

экономика региона

Смесь метана и рубля

Использование газомоторного топлива на наземном безрельсовом пассажирском транспорте — устойчивый мировой и российский тренд. Однако в Сибирском регионе скорость его распространения невелика. Участники рынка отмечают небольшой объем финансирования этой сферы. По мнению экспертов, для развития сети газозаправочных станций необходимо включение в процесс региональных властей, в том числе в части софинансирования закупки газомоторной техники, перевода общественного транспорта на природный газ и строительства газозаправочных объектов.

— стратегия —

На газе без газа

Согласно распоряжению правительства РФ, изданному семь лет назад, к 2020 году 50% общественного транспорта в городах с численностью населения более одного миллиона человек должны были перейти на использование газомоторного топлива (ГМТ). Однако в декабре 2019 года, не достигнув этого показателя, власти фактически изменили критерии приоритетности, утвердив перечень субъектов федерации для первоочередного формирования заправочной инфраструктуры ГМТ. В него не вошли города Сибири, что подразумевает отсутствие федеральной финансовой поддержки, отмечает ведущий инженер отдела планирования и контроля в сфере транспорта министерства строительства, транспорта и дорожного хозяйства Омской области Алексей Русаков.

В то же время регионам дали возможность получить субсидии на реализацию проектов по переводу автотранспорта на ГМТ в рамках нацпроекта «Экология», стартовавшего в прошлом году. Одна из его задач — снижение совокупного объема выбросов в наиболее загрязненных промышленных центрах к 2024 году.

Но в целом Сибирь далека от приоритетов транспортной газификации — это следует из проекта Минтранса РФ «Создание среды для развития газозаправочной инфраструктуры...». В частности, в рамках этой программы для развития газозаправочной инфраструктуры планируется построить до 100 газозаправочных объектов на сети федеральных дорог, проходящих по территории европейской части России. Далее в планах — строительство не менее 50 заправочных объектов на сети федеральных дорог с расширением газомоторного коридора до Урала и крупных городов Тюменской области (ХМАО, ЯНАО) и продлением его до Омска и Дальнего Востока, сообщает федеральное министерство.

Все эти действия носят несистемный характер, так как в России пока нет утвержденного программно-го документа по ГМТ, констатирует представитель единого оператора по развитию рынка газомоторного топлива России ООО «Газпром газомоторное топливо».

Из скважины — в бак

В то же время основными драйверами внедрения газомоторного топлива в сферу пассажирских перевозок во всем мире признаны экология и экономика. Минтранс РФ оценивает эффективность перехода транспортных средств на использование ГМТ в виде снижения выбросов вредных веществ в окружающую среду (оксидов серы — на 100%, оксидов азота — на 76%, углеоксидов газа — на 27%, низкодисперсных частиц — на 100%), уменьшения себестоимости перевозок на 15–25%, повышения ресурса двигателей и срока эксплуатации транспортных средств в 1,2–1,3 раза.

По данным омского минтранса, в среднем на 100 км пути транспорт расходует 10 куб. м метана, при этом стоимость 1 км составляет 1,65 руб., в то время как это же расстояние на бензине оценивается в 4,2 руб. «Для коммерческого транспорта, который за сутки проезжает до 500 км, экономический эффект очевиден», — считает Алексей Русаков.

При этом начальник департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии Новосибирска Роман Дронов признает, что обслуживание и содержание автотранспорта на газомоторном топливе значительно дороже эксплуатации автобусов на бензине, однако и эти расходы нивелируются низкой стоимостью самого топлива.

Возможность столь существенной экономии как бюджетных средств, так и финансов частных компаний приводит к росту популярности газомоторного топлива даже в отсутствие государственной стратегии развития рынка. По информации, предоставленной ООО «Газпром газомоторное топливо», использование природного газа в России в качестве моторного топлива за последние годы имеет стабильную тенденцию к росту: если в 2015 году население использовало около 490 млн куб. м, то к концу 2019 года почти вдвое больше — до 972 млн куб. м. За этот же период компанией было построено на территории России 115 газозаправочных объектов, в том числе 13 автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) — в Сибири (пять — в Новосибирской области, три — в Томской, по две — в Кемеровской и Омской областях, одна — в Алтайском крае). В европейской части России



Развитию сети газозаправочных станций в Сибири препятствуют слабое по сравнению с Центральным округом финансирование, а также небольшой объем автобусного парка, работающего на этом виде топлива

построены 85 объектов. В 2019 году заправочная сеть «Газпром» реализовала в Сибири 65,3 млн куб. м топлива, что на 47% больше, чем в 2018-м (44,4 млн куб. м).

Динамика строительства АГНКС в Сибири, по сравнению с общероссийской, говорит о низких темпах финансирования этой сферы в регионах. Несмотря на это министр Омской области намерен создать в столице региона базовую сеть, состоящую из семи АГНКС. Они будут расположены в разных районах Омска и теоретически могут позволить перевести на метан половину всего общественного транспорта. «На территории Омской области в период до 31 декабря 2022 года планируется перевести на метан 32 межмуниципальных регулярных маршрута, а в срок до конца 2024 года по плану более половины всего общественного транспорта будет переведено на использование природного газа», — информирует региональный минстрой.

