

магистраль

Урал выезжает на метане

В Уральском федеральном округе почти треть парка общественного транспорта планируется перевести на природный газ — такая задача поставлена перед УрФО Министерством транспорта РФ. Для этого регионы совместно с газовыми компаниями намерены развивать инфраструктуру и закупать новый транспорт у местных производителей. Впрочем, по мнению экспертов, для нарождающегося рынка не хватает нормативной базы.

— рынок —

Министерство транспорта России поставило перед субъектами федерации задачу: перевести общественный транспорт с бензина на газомоторное топливо. Работа ведется в рамках постановления правительства РФ, подписанного в мае 2013 года, о развитии рынка газомоторного топлива (ГМТ) для улучшения экологической ситуации в городах. В мае 2013-го в России было зарегистрировано 103 тыс. автомобилей, использующих ГМТ, к 2030 году их число должно вырасти в 25 раз — до 2,5 млн единиц.

Кубометр за литр

У природного газа в качестве моторного топлива в России неплохие перспективы. При использовании метана вместо бензина или дизеля выбросы углекислого газа сокращаются вдвое-втрое, угарного газа — в десять раз, уровень задымленности сокращается в девять раз. «Для здоровья человека вредность отработавших газов метановых двигателей ниже на 60%, чем двигателей на нефтяном топливе», — отмечают в ООО «Газпром газомоторное топливо». В 2013 году кубометр метана на российских автомобильных газонаполнительных компрессорных станциях (АГНКС) стоил в среднем 11,3 рубля, а литр бензина (по выработке энергии примерно соответствует кубометру газа) — 30 рублей. Одним из эффективных примеров внедрения ГМТ считается Казань. «Эксплуатация автобусов на компримированном (сжатом) природном газе во время XXVII Всемирной летней Универсиады в Казани продемонстрировала снижение топливных затрат в два раза. Были задействованы 130 автобусов, для заправки которых потребовалось 180 тыс. куб. метров компримированного природного газа. Затраты на заправку транспорта метаном во время универсиады составили 1,68 млн рублей, тогда как использование дизельного топлива обошлось бы в 3,45 млн рублей», — подсчитали в ООО «Газпром газомоторное топливо».

Что касается Уральского федерального округа, то здесь к 2020 году из 17 тыс. единиц общественного транспорта и коммунальной техники на ГМТ должно быть переведено 4,6 тыс. (то есть около 27% парка). В Екатеринбурге и Челябинске на газовое топливо должно быть переведено 50% транспорта, в Тюмени, Магнитогорске, Нижнем Тагиле, Кургане и Сургуте — порядка 30%.

Высокий старт с низкого пола

Уральские производители транспорта отреагировали на новые тенденции. Выпуск авто-техники на метане налажен в Зауралье. Курганский автобусный завод (КАвЗ; входит в «Группу ГАЗ») начал серийное производство машин на природном газе в 2013 году. Здесь выпускают автобус среднего класса КАвЗ-4238 «Аврора», предназначенный для работы на пригородных и междугородных маршрутах. «Машина комплектуется газовым двигателем Cummins, газовое топливо заправляется в пять баллонов суммарным объемом до 739 л и обеспечивает запас хода машины до 530 км. У «Авроры» эффективные экономические показатели: эксплуатационные расходы сокращаются за счет низкой стоимости газового топлива», — отмечают в компании. Кроме того, завод в Кургане предлагает рынку внутригородского транспорта еще одну модель — низкопольный автобус КАвЗ-4239 CNG.

Группа компаний «Джемир» (официальный дилер Opel и Chevrolet в Челябинской, Курганской областях и Татарстане) готовят площадку в Копейске для выпуска низкопольных автобусов малого класса, работающих на метане. Партнером проекта может стать немецкий автоконцерн MAN.

«В 2012 году на встрече в Мюнхене представители MAN выразили заинтересованность в проекте. Предварительно обсуждалась возможность использования комплек-



Олег Зыков

тующих концерна Volkswagen и сборки техники на заводах MAN. После появления первого прототипа и завершения подготовки проектной документации диалог, возможно, будет продолжен», — пояснили в ГК «Джемир». В опытно-конструкторские и в технологические работы уже вложено 150 млн рублей. Компания намерена инвестировать в производство 770 млн рублей, что составит 35% от общей инвестиционной стоимости проекта; еще 1,4 млрд рублей планируется привлечь за счет кредитов. В случае получения необходимых средств серийное производство будет запущено летом 2015 года. Предполагается, что к концу 2017 года выпуск газобаллонных автобусов увеличится со стартовых 45 единиц до 1,1 тыс. в месяц. «Дисконтированная рентабельность привлеченных инвестиций составит 56%, срок окупаемости проекта — пять лет», — пояснили в компании.

Вывод базовой модели ГК «Джемир» на рынок предусматривает ряд мероприятий. На первом этапе это эксплуатация опытно-промышленной партии на партнерских автотранспортных предприятиях Челябинска и Москвы. Впоследствии планируется организовать дилерскую сеть во всех крупных городах России, на рынок которых ориентирована эта модель автобуса. По ожиданиям специалистов «Джемира», при объеме производства 3,6 тыс. единиц в год доля рынка составит 12%. По мере увеличения выпуска и расширения модельного ряда есть перспективы нарастить эту долю до 30%. «На наш взгляд, рынок автобусов на природном газе еще не насыщен, предложение не может полностью покрыть спрос. Поэтому говорить о конкуренции еще рано», — пояснили в «Джемире» свою позицию по поводу конкурентной среды.

Метан на рельсах

Выпускать в России предполагают также железнодорожный и сельскохозяйственный транспорт на ГМТ. Так, РЖД вместе с компанияей «Газпром газомоторное топливо» планирует строить локомотивы на сжиженном природном газе (СПГ). «Были определены приоритетные полигоны внедрения локомотивов на СПГ, а также места строительства производственных и заправочных объектов. В качестве полигонов выбраны участки Северной и Свердловской железных дорог

протяженностью более 3 тыс. км», — пояснили в пресс-центре структуры «Газпрома». На этих участках пройдет опытная эксплуатация газопоршневых локомотивов и газотурбовозов. Предполагается, что проект будет синхронизирован с запуском заводов по производству СПГ в западносибирских Тобольске и Сургуте. В итоге парк к 2020 году должен составить 65 газотурбовозов и 30 газопоршневых локомотивов. «Газотурбовоз способен развивать мощность до 8,3 МВт. Один такой локомотив заменяет пять традиционных тепловозов. Кроме того, он гораздо экономичнее — расходы на топливо снижаются более чем на 25% по сравнению с дизелем», — подчеркнули в «Газпром газомоторное топливо». По подсчетам экспертов Swiss Appraisal, совместные инвестиции обеих компаний в проект могут составить до 200 млрд рублей.

Концерн «Тракторные заводы» представил свою модель техники на природном газе. Речь идет о тракторе «Агромаш 85ТК Метан» с размещением газовых баллонов в корпусе. «Трактор имеет механическую коробку передач, емкость баллонов у него почти 400 литров. При расходе топлива 234 г на 1 кВт•ч в условиях 80-процентной загрузки трактора емкости баков достаточно для десяти часов работы», — отмечают в компании. Впрочем, заправка в поле пока невозможна, и концерн разрабатывает заправщик, который будет доставлять газ к месту работы тракторов.

Подсчет выгоды

В Свердловской области, по заявленным планам регионального правительства, до 2016 года на газ должно быть переведено 400 единиц коммунальной, специальной техники и общественного транспорта. В 2013 году область была включена в число пилотных площадок «Газпрома» по развитию рынка ГМТ. «Инвестиции в развитие рынка могут достигнуть 1 млрд рублей при наличии необходимого количества потребителей», — пояснили в правительстве. Соглашение о сотрудничестве между газовым концерном и региональными властями было подписано осенью 2013 года. Одна из причин заинтересованности региона в газовой технике — предстоящие игры Чемпионата мира по футболу 2018 года. ФИФА, в частности, требует, чтобы пассажирский

общественный транспорт, обслуживающий ЧМ, соответствовал экологическим нормам «Евро-5». Такие характеристики можно обеспечить, используя в качестве топлива метан. Кроме того, по подсчетам представителей области, при переводе на газ только техники, обслуживающей региональные дороги, ежегодная экономия может превысить 200 млн рублей. По данным на 2013 год, в регионе действуют 15 станций заправки сжатым природным газом, три из них расположены в Екатеринбурге. «В регионе есть серьезные резервы для использования ГМТ: ежегодно здесь приобретается около 2,2 тыс. единиц транспортных средств и специальной техники, использующих компримированный или сжиженный газ в качестве топлива. Еще около 5 тыс. машин переоборудуются для работы на сжиженном или компримированном газе. Таким образом, около 90 тыс. транспортных средств в регионе оборудованы для использования ГМТ», — подчеркнули в администрации.

«Газпром газомоторное топливо» также планирует заключить соглашение с администрацией Курганской области, предполагающее расширение парка транспорта на газе; сейчас стороны на стадии переговоров. «Первоначальный проект соглашения не был поддержан. В его основе лежали финансовые обязательства, невыполнимые ввиду значительного дефицита бюджета области», — пояснили в правительстве Курганской области. Так, структура «Газпрома» заинтересована во введении льгот по региональным налогам, а также в снижении налоговой нагрузки для владельцев транспорта, работающего на ГМТ. «На данном этапе такое требование является для Курганской области невыполнимым, необходимо сохранять баланс между собственными возможностями налогового стимулирования и реальной наполняемостью бюджета», — подчеркнули в областной администрации. Сейчас проект соглашения дорабатывается. Тем не менее, региональные власти уже сегодня поддерживают закупку техники на ГМТ. «В 2015 году планируется за счет средств областного бюджета приобрести 30 автобусов марки КАвЗ, работающих на газомоторном топливе», — пояснили в администрации Курганской области. Что касается Челя-

В городах-миллионниках половина общественного транспорта будет переведена на газомоторное топливо

бинской области, то региональная администрация в первую очередь заинтересована в совместном проекте НОВАТЭКа и компании «Энерготехгрупп», запущенного в 2013 году. В течение ближайших двух лет в регионе должна появиться сеть из 25 станций по производству и доставке компримированного (сжатого) природного газа. В конце прошлого года о планах развития сети газомоторного топлива в Челябинской области заявляла компания «Татнефть». В 2011 году ЛУКОЙЛ также сообщил, что в случае появления газомоторной спецтехники на Урале компания готова встроиться в новый рынок и организовать новые газозаправочные станции.

База для газа

По мнению экспертов, сегодня субъектам РФ нужно развернуть работу по организации инфраструктуры, чтобы транспорт на природном газе начал больше интересовать потребителей. «Нужно расширить сеть газовых заправок и спецпунктов техобслуживания. А компаниям, которые работают на этом рынке, нужно оказывать поддержку и снимать административные барьеры», — подчеркнул исполнительный директор «Хино моторс сэйлс» Юрий Зорин. По его мнению, следует ускорить подготовку нормативно-правовой базы для этого рынка, так как на данный момент она в РФ отсутствует. Кроме того, уверен эксперт, нужно повышать интерес потребителей к газобаллонным автомобилям — разъяснить их преимущества, льготами мотивировать граждан и госструктуры к их приобретению. «В мире 17 млн автомобилей на газе, а в России только 86 тыс. В первой пятёрке развивающиеся страны, где таких машин 50%. — Пакистан, Иран, Аргентина, Бразилия и Индия. Мы также предлагаем усовершенствовать программу утилизации старых машин, предложить обмен на газомоторные автомобили», — подчеркнул господин Зорин. В России объем потребления сжатого природного газа в качестве моторного топлива составил за 2013 год порядка 400 млн куб. метров, к 2020-му этот показатель может вырасти до 10,4 млрд куб. метров.

Мария Полоус

Новые вагоны пустят на рельсы

С. 10

— тенденция —

Виновата рама

Железнодорожные операторы придерживаются противоположного мнения по поводу списания старых вагонов. В большинстве аварий участники рынка винят не устаревшее, а новое оборудование, изготовленное с грубыми отступлениями от конструкторской документации. «Продление срока службы грузовых вагонов не влияет на ухудшение безопасности движения. Транспортные происшествия в вагонном хозяйстве происходят в основном из-за неисправности литых деталей тележки, автосцепных устройств, колесных пар. Практически все отказы произошли с деталями, не отработавшими назначенный изготовителем срок службы», — подчеркивают в РЖД. По данным компании, всего на сети дорог РЖД с 2006 года по 2013 год произошли 142 излома боковой рамы тележки грузовых вагонов, из них 117 — со сроком эксплуатации с момента изготовления от одного года до шести.

Генеральный директор ОАО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) Виталий Евдокименко указывает на то, что постановле-

ние правительства № 737 от 31 июля 2014 года удовлетворяет только интересы вагоностроительной отрасли. «По оценке специалистов, совокупные затраты на процедуру продления срока службы через модернизацию с последующей сертификацией составят около 152,4 млрд рублей, что в итоге делает такой вариант продления экономически нецелесообразным. Выбывтие значительного количества вагонов приведет к сокращению заказов на ремонт вагонов с продлением срока службы, к закрытию 40 ремонтных предприятий и сокращению более 15 тыс. работников, преимущественно в экономически неблагоприятных районах Сибири и Дальнего Востока, что повлечет снижение инвестиционной привлекательности вагоноремонтных предприятий в период завершения реформирования вагоноремонтного комплекса», — заявил он. Руководство ППК считает, что принятые в нынешнем виде изменения лишь принуждают операторов закупать новый парк, но в конечном итоге даже не удовлетворяют интересам вагоностроителей. Начальник управления корпоративных коммуникаций ППК Дмитрий Бауков подчеркнул, что операторы будут вынуждены приостано-

вить эксплуатацию работающего подвижного состава в летний сезон, и без того осложненный повышенным объемом пассажирских перевозок. «Для грузовойладельцев запрет на эксплуатацию несертифицированных вагонов и ажиотажный спрос на подвижной состав обернется ростом транспортных затрат как минимум на 75 млрд рублей год. РЖД столкнется со снижением погрузки, вызванным ростом затрат грузовойладельцев, а также неэффективным использованием инфраструктуры. Вагоноремонтные предприятия увидят снижение операционных объемов, а самих вагоностроителей ждет повторное падение загрузки мощностей после восполнения возникшего дефицита», — подчеркнул он. По подсчетам директора екатеринбургского филиала ППК Виталия Кущенко, в 84% всех транспортных происшествий причиной аварий являются новые литые детали тележек, которые изготавливаются с нарушениями. «В 8% происшествий причиной аварий стали колесные пары, которые тоже являются сменяемым элементом. 7% приходится на автосцепку, и только 1% на то, что указывает на возраст вагона, — раму и кузов. Поэтому говорить, что старый вагон является причиной проис-

шествия и по этой причине их необходимо менять, не совсем корректно», — объясняет господин Кущенко.

Жизнеспособный состав

Тем не менее, эксперты не склонны видеть в происходящих изменениях катастрофу для участников рынка. Лава представительства консалтинговой группы «НЭО центр» по УрФО Алексей Посохин считает, что крупные игроки рынка операторов состава вряд ли будут серьезно сопротивляться внедрению изменений. «В основном они работают на новом составе. Издержки по его содержанию меньше, чем содержание старого состава, на котором работают мелкие операторы. Мелким операторам будет выгоднее уйти в сегмент спецподвижного состава», — считает он. Как отмечает директор аналитического департамента финансовой компании GKFХ Александр Позднышев, изменения, несмотря на протесты операторов, принесут рынку железнодорожных перевозок ощутимую пользу. По его словам, большая часть вагонного парка сосредоточена на 20% направлений, из-за чего растет время разгрузки составов и снижаются скорости перевозки. С учетом устаревания локомотивов

вагоны вскоре могут встать в буквальном смысле. «Новые требования эксплуатации вагонов в этом ключе выглядят более чем логично. От старых вагонов нужно избавляться, чтобы повысить жизнеспособность рынка и разгрузить сети, сделав перевозки прибыльными и эффективными. Вопрос поставлен правильно: хотите использовать старые вагоны — платите», — пояснил господин Позднышев. Эксперт считает, что в долгосрочной перспективе от «принудительной модернизации» выиграют не только вагоностроители, но и перевозчики с операторами.

Лава информационно-аналитического агентства InfNews Алексей Безбородов подсчитал, что за последний год вагоностроители потеряли две трети на реализации вагонов и где-то три четверти по доходам. «Условно говоря, если они не смогли выпустить и реализовать порядка 50 тыс. вагонов, то речь идет о 100 млрд рублей упущенной прибыли и убытков. Схожую проблему — избыток вагонов на путях и увеличение заторов — можно наблюдать сейчас в США, однако там это связано не с обилием старых вагонов, а с появлением нового грузопотока сланцевых нефти и газа», — приводит пример эксперт.

Дмитрий Комаров