

# Без взаимодействия специалистов разных видов транспорта проблем региона нам не решить



26 апреля состоялась отчетно-выборная конференция Северо-Западного регионального отделения Российской академии транспорта. Новым председателем ее президиума избран заведующий кафедрой «Промышленный и городской транспорт» Санкт-Петербургского государственного университета путей сообщения доктор технических наук профессор Евгений Павлович ДУДКИН.

О задачах этого регионального отделения РАТ и о планах на будущее — наша сегодняшняя беседа.

— Евгений Павлович, с чего вы начнете и в чем видите сегодня главную задачу Северо-Западного отделения Российской академии транспорта?

— Одна из основных задач — объединить специалистов отрасли для решения транспортных проблем нашего Северо-Западного региона. Нынче все транспортники работают разрозненно, в их действиях отсутствует единая стратегия. И только сплотив усилия представителей автомобильного, речного, морского, авиационного, железнодорожного и других видов транспорта, можно будет говорить о реализации стратегии, призванной решать проблемы нашего региона.

Кстати, разработкой такого документа сегодня занят и Комитет по транспортно-транзитной политике правительства Санкт-Петербурга. Его специалисты хорошо понимают, что сделать это можно только совместно. Мы должны перестать противопоставлять друг другу различные виды транспорта. Наша задача — учитывая особенности, преимущества и недостатки каждого из них, создать такую концепцию и такую общетранспортную систему, которые бы позволили совершить прорыв в решении транспортных проблем.

— Какие проблемы вы имеете в виду в первую очередь?

— Взять хотя бы Большой порт Санкт-Петербург. Он находится практически в центре города. Автомобильный транспорт перегрузил все улицы. Железная дорога, пересекая городские магистрали, создает колоссальное перенапряжение. И дальнейшее развитие порта будет тормозиться именно отсут-

ствием надлежащей транспортной инфраструктуры. Причем я имею в виду как внешний транспорт, который занимается подвозом грузов (автомобильный, железнодорожный, морской), так и внутренний — внутрипортовый. На территории Большого порта, в связи с огромным количеством владельцев, тоже требуется в большой мере пересмотреть инфраструктуру.

Помимо этого, необходимо создавать мощнейшие логистические центры, выносить их за пределы города. Нужно активнее использовать перспективные виды транспорта: канатные дороги, струнный, эстакадный и трубопроводный. И эти вопросы можно решить при тесном взаимодействии специалистов всех видов транспорта.

— И какова здесь, на ваш взгляд, роль Северо-Западного отделения РАТ?

— Необходимо пересмотреть весь список академиков, входящих в состав нашего отделения. Отсеять тех, кто фактически не работает, а лишь формально числится. Отделение должно быть представлено активно действующими и компетентными профессионалами. Опять же, в его составе должны присутствовать представители всех видов транспорта. Ведь задачи нам предстоит решать сложнейшие, и без постоянного рабочего взаимодействия самых разных специалистов тут не справиться.

Кроме того, назрела необходимость активнее использовать зарубежный опыт. Например, сейчас мы реализуем интереснейший международный образовательный проект «Темпус». В него включены три российских университета путей сообщения — Санкт-Петербургский, Хабаровский и Липецкий — и два университета из Германии и Голландии. Основное направление проекта — наладить качественную подготовку вы-

сококвалифицированных менеджеров для российского транспортного комплекса, которая бы учитывала осуществляемую реструктуризацию отечественной транспортной системы.

Нынче в июле мы планируем провести в рамках проекта «Темпус» международный семинар. В его ходе предполагается рассмотреть последовательную реализацию подготовки менеджеров для транспортной отрасли, а также проблему дальнейшего развития транспортно-транзитной политики Санкт-Петербурга через призму опыта порта Роттердама, имеющего великолепную инфраструктуру.

Этот семинар будет проводиться Северо-Западным отделением Российской академии транспорта. Надеюсь, что в его работе примут участие представители правительств Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

— Евгений Павлович, вы — представитель вузовской науки. Насколько сегодня востребованы исследования, проводимые учеными высшей школы?

