

# GasSuf 2016:

## перспектива позитива

С. Носов



**Прошедшая в Москве XIV международная выставка газобаллонного, газозаправочного оборудования и техники на газомоторном топливе GasSuf 2016 подтвердила устойчивый интерес к альтернативным энергоносителям со стороны власти и бизнеса. Но переходу на газ мешает слишком многое – от нехватки заправок до пробелов в законах.**

По планам руководства страны, к 2020 году как минимум половина муниципального автотранспорта крупных городов должна использовать в качестве моторного топлива природный газ. А ориентировочно через десять лет 15% всех автомобилей в целом должны будут перейти на газовую «диету». Причем не только в интересах экологии, но еще и выгодную для потребителей. Однако реализовать намеченные темпы роста мешает несовершенство законодательной базы, считают участники рынка. Неудивительно, что центральным событием прошедшей в КВЦ «Сокольники» выставки GasSuf 2016 стала международная конференция «Установка и эксплуатация ГБО в РФ. Проблемы и пути решения», организованная Союзом предприятий газомоторной отрасли (СПГО).

### Газ с пропиской на борту

Обсудив текущую правоприменительную практику, участники конференции оценили сложившуюся ситуацию на рынке газомоторного топлива (ГМТ) как критическую. В частности, сокращение рынка ГМТ в среднесрочной перспективе, по экспертным оценкам, может составить 40–50% (порядка 9 млрд в год) вследствие быстрого падения спроса.

«Сегодня на рынке дооборудования автомобилей с пробегом мы видим отток заказчиков. Более того, отмечаются случаи, когда владельцы двухтопливных машин приезжают на СТО для демонтажа газового оборудования», – говорит Денис Сафонов, начальник управления реализации и маркетинга компании «Газпром газомоторное топливо».

А дело вот в чем. Вступивший в силу с 1 января 2015 года Технический регламент Таможенного союза № 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» однозначно относит установку ГБО к изменениям в конструкции транспортных средств. В развитие этого нормативного акта в ноябре 2015 года были приняты «Методические рекомендации по организации проверки выполнения требований к находящимся в эксплуатации транспортным средствам в случае внесения изменений в их конструкцию». Узаконить установку ГБО на автомобиль стало значительно сложнее. Сегодня эта многоэтапная процедура включает оформление предварительной технической экспертизы, прохождение внепланового техосмотра, получение протокола соответствия ТС требованиям безопасности. По оценкам СПГО, суммарно затраты на оформление могут составить от 6 до 15 тыс. рублей в за-

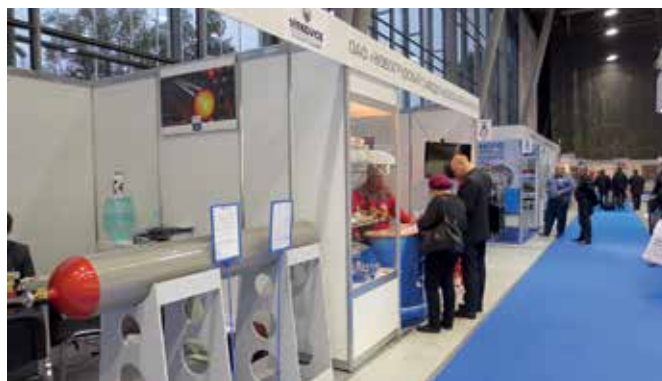
висимости от региона (с учетом госпошлины за внесение изменений в ПТС и СТС).

СПГО совместно с компанией «Газпром газомоторное топливо» работает над упрощением регистрации ГБО. Вот лишь краткий список рекомендаций, предложенных экспертами: упростить предварительную экспертизу, совместить окончательную экспертизу с техосмотром, автоматизировать подачу документов, используя, например, портал госуслуг, внедрить единую «дорожную карту» для всех подразделений и ведомств, так или иначе соприкасающихся с данной тематикой.

### Автомобили и заправки

Что же касается продукции автопрома – то здесь ситуация не выглядит столь драматичной. В нынешнем году власти поддержали субсидиями производителей автобусов и спецтехники, работающих на газомоторном топливе (Постановление № 667 от 12.06.2016 г.). Ранее аналогичную поддержку получали производители муниципальной техники. Вообще сегодня газификация рассматривается как один из способов поддержки отечественного автомобилестроения. Неудивительно, что в выставочной экспозиции доминировали автотехника российского производства.

Самую большую по масштабу экспозицию представила «Группа ГАЗ». На ее стенде разместились сразу шесть экспонатов. Впервые широкой публике была представлена специальная модификация микроавтобуса на базе цельнометаллического фургона «ГАЗель NEXT» с битопливным газо-бензиновым двигателем EvoTech 2,7 LPG (Liquified Petroleum Gas – сжиженный углеводородный газ или пропан-бутан). При работе на газе мощность двигателя составляет 104,3 л.с., максимальный крутящий момент – 219 Н·м. В автобусе установлен единый блок управления двигателем газ/бензин – он обеспечивает более плавное переключение с одного топлива на другое в отличие от отдельного управления. Модернизированный газовый редуктор системы питания обеспечивает подогрев горючей смеси и оптимальную работу двигателя в условиях низких температур. Вместимость бензобака – 80 л, объем двух газовых баллонов – 87 л, запас хода на бензине и газе – более



На выставочной площадке свое оборудование представили более 60 компаний из 12 стран мира

1050 км. Транспортное средство рассчитано на перевозку 16 пассажиров.

