

*Кротов Сергей Дмитриевич, магистр экономики  
направление «Экономика энергетики и устойчивое развитие»  
Россия, г. Санкт-Петербург*

## **ПЕРЕВОД ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА НА ГАЗ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ НА ПРИМЕРЕ ГУП «ПАССАЖИРАВТОТРАНС»**

**Аннотация:** В работе рассматривается подвижный состав пассажирского транспорта Санкт-Петербурга, в частности ГУП «Пассажиравтотранс». Исследуется текущая ситуация по реализации программ по расширению использования природного газа в качестве моторного топлива в Санкт-Петербурге. В рамках исследования выявлены преимущества и недостатки перехода на природный газ общественного транспорта Санкт-Петербурга. Сделан анализ динамики изменения цен на топливо, поставляемого для нужд СПб ГУП «Пассажиравтотранс» в 2014-2019 годах.

**Ключевые слова:** газомоторное топливо, природный газ, общественный транспорт, государственная программа.

**Annotation:** The work considers the rolling stock of passenger transport in St. Petersburg, in particular, Passazhiravtotrans State Unitary Enterprise. The current situation on the implementation of programs to expand the use of natural gas as a motor fuel in St. Petersburg is investigated. The study identified the advantages and disadvantages of switching to natural gas in public transport in St. Petersburg. An analysis is made of the dynamics of changes in fuel prices supplied for the needs of St. Petersburg State Unitary Enterprise Passazhiravtotrans in 2014-2019.

**Key words:** gas fuel, natural gas, public transport, state program.

Газ в качестве моторного топлива используется более чем в 80 странах мира. С каждым годом мировой парк автомобилей на газе неуклонно растет. Россия обладает 20 процентами всех мировых запасов природного газа, но занимает только 20-е место по использованию автомобилей на газовом топливе.

Гипотеза следующая: в настоящее время темпы реализации программы о расширении использования природного газа в качестве моторного топлива низкие, потому что существует ряд проблем, связанных со слабыми сторонами и угрозами реализации внедрения природного газа.

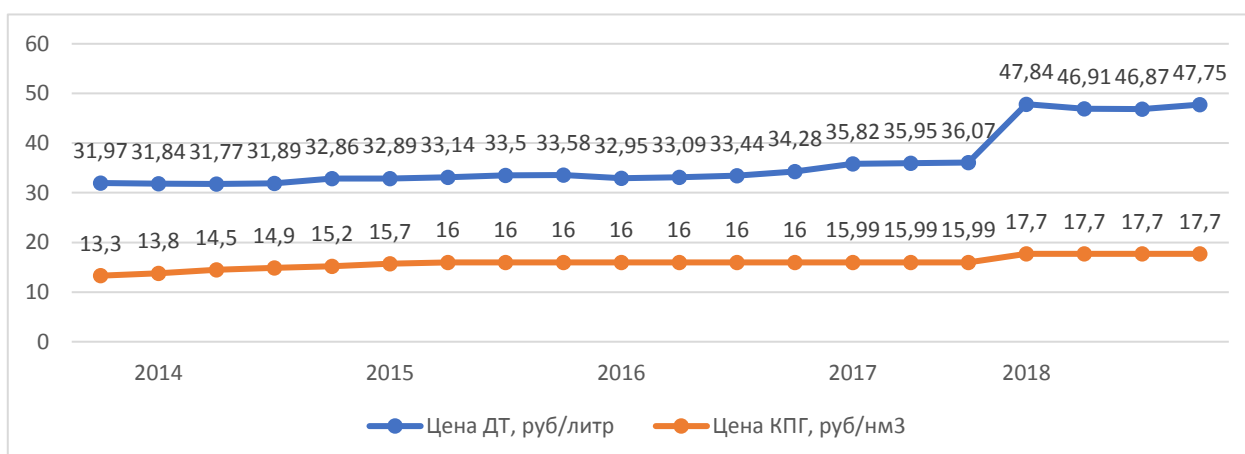
Целью исследования является оценка интенсивности внедрения программы о расширении использования природного газа в качестве моторного топлива на примере ГУП «Пассажиравтотранс».

Согласно распоряжению правительства от 13 мая 2013 г. №767-р о расширении использования природного газа в качестве моторного топлива, к 2020 году в российских городах с населением свыше 1 миллиона жителей на газомоторное топливо (ГМТ) должно быть переведено не менее половины парка общественного транспорта и дорожно-коммунальной техники[1]. Спустя год в Санкт-Петербурге было принято распоряжение городского правительства от 25 августа 2014 года N 52-рп "О Программе внедрения газомоторного топлива в автотранспортном комплексе Санкт-Петербурга на 2014-2023 годы". Для обновления парков предусмотрены субсидии из федерального и местных бюджетов [2]. Переход на газ обладает рядом преимуществ: газовые автомобили окупаются быстрее дизельных и приносят больший доход; перевод на ГМТ приведет к сокращению эксплуатационных затрат; помимо этого, будет уменьшение шумового воздействия на окружающую среду, снижение выбросов автотранспортными средствами вредных (загрязняющих) веществ; также будет происходить замещение соответствующего количества нефтяных видов моторного топлива и применяться налоговые льготы. По мнению экспертов, перевод общественного и коммунального автотранспорта на газ принесет стране 1 триллион рублей в год благодаря экономии на стоимости топлива [3]. Так кандидат экономических наук, Марк Гойхман полагает, что газ дешевле жидкого

топлива. "Расчеты экспертов показывают, что экономия для транспортников по расходам на газе составляет 36%. При его использовании возникает меньше вредных выбросов. Для заправки автотранспорта применяется метан, отличающийся высокой экологической безопасностью. Переход на газ позволит бороться и с традиционными для России "сливами", хищениями бензина и дизельного топлива, составляющими до 20% используемого топлива в сфере общественного транспорта", — резюмирует Гойхман. Также доктор технических наук, профессор Михаил Якимов отмечает, что перевод транспорта на газ — это важное и нужное дело, так как он является максимально безопасным природным топливом.