— Это серьезная проблема. В прежние годы наша кафедра разрабатывала новые типы подвижного состава, конструкции пути и нормативную документацию для промышленных предприятий (в том числе — для космодромов на Байконуре и в Плесецке). Сейчас, к сожалению, заказчиков вузовской науки больше интересуют вопросы, приносящие сиюминутную отдачу. Поэтому многие кафедры и вузы начали активнее заниматься подготовкой проектной документации. Правда, в этом заключен и некоторый положительный момент: теперь наш Санкт-Петербургский государственный университет путей сообщения все больше и все теснее сотрудничает с другими городами Северо-Запада и с другими российскими регионами.

В ближайшем будущем и наше Северо-Западное отделение Российской академии транспорта планирует создать свои подразделения в Мурманске, Петрозаводске и Череповце, чтобы активной вовлечь их в деятельность Академии.

*Беседовала Марина АЛЕКСЕЕВА*

# Развитие газомоторного рынка России

Евгений ПРОНИН, ОАО «Газпром»

**Перспективы природного газа как моторного топлива и за рубежом, и в России огромные. Мировой парк автомобилей на метане вырос до 5 млн. единиц и сопоставим с парком машин на пропане. Ежегодный прирост потребления сжиженного природного газа (КПГ) составляет примерно 30%.**

Кроме экологических и экономических преимуществ, КПГ обладает еще и социальными. В Перу на метан перевели локомотивы междугородного железнодорожного сообщения — и сразу же в 2 раза снизили стоимость проезда). В Пакистане на КПГ работают 900 тыс. автомобилей, в этом секторе национальной экономики создано 20 тыс. рабочих мест.

В большинстве стран, где активно развивается рынок КПГ, действуют меры экономического стимулирования: снижение или отмена некоторых налогов, сборов и пошлин, субсидирование затрат на переоборудование машин и строительство автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС). В России пока, кроме льготной цены на КПГ, никаких других стимулов нет.

## Автомобильный парк

Автомобильный транспорт продолжает оставаться одним из наиболее динамично развивающихся секторов мировой экономики. По некоторым оценкам, в мире насчитывается около 800 млн. автомобилей. Согласно различным сценариям развития, миллиардный рубеж может быть пройден в 2014–2020 годах.

Российский автопарк также продолжает расти — практически во всех регионах страны и в основном за счет легковых машин. Оценки численности автомобилей в России имеют очень широкий диапазон: от 25 до 45 млн. единиц.

Уровень автомобилизации России (то есть количество личных легковых автомобилей на одну тысячу граждан) с 1996-го по 2005 год вырос в 1,4 раза и достиг 170 единиц. По некоторым прогнозам, к 2010 году он вырастет до 250 единиц.

## Рынок моторного топлива для автомобилей

Структура российского парка автомобилей по видам потребляемого топ-

лива в целом соответствует мировой тенденции:

Мир	Бензин, ДТ	СУГ *	КПГ
Количество а/м по виду используемого топлива, тыс.	786 000	10 500	5 000
Доля в мировом парке	98,3%	1,2%	0,6%

По видам используемого топлива российский автопарк структурируется следующим образом:

Россия	Бензин, ДТ	СУГ	КПГ
Количество а/м по виду используемого топлива, тыс.	27 800	160	47
Доля в общероссийском парке	98,8%	0,6%	0,2%

В 2004 году расход моторного топлива автотранспортом России вплотную приблизился к 87 млн. ТУТ. Структура потребления видов топлива российским автотранспортом показана в таблице:

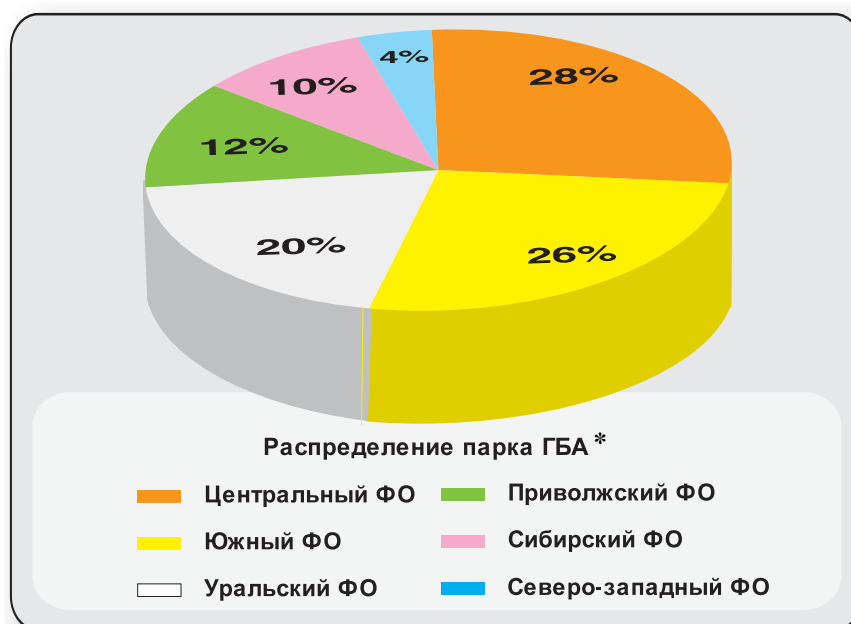
Вид топлива	Бензин	Дизтопливо	СУГ	КПГ	Всего
Млн. т/(млн. м <sup>3</sup> )	28,1 <sup>2)</sup>	28,9 <sup>1)</sup>	0,7 <sup>3)</sup>	173	
Млн. ТУТ	42,4	43,4	0,9	0,2	86,6
Доля на рынке моторного топлива	48,6%	49,9%	1,3%	0,2%	100%

Розничную реализацию нефтяного моторного топлива для автомобильного транспорта, специальной и сельскохозяйственной техники России осуществляют в общей сложности более 70 тыс. заправочных станций.

Кроме того, в автозаправочный комплекс России входят более 1500 автомо-

бильных газозаправочных станций (АГЗС), реализующих сжиженный углеводородный газ (пропан-бутановые смеси),

и 215 АГНКС, на которых осуществляется производство и оптово-розничная реализация КПГ, а также 45 передвижных автогазозаправщиков (ПАГЗ) суммарной вместимостью 107 тыс. м<sup>3</sup>.



\* СУГ — сжиженный углеводородный газ (пропан-бутановая смесь)  
\*\* ГБА — газобаллонные автомобили



Отечественный парк газобаллонных автомобилей, использующих природный газ, распределен по России неравномерно. Три четверти «метановых» автомобилей находятся в Центральном, Южном и Уральском федеральных округах. Лидерами «метанизации» автотранспорта являются также Ставропольский край (3,0 тыс. ГБА), Тульская область (2,7), Краснодарский край (2,6) и Ростовская область (2,2).

Потребление КПП по федеральным округам столь же неравномерно, как и распределение парка газобаллонных автомобилей или АГНКС. Так, в 2005 году в Южном, Центральном и Уральском федеральных округах через АГНКС реализовано 78% от общероссийского объема продажи метана автотранспорту.

Деление автозаправочных станций на нефтяные, пропановые и метановые в определенной степени условно, поскольку в последнее десятилетие за рубежом и в России все чаще строятся многотопливные автозаправочные станции. Это повышает устойчивость бизнеса и привлекательность станции для автомобилистов.

По оценкам международных экспертов, рынок альтернативных видов моторного топлива (в нашем случае — СУГ и КПП) становится устойчивым, когда каждый из этих видов занимает примерно три процента общего рынка. В этом случае годовой объем потребления КПП в России должен вырасти примерно в 10 раз и составить около 2 млрд. м<sup>3</sup>, а реализация СУГ должна увеличиться примерно в 2,5 раза и составить около 1,5 млн. т).

В настоящее время суммарная проектная производительность российских АГНКС (215 станций в 168 населенных пунктах 59 субъектов Федерации) составляет около 2 млрд. м<sup>3</sup>/год, а их фактическая загрузка в 2005 году находилась на уровне 12,4%.

