



ВАЛЕРИЙ ГРИБАНОВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЭНЕРГЕТИКА. НЕФТЬ. ГАЗ»

ТОРМОЗ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ИННОВАЦИЙ

Инновации в энергетике России приживаются со скрипом. Чаще внедрение чего-то нового обусловлено не прицелом на будущую выгоду, а спускается либо «сверху» в приказном порядке, либо иницируются энтузиастами. Перспективы заработка на внедрении новых технологий неясны, а потому трезвый расчет при реализации подобных проектов присутствует нечасто.

Это касается всех сфер отрасли. В том числе и альтернативной энергетики. В Китае, который по численности населения в десять раз превосходит Россию, количество солнечных и ветростанций в тысячу раз превышает число такого оборудования у нас. Как полагают эксперты, причина состоит в том, что частному домовладению в России внедрять подобные инновации невыгодно. Установить солнечную батарею поддела — нужно потратиться и на дорогостоящие аккумуляторы. А отдавать излишки вырабатываемой энергии в сеть не получается — нет регламента этой процедуры. Частная компания установить, к примеру, собственную гидроэлектростанцию и получать за нее деньги может, но и здесь процедура крайне сложная и бюрократизированная — специалисты снимают показания работы станции в течение одного месяца. На основании полученных данных происходит расчет компенсации за внедрение новых мощностей. В среде экспертов, помимо «бюрократической» версии, есть еще два объяснения небыстрого развития альтернативной энергетики в стране. Первая — плохой климат. Якобы ветры у нас дуют не так сильно и солнце светит не так ярко, как во всех остальных, более успешных в области альтернативной энергетики частях света. Вторая — более правдоподобная: все инновации не имеют смысла до тех пор, пока в стране традиционные энергоносители — нефть и газ — доступны и дешевы. Бьются за каждый киловатт, как правило, те страны, где энергия — продукт недешевый и ее принято беречь как на государственном, так и на частном уровне. В России проблем с энергией, к счастью, нет. Хотя счастье ли это — большой вопрос. Дешевая и доступная энергия не стимулирует инновации, не дает возможности развиваться множеству других, смежных отраслей, пагубно влияет на экологию, а в конечном счете — тормозит развитие экономики.

КОЛОНКА РЕДАКТОРА

НЕ БЕНЗИНОМ ЕДИНЫМ К 2020 ГОДУ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ РАЗВЕРНЕТСЯ СЕТЬ ЭЛЕКТРО- И ГАЗОВЫХ ЗАПРАВК. ЭКСПЕРТЫ ПРОГНОЗИРУЮТ, ЧТО ПОЯВЛЕНИЕ ТАКИХ ЗАПРАВК БУДЕТ ОПЕРЕЖАТЬ СПРОС ГОРОДСКИХ ЖИТЕЛЕЙ НА АВТОМОБИЛИ, ИСПОЛЬЗУЮЩИЕ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВИДЫ ТОПЛИВА. АЛЕКСЕЙ КИРИЧЕНКО

В 2015 году Смольный присвоил стратегический статус проекту ООО «Газпром газомоторное топливо» по строительству сети автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС). Согласно проекту, количество станций в городе должно вырасти до 25 штук к концу 2019 года. Для сравнения: сейчас в Петербурге действует четыре газозаправочных объекта. В том числе новая АГНКС «Газпром» на проспекте Стачек, построенная в 2016 году в рамках реализации стратегического инвестиционного проекта.

Сейчас Смольный выделяет земельные участки «Газпрому» для размещения АГНКС. Стороны уже согласовали, что станции будут размещены на улицах Кубинская, Фучика, Ново-Никитинская, Ворошилова, в городе Пушкине, а также в Колпино (сразу два земельных участка). В настоящий момент комитет по инвестициям Петербурга рассматривает еще семь заявлений «Газпрома» на участки.

«Газпром» намерен инвестировать в строительство АГНКС на территории Петербурга 5 млрд рублей. Окупаемость проекта в компании напрямую связывают с расширением городского парка техники, работающего на природном газе. В компании напомнили ВГ, что три года назад Смольный принял программу внедрения газомоторного топлива на природном газе до 2023 года. Согласно этой программе, Смольный в течение десяти лет должен закупить почти 2,5 тыс. единиц пассажирской и коммунальной техники. Впрочем, по данным «Газпрома», пока городской парк газомоторной техники составляет 116 единиц.

В компании «Газпром газомоторное топливо» уверены, что использование газомоторного топлива позволит значительно сократить затраты муниципальных и коммерческих перевозчиков: «Стоимость кубометра природного газа, эквивалентного литру бензина, в среднем по России составляет 13,3 рубля. Это в 2,5–3 раза дешевле бензина и дизельного топлива».

