

# Газомоторное топливо: инфраструктура 2018

15 мая 2018

Зал «Ярославль»  
Отель «Балчуг Кемпински», Москва

## Газ на газ не приходится

*Пост-релиз конференции «Газомоторное топливо: инфраструктура 2018». Организатор – CREON Energy в составе группы CREON.*

Применение газомоторного топлива является приоритетным для России, притом больше внимания нужно уделять вопросам экологии, об этом заявил в апреле Владимир Путин на совещании с членами Правительства РФ. Безусловно, нефтяные моторные топлива преобладают в отечественном потреблении, но существует альтернатива – «экологичные» электричество и газ. Первое, например, уже стало мировым трендом, к которому активно приобщается Россия. С другой стороны, имеет ли право страна с колоссальнейшими запасами газа забывать о выгодном способе его использования?

Существующие проблемы тормозят развитие газомоторной техники: здесь и отсутствие должного информационного поля, и стереотип о небезопасности использования ГБО, и вопросы перерегистрации транспорта, и недостаточное количество газовых заправок. Попытки регулятора исправить ситуацию отражены только на бумаге, а субсидирования на закупку работающей на ГМТ техники урезано. Россия имеет реальную возможность выйти из многолетнего замкнутого круга путем консолидации усилий участников отрасли.

Компания CREON Energy 15 мая провела в Москве международную конференцию «Газомоторное топливо: инфраструктура 2018». Стратегическим партнером выступило агентство «Коммуникации», прошло мероприятие при поддержке Ассоциации производителей оборудования «Новые технологии газовой отрасли», Союза предприятий газомоторной отрасли, Российского газового общества и CREON Capital. Генеральным информационным спонсором стал журнал «Нефть России», генеральными информационными партнерами – журнал «Нефть и капитал» и агентство Thomson Reuters, информационными спонсорами – журнал Gasworld Russia и портал TGКО.

«Мы много лет говорим, что газ должен стать для России «геополитическим» топливом: Европа ездит на дизеле, Америка предпочитает бензин, путь России – ГМТ. К сожалению, до сих пор это остается только словами. Благодаря данному президентом импульсу, появляется большое количество предложений о переходе на газовое топливо, но заявленные программы должны развиваться комплексно. Закупка техники – первый шаг. Что толку, если муниципалитеты и госкомпании переведут парки на газ, не развивая инфраструктуры? Ответ простой – это программа ради программы», – отметил в приветственном слове генеральный директор CREON Energy **Санджар Тургунов**.

## Какие перспективы?

О перспективах использования газомоторного топлива для автомобильного транспорта рассказала директор Russian Automotive Market Research **Татьяна Арабаджи**, начав с двух

преимуществ автомобилей на ГМТ – экологичность и экономичность. Последние семь лет основными конкурентами авто «на газе» в мире являются электромобили и электрические гибриды. В России такая конкуренция пока несущественна: электромобили и гибридные ТС представлены всего 47 моделями, тогда как газовые и битопливные авто насчитывают порядка 1.2 тыс. видов.

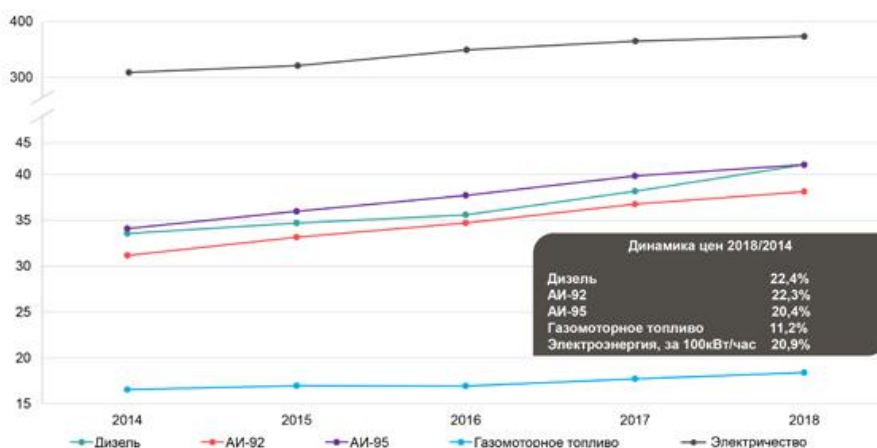
По оценке эксперта, весь парк электрических и гибридных транспортных средств в РФ составляет примерно 29.9 тыс. единиц, газовых и битопливных – около 245 тыс. На самом деле, парк газовой техники еще больше, но переоборудование автомобилей на газ долгое время не фиксировалось, активный учет ведется лишь с 2017 г.

Долю продаж электроавтомобилей, по словам выступающей, можно исчислять в тысячных долях процента, к тому же они практически не производятся в нашей стране. В свою очередь, газомоторная техника производится сразу под несколькими марками: Bravis, KAMAZ, UAZ, PAZ, Volgabus, LOTOS, KAVZ, LIAZ, NEFAZ, URAL и Lada.

