
ПОЛИТИКА РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО РЫНКА СЖИЖЕННОГО ГАЗА КАК АЛЬТЕРНАТИВА ПОТРЕБЛЕНИЮ БЕНЗИНА

С.Н. Чирихин

Рост цен на бензин ставит вопрос о поиске равноценной замены данного топлива на альтернативное. Наиболее реальный заменитель – природный газ, который имеет два главных преимущества перед бензином: экологичность и более низкую цену.

В 2000–2004 гг. мировой парк автомобилей, работающих на природном газе, ежегодно увеличивался на один миллион. Серийное производство метановых автомобилей освоили все ведущие автомобильные компании мира. Сегодня в мире на этом виде топлива работает более 3,5 млн автомобилей.

По численности метановых автомобилей (40 тыс. единиц) Россия сегодня занимает 11-е место в мире (всего автомобилей в России 25 млн единиц). В основном на газе работают маршрутные такси, а также автопарки различных государственных организаций, например машины коммунальных служб. Количество построенных в 2004 г. АГНКС составило 212, их суммарная проектная мощность – около 2 млрд куб. м газа в год. Причем 87% этих АГНКС находятся в собственности ОАО «Газпром», и в 2004 г. им реализовано более 150 млн куб. м газа.

Если раньше в России строились в основном станции большой производительности (на 250 и 500 заправок в сутки), то теперь более целесообразным представляется уплотнение сети АГНКС за счет станций малой (до 100 заправок) и средней (100–150 заправок) производительности.

Относительно новым энергоносителем на российском топливном рынке стал сжиженный углеводородный газ (СУГ). «Газпром» создал комплекс технологического оборудования для получения, хранения, транспортировки и регазификации СУГ. Этот энергоноситель открывает совершенно новые возможности для газоснабжения коммунально-бытовых и промышленных потребителей, удаленных от магистральных и распределительных газопроводов. Газомоторное топливо на основе СУГ может производиться с последующей транспортировкой в любом месте, где имеются источники природного газа. Оно может быть получено и из нефтяного по-

путного газа, свалочного газа и биогаза. Малотоннажное производство СУГ может быть организовано на АГНКС и газораспределительных станциях. Используя потенциал перепада давления, на дросселирующих установках можно получать до 1 т СУГ в час. При этом установки производительностью до 500 кг в час вообще не требуют электроэнергии.

Основным стимулом для развития рынка сжиженного углеводородного газа как автомобильного топлива является рост цен на бензин и дизельное топливо, что вызывает увеличение спроса на газ и создает предпосылки для высокой окупаемости проектов перевода транспорта на газ и строительства газовых заправочных станций. Стоимость переоборудования легкового автомобиля для работы на газе составляет от 8,5 тыс. руб. Окупаемость этих вложений зависит от пробега и разницы в цене газа и бензина. Правильно отрегулированное оборудование позволяет экономить около 50% на каждой заправке.

Следует отметить, что при соблюдении правил эксплуатации газомоторного транспорта не создает дополнительных проблем для его владельца. Ограничение, по сути, одно: необходимо регулярно и своевременно проводить диагностику газовой магистрали, что не требует существенных материальных и временных затрат. Кроме того, существует ряд косвенных обстоятельств, которые обычно не учитываются при оценке достоинств газобаллонного автомобиля, – это сокращение вредных выбросов до норм, составляющих десятые доли ПДК, увеличение пробега между заменами масла и общего пробега автомобиля (приблизительно в 1,5–2 раза), отсутствие детонации, снижение уровня шума работающего двигателя и др.

Таким образом, следует признать перспективность использования природного газа в качестве альтернативы автомобильному бензину в складывающихся экономических условиях. Насколько эта альтернатива реальна и доступна потребителю, определяется прежде всего состоянием рынка.

