

ГАЗ ПРОБУКСОВЫВАЕТ

В РОССИИ, ПО ЭКСПЕРТНЫМ ОЦЕНКАМ, ОКОЛО 100 ТЫС. ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, РАБОТАЮЩИХ НА ГАЗЕ, ЧТО ЭКОНОМИЧЕСКИ ВЫГОДНЕЕ И ЭКОЛОГИЧНЕЕ ТРАДИЦИОННЫХ ВИДОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТОПЛИВА. ГАЗОМОТОРНЫЙ ТРАНСПОРТ ЗАНИМАЕТ 1,6% ОТ ВСЕГО ПАРКА МАШИН В МИРЕ, 1% ПАРКА В США, 0,4% В ЕВРОПЕ И ЛИШЬ 0,2% В РОССИИ. ВЛАСТИ СТРАНЫ ПОСТАНОВИЛИ ПЕРЕВЕСТИ В ГОРОДАХ-МИЛЛИОННИКАХ ПОЛОВИНУ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА И КОММУНАЛЬНОЙ ТЕХНИКИ НА ПРИРОДНЫЙ ГАЗ К 2020 ГОДУ, НО ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО ЭТА ЗАДАЧА ПРАКТИЧЕСКИ НЕВЫПОЛНИМА В СИЛУ НЕСФОРМИРОВАННОГО СПРОСА, НЕРАЗВИТОСТИ ЗАПРАВОЧНОЙ И СЕРВИСНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И РЯДА ДРУГИХ ФАКТОРОВ. УЛЬЯНА ТЕРЕЩЕНКО

По данным исследования агентства NGV Communications Group, по состоянию на начало 2015 года мировой парк метановых автомобилей насчитывал 22,3 млн. Мировой парк автомобилей, работающих на компримированном природном газе (КПГ), ежегодно увеличивается на 25–30% и, по прогнозам аналитиков, к 2020 году составит около 50 млн единиц.

Лидеры по количеству автомобилей, работающих на газомоторном топливе (ГМТ), и специализированных заправок — это Иран, Пакистан, Аргентина, Бразилия, Китай. В Китае и Иране — по 4 млн таких автомобилей, в Пакистане — 3,7 млн авто. В России этот показатель не превышает 100 тыс. автотранспортных средств.

УЗКИЙ ГОРИЗОНТ ПЛАНИРОВАНИЯ В течение последних трех лет рынок газомоторной техники в России развивался довольно медленно. В итоге газомоторная инфраструктура выросла всего на 30%, причем загруженность каждого объекта сегодня составляет менее 26%, объем поставки КПГ через газозаправочную сеть увеличился всего на 15,6%. При этом власти страны постановили перевести в городах-миллионниках половину общественного транспорта и коммунальной техники на природный газ к 2020 году.

Как отмечает директор по развитию бизнеса и инновациям ГК «Автоспеццентр» Валентин Коробельников, отставание от запланированного графика перехода муниципального транспорта на газомоторное топливо кроется в целом комплексе причин. «Это недостаточность господдержки и отсутствие финансирования на обновление парка общественного транспорта в регионах РФ, ограниченное предложение газомоторной техники на российском авторынке, неразвитость газозаправочной и сервисной инфраструктуры. На сегодняшний день для широкого применения природного газа в качестве моторного топлива в России не хватает производственно-технической базы, которая способствовала бы развитию отечественного рынка газомоторной техники. Для этого в РФ недостаточно развиты технологии повышения энергоэффективности

при сжигании газа в двигателях внутреннего сгорания, эквивалентных уровню энергетической ценности бензина и дизельного топлива», — уверяет господин Коробельников.

Алексей Бакулин, генеральный директор ООО «Бакулин Моторс Групп» (российский автобусостроительный холдинг), говорит, что среди факторов, тормозящих развитие транспорта на КПГ, можно отметить малый горизонт планирования, который сдерживает инвестиции как производителей, так и транспортников.

«Программа выделения субсидий регионам принимается в конце года и каждый раз только на один год. Такая ситуация не позволяет оценить объем рынка, а следовательно, строить долгосрочную стратегию развития. Безусловно, при нынешних темпах развития инфраструктуры, финансовых возможностях перевозчиков, состоянии автобусного рынка достичь поставленных государством целей, перевести половину общественного и коммунального транспорта на потребление газа, затруднительно. До 2020 года должно быть закуплено 19,5 тыс. автобусов: это 2,8 тыс. автобусов в год. За четыре года реализации программы государственного субсидирования поставлено всего чуть более 1 тыс. пассажирских машин различного класса. Таким образом, нынешние темпы отстают от заявленных более чем в 13 раз», — подчеркивает господин Бакулин.