Кстати, в свое время уже была попытка поставить похожую задачу: обеспечить к 2005 году замещение до 2,5 млн. т различных видов нефтяного топлива альтернативными энергоносителями). Из них 1,5 млн. т могла бы быть замещена природным газом.

### Газобаллонное оборудование

В современных условиях существует реальная возможность в 10 раз повысить поставки природного газа автомобильному транспорту. Более того: потенциальный рынок природного газа для автотранспорта, железнодорожной, авиационной, водной, сельскохозяйственной и специальной техники России может составить до 20 млрд. м<sup>3</sup> в год. Суммарный парк автомобилей, работающих на природном газе, за 4–5 лет может быть доведен до 200–250 тыс. единиц.

В этом случае темпы годового прироста парка газобаллонных метановых

автомобилей должны вырасти примерно до 50%. Российские производители автомобильной топливной аппаратуры для природного газа еще могут справиться с таким объемом. А вот баллоны высокого давления придется покупать за рубежом. Фактические суммарные объемы российского производства автомобильных баллонов всех типов не превышают 12–15 тыс.

Увеличение поставок СУГ на российский рынок моторного топлива в 2,5 раза в ближайшее время представляется проблематичным. Во-первых, возможности по его производству (как ресурсные, так и по переработке) ограничены. Во-вторых, спрос на него в основных секторах потребления (население, нефтехимическая промышленность, экспортеры) постоянно растет. В-третьих, экономическая привлекательность СУГ в последнее время снижается, поскольку розничные цены на него практически вплотную приблизились к ценам на бензин марки А-76/А-80 и на дизельное топливо. Кроме того, на рынке периодически ощущается дефицит СУГ для автотранспорта.

К положительным чертам пропанового сегмента российского топливного рынка следует отнести то, что отечественные изготовители относительно легко справятся с поставками и баллонов, и автомобильной топливной аппаратуры для СУГ (хотя и тут существуют свои проблемы).

К сожалению, отечественное оборудование и для КПП, и для СУГ (при сопоставимом качестве) стоит не меньше импортного. Именно поэтому на нашем рынке насчитывается уже больше зарубежных фирм, торгующих автомобильной газовой аппаратурой, нежели отечественных поставщиков. Особенность маркетинговой политики российских производителей ГБО состоит в том, что они ищут большие заказы от крупных корпораций, региональных властей и слабо работают с мелкими клиентами. А дилеры зарубежных компаний активно действуют именно в этом сегменте.

Идея поддержки отечественного производителя сама по себе правильная. Но есть ещё и отечественный пот-

**В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ СУЩЕСТВУЕТ РЕАЛЬНАЯ ВОЗМОЖНОСТЬ В 10 РАЗ ПОВЫСИТЬ ПОСТАВКИ ПРИРОДНОГО ГАЗА АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ. БОЛЕЕ ТОГО: ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ РЫНОК ПРИРОДНОГО ГАЗА ДЛЯ АВТОТРАНСПОРТА, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ, АВИАЦИОННОЙ, ВОДНОЙ, СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ И СПЕЦИАЛЬНОЙ ТЕХНИКИ РОССИИ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ ДО 20 МЛРД. М<sup>3</sup> В ГОД**

ребитель. Это — все мы, не менее производителя нуждающиеся в поддержке. Наше право — платить свои деньги за то, что мы хотим, а не за то, что нам навязывают (пусть даже под самые патриотические лозунги). А производителя должно поддерживать государство, которому мы, потребители, исправно платим налоги.

Сегодня еще остается определенная возможность осуществления протек-

Наиболее популярным является дизельное топливо, на долю которого приходится 49,9% общего рынка автомобильного топлива России. Среди бензинов наибольшим спросом пользуется А-92 (примерно 44% рынка бензина). Далее следуют А-76 (24 %) и А-80 (21%).

Повышение цен именно на эти марки топлива имеет наиболее болезненные последствия для рядовых граждан. Вот почему сдерживание роста транс-

показатели остаются приемлемыми даже в случае переоборудования автомобиля в кредит).

