ТОПЛИВНАЯ АЛЬТЕРНАТИВА

РОССИЯ ВХОДИТ В ТОП СТРАН ПО ЧИСЛУ АВТОМОБИЛЕЙ НА ГАЗОВЫХ ДВИГАТЕЛЯХ, НО ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ СЕКТОР ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА РАЗВИВАЕТСЯ ПРЕИМУЩЕСТВЕННО ЗА СЧЕТ МЕР ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ. ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ О ПРОИСХОДЯЩЕЙ СЕГОДНЯ ТРАНСФОРМАЦИИ ЭТОГО РЫНКА, ЕГО ГЛАВНЫХ ПРОБЛЕМАХ И ПЕРСПЕКТИВАХ. АНТОНИНА ЕГОРОВА

Газомоторное топливо (ГМТ) — углеводородные газы, использующиеся в двигателе внутреннего сгорания. Считается, что его потребительские характеристики не уступают бензину и дизелю, при этом газомоторное топливо — экологичнее, экономичнее и дешевле. Правда, содержание для двигателей на ГМТ, как правило, обходится дороже, чем для традиционных двигателей внутреннего сгорания или электромобилей.

«Сегодня в мире насчитывается около 26 млн автомобилей на ГМТ, что составляет менее 2% всего автопарка. Лидируют по количеству газовых машин Турция, Россия, Южная Корея, из европейских стран — Польша и Италия»,— отмечает Валерия Минчичова, доцент кафедры международного бизнеса Финансового университета при Правительстве РФ.

В России важным этапом развития направления стало утверждение в начале сентября Концепции развития рынка газомоторного топлива до 2035 года. Согласно документу, к этому времени объемы реализации природного газа на всех видах газомоторной техники должны вырасти до 13,9 млрд куб. м.

Помимо утверждения Концепции, правительством РФ был принят и ряд других решений. В том числе установлен приоритет поставки общественного транспорта на природном газе в регионы страны; увеличен общий объем средств федерального бюджета на субсидии производителям транспорта на природном газе на 755 млн рублей по сравнению с 2024 годом; увеличен в 2,5 раза максимальный размер субсидии на единицу транспорта для производителей газомоторных автомобилей и техники; а также увеличен максимальный размер субсидии на ремоторизацию до 1 млн рублей на одно транспортное средство.

По словам Михаила Акима, профессора Высшей школы бизнеса НИУ ВШЭ, роль государственной политики (в частности, механизмов прямых и косвенных субсидий, регуляторных аспектов рынка моторного топлива) является определяющей для развития данной отрасли и способствует «переключению» потребителей на альтернативные виды топлива, включая компримированный природный газ.

Екатерина Петухова, доцент кафедры отраслевых рынков факультета «Экономика и бизнес» Финансового университета при Правительстве РФ, отмечает, что в настоящее время количество транспортных средств, работающих на природном газе (метане) и сжиженном углеводородном газе (пропан-бутане), увеличивается. В 2024 году в России выпущено 5,43 тыс. автомобилей на газовом топливе, из которых 95% (5,17 тыс.) работают на метане.

«Акцент делается на коммерческом транспорте: автобусы, грузовики, коммунальная и сельскохозяйственная техника. Также идет активное строительство новых заправочных станций, в первую очередь в рамках программы „Газпрома“ по созданию Единой системы газомоторного снабжения»,— добавляет эксперт.



АЛЕКСАНДР КОРЖОВ

В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ САМЫЙ БОЛЬШОЙ ПАРК ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА НА МЕТАНЕ — БОЛЕЕ 3 ТЫС. АВТОБУСОВ

По словам госпожи Минчичовой, в 2025 году в России насчитывается почти 1100 автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС). Активное расширение сети заправок ГМТ также в основном объясняется значительными субсидиями со стороны государства, которое компенсирует от 25 до 40% затрат на строительство.

По данным ООО «Газпром газомоторное топливо», сейчас в 67 регионах страны работает 348 заправочных станций компании, на которых за семь месяцев 2025-го было реализовано более 440 млн куб. м сжатого природного газа (КПГ). При этом использование метана в качестве моторного топлива регионы наращивают с разной скоростью. По итогам первого полугодия 2025 года можно было выделить несколько субъектов РФ с наиболее высоким процентом роста спроса на природный газ в сравнении с аналогичным периодом 2024-го. Это Республика Саха (Якутия, 84%), Архангельская область (55%), Хабаровский край (32%), Республика Марий Эл (29%), Камчатский край (25%), Пензенская область (22%).

«В Санкт-Петербурге самый большой парк пассажирского транспорта на метане — более 3 тыс. автобусов. Ростовская область — лидер по темпам перевода частных и коммерческих автомобилей на газомоторное топливо: за прошлый год переоборудовано более 1,4 тыс. машин. Республика Башкортостан лидирует по развитию заправочной сети, увеличив количество станций для заправки природным газом с 44 до 65. Сахалинская область нарастила объемы реализации газа как моторного топлива на 26% по итогам 2024 года благодаря обновлению парка автобусов и коммунальной техники. В топ-10 — Ленинградская, Свердловская и Воронежская области, Краснодарский край, Республика Татарстан и Ямало-Ненецкий автономный округ. Также наблюдается тенденция обновления автопарков крупных компаний»,— добавляют эксперты компании.