Сравнивая газ с бензином и дизелем, эксперт начала с цен: ГМТ подорожало с 2014 г. всего на 11%, в то время, как дизель, бензин и электроэнергия – на 20% и более. Однако низкая стоимость газомоторного топлива не гарантирует отсутствие серьезных затрат, касающихся переоборудования парка: закупка техники, оборудование сервисных станций, заправочная инфраструктура. Перечисленное выше тормозит переход на ГМТ, и, несмотря на субсидии и поддержку государства в продвижении отрасли, объемы продаж невелики: легковые газовые и битопливные автомобили занимают 0.2% в структуре продаж новых автомобилей, грузовые – 1-2%, LCV – 8-10%, автобусы – 11-12%. Впоследствии часть переоборудуется на ГМТ, но продажи автомобилей с бензиновыми и дизельными двигателями все же выше.

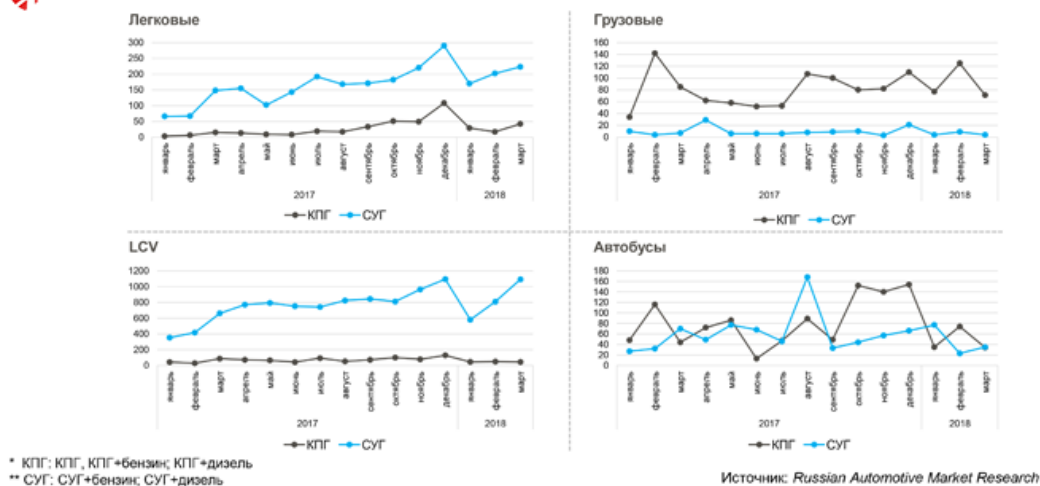


Средние цены на автомобильное топливо, руб.



По виду топлива в структуре продаж преобладают грузовые автомобили, использующие КПГ. Среди легковых машин и LCV доминирует СУГ. По автобусам ситуация неоднозначна: в одни периоды лидирует транспорт, использующий СУГ, в другие – КПГ. СПГ автомобильным транспортом в России практически не используется.

## Продажи новых ТС на КПГ и СУГ, шт.



«Все принимаемые правительством меры, конечно, приводят к постепенному росту спроса на газомоторное топливо, – продолжила выступающая. – Газовые и битопливные (без учета переоборудованных) ТС в парке РФ пока составляют не очень большую долю: легковых авто - порядка 127 тыс., LCV – 96 тыс., грузовиков – менее 9 тыс., автобусов – около 14 тыс. Перспективы у отрасли есть, но скромные. Если правительство продолжит субсидирование покупки техники на ГМТ, будет развиваться строительство заправок, к 2023 г. парк ГМТ-техники может вырасти: по автобусам и LCV – примерно на 1%, по легковым машинам – на 0.7%, по грузовикам – на 0.2%».

В будущем мир станет многомерным, доминирование электромобилей не будет повсеместным, ведь есть страны, у которых должен лидировать тот тип топлива, который соответствует имеющимся природным ресурсам и потребностям государства, считает г-жа Арабаджи.

**Александр Смарцелов**, руководитель отдела продаж «Мир газа» по направлению «Газ», выразил несогласие с представленной г-жой Арабаджи оценкой рынка ТС, работающих на ГМТ: «Их более 2 млн, и я утверждаю, что на сегодняшний день ежемесячно до 40 тыс. частных автомобилей переводится на газомоторное топливо. У нас есть крупные производители баллонов под СУГ, которые суммарно выпускают до 60 тыс. единиц продукции в месяц, и разлетается она как горячие пирожки, но 90% автомобилей «живут» без надлежащей документации».

Присоединился к обсуждению и генеральный директор «Балсити» **Николай Чернявский**, отметив, что за 15 лет их компания изготовила 2 млн баллонов, и лишь 10% из озвученного числа изношены, остальные – «ездят». «Помимо нас есть и другие производители. Получается, что официальная статистика абсолютно не отражает реальности», – добавил г-н Чернявский.

«Еще в советские времена наше государство пыталось развивать газомоторную тематику. «ЗИЛ» и «КамАЗ» производили автомобили и строили заправочные станции, и даже после распада СССР был принят ряд программ, способствующих развитию ГМТ, но дело практически не сдвинулось вперед. Какие радикальные меры, на ваш взгляд, должны быть приняты, чтобы газовый автомобиль стал привлекательным для потребителя? Госструктуры можно заставить купить такой транспорт, но частному потребителю нужны льготы», – поинтересовался у Татьяны Арабаджи редактор журнала «Автомобильные дороги» **Валерий Васильев**.

