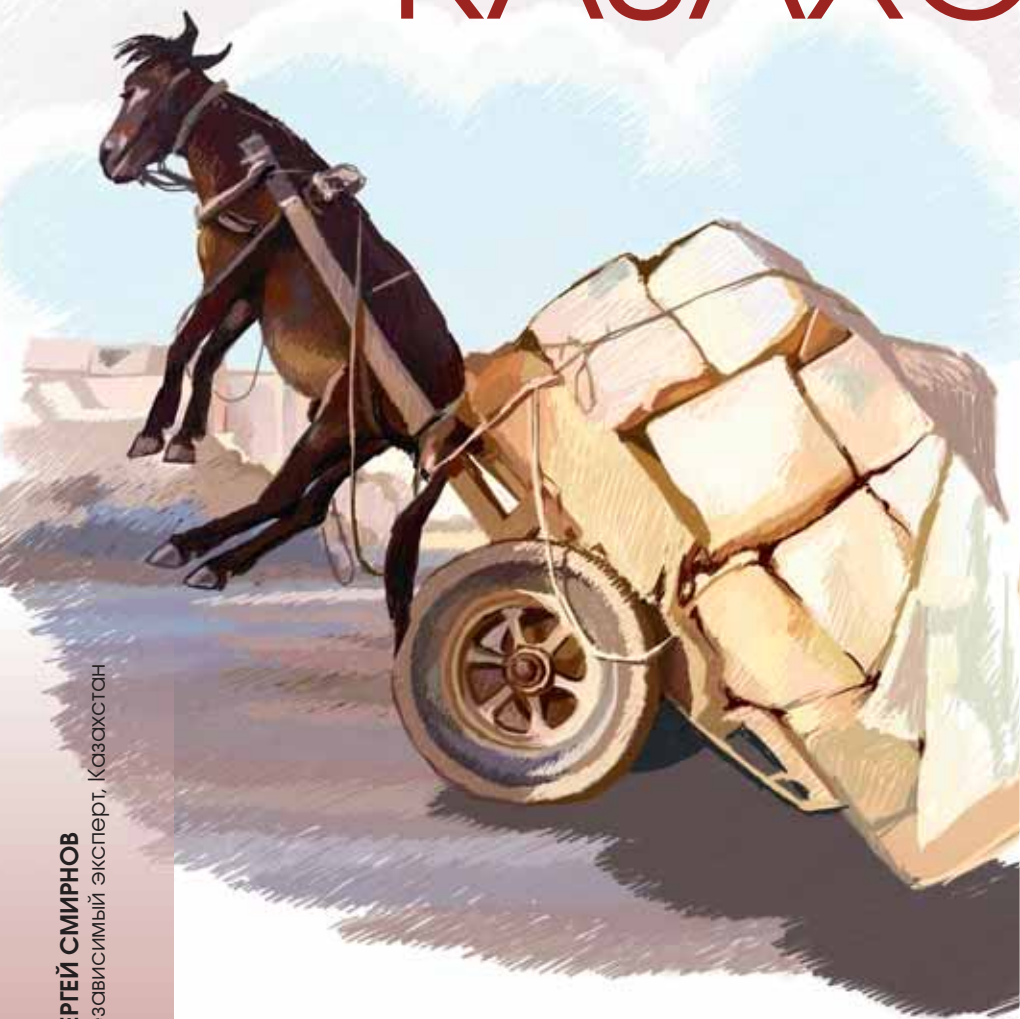


АВТОГАЗОВЫЕ МИРАЖИ КАЗАХСТАНА



СЕРГЕЙ СМИРНОВ
Независимый эксперт, Казахстан

Власти Казахстана периодически поднимают вопрос о переводе автомобильного транспорта страны на экологически более чистый вид горючего — газ. Вспоминать о нем их заставляет столь же периодически возникающий топливный кризис. Вот и недавно вице-министр Министерства энергетики РК Узакбай Карабалин призвал казахстанцев перевести свои автомобили на газ. Однако население, несмотря на то, что газ почти вдвое дешевле бензина, не особо спешит откликнуться на призыв властей. И это понятно — как обычно, чиновники телегу ставят впереди лошади...