Сейчас среди коммерческих перевозчиков автомобили на природном топливе эксплуатируют ХТК «Питеравто», такси «Метро» в Саратове, а также компания «ХАВИ Логистикс Россия», которая осуществляет доставку продуктов питания в сеть ресторанов McDonald's, отметили в «Газпроме». Однако чтобы газ повсеместно использовался в качестве топлива на легковом транспорте, нужен запуск конвейерного производства легковых газомоторных автомобилей, уверены в компании.

БЕСПЛАТНАЯ ПОДЗАРЯДКА Кроме сети газовых заправок, в Петербурге будет развернута сеть электрозаправочных станций. Это часть всероссийской программы ПАО «Россети» по развитию зарядной инфраструктуры для электроавтомобилей. До 2020 года компания плани-



В ПРОШЛОМ ГОДУ В РОССИИ БЫЛО ПРОДАНО ВСЕГО НЕСКОЛЬКО ДЕСЯТКОВ ЭЛЕКТРОКАРОВ, ПОЭТОМУ ПОТРЕБНОСТЬ В СОЗДАНИИ В ГОРОДЕ СЕТИ ЭЛЕКТРОЗАПРАВК ДЛЯ МНОГИХ НЕОЧЕВИДНА

рует сформировать сеть зарядных станций как для общественного транспорта, так и для частного, сначала в ключевых регионах, а затем и в масштабах всей страны. В Петербурге проект реализует «дочернее» общество «Россети» — ПАО «Ленэнерго».

Компания будет устанавливать трехфазные зарядные устройства мощностью 22 кВт. «Среднее время до полной зарядки аккумулятора электрокара — около трех часов. Данные зарядные станции для электромобилей позволяют в два раза сократить время зарядки, обеспечивают полный контроль зарядного процесса, исключая аварийные ситуации, а также имеют возможность учета потребления электрической энергии. Станции просты в обращении и снабжены различными индикаторами для оповещения пользователя о ходе зарядки автомобиля», — рассказали в «Ленэнерго».

В рамках пилотного проекта «Ленэнерго» планирует установить электрозаправки таким образом, чтобы охватить магистрали, наиболее оживленные дороги, подъезды к КАД и ЗСД. Вместе с этим в стадии проектирования находится адресная программа размещения зарядных станций. «После завершения всех необходимых пусконаладочных работ планируется открытие сети электрозаправочных станций с бесплатным доступом», — отмечают в «Ленэнерго».

НАДЕЖДА НА СПРОС В комитете по инвестициям Петербурга заявили ВГ, что пока ведут лишь один проект в сфере альтернативного топлива — газовые заправки. От реализации последнего проекта город рассчитывает на положительный эффект. «Создание газозаправочной инфраструктуры позволит перевести часть общественного транспорта на более экологичный и экономичный вид топлива, улучшив тем самым экологическую обстановку города и снизив расходы бюджета на функционирование транспорта до 40%», — сообщили в комитете по инвестициям.

Впрочем, такого успеха в сфере легкового транспорта пока никто не прогнозирует. «Для повсеместного использования природного газа в качестве моторного топлива на легковом транспорте нужен запуск конвейерного производства легковых газомоторных автомобилей», — признали в «Газпроме».

Спрос на электрокары в России сейчас также мал. «По нашим данным, в прошлом году в России был продан 51 электрокар. Лидером этого сегмента была модель Mitsubishi i-Miev, правда, она больше не продается в нашей стране. В прошлом году дилеры реализовали 20 экземпляров данной модели. На втором месте находился гибридный BMW i8 — 16 штук, на третьем — тоже гибридный Mitsubishi Outlander PHEV — шесть штук», — комментирует гендиректор агентства «Auto-Dealer-СПб» Михаил Чаплыгин.

В аналитическом агентстве «Автоstat» дают более высокую цифру продаж электромобилей в 2016 году — 83 единицы, но отмечают, что спрос на них снизился на 30% по сравнению с 2015 годом. По данным «Автостата», всего чуть более 10% проданных в 2016 году электрокаров встали на учет в Петербурге и Ленобласти, а больше половины отправились в Москву.

Ранее господин Чаплыгин сообщал ВГ, что стоимость электромобиля в два-три раза дороже, чем машин с двигателем внутреннего сгорания: его средняя цена составляет 1,8 млн рублей. Поэтому в основном электромобили могут себе позволить состоятельные люди или крупные продвинутые компании, продвигающие «зеленую» энергию и инновационные технологии.

По словам аналитиков, в ближайшие два года на российский рынок выйдет несколько новых электрокаров, на которые уже есть спрос. «В частности, сейчас уже собрано более 100 заявок на Jaguar I-Pace, который дебютирует в нашей стране в следующем году. Также не исключено, что в скором времени мы увидим у нас и BMW i3», — рассказал господин Чаплыгин. ■

ПРИРОДНЫЙ ГАЗ