

Bauer - чемпион

«Газпром» выбрал партнера для развития российского рынка ГМТ

По мере того, как бизнес в России все больше политизируется и приобретает черты плановой экономики, зарубежные компании, сумевшие угадать смену курса или просто оказаться в нужное время в нужном месте, получают шанс резко увеличить продажи на бескрайнем рынке. Подобная история произошла с германской фирмой Bauer Kompressoren (как и клуб Bayern, происходящей из Мюнхена), которая волею судеб оказалась в центре колоссальной программы развития рынка газомоторного топлива, продвигаемой российским руководством.

Выбрали без тендера

До конца нынешнего года подразделение «Газпрома» создаст совместное предприятие с мюнхенской семейной компанией Bauer Kompressoren на базе российского ООО «РЭП Холдинг» в Санкт-Петербурге. Такое указание содержится в поручении, подписанном в марте председателем правления монополии Алексеем Миллером. В документе указано, что единым оператором программы развития газомоторного топлива от газового концерна назначается ООО «Газпром газомоторное топливо» (ГП ГМТ), которому и суждено стать российским партнером мюнхенской фирмы.

Поручение содержит подробный перечень мер, направленных на развитие рынка газо-

моторного топлива в России. Но основная из них – развитие сети автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС), без которых рост продаж природного газа как моторного топлива невозможен. Российские производители оборудования для АГНКС, очевидно, не удовлетворили «Газпром», и он решил прибегнуть к помощи известного немецкого производителя компрессорного оборудования.

Таким образом, перед Bauer Kompressoren открывается огромный рынок: по заявлению министра энергетики Александра Новака, России предстоит увеличить количество АГНКС с 243 штук, действующих в настоящее время, до 3,5 тысяч к 2030 году. Львиная доля из них придется на «Газпром», как компанию, наиболее заинтересованную в поддержании объемов реализации природного газа. Между тем, с середины 90-х

Fornovo, - говорит представитель одного из машиностроительных предприятий. – И то, что Bauer выбрали без тендера и отдали на откуп основную долю заказа, вряд ли пойдет на пользу производителям оборудования в России».

КПГ или СУГ?

События на рынке оборудования для АГНКС приняли драматический оборот в середине мая, когда премьер-министр Дмитрий Медведев подписал распоряжение правительства о расширении использования в России природного газа в качестве моторного топлива. В частности, к 2020 году в городах с численностью населения более 1 млн человек не менее 50% общественного транспорта должно быть переведено на газ, в городах с населением свыше 300 тыс. человек – не менее 30%, а в городах и населённых пунктах с населением более 100 тыс. человек – 10%.



То, что Bauer выбрали без тендера и отдали на откуп основную долю заказа, вряд ли пойдет на пользу производителям оборудования в России

годов немецкая фирма поставила потребителям оборудование для примерно 1,7 тыс. станций.

Российских производителей оборудования настораживает форма образования альянса. «Bauer – известная компания, но на рынке компрессоров есть и другие, не менее продвинутые. Например, австрийская LMF, швейцарская GreenField или итальянская

В качестве газового топлива может использоваться сжиженный углеводородный газ (СУГ), сжиженный природный газ (СПГ) и компримированный природный газ (КПГ). До последнего времени в России в качестве моторного топлива предпочитали использовать СУГ (пропан-бутановые смеси), однако мировые тенденции сводятся к тому, что доля КПГ

Третья попытка

В истории Советского Союза было отмечено две попытки широкого внедрения газомоторного топлива.

Первая относится к середине 30-х годов. В 1936 году правительство выпустило постановление о переводе части транспорта на газ. Оно предусматривало строительство газовых заправок и создание автомобильных двигателей, работающих на газовом топливе. Причем и тогда речь шла как о компримированном, так и сжиженном углеводородном газе.

Даже во время войны реализация программы не прекращалась, и в послевоенные годы в стране насчитывалось около 40 тыс. газобаллонных автомобилей. Однако затем в Западной Сибири были открыты гигантские нефтяные месторождения, и на несколько десятилетий газ потерял актуальность.

Вновь вспомнили о газовом топливе уже в 80-е годы. В 1985 году Совмин выпустил сразу три постановления о переводе крупных потребителей топлива на газ. Были построены 500 АГНКС, количество автомобилей, переведенных на газ, достигло 500 тыс. штук. Однако в 90-е годы система льгот, созданная для поддержки газомоторного парка, рухнула, и нефтяники взяли очередной реванш у газовиков.

В настоящее время в России насчитывается менее 100 тыс. автомобилей, работающих на КПП, а потребление этого вида топлива составляет 390 млн куб. м в год, что меньше, чем даже в кризисном 1990 году (500 млн куб. м).

(метан) постепенно растет и уже превысила в большинстве стран долю СУГ на рынке газомоторного топлива. Что же касается СПГ, то его использование на пассажирском автомобильном транспорте пока не отработано.