Автотранспорт Алма-Аты начали переводить на газ еще в 90-е годы прошлого века, но проект довольно быстро

свернули. Вспомнить о нем заставили участвовавшие в стране топливные кризисы. В 2008 году, по просьбе властей, британская BG

Group совместно с «КазМунайГазом» изучила эти возможности. Затем была утверждена Комплексная программа по снижению загрязнения окружающей среды на 2009–2018 годы, целью которой был ускоренный переход автотранспорта на использование газа.

Планы создателей госпрограммы оказались весьма амбициозными. Так, к 2018 году число автомобилей, работающих на КПГ, должно составить 54 тыс. единиц, а к 2027 году — достигнуть 100 тыс.

Минула уже половина срока, и что? Чиновники так и не смогли массово перевести на газ ни общественный, ни даже служебный транспорт. По официальным данным, из имеющихся на сегодняшний день в Казахстане более 4 млн машин используют газ только около 15 тыс. автомобилей.

За все эти годы так и не создана развитая инфраструктура ни газовых заправок (в настоящее время таких АЗС всего 508, причем, если в Мангистауской области их 122, то в Северо-Казахстанской — 70, Алматинской — 28, в Западно-Казахстанской — 22, в Восточно-Казахстанской — 7), ни станций обслуживания машин с газобаллонным оборудованием (ГБО).

Наглядная ситуация в Алма-Ате. По данным Министерства энергетики, в городе работает всего пять АГНКС, обеспечивающих га-

зом свыше 250 автобусов муниципального автобусного парка, около 300 единиц «эко-такси» и переоборудованных автомобилей. Первая такая станция была открыта в 2010 году, пятая — 24 сентября 2014 года. Проект был реализован ТОО «АвтоГазАлматы» (совместной компанией АО «КазТрансГаз» и корейской корпорации Kolon). Но что для огромного города значит пять станций?

Столь медленные темпы автогазификации неудивительны. Власти, агитируя за массовый переход с бензина на газ, говорят только о плюсах. Вот У.Карабалин, призывая казахстанцев переводить свои автомобили на газ, подчеркнул, что это очень выгодно для водителей: «Оказалось, что на таких крупных машинах, как Land-Cruiser, на 30–35% сократились расходы топлива с переходом на газ». Безусловно, газ — экологически чист, стоит дешевле бензина и потому затраты на топливо сокращаются почти вдвое, на треть увеличивается межремонтный пробег двигателя.

Есть и еще один плюс. Депутаты подсчитали, что если автовладельцы начнут активно переходить на газ, то можно и сэкономить и улучшить экологическую обстановку в стране, и вообще свести к нулю импорт бензина. Это позволит не только избавить чиновников от такой головной боли, как ставший хроническим дефицит высокооктанового бензина, но и, сократив объемы переработки нефти на существующих заводах, отправить «сэкономленное» таким образом сырье на экспорт.

Безусловно, предложение перевода автотранспорта на газ само по себе вполне логично, особенно, если его рассматривать без привязки к конкретной ситуации. Однако реализации этой очевидной перспективной идеи чиновников препятствует ряд объективных факторов.

Хватит ли газа?

Казалось бы, утвержденные запасы газа в республике, составляющие 3,9 трлн м³ (2% от мировых запасов), позволяют проводить в стране широкомасштабную газификацию. Однако

население обеспечено газом в слабой степени. Главная проблема здесь в том, что в Казахстане добывается в основном попутный газ, который практически не перерабатывается, и его утилизация, как правило, осуществляется обратной закачкой в пласты. Будучи министром нефти и газа, У.Карабалин даже заявил, что рост объемов обратной закачки к 2024 году может привести к дефициту газа в Казахстане.