СОСТОЯНИЕ И ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ОПТОВЫХ И РОЗНИЧНЫХ РЫНКОВ СЖИЖЕННОГО УГЛЕВОДОРОДНОГО ГАЗА

Сжиженный углеводородный газ в Российской Федерации производится на трех видах предприятий: на нефтехимических, нефтеперерабатывающих и газоперерабатывающих заводах. Их доли в структуре производства СУГ в 2003 г. составили 45, 29 и 26,1% соответственно. На нефтеперерабатывающих и некоторых нефтехимических предприятиях сжиженный

газ является фактически дополнительным продуктом при получении бензинов и других продуктов. Сжиженный газ, производимый предприятиями газопереработки и частично предприятиями нефтехимии, является главным продуктом для реализации и/или последующей переработки в продукцию более высоких переделов.

Производство СУГ носит сезонный характер, пик его приходится на октябрь. В среднем в месяц в 2004 г. производилось 573 тыс. т. Всего товарное производство в Российской Федерации в 2004 г. составило 6883 тыс. т. Не учтенные статистикой дополнительные объемы СУГ оцениваются в 0,2–1 млн т. Сфера производства СУГ являлась высококонцентрированной с неразвитой конкуренцией. Реализуется СУГ по четырем основным направлениям: сырье для нефтехимии, коммунально-бытовые нужды, экспорт и свободный нерегулируемый рынок. Последний включает реализацию СУГ в качестве газомоторного топлива. Емкость нерегулируемого рынка в 2004 г. составила 1601 тыс. т, из этого объема использовано в качестве газомоторного топлива около 700 тыс. т. Спрос на СУГ, реализуемый по коммерческим ценам, значительно растет в летние месяцы. Это связано как с переездом граждан во второе жилище, так и с увеличением спроса со стороны автовладельцев. Данный сектор рынка развивается наиболее динамично.

В разных регионах России развитие розничного рынка СУГ происходило неравномерно. В европейской части страны сеть АГЗС достаточно развита. В Москве в силу ряда обстоятельств основная часть АГЗС расположена за пределами Московской кольцевой автомобильной дороги, что, безусловно, сдерживает развитие рынка СУГ, хотя значительная часть пассажирского транспорта переведена на сжиженный газ. Причем правительство Москвы выступало одним из инициаторов этого переоборудования.

В целом в последние годы потребление природного газа автомобильным транспортом в России стабильно растет на 14–20% в год. В настоящее время в России более 400 АГЗС. В Центральном федеральном округе лидером в использовании газомоторного топлива является Тульская область, где объем его потребления увеличился до 8,2 млн куб. м в год. В 4 раза вырос объем реализации природного газа для транспорта в Рязанской и Ярославской областях, примерно в 2 раза – в Московской и Владимирской, в 1,5 раза – в Смоленской, Курской и Белгородской областях.

За Уралом центром переоборудования и эксплуатации автотранспорта, работающего на СУГ, традиционно считается г. Омск, где еще в советское время было переоборудовано до 60% государственного транспорта.

По причине размещения непосредственно в городе одного из крупнейших российских нефтеперерабатывающих заводов Омск и сегодня остается лидером в развитии данного направления среди всех городов, расположенных за Уралом. Количество АГЗС оценивается в интервале от 30 до 50. Стоимость переоборудования автомобилей низкая, очень развита конкуренция как между установщиками оборудования, так и между владельцами АГЗС. Рынок близок к насыщению. Имеется собственное производство газа, баллонов, в основном используется дешевое отечественное и белорусское оборудование.

Проявлением стимулирующих подходов к развитию рынка стали разработка и последующая реализация целевой региональной программы «Внедрение на предприятиях Омской области технологий использования природного газа в качестве моторного топлива». Первым участником программы явилось автотранспортное предприятие «Апрес» (более 2000 единиц подвижного состава). В качестве потенциальных участников рассматриваются ведущие перевозчики – «Облавтотранс», муниципальные пассажирские предприятия города. Планируемый перевод 70 тыс. транспортных единиц Омской области на метан позволит региональному бюджету экономить до 12 млн руб. в год.

