

Сланцевый газ — в машины

В США возник рынок автомобилей, использующих новые углеводородные ресурсы страны

Дина Анишина



Грузовик Ram 2500

Сланцевый газ становится все более важным энергетическим ресурсом для США, и по всей видимости, не за горами его победное шествие по миру. Интенсивно растет потребление нового ресурса во всех секторах американской промышленности. Одними из первых в гонку включились автомобилестроители Соединенных Штатов.

В США ставка налога на СПГ, имеющий меньшую энергоемкость, устанавливается для единицы объема, как для дизельного топлива.

Летом 2012 года лоббисты использования транспортных средств на природном газе (ТСПГ) потребовали от профильного комитета Сената США равного положения с производителями электрокаров. По утверждениям газового лобби, сжиженный природный газ на автотранспорте обеспечивает необходимую энергобезопасность и безопасность для окружающей среды, имеет видимые преимущества по сравнению с бензином и керосином, и поэтому заслуживает целевой федеральной поддержки.

В настоящее время администрация Обамы завершает второй раунд работы над стандартами экономии топлива и выброса выхлопных газов для легковых автомобилей на 2017–2025 гг.

По мнению сенаторов, поддерживающих проект, для устранения барьеров на пути роста рынка ТСПГ достаточно

внести буквально два изменения в федеральный налоговый кодекс.

Сегодня каждый проданный галлон сжиженного газа в США облагается налогом в размере 41 цент в пересчете на эквивалентный объем дизельного топлива, налоговая ставка для которого составляет 24,3 цента. Столь несправедливое распределение налоговой нагрузки возникает по той причине, что СПГ обладает меньшей

энергоемкостью, но налог при этом применяется к единице объема топлива, а не к единице его энергоемкости. Ранее, обратив внимание на этот дисбаланс, американские законодатели ликвидировали расхождения в части продажи СПГ, при этом сжиженный природный газ по какому-то недоразумению остался в прежнем налоговом статусе.

Цена вопроса

По имеющимся расчетам американских специалистов, тяжелые грузовики, работающие на газе, обойдется покупателям на 30 000–60 000 долларов дороже, чем дизельные модели, но должны оказаться выгоднее в эксплуатации — благодаря экономии затрат на топливо. Однако при сохранении имеющейся ставки налога на газовое топливо экономия может ока-

заться недостаточно существенной для того, чтобы рынок газовых автомобилей мог развиваться нужными темпами.

Тем временем компании...

Тем временем, не дожидаясь решения законодателей, а может быть, не сомневаясь в принятии этого решения, американские производители приступили к выпуску каров на базе природного газа.

Ванкуверская компания Westport, основанная в Британской Колумбии и занимающаяся добычей природного газа, образовала партнерство по супермощным двигателям с тремя автомобилестроительными корпорациями: производителем автобусов и двигателей для грузовиков компанией Cummins, которая за последние 10 лет продала тысячи автобусов, работающих на газе; с компанией Peterbilt, которая последние четыре года поставляет грузовики, работающие на газе, в порты Лос-Анжелеса и Лонг Бич; с подразделениями Volvo в Европе и в Вэйхае (Китай).

Компания Chrysler вернулась к рынку газовых автомобилей и приступила к выпуску заправляемого двумя видами топлив тяжелого грузовика Ram 2500, переключающийся на восьмилитровый резерв бензина, который обеспечивает дополнительно 112 миль после того, как газовое топливо использовано на 255 миль. Производство уже ведется, и транспортные средства поступят к дилерам в августе 2012 года.

Логистические барьеры

Основные опасения, связанные с новым рынком машин и газового топлива, упираются в логистику. Минимальная приземная заправочная инфраструктура для пассажирских автомобилей и легких грузовиков потребует количество заправок, эквивалентное 10–20 % от 150 000 уже существующих станций, обеспечивающих американский транспорт бензином.

Департамент США по энергетике и центр обработки данных по альтернативным видам топлива Управления энергетической информации сообщает, что ныне существует 1000 газозаправочных станций, которые оказываются доступны лишь для 50 % потенциальных потребителей.

Как бы там ни было, возникновение в США рынка авто, работающих на новом широкодоступном углеводородном ресурсе, неизбежно. ■