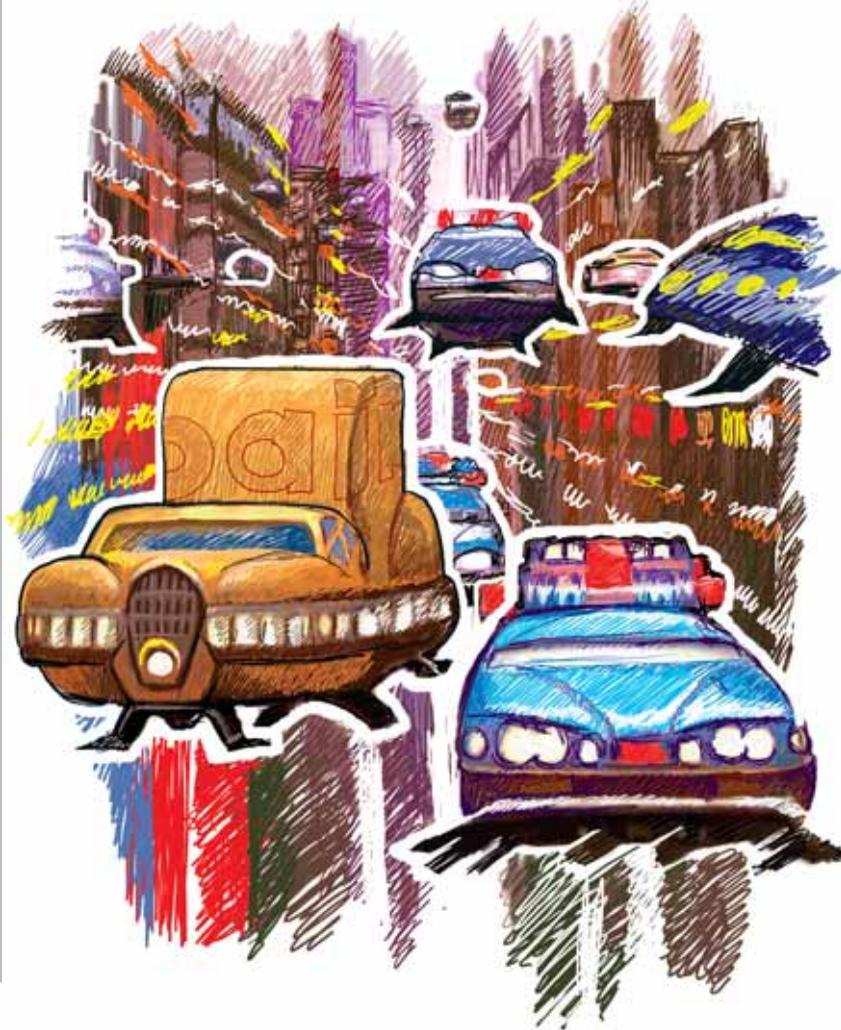


ГАЗОМОТОРНЫЙ БУМ! БУМ ИЛИ НЕ БУМ?



МАРИЯ АКУЛИЧ
«Нефтегазовая Вертикаль»

У газомоторного топлива масса преимуществ: оно экологически чистое, стоит дешевле, а главное, ресурсов в стране — хоть отбавляй. Есть и недостатки: относительная дороговизна переоборудования техники, недостаточно развитая инфраструктура и ограниченное производство автотранспорта, использующего в качестве топлива СУГ или КПГ. Так что темпы развития этого рынка не впечатляют. Пока оптимизм излучает морально поддерживаемый Минэнерго РФ «Газпром», стремясь за счет внутреннего рынка улучшить пошатнувшиеся в результате финансового кризиса внешние позиции. Только монополии и по силам вялотекущую ситуацию превратить в выгодную тенденцию. И поскольку такой интерес во времени только растет, включая попутно пролоббированный монополией равнодоходный принцип ценообразования, «Газпром» «кует железо не отходя от кассы». Местом приложения его масштабных усилий может стать Сочи '2014: транспорт столицы белой Олимпиады предлагается перевести на газ. До бума пока не дотягивает и запланированный на 2012 год массовый выпуск инновационного «Ё-мобиля» Михаила Прохорова: ведь как машину назовешь, так она и поедет...