Основным бенефициаром новой программы правительства, очевидно, станет «Газпром», а он заинтересован в первую очередь в развитии рынка КПП, что может привести к увеличению сбыта метана на внутреннем рынке (до 3 млрд куб. м в год на первом этапе, по заявлению Алексея Миллера). В то же время СУГ является, в основном, побочным продуктом при добыче нефти и менее интересен «Газпрому». Так что распоряжение правительства создает благоприятные условия в первую очередь для производителей оборудования для АГНКС.

Мартовское поручение Алексея Миллера подтверждает эту догадку. В нем, в частности, содержатся следующие инструкции:

- ООО «Газпром межрегионгаз» - передать ООО ГП ГМТ инвестиции в объеме 1 млрд руб., а также результаты работ по реализации



Основным бенефициаром новой программы правительства станет «Газпром», а он заинтересован в развитии рынка КПП

пилотных проектов развития сети АГНКС в рамках Программы газоснабжения и газификации регионов РФ на 2013 г. (до 1 июня с.г.);

- ОАО «Газпром нефть», ООО ГП ГМТ - подготовить Соглашение о размещении заправочных модулей КПП на АЗС «Газпром нефти» (до 12 апреля 2013 г.);

- ОАО «Газпром нефть», ООО ГП ГМТ - подготовить Совместную программу по размещению заправочных модулей КПП на АЗС «Газпром нефти» (до 1 июля 2013 г.).

Мода на ГМТ

Таким образом, АЗС «Газпром нефти», коих насчитывается 1670 штук в России, СНГ и Европе, будут оснащены модулями для сбыта газомоторного топлива. Как утверждают источники в компании, модули предусматривают возможность заправки как КПП, так и СУГ.

Еще примерно 2,6 тыс. АЗС располагает «Роснефть» (включая АЗС, принадлежащие ТНК-ВР), которая также заявила о намерении поддержать проект развития рынка газомоторного топлива и оснастить свои станции оборудованием для заправки КПП.

Получается, что в общей сложности на 4,3 тыс. АЗС могут быть установлены газовые модули, что уже позволит перевыполнить план, о котором говорил Александр Новак. На деле, однако, далеко не на всех АЗС целесообразно устраивать газовые колонки. Кроме того, для работы с компрессорами нужно, чтобы АЗС была присоединена к газопроводу, в противном случае

издержки на доставку на станцию газа в баллонах могут осложнить экономику проекта. Так что общее число модулей окажется существенно меньше числа АЗС «Роснефти» и «Газпром нефти».

Иными словами, строить новые АГНКС, причем в больших количествах, все-таки придется. Стоимость одной такой станции составляет от 60 до 100 млн руб.

Таблица 1. Спрос на КПГ в транспортном секторе потребления в марте 2013 г.

Страна	Общий спрос на КПГ, млн нм3/год	Парк ГБА, всего	Парк АГНКС, всего	Удельный спрос на КПГ (тыс. нм3/год/1 ГБА)	Удельный парк ГБА на одну АГНКС
Иран	5 760,00	3 300 000	1 960	1 745	1 684
Таиланд	3 422,04	352 652	481	9 704	733
Пакистан	2 949,00	3 100 000	3 330	951	931
Аргентина	2 777,40	2 193 114	1 921	1 266	1 142
Бразилия	1 963,20	1 733 469	1 793	1 133	967
Индия	1 958,52	1 500 000	724	1 306	2 072
Южная Корея	1 116,00	35 872	190	31 111	189
Бангладеш	1 098,60	200 000	600	5 493	333
США	930,24	112 000	1 035	8 306	108
Италия	870,00	746 470	909	1 165	821
Украина	624,00	388 000	324	1 608	1 198
Колумбия	540,00	387 250	676	1 394	573
Египет	456,00	178 000	160	2 562	1 113
Россия	390,00	87 000	250	4 534	344
Армения	318,24	244 000	345	1 304	707
Боливия	315,34	254 722	156	1 238	1 633
Германия	276,00	95 162	904	2 900	105
Перу	222,72	136 662	189	1 630	723
Норвегия	196,80	908	26	216 740	35
Болгария	180,00	61 623	103	2 921	598
ИТОГО	27 368,11	17 335 340	21 399	1 579	810

Источник: Национальная Газомоторная Ассоциация

(\$1,9-3,2 млн). По словам Новака, «Роснефть» намерена выделить до 60 млрд руб. на строительство 1 тысячи газозаправочных станций. Еще 1 млрд руб. в строительство заправок уже в ближайшее время готов инвестировать «Газпром». Так что масштабы закупок оборудования для заправки КПГ только двух компаний – «Газпрома» и «Роснефти» - исчисляются несколькими тысячами комплектов на период до 2030 года.