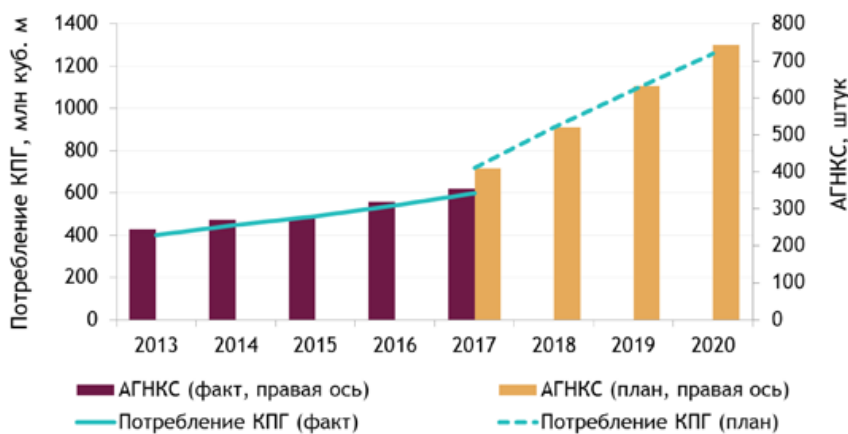
Выступающая уверена, что потребитель будет «голосовать рублем», и в случае, если стоимость газового автомобиля и сумма его содержания будет ниже стоимости иного транспорта, массовый переход на ГМТ может состояться, но только при условии наличия развитой инфраструктуры и упрощения процедуры перерегистрации переоборудованных автомобилей. Здесь нужно понимать, что водитель коммерческого автомобиля, передвигающийся на дальние расстояния, должен иметь возможность заправиться и на Урале, и в Сибири.

О планах госструктур рассказал заместитель начальника управления по ТЭК Аналитического центра при Правительстве РФ **Александр Амирагян**, предоставив данные, судя по которым к концу 2017 г. количество АГНКС в РФ составило порядка 350 единиц с прогнозным увеличением к 2020 г. до 750, в то время как потребление КПП за прошедший год превысило 600 млн куб. м и к 2020 г. может достигнуть 1 млрд куб. м в год.

Возможный рост показателей эксперт связывает с мерами господдержки производства и потребления ГМТ в России. В феврале 2017 г., например, благодаря снижению класса опасности АГНКС произошло упрощение и уменьшение сроков строительства заправок.



Потребление КПП и количество АГНКС в России



Факт – Минэнерго России, План – госпрограмма «Энергоэффективность и развитие энергетики»

Автобусы на газомоторном топливе в конце прошлого года включили в перечень экологически чистого общественного транспорта, что, по словам г-на Амирагяна, увеличило конкурентоспособность и будет в дальнейшем стимулировать рост их продаж. Также были приняты распоряжения Правительства РФ по упрощению процедур технологического присоединения к газораспределительной системе, повлекшее за собой снижение сроков подключения к ГРС. С 2013 г. происходит субсидирование производителей и потребителей автобусов и техники для ЖКХ, на которое ежегодно выделяется около 3.5 млрд руб. из федерального бюджета. Вопрос про льготы для частного потребителя при покупке газомоторного оборудования в Правительстве РФ не обсуждался.

Слово взял **Санджар Тургунов**, отметив, что «планы, как всегда, амбициозные, но не хотелось бы, чтобы все это существовало исключительно на бумаге. Нужно действовать. Заправки, кроме государства, никто не построит. В прогнозах пятилетней давности стояло резкое увеличение использования ГМТ в России, а по факту – оно увеличилось лишь на йоту. Сохранится ли такая тенденция? Что будет советовать Аналитический центр правительству?»

Г-н Амирагян ответил, что в госпрограмме прописывается желаемый уровень достижения целевых показателей и мер поддержки. Планы есть и у Министерства Энергетики Российской Федерации, которые, при их составлении, исходили из данных «Газпрома», «Роснефти» и других организаций отрасли. Государственная политика по вопросу межтопливной конкуренции, как считает выступающий, должна исходить из создания равных условий для всех участников рынка: нельзя ухудшать условия работы нефтегазовых организаций для того, чтобы стимулировать потребление КПП.

Возникает вопрос – вложение больших денег и постановка больших задач или создание условий для развития отрасли? На взгляд эксперта, идти нужно по второму пути, решая проблемы «прозрачности» рынка и подключения к газу. Процедур по получению документов на строительство и обеспечение мощностей много, но все это требует большой работы по разным направлениям. Минэнерго будет заниматься данным вопросом, но делать крупные государственные вложения, как считает выступающий, нет необходимости.

Развитие инфраструктуры ГМТ в Европе происходит иным образом. Об этом рассказала аспирант РГУ нефти и газа им. И.М. Губкина **Алиса Сергаева** в совместном докладе с советником генерального директора «Газпром экспорт» **Андреем Конопляником**. Так, по состоянию на 2017 г., доля европейского автопарка на ГМТ составляла чуть более 2%.