Машины на газе начали ездить по российским дорогам в 1930-е годы. Времена меняются, и в 2000-е такие авто — редкость или даже раритет. «Развитие рынка газомоторного топлива — это вопрос социальной ответственности, подобный газификации регионов. В советское время отрасль развивалась, потому что директивно регулировалась, — говорит президент Национальной газомоторной ассоциации (НГА) РФ Евгений Пронин. — И сейчас нам необходим такой властный рычаг. Почему, к примеру, владельца автопарка в 100 машин не обязать 50 из них перевести на газ? От этого произойдет сокращение затрат на топливо в бюджетной сфере».

Но проблемы существуют не только с точки зрения регулирования и контроля, а по всей цепочке. Нефтехимики предпочитают экспорт, владельцы заправок сетуют на монополизм производителя и отсутствие спроса, а автопром, в свою очередь, настороженно относится к столь шаткому рынку, хотя все потенциальные участники делают громкие заявления в пользу такого рынка.

А по факту на газе ныне перебивается порядка 3% от всего российского автотранспорта. И это не столько выпущенные с конвейера готовые автомобили (коих в сумме не более 10%), сколько машины, прошедшие «ретрофит», когда на обычную машину устанавливается газобаллонное оборудование.

Что касается основного вида газового топлива — пропана-бутана — то значительная часть его экспортируется, и на нем за рубежом успешно бегают всевозможные «гибридные» авто. «Производители и продавцы топлива говорят, что для развития отрасли нужны потребители. А автопрому не хватает инфраструктуры. Получается замкнутый круг — как проблема яйца и курицы», — констатирует директор департамента автомобильной промышленности Минпромторга Алексей Рахманов.

Есть, конечно, дорогие слуху каждого россиянина «прорывные» проекты, как-то перевод Олимпийского транспорта на голубое топ-

ливо под эгидой «Газпрома» или массовый выпуск «всеядного» автомобиля М.Прохорова.

Но это только проекты, а пока Россия «уступает даже Пакистану, Ирану и Аргентине по уровню развития рынка газомоторного топлива. Потому что у нас еще не поняли, как это выгодно и перспективно», — объясняет владелец автохолдинга «Яровит» Андрей Бирюков.

Плюсы и минусы

У газа есть два основных преимущества — дешевизна и экологичность. Согласно отчетам «Газпрома», в 2009 году российские предприятия, использующие газ на собственном транспорте, сэкономили 3,8 млрд рублей и снизили выбросы вредных веществ в атмосферу на 120 тыс. тонн.

Исходя из июньской презентации Минэнерго о расширении рынка ГМТ, подготовленной для парламентских слушаний, при использовании топлива из природного газа шум двигателя наименьший, нет выбросов твердых частиц (сажи) в атмосферу, наблюдается наименьший выхлоп СО и очень низкое содержание оксидов азота.

Стоимость КПП для автомобилей любых форм собственности в два-три раза меньше стоимости бензина, а также дизельного топлива и СУГ, поясняет Е.Пронин.

Согласно Постановлению Правительства РФ «О неотложных мерах по расширению замещения моторных топлив природным газом» для населения предельная отпускная цена на сжатый природный газ устанавливается «в размере не более 50% от цены реализуемого в данном регионе бензина А-76, включая НДС».

По словам Е.Пронина, эквивалентный 1 литру дизельного топлива или бензина 1 м КПП стоит в среднем 8 рублей. По данным Росстата, средняя потребительская цена на А-76 по России с 3 по 9 января составила 20,58 рубля за литр.

Что касается СУГ, то в рамках балансовых заданий установленная ФСТ цена на него в 2010 году составила 6613 рублей за тонну, а с 1 января 2011 года — 7605 рублей. В плане коммерческой

реализации СУГ, хотя и в ограниченных объемах, торгуются на московской (НП «МБНК») и санкт-петербургской («СПБМТСБ») биржах, в частности, со спецификацией ПБА (пропан-бутан автомобильный). Согласно архиву котировок на МБНК, в ноябре тонна ПБА стоила 14900 рублей («Сибур Химпром»), в августе — 13800 рублей (Новокуйбышевская БСГ), в июне — 14500 рублей (Ногинское ППЖТ), мае — 13300 рублей (ГНС «Ульяновск»).