В области уже определены перспективные места для размещения новых АГНКС. Также создан перечень АЗС, которые собственники в дальнейшем планируют переоборудовать в многотопливные (бензин/метан) заправочные станции, — всего более 40 объектов.

Министерство транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области сообщило о работе на территории региона семи газозаправочных станций. Руководитель ми-

нистерства Анатолий Костылевский считает, что использование газомоторного топлива, в том числе на общественном транспорте, сдерживают недостаточные темпы развития АГНКС и инфраструктуры.

Роман Дронов, занимающийся теми же вопросами на уровне города, также отмечает в качестве сдерживающего фактора для развития транспорта на ГМТ небольшой объем автобусного парка в регионе, работающего на природном газе. «Чем больше появится автобусов на газомоторном топливе, тем больше бизнес будет создавать для них заправок», — уверен глава городского департамента транспорта.

По его словам, сейчас в Новосибирске действуют пять АГНКС и три находятся на этапе проектирования. Это оказывает влияние на маршрутную сеть города — далеко не все маршруты привязаны к заправочным станциям, так как необходимо обеспечить минимальное «плечо» от них до базы или конечной точки маршрута.

В Красноярском крае, по информации регионального министерства транспорта, действуют 63 станции АГЗС для населения. Но при этом здесь отсутствует инфраструктура снабжения общественного транспорта природным газом, вследствие чего эксплуатация автобусов на газомоторном топливе не представляется возможной, подчеркнули в ведомстве.

Для решения проблемы Красноярский край реализует пилотный проект, который предполагает доставку в региональный центр сжиженного природного газа для автобусов специальным транспортом из соседнего Новокузнецка. Соответствующую инфраструктуру создает и градообра-

зующее для края предприятие ПАО «ГМК „Норильский никель“».

Заправка деньгами

По данным ООО «Газпром газомоторное топливо», основным сдерживающим фактором расширения применения природного газа в качестве моторного топлива является недостаточное количество выпускаемой автотехники — ежегодно в заводском исполнении ее реализуется всего 8 тыс. единиц.

В то же время на территории только одной Омской области транспортное обслуживание в 2019 году осуществляли порядка 3,5 тыс. единиц общественного транспорта, из них всего 170 автобусов на газомоторном топливе, то есть даже для достижения целей семилетней давности региону надо на порядок увеличить их численность.

В Новосибирской области, по информации Анатолия Костылевского, с 2018 по 2019 год приобретено 76 автобусов, из которых 43 работают на газомоторном топливе. Регион использует механизмы софинансирования бюджетов муниципальных образований повышающими коэффициентами при приобретении такой техники.

При этом в областном центре для обслуживания муниципальных маршрутов общественного пассажирского транспорта закреплено 260 газомоторных автобусов, что составляет 70% от их общего количества, — такие данные предоставил департамент транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии Новосибирска. «На ближайшие два года у нас в планах приобретение не менее 50 газомоторных автобусов ежегодно», — рассказал глава департамента Роман Дронов.

По его мнению, главная проблема внедрения ГМТ на общественном транспорте — дефицит финансов. Говоря о городах европейской части России, заметно опередивших сибирские регионы, Роман Дронов вспоминает: они развили газомоторное направление в основном за счет целевого финансирования на обновление подвижного газомоторного состава, например в преддверии чемпионата мира по футболу. Возможно, предстоящее в 2023 году мировое молодежное первенство по хоккею станет схожим драйвером и для Новосибирской области.

В целом же основные надежды на обновление автобусного парка с замещением дизельного топлива газомоторным возлагаются на реализацию федеральных инициатив. По информации Минтранса РФ, в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в период с 2020 по 2024 год при участии государственной транспортной лизинговой компании запланировано обновление подвижного состава пассажирского транспорта, в том числе работающего на газомоторном топливе. Это должно произойти в 20 крупнейших городских агломерациях (за исключением Москвы и Санкт-Петербурга) и позволит приобрести в лизинг более 2 тыс. транспортных единиц на сумму 20 млрд руб.

Однако эксперты единого оператора по развитию рынка газомоторного топлива России считают залогом успеха активное включение в процесс региональных властей, в том числе в виде софинансирования мероприятий по закупке газомоторной техники, перевода транспорта на природный газ и строительства газозаправочных объектов.

Игорь Степанов

Поднимается дом, поднимается

Современные строительные технологии в сочетании с финансовой устойчивостью застройщика позволяют будущим жильцам уверенно инвестировать в приобретение квартир в строящихся домах. Одной из новостроек, растущей буквально на глазах, стал «Дом на Дачной», возводимый компанией «Новосибирский квартал».

