

# ОСТРАЯ ИНФРАСТРУКТУРНАЯ НЕДОСТАТОЧНОСТЬ

НЕСМОТРЯ НА ТО, ЧТО В РОССИИ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ ОБЪЕМ ПОТРЕБЛЕНИЯ ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА (ОБЪЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ В 2014 ГОДУ СОСТАВИЛИ БОЛЕЕ 400 МЛН КУБ. М, ЧТО НА 10% БОЛЬШЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ 2013 ГОДА), А ТАКЖЕ НА ТО, ЧТО ФЕДЕРАЛЬНОЕ ПОСТАНОВЛЕНИЕ О ТОМ, ЧТО ПОЛОВИНА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДАХ-МИЛЛИОННИКАХ ДОЛЖНА БЫТЬ ПЕРЕВЕДЕНА НА ГАЗ, БЫЛО ПОДПИСАНО ЕЩЕ В 2013 ГОДУ, РАЗВИВАЕТСЯ ЭТО НАПРАВЛЕНИЕ НЕ СЛИШКОМ БЫСТРЫМИ ТЕМПАМИ. ЭКСПЕРТЫ СВЯЗЫВАЮТ ЭТО С ОЧЕНЬ МАЛЫМ ЧИСЛОМ СПЕЦИАЛЬНЫХ ГАЗОВЫХ ЗАПРАВОЧНЫХ СТАНЦИЙ И С ТЕМ, ЧТО ДО ПОСЛЕДНЕГО ВРЕМЕНИ В РОССИИ НЕ БЫЛО МЕР СТИМУЛИРОВАНИЯ ГАЗИФИКАЦИИ АВТОТРАНСПОРТА. ИГОРЬ ГЕРАСИМОВ

Как ранее писал „Ъ“, по данным Министерства энергетики РФ, рынок газомоторного топлива (ГМТ) растет: в 2014 году объемы потребления природного газа увеличились почти на 10% — до 414 млн куб. м. В 2015 году планируется расширение инфраструктуры ГМТ за счет строительства 31 автомобильной газонаполнительной компрессорной станции (АГНКС). Всего же до 2020 года «Газпром», «Роснефть» и НОВАТЭК планируют ввести в эксплуатацию более 500 новых заправочных станций природного газа. В Минэнерго РФ также ожидают, что традиционные автомобильные заправочные станции (АЗС) будут оборудованы модулями компримированного природного газа (КПГ). На сегодняшний день в стране функционирует более 20 тыс. единиц АЗС.

По данным «Газпрома», перевод таксомоторных парков на природный газ позволяет снизить топливные затраты предприятий более чем на 25%. Экономический эффект достигается за счет низкой стоимости КПГ (15 рублей за куб. м), что как минимум в два раза ниже стоимости бензина при аналогичном расходе топлива. Сейчас в регионах России численность автомобилей, работающих на природном газе, составляет более 90 тыс., действует свыше 250 автомобильных АГНКС, а к 2020 году их количество должно вырасти до двух тысяч.

При этом, по данным экспертов, в настоящий момент эти 250 АГНКС загружены лишь на 20–30%, их деятельность крайне убыточна. К очевидным минусам существующей системы АГНКС, помимо малого количества станций, относится и расположение — большинство из них находится за чертой города, что приемлемо для магистральных перевозок, но создает проблемы пользования для общественно-го транспорта и частных потребителей.

Алексей Тузов, первый вице-президент ГК «Автоспеццентр», считает, что проект внедрения автотранспорта, работающего на газомоторном топливе, является перспективным, особенно в условиях повышения цен на бензин и ухудшающейся экологической ситуации, ярко выраженной в крупных городах. «Использование газомоторного топлива является экономически и экологически оправданным, потому что это топливо стоит дешевле бензина и наносит меньший ущерб окружающей среде. В ходе реализации программы субсидирования регионов к 2020



СЕЙЧАС В ПЕТЕРБУРГЕ МЕСТА, ГДЕ МОЖНО ЗАПРАВИТЬ АВТОТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО ГАЗОМ, МОЖНО ПЕРЕСЧИТАТЬ ПО ПАЛЬЦАМ

году планируется, что каждая область сможет обеспечить себя транспортом, работающим на газомоторном топливе: общественный транспорт и коммунальная техника — 50%; грузовой транспорт для внутригородских перевозок и легкий коммерческий транспорт — 30%; личный транспорт — 10%; сельскохозяйственная техника — 20%. На мой взгляд, использование техники, работающей на газе, будет дешевле. Несмотря на высокую первоначальную стоимость, затраты окупаются в первый год эксплуатации, так как заправка газом обходится значительно дешевле, чем бензиновым топливом, стоимость которого продолжает расти. На данный момент сложно судить, станет ли введение экологических стандартов „Евро-5“ дополнительным стимулом для автовладельцев к переходу на газовое оборудование. Этот технологический переход может осуществиться благодаря инвестициям крупных нефтегазовых компаний в существующие теоретические разработки оборудования, которое позволит использовать газ в качестве топлива для двигателя автомобиля. Со-

вершенно очевидно, что для нормального функционирования машин на газомоторном топливе сначала необходимо создать удобную и развитую инфраструктуру автозаправочных станций, а также внедрить систему государственного регулирования отрасли. Пока условия для использования техники оборудованной для газа не созданы, о массовом переходе на нее говорить рано», — уверен он.

**ЛОКАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ** Что касается Петербурга, то в 2013 году между правительством города, ПАО «Газпром» и ООО «Газпром газомоторное топливо» подписано трехстороннее соглашение о расширении использования природного газа в качестве моторного топлива.

Кроме того, правительством Петербурга утверждена программа внедрения газомоторного топлива в автотранспортном комплексе, в соответствии с которой происходит обновление парка транспортных средств. Тогда же в 2013 году в Петербурге был объявлен первый конкурс на приобретение 15 автобусов, работающих на газомоторном топливе.

В конце сентября власти города пришили проекту «Газпром газомоторное топливо» по строительству сети АГНКС статус стратегического инвестиционного проекта.

По данным компании «Газпром газомоторное топливо», этот проект был представлен в мае 2015 года совету по инвестициям при губернаторе Петербурга и включает в себя планы по строительству 25 автомобильных газонаполнительных компрессорных станций до 2018 года. Общий объем инвестиций в реализацию инфраструктурного проекта составит около 5 млрд рублей.

Ключевыми потребителями природного газа, считают в «Газпром газомоторное топливо», в ближайшей перспективе станут общественный транспорт, коммунальная техника, а также грузовой транспорт для внутригородских перевозок, легкий коммерческий и личный транспорт. В соответствии с распоряжением правительства РФ № 767-р, к 2020 году количество газомоторной автобусной и жилищно-коммунальной техники в Петербурге должно составлять не менее 50%. → 18