Как поясняет Е.Пронин, розничная цена СУГ «на пистолете» доходит до 14–17 рублей за литр, что в пересчете на килограммы составляет 18–22 рубля (литр бензина весит 0,75 кг и в начале января, по данным Росстата, стоил 23,36 рубля, т.е. стоимость 1 кг бензина — 31 рубль).

Николай Проволоцкий, замгендиректора одной из крупнейших частных газовых заправочных сетей РФ «Реал Инвест», уточняет, что в текущее время с заводов СИБУРа его компания приобретает топливо напрямую по цене порядка 19000 рублей за тонну, а с Пермского НПЗ ЛУКОЙЛа через посреднические фирмы — уже за 21000 рублей. «При этом на заправке для потребителей мы стараемся удерживать цену не более 14 рублей за литр. В результате наша маржа гораздо ниже, чем у владельцев АЗС. Но выбора нет — если поднимем цену, машины развернутся и уедут за бензином», — говорит Н.Проволоцкий.

В апреле прошлого года в НГА посчитали, что, заправившись на 500 рублей при расходе топлива 12 л/100 км, на КПП автомобилист проедет порядка 600 км (примерно от Москвы до Великого Новгорода), а на СУГ — 280 км (в лучшем случае до Ярославля). На бензине А-92 за эти деньги водитель сможет покрыть расстояние в 220 км (до Суздаля), на А-95 — в 180 км (до Калуги), при этом А-98 хватит только на 160 км (Подмосковье).

Но в Минэнерго отмечают ряд факторов, которые сдерживают массовый переход на ГМТ в России. Во-первых, переоборудование автомобиля на КПП и СУГ стоит порядка 40–60 и 20–30 тыс. рублей соответственно. А сумма

расходов на обслуживание единицы техники в течение пяти лет составляет около 140 и 100 тыс. рублей соответственно (для бензина и дизельного топлива — 60 тыс. рублей). При этом для авто на КПП затраты выше в части переоборудования и обслуживания, а для машины на СУГ — в части топливных расходов.

Развитие рынка газомоторного топлива — это вопрос социальной ответственности, подобный газификации регионов... А по факту на газе ныне передвигается порядка 3% от всего российского автотранспорта

Во-вторых, мощность двигателя при использовании газового топлива (КПП и СУГ) снижается примерно на 15%. «Сейчас практически все системы для впрысковых двигателей имеют электронное управление, и никаких потерь быть не может», — парирует довод Е.Пронин.

Труднее спорить с тем, что установка тяжелого крупногабаритного газобаллонного оборудования значительно снижает свободное пространство багажного отделения у легковых автомобилей, как и неразвитостью сети АГНКС и АГЗС.

В Национальной газомоторной ассоциации РФ посчитали, что за 500 рублей на КПП автомобилист доедет из Москвы до Великого Новгорода, на СУГ — до Ярославля, а на бензине А-92 едва дотянет до Суздаля

Но вновь спорным является мнение о высокой взрывоопасности газомоторного топлива — мол, СУГ хранится под давлением 16–20 атм, а КПП — 200–250 атм. Именно поэтому, к примеру, переоборудовать авто для КПП дороже, чем для СУГ. Для КПП требуются прочные баллоны, способные выдержать высокое давление, а для СУГ достаточно металлического баллона с толщиной стенок 4–5 мм.

«Сейчас потребителейстораживает такой негатив, как... боязнь утечки газа. Представляется, какая это ответственность для тех, кто будет переводить муниципаль-

↑ Позитивные факторы

- ▶ Наличие огромных запасов газового сырья (метана, пропан-бутана);
- ▶ Наличие разветвленной сети газораспределительных коммуникаций;
- ▶ Наличие необходимой технической документации и положительного опыта применения КПГ и СУГ в качестве автомобильного топлива;
- ▶ Высокая нагрузка на экологию в крупных городах — срочная необходимость перевода транспорта на более экологичные виды моторного топлива;
- ▶ Развитое машиностроение, готовое наладить производство автотранспорта и спецтехники, работающих на газомоторном топливе (ГМТ);
- ▶ Существование удаленных районов страны (регионы «северного завоза»), где стоимость жидких видов автомобильного топлива существенно выше газовых из-за высокой логистики.

