



Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Нефть и газ

Вторник 23 мая 2017 №89 (6083 с момента возобновления издания)



ufa.kommersant.ru

10 Как влияет добыча сланцевой нефти в США на мировой топливный рынок

10 Почему человеческий фактор остается определяющим в российских компаниях ТЭК

Программа перевода транспорта на экологичное и относительно дешевое топливо — природный газ, запущенная в российских миллионниках в 2013 году постановлением правительства РФ, по информации Минэнерго России пока реализуется хуже ожиданий. Башкирия — не исключение. Отсутствие развитой инфраструктуры заправок на компримированном газе (метане), издержки, связанные с эксплуатацией новой для российского производителя газомоторной техники, недоступность господдержки большинству участников рынка ограничивает круг эксплуатантов этой техники. Но начало «газификации» транспорта положено и, как полагают эксперты, программа будет реализована хотя бы потому, что предусмотрена Энергетической стратегией России.

Все как в первый газ



— тенденции —

Как следует из данных Минэнерго России на конец 2016 года, программа перевода муниципального и общественного транспорта на природный газ, запущенная в мае 2013 года постановлением правительства РФ, реализуется значительно хуже ожиданий. По состоянию на ноябрь 2016 года, в 15 крупнейших городах-миллионниках на этот вид топлива было переведено около 1,7 тыс. единиц транспорта из предусмотренных 11 тысяч. Открытых официальных данных о реализации проекта в Башкирии нет равно как и нет региональной госпрограммы, которая бы регулировала этот процесс. В марте власти республики договорились с местным оператором проекта — компанией «Газпром трансгаз Уфа» о совместной разработке программы по развитию использования компримированного природного газа (КПГ) для нужд автотранспорта. Заседание рабочей группы, куда вошли представители министерства промышленности и инновационной политики республики, планируется провести летом, сообщили в «Газпром трансгаз Уфа».

Напомним, что постановление правительства РФ, принятое 13 мая 2013 года №767-р, предусматривает, что в 15 российских миллионниках на компримированный (сжатый) природный газ (КПГ) будет переведено до 50% парка общественного транспорта, в городах с населением более 300 тыс. человек — до 30%, для городов с населением более 100 тыс. человек — до 10%. Частью проекта стала господдержка в виде субсидирования закупки транспорта и коммунальной техники на газе в объеме около 6 млрд руб. «Газпром» образовал для реализации проекта операционную компанию «Газпром газомоторное топливо», которой предстоит создать развитую заправочную инфраструктуру и повысить доступность автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС).

На рынке автоперевозок Башкирии преобладают частники (только в Уфе — более 3,5 тыс. автобусов), многие из которых в предыдущие годы переоборудовали транспорт на газ, но не КПГ, на продвижение которого в первую очередь нацелена программа правительства РФ и «Газпрома», а на пропан. По оценке правительства Башкирии, на природном газе в регионе в общей сложности работают около 4,2 тыс. единиц транспорта.

Закупать технику на КПГ в 2014 году начала госкомпания «Башавтотранс», автопарк которой насчитывает

около 1,9 тыс. автобусов. За два года госкомпания получила субсидирование на покупку у Нефтекамского автозавода группы «КамАЗ» 181 автобуса большой вместимости на газомоторном топливе и 80 ПА-Зов. В феврале 2016 года к программе присоединилась администрация Уфы, купив у КамАЗа восемь самосвалов на КПГ. Планы закупки такой техники на этот год пока не объявлялись. По итогам прошлого года Башкирия входила в тройку лидеров по объемам закупаемой газомоторной техники (216 единиц) после Татарстана (1,76 тыс.) и ХМАО (231).

«В целом мы не сожалеем о покупке автобусов на газе, — отмечает исполняющий обязанности генерального директора «Башавтотранса» Ильшат Фатхиев. — Экономика топлива довольно ощутима. Другое дело, что есть вопросы по расположению АГНКС и их доступности, например, пока нет возможности заправляться газом рядом с нашими АТП: поблизости есть только бензиновые заправки. Что касается технического обслуживания и ремонта газомоторных автобусов, то тут мы работаем в тесном контакте с НефАЗом».