Высокую эффективность перевода техники на природный газ демонстрирует сельское хозяйство. Практический опыт эксплуатации энергонасыщенных тракторов (К-700+, Т-150К) на метане показывает, что затраты на переоборудование окупаются в период от 6 до 12 месяцев. После этого сельскохозяйственное предприятие может сэкономить до полумиллиона рублей в год на каждом переведенном на КПП тракторе.

Произведенный на примере Курганской области расчет показал, что для перевода 50% имеющегося парка грузовых автомобилей и тракторов потребуются затраты порядка 1,65 млрд. руб. При этом экономия денежных средств только на приобретение дизельного топлива составит около 1,5 млрд. руб. (в ценах на январь 2005 года), а срок окупаемости вложений составит 1,1 года.

### Развитие сети АГНКС

Итак, многие предприятия готовы переходить на использование метана. Но «разреженность» газозаправочной сети сдерживает этот переход. Ситуация складывается так, что АГНКС либо находится далеко от предприятия и маршрутов, либо на ней уже скапливаются большие очереди.

Действующая в России сеть АГНКС пока не обеспечивает сквозного проезда на природном газе с севера на юг

ционистской политики через ввозные пошлины, национальные стандарты и процедуру сертификации. Однако уже в скором будущем, после вступления России в ВТО, рухнет и эта стена. Можно с высокой степенью вероятности предполагать, что в ближайшее время на рынки стран СНГ выйдут новые поставщики, в частности — из Аргентины, Бразилии и, возможно, Китая.

### Экономическая эффективность

Особенностью российского рынка моторного топлива является отсутствие жесткой зависимости внутренних цен на нефтепродукты от мировых цен на нефть. Так, в октябре — ноябре 2005 года мировые цены на нефть снижались, а цены на бензин и дизтопливо в России продолжали (хотя и не сильно) расти. Кстати, осеннее снижение мировых цен на нефть носит сезонный, маятниковый характер.

Цепная реакция всеобщего повышения российских цен на товары и услуги не прекращается и подталкивает все больше автомобилистов и крестьян к газовой трубе. Тенденция повышения спроса на КПП в последние шесть лет сохраняется и в среднем составляет 20%. Сегодня она поддерживается в основном благоприятной для метана ценовой конъюнктурой, что убедительно проиллюстрировано в таблице. Усреднение цен автомобильного топлива проводилось по максимальным значениям в 44 городах России; цены приведены к эквивалентному объему природного газа.

портных тарифов через замещение дорогого топлива более дешевым природным газом является задачей не просто экономической, а социальной. Избиратели вправе требовать от своих избранников повышения бюджетной эффективности. Эксплуатация автотранспорта бюджетных организаций на дорогом топливе равносильна оборачиванию налогоплательщиков.

Экономический эффект от перевода автомобилей на КПП можно проиллюстрировать следующим примером. Автотранспортное предприятие всего за 60 дней окупает затраты на переоборудование одного микроавтобуса «Газель» (ГАЗ-3221) под метан при пробеге 12 тыс. км в месяц. Экономия от эксплуатации трех «Газелей» — около 300 тыс. руб. — позволяет за год купить одну новую. Сопоставимые результаты получены и на автобусах ПАЗ. Экономические

Вид топлива	КПП	СУГ	А-76/80	Дизельное топливо	А-92/93	Аи-95/96	Аи-98
Соотношение цен, разы	1,0	1,8	2,2	2,5	2,6	2,8	3,0