На первом этапе газовые заправочные станции нового поколения будут построены на федеральных дорогах и выездах из города для заправки транзитного транспорта. На втором этапе предполагается использование компрессорных заправок для обслуживания ведущих региональных и городских перевозчиков и сельского транспорта.

Перевод 70 тыс. омских автомобилей с бензина на метан может существенно повлиять на заправочный бизнес «Сибнефти», занимающей в области около 90% розничного бензинового рынка.

Новосибирская область в данной сфере экономики – самый инертный регион в Сибири. Сегодня на рынке газовых заправок здесь работает 21 АГЗС, среди них наиболее крупные – «Сибцентрлайн» (четыре АГЗС), «Газаппаратура» (три АГЗС), «Гранд» (две АГЗС). Интерес к розничному газовому рынку проявляют «Сибгаз», «Сибирьгазсервис» и другие частные предприятия.

Емкость мелкооптового и розничного рынков области составляет около 24 тыс. т в год. Действует четыре газовых хранилища с ежемесячной емкостью 4500 т. Рынок АГЗС ненасыщенный, но конкурентный за счет относительно небольшого количества транспорта, переоборудованного для работы на СУГ.

Администрация Новосибирской области была готова в 2004 г. предоставить ООО «Новосибирскгазснаб» поддержку из бюджета в форме субсидирования ставки банковского кредита, привлеченного компанией на три года для осуществления масштабного проекта создания АГЗС на территории региона. Полная стоимость проекта составляла 60 млн руб. Проектом предусматривались строительство по одной АГЗС в каждом из 30 районов области и перевод муниципального транспорта на сжиженный газ. Поставка газа должна была осуществляться с Омского НПЗ автомобильными газовозами. Экономия бюджетных средств могла составить 76 млн руб. Помимо муниципального транспорта «Новосибирскгазснаб» планировал продавать газ и частным автовладельцам. Однако окончательное решение о бюджетной поддержке развития системы газовых заправочных станций на территории области до сих пор не принято.

В целом можно констатировать, что представители региональной власти не обеспечили благоприятный климат субъектам регионального рынка СУГ, несмотря на то что была разработана (еще в 1999 г.) и номинально действует Программа по развитию рынка газомоторного топлива в Новосибирской области на 2000–2005 годы. Развитие новосибирского рынка СУГ идет с очень большим трудом. Те предприятия, которые сейчас представлены на рынке, создавались «с нуля», сначала убеждая автовладельцев переоборудовать автомобили для работы на газе, а потом решая проблемы с землей и расположением АГЗС. Согласовать размещение АГЗС в Новосибирске сейчас уже практически невозможно якобы из-за отсутствия подходящих площадок. Стоимость участка в черте города с согласованиями составляет до 50% от стоимости проектирования и строительства. Таким образом, в Новосибирской области речь может идти не то чтобы о развитии рынка газомоторного топлива, а скорее, о его торможении.

В Новосибирской области АГЗС по типовому проекту мощностью 10 тыс. л в сутки и сметной стоимостью 10 млн руб. (стоимость специального оборудования – 2,0 млн руб., единовременный взнос за участок – 1,0 млн, разработка проектной документации – 0,5 млн, получение согласований и разрешений – 0,9 млн, строительные-монтажные работы и материалы, пуско-наладочные работы – 6,0 млн руб.) строится в течение одного года и окупается за один-два года. Проект обладает финансовой привлекательностью, и если региональный рынок СУГ не развивается, на то есть причины в виде различного рода административных барьеров и препятствий. К этому можно добавить, что в принципе на региональном уровне

имеются совершенно реальные механизмы возможного государственного стимулирования инвестиций в строительство АГЗС. Например, в Новосибирской области существует так называемый земельный коэффициент, который применяется в зависимости от объекта строительства, района города или области, расположения и т.д. К автогазозаправочным станциям применяется та же величина данного коэффициента, что и к традиционным АЗС. Эта величина может достигать до 12 (максимальный уровень). Причем она влияет на единовременный взнос за право аренды, который необходимо заплатить еще до начала строительства, на стадии предварительных согласований. Установление пониженного значения этого коэффициента для АГЗС – реальный механизм поддержки инвестиций в рассматриваемое направление бизнеса.

