероприятий по расширению применения природного газа в качестве моторного топлива, которым предусмотрена реализация 19 мероприятий. Успешное их выполнение позволит организовать на базе отечественных предприятий производство автомобильной техники с двигателями, работающими на КПП, газотопливной аппаратуры для КПП, стальных и композитных баллонов для автотранспортных средств, оборудования по сервисному обслуживанию и ремонту газовой аппаратуры газобаллонных автотранспортных средств, построить сеть автомобильных газонаполнительных компрессорных станций в наиболее востребованных для потребителей местах и в целом обеспечить более широкое применение природного газа в качестве моторного топлива для автотранспортных средств.

Перевод транспорта на ГМТ соответствует обозначенному Президентом **Республики Казахстан** курсу перехода к «зеленой» экономике и отвечает основным приоритетам современной политики государства в социально-экономической сфере. Использование природного газа в автомобильном секторе в первую очередь направлено на улучшение экологической обстановки городов (снижение выбросов угарного газа на 90–97 %, углекислого газа – на 25 %, оксида азота – на 35–60 %).

В настоящее время АО «КазТрансГаз» уже реализует проекты по строительству АГНКС и переводу автотранспорта на КПП.

В г. Алматы количество автотранспорта, работающего на КПП составляет 310 единиц, в том числе 200 автобусов.

Принимая во внимание успешность реализации пилотного проекта, АО «КазТрансГаз» совместно с Консорциумом южнокорейских компаний (KOR-KAZ CNG Investment) на базе совместного предприятия ТОО «АвтоГазАлматы» проводит работу по расширению сети АГНКС. В 2013 году в г. Алматы планируется ввод в эксплуатацию еще одной АГНКС, в 2014 году – 5 АГНКС. Таким образом, в г. Алматы к концу 2014 года будут функционировать 9 АГНКС. Параллельно с реализацией проектов в г. Алматы

АО «КазТрансГаз» рассматривает возможность строительства АГНКС в других регионах республики; ведутся переговоры с потенциальными потребителями.

Необходимо отметить, что кроме экологических преимуществ, КПП дешевле традиционных видов топлива. В настоящее время цена КПП для муниципального автопарка на 61 % меньше, чем стоимость дизельного топлива. С 2014 года по договоренности с акиматом г. Алматы цена КПП будет составлять 40 % топливной корзины, состоящей из дизельного топлива и бензинов марки АИ-80 и АИ-92/93.

Помимо КПП, АО «КазТрансГаз» рассматриваются вопросы применения СПГ в качестве газомоторного топлива.

В отличие от КПП СПГ имеет более широкую область применения – кроме автотранспорта, СПГ возможно применять на железнодорожном транспорте, морских судах, карьерной технике.

В **Кыргызской Республике** одним из наиболее перспективных направлений улучшения экологической обстановки является расширенное применение КПП (метан) в качестве моторного топлива.

В настоящее время в ОАО «Кыргызгаз» ведется работа по увеличению сети АГНКС и установке газобаллонного оборудования на автотранспорт как по северному так и южному регионам Кыргызстана. Дополнительно ОАО «Кыргызгаз» ведет планомерную работу по установке газобаллонного оборудования с последующим переводом на сжатый газ части автотранспортных средств.

С целью использования в Кыргызской Республике КПП для использования в качестве моторного топлива для автотранспортных средств целесообразно:

- определить возможный объем КПП для использования в качестве моторного топлива для автотранспортных средств;

- осуществить подготовку, переподготовку и повышение квалификации специалистов в области использования природного и сжиженного газа в качестве моторного топлива;

- осуществить необходимое переоборудование заправочных станций и транспортных средств с целью использования КПП в качестве моторного топлива.

В соответствии с Национальной программой газификации в **Республике Молдова** осуществляются мероприятия для развития сектора по использованию природного газа в качестве моторного топлива для автотранспортных средств путем создания станций по заправке автомобилей сжатым газом, в настоящее время уже создано 6 станций. В дальнейшем прогнозируется увеличение количества этих станции до 30.

Российская Федерация, имея 20 % всех мировых запасов природного газа, занимает только 20-е место по использованию автомобилей на газовом топливе. В России всего около 100 тыс. автомобилей из 17 млн в мире используют КПП.