Жителям левобережья Новосибирска хорошо знакомы проекты комплексной застройки, которые строительная компания успешно реализовала в микрорайонах «Краснообский» и «Фламинго». Теперь накопленный опыт застройщик в полной мере использует при строительстве своего первого объекта в правобережной части города. Однако, в отличие от возведения целых жилых массивов, «Дом на Дачной» в Калининском районе Новосибирска будет единым жилым комплексом, включающим квартиры, парковки и придомовую территорию. Именно такой формат сегодня наиболее востребован покупателями, рассчитывающими на длительное основательное проживание — возможно, в течение не одного поколения.

«Продажи по дому сейчас идут очень активно — честно говоря, мы даже не ожидали такого большого интереса на первых этапах строительства», — говорит руководитель отдела продаж компании «Новосибирский квартал» Лариса Неретина. Сегодня из 25 запланированных этажей каркас здания поднят более чем наполовину — дом уже достиг уровня 15 этажей, чуть ниже идет заполнение наружных стен, видны и этажи с окончательной отделкой. Исполнительный директор по строительству Дмитрий Лексин уточняет: заполнение ведется

классической трехслойной кладкой с утеплением, а при отделке наружных стен используется современный долговечный облицовочный кирпич. В целом Дмитрий Лексин оценивает состояние строительства «коробки» здания, как 50-процентную готовность.

При этом «Дом на Дачной» возводится с небольшим опережением графика. Лариса Неретина отмечает, что это радует будущих жильцов и привлекает новых клиентов — они видят, как и с какой скоростью поднимается дом. «Уже сейчас он очень приметный — его хорошо видно издалека», — обращает внимание руководитель отдела продаж строительной компании.

ЧТО ЗА ФАСАДОМ?

Тенденция к востребованности больших жилых площадей нашла отражение во внутренней планировке «Дома на Дачной». Рассказывая о предлагаемых в нем квартирах, Лариса Неретина оценивает минимальную площадь жилых помещений (а это большие двухкомнатные студии): «В таких квартирах можно за большим столом собраться всей семьей, есть много свободного пространства для приема гостей, и в то же время имеется просторная спальня, в которой можно уединиться и отдохнуть».

Жилье больших размеров — это трех- и четырехкомнатные квартиры площадью от 80 до 110 кв. м с большими кухнями-гостиными. По мнению руководителя отдела продаж компании «Новосибирский квартал», это полностью соответствует современным стандартам проживания и требованиям современного покупателя.

Дмитрий Лексин добавляет технические подробности: в доме будет выполнена горизонтальная разводка инженерных систем, в том числе отопления. Это позволит избавиться от трубостояков в квартирах, а также даст возможность индивидуальной настройки климата в жилых помещениях.

Большой плюс «Дома на Дачной» и в наличии двухэтажного подземного паркинга на 164 машино-места, куда жильцы дома могут спуститься на лифте. «Очень удобно для людей даже в зимний, осенне-весенний сезоны сесть в теплый автомобиль, а заехав на парковку с сумками, покупками — сразу на лифте подняться к своей квартире», — убеждена Лариса Неретина.

ИНФРАСТРУКТУРА: СНАРУЖИ И ВНУТРИ

Строящийся дом привлекает покупателей не только удобными планировками квартир, но и удачным местоположением: до площади Калинина со станции метро всего 10 минут спокойным шагом. Неподдалеку находится зоопарк, рядом дендропарк, развлекательные учреждения и торговые центры, такие как «Рояль-парк», «Калина-парк».

К этому добавляется и собственная микросреда «Дома на Дачной» — закрытый двор без машин с детскими и спортивными площадками, зелеными зонами для отдыха. Для удобства будущих жителей на первых этажах предусмотрена возможность размещения консьержа, а также помещения для колясок и велосипедов. Дополнительным позитивным фактором для будущих жильцов и их соседей из других домов станет нестандартный архитектурный облик здания. «У него появятся красивые выступы, карнизы, переходы — они все будут выгодно подсвечиваться в вечернее и ночное время», — обещает Дмитрий Лексин.

ЭКОНОМИКА СТРОЙКИ И ПРОДАЖ

По информации Ларисы Неретиной, возведение «Дома на Дачной» финансируется за счет собственных средств застройщика и средств, привлеченных от участников долевого строительства. «Мы не кредитуемся в банках, не работаем по счетам эскроу, и сегодня это можно считать залогом устойчивого финансирования», — рассуждает руководитель отдела продаж компании «Новосибирский квартал».

При этом с учетом положительного опыта работы компании на новосибирском рынке многие банки аккредитовали «Дом на Дачной» для предоставления жилищных кредитов. «Видно, что часть продаж идет с привлечением ипотеки: люди кредитуются, желая купить нужную им квартиру, планируя после завершения строительства продать существующее



Проектные визуализации на сайте nsk-kvartal.ru

жилье и досрочно погасить кредиты», — рассказывает Лариса Неретина. По ее словам, окончание строительства запланировано на лето 2021 года, и в течение II–III квартала 2022 года жильцам будут передаваться ключи от новых квартир.

ОТДЕЛ ПРОДАЖ:
г. Новосибирск, ул. Орджоникидзе, 30
тел.: (383) 347-11-11
www.nsk-kvartal.ru