

# ПОДНАЖАТЬ НА ГАЗ

## ГРАНДИОЗНЫМ ПЛАНУ ПО РАЗВИТИЮ РЫНКА ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА ПО-ПРЕЖНЕМУ МЕШАЮТ НЕРАЗВИТАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И НЕДОСТАТОЧНЫЙ СПРОС. НЕСМОТРЯ НА ТО, ЧТО НА ФЕДЕРАЛЬНОМ УРОВНЕ ЕЩЕ В 2013 ГОДУ БЫЛО ПРИНЯТО ПОСТАНОВЛЕНИЕ, СПОСОБСТВУЮЩЕЕ ТОТАЛЬНОМУ ПЕРЕХОДУ АВТОТРАНСПОРТА НА ГАЗ, В РОССИИ ДО СИХ ПОР СУЩЕСТВУЕТ ЛИШЬ НЕБОЛЬШОЕ ЧИСЛО АВТОМОБИЛЬНЫХ ГАЗОНАПОЛНИТЕЛЬНЫХ КОМПРЕССОРНЫХ СТАНЦИЙ (АГНКС). ПЕРЕЛОМИТЬ СИТУАЦИЮ ПОЗВОЛИТ РЕАЛИЗАЦИЯ КРУПНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ КОМПАНИЙ «ГАЗПРОМ» И «РОСНЕФТЬ».

ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА

По оценкам экспертов, в настоящее время рынок газового моторного топлива в России занимает около 3% топливного рынка. По данным McKinsey, с советских времен в России есть более 250 станций для заправки легкового и легкого коммерческого транспорта КПП — компримированным природным газом (из них 205 принадлежат «Газпрому»). Для сравнения: в Китае около 6600 газозаправочных станций, из них 4600 КПП и 2000 СПГ (сжиженный природный газ). В США более 1500 КПП и более 110 СПГ.

**БЕЗУСЛОВНЫЕ ПЛЮСЫ** Между тем Вадим Дружина, партнер компании McKinsey, говорит, что мировой рынок газомоторного транспорта уверенно растет уже в течение 15 лет, так как преимущества этого вида топлива неоспоримы — есть экологические и экономические плюсы. Газомоторное топливо гораздо чище бензина и дизельного топлива, а потому благодаря его использованию количество выбросов вредных веществ в атмосферу снижается. Особенно это актуально для крупных городов на развивающихся рынках, в которых экологическая ситуация находится на грани катастрофы, — таких как Пекин, Шанхай, Дели. Местные власти всячески стимулируют переход на газомоторное топливо, в частности, перевод на него муниципального транспорта (автобусов, такси). Кроме этого, основной драйвер использования газомоторного топлива вместо традиционного — это разница в цене. При сегодняшней стоимости газа оно значительно дешевле бензинов и дизельного топлива.

Эксперты McKinsey подсчитали, что в России в эквивалентном выражении стоимость газомоторного топлива более чем в два раза ниже. «В мире и в России перевод коммерческого транспорта на газомоторное топливо имеет большой потенциал, так как экономия очевидна. В нашей стране добыча газа в разы превышает потребление: газ здесь дешевый и доступный практически во всех регионах. Для страны в целом выгоднее экспортировать нефть и нефтепродукты, а внутреннее потребление частично заместить газом. Кроме того, у газомоторного топлива в некоторых случаях может также быть функциональное преимущество по сравнению с традиционными видами топлива, например в условиях Крайнего Севера или при использовании в шахтах», — пояснил Вадим Дружина.

**ПОМОЩЬ ГОСУДАРСТВА** В мае 2013 года правительство РФ выпустило распоряжение № 767-р «О регулировании отношений в сфере использования газового



ЭКСПЕРТЫ ОТМЕЧАЮТ, ЧТО В РОССИИ ЕСТЬ ВСЕ УСЛОВИЯ И ПРЕДПОСЫЛКИ ДЛЯ МАСШТАБНОГО ПЕРЕХОДА НА ГАЗОМОТОРНОЕ ТОПЛИВО

моторного топлива, в том числе природного газа в качестве моторного топлива». Согласно ему, предусматривается перевод на газовое топливо не менее половины общественного транспорта в стране. Общий объем финансирования программы за период с 2015 по 2020 год должен составить в ценах соответствующих лет 109,737 млрд рублей за счет средств федерального бюджета. В 2015 году планировалось потратить 11,88 млрд рублей, в 2016 году — 19,347 млрд рублей. Что касается объема финансирования подпрограммы по автомобильному транспорту за период 2015–2020 годов, то он составит 58,6 млрд рублей в ценах соответствующих лет. Программа предусматривала синхронизированное развитие парка газомоторной техники, газотранспортной инфраструктуры, сервисной сети и системы послепродажного обслуживания.