При этом по мнению Павла Марышева, члена экспертного совета при Российском газовом обществе, директора по развитию ООО «Энергия Плюс», газомоторный рынок, несмотря на наличие профильного документа — Концепции развития рынка газомоторного топлива до 2035 года,— развивается медленно и неуверенно. И, несмотря на оптимистичные цифры, изложенные в документе, ожидать положительной динамики рынка газомоторного комплекса не следует.

«В относительных величинах, действительно, прогресс есть. Однако рост потребления обусловлен скорее негативным ценовым трендом на рынке бензинов, чем повышенным спроса на газомоторное топливо. В удельных величинах динамика выглядит впечатляюще: с 2019 года потребление ГМТ выросло примерно в 2,8 раза; однако в абсолютных величинах — всего на 1,5 млрд куб. м. Результат более чем скромный, особенно с учетом существующих мер поддержки — субсидирования производства профильного транспорта, строительства АГНКС, перевода транспорта на ГМТ и масштабной кампании по информированию населения о преимуществах перевода авто на газ не хватило для органического роста»,— уверен эксперт.

В данный момент одной из главных проблем рынка газомоторного топлива, по мнению экспертов, является дисбаланс в ряде регионов между газозаправочной инфраструктурой и спросом на газомоторное топливо. «Несмотря на активный рост числа заправочных станций в 2021–2024 годах, загрузка объектов сети по итогам 2024 года составляла лишь 26% от проектной производительности. При этом созданной мощности сети АГНКС достаточно на заправку еще не менее полумиллиона машин. В то же время в некоторых регионах наблюдается обратная ситуация: недостаточное количество стационарных АГНКС для существующего парка техники на природном газе»,— поясняют в ООО «Газпром газомоторное топливо».

Павел Марышев считает, что для органического роста производства необходим устойчивый спрос. На сегодняшний день запрос рынка формируется за счет частных автовладельцев и автобусных парков отдельных городов. Этого недостаточно для реальных результатов. Артикулированной точкой роста для рынка ГМТ должны стать сегменты легкого корпоративного транспорта, карьерной и промышленной техники, автоперевозок и пассажирского транспорта.

Другой проблемой остается низкая доля новых автомобилей, изначально предназначенных для работы на метане (согласно данным приведенным в Концепции развития рынка газомоторного топлива до 2035 года — менее 1% от общего производства). «Для соответствующей экономики производства крупным холдингам нужен гарантированный объем заказов. Создавать специальные производственные линии, проектные и конструкторские решения, бизнес-единицы для создания продуктовой линейки, которая, вероятно, не найдет своего покупателя, нецелесообразно. Поэтому производители ждут отраслевого заказа, государственной поддержки, например, через изменения правил муниципальных закупок техники. А потенциально крупные заказчики — добывающая промышленность, логистические компании, сельское хозяйство — не готовы подписывать соглашения о намерениях, поскольку не уверены в качестве и надежности будущего продукта»,— говорит господин Марышев.

Также, по мнению экспертов, есть ряд вопросов, связанных с экологичностью использования природного газа в качестве топлива. «По итогам ряда исследований, проведенных в Китае, было выявлено, что во время производства и транспортировки природного газа происходят утечки метана. А это означает, что экологические преимущества газомоторного топлива сильно зависят от эффективности и герметичности газотранспортной инфраструктуры. Также реальные выбросы метана во время эксплуатации транспорта на ГМТ, как правило, оказываются значительно выше нормативных, особенно для тяжелой техники. Наконец, исследователи ставят под сомнение климатические преимущества ГМТ, исходя из данных о том, что массовый переход на газомоторное топливо в КНР в 2000–2017 годах привел не к снижению, а к увеличению выбросов парниковых газов на 77 млн тонн»,— заключает господин Аким.

В целом перспективы сегмента ГМТ в России сегодня определяются Концепцией развития рынка газомоторного топлива до 2035 года, которая предусматривает базовый и целевой сценарий. Базовый учитывает внешние вызовы и нестабильность на мировых энергетических рынках, а целевой предполагает ускоренный рост. Так, по базовому сценарию до 2026 года планируется разработать схему размещения газозаправочных станций по всей стране; стимулировать увеличение объемов производства газомоторной техники; проработать вопросы внесения изменений в нормативные правовые акты для приоритетного приобретения газомоторной техники; развивать заправочную инфраструктуру; провести научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, а также актуализировать требования безопасности к объектам газозаправочной инфраструктуры.

При этом, по словам господина Марышева, формирование рынка ГМТ по большому счету с нуля — длительный и капиталоемкий процесс. «Развитие подразумевает инвестиции, которые найти крайне сложно в условиях „дорогого рубля“ и дефицита свободного капитала. Рынок ГМТ не выглядит высокомаржинальным в силу околозачаточного этапа развития и дефицита реального спроса. Основной задачей регулятора и отрасли в контексте развития рынка ГМТ является создание дополнительного канал сбыта для газа»,— резюмирует эксперт. ■

В ДАННЫЙ МОМЕНТ ОДНОЙ ИЗ ГЛАВНЫХ ПРОБЛЕМ РЫНКА ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА, ПО МНЕНИЮ ЭКСПЕРТОВ, ЯВЛЯЕТСЯ ДИСБАЛАНС В РЯДЕ РЕГИОНОВ МЕЖДУ ГАЗОЗАПРАВОЧНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ И СПРОСОМ НА ГАЗОМОТОРНОЕ ТОПЛИВО