В настоящее время парк техники на газе постепенно увеличивается, формируется сеть газовых заправок. Заинтересованность в использовании ГМТ проявляют «Российские железные дороги». Многие регионы готовы переводить на газ муниципальный автотранспорт. Для расширения использования ГМТ необходимо выполнение целого комплекса мер:

подготовка полноценной нормативно-правовой базы, регламентирующей производство, хранение, транспортировку и использование ГМТ;

мотивирование через систему различных льгот и преференций к приобретению газобаллонных автомобилей;

создание условий для расширения газозаправочной инфраструктуры и специальных пунктов технического обслуживания.

13 мая 2013 года Председатель Правительства Российской Федерации подписал распоряжение №767-р «О расширении использования природного газа в качестве моторного топлива», подготовленное Минэнерго России.

Распоряжение включает поручения по разработке комплекса правовых, экономических и организационных мер государственной поддержки производства, выпуска в оборот и оборота транспортных средств и сельскохозяйственной техники на природном газе, создания дорожной заправочной и сервисной инфраструктуры, системы статистического учета и технического регулирования при использовании природного газа в качестве моторного топлива.

Подписанный документ предполагает гармонизацию российских правовых актов в области стандартизации с соответствующими международными документами в сфере использования природного газа в качестве моторного топлива, а также стимулирование использования природного газа в качестве моторного топлива за счет налоговых льгот, мер таможенно-тарифного регулирования и субсидирования.

29 мая 2013 года подписано постановление Правительства Российской Федерации «О внесении изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 29 октября 2009 года № 860». Документ подготовлен Минэнерго России в целях дополнения требований к перечню минимально необходимых услуг, оказываемых на автозаправочных станциях, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 29 октября 2009 года № 860, услугой заправки транспортных средств ГМТ.

Требования к перечню минимально необходимых услуг, оказываемых на объектах дорожного сервиса, размещаемых в границах полос отвода автомобильных дорог, в части, касающейся услуг, которые должны оказываться на автозаправочных станциях, дополняются такой услугой, как осуществление заправки транспортных средств ГМТ.

Реализация положений постановления будет способствовать увеличению объемов использования газа в качестве моторного топлива, что положительно скажется на экологической ситуации вдоль автомобильных дорог за счет того, что газ является более экологически чистым видом топлива.

III. СОТРУДНИЧЕСТВО ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ СНГ В ОБЛАСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА

26 мая 1995 года в г. Минске на заседании Совета глав правительств СНГ было подписано Соглашение о сотрудничестве в области использования сжатого природного газа в качестве моторного топлива для автотранспортных средств. Соглашение ратифицировано и вступило в силу для Азербайджана, Армении, Беларуси, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, России, Таджикистана, Узбекистана, Украины.

По поручению правительств государств – участников СНГ Экономический совет СНГ 16 марта 2001 года утвердил разработанную в развитие указанного Соглашения Межгосударственную программу «Использование природного газа в качестве моторного топлива для автотранспортных средств на 2001–2005 годы», предусмотренную статьей 3 Соглашения.

Программа была разработана с целью комплексного решения двух важных проблем: надежного и долгосрочного обеспечения топливом автотранспортных средств и реализации на этой основе экологических задач с использованием одного из наиболее чистых видов моторного топлива, каким является природный газ, была ориентирована на повышение эффективности использования как действующей в странах сети АГНКС, так и дальнейшее ее согласованное развитие, обеспечивающее междугородние и международные грузовые и пассажирские перевозки на КПП. Государственными заказчиками Программы были соответствующие уполномоченные правительствами органы государств – участников СНГ в области добычи, переработки и транспортировки энергоресурсов.

