

Шамин Матвей Владимирович
Югорский государственный университет
РФ, г.Ханты-Мансийск
Начальник отдела управления транспортом
УФПС ХМАО-Югры

**СУЩЕСТВУЮЩИЕ МЕТОДЫ СТИМУЛИРОВАНИЯ
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ МОТОРНОГО
ТОПЛИВА В УСЛОВИЯХ КРАЙНЕГО СЕВЕРА**

Аннотация: В статье рассмотрены методы стимулирования использования альтернативных видов моторного топлива, учтен зарубежный и отечественный опыт, а также методы стимулирования альтернативного топлива со стороны правительства Ханты-Мансийского автономного округа - Югры.

Ключевые слова: альтернативное топливо, метан, "Почта России"

Shamin Matvey Vladimirovich
Yugra state university
Russia, Khanty-Mansiysk
Head of Transport Management
UFPS KHMAO-Ugry
Russia, Khanty-Mansiysk

**EXISTING METHODS OF STIMULATING THE USE OF
ALTERNATIVE TYPES OF MOTOR FUEL IN THE FAR NORTH**

Annotation: The article discusses methods of stimulating the use of alternative types of motor fuel, takes into account foreign and domestic experience, as well as methods of stimulating alternative fuel from the government of the Khanty-Mansiysk Autonomous Okrug - Ugra.

Key words: alternative fuel, methane, "Russian Post".

Одним из приоритетных направлений долгосрочного развития транспортно-дорожного комплекса Югры, а также транспортного комплекса АО "Почта России", является стимулирование использования природного газа, в качестве основного вида моторного топлива, так как его производство характеризуется: низкой себестоимостью газа, простой технологией получения готового продукта и полным отсутствием отходов. Программа развития транспортного комплекса АО "Почта России" до 2025 года заостряет особое внимание, на использование природного газа в качестве основного топлива на транспортных средствах. В целях исполнения программы развития между АО "Почта России" и ООО "Газпром газомоторное топливо" было подписано соглашение 25 мая в рамках ПМЭФ-2018. Соглашение предусматривает реализацию проекта по использованию природного газа на корпоративном транспорте Почты России, эксплуатируемом в регионах Российской Федерации.

Для развития рынка природного газа Государство и Правительство региона могут применять прямые и косвенные инициативы. Прямые инициативы направлены на развитие спроса и предложения и включают в себя мероприятия: субсидия на покупку экологически безопасного автомобиля, отмена налогов или их сокращение на содержание автомобиля, бесплатная парковка, выделение отдельной полосы движения для транспорта, работающего на газомоторном топливе, развитие необходимой инфраструктуры, предоставление налоговых льгот производителям экологического топлива и транспорта, финансирование НИОКР.

К косвенным инициативам можно отнести следующие действия: установление норм выбросов вредных веществ транспортными средствами, жесткая политика в отношении топливной экономичности автомобилей, рост акцизных сборов на традиционные виды топлива.

В качестве стимулирования внедрения технологий альтернативного топлива в разных странах применяются административные и экономические меры, приведенные в таблицах 1 и 2.

Таблица 1 - Административные меры стимулирования перехода на альтернативное топливо

Страна	Нормативный документ
США	<ol style="list-style-type: none"> 1. Закон "Об энергетической политике" от 8 августа 2005 г.; 2. Закон "О чистом воздухе" от 17 декабря 1963 г. 3. Федеральная программа "Стратегия устойчивого развития энергетики США"; 4. Закон "Об усовершенствовании сельского хозяйства" от 28 июня 2018 г.
Страны ЕС	<ol style="list-style-type: none"> 1. Директива 2001/81/ЕС; 2. Директива 1999/94/ЕС; 3. Директива 2003/30/ЕС; 4. Директива 2005/53/ЕС; 5. Директива 98/70/ЕС; 6. Директива 2005/55/ЕС; 7. Регламент (ЕС) № 715/2007.
Российская Федерация	<ol style="list-style-type: none"> 1. Указ Президента РФ № 752 от 30.09.2013 г. "О сокращении выбросов парниковых газов"; 2. Указ Президента РФ № 889 от 04.06.2008 г. "О некоторых мерах по повышению энергетической и экологической эффективности Российской экономики"; 3. Распоряжение Правительства РФ № 767-р от 24 мая 2013 г. "О регулировании отношений в сфере использования газового моторного топлива";

На основе сведений приведенных в таблице, можно сделать вывод о том, что страны ЕС начали стимулировать перевод транспорта на альтернативное моторное топливо намного раньше, нежели Российская Федерация и США. Данные меры привели к тому, что Европейские страны, такие как: Германия, Нидерланды, Норвегия и Швеция находятся в числе стран-лидеров, использующих электричество и автомобили на водородных топливных элементах

Таблица 2 - Экономические методы стимулирования перехода на альтернативное топливо