Тип транспортного средства, маршрутов и топлива	Газель, город		Газель, межгород		ПАЗ, город	
	бензин А-92	КПП	бензин А-92	КПП	бензин А-80	КПП
пробег в день (км)	200	200	700	700	200	200
литров на 100 км	17	17	17	17	32	32
цена за литр (руб.)	16	6	16	6	13	6
итого в рабочий день, руб.	544	204	1904	714	832	384
количество рабочих дней в месяце	30	30	30	30	30	30
итого в мес., руб.	16 320	6 120	57 120	21 420	24 960	11 520
платеж по кредиту, руб.	-	4 700	-	4 700	-	6 000
<b>экономия во время выплаты кредита, руб. в месяц</b>	-	<b>5 500</b>	-	<b>31 000</b>	-	<b>7 440</b>
экономия во время выплаты кредита, %	-	34%	-	54%	-	30%
<b>экономия после выплаты кредита, руб. в месяц</b>	-	<b>10 200</b>	-	<b>35 700</b>	-	<b>13 440</b>
экономия после выплаты кредита, %	-	63%	-	63%	-	54%

**ЦЕПНАЯ РЕАКЦИЯ ВСЕОБЩЕГО ПОВЫШЕНИЯ РОССИЙСКИХ ЦЕН НА ТОВАРЫ И УСЛУГИ НЕ ПРЕКРАЩАЕТСЯ И ПОДТАЛКИВАЕТ ВСЕ БОЛЬШЕ АВТОМОБИЛИСТОВ И КРЕСТЬЯН К ГАЗОВОЙ ТРУБЕ. ТЕНДЕНЦИЯ ПОВЫШЕНИЯ СПРОСА НА КПП В ПОСЛЕДНИЕ ШЕСТЬ ЛЕТ СОХРАНЯЕТСЯ И В СРЕДНЕМ СОСТАВЛЯЕТ 20%**

и с запада на восток страны. В газифицированных Астраханской, Омской и Тамбовской областях, в Республиках Карелия и Калмыкия вообще нет АГНКС. Чтобы полностью обеспечить сквозной проезд на газе от Санкт-Петербурга до Дербента и от Смоленска до Новокузнецка, нужно построить

как минимум 40 станций малой и средней производительности (50–100 заправок в сутки). В целом же до 2010 года необходимо установить более 230 АГНКС. Это позволит практически удвоить плотность существующей сети и увеличить суммарный потенциал еще на 0,5 млрд. куб. м в год.

При этом следует развивать цепочки заправок практически на всех направлениях. Созданная сеть крупных АГНКС (250–500 заправок в сутки) в целом обеспечивает метаном главные направления автоперевозок и представляет собой фундамент системы. На этих станциях, помимо большого количества автомобилей, могут заправляться передвижные автогазозаправщики. На ряде АГНКС работают пункты по переоборудованию автомобилей.

жениях. АГНКС выпускают в Австрии, Аргентине, Бразилии, Германии, Италии, Канаде, России, США, Украине, Франции, Швейцарии, Японии.

#### Ближайшие задачи

Работа над федеральным законом «Об использовании альтернативных видов моторного топлива» буксует, хотя и не прекращается. Закон может быть рамочным, то есть не содержать в себе конкретных норм. Но он покажет единство позиции президента, Федерального Собрания и Правительства России в оценке природного газа как перспективного моторного топлива. Принятие такого закона позволит внести соответствующие изменения и дополнения в законодательство субъектов Федерации и принять региональные программы.

- разработать концепцию использования природного газа в качестве моторного топлива на всех видах транспорта до 2020 года;

- для поддержки отечественных производителей и защиты их интересов на возвратной основе из государственного бюджета выделять средства на расширение производства современной газовой топливной аппаратуры, баллонов и газозаправочной техники;

- наладить заводское производство автомобилей и сельхозтехники, работающих на природном газе;

- стимулировать приведение норм пожарной безопасности, норм проектирования и строительства АГНКС, АГЗС и многотопливных АЗС, правил эксплуатации техники, работающей на природном газе, в соответствие с современными требованиями;

- ускорить разработку и принятие регламентов, определяющих требования безопасности для газоиспользующего и газозаправочного оборудования;

- при проведении ежегодного техосмотра возобновить сбор статистической информации об использовании видов моторного топлива автотранспортом всех видов собственности;

- обновить состав Комиссии при Правительстве РФ по использованию природного и сжиженного нефтяного газа в качестве моторного топлива и возобновить ее работу;

- поручить ОАО «Газпром» дополнить программу газификации регионов России разделом, предусматривающим развитие газозаправочной сети и парка техники, работающей на природном газе.

