# ТРАНСПОРТ ИЩЕТ АЛЬТЕРНАТИВЫ ПЕТЕРБУРГ ПРОДОЛЖАЕТ РАЗВИВАТЬ ТРАНСПОРТНУЮ СЕТЬ, ИСПОЛЬЗУЯ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВИДЫ ТОПЛИВА. ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ И КОММУНАЛЬНАЯ ТЕХНИКА ПЕРЕХОДЯТ НА ПРИРОДНЫЙ ГАЗ. НА МЕТАНЕ УЖЕ РАБОТАЕТ 75% АВТОБУСОВ, НА ОЧЕРЕДИ — ВОДОРОД.

ВИКТОРИЯ АЛЕЙНИКОВА

На сегодняшний Петербург является лидером по обновлению подвижного состава на альтернативных видах топлива. Как сообщили в комитете по транспорту города, 75% автобусов, ежедневно осуществляющих перевозки пассажиров, работает на природном газе. Для их заправки работает сеть из 11 автомобильных газовых наполнительных компрессорных станций (АГНКС).

В 2025 году в Автобусном парке №7 была введена в эксплуатацию новая ремонтная зона для газомоторной техники. «Инновационный комплекс оборудования — единственный в России, позволяющий безопасно и с высокой эффективностью обслуживать автобусы на компримированном природном газе»,— рассказали в комитете по транспорту. Также на газомоторное топливо в городе переводят коммунальную технику и такси.

По словам председателя Ассоциации развития ТЭК Андрея Почелинцева, в сравнении с другими видами транспорта именно автобусы демонстрируют наибольшую динамику перехода на метан. Подготовка большого парка газомоторных автобусов идет по программе обновления общественного транспорта: закуплено несколько сотен новых «Нефаз», «Волгабус», Yutong и других моделей. В результате Петербург — один из регионов-лидеров страны в данном аспекте, отмечает господин Почелинцев. Постепенно идет работа по введению газомоторного транспорта и на междугородние маршруты. Так, в ноябре 2025 года на маршрут Кингисепп — Петербург вышло пять автобусов Yutong, работающих на газе.

Всего автопарк Северной столицы включает более 3000 автобусов на природном газе, добавляет Игорь Артеменко, автор канала «Garinisch Водородные технологии». «В Петербурге, как и в Москве, транспорт на альтернативном топливе активно развивается. Приоритет сегодня у метана. Данный транспорт эксплуатируется на большинстве городских маршрутов уже более десяти лет. Количество заправочных станций с метаном только растет»,— говорит он.

**ГАЗ КАК ДРАЙВЕР ИЗМЕНЕНИЙ** Переход на газомоторное топливо поддерживается путем выделения субсидий на строительство газозаправочных станций, а также за счет предоставления налоговых льгот компаниям, развивающим это направление. В этой связи город прежде всего сотрудничает с «Газпромом», добавляет ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов. По его словам, за последние шесть лет на цели субсидирования было выделено примерно 320 млн рублей. Субсидии на развитие сети АГНКС в городе выделяются ежегодно. Подобная программа реализуется и в Ленинградской области, которая компенсирует до 30% стоимости станций.

По мнению управляющего директора НКР Дмитрия Орехова, развитие транспорта на альтернативном топливе является драйвером изменений в энергетической инфраструктуре города. Благодаря сотрудничеству с ПАО «Газпром» город обладает самым крупным парком газовых автобусов в стране, а это создает стабильный спрос на развитие сети АГНКС.

Сейчас Петербурге действует 22 АГНКС, из них 15 — от «Газпрома». Власти заявляли, что в 2025 году сеть будет включать уже 25 станций и в дальнейшем инфраструктура будет расширяться, приводит данные господин Баранов. «В 2024 году на строительство и реконструкцию АГНКС было выделено 22 млн рублей из городского бюджета и 14 млн из федерального. Эти субсидии компенсируют затраты компаниям, способствуют расширению сети заправок для автобусов и другого транспорта»,— говорит он.

Александр Ерохин, региональный директор Северо-Западного дивизиона компании «Интерлизинг», добавляет, что, помимо общественного транспорта, в регионе активно поддерживаются представители бизнеса и индивидуальные предприниматели, выполняющие работы по переоборудованию транспортных средств на использование метана в качестве моторного топлива. Например, данные компании могут получить возмещение недополученной прибыли от предоставления скидки владельцам автомобилей, коммунальной техники на указанные работы. Также перечисленные категории получают дополнительную компенсацию затрат в виде бонусов на топливо от компании — поставщика газомоторного топлива.

**ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ВОДОРОД** Следующее перспективное направление — использование транспорта на водороде. Городские власти не раз сообщали о таких планах, но говорить о массовом использовании транспорта на этом топливе пока рано.

Как отмечает доцент кафедры корпоративных финансов и корпоративного управления Финансового университета при Правительстве РФ Ольга Борисова, для развития этого направления Петербург участвует в федеральной программе по развитию водородного транспорта до 2030 года, которая предусматривает субсидии в размере до 25% от стоимости транспорта и получение выгодных лизинговых программ через ВЭБ.

«Федеральный проект „Чистая энергетика“ реализуется при поддержке консорциума, созданного „Газпромом“ и „Росатомом“. На текущий момент представлены два прототипа водоробуса, о чем официально было заявлено в 2024 году. В качестве массового транспорта они пока не используются из-за отсутствия инфраструктуры»,— рассказывает госпожа Борисова.

Она добавляет, что для запуска водоробусов необходима разработка нормативно-правовой базы, отсутствующей на текущий момент, и строительство в городе гидролизных заправок из расчета потребления 8 кг водорода на 100 км пути.

Сегодня по Неве уже курсирует экспериментальное судно на водородном топливе. «Это первый тестовый прототип с водородной ячейкой. В процессе работы в окружающую среду не выбрасывается углерод. Уже через пять-семь лет количество таких прогулочных речных трамвайчиков будет больше»,— делится господин Артеменко.

Еще одним детищем водородных технологий станет КамАЗ на водороде. В следующем году планируется запустить пилотный проект по строительству двух водородных заправок на трассе Москва — Петербург, где будут курсировать десять грузовиков на водородном топливе.

**ГОНКА ТЕХНОЛОГИЙ** Если с метаном все более или менее понятно, то у водорода перспективы более интересны: это уже не просто тренд, это гонка технологий, говорит господин Артеменко. И Петербургу нужно в нее вливаться: воспитывать кадры, создавать инфраструктуру и административный корпус, считает собеседник.

Как отмечает ведущий аналитик Freedom Finance Global Наталья Мильчакова, водородный транспорт уже эксплуатируется в ряде стран Европы, США, Азии и Латинской Америки. Речь идет не только об автобусах, но и о водородных поездах.

«Опыт эксплуатации городского транспорта на водороде пока ни в одной стране не стал массовым, но такой транспорт уже достаточно успешно эксплуатируется и развивается как альтернатива электрическому и бензиновому. С одной стороны, использование альтернативного транспорта в городе, в том числе, водородного, имеет значение для целей снижения выбросов $CO_2$, но с другой, это опасное топливо, а его производство может быть экологически „грязным“. Производство „голубого“ водорода самое затратное, требует наиболее совершенных технологий»,— говорит госпожа Мильчакова.

Дмитрий Матвеев, генеральный директор сети «Мой автопрокат», добавляет, что более дорогим является и производство транспорта на водороде. Если сравнивать с электротранспортом, то для его работы нужны аккумуляторы и электрический двигатель. А для машины на водороде, кроме двигателя, нужна трудоемкая установка из топливных элементов. Также стоимость водородных ТС увеличивается за счет дорогостоящих баллонов: баков, которые удерживают внутри себя газ под высоким давлением, добавляет эксперт.

Профессор Финансового университета при Правительстве РФ, заведующий кафедрой логистики Иван Петров, считает, что производство водорода можно организовать на мощностях «Росатома» — на Ленинградской АЭС, обладающей недозагруженными мощностями. Одним из перспективных направлений его использования могут быть железнодорожные локомотивы на водородной тяге, что положительно скажется на экологии города, так как на вокзалах, узловых станциях и портах маневровую работу выполняют дизельные локомотивы. С точки зрения экологии это самый перспективный вид транспорта, но затраты на производство экологически чистого водорода, его транспортировку, хранение и создание системы заправок, а также на выпуск самих водородомобилей могут быть оправданны при значительном масштабировании выпуска этой техники, считает господин Петров.

«Для условий Петербурга и Москвы это может быть государственная программа по выпуску и эксплуатации мусоровозов, работающих на водородных элементах, но если реализовывать этот проект с переводом техники на газомоторное топливо, то он будет реализован в короткие сроки с большей экономической эффективностью»,— говорит он. ■




АЛЕКСАНДР КОРЯКОВ

**АВТОПАРК ПЕТЕРБУРГА НАСЧИТЫВАЕТ БОЛЕЕ 3000 АВТОБУСОВ НА ПРИРОДНОМ ГАЗЕ**