↓ Негативные факторы

- ▶ Недостаточное правовое регулирование, отсутствие стимулирующих мер по переводу техники на ГМТ;
- ▶ Неразветвленная сеть заправок газомоторного топлива;
- ▶ Высокая стоимость переоборудования и эксплуатации техники, большой срок окупаемости инвестиций;
- ▶ Сложившееся мнение о повышенной взрывоопасности ГМТ по сравнению с бензином и дизелем;
- ▶ Необходимость установки на транспорт тяжелого крупногабаритного оборудования для хранения топлива;
- ▶ Снижение мощности двигателя.

ный транспорт на газ, особенно если места стоянки будут закрытыми помещениями», — предостерегает исполнительный директор Московской топливной ассоциации Григорий Сергиенко.

«Существуют правила переоборудования автомобилей, нормы эксплуатации газобаллонной техники и ее хранения, в том числе в закрытых помещениях. К примеру, в США разрешена парковка метановых автомобилей в

Низкий спрос на газомоторное топливо и ограниченное число заправок приводят к тому, что почти четверть из производимого в России СУГ (см. «СУГ '2010: экспорт продолжил рост», стр. 26) экспортируется. Несмотря на декларируемый рост производства СУГ (4–6% в год), опережающий темп роста экспортных поставок (10–15% в год) не позволяет развиваться рынку ГМТ. «Внутренние цены на СУГ отчасти регулируются государством. Так что, конечно, это заманчивая перспектива отправить газ на экспорт», — гнет свою линию Г.Сергиенко.

Тем не менее, такие факторы, как огромные запасы природного газа, экологичность, наличие разветвленной сети газораспределительных коммуникаций, а также существующий опыт применения СУГ и КПГ в качестве топлива, дают правительству основания для того, чтобы проводить политику, направленную на стимулирование роста потребления ГМТ.

Минэнерго выступает за реализацию программы по переводу на газ муниципального транспорта. Предполагается, что на пер-

вом этапе переход будет осуществлен в городах с населением выше 1 млн человек, а на втором — переход на КПГ муниципальной техники и автотранспорта отдаленных регионов страны, разумеется, с разработкой Концепции использования альтернативных видов топлива на период до 2020 года.

«Рынок газомоторного топлива развивался в стране достаточно активно, но сейчас в силу комплекса причин произошел откат назад. Мы хотим реанимировать его, для чего сейчас ищем всевозможные административные и финансовые рычаги», — говорит замминистра энергетики Сергей Кудряшов. Под его председательством в ведомстве создана специальная рабочая группа, целью работы которой является подготовка предложений по использованию СУГ и КПГ в качестве моторного топлива. Как заявил на заседании группы в декабре ушедшего года глава департамента переработки нефти и газа Минэнерго Петр Дегтярев, планируется «выпустить ряд законодательных актов и других нормативных документов, что-

При использовании топлива из природного газа шум двигателя наименьший, нет выбросов твердых частиц в атмосферу, наблюдается наименьший выхлоп CO и очень низкое содержание оксидов азота

подвальных стоянках. А вот пропановые туда не пускают», — приводит контраргументы Е.Пронин.

Между тем, Минэнерго сообщает, что техрегламент «О безопасности сжиженных углеводородных газов» находится в стадии разработки, он должен быть внесен в правительство РФ в июне 2011 года.

бы с помощью государственной поддержки комплексно решить данную проблему».

В ходе заседания были отмечены регионы-лидеры по внедрению ГМТ: Татарстан, Нижегородская, Смоленская, Курганская и Московская области. К слову, в Москве планируется эксперимент по частичному переводу городского

общественного транспорта на ГМТ, в первую очередь — на КПГ.

