



Национальная газомоторная ассоциация

Информационная политика

Санкт-Петербург, 2019

Информационная политика определяет основные подходы к работе по популяризации метана в качестве моторного топлива, в том числе при взаимодействии со средствами массовой информации и тематическими ресурсами в сети Интернет, организации рекламных и PR кампаний, представлению продукции компаний в социальных сетях и в рамках публичных выступлений участников рынка газомоторного топлива.

Целью информационной политики является повышение эффективности работы по популяризации метана в качестве моторного топлива в Российской Федерации и на пространстве Евразийского экономического союза для всех заинтересованных участников.

Задачами информационной политики являются:

- определение терминологии и основных акцентов при популяризации метана в качестве моторного топлива,
- координация деятельности членов Национальной газомоторной ассоциации в области популяризации метана в качестве моторного топлива,
- формирование приоритетных направлений и механизмов популяризации метана в качестве моторного топлива,
- регламентация информационного взаимодействия участников рынка и Национальной газомоторной ассоциации.

Информационная политика носит рекомендательный характер для всех членов Национальной газомоторной ассоциации.

Оглавление

Использование терминов при популяризации метана в качестве топлива для транспорта	4
Негативные мифы о метане в качестве топлива для транспорта	5
Концепции, содействующие продвижению метана	8
Координация деятельности участников рынка по популяризации метана в качестве топлива для транспорта	10

Использование терминов при популяризации метана в качестве топлива для транспорта

Одной из основных проблем при продвижении метана в качестве моторного топлива является наименование продвигаемого товара. Термин «газомоторное топливо» имеет ряд существенных недостатков:

- включает в себя целую линейку разных, конкурирующих продуктов, в частности не только метан, но и пропан, что размывает однозначное восприятие потребительских свойств продукта, искажает факты о безопасности метана и стабильности цен на него;
- ассоциируется с бытовым газом, используемым в домашнем хозяйстве для приготовления пищи и, как следствие, перенимает весь негативный контекст, связанный с опасностью и аварийностью;

В качестве единственного наименования продукта для популяризации предлагается использовать термин «**метан**», не обладающий указанными выше недостатками, короткий и запоминающийся, имеющий потенциал для создания нового высокотехнологичного контекста.

Рекомендуется отказаться от использования иных наименований продукта, таких как «газовое топливо», «сжатый газ», «компримированный газ» и других.

Не рекомендуется совместное продвижение метана и пропана в рамках одного информационного сообщения (в т. ч. рекламных материалов). С целью более точного позиционирования продукта предлагается подчеркивать различие разных видов топлива для потребителя.

Также предлагается ограничить при коммуникации с потребителем использование терминов «газовый автомобиль», «газобаллонное оборудование», «газовый баллон», отдавая предпочтение словосочетаниям «автомобиль на метане», «метановая топливная система», «метановый бак» и т. д.

Механизмом внедрения необходимой терминологии является активная позиция участников рынка в информационном поле и организация семинаров по повышению квалификации работников отрасли, а также просвещению сотрудников органов власти, журналистов, блогеров и конечных потребителей.

Негативные мифы о метане в качестве топлива для транспорта

Одним из важнейших направлений популяризации метана является противодействие негативным мифам о нем в информационном поле. Наиболее широко обсуждаемыми негативными мифами о метане являются следующие:

1. *«Цена на газомоторное топливо растёт и будет расти еще быстрее по мере расширения его использования».*

Основой этого мифа является смешение понятий: под газомоторным топливом понимается и метан, и пропан. Зачастую в публикациях, распространяющих «ценовой» миф, может быть отмечено манипулирование информацией: например, сравнение цен пропана в текущем периоде с ценами метана в предыдущем периоде.

Также зачастую создаются ожидания роста цен на газомоторное топливо в будущем по мере увеличения числа потребителей, основанные на недоверии к государству в целом, и крупным компаниям в частности.

