

автомобильный транспорт

Двигатель альтернативного сгорания

Автомобилей, работающих на газе, в России мало. Количество зарегистрированных газомоторных машин составляет около 0,2% от всего автопарка, насчитывающего более 49 млн единиц. Причина — дефицит топлива и отсутствие серийных машин с газомоторным оборудованием. В следующем году сразу два производителя планируют выпустить серийные легковушки, работающие на метане, что даст стимул развития инфраструктуры.

— технологии —

Метан не там

Машины, использующие газ (метан или пропан-бутановую смесь) как топливо, не пользуются спросом, хотя расходы на содержание таких транспортных средств могут быть на 30–50% меньше, чем у машин, потребляющих традиционное топливо. Кроме того, продукты сгорания газа в двигателе наносят гораздо меньше вреда окружающей среде. Отсутствие спроса нередко объясняют тем, что в стране слабо развита сеть автогазонаправочных станций (АГЗС). Газомоторное топливо бывает двух типов: смесь пропан-бутана и метан. По данным ПАО «Газпромнефть», сегодня в России насчитывается 3,5 тыс. пропан-бутановых станций и не более 350 метановых. АГЗС зачастую расположены в неудобных для потребителя местах — вдалеке от городских инфраструктурных объектов, что продиктовано повышенными требованиями к безопасности при обращении с газом. Для сравнения: в Китае более 6,5 тыс. газовых автозаправочных станций.

ет стоимость строительства традиционной АЗС. Для того чтобы затраты окупились, трафик одной АЗС должен достигать хотя бы 400 заправок в сутки. Сегодня он редко превышает 40 заправок», — объясняет директор департамента развития бизнеса дирекции региональных продаж «Газпром нефть» Виталий Поляк. По его словам, пока газомоторный автомобиль далеко не для всех выгоден. Его цена выше традиционного. Чтобы разница окупилась, может потребоваться несколько лет. Сейчас переход на газомоторную технику становится экономически выгодным при пробеге примерно от 100 тысяч километров в год. Поэтому рынок газомоторного топлива развивается в основном за счет муниципального транспорта, преимущественно пассажирского, который имеет большие пробеги.

Еще одна причина низкого спроса — недовольство потребителей к оборудованию установленному вне завода. По словам начальника отдела эксплуатации «Мостаксис» Дмитрия Абрамеевца, использование газомоторного топлива представляется небезопасным, снижающим надежность и эксплуатационные характеристики машины. «Мы

не используюем автомобили, потребляющие газ. Кроме плохой доступности заправочных станций газовый баллон, размещаемый в багажнике, значительно сокращает полезное пространство машины, клиенты не уверены в безопасности оборудования, что вызывает у них беспокойство, — говорит господин Абрамцев. — Раньше, когда мне приходилось иметь дело с газомоторными машинами, на них периодически возникали утечки газового топлива. Газ не имеет такого сильного запаха, как бензин или дизель, поэтому его утечки могут проходить незаметно». Вместе с тем он отметил, что использование газа позволяло значительно сократить расходы на топливо до 30%.

«Сегодня многие понимают, что газ как автомобильное топливо может быть выгодным. Но в стране нет развитой сервисно-сбытовой сети газомоторного оборудования. Его установкой на легковые автомобили занимаются авторизованные техстанции. Проведение таких работ — это технологическое изменение машины, которое должно отмечаться в техпаспорте транспортного средства в ГИБДД и в дальнейшем требует обязательного контроля и обслуживания. Но у нас многие эти изменения никак не регистрируют. Поэтому и точной статистики рынка газомоторных машин нет, — говорит начальник отдела аналитики компании „Авгостат“ Андрей Топтун. — Важно и другое — в случае технологического изменения автомобиль лишается дилером гарантии».

Для того чтобы автомобиль оставался на гарантии, изменения в конструкцию должен вносить сам автопроизводитель. В России легковые автомобили с газотопливным оборудованием серийно не выпускаются. В

сегменте легких коммерческих машин (LCV) есть газомоторный вариант модели «Газель», выпускаемой на ГАЗе. Автомобиль оснащается оборудованием итальянской фирмы OMVL. Вариантов оборудования два — под пропан-бутановую смесь (LPG) или под природный газ метан (CNG).

Для стимулирования спроса государством реализуется программа, в результате которой к 2020 году в городах с населением от 1 млн человек половина общественного транспорта и автотехники коммунальных служб должна быть переведена на газ. На эти цели из федерального бюджета выделяется почти 110 млрд руб. «Объем государственных субсидий покрывает закупку примерно 1,2–1,4 тыс. единиц газомоторной техники в год. А всего в России за год закупается порядка 2–3 тыс. единиц газомоторного транспорта. Чтобы развитие газозаправочной инфраструктуры стало оправданным, ежегодный прирост должен быть раз в десять больше», — говорит господин Ползак.

Газ для всех

СП Ford-Sollers планирует в следующем году начать производство газомоторного легкового автомобиля. Сейчас технология обрабатывается на базе модели Ford Focus. По словам первого вице-президента компании Аделя Ширинова, прототип доказал, что может эксплуатироваться во всех климатических зонах России и демонстрирует экономию расходов на топливо при сохранении рабочих параметров двигателя, работающего на бензине, в том числе показателей мощности и крутящего момента. Двигатель прототипа использует природный газ метан, он считается наиболее экологичным и безопасным и в

отличие пропан-бутана не содержит примесей, негативно влияющих на ресурс и эффективность работы мотора. Метан при утечке улетучивается, а не скапливается в нишах, как более тяжелый пропан-бутан. Сегодня на автозаправках цена природного газа составляет около 13 руб. за 1 куб. м, эквивалентный объем пропан-бутана стоит 19 руб. за литр.

