

Государственная политика как ключевой фактор развития биотопливной отрасли

Научный руководитель – Хожайнов Николай Тихонович

Головин Максим Сергеевич

Аспирант

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Экономический факультет, Кафедра агроэкономики, Москва, Россия

E-mail: maks_golovin@inbox.ru

На ранних этапах развития, государственная политика является основным драйвером устойчивого развития биотопливной отрасли в силу несовершенных технологий и высокой стоимости производства биотоплива, неразвитой инфраструктуры реализации продукции конечному потребителю (Su Y., Zhang P., Su Y., 2015). Основные цели, которая данная политика преследует, заключаются в стимулировании роста АПК путем создания новых рынков сбыта сельскохозяйственной продукции, развития сельских территорий, снижении зависимости от импорта традиционных энергоносителей, снижении объемов эмиссии парниковых газов.

В США, являющихся мировым лидером по производству и потреблению транспортного биотоплива, государственные меры стимулирования начали применяться в 1978 г. В рамках National Energy Act of 1978 была установлена налоговая льгота для производителей топливных смесей (бензина и этанола) с содержанием этанола не менее 10% в размере 0,4 долл. США (USDA, 2015). Налоговые льготы, предоставляемые производителям биотоплива и топливных смесей, не прекращают своё действие и по сей день, несмотря на модификации и поэтапное сокращение данного вида поддержки для производителей транспортного биотоплива первого поколения (производимого из кукурузы).

В 1980 г., в рамках Omnibus Reconciliation Act of 1980, с целью защиты внутреннего рынка была введена импортная пошлина на этанол в размере 0,54 долл. США и адвалорная пошлина в размере 2,5% (USDA, 2015). Наиболее значимый импульс отрасль получила в 1990 г., когда в рамках Clean Air Act Amendments of 1990 были установлены обязательные требования по содержанию кислородосодержащих добавок в транспортном топливе и в 1999 г., когда в рамках Executive Order D-5-99, принятого губернатором Штата Калифорния, был запрещен МТБЭ, являвшийся на тот момент наиболее распространенной кислородосодержащей добавкой (USDA, 2015). Запрет на МТБЭ, впоследствии, был распространен на территории 24 штатов, что позволило биоэтанолу практически полностью занять нишу топливных добавок в США.

Действие данных инструментов государственной политики было усилено в 2000-2014 гг. принятием ряда законопроектов, в рамках которых были инициированы программы по финансированию НИОКР и пилотных проектов, коммерциализации биотехнологий, позволяющих диверсифицировать производственный процесс за счет выпуска побочных продуктов производства биотоплива (кормов, химических компонентов и пр.), государственным закупкам транспортных средств, основанных на технологиях flex-fuel (FFV), субсидированию инфраструктуры реализации биотоплива конечному потребителю.

Наиболее значимыми инициативами в периоде 2000-2017 гг. являются Energy Policy Act of 2005 и Energy Independence and Security Act of 2007. В рамках данных законопроектов были установлены целевые показатели по содержанию возобновляемого биотоплива в общей структуре транспортного топлива и по необходимым объемам производства транспортного биотоплива в долгосрочной перспективе. Так, согласно Energy Independence and

Security Act of 2007, к 2022 году производство транспортного биотоплива должно составить 36 млрд. галлон (Congress.gov, 2007).

Результатами данной системной государственной политики стало увеличение производства транспортного биотоплива с 0,7 млрд. галлон биоэтанола в 1990 г. до 15,4 млрд. галлон биоэтанола и 1,6 млрд. галлон биодизеля в 2016 г. (U.S. EIA, 2018). Транспортное биотопливо практически полностью представлено первым поколением (основанным на сельскохозяйственных культурах), мощности (включая мировые) по коммерческому производству транспортного биотоплива второго и третьего поколения не превышают 80 млн. галлон в год (USDA ERS, 2018). Доля биотоплива в совокупном потреблении транспортного биотоплива составляет 9,84% на 2016 г.

С точки зрения экономики АПК в США, сектор транспортного биотоплива является крупнейшим потребителем кукурузы: в сезоне 2016\2017 на производство этанола было реализовано 37,1% совокупного производства кукурузы в США (общего объема производства 16,9 млн. бушелей) (USDA ERS, 2018). Производство побочного продукта - DDGS (являющегося ценным кормом для сельскохозяйственных животных) составило 37 млн. тонн, из которых 11 млн. тонн было экспортировано на внешние рынки (USDA ERS, 2018).

Источники и литература

- 1) Su Y., Zhang P., Su Y. An overview of biofuels policies and industrialization in the major biofuel producing countries. *Renewable and Sustainable Energy Reviews* 50 (2015), P.992
- 2) United States Department of Agriculture \ U.S. Ethanol: An Examination of Policy, Production, Use, Distribution, and Market Interactions \ Duffield J.A., Johansson R., Meyer S. September 2015, P.80-81
- 3) Congress.gov \ 121 STAT. 1492 PUBLIC LAW 110–140—DEC. 19, 2007 ENERGY INDEPENDENCE AND SECURITY ACT OF 2007 [Электронный ресурс] URL: <https://www.congress.gov/110/plaws/publ140/PLAW-110publ140.pdf> (дата обращения: 28.02.2018)
- 4) U.S. Energy Information Administration \ January 2018 Monthly Energy Review \ Release Date: January 26, 2018 [Электронный ресурс] URL: <https://www.eia.gov/renewable/data.php#biomass> (дата обращения: 28.02.2018)
- 5) USDA ERS \ U.S. Bioenergy Statistics [Электронный ресурс] URL: <https://www.ers.usda.gov/data-products/us-bioenergy-statistics/> (дата обращения: 28.02.2018)