

## Увеличение использования КПГ глазами потенциального инвестора

Аполонский И.Ю. (филиал «Среднерусский» Собинбанка)

Тула 18.02.2005



В настоящее время загрузка большинства автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) составляет 5-10 %. Причины, сдерживающих расширение автопарка, несколько. Одна из них – достаточно высокая стоимость переоборудования даже по сравнению с оборудованием для сжиженного нефтяного газа (пропан-бутан). Стоимость перевода разных марок автомобилей на компримированный природный газ (КПГ) составляет от 29 до 65 тыс. руб. Для сравнения, стоимость перевода «ГАЗели» на сжиженный нефтяной газ составляет 11-12 тыс. руб.

Однако существуют и несколько успешных АГНКС, загрузка которых существенно превышает среднюю. В качестве примера можно привести АГНКС в г. Касимове Рязанской области, загруженную почти на 100 %, и АГНКС в г. Новомосковске Тульской области, загрузка которой выросла с 4-6 % в 2001 г. до 50 % сегодня и продолжает расти.

В обоих случаях при АГНКС работает структура, занимающаяся установкой оборудования на автомашины и предоставляющая своим клиентам небольшую (как правило 2-3 мес.) рассрочку на оплату устанавливаемого оборудования, позволяющую автовладельцам смягчить затраты на его установку. Таким образом, самостоятельно сложилось ноу-хау, как увеличить загрузку имеющихся АГНКС и сделать их рентабельными без значительных капиталовложений.

Сдерживающим фактором в данном случае является то, что автовладельцу все-таки приходится нести определенные финансовые издержки при переходе на КПГ. Для установочной компании отсрочка, которую она предоставляет клиентам, означает отвлечение существенного количества оборотных средств из своего бизнеса.

Включение в сложившуюся схему кредитной организации позволяет решить обе проблемы. Установочная компания не отвлекает оборотные средства, а автовладелец начинает получать экономию на горючесмазочных материалах (ГСМ) сразу после установки газобаллонного оборудования (ГБО).

Расчеты показывают, что за счет более чем двукратной разницы в ценах между бензином А-76 и КПГ возникает ситуация, когда при 9-месячном кредите на установку ГБО автовладелец получает экономию даже с учетом выплаты процентов и возврата кредита уже с первого дня после установки

оборудования. Филиал «Среднерусский» Собинбанка уже выдал первую партию кредитов на следующих условиях.

Срок кредита – 9 мес. В период возврата кредита экономия на ГСМ (при пробеге 200 км/сут.) составляет 25-45 %, а через 9 мес., т.е. после погашения кредита, экономия составит 55-65%.

Процентная ставка по кредиту - 17 % годовых. На сегодняшний день 17-18 % являются типичной ставкой в секторе потребительского кредитования. Отсутствие первоначального взноса позволяет автовладельцу не вкладывать собственные средства и сразу получать экономию от снижения расходов на топливо.

Обеспечением кредита служит залог устанавливаемого оборудования, т.е. автовладельцу не требуется предоставлять дополнительных залогов. С целью сохранности залога в период действия кредита устанавливаемое оборудование страхуется в страховой компании, что является элементом общепринятой банковской практики.

При использовании такой схемы автовладелец, имеющий, например, грузовую «ГАЗель», выходит в «ноль» (не тратит дополнительных средств на оплату метана и выплаты за установленное оборудование в период его окупаемости) уже при среднесуточном пробеге 81 км. При среднесуточном пробеге 200 км экономия по сравнению с работой на бензине в период возврата кредита составит 5,2 тыс. руб./ мес. (38 % от затрат на бензин), а после его возврата – 8,6 тыс. руб. (64 % от затрат на бензин).

Расчеты показывают, что для автомобилей «ГАЗель», грузовиков ГАЗ, Зил, автобусов разных классов экономия в период кредита при среднесуточном пробеге 200 км составляет 26-44 %, а после его возврата повышается до 56-64 % от затрат на бензин.

Кредитование установки ГБО позволяет решить проблему исчезновения вторичного рынка баллонов для КПГ, который долгое время был основным источником сравнительно дешевых баллонов. Предлагаемые заводами-производителями новые баллоны дороже "вторичных" в 2-3 раза.

Удорожание стоимости переоборудования при использовании новых баллонов составляет 40-80 % (кроме переоборудования пассажирской "ГАЗели", где изначально применялись новые металлопластиковые баллоны). По мнению некоторых установщиков, использование новых баллонов приведет к исчезновению спроса на метановое ГБО. Между тем, расчеты показывают, что даже при использовании новых баллонов экономия в период кредита составляет 17-36 % от затрат на бензин, а увеличение срока кредита до года выводит ее на практически прежний уровень. Таким образом, увеличение сроков кредитования с 9 до 12 мес позволяет в значительной степени решить проблему новых баллонов.

Следующим шагом Собинбанк рассматривает варианты кредитования автохозяйств для перевода их на КПГ. Весьма интересен с этой точки зрения

автотранспорт муниципальных структур, которые отличаются большим количеством техники, значительными суточными пробегами, централизованным управлением и перманентным недофинансированием.