ВИНК: кнутом и пряником

В России, по разным оценкам, сжигается на факелах от 8 до 40 млрд м³ ПНГ в год — из этого объема можно произвести до десятка

млн тонн СУГ. Весь вопрос: нужен ли этот бизнес нефтекомпаниям?

«Исходя из той доли, которую занимает рынок газомоторного топлива в стране сейчас, — нет», — считает аналитик ИБ «Открытие» Дмитрий Лютягин. Кроме того, доставка СУГ с точек производства к местам потребления делает логистику слишком

Газпром: газификация Олимпиады

У «Газпрома» — более 200 АГНКС суммарной производительностью примерно в 2 млрд м³. Принятая компанией Программа развития газозаправочной сети и парка техники, работающей на природном газе, на 2007–2015 годы предусматривает строительство за счет «Газпрома» еще 200 АГНКС. По расчетам монополии, это приведет к росту числа автомобилей, работающих на природном газе, на 50 тыс. единиц.

При этом новые АГНКС будут строиться таким образом, чтобы максимально увеличить газифицированные отрезки трасс федерального и регионального значения. С целью реализации программы «Газпром» подписаны специальные соглашения и договоры о расширении использования природного газа в качестве моторного топлива с Калужской, Тамбовской, Рязанской, Пензенской и Орловской областями.

Переводом автотехники на газ, развитием сети АГНКС и продажей КПГ занимаются почти все газотранспортные дочерние компании «Газпрома»: в Казани, Екатеринбурге, Нижнем Новгороде, Томске, Братске, Волгограде, Ставрополе, Оренбурге, Саратове...

«Газ — это высокоэффективное и самое чистое топливо. Но помимо социальной ответственности, которую несет «Газпром», в таких проектах есть и коммерческая выгода — за счет операций с газом мы создаем добавочную стоимость», — говорит Е.Пронин теперь уже в ранге начальника отдела по использованию газа в качестве моторного топлива «Газпрома».

«А мы не покупаем у монополии газ. «Газпром Газэнергосеть» сообщает, что нет свободных ресурсов. Так что свой бизнес «Газпром» развивает самостоятельно. То же самое с НОВАТЭКом. Мы напрямую работаем с СИБУРОм, но этих объемов не хватает для нашей сети. В итоге переплачиваем посредникам, реализующим топливо с НПЗ ЛУКОЙЛа в Перми. Мы даже писали письмо В.Путину о ситуации в этой сфере», — рассказывает Н.Проволоцкий.

По его словам, в частном секторе этот бизнес «изживает себя»: проходимость у нефтяных заправок составляет 1000 машин в день, а у газовых — всего 100. Центр «Реал Инвест» по переоборудованию авто на СУГ и КПГ также на грани существования. «Если три года назад мы поставили 100 баллонов, то в 2010-м всего 30», — считает убытки Н.Проволоцкий.

ФАС еще в 2004 году признала этот рынок неконкурентным, и ситуация, считают в «Реал Инвесте», только ухудшилась: «Розничная реализация газового топлива стала низкорентабельной, заправки продаются во всех регионах России целыми сетями. Обанкротился один из крупнейших операторов — «Акойл»».

У самого «Газпрома» более оптимистичный взгляд на вещи: наиболее амбициозным проектом монополии является предложение по разработке программы «Белой Олимпиаде — голубое топливо». «Суть проста — мы хотим по максимуму муниципальный транспорт, локомотивы и суда перевести на газ. После Олимпиады-2014 все это великолепие останется в Сочи. Получится благополучный экологический курорт», — объясняет собеседник в «Газпроме».

В сентябре 2009 года компания начала строительство газопровода Джубга–Лазаревское–Сочи и максимально заинтересована в полном использовании газа этой трубы. В Минэнерго концепцию поддерживают и отмечают, что кавказский регион в целом проявляет значительный интерес к инновациям в сфере ГМТ. «У нас уже есть несколько заявок по газу с Кавказа — они хотят, чтобы все это тестировалось на них», — говорит высокопоставленный чиновник Минэнерго. «Мы направляли в Министерство энергетики этот проект, там к документу относятся с большим вниманием и уже присылали нам на доработку», — рассказывает о ходе работы Е.Пронин.

