

*Ю. П. ЯКУБУК*

*Институт экономики НАН Беларуси, г. Минск*

## **ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СЖИЖЕННОГО ПРИРОДНОГО ГАЗА В КАЧЕСТВЕ МОТОРНОГО ТОПЛИВА ДЛЯ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

В сегменте автомобильного транспорта одним из перспективных видов топлива для предприятий, осуществляющих грузовые и пассажирские перевозки на дальние расстояния в межрегиональном и международном сообщении, является сжиженный природный газ (СПГ). Данные транспортные средства совершают значительный суточный пробег и потребляют много топлива, поэтому их переход на СПГ обеспечивает существенную экономию эксплуатационных расходов перевозчиков. Преимущество СПГ перед КПГ (компримированным природным газом) состоит в большем энергетическом содержании на единицу объема, за счет чего возможен более длительный пробег. Кроме того, на борту транспортного средства емкость СПГ занимает меньше места, чем баллоны КПГ.

Мировыми лидерами по использованию газомоторного транспорта являются Китай, Иран, Индия, Пакистан, Аргентина; расширяется его применение на территориях наших соседей – стран ЕАЭС и ЕС [1].

Глобальные геополитические и социально-экономические изменения в мире, включая широкое распространение использования санкционных инструментов, привели к переориентации источников сырья, рынков сбыта продукции. Новые ориентиры служат поводом для активного участия стран в различных международных проектах. Прежде всего – это китайская инициатива «Один пояс и один путь». Крупнейшим проектом по развитию автодорожных коридоров в рамках Экономического пояса Шелкового Пути, реализуемым в последние годы, является Трансконтинентальный международный автодорожный коридор «Западная Европа – Западный Китай», который проходит по территории Китая, Казахстана и России и соединяет морские порты Китая с российскими Балтийскими гаванями. Республика Беларусь также является участником проекта: на маршруте имеется ответвление в сторону Беларуси в направлении Москва – Смоленск – Орша – Минск – Брест.

Это транснациональный инфраструктурный проект, цель которого – укрепить экономические и культурные связи между Европой и Азией. Осуществление проекта началось в 2015 году, сроки окончательного завершения строительства четко не обозначены. Российская часть магистрали начинае-

ся в Санкт-Петербурге и проходит через Москву, Казань, Башкортостан, Оренбург в сторону Казахстана. Китайский и казахстанский участки дороги уже функционируют в полной мере.

Одним из инфраструктурных наполнений проекта является оснащение трассы достаточным количеством КриоАЗС для заправки автотранспортных средств, работающих на СПГ. В данный момент в Казахстане и России с поддержкой Китая реализуется Меморандум по развитию газозаправочной инфраструктуры на трассе «Западная Европа – Западный Китай».

С 2022 г. грузы, следующие в ЕС со стороны Беларуси, перегружаются с белорусских на европейские транспортные средства в приграничной зоне. Зеркальные меры Беларусь приняла и по отношению к европейским перевозчикам. Несмотря на это, западное направление не следует вычеркивать при разработке транзитных маршрутов, так как сохраняется существенный перечень изъятий из данного запрета, и по-прежнему разрешены перевозки природного газа, нефти, нефтепродуктов; руды; фармацевтических, медицинских, сельскохозяйственных товаров и пищевых продуктов; гуманитарных грузов и пр.

В рамках ЕС развитие автотранспорта, использующего СПГ в качестве топлива, поддерживается на государственном уровне. Осуществляется проект «Голубые коридоры на СПГ», который предусматривает обеспечение соответствующей инфраструктурой на 4 транспортных коридорах.

Новые условия внешней торговли коренным образом изменили устоявшиеся логистические маршруты. Еще одним новым направлением, освоение которого международными автомобильными перевозчиками Беларуси активизировалось с 2022 года, являются страны СНГ и Ближнего Востока, расположенные вдоль МТК «Север – Юг» (в первую очередь Россия, Азербайджан и Иран). Включение Беларуси в данный МТК позволит обеспечить выход к морским портам Ирана и связь с рынками Пакистана, Индии, Юго-Восточной Азии, государствами Персидского залива и Африки. На данном направлении развитие транспорта, работающего на СПГ, также получило широкое применение в Иране, Узбекистане, Индии, Пакистане.

Республика Беларусь существенно отстает от своих стран-партнеров по международным автомобильным перевозкам по развитию рынка СПГ: в стране пока нет ни КриоАЗС, ни грузовых магистральных автомобилей, работающих исключительно на СПГ.

В то же время распространение использования СПГ в качестве моторного топлива и создание соответствующей инфраструктуры в Беларуси может способствовать дальнейшему развитию международных транспортных коридоров, проходящих по территории страны; росту ВВП и занятости населения, простору налогов, освоению выпуска высокотехнологического оборуду-

дования, диверсификации рынка моторного топлива, задействованию потенциала газопроводов, проходящих по территории Беларуси.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 ООО «Газпром газомоторное топливо» обсудит использования природного газа в качестве моторного топлива [Электронный ресурс] // Топливо-энергетический комплекс. – 2022. – Режим доступа : <https://www.tek-all.ru/news/id9090-ooo-gazprom-gazomotornoe-toplivo-obsudit-ispolzovaniya-prirodnogo-gaza-v-kachestve-motornogo-topliva/>. – Дата доступа : 10.01.2024.

*Y. YAKUBUK*

*Institute of Economics of the National Academy of Sciences of Belarus, Minsk*

**PROSPECTS OF USING LIQUEFIED NATURAL GAS AS A MOTOR FUEL FOR THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT**