

Российскому рынку ГМТ нужны частные инвестиции

Согласно транспортной стратегии РФ, доля российского автопарка, работающего на альтернативных видах топлива (и в первую очередь – на газомоторном топливе (ГМТ)), должна вырасти к 2030 году до 24%. Одновременно правительство стимулирует развитие сегмента ГМТ через дополнительные программы. Специалисты CREON Group попросили экспертов рынка оценить реализацию этих программ и перспективы развития газомоторной отрасли.

Мария Дыменко, Александра Заикина

Российское государство активно стимулирует перевод части автопарка на ГМТ. Так, в марте 2020 г. Михаил Мишустин утвердил постановление Правительства РФ о внесении изменений в госпрограмму «Развитие энергетики», дополненную подпрограммой «Развитие рынка газомоторного топлива». Цели подпрограммы – рост потребления природного газа в качестве моторного топлива, развитие газозаправочной инфраструктуры, а также увеличение парка техники на природном газе. На реализацию этих целей федеральный бюджет РФ выделит с 1 января 2020 по 31 декабря 2024 г. 19,29 млрд рублей.

Ожидается, что по итогам 2024 г. парк техники на природном газе увеличится на 40 000 единиц, а объем потребления природного газа в качестве моторного топлива в России увеличится до 2,7 млрд куб. м. Для сравнения, на сегодняшний день общая производительность газозаправочной сети «Газпром» составляет около 2,3 млрд куб. м природного газа в год. Одновременно, число стационарных заправочных станций ГМТ должно увеличиться в два с половиной раза, до 1 273 единиц. Сейчас на территории России действует 484 станции, 329 из них принадлежат «Газпром».

Субсидии для инвесторов в ГМТ

С 2019 г. для предпринимателей, реализующих инвестиционные проекты по строительству КриоАЗС и АГНКС, действует программа государственной поддержки, которая предполагает возмещающие субсидии в размере 25-40% затрат на строительство, но не более 40 млн рублей, что позволяет сократить срок окупаемости проектов.

Согласно планам Минэнерго, за 2020 год в России должны запустить 110 новых метановых заправок в 27 регионах, определенных ведомством как приоритетные для развития рынка газомоторного топлива^[1]. «Все регионы располагаются вдоль ключевых федеральных трасс страны, в них уже имеется базовая газозаправочная инфраструктура. Такой подход позволит эффективно покрыть газозаправочной сетью европейскую часть России и сформировать газомоторные коридоры», — считает генеральный директор «Газпром газомоторное топливо» Тимур Соин.

В частности, на Воронежскую область в 2019 г. из средств федерального бюджета было выделено 160 млн рублей, регион должен построить 20 метановых заправок к 2024 г. Поскольку программа предполагает использование метана не только коммунальной техникой, пассажирским транспортом в пределах населенных пунктов, но и грузовой техникой, то АГНКС будут строиться и в городах, и на трассах.

Участники рынка считают, что выделяемые субсидии недостаточны для строительства газовых станций: «На 40 млн рублей можно построить АГЗС, но этой суммы не хватит на запуск АГНКС или СПГ-станции. Кроме того, получить эти субсидии сложно, поскольку срок действия документов ограничен», комментирует региональный застройщик. «Мы пытались получить субсидирование на строительство стационарной АГНКС 40 млн. руб. Эта

^[1]Список приоритетных регионов: Москва, Санкт-Петербург, Краснодарский, Белгородская, Владимирская, Волгоградская, Воронежская, Курская, Ленинградская, Липецкая, Московская, Нижегородская, Новгородская, Орловская, Ростовская, Саратовская, Тверская, Тульская, Ульяновская, Челябинская области, Краснодарский, Пермский, Ставропольский края, Республики Адыгея, Баш-кортостан, Татарстан, Удмуртия, Чувашия.

сумма, конечно, не покрывает всей стоимости затрат, но это приблизительно 40% от всей суммы, что тоже очень прилично», - говорит другой источник в отрасли.

А по мнению опрошенных CREON участников рынка, основное препятствие заключается даже не в получении субсидий на строительство и не в поиске инвестора, а в последующем вводе метановой заправки в эксплуатацию. Физически на строительство новой станции уходит 4-5 месяцев, на получение всех разрешений — более года. «На популярных заправках возникают очереди на 3-4 часа, а рядом стоят десять построенных АГНКС, которые по бюрократическим причинам еще не введены в эксплуатацию, - комментирует региональный оператор. — К сожалению, принятая Минэнерго программа пока не учитывает такие сложности».

Стимулы для производителей автомобилей

Согласно официальным данным, в настоящий момент едва 2% всего российского автомобильного парка работает на ГМТ (без учета переоборудованных автомобилей). Доля продаж новых битопливных и газовых автомобилей также малозначительна: по данным Russian Automotive Market Research, она составляет порядка 0,4% среди легковых автомобилей, 3,6% среди грузовых, 11% среди коммерческих (LCV) и 14,4% среди автобусов. Чтобы стимулировать рост этих показателей, Минпромторг утвердил в мае правила федеральных субсидий для производителей техники, использующей компримированный и сжиженный природный газ в качестве моторного топлива.

Субсидии предоставляются автопроизводителям в размере скидки на газомоторную технику для покупателя и при соблюдении ряда условий. В частности, транспортное средство должно быть произведено на территории РФ не ранее года, предшествующего году получения субсидии, а также соответствовать экологическому классу Евро-5 и выше. Общий объем ассигнований составит 3,3 млрд рублей, что позволит реализовать порядка около 6 000 единиц техники.

«Выделение субсидий является значительным стимулом для участников рынка по производству транспорта, работающего на компримированном и сжиженном природном газе. Всего с 2014 года в заводском исполнении реализовано около 18 000 единиц техники на метане. В настоящее время потребителям доступны более 200 моделей такого транспорта», - отметил Тимур Соин.

Куда движется рынок

Уральский производитель газобаллонного оборудования считает, что последовавший за пандемией кризис подстегнет переход коммерческого транспорта на ГМТ. «Доходы населения сокращаются, поэтому владельцы логистических и ритейлерских компаний тоже будут адаптироваться, сокращая свои производственные расходы, в том числе и на топливо. Ведь газ по цене вдвое, а то и втрое выгоднее традиционных видов топлива».

Производитель коммерческой техники считает, что «сдвиг скорее всего произойдет в секторе послепродажного обслуживания именно коммерческого транспорта с целью продления срока эксплуатации и снижения затрат. Но крупные ритейлеры на это вряд ли пойдут». А крупнейший российский производитель грузовой техники подтверждает повышенный интерес к коммерческому транспорту на газомоторном топливе из-за его выгоды в денежном выражении: «Сейчас, конечно, спрос немного просел из-за пандемии, но рынок оживает — появляются новые клиенты и запросы».

Не все опрошенные CREON автопроизводители надеются на скорый рост доли ГМТ на рынке традиционных топлив. Так, представитель одного из топ-5 мировых автоконцернов считает, что текущая ситуация «вряд ли послужит драйвером для бурного рывка российского рынка ГМТ». Его поддерживает представитель другого мирового производителя грузовых автомобилей: «Мы не планируем уменьшения по выпуску газомоторной техники в 2020 г., но и увеличивать тоже не будем. В России тема газомоторного топлива пока только развивается, и мы не считаем, что ситуация на традиционном рынке топлив станет стимулом в развитии ГМТ».

Тем не менее, все опрошенные компании сходятся во мнении, что Россия имеет все предпосылки для успешной реализации программы развития рынка газомоторного топлива. Этому способствуют и обширные

запасы природного газа, и его низкая стоимость, и развитая сеть газопроводов. Но для этого необходимы существенные частные инвестиции. Без дополнительных вливаний, для которых основой привлекательности послужит вопрос ценообразования на природный газ, российскому рынку ГМТ не обойтись.

«Правительство РФ поддерживает цели ООН по защите климата, и все больше российских компаний обращают внимание на свой «экологический след», который можно существенно улучшить благодаря ГМТ», – считает **Флориан Виллерсхаузен**, директор по развитию CREON Group. «Автомобили на ГМТ выделяют на 10-25% меньше CO₂ даже без использования биотоплива. Однако помимо экономических стимулов нужны и практические – в виде расширения инфраструктуры. Экологически чистые технологии не смогут совершить прорыв, если инвестиционные затраты потребителей будут слишком высокими», - подчеркнул эксперт.

Рынок газомоторного топлива будет детально обсуждаться на конференции «Газомоторное топливо 2021» в Москве ([Программа и регистрация](#)).