Информация о ходе реализации Межгосударственной программы «Использование природного газа в качестве моторного топлива для автотранспортных средств на 2001–2005 годы» была рассмотрена и одобрена на заседании Экономического совета СНГ 16 декабря 2005 года в г. Москве (прилагается). Материал подготовлен на основе информации, поступившей от государств – участников СНГ и содержал обзор мероприятий по реализации Программы, а также данные по выполнению действий государств – участников СНГ, направленных на использование альтернативных видов моторного топлива для автотранспортных средств. В итогах отмечено, что проблема газификации транспорта во многих государствах – участниках СНГ не стала приоритетной задачей. Среди необходимых мер по активизации совместных действий были выделены следующие:

- 1) принятие национальных программ газификации автотранспорта в государствах – участниках СНГ;

- 2) создание единой нормативной базы, регламентирующей требования к сертификации, постановке на учет и эксплуатации газозаправочной и

газоиспользующей техники, включая пересмотр нормативной платы за выбросы в атмосферный воздух загрязняющих веществ передвижными источниками при использовании различных видов топлива;

3) разработка механизма привлечения инвестиций для реализации Программы.

4) обеспечение бюджетного финансирования, необходимого для выполнения НИОКР;

5) законодательная поддержка на государственном уровне, регулирующая и стимулирующая использование природного газа в качестве моторного топлива на государственном и региональном уровнях;

6) создание международного учебного центра по подготовке и переподготовке специалистов, а также повышению квалификации специалистов, занятых в области ГМТ, с выдачей международных сертификатов;

7) информирование разработчиков, производителей, потребителей и законодателей о новых передовых технологиях в области ГМТ.

Остается актуальным вопрос подготовки квалифицированных специалистов в области использования природного и сжиженного газа в качестве моторного топлива. На заседании Совета глав правительств СНГ 21 мая 2010 года (г. Санкт-Петербург) было подписано Соглашение о сотрудничестве государств – участников Содружества Независимых Государств в подготовке, переподготовке и повышении квалификации специалистов в области использования природного и сжиженного газа в качестве моторного топлива (подписали: Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Республика Узбекистан, Украина). Статьей 10 указанного Соглашения предусмотрено создание международного научно-учебного центра по подготовке, переподготовке и повышению квалификации специалистов в области использования природного и сжиженного газа в качестве моторного топлива.

Создание данного центра планируется в Российском государственном университете нефти и газа имени И.М. Губкина – базовой организации государств – участников СНГ по подготовке, профессиональной переподготовке и повышению квалификации кадров в нефтегазовой отрасли.

Исполнительным комитетом СНГ ведется работа по согласованию проекта Комплекса мер по развитию и стимулированию использования природного газа в качестве моторного топлива для транспортных средств государств – участников СНГ на период до 2020 года. Указанный проект документа был одобрен в основном на заседании Совета по промышленной политике государств – участников СНГ 26 марта 2014 года и рассмотрен на заседании экспертной группы 23 июля 2014 года. Второе заседание экспертной группы планируется в ноябре 2014 года.

Выводы

Потенциал развития рынка газомоторного топлива государств – участников СНГ довольно велик, однако пока доля на мировом рынке незначительна. Лидером среди государств – участников СНГ по использованию ГМТ является Российская Федерация, на территории которой сосредоточено 20 % природного газа. Развитой сетью АГНКС обладает Республика Армения, в Республике Беларусь утвержден комплекс мероприятий по расширению применения природного газа в качестве моторного топлива, в Республике Казахстан переход на экологический вид моторного топлива входит в число приоритетных направлений государства.

Одним из основных факторов, сдерживающих развитие использование ГМТ в государствах – участниках СНГ, является недостаточное развитие инфраструктуры. Поэтому актуальной задачей остается создание новых современных конкурентоспособных производств, внедрение новых технологий, повышение эффективности расходов.

Учитывая вышеизложенное, для ускорения развития газомоторного рынка в государствах – участниках СНГ необходимо ускорить разработку Комплекса мер по развитию и стимулированию использования природного газа в качестве моторного топлива для транспортных средств с учетом мирового опыта с вовлечением всех заинтересованных министерств и ведомств, в том числе по предоставлению налоговых и таможенных льгот и преференций.

При этом целесообразно принять за основу принятые Правительством Российской Федерации меры по гармонизации законодательства в сфере стимулирования строительства газозаправочных станций и применения природного газа в качестве моторного топлива по средствам налоговых льгот, мер таможенно-тарифного регулирования и субсидирования покупки газомоторной техники.

Эффективность такого многостороннего сотрудничества должна базироваться на учете интересов каждого государства – участника СНГ и возможности достижения общих позитивных результатов.

Департамент экономического сотрудничества
Исполнительного комитета СНГ