Противодействие:

- терминологическая ясность при использовании единого термина «метан» для популяризации продукта;
- акцент на принципиально разной модели ценообразования для разных видов топлива: цены на бензин, дизель и пропан зависят от внешнеэкономической конъюнктуры и увеличиваются по мере роста мировых цен на нефть, в свою очередь цены на метан регулируются государством;
- в качестве дополнительной аргументации целесообразно упоминать об уровне регулируемых цен на природный газ для конечных потребителей в Российской Федерации, а также инициативах ПАО «Газпром», который много лет отстаивает свое право на предоставление скидок на природный газ для потребителей по сравнению с регулируемой ценой.

2. *«Газомоторное топливо опасно».*

Основным сдерживающим фактором для перехода потребителя на метан является страх взрыва. Этот страх связан как с терминологической проблемой (смешение метана и пропана в одном термине «газомоторное топливо»), так и с контекстом «бытового газа» и большого количества инцидентов, с ним связанных. Баллоны с бытовым газом регулярно

встречаются в сообщениях СМИ как основной фактор инцидентов с причинением вреда имуществу и здоровью граждан.

Противодействие:

- терминологическая ясность при использовании единого термина «метан» для популяризации продукта;
- информирование о свойствах метана – в два раза легче воздуха и при утечке быстро растворяется в атмосфере, официально имеет наивысший IV класс безопасности среди горючих веществ;
- реализация и последующая популяризация мер по совершенствованию технического регулирования: механизмы саморегулирования в сегменте переоборудования транспорта, организация контроля за обращением газовых баллонов для транспорта, создание сети испытательных лабораторий как центров компетенции в области транспорта на метане;
- обращение к лучшим мировым практикам: во многих странах автозаправки метаном строятся прямо внутри жилых кварталов, потому что это безопасно;
- популяризация концепции многотопливных заправочных станций, объединяющих разные виды топлива, включая метан;
- использование зеленого цвета для окрашивания метановых баллонов.

3. «Газозаправочная сеть не развита».

Отсутствие большого количества АГНКС не позволяет полноценно эксплуатировать транспорт на метане.

Противодействие:

- информирование о существующем уровне развития инфраструктуры: в целом ряде регионов базовая сеть метановых заправочных станций уже сформирована;
- акцент на существующих планах и мерах поддержки: Правительство России стимулирует развитие газозаправочной инфраструктуры, во многих регионах ведется создание региональных программ развития заправочной инфраструктуры и «дорожных карт» по переводу транспорта на метан;
- информирования о существующих высокотехнологичных решениях: существуют мобильные и модульные решения, которые позволяют оперативно создать заправочную станцию для конкретного крупного потребителя, а также установить блок заправки метаном на существующих автозаправочных станциях;

- развитие и популяризация концепции многотопливных заправочных станций, объединяющих разные виды топлива, включая метан;
- развитие и популяризация концепции «умного дома» с возможностью заправки метанового автомобиля на территории домовладения.

4. *«Транспорт на метане нельзя приобрести».*

Ассортимент транспорта на метане сильно ограничен. Потребитель не может найти необходимую технику на метане в заводском исполнении.

Противодействие:

- информирование о существующих производственных мощностях: в России в заводском исполнении выпускается порядка 150 моделей техники на метане, в том числе легковых автомобилей, автобусов, коммунальной техники, грузового и коммерческого транспорта;
- акцентирование на информационных поводах о расширении ассортимента метанового транспорта.

Концепции, содействующие продвижению метана

При популяризации метана в качестве топлива для транспорта целесообразно использовать существующие концепции, укрепляющие позиции продукта в глазах потребителя. К таким концепциям можно отнести следующие:

1. В российских условиях метановый автомобиль более привлекателен, чем электромобиль.

Огромные запасы газа и регулирование внутреннего газового рынка в России – предпосылки для стабильно низких цен на метан, технологии создания метановых транспортных средств также являются доступными. В то время как электромобили имеют существенные ограничения по снижению стоимости за счет ограниченности запасов редкоземельных металлов, требуемых для производства аккумуляторов.