«Чтобы предложить продукт по цене, которую сможет заинтересовать потребителя, необходимо производить не менее 30 тыс. таких машин в год. Мы уже начали вести переговоры с компаниями, содержащими большие автопарки. Наша главная задача сейчас доказать потребителю, что наш продукт будет для них экономически выгодным», — рассказали господин Ширинов.

Отметим, что автомобиль, использующий метан, уже есть у АвтоВАЗа. Это Lada Vesta CNG. Ее сертификация для продажи на рынке завершается. В декабре будет выпущена предсерийная партия. «Мы будем готовы выпустить партию Vesta CNG для крупного корпоративного заказчика. Чем выше будет тираж, тем более привлекательной будет цена, и тем более современным будет вариант оборудования», — пояснил представитель АвтоВАЗа.

В «Газпром нефти» говорят, что рассматривают в долгосрочной перспективе метан как основную альтернативу нефтепродуктам в качестве моторного топлива, в том числе в массовом сегменте. Но в обозримом будущем рынок будет развиваться прежде всего за счет перевода на метан общественного транспорта, спецтехники дорожно-коммунальных служб, сельхозтехники, а также автопарков частных пассажирских и грузовых перевозчиков.

Дмитрий Панов

Новые и незабытые старые

— ЭКОНОМИКА —

с13 Падение рынка новых машин и рост срока владения автомобилем в «Рольф» считают «звеньями одной цепи» — цены на новые машины выросли, за ними подтянулись и цены на автомобили с пробегом, а реальные доходы населения, напротив, сокращаются. Впрочем, рынок вторички «не может долго вариться в собственном соку»: средний возраст автомобиля в российском автопарке

12,2 года, доля автопарка старше 15 лет — 31%. Эти автомобили будут вывезать из автопарка и их необходимо будет заменять, рассуждают в компании. Увеличенный срок владения машиной как раз является драйвером роста рынка в следующем году — владельцы, которые продирижируют владением автомобилем на год или два, будут вынуждены менять автомобиль, так как вырастут затраты на поддержание технического состояния. В компании считают, что в долгосрочном про-

гнозе увеличенный срок владения машиной на рынок не влияет.

Между тем консолидированного мнения о том, как будет дальше развиваться рынок, нет. Впрочем, большинство участников настроены пессимистично и уверены, что срок владения автомобилем будет только расти. Руководитель проектов McKinsey Юрий Трошенко считает, что ключевым фактором, влияющим на темп обновления, является покупательная способность населения. Немаловажными являются и

потребительские тенденции — например, ряд жителей городов отказываются от владения автомобилем в пользу такси и каршеринга.

Но создаются предпосылки к образованию отложенного спроса, который рано или поздно появится на рынке новых авто и скорректирует скорость его падения, рассуждают в компании. В «Рольфе» прогнозируют начало восстановления рынка уже со второй половины 2017 года и ожидают продолжения «обеднения рынка автомобилей»

с пробогом и роста его дилерской составляющей». В РОАД также считают, что для роста рынка новых автомобилей должны либо вырасти доходы населения, либо снизить цены на машины. Предпосылкой для существенных изменений одного либо другого в ассоциации не видят и полагают, что пока не изменятся эти факторы, тенденция увеличения срока владения автомобилем, в первую очередь в массовом сегменте, сохранится. По мнению Сергея Бургазалиева, это даст дополнительный

ный стимул для рынка запасных частей, сервисных предприятий.

Кроме того, эксперты компании отмечают, что в будущем средний срок владения автомобилем продолжит оставаться под влиянием «разнонаправленных факторов». С одной стороны, кризисные явления в экономике будут негативно отражаться на данном показателе, с другой — автомобиль все больше становится высокотехнологичным продуктом с высокой скоростью устаревания.

Никита Трофимов

Грузовики Ford Trucks

Груз не в тягость

Это современный, мощный и одновременно экономичный автомобиль. Он успешно прошел множество испытаний и тестов, чтобы мы могли уверенно сказать, что 1 000 000 км это не предел. Гарантия 2 года без ограничения пробега это подтверждает.

www.ford.ru/heavys
8(800) 200 22 66
ruscargo@ford.com

- Двигатель 460PS Euro5
- Автоматизированная коробка передач*
- Интардер*
- Передний и задний дисковый тормоз
- Мощный моторный тормоз-замедлитель
- Системы ESP и EBS

- Интеллектуальная система торможения
- Система помощи при трогании на подъёме
- Круиз-контроль
- Кондиционер с фильтром пыльцы*
- 4-точечная пневмоподвеска кабины*
- Люк с электроприводом

- Центральный замок с дистанционным управлением
- Иммобилайзер
- Предпусковой жидкостный обогреватель

* Опционально

Не является публичной офертой. Список стандартного и дополнительного оборудования может меняться.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» («Авто. Коммерческий транспорт»). Учредитель: АО «Коммерсантъ». Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2. | **Владимир Желонкин** — генеральный директор АО «Коммерсантъ» | **Сергей Яковлев** — шеф-редактор АО «Коммерсантъ» | **Павел Касин** — директор фотослужбы | **Рекламная служба:** Тел. (495) 797-6996, (495) 926-5262 | **Владимир Лавицкий** — руководитель службы «Издательские синдикаты» | **Алексей Харнас** — выпускающий редактор | **Ольга Боровягина** — редактор | **Сергей Цомык** — главный художник | **Павел Куликов, Наталья Колосовалова** — фоторедакторы | **Марина Данилина** — корректор | **Адрес редакции:** 121609, г. Москва, Рублевское ш., д. 28. Тел. (495) 797-6970, (495) 926-3301