Уровень потребления ГМТ в Европе выглядит следующим образом: 90% – СУГ, 8% – КПП и 2% – СПГ. Объем потребления СУГ в сутки – около 184 тыс. т, КПП – 17.5 тыс. куб. м, СПГ – 1 тыс. т. Цены на СУГ за литр варьируются от €0.27 до €0.87, а на КПП за куб. м – от €0.87-1.87, для сравнения г-жа Сергаева назвала цену на ДТ в континентальной Европе, которая находится в пределах €1-1.56 за литр. В некоторых странах Европы поставки российского СУГ занимают значительную часть рынка. Например, доля российского СУГ в Польше составляет 70% рынка.

Автомобильные моторы, использующие СПГ, по словам г-жи Сергаевой, характеризуются низкими выбросами вредных веществ и соответствуют стандартам EURO-6. По прогнозным показателям стратегии развития до 2025 г., инвестиции в Европе в инфраструктуру СПГ составят €257 млн и уйдут на субсидирование и строительство заправок. По состоянию на 2017 г. эксплуатируются 165 заправочных комплексов. По целевым показателям за семь лет количество СПГ-заправок увеличится на 256-431 единиц.

Популяризацией СПГ в качестве топлива в настоящий момент занимается группа «Газпром», активно взаимодействуя с европейскими компаниями. Gazprom NGV Europe в 2017 г. реализовал первые европейские проекты по внедрению СПГ для автомобилей общественного транспорта в Польше: 11 автобусов в г. Ольштын и 35 в г. Варшава.

Компании RAG, Ennshafen OÖ и IVECO Austria, в свою очередь, организовали первую заправочную станцию СПГ в Австрии в контексте Future Forum LNG. Bulmarket DM реализовала пилотный проект многофункционального блока СПГ в г. Русе (Болгария). Докладчик добавила, что к 2025 г. спрос Европы на природный газ в качестве моторных топлив составит 27 млрд куб. м, в данном ключе для российского СПГ открываются хорошие экспортные возможности. При реализации строительства малотоннажного завода СПГ вблизи Черного моря, экспорт газа может проходить сразу в несколько европейских стран благодаря речному коридору Рейн-Майн-Дунай, проходящему через Германию, Австрию, Словакию, Венгрию, Хорватию, Сербию, Болгарию и Румынию, а также благодаря удобному выходу реки Дунай в Черное море.

«Помимо экспорта СПГ, возможность для российских компаний – выход на конечного потребителя. Стратегия развития есть: укрепление позиций экспорта в Прибалтике, свободный и перспективный рынок Рейн-Майн, возможность осуществлять экспорт через водный транспорт на заправочные станции Европы», – подытожила г-жа Сергаева.

«В Западной Якутии, учитывая очень низкие температуры в регионе и услышанные комментарии, мы склоняемся к применению только КПП. В данный момент наша компания рассматривает перевод «КамАЗов» и другой российской грузовой техники именно на этот газ», – прокомментировал руководитель проекта «Газ» «РНГ» **Александр Харитонов**.

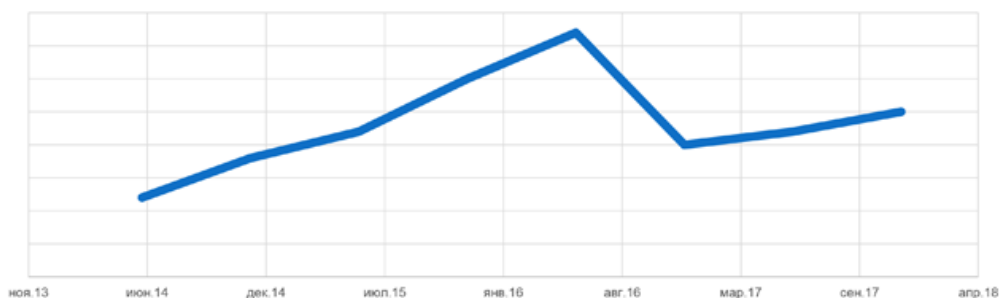
Иной взгляд на вышесказанное сложился и у исполнительного директора Союза предприятий газомоторной отрасли **Мурада Кулиева**: «Для обеспечения рынка газом мы не обойдемся только производством нового транспорта, нужно переоборудовать то, что уже есть, чтобы завоевать рынок и укрепить на нем свои позиции. Мой опыт показывает, что физические и юридические лица, которые попробовали газовое топливо, продолжают успешно переводить на него машины».

Сегодняшний рынок ГМТ, по словам г-на Кулиева, на 90% состоит из пропан-бутана и на 10% – из метана. Перевод транспорта на газ необходимо регистрировать, но это сложный процесс, и лишь 20-30% от общего числа тех, кто установил газ, проходят его.

Также выступающий уточнил, что в планах Минэнерго России на 2017 г. стояло приобретение 548 единиц новых автомобилей по программам субсидирования и введение в эксплуатацию 48 АГНКС. А по факту было приобретено 441 единиц автомобилей и построено лишь 10 АГНКС. Ожидания и реальность, по словам Мурада Кулиева, не совпали также и у технадзора ГИБДД, запланировавшего сократить временные затраты на легализацию переоборудования до одной недели, которые по факту составили несколько месяцев.

К концу 2018 г. Минэнерго и Минпромторг планируют снизить часть субсидирования, что позволит охватить большее количество ТС, по прогнозу эксперта, 2.5 млрд руб. будут равняться приблизительно 4.5 тыс. единиц техники. Также в планах Министерств – введение в эксплуатацию 61 АГНКС, 23 ПАГЗ, девяти объектов АГНКС от «Роснефти» и увеличение пунктов проверки баллонов.

«Газотопливный транспорт – экономно и экологично, как подчеркивалось раньше. Выхлопом метанового автомобиля можно дышать. Это чище, чем дизель. Но процесс регистрации переоборудования газобаллонного автомобиля - это то, что убивает отрасль», – добавил директор СПГО.



2014 год: переоборудовано 140'000 ед. ТС  
 2015 год: переоборудовано 160'000 ед. ТС  
 2016 год: переоборудовано 110'000 ед. ТС  
 2017 год: переоборудовано 112'000 ед. ТС

### Шанс есть

Сегодня Россия занимает 18 место на мировом газомоторном рынке, такую информацию сообщил генеральный директор аналитической группы «Эрта» **Алексей Хмельницкий**, отметив, что сегмент газомоторного топлива в России развивался с 1936 г. и достиг пика в 1993 г., который не превзойден до сих пор. Переход на ГМТ с ДТ позволит добиться снижения выбросов по наиболее опасным видам веществ до 17% на одно транспортное средство.



В обработке М.Грязнова

Эксперт считает, СПГ для городского пассажирского транспорта не имеет шансов, пока не будут разработаны нормы безопасной эксплуатации и ориентироваться на одну-единственную технологию – неразумно. Успех распространения ГМТ, по словам г-на Хмельницкого, определяется экономикой, удобством эксплуатации, репутацией и спецрежимами. А текущую ситуацию с развитием ГМТ на природном газе эксперт оценил словами «шанс есть», несмотря на то, что развитие идет по административной модели. В частности, у Москвы, по его словам, есть равные шансы как на ускоренное внедрение электробусов, так и на ситуацию «у разбитого корыта» (без электробусов и газовых автобусов).

«Мосгортранс», например, уже имеет опыт использования компримированного природного газа в качестве топлива. Им поделился начальник сектора альтернативных видов топлива



отдела эксплуатации автобусного и троллейбусного транспорта предприятия **Руслан Макаров**, отметив, что газомоторное направление в столице развивается с начала 2000-х – тогда постановлением Правительства г. Москвы от 12.03.2002 г. №170-ПП была запущена программа по использованию альтернативных видов моторного топлива, а в 2003 г. пилотным проектом по использованию КПП был выбран 11-й автобусный парк. В тот же момент был закреплен земельный участок для строительства газозаправочной станции №11 на ул. Левобережная.



Газозаправочная инфраструктура,  
г. Москва (на 15.05.2018 г.)

-  Эксплуатационные площадки ГУП «Мосгортранс»
-  ООО «Газпром газомоторное топливо»
-  Проектируемая АГНКС
-  Действующая АГНКС
-  Управление Мосавтогаз
-  Действующая АГНКС
-  Недействующая АГНКС
-  проектируемая АГНКС ТД Нефтьмагистраль



В период 2007-2009 гг. согласно целевой программе развития наземного городского пассажирского транспорта в столице (Постановление Правительства г. Москвы от 24.10.2006 г. №840-ПП) была произведена реконструкция производственной базы 11-го автобусного парка в соответствии с требованиями отраслевых документов, но на проектную мощность в 300 автобусов на КПП предприятие не было выведено из-за отсутствия газозаправочной инфраструктуры в непосредственной близости от парка и соответствующей производительности.

Но, по словам выступающего, до ввода «Газпром газомоторное топливо» АГНКС №11 в эксплуатацию, заправка осуществлялась на АНКС №2 и №8 Управления Мосавтогаз, нулевой пробег до которых и ожидание в очереди на заправку сводили к минимуму экономический эффект от разницы стоимости КПП и ДТ.

Распоряжение Правительства РФ от 13.05.2013 №767-р должно было придать дополнительный импульс к расширению применения сжатого природного газа в качестве топлива, в том числе – ускорить процесс развития газозаправочной инфраструктуры, прошло пять лет, а ситуация на рынке кардинально не изменилась. Существующая сеть АГНКС, по словам г-на Макарова, не позволяет приступить к реализации распоряжения и достижения целевых показателей по количеству подвижного состава на КПП. Развитие сети должно идти опережающими темпами, но за пять лет действия распоряжения на территории Москвы построена лишь одна АГНКС.

«В случаях, когда водитель автобуса не успел своевременно произвести заправку, а КПП заканчивается на маршруте, все, что мы можем сделать – высадить пассажиров и вызвать эвакуатор для буксировки на ближайшую АГНКС», – добавил г-н Макаров.