К ведению такой работы готовы Минсельхоз и Минтранс РФ, Федеральное агентство «Спецстрой России», ряд субъектов Российской Федерации, ОАО «Российские железные дороги», ОАО «Газпром», ОАО «Сибнефть», многие предприятия автомобильного транспорта. Осталось только убедить Правительство, что масштабное внедрение природного газа в качестве моторного топлива способствует укреплению экологической, экономической, энергетической и социальной безопасности России.

### СДЕРЖИВАНИЕ РОСТА ТРАНСПОРТНЫХ ТАРИФОВ ЧЕРЕЗ ЗАМЕЩЕНИЕ ДОРОГОГО ТОПЛИВА БОЛЕЕ ДЕШЕВЫМ ПРИРОДНЫМ ГАЗОМ ЯВЛЯЕТСЯ ЗАДАЧЕЙ НЕ ПРОСТО ЭКОНОМИЧЕСКОЙ, А СОЦИАЛЬНОЙ. ИЗБИРАТЕЛИ ВПРАВЕ ТРЕБОВАТЬ ОТ СВОИХ ИЗБРАННИКОВ ПОВЫШЕНИЯ БЮДЖЕТНОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ. ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОТРАНСПОРТА БЮДЖЕТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ НА ДОРОГОМ ТОПЛИВЕ РАВНОСИЛНА ОБВОРОВЫВАНИЮ НАЛОГОПЛАТЕЛЬЩИКОВ

Настало время активно развивать национальную сеть АГНКС: уплотнять её на основных автомагистралях федерального значения, расширять на межобластных трассах; углублять до уровня муниципальных образований (районных центров) и отдельных транспортных и сельскохозяйственных предприятий; насыщать всю инфраструктуру ПАГЗами. Примеры расширения и углубления сети АГНКС существуют: Мамадыш в Республике Татарстан, Касимов и Ряжск в Рязанской области, муниципальный округ Кольчугино во Владимирской области, Сысерть в Свердловской области. На очереди — Калязин в Тверской и Вязьма в Московской областях. Особо пристального внимания требуют те субъекты Федерации, где до сих пор пока вообще нет АГНКС.

Там, где рядом с традиционными АЗС имеются газопроводы, уже сегодня можно рассматривать варианты превращения автозаправочных станций в многотопливные. Это тот путь, по которому идет Германия. Опыт эксплуатации таких многотопливных комплексов уже имеется и в Газпроме РФ.

На рынке газозаправочного оборудования сегодня нет недостатка в предло-

В последнее время обсуждается вопрос о том, что позиция государства может быть зафиксирована и в постановлении Правительства РФ. В таком постановлении необходимо поставить соответствующим ведомствам и региональным властям ряд задач:

- обязать переводить на природный газ (как более дешевое моторное топливо) транспорт, финансируемый из федерального, регионального и муниципального бюджетов;

- разрешить предприятиям и организациям, получающим бюджетные средства на топливо, оставлять в своем распоряжении хотя бы половину сэкономленных средств и расходовать их на развитие;

- освободить импортное газоиспользующее и газозаправочное оборудование, запчасти и комплектующие к нему от ввозных пошлин;

### ТАМ, ГДЕ РЯДОМ С ТРАДИЦИОННЫМИ АЗС ИМЕЮТСЯ ГАЗОПРОВОДЫ, УЖЕ СЕГОДНЯ МОЖНО РАССМАТРИВАТЬ ВАРИАНТЫ ПРЕВРАЩЕНИЯ АВТОЗАПРАВОЧНЫХ СТАНЦИЙ В МНОГОТОПЛИВНЫЕ. ЭТО ТОТ ПУТЬ, ПО КОТОРОМУ ИДЕТ ГЕРМАНИЯ. ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТАКИХ МНОГОТОПЛИВНЫХ КОМПЛЕКСОВ УЖЕ ИМЕЕТСЯ И В ГАЗПРОМЕ РФ