Отсутствие развитой инфраструктуры АГНКС — один из главных факторов, сдерживающих развитие рынка КПГ, соглашаются в «Газпром трансгаз Уфа». С 2015 года «Газпром» модернизирует и расширяет региональную розничную газозаправочную сеть, которая в настоящее время объединяет 13 заправок, две из которых реконструированы, реконструкция еще одной должна завершиться осенью. К 2023 году, как сообщали в «Газпроме», эта сеть должна включать 27 АГНКС, а еще на 17-ти АЗС должны появиться модули для заправки компримированным природным газом. Общая проектная мощность уфимских заправок после их реконструкции до конца года должна составить 37,4 млн кубометра КПГ в год. Годовое потребление этого вида топлива в республике составило 26 млн кубометров, из которых 70% обеспечили собственники частного пассажирского, грузового и таксомоторного транспорта. Потребление КПГ общественным транспортом и коммунальной техникой выросло за последний год с 2,2 млн до 5,6 млн кубометров, но общая нагрузка сети АГНКС остается лишь на уровне 27%, отмечают в «Газпром трансгаз Уфа». В компании сетуют, что согласно постановлению правительства РФ, обеспечивать доступность газомоторного топлива на заправках должны и другие розничные операторы, но пока «Газпром» является единственным крупным инвестором этого проекта.

Производители газомоторной техники отмечают и другие факторы, тормозящие реализацию программы. По информации пресс-службы КамАЗа, влияние оказывает высокая стоимость такой техники, предубеждение потребителей против использования природного газа, несовершенство нормативной базы, а также неэффективное управление развитием рынка. Производители призвали популяризировать преимущества газомоторной техники в регионах. Но, как полагает председатель республиканского Союза автопредпринимателей Олег Куляшов, продвигать газовый транспорт бесполезно до тех пор, пока у эксплуатантов нет уверенности, что за ними сохранятся объемы перевозок. «Газомоторный автобус сегодня почти вдвое дороже бензинового. Учтивая, что многие перевозчики в городах сейчас вообще не уверены, что останутся на рынке после вступления в силу поправок в ФЗ-220, они готовы распродавать даже дешевые бензиновые автобусы, не то что покупать дорогие газомоторные. Для частных, вынужденных работать по низким тарифам, не имея доступ к субсидиям, отбить такие покупки невозможно», — считает Олег Куляшов.

В марте о намерении развивать газовые заправки на базе розницы «Башнефти» объявила НК «Роснефть» (приобрела контроль в «Башнефти» в октябре 2016 года). Розничная сеть «Башнефти» насчитывает более 580 собственных АЗС в 16 регионах и более 200 партнерских станций. В Башкирии «Роснефть» планирует установить первый модуль КПГ на своих заправках уже в начале 2018 года, а к 2020 году оборудовать три такие заправки. На первом этапе, полагают в компании, перейти на КПГ должен общественный транспорт и техника ЖКХ, на втором — коммерческий транспорт b2b-сегмента (грузовой, маршрутные и коммерческие такси). «На зрелом этапе развития рынка, в течение семи лет, после создания необходимой инфраструктуры заправок и сервиса на КПГ начнет переходить массовый частный потребитель», — уверены в «Роснефти», полагаясь на то, что потребитель, наконец, оценит значительную экономию при использовании газа и несложную установку газобаллонного оборудования.

Тем временем пока эксплуатанты газомоторной техники вынуждены решать вопросы с доступностью топлива самостоятельно. Так, «Башавтотранс» до конца года планирует установить две модульные блочные АГНКС на 120 заправок в сутки на территории уфимского АТП. «Операторы будем сами — это, во-первых, дешевле по цене топлива, во-вторых, избавит нас от холостого про-

Производители газомоторной техники намерены побороть предубеждение потребителей

бега до стационарных АГНКС», — говорит и.о. гендиректора компании Ильшат Фатхиев. Две модульные станции, как полагают в «Башавтотрансе», удовлетворят потребности в заправке газомоторной техники компании на 80%. «Остальное будем добирать на заправках сети АГНКС «Газпрома», — говорит господин Фатхиев.