Алексей Калачев, аналитик ГК «Финам», напомнил, что для развития федеральной программы на региональном уровне было принято распоряжение правительства Санкт-Петербурга от 25 августа 2014 года № 52-рп «О Программе внедрения газомоторного топлива в автотранспортном комплексе Санкт-Петербурга на 2014–2023 годы». Прогнозный объем финансирования составляет 30,34 млрд рублей (из бюджета Петербурга — 18,95 млрд, из внебюджетных источников — 11,39 млрд).

**СЛОЖНО, НО ВОЗМОЖНО** Эксперты отмечают, что в России есть все условия и предпосылки для масштабного перехода на газомоторное топливо. По словам Вадима Дружины, перевод легкового и легкого коммерческого автотранспорта на ГМТ не требует больших вложений. «С установкой оборудования не должно быть

сложностей, и если владелец транспортного средства активно его использует, то он точно вернет себе эти деньги», — заметил он. Эксперт добавил, что в отношении грузового транспорта и автобусов стоит вопрос покупки новой техники, который логично решать при обновлении парка. На сегодняшний день у российских производителей, таких как КамАЗ или ГАЗ, есть все нужные промышленные образцы. Кроме этого, такую технику производят в том же Китае.

Первый вопрос, который нужно решить, — это ликвидировать дефицит производственных и заправочных мощностей. Эксперты сходятся во мнении, что в России требуется строить дополнительные станции, причем в хорошо продуманных местах с точки зрения потенциала роста потребления. Так, например, строительство газозаправочной станции в каждом автопарке Петербурга позволит перевести муниципальный транспорт на ГМТ, уверен Вадим Дружина. По его мнению, для более серьезного скачка необходимо создание условий для масштабного роста инфраструктуры, как, например, это было сделано в Китае. Это позволит привлекать к продвижению преобразований частных инвесторов и бизнес.

Пока наиболее яркие инвестиционные проекты в области создания АГНКС — у ООО «Газпром газомоторное топливо», которое является единым оператором от группы «Газпром» по развитию рынка газомоторного топлива в РФ, и компании «Роснефть». По их планам до 2020 года будет введено в эксплуатацию более 500 новых заправочных станций природного газа. Кроме этого, традиционные автомобильные заправочные станции (АЗС) планируется оборудовать модулями КПП.

Компанией «Газпром» определено десять приоритетных регионов развития на 2015–2017 годы, в числе которые значатся Петербург и Ленинградская область. Объем инвестиций, который планирует потратить монополист на создание станций в этих двух регионах, равен 5 млрд рублей. Уже в этом году компания начнет строить десять АГНКС в Петербурге.

Как добавил Алексей Калачев, согласно планам Минэнерго, в течение 2016 года в России в строй будет введено от 29 до 35 газовых заправочных станций. Впрочем, господин Калачев полагает, что медленное развитие инфраструктуры — отнюдь не самая главная проблема при развитии рынка газомоторного топлива. «Если вы часто ездите на машине, то время от времени вы все же встречаете газозаправочные станции. Однако вопрос, видите ли вы на них очереди? Главной проблемой перевода транспорта на газомоторное топливо все же следует считать недостаточный спрос. Возможно, не хватает активного рекламного продвижения. Ведь если будет спрос, то подтянется и предложение. Активнее будут появляться не только заправочные станции, но и компании, предлагающие переоборудование старых автомобилей. Для этого не нужно крупного предприятия, с этим вполне справится и малый бизнес», — прокомментировал он.

**НОВЫЕ МАШИНЫ** Эксперты отмечают, что в принципе российский автопром готов удовлетворить запрос по созданию автомобилей и автобусов, работающих на газомоторном топливе. «Никаких проблем с установкой оборудования (если не будет шквального роста спроса) не предвидится», — уверен Алексей Калачев. По его словам, в рамках программы развития рынка газомоторного топлива ведется работа с производителями газомоторной техники по увеличению ассортимента производимой продукции и налаживанию выпуска транспортных средств, работающих на газомоторном топливе.

Выпуск пассажирских автобусов на КПП различной вместимости налажен у компаний «Волгабас», «Русские автобусы — Группа ГАЗ» (ЛиАЗ, ПАЗ, КаАЗ), КамАЗ («КамАЗ-Марко» — модели Bravis, НефАЗ), МАЗ, «Ивеко Россия», Xiamen King Long. Легковые автомобили доступны в газобаллонном исполнении у заводов УАЗ и АвтоВАЗ.

Седельные тягачи на СПГ производят КамАЗ, Iveco, Volvo, C&C, Shacman. Тракторы на КПП производят ККУ КТЗ, газодизельные — Минский тракторный завод, Valtra. ■