Климатические условия в России не позволяют эффективно эксплуатировать электротранспорт при температурах ниже минус 15°C, в то время как эксплуатация метанового транспорта не имеет температурных ограничений и её эффективность весьма высока.

Основная масса комплектующих для электрических транспортных систем – западного производства, в то время как для метанового транспорта в России существует серьезный технологический задел.

Не решен вопрос с утилизацией аккумуляторов электромобилей, что является серьезной проблемой для экологии.

Существующая структура энергетического баланса ограничивает экологические эффекты от внедрения электротранспорта (за счет высокой доли угля и нефтепродуктов в качестве ресурсов для производства электроэнергии), в то время как метан – является наиболее экологичным топливом из всех доступных на сегодняшний день технологий.

2. Метан на транспорте – самая экологичная из доступных ныне технологий.

Использование метана на транспорте приводит не только к снижению выбросов парниковых газов, но и других вредных веществ, оказывающих влияние на здоровье человека: соединений азота, серы, а также сажевых частиц. Сажевые частицы – ключевой элемент при воздействии выхлопных газов на здоровье человека. Именно они абсорбируют вредные продукты сгорания топлива, рассеиваются в воздухе и попадают в легкие человека. Отсутствие сажевых частиц при сгорании метана делает его наиболее безопасным из всех доступных на сегодняшний день видов топлива.

3. Метановая инфраструктура – основа для будущего перехода к водородной энергетике.

Уже сегодня один из способов повышения эффективности использования метана на транспорте – создание метано-водородной смеси. Данный подход повышает как КПД двигателя, так и экологические параметры его использования.

Водородная энергетика – наиболее перспективное направление развития технологий с точки зрения энергоэффективности и экологичности. На сегодняшний день все лидирующие в технологическом отношении страны делают ставку на развитии водородной энергетике.

В перспективе сеть АГНКС, инфраструктура по доставке и хранению метана может быть использована и для водорода. По мере появления технологий безопасной транспортировки, хранения и использования водорода существующая метановая инфраструктура может быть задействована на следующем шаге технологического развития.

4. Метан – самое дешевое топливо.

В расчете на 1 км пробега метан – самое дешевое топливо. Для избегания вопросов сопоставимости разных видов топлива по объему и по массе целесообразно акцентироваться на стоимости 1 км пробега (1 км на метане = 1 руб., 1 км на бензине = 3 руб.). Существующие стоимостные условия являются важнейшим конкурентным преимуществом метана и создают предпосылки для развития метанового транспорта. «Автомобиль на метане – народный автомобиль!»

Координация деятельности участников рынка по популяризации метана в качестве топлива для транспорта

Национальная газомоторная ассоциация намерена создавать систему мониторинга информационного поля на предмет негативного воздействия на имидж метана в качестве топлива для транспорта. Данная система в том числе должна включать такие аспекты, как:

- идентификация случаев искажения (намеренного и случайного) данных об использовании метана,
- информирования авторов публикаций о допущенных искажениях,
- идентификация заказного характера публикаций или вбросов и выработка позиции по реагированию на подобного рода прецеденты.

Членам Национальной газомоторной ассоциации рекомендуется

- использовать положения настоящей политики при взаимодействии со средствами массовой информации, организации рекламных кампаний, представлению продукции своих компаний в социальных сетях и в рамках публичных выступлений;
- в случае идентификации публичного искажения информации об использовании метана оперативно информировать сотрудников Ассоциации о данных фактах;
- привлекать Национальную газомоторную ассоциацию для мониторинга информационного поля с целью повышения эффективности продвижения продуктов своей компании;
- принимать активное участие в проводимых Ассоциацией мероприятиях и акциях;
- информировать сотрудников ассоциации о лучших практиках популяризации метана в качестве топлива для транспорта;
- предоставлять информацию, способствующую повышению осведомленности о развитии рынка метана и содействующую его популяризации.