Страна	Мероприятие	Эффект
США	Льготное налогообложение производителей этанола; Предоставление кредитов компаниям на развитие программ рационального потребления топлива; Разрешение бесплатного въезда в центр некоторых городов и бесплатная парковка для автомобилей на биоэтаноле.	Стимулирует компании и граждан переходить на экологические виды топлива
Чехия	Субсидии на замену старого автобусного парка, которые будут ездить на компримированном природном газе (КПГ).	Приобретение регионами победителями более 200 автобусов и постройка новых автомобильных газовых наполнительных компрессорных станций
Норвегия	Отмена налогов на регистрацию электрического транспорта, ежегодной платы за лицензию, дорожных сборов и уплата НДС (25%); Обеспечение бесплатной парковки на муниципальных парковках; С 2005г. разрешение передвигаться по полосе общественного транспорта по территории всей страны; Строительство развитой сети заправочных станций	Эти мероприятия позволили увеличить продажи электромобилей и гибридов, которые в 2015 году составили 30% от объема всех проданных в стране автомобилей, что на 16,2% больше чем в предыдущем году.
Франция	Налоговое стимулирование (снижение налога на 50% для автомобилей, оснащенных оборудованием для работы на топливе E85); Бонусная система, которая предполагает средства на компенсацию при покупке нового транспортного средства соответствующего стандартам качества, и средства на утилизацию автомобиля старше 15 лет при покупке нового экологически чистого.	Уровень выбросов CO ₂ снизился с 149,9 до 130,5 г/км, что ниже среднего показателя CO ₂ для 27 стран ЕС
Германия	Налог на владение транспортным средством (увеличивается за каждый грамм выброса, превышающего норму и за каждые 100 см ³ двигателя); Бонусная система (компенсация по замене автомобиля старше 7 лет)	Сокращение выбросов CO ₂ за счет меньшего потребления топлива и стимулирование продаж новых автомобилей
Австрия	Налог на норму расхода топлива и	Позволит увеличить

	загрязнения окружающей среды (NoVA) – электрические транспортные средства освобождаются от налога; Бонусная система (снижение налога NoVA при покупке автомобиля в зависимости от уровня выброса двуокиси углерода и оксидов азота); Система штрафов (за каждый грамм выброса выше нормы - 25 евро)	продажи электромобилей, даст стимул переходу на экологические виды топлива.
Россия	Снижение таможенной пошлины на ввозимые компоненты, для производства автомобилей на природном газе, механизмы и оборудования для заправки автотранспорта газом; Предложение Торгово-промышленной палаты РФ по отмене НДС на ввоз и реализацию электромобили и гибридные автомобили; Государственно-частное партнерство с компанией «Газпром», которая предлагает льготы на установку газобаллонного оборудования и заправку КПП.	Позволит перейти автотранспорту на КПП и другие виды альтернативного топлива.

Анализируя таблицу 2, можно сделать вывод о том, что государство может применять различные механизмы стимулирования перехода на экологические виды топлива своими силами при помощи государственно-частного партнерства. Опыт разных стран показывает, что в основном применяется система штрафов, налоговых льгот и бонусов. Разный уровень жизни в России по сравнению с рассматриваемыми странами позволяет сделать вывод о том, что не все меры можно перенять у зарубежных стран.

В настоящее время основными способами стимулирования перевода транспорта на компримированный природный газ в России как на федеральном, так и на региональном уровне являются:

- отсутствие акциза на КПП;
- снижение таможенной пошлины на компоненты ГБО;
- компенсация части затрат на переоборудование транспортных средств для работы на КПП (поддержка в рамках региональных программ,

например возмещение 20-30% стоимости установки ГБО в Республике Татарстан);

– льготная политика налоговых органов компаниями, которые используют природный газ в качестве основного топлива, в соответствии с п.7. ст.4 Закона Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 14.11.2002 № 62-ОЗ "О транспортном налоге в Ханты-Мансийском автономном округе - Югре" (в ред. от 21.11.2019 г.);

– возможность компании получить субсидию из Федерального бюджета в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 11.12.2019 № 1641 "О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации "Развитие энергетики" и об утверждении перечня субъектов Российской Федерации, в которых формирование заправочной инфраструктуры компримированного природного газа (метана) осуществляется в первоочередном порядке".

В рамках реализации Постановления Правительства Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 09.10.2013 г. № 418-п "О государственной программе Ханты-Мансийского автономного округа - Югры "Развитие транспортной системы Ханты-Мансийского автономного округа Югры на 2018 - 2015 годы и на период до 2030 года" плановые финансовые затраты на перевод транспорта на метан составляют 616 млн.рублей, что позволяет сделать вывод о том, что правительство округа нацелено на масштабную "газификацию" автомобильного транспорта.

Использованные источники:

1. Мазурова О. В. Оценка конкурентоспособности автомобильных топлив с учетом региональных особенностей и неопределенности исходных данных //Региональная экономика: теория и практика. – 2016. – №. 1 (424).

2. Куксанов В. Ф., Филиппов А. А., Дудченко О. В. Совершенствование эколого-экономических инструментов

стимулирования внедрения газового моторного топлива на маршрутном транспорте (на примере г. Оренбурга) //Вестник Оренбургского государственного университета. – 2014. – №. 10 (171).

3. Токарев А. Н. Когда же будем” газовать”? Социально-экономические аспекты использования газомоторного топлива //Всероссийский экономический журнал ЭКО. – 2008. – №. 10 (412).

4. Храмцова Н.А. Экономическая целесообразность внедрения транспортной инновации в области газомоторного топлива // Стратегии бизнеса. 2017. №11.