Помимо природного консерватизма владельцев автомобилей и возможного предубеждения, сформировавшегося против использования природного газа, есть и другие факторы, влияющие на скорость реализации проекта, полагает ведущий эксперт УК «Финам менеджмент» Дмитрий Баранов. «Одна из проблем — это отсутствие у потребителя стимула для такого перехода. Кроме того цена на газ, как и цена на бензин и дизтопливо не стоит на месте, и экономия для водителя от перехода на него не всегда очевидна», — отмечает он. — К тому же меняется и сам автомобильный рынок: появляется транспорт на других видах топлива, а часть потребителей отказывается от покупки автомобилей или выбирает его коллегам по использованию. Программа перевода транспорта на газ может сдвинуться по срокам, но полностью от нее не откажутся, так как задача увеличения доли газомоторного топлива в топливном балансе прописана в Энергетической стратегии РФ, считает Дмитрий Баранов.

«Газ выгоднее по цене. Например, метан в два-три раза дешевле бензина, сжиженный углеводородный газ — в полтора-два раза. Понятно нежелание нефтяных корпораций получить сильного конкурента бензину. Программа сдерживается и консерватизмом автомобильной промышленности, которая оглядывается на пожелания нефтяников в большей степени, чем государства», — полагает заместитель директора аналитического департамента «Альпари» Наталья Мильчакова. — Но в связи с тем, что бензин постоянно дорожает, нефтяные корпорации уже рассматривают возможности участия в этой программе, ведь практически все они также являются независимыми от «Газпрома» (за исключением «Газпром нефти») производителями газа. Та же «Роснефть», которая планирует построить до 2020 года 60 АГНКС, является крупным оператором розничного рынка бензина и другого моторного топлива и желает использовать это конкурентное преимущество, чтобы расширить спектр предоставляемых услуг».

Наталья Павлова

«Цель — дойти до конечного передела»

Ключевой темой ежегодного Российского нефтегазохимического форума, который пройдет в Уфе 23–26 мая, в этом году определены достижения и проблемы отрасли. В дискуссионной программе предусмотрено обсуждение перспектив интеграции нефтепереработки и нефтехимии, поддержки отечественных технологий, развития промышленных кластеров, улучшение качества топлива и другие. О том, каких результатов ждут от мероприятия организаторы, журналистам рассказали вице-премьер Башкирии Фархад Сamedов и министр промышленности и инновационной политики республики Алексей Карпунин.

— от первого лица —

— Фархад Астанович, чем сейчас больше всего обеспокоены представители отрасли, в том числе в Башкирии, для которой нефтехимия была и остается приоритетным направлением экономики?

— На этом форуме мы планируем проанализировать причины, по которым сегодня сильно отстаем от ведущих стран мира в нефте- и газохимической промышленности. Если в добыче, переработке нефти и производстве бензина мы находимся на уровне мировых лидеров, и потенциал роста в этих отраслях незначительный, то отставание в



нефтегазохимии существенно, а потенциал роста просто огромен. Наша задача — определить, где мы находимся, понять, куда развиваться и что сдерживает развитие.

Проекты ТЭК в листе ожидания

— господдержка —

Топливо-энергетический комплекс — одна из самых доходных и одновременно инвестиционно емких отраслей Башкирии. Власти региона намерены поддержать с помощью налоговых преференций два проекта отрасли стоимостью 22 млрд рублей. Статус приоритетных получили долгострой энергетиков — Затонская ТЭЦ, строительство которой завершает Башкирская генерирующая компания, и проект реконструкции производства кумола на «Уфаоргсинтезе». По мнению экспертов, любые формы господдержки приобретают особое значение в условиях затрудненного доступа производителей к внешнему финансированию.

Как следует из данных минэкономразвития республики, статус приоритетных в регионе получили два инвестпроекта предприятий топливно-энергетической отрасли. Налоговые преференции гарантированы Башкирской генерирующей компании (БГК, входит в «Интер РАО ЕЭС») для завершения строительства Затонской ТЭЦ, начатого еще в 2008 году, и «Уфаоргсинтезу» (входит в «Башнефть») — для реконструкции производства изопропилбензола (кумола).