Но скорее всего, к программе присоединятся и другие компании. После того, как Владимир Путин провел совещание, на котором призвал правительство резко ускорить работу над развитием рынка ГМТ, стало ясно, что проект приобрел политическую окраску, и крупным бизнесменам придется заниматься газомоторным топливом так же усердно,

как вкладывать деньги в олимпийские объекты и развитие Дальнего Востока, или посещать Экономический форум в Санкт-Петербурге.



Крупным бизнесменам придется заниматься газомоторным топливом так же усердно, как вкладывать деньги в олимпийские объекты и развитие Дальнего Востока

Разнарядка побеждает

Теперь о том, что может помешать осуществлению этих грандиозных планов. Как всегда, дьявол кроется в попытках заменить экономические стимулы плановой разнарядкой. Про стимулы на совещании у Путина тоже говорили, но без конкретизации, зато минимальную долю общественного транспорта, которую нужно перевести на газ, обозначили четко, без каких бы

то ни было условий и оговорок.

При таком подходе очень скоро выяснится, что перевод транспорта на газ – дело крайне затратное

и не сулящее быстрой окупаемости. Специалисты ВНИИГАЗа давно подсчитали, что для того, чтобы АГНКС была рентабельной, она должна обслуживать не менее 900 газобаллонных автомобилей (ГБА). Иначе оборот не позволяет выйти на окупаемость. В Италии, например, на 1 АГНКС приходится 1500 ГБА, в Индии – 1700 ГБА. В результате эти страны сегодня входят в число лидеров использования ГМТ,

наряду с Ираном, Аргентиной и Пакистаном.

Как ведет бизнес «Газпром»? В августе прошлого года он открыл первую АГНКС с использованием оборудования Bauer Kompressoren в пригороде Горно-Алтайска. Почему именно там, ведь есть регионы, где и число АГНКС, и доля газового транспорта гораздо выше? На этот счет Виталий Маркелов,



«Газпром» до сих пор разбрасывал инвестиции в АГНКС широким веером по десяткам пилотных регионов, не добиваясь нигде необходимой концентрации предложения и спроса

зампред правления, открывший станцию, ничего не пояснил. Зато представители Горно-Алтайска сообщили, что к моменту открытия станции подготовили аж 30 автомобилей, которые будут работать на природном газе. При том, что новая АГНКС рассчитана на 250 заправок в сутки.

Те же диспропорции наблюдаются в масштабах страны. В 2011 году через российские АГНКС было реализовано 361,6 млн куб. м КПП, что на 16,6 млн куб. м больше, чем в 2010 году, но составляет лишь 18% от проектной производительности российских АГНКС. Понятно, что газовые станции будут убыточными. Как понятно и то, что добиться рентабельности и лояльности со стороны потребителей можно, лишь

добившись высокой плотности АГНКС и ГБА в одном регионе, а не размазывая их тонким слоем по просторам родной страны.

Широким веером

Тем не менее, «Газпром» до сих пор осуществлял именно такую политику: разбрасывал инвестиции в АГНКС широким веером по десяткам пилотных регионов, не добиваясь нигде необходимой концентрации предложения

и спроса. Как горестно заметил в ходе совещания у Путина Александр Новак, мы «фактически имеем чуть больше 200 [заправок ГМТ] в целом по стране на 58 регионов, это в среднем примерно четыре заправки на один регион, где есть такие газомоторные заправки».

То же самое происходит и сейчас: услышав клич, брошенный с политического Олимпа, регионы медленно начали выстраиваться в очередь к «Газпрому» за инвестициями в газовые заправки. И «Газпром» никому не отказывает. Уже объявлено, что первый 1 млрд руб. будет потрачен на 17 заправок, которые в этом году появятся в Татарстане, Вологодской, Новгородской, Новосибирской, Орловской, Ростовской,

Рязанской, Тамбовской областях, а также в Пермском и Ставропольском краях...

Через год-другой «Газпром» подсчитает убытки от этих инвестиций и придет к выводу, что программу нужно скорректировать в сторону сокращения, так как к тому времени у монополии появятся новые грандиозные планы и проекты. Инженерам из Bauer Kompressoren посоветуют существенно снизить цены на свое оборудование, ибо в противном случае проекты строительства АГНКС окажутся убыточными. Инженеры объяснят, почему это невозможно. На этом очередная попытка перевести транспорт на газ благополучно сойдет на нет.

«Распыление средств по регионам – лучший способ дискредитировать идею перевода транспорта на газ, - делится с RusEnergy представитель компании, производящей компрессорное оборудование. – Наилучшей моделью было бы вложить деньги в один-два крупных региона, насытить их как станциями, так и газовым транспортом, отладить взаимодействие, логистику, экономику, и лишь затем, исправив недочеты, переходить к тиражированию опыта на другие территории. Но нашим менеджерам нужна не эффективность, им нужен масштаб. Значит, и результат будет обычным».