Рядом с микроавтобусом разместился бортовой автомобиль «ГАЗель NEXT» оснащенный битопливным двигателем EvoTechTurbo CNG (Compressed Natural Gas – компримированный природный газ). Мощность двигателя на газе увеличена до 120 л.с., максимальный крутящий момент достигает 255 Н·м. На автомобиль установлены четыре газовых баллона общим объемом 41,6 м<sup>3</sup>. Запас хода составляет 750 км, в том числе 300 км – на газе.

Еще одна новинка от «Группы ГАЗ» – эвакуатор на базе среднетоннажника «ГАЗон NEXT CNG». Машина оснаще-



Микроавтобус на базе фургона «ГАЗель NEXT» с газо-бензиновым двигателем EvoTech 2,7 LPG



Бортовой автомобиль «ГАЗель NEXT» с двигателем EvoTechTurbo CNG





**Эвакуатор на базе «ГАЗон NEXT CNG» оснащен газовым двигателем ЯМЗ-534 CNG**

на газовом двигателе ЯМЗ-534 CNG, мощностью 150 л.с. Максимальный крутящий момент – 493 Н·м. Семь газовых баллонов объемом 72,8 м<sup>3</sup> обеспечивают запас хода не менее 370 км. «ГАЗон NEXT CNG» предназначен для эвакуации автомобилей полной массой до 2,5 тонн. Представленная модель изготовлена для Администрации московского парковочного пространства (АМПП). Согласно расчетам компании-производителя, стоимость базового шасси автомобиля в 2,5–3 раза ниже стоимости моделей, традиционно используемых для установки эвакуаторных надстроек, а использование двигателя CNG позволяет сэкономить до 160 тыс. рублей в год при пробеге 60 тыс. км.

В рамках выставки «Группа ГАЗ» также показала газовые автобусы большого и среднего класса. 12-метровый туристический автобус Cruise CNG (ГолАЗ-5291) на шасси Scania рассчитан на транспортировку 47 пассажиров. Комплектуется газовым двигателем Scania OC 09106 (Евро-6), мощностью 320 л.с. Компримированный природный газ заправляется в восемь баллонов по 150 л, чей суммарный объем в 1200 л обеспечивает запас хода в 600 км. Также автобус оснащен датчиками температуры и дыма, автоматической системой оповещения и тушения пожара.

Автобус среднего класса ПА3-320412 CNG уже успел завоевать популярность у перевозчиков, активно развивающих парк машин на экологичном газомоторном топливе. Автобус предназначен для обслуживания городских и пригородных



**Семь газовых баллонов объемом 72,8 м<sup>3</sup> обеспечивают запас хода не менее 370 км**



**Туристический Cruise CNG (ГолАЗ-5291) на шасси Scania скоро поступит в серийное производство**

маршрутов. Машина рассчитана на транспортировку 60 пассажиров, имеет 21 посадочное место и укомплектована газовым двигателем ЯМЗ-534 экологического стандарта Евро-5 рабочим объемом 4,43 л и мощностью 170 л.с. Газовое топливо (метан) заправляется в шесть баллонов по 62 л и в баллон на 50 л, что позволяет обеспечить запас хода до 320 км. Цельнометаллические баллоны расположены в основании кузова.

Важнейший вопрос, касающийся всех без исключения владельцев газовых автомобилей – контроль баллонов высокого давления в процессе эксплуатации. Участники рынка констатируют, что такого контроля сегодня недостаточно. В этой связи особую актуальность представляла новинка ком-



**Мобильный комплекс обслуживания баллонов для КПП и газовых систем от компании «РариТЭК»**



**Технологическая система ТС GT7-СПГ25 для приема, хранения и выдачи сжиженного природного газа потребителям**



**ПАГЗ производства ОАО «Новогрудский завод газовой аппаратуры» (Беларусь)**



**Мобильное газовое хранилище Mobigas от компании «Русские цилиндры»**

пании «РариТЭК» (Набережные Челны) – мобильный комплекс обслуживания баллонов для КПП и газовых систем. Комплекс состоит из отдельных технологических модулей, которые устанавливаются на специализированное транспортное средство, построенное на базе полуприцепа-контейнера NeфАЗ-942330. С применением данного комплекса можно осуществлять освидетельствование баллонов, их монтаж и демонтаж, опрессовку газовой системы питания и заправку автомобиля от пассивного и передвижного автогазозаправщика. Все это позволяет значительно сократить трудовые и временные затраты на проведение освидетельствования.

Раздел газозаправочного оборудования представляли компании «Шельф» (г. Шахты, Ростовской обл.) и GT7 (НПО «Нефтегазовое машиностроение и специальное автомобилестроение»). На стенде GT7 была представлена технологическая система GT7-СПГ25 для приема, хранения и выдачи сжиженного природного газа потребителям на АЗС.

Посетители выставки могли изучить как полностью укомплектованные газонаполнительные станции, так и их отдельные элементы. Например, компания Graph представила новый компрессор серии GRF 115-4B, предназначенный для крупных АГНКС. Компрессор изготовлен с расчетом на высокую производительность и низкое энергопотребление. Модели данной серии охватывают диапазон мощности привода от 90 до 450 кВт.

В России строительство новых АГНКС ведется крайне медленно. В настоящее время их сеть – менее 300 штук по всей стране. Власти видят проблему и собираются до 2020 года на развитие газозаправочной инфраструктуры из разных источников потратить 46 млрд рублей, а на увеличение парка газомоторной техники запланировано более 98 млрд рублей. «Газпром» хочет вложить к 2020 году 3 млрд рублей и построить более двухсот заправок.

Если все эти деньги будут вложены с умом, то к 2020 году переход на газомоторную технику, по данным Минэнерго России, позволит хозяйствующим субъектам РФ сократить затраты на топливо на 17 млрд рублей.