Для получения газа для автомобилей необходимы газоперерабатывающие заводы, а с ними ситуация примерно такая же, как и с НПЗ. А потому, если перевести все автомобили на газ, то и его не будет хватать.

В 2013 году в Казахстане на переработку на ГПЗ было поставлено всего около 11 млрд м³ газа. Данных объемов явно недостаточно для обеспечения газомоторным топливом автотранспортного парка страны. Тем более что никто не отменял и такое требующее значительных объемов газа задание президента, как развитие нефтехимии.

Следует отметить, что строительство сети газовых заправок возможно только в газифицированных районах. В 2014 году, правда, был подписан меморандум с крупными сетями автозаправок, с тем чтобы расширить в стране число газовых АЗС. В частности, в рамках его исполнения ТОО «КазМунайГаз Онимдери» (подразделение «КазТрансГаз»), занимающееся вопросами газификации транспорта) запланировано переоборудование 21 АЗС в 6 областях страны в газозаправочные станции. Но это проблемы не решает.

В настоящее время в стране газифицировано всего 9 областей из 14, причем уровень региональной газификации составляет от 6% в Алматинской области до 98% в Мангистауской. Практически газифицирована вся Костанайская область, но газ туда поступает российский.

К 2030 году, согласно Генсхеме газификации РК, производство товарного газа составит 21 млрд м³ в год. При этом показателе охвата населения газификацией планируется довести с существующих

32% до 56%, а количество газифицированных населенных пунктов с 988 до 1621. Развитие газовой отрасли предполагает и создание в стране нескольких крупных химических комплексов

Из имеющих на сегодняшний день в Казахстане более 4 млн машин используют газ только около 15 тыс. автомобилей

в Западном Казахстане, и строительство газотурбинных станций для выработки электроэнергии для промышленности и населения.

Необходимый объем финансовых вливаний оценивается в 650 млрд тенге, и это, похоже, становится труднопреодолимым барьером. В частности, власти обещают перевести с угля на газ центральные районы страны с 2010 года, но реализация проекта газопровода Карталы–Тобол–Кокшетау–Астана из-за нехватки средств буксует уже четвертый год подряд.

Технические невозможности

В стране отсутствуют как необходимая инфраструктура по заправке автомобилей газом, так и технические возможности по их массовому переводу на газ. Ми-

За все эти годы так и не создана развитая инфраструктура ни газовых заправок, ни станций обслуживания машин с газобаллонным оборудованием

ровые производители автомобилей, поскольку текущий спрос недостаточен, в своей основе не производят двигатели, предназначенные для работы на газе. Автомобили, использующие газовое топливо, составляют менее 2% мирового автопарка.

Поэтому для использования плюсов «голубого топлива» необходимо переоборудовать имеющиеся автомобили. Но, во-первых, установка ГБО вне завода-изготовителя — это изменение

технических параметров автомобиля, которое автоматически лишает владельца гарантийного обслуживания.

Как только в республике возникает острый дефицит бензина, правительство вспоминает о его газовой альтернативе

Во-вторых, ГБО нуждается в квалифицированном обслуживании (нужно следить за правильной установкой оборудования, сливать конденсат, менять прокладки, мембраны, делать опрессовку). Такие операции необходимо производить в спецсервисах, где это стоит не дешево. К тому же их практически нет.

После того как острота проблемы с бензином снижается, власти забывают про эту идею до следующего крупного кризиса на рынке ГСМ

Нужна независимая и от поставщиков газа, и от транспортных компаний организация, которая бы проверяла качество газа, условия эксплуатации. Раньше существовал Гостехнадзор, теперь его нет. Кроме того, компактно разместить газовые баллоны без

Будущее у газовых автомобилей есть, но зависит оно исключительно от положительных изменений в инфраструктуре и налоговых льготах

потери полезного объема багажника невозможно. Багажник теряет до 60% объема, при этом уменьшается полезная грузоподъемность и ухудшается управляемость автомобиля, так как весит ГБО не менее 80–100 кг.

