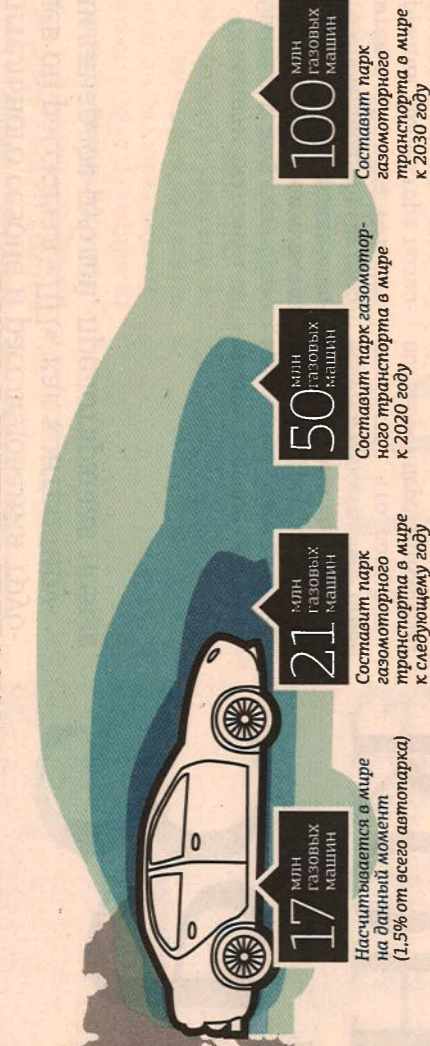
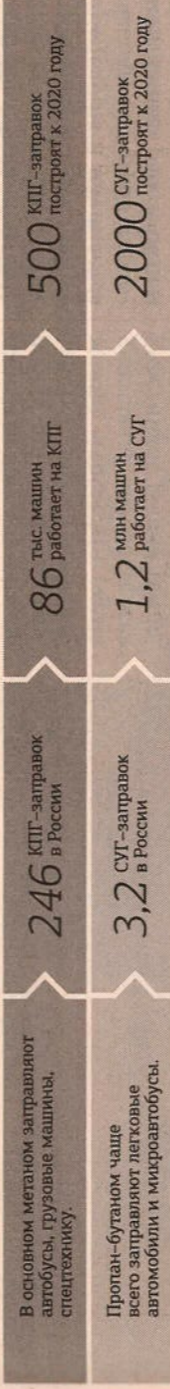
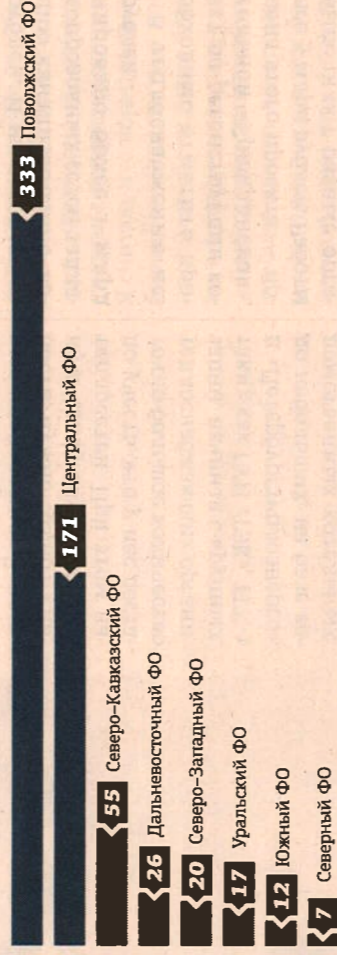


Рост числа газовых машин в мире



Количество автобусов на КПГ, на покупку которых в 2012 году федеральным округам была выделена субсидия из бюджета РФ, шт.



Источник: ОАО «Газпром», «ДП», Национальная газомоторная ассоциация, Правительство РФ

КОММЕНТАРИИ

Тут нужна господдержка



ДЖИМ ФАРЛИ,
вице-президент Ford Motor Company

Переход на газомоторное топливо — это общемировой тренд. Ford не выпускает автомобилей, работающих на природном газе, но конструкция наших двигателей разрабатывалась так, чтобы они могли использовать и газовое топливо. Важно, кто будет заниматься переоборудованием автомобилей. Производитель должен быть уверен, что все технологии при этом будут соблюдены, ведь речь идет о безопасности. В США есть ряд сертифицированных нашей компанией фирм, которые могут предоставлять такие услуги.

Если в России правительство примет решение о переходе на газомоторное топливо, то мы сможем организовать аналогичную сеть и здесь. Но это должна быть серьезная государственная политика, без нее выплнить такую задачу невозможно. Большой рост числа газовых автомобилей наблюдается только в тех странах, где есть такая поддержка. Например, государство компенсирует переоборудование автомобиля, вводит налоговые льготы для производителей и импортеров газовых авто, для автопроизводителей, развивает газовую инфраструктуру.

Заправки негде строить



ОЛЕГ АШИХМИН,
президент Нефтяного клуба Санкт-Петербурга

Найти новые участки для строительства газовых автозаправок в городе практически невозможно. Тем более что у них очень жесткие требования по безопасности — пожарные, санитарные и т. д. Значит, строить такие комплексы можно только на трассах за пределами Петербурга. Но и там не так много мест. Московское шоссе уже перегорено: там через каждые 5 км стоит АЗС. Есть подходящие участки на Мурманском и Выборгском шоссе. Думаю, что в общей сложности на этих трех трассах удастся построить не больше 15 газовых заправок. Это очень мало для того, чтобы говорить о серьезном развитии газомоторного транспорта. Перевозчикам невыгодно ездить запрапляться так далеко.

ЭКОНОМИКА

Цев пока сомнительна. Из-за дороговизны зификации стремится к нулю.

правку потребуются лишь 1,1 млрд м³ компримированного природного газа (КПГ, метана) в год. Это не загрузит даже существующие АЗС, способные производить по 2 млрд м³ газа в год. Кроме того, в Петербурге мест для новых АЗС почти нет. Ездить за эжим в Ленобласть невыгодно — из-за увеличения расхода топлива экономичность газоприбора снижается.

Впрям же газом не заправиться, предупредил директор генеральный директор ООО «Объединение «Комп-рессор» Валерий Яшин. Если оставить заправленную газом машину на приколе, через несколько дней баллон опустеет, так как, чтобы при повышении температуры в баллоне не росло давление, газ нужно понемногу стравливать.

Сомнительная выгода
Впрочем, пока столько машин взять неоткуда, у нас

АвтоВАЗ намерен выпустить битопливные «Лады». Переоборудованием бензиновых и дизельных автомобилей под газ занимаются сотни ремонтных мастерских, но это небезопасно: никто не гарантирует качества такого тюнинга. КПГ-топливо в автомобилях хранится в газовых баллонах под давлением 200–250 атмосфер, СУГ — 16–20 атмосфер. Баллоны могут взорваться даже на машинах заводского производства, как это произошло в мае в Москве с одним из ЛиАЗов.

Автопроизводители обещают наладить производство машин переустройства под газ. Стоимость такой операции для легкового автомобиля — 50–60 тыс. рублей. За счет дешевизны газа эти затраты окупаются за 1–2 года, уверяет исполнительный директор по развитию производства газовых

автомобилей ОАО «Русские машины» Петр Золотарев. В петербургской ГК «Армада» факт экономии подтверждают: заменив 100 дизельных тягачей на газовые, компания сможет сэкономить на топливе и оккупать затраты на покупку машин 0,4 млрд рублей за 2,5 года. Но не многие перевозчики способны купить эту технику на свои деньги. Банки же требуют в качестве залога по кредитам на такую покупку 100%-ное обеспечение. За логую стоимость газовых машин определить труднее — на вторичном рынке их почти нет. Переделка же автомобилей под газ подорожает не всем: мощность двигателей при этом снижается на 15%.

Кроме того, говорит Валерий Алексеев, рост спроса на газ повысит и цены на этот вид топлива, и экономия сойдет на нет.

Уважаемые господа! 20 июня выйдет специальный выпуск приложения ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ

ТЕМЫ ПРИЛОЖЕНИЯ:

- ВТО: как действовать российским компаниям, чтобы участие в организации стало возможным, а не провалом.
- Проблемы реформирования глобальной финансовой системы.
- Где взять акцион, капитал, людей для инноваций?
- Инвестиции в условиях догоскорных рисков: как привлечь частный капитал в развитие инфраструктуры.
- Как улучшить инвестиционный климат в России
- Нефтегаз в ближайшем десятилетии: факторы, которые повлияют на структуру рынка и ценообразование
- Что поможет привлечь инвестиции в российский рынок недвижимости.
- Повышение качества банковских услуг.
- Есть ли у Петербурга шансы стать финансовым центром России?



По вопросам размещения рекламы обращайтесь по тел. 326-97-36, e-mail: Marketing@votbank.ru