



**ЗА ПОСЛЕДНИЕ ПЯТЬ ЛЕТ
ОБЪЕМ ПОТРЕБЛЕНИЯ
ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА
В РОССИИ ВЫРОС НА 88%**
ФОТО ЕВГЕНИЯ ПАВЛЕНКО

прежнему мало, говорит руководитель отдела продаж ISUZU Rus Алексей Храмцовский.

Российские автолюбители нечасто переводят свои автомобили на газовое топливо, замечает старший руководитель проектов группы компаний SRG Евгений Афанасьев. Стоимость установки составляет от 25 до 100 тыс. рублей в зависимости от поколения оборудования и объема баллона. Экономия от перехода на новый тип топлива составит около 7 тыс. рублей в год на каждый 10 тыс. км пробега, приводит расчеты специалист. Таким образом, выгода должна оцениваться индивидуально — исходя из среднегодового пробега и предполагаемого срока эксплуатации транспортного средства.

По мнению генерального директора компании «Газпромбанк Автолизинг» Лилии Марковой, средняя стоимость переоборудования легкового автомобиля выше и составляет около 70–80 тыс. рублей, при этом срок окупаемости, по различным оценкам, не превышает девяти месяцев, а экономия на топливе каждые 100 тыс. км составляет более 200 тыс. рублей. Она отмечает, что при переоборудовании грузового транспорта и автобусов эффект более ощутим.

Транспорт на газовом топливе, без сомнения, является более экологичным и обеспечивает существенную экономию на длинном плече, что актуально в первую очередь для крупных логистических компаний и FMCG-ритейлеров с собственными парками автомобилей, считает господин Храмцовский. «Мы все чаще сталкиваемся с подобными запросами со стороны клиентов, и это говорит о хороших перспективах продаж техники, работающей на газе», — подчеркивает он.

Городская инициатива

Применение газа в качестве топлива может быть коммерчески целесообразно именно в общественном транспорте, кроме этого, он более выгоден для переоборудования из-за технических особенностей хранения газа на борту, соглашается директор Института транспортного планирования Российской академии транспорта Михаил Якимов. Как показывает практика, в

среднем окупаемость по переоборудованию автопарка на природный газ составляет 6–7 лет. Однако срок может быть и меньшим, в случае активной эксплуатации машин, считает он, приводя в пример транспорт Томска, где все автобусы ПАЗ работают на КПП, специальные баллоны с которым устанавливаются на крышу.

Господин Калинин подчеркивает, что среди городов, активно внедряющих технику на газе, на первом месте располагается Ростовская область (количество автомобилей на ГМТ составляет 14 865 единиц), далее следуют Республика Татарстан (10 948 единиц транспорта на ГМТ), Ставропольский край (12 830), Краснодарский край (13 802), Нижегородская область (7460). Основные преимущества использования ГМТ на общественном транспорте — экономичность (дешевле дизельного топлива или бензинов) и экологичность (снижение выбросов CO₂, NOx, твердых частиц).

бросы парниковых газов сократятся до 23%, выбросы твердых частиц — до 95%, добавляют в ведомстве.

Преграды для развития

Основными факторами, сдерживающими переход к использованию техники на газе в России, являются недостаточно развитая инфраструктура и тот факт, что схема предоставления субсидий при покупке таких транспортных средств не отработана и не затрагивает часть зарубежных производителей, считает господин Храмцовский. Инфраструктура для заправки транспорта на газе развита довольно слабо: доля специализированных станций составляет чуть более 2% от общего количества АЗС в России (около 24 тыс. единиц), соглашается господин Афанасьев.

В 2020 году количество АГНКС (автомобильные газонаполнительные компрессорные станции) в России со-

**ПО ИТОГАМ 2020 ГОДА РОССИЙСКИЙ АВТОПАРК
НА ГАЗОМОТОРНОМ ТОПЛИВЕ НАСЧИТЫВАЛ 226,6 ТЫС.
ЕДИНИЦ ТРАНСПОРТА, ЭТО НА 27 ТЫС. АВТОМОБИЛЕЙ
(ИЛИ НА 12%) БОЛЬШЕ 2019 ГОДА**

В Петербурге также активно развивается газозаправочная инфраструктура, а на линии автобусов на различных видах газа в 2022 году планируется вывести около 2800 единиц техники. Автобус большого класса в среднем потребляет 46,7 л дизельного топлива (ДТ) на 100 км, аналогичный автобус, использующий компримированный природный газ (КПП), потребляет 62,7 куб. м газа, а автобус на сжиженном природном газе (СПГ) — 35,35 кг газа, приводят расчеты в комитете по транспорту Петербурга. Учитывая, что средний ежегодный пробег городского автобуса приближается к 60 тыс. км, переход одного автобуса на КПП или СПГ снизит потребление ДТ на 28 тыс. л. Таким образом, вы-

ставляло 519 штук, что на 56% больше 2019 года и на 64% превысило данные 2016 года. Заправочная инфраструктура постепенно развивается и, по оценкам экспертов, количество АГНКС в 2021 году достигнет 596 штук, а к 2025-му — 1293 станций, приводит прогнозы господин Калинин.

По мнению господина Якимова, в сегмент транспорта на природном газе будут поступать большие инвестиции, а сама отрасль начнет активно развиваться по всей стране, учитывая, что международные требования к экологическим характеристикам двигателей становятся строже, и Россию эти требования тоже касаются.

Екатерина Загвоздкина