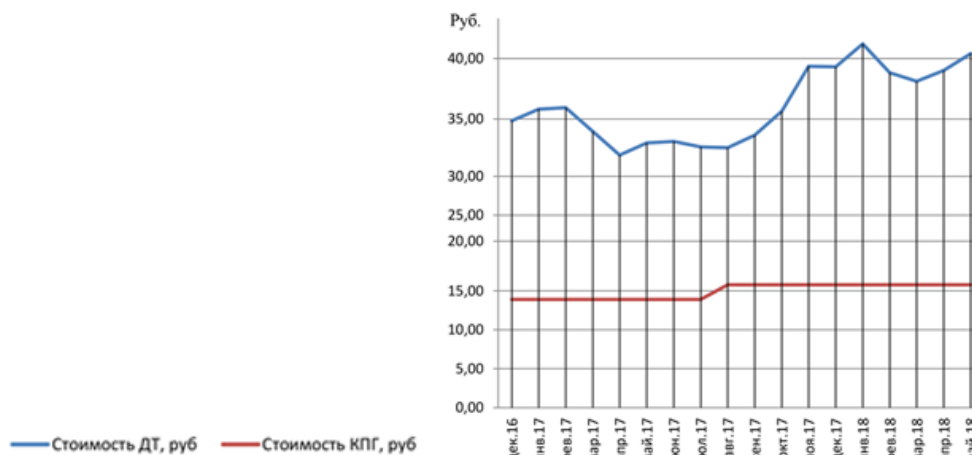
Активный перевод транспорта на использование КПП замедляют действующие требования к производственно-технической базе предприятий – автобусные парки ГУП «Мосгортранс» были введены в эксплуатацию в период 1960-1996 гг. и проектировались в соответствии с



требованиями нормативной документации, действующей на тот период времени. Эксперт добавил, что затраты на приведение их в соответствие с РД 3112199-1069-98 «Требования пожарной безопасности для предприятий, эксплуатирующих автотранспортные средства на сжиженном природном газе» и РД 03112194-1095-03 «Руководство по организации эксплуатации газобаллонных автомобилей, работающих на сжиженном природном газе» начинаются от 120 млн руб.



Стоимость единицы топлива для ГУП «Мосгортранс»



Также выступающий подчеркнул, что введенный 10.04.2018 г. Приказ №154 МЧС России утвердил свод правил «Здания и сооружения для обслуживания автомобилей» должен был смягчить требования к производственной базе для эксплуатации и обслуживания ГБА, но в утвержденной версии документа отсутствуют ограничения по количеству работающих баллонов и остаточному давлению, что автоматически требует пересчет категории помещения по наиболее неблагоприятному варианту аварии – одновременная разгерметизация всех баллонов на одном транспортном средстве. По заявлению г-на Макарова, принятый документ наоборот ужесточил требования к производственной базе и поставил в тупик дальнейшее развитие наземного пассажирского транспорта, использующего в качестве топлива КПГ.

Несмотря на все сложности, «Мосгортранс» планирует до 2020 г. ввести в эксплуатацию ряд объектов, где в качестве топлива будет использовать природный газ, а в адресной инвестиционной программе столицы на 2017-2020 гг. предусмотрено строительство Митинского автобусного парка и открытой стоянки автобусов филиала «Восточный» в Новокосино. Также прорабатывается возможность «привлечения частных инвестиций» для перевода на ГМТ автобусного парка г. Зеленоград.

Опытом производства газомоторной техники поделился руководитель группы управления проектами по ГМТ «КамАЗ» **Андрей Беляев** и сообщил, что объем инвестиций в разработку и освоение производства газомоторной техники составляет более 1.5 млрд руб., а парк грузовых автомобилей и автобусов в РФ насчитывает 8.4 млн единиц. 40% парка занимает транспорт, используемый более 20 лет, 43% – от 5 до 20 лет и 17% – до 5 лет. Общий парк газовой техники «КамАЗ» в России насчитывает 5.7 тыс. автомобилей.

Природный газ – реальная и единственная альтернатива традиционным видам топлива в решении приоритетной государственной задачи по переводу транспорта на ГМТ, существенное развитие газомоторного рынка может быть обеспечено за счет применения ГМТ для магистральных перевозок. Содержание и эксплуатация газомоторной техники, как

считает г-н Беляев, не требует больших финансовых вложений, а значит – приносит максимальную прибыль, учитывая низкую стоимость природного газа и государственное субсидирование.

Руководитель направления «Газ и Арктика» Энергоцентра Московской школы управления «Сколково» **Роман Самсонов** продолжил тему о перспективах использования природных и возобновляемых газов как моторного топлива и сообщил, что прогнозные ресурсы газа в газовых гидратах России составляют 1100 трлн куб. м, водорастворенного газа подземной гидросферы – 1860 трлн куб. м, угольного газа – 50 трлн куб. м, газа плотных низкопроницаемых формаций – 40 трлн куб. м и газа глубоких горизонтов – 30 трлн куб.м.

Также г-н Самсонов отметил, что цикл превращения альтернативного ГМТ в базовое сократился из-за научно-технического прогресса, что может означать одно – необходимость учета скорости изменений при планировании развития заправочной инфраструктуры и всей транспортной логистики. Использование природного газа имеет свои технические, технологические и регуляторные особенности, но на основе создаваемой под них заправочной инфраструктуры можно обеспечить переход на более чистое водородное моторное топливо.