На отмеченные трудности развития рынка СУГ на региональном уровне наслаиваются проблемы, имеющие значение для всей страны: отсутствие законодательной базы (проект закона рассматривается Госдумой), неразвитость институтов регулирования рынка газомоторного топлива, неточность доступных данных о потребностях в СУГ по регионам страны, необходимость строительства хранилищ для СУГ – резервуарных парков.

На федеральном уровне есть понимание необходимости изменения ситуации. В частности, комиссия по газомоторному топливу при Правительстве РФ одобрила проект концепции газификации автотранспорта и сельскохозяйственной техники России до 2020 г. Реализация этого проекта позволит увеличить количество транспорта, работающего на природном газе, к 2011 г. до 190–210 тыс., к 2020 г. – до 1 млн единиц, а число заправочных станций должно составить более 1 тыс.

МОНОПОЛИЗАЦИЯ РЫНКА ГАЗА – ПРЕПЯТСТВИЕ ЕГО РАЗВИТИЮ

К отмеченным трудностям роста рынка СУГ можно добавить проблему его монополизации. Сырьевые и топливные монополии проводят «антирыночную» политику и допускают ежегодное скачкообразное повышение цен на газ, значительно увеличивая прямые издержки АГЗС, которые, в свою очередь, жестко ограничены в свободе увеличения розничной цены и лишены возможности инвестировать средства в развитие своих предприятий. Например, с августа до декабря 2004 г. в России в 2 раза, а в некоторых местах – до 2,5 раза были подняты оптовые цены на сжиженный газ.

По информации Евроазиатской ассоциации газозаправочного бизнеса, в ряд регионов России без предварительного уведомления вообще была прекращена поставка сжиженного газа. При этом ранее подписанные договоры поставщиками игнорировались без привлечения кого-либо к ответственности. В результате в августе 2004 г. практически весь Южный федеральный округ остался без сжиженного газа. Критическая ситуация складывалась в Курганской, Свердловской, Воронежской и других областях России. По мнению экспертов, удвоение цен на СУГ не было вызвано увеличением себестоимости, так как в указанный период тарифы на электроэнергию, железнодорожные перевозки практически не менялись. Понятно, что российские инвесторы, желающие вкладывать средства в развитие рынка СУГ, не могут этого делать в условиях непредсказуемого роста цен.

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) на постоянной основе ведет наблюдение за данным рынком и при выявлении нарушений антимонопольного законодательства предпринимает необходимые меры. В настоящее время злоупотребления доминирующим положением на рынках газа выявляются антимонопольным органом по всей технологической цепочке (транспортировка газа по газотранспортным и газораспределительным мощностям, переработка попутного нефтяного газа на газоперерабатывающих мощностях, реализация природного и сжиженного углеводородного газа).

Основным видом нарушения антимонопольного законодательства на рынках газа является злоупотребление доминирующим положением: его доля в общем количестве выявленных нарушений на рынках газа составляет около 86%. Так, в 2003 г. антимонопольным органом всего было возбуждено 95 дел по фактам злоупотреблений доминирующим положением на рынках газа, в 2004 г. – 63 дела и выдано 32 предписания о прекращении нарушений.

Одним из основных условий развития конкуренции на рынках газа является обеспечение для всех участников рынка недискриминационного доступа к инфраструктурным объектам: мощностям по переработке газа, газотранспортным и газораспределительным сетям. Отсутствие доступа к мощностям по переработке газа может оказывать негативное влияние на возможности вовлечения в хозяйственный оборот ресурсов нефтяного попутного газа и, соответственно, на перспективы использования потенциала нефтяных компаний. В целях пресечения нарушений Закона «О конкуренции» в 2005 г. по результатам рассмотрения сделок с участием группы лиц компаний ОАО «Газпром» и ОАО «АК «Сибур» антимонопольным орга-

ном было выдано указанной группе лиц предписание, обязывающее обеспечивать третьим лицам доступ к газоперерабатывающим мощностям на недискриминационных условиях.

