

# 12 ЭНЕРГЕТИКА

## МНЕНИЕ

### Пан или пропан: зачем переходить на газовое топливо?



Александр Кравцов

директор по региональным продажам «Газпром нефти»

Очевидно, что 2013 год становится ключевым для развития рынка газомоторного топлива, потому что этот вопрос вышел на государственный уровень. У газовое топливо очевидные экологические и экономические преимущества. Кроме того, перевод транспорта на газ уже стал трендом более чем в 80 странах мира. Есть два вида газомоторного топлива — компримированный природный газ (КПГ, он больше известен как метан) и сжиженный углеводородный газ (СУГ, или пропан-бутан). КПГ — более безопасное и экологичное топливо, чем пропан-бутан. Однако СУГ пока более распространен в мире, так как способствует развитию инфраструктуры для заправки и переоборудования автомобилей. При этом эксперты сходятся в том, что в среднесрочной перспективе у компримированного газа больше перспектив. Наиболее развит рынок КПГ в странах Южной Америки и Южной Азии. Среди европейских лидеров — Италия, быстро развивается рынок Германии. В числе мировых лидеров также Пакистан, Иран, Аргентина, Бразилия, Индия. В Германии, США и Китае существуют государственные программы по стимулированию газовой АЭС и постепенному переводу транспорта на этот вид топлива.

Перевод транспорта на газ существенно улучшает экологическую ситуацию в городах, так как в выхлопных газах автомобиля, работающего на газе, содержится примерно в 5 раз меньше вредных веществ, чем в выхлопе автомобиля с бензиновым двигателем. Кроме того, более низкая цена газа по сравнению с бензином существенно экономит в среднем около 40% от всех расходов на топливо. Сейчас через сеть автозаправок под брендом «Газпром нефть» сжиженный углеводородный газ реализуется в Центральном федеральном округе, на Урале, в Сибири, на Северо-Западе и юге России. Всего в стране работают 80 наших АЭС, где автомобили могут заправиться газом. Мы считаем наиболее перспективным форматом многотопливные автозаправочные комплексы (МАЗК), где предоставляются услуги по заправке традиционными видами топлива (бензин, дизельное топливо), а также газом — сжиженным и компримированным.

Первый МАЗК «Газпром нефть» открылся в Санкт-Петербурге на Пулковском шоссе в декабре прошлого года. Сейчас среднеуточная реализация газомоторного топлива на этом комплексе составляет порядка 10% от общей прокачки МАЗК. Инвестиции в создание многотопливного автозаправочного комплекса на 30% выше, чем в строительство обычной АЭС. В ближайшие годы мы планируем открыть несколько МАЗК в Центральном и Северо-Западном регионах, в том числе вдоль федеральных трасс М10 (Москва — Петербург) и М1 («Беларусь»). Модерней автомобилей, работающих на газе (СУГ и КПГ), выпускается довольно много — около 180 марок (легковые, грузовые и пассажирский транспорт). Оптимальный вариант — покупка машины, изначально построенной для использования газа. Хотя можно и установить на уже имеющуюся машину газобаллонное оборудование. При этом автозаводы получают дополнительные бонусы: машина становится битопливной, то есть может ездить и на жидком топливе, и на газовом.

## СРАВНЕНИЕ РОССИИ СО СТРАНАМИ — ЛИДЕРАМИ ПО КОЛИЧЕСТВУ МАШИН, РАБОТАЮЩИХ НА КПГ

- Количество газовых машин, млн шт.
- Потребление газа, млн м³ в год
- Число машин на одну заправку, шт.



## СРАВНЕНИЕ ДВУХ ОСНОВНЫХ ВИДОВ ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА

Компримированный природный газ (КПГ, или метан)	Сжиженный углеводородный газ (СУГ, или пропан-бутан)
Газ поступает по газопроводу на автомобильную компрессорную станцию (АГКС), проходит очистку и после сжатия подается на раздаточную колонку.	Реализуется на автомобильных газозаправочных станциях (АГЭС), куда его привозят в автоцистернах, сливают в емкости для хранения, а затем реализуют через топливно-раздаточные колонки.
КПГ экономичнее бензина и дизельного топлива на 60–70%.	СУГ экономичнее бензина и дизельного топлива на 30–50%.

# Газомоторная

## Выгода от перехода на газ для автопроизводителей газового транспорта экономичность автога



Ольга Матушенко  
news@dp.ru

Кремль всевозвез взялся за обеспечение «Газпром» и «Роснефть» рынком сбыта газа. Новые АЭС, которые будут строить точная реализация газомоторного топлива на этом комплексе составляет порядка 10% от общей прокачки МАЗК. Инвестиции в создание многотопливного автозаправочного комплекса на 30% выше, чем в строительство обычной АЭС. В ближайшие годы мы планируем открыть несколько МАЗК в Центральном и Северо-Западном регионах, в том числе вдоль федеральных трасс М10 (Москва — Петербург) и М1 («Беларусь»). Модерней автомобилей, работающих на газе (СУГ и КПГ), выпускается довольно много — около 180 марок (легковые, грузовые и пассажирский транспорт). Оптимальный вариант — покупка машины, изначально построенной для использования газа. Хотя можно и установить на уже имеющуюся машину газобаллонное оборудование. При этом автозаводы получают дополнительные бонусы: машина становится битопливной, то есть может ездить и на жидком топливе, и на газовом.

# 30

процент — на стоимость дорожного обслуживания транспорта. Но конкретные планы масштабирования газомоторного транспорта (ПМТ) у властей нет. Его обещают утвердить к концу текущего года. На выполнение поставленных задач останется всего 6 лет. Добиться за это время заметного увеличения газового автопарка будет непросто.

### Некого запрашивать

Прежде всего возникнет проблема с заменной общественности транспорта, говорит председатель Ассоциации перевозчиков пассажиров Петербурга Василий Киселев. Смольный нынешней

зимой выделил на закупку 282 автобусов на традиционном топливе для ГУП «Пассаж и райотранс» 2,5 млрд рублей на 3 года. Газовых автобусов в городе нет, и их появление пока не предвидится. Чтобы обновить парк автобусов петербургского автопарка (он насчитывает около 7 тыс. автобусов и микроавтобусов), как то требует правительство, государственным и частным перевозчикам придется ежегодно закупать почти по 600 газовых машин. Они на 20–50% дороже, чем обычные, значит, годовой объем закупок автобусов большой и малой вместимости потянет на 5–6 млрд рублей.

Участие в этих закупках государства, которое обещало помочь с автозапайками, пока слабо ощущается. Призывает глава Росийского автоперевозочного союза Валерий Алексеев. В про-

### Газ не идет впрок

Но строить новые заправки невыгодно: даже многочисленные действующие АГЭС используются на 15% от заявленной мощности. Даже если половину всего автобусного парка страны газифицируют (это 150–175 тыс. машин), на за-