



МАКСИМ КИМЕРДИНГ  
ВЛАДЕЛЬЦЫ АВТОБУСОВ ПОКА НЕОХОТНО ВКЛАДЫВАЮТСЯ В ТЕХНИКУ, РАБОТАЮЩУЮ НА ГАЗОМОТОРНОМ ТОПЛИВЕ

### ПЛАН АДМИНИСТРАЦИИ ПРИКАМЬЯ ПО ПЕРЕВОДУ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ПЕРМИ НА КПГ

МЕРОПРИЯТИЯ	2013	2014	2015	2016	2017	2018
КОЛ-ВО ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОПРЕДЕЛЕННЫХ К ПЕРЕВОДУ (ИЛИ ПРИОБРЕТЕНИЮ)	70	100	130	140	200	200
ПЛАНИРУЕМОЕ КОЛ-ВО СТРОИТЕЛЬСТВА АГНКС	2	1	1	1	1	1

Данные ООО «Газпром межрегионгаз Пермь»

количестве 70 единиц в рамках федеральной программы. Пока эти планы не реализованы.

Как пояснили ВГ в правительстве, скорее всего, от покупки техники вообще откажутся, так как в Перми нет муниципального автопарка и, по сути, автобусы просто не для кого приобретать. Сейчас власти надеются, что частные перевозчики, работающие на автобусных маршрутах города Перми, сами будут покупать подобную технику. Включиться в программу может муниципальное предприятие «Пермгорэлектротранс», которое обслуживает трамвайные и троллейбусные маршруты в городе. Компания сейчас тестирует экобус — модернизированный вид транспорта, работающий за счет газовой микротурбины с генератором, которая обеспечивает выработку электроэнергии. Главные преимущества экобуса в том, что он имеет высокий класс экологичности, сравнимый с троллейбусом, и при этом независимость от контактной сети. Пока у предприятия только один экобус и планов по расширению парка за счет покупки новых нет.

Потребителей компримированного газа среди общественного транспорта в регионе немного. Здесь одного желания властей явно будет недостаточно. Сейчас в Перми муниципальными являются только трамваи и троллейбусы. Автобусный же парк полностью контролируется частными предпринимателями. А они неохотно вкладываются в газомоторную технику.

Так, в Перми всего один перевозчик, работающий на регулярных автобусных маршрутах города, пользуется газомоторным транспортом. В парке предпринимателя Игоря Колесникова (обслуживает автобусные маршруты №19 и 74) восемь таких автобусов. Первозчик эксплуатирует технику с февраля этого года. «При эксплуатации газомоторного транспорта мы, естественно, столкнулись с рядом проблем. С одной стороны, машины сложные, компьютеризированные. Требуются высококвалифицированные специалисты для технического обслуживания, но, к сожалению, таких специалистов у нас в городе нет. Поэтому мы на своей площадке собственными силами учим людей, консультируемся со специалистами из Москвы, Татарстана, где используется газовая техника. Кроме того, мы купили в Германии специальный диагностический комплекс для газомоторных автобусов. Таким образом, проблему, связанную с техническим обслуживанием, мы стараемся решить сами, воспринимаем скорее не как недостаток, а положительный опыт», — рассказал Игорь Колесников. По его словам, есть и проблемы развития инфраструктуры, а также отсутствует механизм субсидирования на приобретение газовой техники. Частные предприниматели отмечают, что газомоторный автобус стоит примерно в полтора раза дороже дизельного. То есть такой автобус обойдется перевозчикам не менее чем в 10 млн руб. Как отмечает директор НП «Автолидер» Александр Бог-

данов, несмотря на очевидную выгоду в стоимости самого топлива, сроки окупаемости очень велики. Разница в стоимости топлива «съедается» за счет затрат на обязательную ежегодную сертификацию газомоторного оборудования и его обслуживание.

Попытки перейти на газовое топливо предпринимали и другие перевозчики. Подобный проект пытался реализовать в рамках своего предприятия НП «Единый союз перевозчиков». Всего было закуплено семь таких автобусов. «Но, как выяснилось в эксплуатации, газовое оборудование подлежит обязательной сертификации каждый год. Ближайшее место, где можно сертифицировать, — Нижний Новгород. Поэтому впоследствии нам пришлось отказаться от использования газомоторного оборудования — оно было демонтировано», — рассказал директор НП Михаил Ухатов. По его подсчетам, в год на заправку газомоторного автобуса необходимо тратить 50 тыс. руб., обычного — 80 тыс. руб. Как раз разница и уходила на обслуживание газомоторного оборудования.