«По большому счету, мы ничего не знаем про транспортные средства на КПП, – такими словами начал свое выступление советник по инновационным проектам Минэкономразвития России и «Газпром газомоторное топливо» **Сергей Бургазлиев**. – У нас нет единой системы сбора данных даже по муниципальным автомобилям, они отовсюду поступают с опозданием. Мы не знаем, где ездят и заправляются автомобили, в каком режиме передвигаются, оправдывается ли субсидия от государства на приобретение экологически чистой техники или владельцы, приобретая ее за счет государства, равнодушны к экологии и эксплуатируют ее на бензине? Нет единой истории о техосмотрах автомобилей на метане, проверка баллонов, сервисном обслуживании».

Г-н Бургазлиев предложил решить существующую проблему путем создания системы транспортного экологического мониторинга (СИТЭМ) – комплексной работы для Минэкономразвития, отметив, что это единственное министерство, которое активно и объективно реагирует на проблематику автомобилей на КПП. СИТЭМ – интегральная цифровая телематическая платформа, суть которой – интеграция и решение всех проблемных моментов, в том числе и проблемы перевода автомобилей на ГБО и связанные с этим сложности согласования документов во всех инстанциях (технические экспертизы, паспорта баллонов, сертификаты и т.д.). В системе будут предусмотрены модули, отображающие необходимые характеристики и параметры: данные о транспортном средстве и его владельце, данные по режиму работы (бензин/газ), информацию о том, где заправляются машины, в каком режиме и цикле (разгон/торможение) они передвигаются, где территориально плотность потоков выше.

Информация с датчиков системы будет поставляться в ЦОД, что станет реальным фундаментом для контроля бюджетных средств, за счет субсидии которых приобретался транспорт. Данные дадут возможность отображать эксплуатацию ТС и состояние инфраструктуры того или иного региона. На первом этапе планируется устанавливать систему только на транспортные средства, приобретаемые для государственных и муниципальных нужд.

Минпромторг и Минэкономразвития, по словам выступающего, должны утвердить планы реализации Стратегии развития автопрома в России до конца мая текущего года, и предварительно г-н Бургазлиев сказал, что у Министерств есть намерение реализовать этот

проект. По первым оценкам, технический срок реализации составит примерно год, в зависимости от схемы разработки, плюс ко всему, – тестирование системы пройдет на 200-300 единицах техники, что поможет проанализировать ошибки и наладить передачу данных. На «пилот» уйдет примерно полгода и еще три-четыре месяца на доработку.

«Разработать само ядро телематической платформы не сложно, сложнее – программное обеспечение для всех участников рынка (страховщики, организации, устанавливающие и проверяющие баллоны, операторы техосмотра, ГИБДД, выдающие электронный ПТС). К тому же, должен существовать закон по внедрению того, что разработано, чтобы проект не оставался лишь на бумаге. Система будет использоваться на технике, приобретаемой за государственный счет. Планируется, что стоимость разработки и установки системы будет покрыта на счет заложенных средств в бюджет Стратегии развития автопрома в России. «Газпром газомоторное топливо» – компания, заинтересованная во внедрении данной системы в первую очередь, но это не значит, что кроме них в ней не заинтересован никто более. Как минимум, это еще три федеральных министерства (Минтранс, Минэкологии, Минпромторг), ГИБДД, страховые компании, застройщики и владельцы АГНКС», – резюмировал эксперт.

### «Правильный» газ

Следующую проблему отрасли поднял руководитель отдела развития компании «Газпарт 95» **Александр Петровцев** и отметил, что большая часть людей не знают о газе, как о топливе, а если и знают, то не желают переходить на ГМТ отчасти из-за того, что думают – газ взрывается. Проблемы начинаются еще на этапе информирования – населению нужно объяснять преимущества такого топлива и помогать в выборе газового оборудования, в том числе путем создания сети авторизованных сервисов.

Опасность выбора контрафактной продукции – еще один этап. Проблемы начинаются от регистрации и оформления ГБО, контрафакт не рассчитан под условия жесткой эксплуатации в подкопотном пространстве, на него нельзя установить критически важные обновления, выпускаемые разработчиками. Такая продукция опасна для всех, кто с ней контактирует, и это общероссийская проблема.

Г-н Петровцев предложил меры по уменьшению объема контрафакта, а именно: создание контроля на уровне регистрации в ГИБДД и лабораторий, одобряющих установку ГБО с их персональной ответственностью, привлекать к которой нужно распространителей, СТО и, в том числе, владельцев автомобилей. Также контрафакт нужно исключить из корпоративного сектора и создать на государственном уровне (в Минпромторге) горячую линию или электронный журнал для обращений физических и юридических лиц. Возможно ли решить проблему таким путем? – вопрос открытый.

Регистрация автомобилей в ГИБДД – отдельная тема, которой посвятил свое выступление **Александр Смарцелов**. Выступающий начал с цифр: ежемесячно более 30 тыс. автомобилей переводится на газомоторное топливо и лишь 10% от общего числа регистрируются в ГИБДД. С учетом 2 млн автомобилей, которые были переведены на газовое топливо до 2016 г. без обязательных требований регистрации, реальная статистика отличается от данных ГИБДД примерно в 20 раз. Невозможно адекватно оценивать существующую ситуацию и реализовывать какие-либо государственные программы поддержки без внесения корректив.