Иван Папазов, руководитель направления техники на газомоторном топливе ООО «Скания-Русь», подтверждает, что уровень потребления КПГ в России остается крайне малым в общем объеме использования всех видов топлива. «До сих пор отсутствует сформированный спрос, уровень развития инфраструктуры остается слабым. Есть и более частные проблемы, например, многие заправочные станции КПГ расположены за чертой города, что затрудняет их использование общественным транспортом и частными потребителями и сказывается на их низкой загрузке. Госпрограммы являются полезным шагом для развития отрасли, однако не способны кардинально изменить ситуацию», — поясняет господин Папазов.

Цифры подтверждают недовольство экспертов темпами развития заправочных стан-

ций. В 2014 году было построено 14 АГНКС. В 2015 году — 24 станции. До 2017 года планируется открыть 66 станций. Всего в стране около 250 метановых заправок. Для достижения показателей по заправочной инфраструктуре необходимо строительство как минимум 200 станций в год. Для сравнения, в Германии число АГНКС приближается к 1 тыс. станций.

«Складывается ситуация, когда техника стоит в очередях на единственной АГНКС в городе или регионе. Когда автобусу на междугородном маршруте не хватает топлива, чтобы доехать до следующей заправочной станции. Во многом поэтому рынок техники на метане растет исключительно благодаря субсидиям, выделяемым государством. Но нам, как производителям, нужно сделать газомоторный автобус интересным с коммерческой точки зрения для всех перевозчиков», — говорит господин Бакулин.

Станислав Емельянов, заместитель генерального директора Omnicom, добавляет, что владельцы транспортных средств не хотят переходить на газ из-за отсутствия газозаправочной инфраструктуры, а корпорации не видят смысла вкладывать средства из-за ничтожного спроса на продукт — замкнутый круг. «С переходом коммерческого транспорта на газ тоже не все просто. Если посмотреть на структуру отрасли грузоперевозок, то мы увидим, что на бензиновых моторах передвигается в основном легкий коммерческий транспорт, их примерно 15–20% от общей массы. Владельцам этих автомобилей перевести свой транспорт на газовое топливо не составит труда, а вот всем остальным участникам рынка, чей автомобиль оснащен дизельным двигателем, сделать это будет практически невозможно из-за отсутствия приемлемой и недорогой технологии перевода дизеля на газ», — поясняет господин Емельянов.

ВЫБОР МЕЖДУ МОЩНОСТЬЮ И ЦЕНОЙ Природный газ является экономически эффективным видом топлива. По словам Валентина Коробельникова, во-первых, за счет низкой стоимости топлива сокращается срок окупаемости транспортного средства. «Для сравнения, стоимость од-

ного литра бензина в России составляет 31–45 рублей, цена за один кубометр газа, равный одному литру бензина, составляет около 13 рублей. Это позволяет сократить расходы на топливо почти в три раза. Получается, что единица техники на ГМТ окупится быстрее, чем если бы у транспортного средства двигатель работал на бензине или дизельном топливе. Во-вторых, расходы на эксплуатацию транспорта на природном газе снижаются на 17–18%. Все это говорит о том, что техника, работающая на ГМТ, является перспективным направлением для широкого применения: не только в сфере общественного транспорта, но и в сегменте коммерческих грузовых перевозок и экспедиционных услуг, морской, речной и авиационной отраслях», — перечисляет он.

Иван Папазов добавляет, что использование ГМТ вместо традиционных видов топлива позволяет существенно уменьшить негативное воздействие на окружающую среду, климат и здоровье человека. «Газомоторное топливо производит гораздо меньший объем вредных выбросов по сравнению с транспортом на традиционных видах топлива. Например, использование метана позволяет сократить выброс углекислого газа на 20%. Практическая выгода от использования природного газа также очевидна: он почти полностью сгорает, не оставляя копоти и нагара, а также не содержит серы и свинца, разъедающих детали двигателя. Благодаря этому срок службы такого двигателя увеличивается на 50%. К тому же крупнейшие запасы природного газа в России значительно уменьшают себестоимость топлива: на сегодняшний день средняя розничная цена кубометра природного газа составляет 12 рублей. Поэтому при хорошо развитой системе АГНКС у газа есть все шансы составить достойную конкуренцию традиционным видам топлива», — говорит господин Папазов.

Станислав Емельянов подчеркивает, что минусы тоже есть — это высокая стоимость переоборудования транспортного средства, снижение мощности и динамических характеристик автомобиля, невозможность использования при низких температурах, что особенно актуально в нашей стране. ■



ЕВГЕНИЙ ПЯВЛЕНКО

НЕДОСТАТОЧНОЕ КОЛИЧЕСТВО ЗАПРАВОЧНЫХ СТАНЦИЙ РЕЗКО ОГРАНИЧИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА, РАБОТАЮЩЕГО НА ГАЗЕ