«Федеральное законодательство предусматривает субсидии на закупку газомоторного транспорта, однако деньги на это должны закладываться в бюджете муниципалитета. На данный момент со стороны властей мы слышим только декларативные высказывания, на деле никаких конкретных шагов не предпринимается», — сетует Игорь Колесников. Предприниматель сомневается, что в таких условиях планы федеральных властей по переводу к 2020 году 50% общественного транспорта на газ реализуемы. «Это невыполнимая задача. В рамках муниципалитета — это подъемно, в рамках частного автотранспорта — нет», — говорит предприниматель Игорь Сасунов. По его словам, для того чтобы программа реально заработала, необходимо не две заправки в городе, а как минимум 50.

Между тем положительный опыт реализации федерального проекта есть. Например, в Татар-

стане эксплуатируются уже более 200 автобусов на газовом топливе. В этом вопросе существенную поддержку республике оказали федеральные власти, выделив в качестве субсидий почти 870 млн руб. «Конечно, можно сказать, что здесь сыграла свою роль универсиада в Казани. Тем не менее, универсиада закончилась, а автобусы остаются и ездят на благо города и экологии Татарстана. У нас я такого положительного примера привести не могу. К 2020 году в Пермском крае должны выходить на линию более 400 автобусов на газовом топливе. Сегодня по городу ездят восемь автобусов. Насколько я знаю, другие перевозчики пока смотрят на это со стороны и не собираются нырять в этот омут с головой без какой-то конкретики», — отмечает Игорь Колесников. — У нас есть серьезные планы по расширению парка автобусов на газу, но мы не форсируем события. Я надеюсь, что федеральная власть повлияет на региональную, найдет рычаги управления ситуацией. Пока мы действуем на свой страх и риск. Насколько быстро будет расширяться парк, будет зависеть от конкретных действий властей». ■

**К 2020 ГОДУ В ПЕРМСКОМ КРАЕ ДОЛЖНЫ ВЫХОДИТЬ НА ЛИНИЮ БОЛЕЕ 400 АВТОБУСОВ НА ГАЗОВОМ ТОПЛИВЕ. СЕГОДНЯ ПО ГОРОДУ ЕЗДИТ ВОСЕМЬ АВТОБУСОВ. ДРУГИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ПОКА СМОТРЯТ НА ЭТО СО СТОРОНЫ И НЕ СОБИРАЮТСЯ НЫРЯТЬ В ЭТОТ ОМУТ С ГОЛОВОЙ БЕЗ КАКОЙ-ТО КОНКРЕТИКИ**



МАКСИМ КИМЕРДИНГ  
«ПЕРМГОРЭЛЕКТРОТРАНС» ПЫТАЕТСЯ ВОЙТИ В ПРОГРАММУ ПО ПЕРЕВОДУ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА НА ГАЗОМОТОРНОЕ ТОПЛИВО С ПОМОЩЬЮ ЭКОБУСА



Председатель  
Совета директоров  
ОАО «Метафракс»  
Армен Гарслян

### УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ НЕФТЯНОЙ И ГАЗОВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ! ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ И ПАРТНЕРЫ!

Примите искренние поздравления с вашим профессиональным праздником — Днем работников нефтяной и газовой промышленности!

Стабильная работа предприятий нефтяной и газовой промышленности в немалой степени определяет устойчивое социально-экономическое развитие страны. Ваша отрасль на протяжении многих лет вносит весомый вклад в экономику региона.

Вас всегда отличали умение работать на перспективу и сила корпоративных традиций, глубокое знание производственных процессов и социальная ответственность.

Ваши успехи — это успехи ваших потребителей, партнеров и всего региона. Желаем и впредь с уверенностью смотреть в будущее. Новых профессиональных достижений, амбициозных проектов и реализации всего задуманного.

Пусть выбранная профессия приносит вам моральное удовлетворение и финансовую стабильность, а сердце согревают любовь и забота близких и родных!



Генеральный директор  
ОАО «Метафракс»  
Владимир Даут