

АВТОБУСЫ ЗАПРАВЛЯЮТ ПО-НОВОМУ

ПО ПЛАНАМ СМОЛЬНОГО, К 2023 ГОДУ НЕ МЕНЕЕ ПОЛОВИНЫ ВСЕХ АВТОБУСОВ, КУРСИРУЮЩИХ НА ГОРОДСКИХ МАРШРУТАХ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ПЕТЕРБУРГЕ, ДОЛЖНА БЫТЬ ПЕРЕВЕДЕНА НА ГАЗОМОТОРНОЕ ТОПЛИВО. НЕСМОТРЯ НА РЯД ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПЛЮСОВ, ПЕРЕХОД НА ГАЗ СЛИШКОМ ЗАТРАТЕН И ОТСТАЕТ ОТ МИРОВОЙ ТЕНДЕНЦИИ ПЕРЕВОДА ВСЕХ ВИДОВ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА НА ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ИСТОЧНИКИ ПИТАНИЯ, ГОВОРЯТ ЭКСПЕРТЫ. ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА

Перевод общественного транспорта на газомоторное топливо в России регулируется на государственном уровне. Так, согласно распоряжению правительства РФ № 767-р от 13.05.2013, определены целевые показатели использования природного газа на общественном и коммунальном транспорте. В соответствии с ними к 2020 году в городах с численностью населения более 100 тыс. человек на природный газ должно быть переведено до 10% пассажирского транспорта и коммунальной техники, в городах с населением более 500 тыс. человек — до 30%, в городах-«миллионниках» — до 50%. В Петербурге было принято распоряжение городского правительства от 25 августа 2014 года № 52-рп «О Программе внедрения газомоторного топлива в автотранспортном комплексе Санкт-Петербурга на 2014–2023 годы». По данным на 2016 год, прогнозируемый объем финансирования составлял 30,34 млрд рублей (из бюджета города — 18,95 млрд, из внебюджетных источников — 11,394 млрд).

СТАВКА НА ЭКОЛОГИЧНОСТЬ Первым из автобусных перевозчиков Петербурга к эксплуатации автобусов на компримированном природном газе приступило ГУП «Пассажиравтотранс». Как рассказал генеральный директор СПб ГУП «Пассажиравтотранс» Андрей Лызин, сегодня компания эксплуатирует 102 автобуса на метане. В 2018 году за счет средств бюджета города планируется приобрести еще 114 газовых автобусов согласно Программе внедрения газомоторного топлива в автотранспортном комплексе Санкт-Петербурга на 2014–2023 годы. При этом всего парк «Пассажиравтотранса» насчитывает 1960 автобусов.

«Преимуществом использования компримированного природного газа является его экологичность. Количество вредных веществ в выхлопах значительно ниже, чем при использовании дизельного топлива, что снижает уровень загрязнения атмосферного воздуха. Кроме того, стоимость метана ниже стоимости дизельного топлива», — перечисляет преимущества Андрей Лызин. При этом, по его словам, снижает экономический эффект от перевода на газомоторное топливо неразвитость необходимой инфраструктуры (сети специализированных заправочных станций) и ее значительное удаление от автобусных парков. «Эксплуатация газовой техники требует вложений в техническое перевооружение автопарков, а действующие требования к предприятиям, эксплуатирующим технику на газе, на наш взгляд, избыточные», — уверен господин Лызин.

Ведущий аналитик ГК TeleTrade Марк Гойхман говорит, что газ дешевле жидкого топлива. «Расчеты экспертов показывают,



ПЕРВЫМ ПЕРЕВОЗЧИКОМ В ПЕТЕРБУРГЕ, КОТОРЫЙ СТАЛ ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ АВТОБУСЫ НА МЕТАНЕ, ЯВЛЯЕТСЯ ГУП «ПАССАЖИРАВТОТРАНС». НА БАЛАНСЕ КОМПАНИИ 102 ТАКИХ АВТОБУСА, В 2018 ГОДУ БУДЕТ ЗАКУПЛЕНО ЕЩЕ 114

что экономия для транспортников по расходам на газе составляет 36%. При его использовании возникает меньше вредных выбросов. Для заправки автотранспорта применяется метан, отличающийся высокой экологической безопасностью. Переход на газ позволит бороться и с традиционными для России «сливами», хищениями бензина и дизтоплива, составляющими до 20% используемого топлива в сфере общественного транспорта», — добавляет господин Гойхман.