После завершения первого этапа – развертывания широкомасштабной программы кредитования установки ГБО для повышения загрузки существующих АГНКС – можно будет переходить к следующему – финансированию строительства новых недостающих АГНКС.

Анализ экономических параметров показывает, что чем меньше станция, тем больше в процентном отношении должна быть ее загрузка. Ухудшение показателей АГНКС с уменьшением размера объясняется их экономическими особенностями: при уменьшении размера производительность АГНКС падает значительно быстрее, чем стоимость строительства и постоянные эксплуатационные издержки, что существенно снижает чистую прибыль от эксплуатации и увеличивает срок окупаемости.

По имеющимся данным, при переходе от АГНКС-500 к АГНКС-125 производительность снижается в 3,2 раза, а стоимость строительства и постоянные эксплуатационные расходы – лишь в 1,3 и 1,5 раза соответственно. В результате срок окупаемости при 100 %-ной загрузке увеличивается с 1 до 3 лет. В расчетах принята цена КПГ 4,60 руб./м<sup>3</sup> (цена в Нижнем Новгороде). В центральной России она меняется от 3,90 руб./м<sup>3</sup> до 5 руб./м<sup>3</sup>. При цене газа 3,90 руб./м<sup>3</sup> срок окупаемости АГНКС-125 увеличивается до 4,5 лет. Уменьшение загрузки АГНКС до более реальных на практике 80 % также увеличивает срок окупаемости АГНКС-125 до 4 лет и более. Срок окупаемости АГНКС-60 превышает 10 лет в нормальных условиях. Из приведенных расчетов можно сделать следующие выводы:

- небольшие АГНКС целесообразно строить на собственные средства, т.к. из расчетов видно, что срок окупаемости при коммерческом кредитовании слишком велик.

- на коммерческих условиях (на деньги банков) целесообразно строить средние и крупные АГНКС. Срок окупаемости АГНКС очень чувствителен к их загрузке, поэтому начинать строительство средних и крупных АГНКС стоит, имея надежные соглашения с автохозяйствами (возможно, в первую очередь с муниципальными) об их переводе на КПГ.

Определенной гарантией этой загрузки может быть, например, доленое участие местного бюджета в финансировании строительства АГНКС или соглашение о том, что новая АГНКС из своего дохода погашает лишь основной кредит, а банковские проценты – бюджет. Другим способом снижения финансового прессинга на проект и дополнительной гарантией своевременного возврата банковских инвестиций может быть реинвестирование в строительство АГНКС части сэкономленных от перехода на КПГ средств.

Для примерного расчета возьмем условный город Н-ск в Центральной России. Пусть его муниципальный автопарк включает 360 единиц техники, в т. ч. 200 автобусов ПАЗ и ЛИАЗ, 120 грузовых автомобилей ЗиЛ и ГАЗ и 40 пассажирских "ГАЗелей". Принимаем средний пробег автомашин 200 км в сутки. Ежегодные расходы на оплату горючего, полностью дотируемые городским бюджетом, в этом случае составят 100 млн. руб. в год.

Предположим, что условием перевода своего автопарка на КПГ со стороны администрации Н-ска было строительство четырех АГНКС в разных районах города. При этом администрация готова на первом этапе получать только половину экономии на ГСМ.

При установке ГБО в кредит даже с использованием новых баллонов на срок 1,5 года текущие затраты на газовое топливо и обслуживание ГБО составят около 44 млн. руб. в год, платежи по кредиту – еще 15 млн. руб. в год, экономия от перехода на КПГ – 41 млн. руб. в год (41%).

По договоренности с администрацией будут построены четыре АГНКС-200. При этом муниципальный транспорт обеспечит их загрузку на уровне 65 %. При реинвестировании половины получаемой городом экономии в погашение кредита на строительство АГНКС вместе с прибылью от их эксплуатации, станции окупаются за 1,5 года с момента пуска (без учета срока строительства АГНКС).

Таким образом, появляется возможность переоборудования муниципального транспорта на газ в городах, не имеющих АГНКС, или где их количество недостаточно. На примере города Н-ска, размер годовых бюджетных дотаций которого на ГСМ составляет 100 млн. руб., расчеты показали, что за 1,5 года погашаются банковские кредиты на переоборудование муниципального автопарка на КПГ и на строительство четырех АГНКС-200. Кроме того, в первый год, с учетом гашения кредита бюджет получает экономию более 20 млн. руб., во второй год – около 40 млн. руб., а с третьего года – 56 млн. руб. Однако это следующий этап после расширения рынка газобаллонного оборудования под уже имеющиеся АГНКС.

Из приведенных оценочных расчетов видно, что "Программа увеличения использования КПГ в качестве моторного топлива" может быть самофинансируемой. ОАО «Газпром» необходимо проводить лишь правильную организационную политику. Для подтверждения правильности расчетов целесообразно создать ряд пилотных проектов, первый из которых – кредиты на ГБО – уже реализуется.