Под требования ГИБДД необходимо делать предварительную техническую экспертизу каждого автомобиля на возможность установки ГБО, а после переоборудования

производить испытания на соответствие безопасности транспортного средства техническому регламенту в аккредитованной испытательной лаборатории. В какую испытательную лабораторию ехать, например, жителю Ханты-Мансийска, если ближайшая находится в Екатеринбурге?

Г-н Смартцелов заверил присутствующих в зале, чтобы изменить существующую ситуацию, нужно правильно трактовать техрегламент: достаточно того, что автовладелец приходит в техноцентр, чтобы переоборудовать машину, проходит техосмотр, получает необходимые документы и следует в ГИБДД, не усложняя себе жизнь посещением аккредитованных испытательных лабораторий, так как все установленное оборудование уже имеет необходимые сертификаты соответствия. ГИБДД, в свою очередь, принимает документы во всех своих отделениях, а не только в отделениях технадзора и растягивает процесс выдачи документов на несколько месяцев.

Старший аналитик CREON Energy **Мария Дубинина** рассказала присутствующим об импорте стальных баллонов для природного газа и СУГ. 2017 г., с точки зрения импорта баллонов для КПП, очень интересен, поскольку поставки увеличились более чем в четыре раза, составив примерно 29 тыс. шт. Пользующийся спросом литраж поставляемых в Россию газовых баллонов для КПП – 50-70 л и 70-100 л, т.к. основную часть парка составляют небольшие грузовики и пассажирские автобусы.



Импортные поставки стальных ГБ для КПП в 2010-2017 гг.



Основной импорт баллонов для КПП – до 90% – приходится на Китай, который, в свою очередь, зачастую импортирует газовые баллоны под марками европейских предприятий, поставляя контрафактную продукцию. Китайский импорт баллонов первого и второго типов с низкой стоимостью мешает развиваться российскому производству баллонов для КПП, в особенности замедляя рост производства металлокомпозитных баллонов третьего типа. Аналитик подчеркнула, что, несмотря на все сложности, в нашей стране есть проекты по выпуску баллонов для КПП. Самым громким из них выступающая назвала создание производства ГБ четвертого типа в г. Дзержинск предприятием «ДПО Пластик». Мощность первой линии составит 60 тыс. шт., стоимостью 1.4 млрд руб. Компания собирается направлять 20 тыс. баллонов на внутренний рынок, остальное – на экспорт. Далее возможен и запуск второй линии такой же мощности, но на текущий момент начало производства перенесено на 2019 г. в связи со сбоем поставок оборудования.

Крупнейшим импортером пропановых баллонов докладчик назвала Новогрудский завод газовой аппаратуры, представители которого отметили ажиотажный спрос на ГБ для СУГ

в России, что подтвердили отечественные производители. Увеличение спроса объясняется ростом цен на традиционные виды топлива.

Но, как отметила выступающая, несмотря на дешевизну газомоторного топлива по сравнению с бензином, российские автовладельцы до сих пор не спешат на него переходить. На «газе» ездит лишь 2% всего транспорта в России. Возможно, ситуацию изменит нивелирование административных барьеров и появление рекламной кампании с информацией о преимуществах газа.

### **Газ – двигатель прогресса?**

Компания «КамАЗ» совместно с ремонтно-механическим заводом «РариТЭК» производит газовые двигатели RGK.EC.820, предназначенные для транспортных средств категорий М и N и работающие на КПП и СПГ. Об этом рассказал заместитель генерального директора по развитию «РариТЭК Холдинг» **Александр Малюга**.

Автомобили «КамАЗ» с двигателем RGK.EC.820 эксплуатируются в различных климатических зонах от Астрахани до районов крайнего севера. Всего с системой EControls в эксплуатации находится более 100 единиц техники. Отказов по работе двигателя RGK.EC.820, газовой системе питания и электронной системе управления EControls за весь период эксплуатации отмечено не было.

Также выступающий сообщил, что на базе газового двигателя RGK.EC.820 автомобильной комплектации создается семейство двигателей для тракторов и сельхозмашин, разрабатываются стационарные и промышленные двигатели для привода генераторов, насосов и компрессоров.

Чтобы сегмент ГМТ успешно развивался, необходимо продолжать осваивать новые технологии, производить оборудование и решать уже существующие проблемы. Возможно ли это без финансирования? Официальный представитель инвестиционного фонда CREON Capital в России **Илья Елагин** рассказал про открытый в 2016 г. CREON Energy Fund с совокупным объемом вложений более €100 млн. Г-н Елагин отметил, что существует несколько способов финансирования: банк, открытый рынок и частный капитал, а фонд CREON Energy может инвестировать совместно с партнерами и помочь в реализации проектов, т.к. ГМТ сегодня – сегмент, в который можно и нужно инвестировать.

Автор: CREON Energy

Ссылка: <http://www.creonenergy.ru/consulting/detailConf.php?!ID=123275>