В-третьих, анализ ситуации с переводом на газ по регионам выявил любопытную тенденцию: если на западе республики автотранспорт использует в основном сжиженный газ (пропан-бутановую смесь), то в Алма-Ате, Кустанайе и Кызылорде власти приучают автолюбителей к компримированному газу (метану). При-

чем, цена «пропана» на заправках примерно на 20% выше, чем у «метана», и один газ на другой заменить невозможно.

Таким образом, газовый автомобиль, в отличие от бензинового или дизельного, оказывается привязанным к региону. Кроме того, многие уверены, что как только на газ перейдет достаточное количество автомобилистов и возрастет спрос на газ, цены на него уравниваются с ценами на бензин. И вся экономия сойдет на нет.

В частности, по словам акима Алма-Аты Ахметжана Есимова, 40%-ная разница в цене на газосное топливо и бензин, по соглашению с «КазМунайГаз Онимдери», сохранится в течение четырех лет. А дальше?

В-четвертых, мало того, что ставить ГБО приходится зачастую практически в кустарных условиях, так и цена его установки достаточно высока: от \$1000 для сжиженного до около \$2000 для компримированного газа. По словам тех, кто использует ГБО, существуют и такие нюансы — проблемы с запуском двигателя при низкой температуре и с заправкой газом в жару.

Для ускорения процесса заправки специалисты советуют раскачивать кузов автомобиля в поперечном направлении: газ охлаждает стенки баллона и давление падает. Кроме того, если бензин можно залить в канистру и проверить его качество и количество, то вы никогда не узнаете, сколько вам недолили газа и какого он был качества.

Препятствует переводу транспорта на газ и отсутствие стимулов со стороны государства. К примеру, если в Германии и Италии, поощряя перевод автомобилей на газ, государство возмещает до 90% расходов на установку ГБО, то в Казахстане власти ограничиваются только призывами. Пока не будет реальной государственной поддержки, перевод автотранспорта на газ будет смахивать на чью-то бизнес-идею по продаже газовой аппаратуры и ее установке, на желание собрать урожай с вершков, не задумываясь о том, дадут ли побеги корешки.

Избежать Нью-Васюков

При сохранении нынешней ситуации властям не следует услаждать себя автогазовыми миражами очередных Нью-Васюков. Им для начала необходимо проработать вопросы массовой установки газового оборудования на общественном транспорте (который наносит основной вред окружающей среде) и перевода на газ машин, находящихся во владении государственных структур.

Не стоит и переделывать автомобили с бензина или дизеля на газ. Вместо этого нужно предоставить таможенные и налоговые льготы для новых автомашин, которые будут оборудованы для работы на газе заводами-изготовителями этих самых автомашин. При этом полный перевод автомашин на газ может быть осуществлен только в рамках отдельных предприятий: автобусных парков, частных и муниципальных таксопарков, служебного автотранспорта.

Необходима разработка комплекса мер господдержки с принятием соответствующих нормативно-правовых и законодательных актов, включая субсидирование стоимости приобретения транспорта, работающего на природном газе, вплоть до освобождения от уплаты таможенных пошлин и НДС при его ввозе, льготы и преференции для развития газовых заправочных станций и необходимой инфраструктуры для последующего обслуживания газового автотранспорта.

Пока же можно констатировать, что как только в республике возникает острый дефицит бензина, правительство вспоминает о его газовой альтернативе. Но после того как острота проблемы с бензином снижается, власти забывают про эту идею до следующего крупного кризиса на рынке ГСМ. Тем не менее, будущее у работающих на газе казахстанских автомобилей есть, но зависит оно исключительно от положительных изменений в инфраструктуре и налоговых льготах.

Ставя же телегу впереди лошади, далеко не уедешь. 