Проект Затонской ТЭЦ (бывшей ТЭЦ-5), замороженный в 2010 году из-за непонятной ситуации с финансированием и сомнений в востребованности дополнительных энерго мощностей, был реанимирован в 2011 году и должен быть завершен к концу текущего. По информации БГК, в проект стоимостью 23 млрд руб. уже вложено 16 млрд и осталось инвестировать около 7 млрд руб. Строительно-монтажные работы завершены, идет установка вспомогательного оборудования, завершается строительство тепловых сетей от ТЭЦ к микрорайону Затон, сообщили в компании. Инвестиционное соглашение, подписанное БГК с правительством, предусматривает предоставление компании налоговых льгот в течение 10 лет после запуска станции. «Оценить эффективность господдержки мы сможем после того, как электростанция заработает», — отметили в компании.

Аналогичная форма господдержки предоставляется «Уфаоргсинтезу». Компания намерена вложить 1,13 млрд руб. в реконструкцию производства кумола — промежуточного продукта при получении фенола и ацетона, который благодаря высокому октановому числу используется как добавка к моторному топливу. В мае подрядчиком первого этапа работ стоимостью 587,8 млн руб. было отобрано АО «Глобалстройинжиниринг».

Как следует из регионального реестра приоритетных инвестпроектов, на долю проектов ТЭК приходится в стоимостном выражении около 11%. В марте этого года власти региона усилили поддержку крупных инвесторов, предусмотрев для них сни-

жение налога на прибыль с 13,5% до 12,5%. Компании могут рассчитывать на налоговое послабление в течение трех лет. Кроме того, с 2012 года предприятия, вложившие от 100 млн руб. в экономику региона, освобождаются от уплаты налога на имущество на срок до десяти лет. Помимо этого местным законодательством предусмотрены другие преференции — отсрочки по уплате налогов, пеней и штрафов, субсидированные части процентной ставки по кредитам, возможность передачи инвестору в залог активов из Залогового фонда республики, компенсация части затрат на приобретение предметов лизинга за счет средств бюджета республики, льготы по аренде земельных участков и другие. Новые стимулы для развития предприятий ТЭК утверждает парламент республики. Они предполагают для производителей и переработчиков углеводородов, вложивших в модернизацию не менее 1 млрд руб. в год, снижение ставки налога на имущество до 50%. Мера призвана стимулировать установку нефтяниками нового оборудования, пояснили в кабмине.

Еще шесть проектов отрасли только ожидают включения в реестр приоритетных. Они предусматривают реконструкцию комплекса по производству ароматических углеводородов на «Уфанефтехиме» стоимостью 2,88 млрд руб., строительство завода СП «Русгидро-Альстом» по производству оборудования для малых ГЭС стоимостью 4 млрд руб., создание технопарка «Русгидро Башкортостан-эффективность» стоимостью 1,3 млрд руб., производство авиационного бензина AVGAS 100LL на Стерлитамакском нефтехимическом заводе (СНХЗ) группы «Тау нефтехим» стоимостью 413 млн руб., строительство установки замедленного коксования на УНПЗ «Башнефти» стоимостью 35,12 млрд руб.

В минэкономразвития сообщили, что проект СП «Русгидро» и «Альстом» заморожен на стадии разработки рабочей документации, проект технопарка находится на этапе создания инженерно-транспортной инфраструктуры. Что касается проекта СНХЗ, то он запущен, не дожидаясь господдержки. С января завод уже реализует топливо.

«Проекты топливно-энергетического комплекса будут занимать значительную долю в структуре инвестиций республики, учитывая специфику экономики региона», — отмечает ведущий аналитик Amargets Артем Деев. — В среднем по этой отрасли в настоящее время износ оборудования составляет около 60%, на ряде производств оно требует полной замены». «В условиях, когда стоимость модернизации очень высока, а у большинства компаний затруднен доступ к привлечению внешнего финансирования, стремление местных властей улучшить условия для работы инвестора приобретает большую ценность», — отмечает первый вице-президент «Опоры России» Павел Сигал.

Булат Баширов