Директор Института транспортного планирования Российской академии транспорта Михаил Якимов уверен, что перевод транспорта на газ — это важное и нужное дело, так как он является максимально безопасным природным топливом. «Сжатый природный газ уже давно и успешно используется для эксплуатации тяжелой грузовой техники, автобусов. Кроме экологической чистоты этого топлива, метан не образует нагар на поршнях, клапанах и свечах зажигания, не смывает масляную пленку со стенок цилиндров, благодаря чему уменьшаются эксплуатационные расходы. Также он обеспечивает снижение шума работы двигателя на 7–9 децибел», — отметил господин Якимов.

ПРОБЕЛЫ С ИНФРАСТРУКТУРОЙ

Однако вместе с явными, казалось бы, плюсами использования газа есть и ряд существенных проблем. «Тема перевода автотранспорта на газ существует в Петербурге довольно давно, но кроме экспериментального опыта это пока ничем это не закончилось. И скорее всего, на мой

взгляд, не закончится. Сейчас закупается транспорт, работающий на газомоторном топливе, но инфраструктура никак не приспособлена для его эксплуатации», — рассуждает заместитель генерального директора ООО «ПТК» Леонид Чурилов. — Например, ремонт и обслуживание автотранспорта с дизельным двигателем производится на ремонтных ямах. Но пары газа оседают вниз, поэтому ремонтировать газомоторный транспорт таким образом уже нельзя, так как это небезопасно. Ремонт нужно производить на подъемниках, а это затраты на перевооружение ремзон».

«Лично я считаю, что нет смысла частично переводить транспорт на газ. Нужно будет не только закупить новые машины, которые на 30–40% дороже дизельных, но еще дополнительно инвестировать в специальную инфраструктуру. Тем более что весь мир собирается чуть ли не к 2030-м вообще отказаться от бензина и газа как источников энергии для транспорта. И у транспорта, работающего на газе, реальным конкурентом является уже электроавтомобиль», — заключил Леонид Чурилов. По его словам, сейчас газомоторное топливо дешевле, потому что в цене бензина и газа почти 75% составляют налоги. «Но если в стоимость газа включить все эти налоги, то она будет точно такой же, как для бензина и дизельного топлива. И в ситуации, когда транспорт, работающий на газомоторном топливе, станет вытеснять дизельный, не исключено, что в качестве возмещения поступлений государство введет дополнительные налоги и на газ», — предположил эксперт.

Еще одна проблема, которая останавливает широкое использование природного газа на транспорте, по мнению Михаила Якимова, — это отсутствие широкой сети сервисных центров и организаций, которые занимаются сертификацией газобаллонного оборудования, проверкой самих емкостей, то есть баллонов для сжиженного газа. «Природный газ традиционно сжимается до давления 200–250 бар, что приводит, с одной стороны, к сокращению его объема, а с другой стороны — накладывает жесткие требования на техническое состояние емкостей для его хранения. Чтобы раз в пять лет проводить плановую проверку газобаллонного оборудования, установленного, например, на автобус, такой автобус нужно гнать в Москву, Петербург, что для большинства регионов совершенно неприемлемо», — прокомментировал эксперт.

Среди минусов перевода общественного транспорта на газ Марк Гойхман назвал и значительные первоначальные затраты: «Требуется либо переоборудование существующего парка на газомоторное топливо, либо закупка новых транспортных средств, изначально работающих на нем. Причем первый вариант в большинстве случаев нецелесообразен. Поскольку при большой степени износа транспорта дорогостоящее переоборудование не окупает себя за оставшийся срок службы», — высказал свою точку зрения господин Гойхман.

ПОЕДЕМ НА МЕТАНЕ Автобусы, работающие на газомоторном топливе, дороже дизельных, отмечают все эксперты, опрошенные ВГ. При этом в «Пассажиравтотрансе» говорят, что слишком большой разницы в цене между ними нет. «Газовые автобусы большого класса в 2016 году были закуплены комитетом по транспорту Петербурга по цене 9,8 млн (со снижением цены в результате аукциона). Дизельные автобусы в 2017 году приобретались за 9,5 млн рублей», — прокомментировал Андрей Лызин.

По мнению Михаила Якимова, пока представлено небольшое количество предложений на рынке коммерческой, грузовой техники и автобусов, которые бы изначально комплектовались энергетическими установками, работающими на сжатом природном газе.

Андрей Лызин рассказал, что в рамках Таможенного союза автобусы на метане сегодня выпускают четыре предприятия: ЛиАЗ, «Волгабас», МАЗ и НефАЗ (КамАЗ).

Гендиректор компании «Бакулин Моторс Групп» (развивает проект «Волгабас») Алексей Бакулин, отмечает, что преимущества газомоторных автобусов хорошо известны и очевидны. Главные из них — экологичность и экономич-