Одним из самых важных достоинств является значительно низкая стоимость данного вида топлива. Из графика изменения цены на компримированный природный газ и дизельное топливо видно, как интенсивно дизельное топливо растет в цене и на начало 2019 года достигает 47,84 руб/литр. Также на графике видно, что КПГ с 2018 года достиг отметки в 17,7 руб/нм<sup>3</sup> и до конца 2019 года остаётся на этом уровне. Это подтверждает то, что природный газ дешевле, и его цена менее склонна к изменению по сравнению с дизельным топливом.

График 1. Изменение цены на компримированный природный газ и дизельное топливо<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Составлено автором на основе данных с официального сайта СПб ГУП «Пассажиравтотранс»

Подвижной состав пассажирского транспорта Санкт-Петербурга на первое полугодие 2019 года насчитывает [7]:

- 1914 вагонов метро;
- 776 трамвайных вагонов;
- 680 троллейбусов;
- 5123 автобуса различной вместимости.

Из этих данных видно, что автобусы составляют заметно большую часть. Из 5123 автобусов 1587 эксплуатируется ГУП «Пассажиравтотранс», что составляет около 31% от общего количества автобусов в Санкт-Петербурге. Оставшееся количество принадлежит частным операторам [5].

Санкт-Петербургское государственное унитарное предприятие пассажирского автомобильного транспорта (СПб ГУП «Пассажиравтотранс») является одним из крупнейших пассажирских перевозчиков автобусным транспортом Северо-Западного региона России. Оно находится в ведении Комитета по транспорту и осуществляет в установленном порядке перевозки пассажиров автобусами. Предприятие обслуживает 159 городских и пригородных маршрутов [6]. Государственное предприятие с 2014 г. первое из перевозчиков Петербурга начало эксплуатировать автобусы на компримированном природном газе (метане). На 01.12.2019 г газовой парк предприятия насчитывает только 163 автобуса (около 10% от общего числа автобусов ГУП «Пассажиравтотранс»). Однако этого количества недостаточно для выполнения плана к 2020 году. Низкая интенсивность внедрения программы обусловлена следующими причинами:

1. Газовый транспорт дороже дизельных аналогов;
2. Недостаточное количество объектов заправочной инфраструктуры в Санкт-Петербурге, длительная заправка ТС [4];
3. Перевооружение ремонтных зон;
4. Отсутствие широкой сети сервисных центров и организаций, которые занимаются сертификацией газобаллонного оборудования, поверкой емкостей;

## 5. Значительные первоначальные затраты.

Таким образом, на примере ГУП “Пассажиравтотранс”, основная проблема перехода на газ заключается в нехватке бюджета на исполнение плана. Также стоит отметить, что даже в случае достаточного финансирования данного проекта, предприятие может столкнуться с проблемами функционирования газового автопарка.

Интенсивное внедрение газомоторного топлива в автотранспортном комплексе Санкт-Петербурга окажет положительное влияние на развитие экономики города в целом, будет способствовать повышению инвестиционной привлекательности, улучшению экологической обстановки и созданию предпосылок для обеспечения высоких темпов развития инновационных технологий, что в итоге приведет к повышению уровня жизни населения. Поэтому необходимо реализовывать мероприятия программы и перевести подвижный состав предприятий и организаций Санкт-Петербурга на природный газ. Однако ГУП “Пассажиравтотранс” демонстрирует недостаточную подготовленность к осуществлению программы из-за нехватки средств, высоких цен на новый вид транспорта и оборудования, недостаточного количества объектов заправочной инфраструктуры в Санкт-Петербурге, длительной заправки ТС, сложности перевооружения ремонтных зон, отсутствия широкой сети сервисных центров и организаций, которые занимаются сертификацией газобаллонного оборудования, поверкой емкостей, а также значительных первоначальных затрат. В связи с чем необходим пересмотр программы, внесение поправок и усиление контроля ее реализации.

### **Библиографический список:**

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 13 мая 2013 г. N 767-р.
2. Распоряжение от 25 августа 2014 года N 52-рп О Программе внедрения газомоторного топлива в автотранспортном комплексе Санкт-Петербурга на 2014 - 2023 годы.

3. Автобусы заправят по-новому. [интернет ресурс]. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/3427346> (дата обращения 15.12.2018).

4. Взгляд на метан. [интернет ресурс]. Режим доступа: <https://rg.ru/2016/03/28/kak-rossijskij-obshchestvennyj-transport-perehodit-na-gaz.html> (дата обращения 02.12.2019).

5. Организация перевозок. [интернет ресурс]. Режим доступа: [https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c\\_transport/transportation/](https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c_transport/transportation/) (дата обращения 02.12.2019).

6. ПАГЗ компании "Газпром газомоторное топливо" будет доставлять природный газ в автобусный парк Санкт-Петербурга. [интернет ресурс]. Режим доступа: <https://gasworld.ru/ru/news/russia/pagz-kompanii-gazprom-gazomotornoe-toplivo-budet-dostavlyat-prirodnyy-gaz-v-avtobusnyy-park-sankt-peterburga/> (дата обращения 02.12.2019).

7. Развитие городского общественного транспорта. [интернет ресурс]. Режим доступа: [https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c\\_transport/statistic/development/](https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c_transport/statistic/development/) (дата обращения 02.12.2019).