Антимонопольным органом выявлялись нарушения, связанные с доступом к газотранспортным мощностям. ОАО «Газпром» затягивало предусмотренные законодательством сроки рассмотрения заявок независимых организаций на транспортировку газа по ГТС «Газпрома» либо вовсе не принимало по ним решения. Это создавало независимым организациям препятствия в доступе на рынок реализации сетевого газа. При этом в соответствии с законодательством подавать заявки на получение доступа к ГТС не требуется. В результате независимые организации не обеспечивали выполнение договорных обязательств по поставкам газа не по своей вине. В октябре 2004 г. ФАС рассмотрела дело о прекращении «Газпромом» приема газа независимых производителей в газотранспортную систему по признакам нарушения ст. 5 и 6 Закона «О конкуренции». По итогам рассмотрения дела антимонопольным органом было принято решение признать факты нарушения «Газпромом» Закона «О конкуренции» и выдано предписание о прекращении нарушения антимонопольного законодательства. Решение и предписание антимонопольного органа были исполнены.

Злоупотребления доминирующим положением выявляются антимонопольным органом не только на рынке сетевого газа, но и на рынке СУГ. Федеральной антимонопольной службой был проведен анализ причин существенного роста в августе–октябре 2004 г. оптовых и розничных цен на СУГ. Было установлено, что в сентябре 2004 г. оптовые цены на СУГ были повышены раньше отпускных, а процент надбавки к отпускной цене заводо-производителей в этот период существенно увеличился. Рост отпускных и оптовых цен на СУГ существенно превышал показатели роста цен на продукты-заменители (бензин, дизельное топливо) и сырье (нефть, газ природный), а также другие ценовые показатели в отрасли. По результатам проведенного анализа антимонопольным органом было возбуждено дело в отношении группы лиц ОАО «Газпром», ОАО «Газэнергосеть», ОАО «АК «Сибур» и ЗАО «Сибур-Газсервис» по признакам нарушения Закона «О конкуренции» и выдано предписание перечислить в федеральный бюджет доход, полученный в результате нарушения антимонопольного законодательства, в размере 154 млн руб.

Приведенные примеры – частные случаи среди множества аналогичных дел. Очевидно, что для кардинального улучшения ситуации необходи-

мы масштабные меры по развитию конкуренции на рынке газа, среди которых можно назвать

- обеспечение для независимых потребителей и производителей недискриминационного доступа к мощностям и услугам на рынках газа;
- развитие инфраструктуры рынка газа;
- расширение конкурентного сегмента рынка (сбыт газа);
- ограничение распространения ОАО «Газпром» своей рыночной власти на смежные рынки.

Решению данных задач должно способствовать совершенствование организационных основ отношений в области использования газа в качестве топлива. Из отмеченных направлений прежде всего необходимо развивать механизм недискриминационного доступа к услугам по транспортировке газа по газотранспортным и газораспределительным сетям, а также к услугам по технологическому присоединению к газотранспортным и газораспределительным сетям. Для этого в законодательном порядке следует предусмотреть детализацию процедуры оказания услуг по транспортировке газа, закрепление принципов и порядка доступа в условиях ограниченной свободной мощности, порядка приема и учета газа, транспортируемого по газотранспортной системе, принципов экономической балансировки объемов газа в газотранспортной системе, порядка предоставления информации, правил технологического присоединения, а также стандартов раскрытия информации.

Безусловно, отмеченные проблемы необходимо решать на федеральном уровне. Но от того, что принятие соответствующих мер затягивается, страдают в первую очередь регионы. Поэтому до окончательного разрешения назревших вопросов необходимо предпринимать энергичные шаги на региональном уровне, успешность чего и демонстрирует Омская область. А именно, нужно снизить административные барьеры на пути строительства АГЗС, стимулировать инвестиционную активность участников рынка газа, демонополизировать рынок, усилить эффективность антимонопольного контроля в отрасли.