Обращает внимание «Газпром» и на европейский газомоторный рынок. На июньском собрании акционеров глава монополии А.Миллер в своем выступлении уделил «газу в моторах» отдельное место. И говорил он исключительно о рынке Европы: «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива позволит не только увеличить потребление нашего основного товара — природного газа, но и сократить разрыв между ценой условной единицы энергии, получаемой из газа и нефти».

По мнению аналитика Ernst & Young Ивана Бончева, это еще одна мера, которую предпринимает газовый гигант, чтобы отыграть свое положение на европейском рынке. «В Европе рынок газомоторного топлива развивается активнее, чем в России. На уровне ЕС там приняты законодательные инициативы, стимулирующие всех участников этого процесса, так что интерес «Газпрома» вполне понятен» — говорит эксперт.

Минэнерго выступает за реализацию программы по переводу на газ муниципального транспорта, начав с городов с населением выше 1 млн человек, для чего чиновники изыскивают административные и финансовые рычаги

дорогой и сводит на нет прибыль, замечает эксперт.

Это подтверждают и в самих ВИНК, подчеркивая, тем не менее, что регламент по ПНГ обязуются строго исполнять. «Утилизация ПНГ подразумевает комплекс мер, и производство СУГ, которое размещено на двух наших заводах в Самаре, — это одна из составляющих этого комплекса, нам небезынтесная», — пояснял официальный представитель «Роснефти».

В «Сургутнефтегазе», который уже добился уровня утилизации ПНГ выше 95%, не устают повторять, что весь попутный газ у них задействован на 17 собственных ГТС, а также на сургутских ГРЭС,

СИБУР: если газомоторным топливом заниматься всерьез, то необходим повсеместный контроль за его качеством — и его бодяжат

куда поставляется до 8 млрд м³ ПНГ ежегодно.

В ЛУКОЙЛе уточняют, что уровень утилизации ПНГ в целом по компании составляет порядка 76%, в некоторых регионах он уже достиг показателя в 95%. «Есть масса вариантов использования ПНГ — закачка в пласт, выработка электроэнергии, дальнейшая переработка, в том числе производство СУГ. Мы заправляем машины данным топливом — это дополнительная услуга на некоторых наших АЗС, но серьезно инвестировать в этот бизнес мы готовы, если

будет спрос. А его пока нет», — говорит знакомый с ситуацией менеджер нефтекомпании.

«Программы по расширению сети АГЗС в 2008–2009 годах показали всем участникам рынка бесперспективность строительства «чисто газовых» станций; куда предпочтительнее многотопливные комплексы», — согласен Н.Проволоцкий.

Самой громкой новостью для отечественного автопрома стало заявление М.Прохорова стать инвестором выпуска «Ё-мобиля», способного передвигаться на сжатом газе

СИБУР: борьба со злоупотреблениями

В СИБУРе, который на своих шести заводах перерабатывает порядка 60% ПНГ в России, отмечают, что пока рынок газомоторного топлива в России, к сожалению, развит слабо. Хотя плюсы очевидны для всех: увеличение автопарка, использующего в качестве топлива СУГ, серьезно улучшит экологию мегаполисов и сократит текущие расходы муниципального и частного транспорта.

«Недавно СИБУР построил новый ГПЗ с капиталовложениями до 15 млрд рублей. Пока же мы

700 тыс. тонн СУГ — пятая часть всего производства СИБУРа.

В конце июля глава трейдинговой «дочки» компании «Сибур-Газсервис» Михаил Паничкин объявил о начале франчайзинговой программы, которая позволит холдингу довести объем продаж до 900 тыс. тонн уже в ближайшие годы.

«Хотя профильным бизнесом для нас является нефтехимия, мы рассматриваем франчайзинг как стимулирующую для роста рынка меру и эффективный метод контроля за качеством топлива, продаваемого под нашей маркой. СИБУР не исключает покупку небольших долей в ведущих заправочных сетях с тем, чтобы дать им возможность развиваться, строить новые современные станции», — поясняет решение компании Рашид Нуреев. За два года СИБУР может обзавестись порядка 150 франчайзинговых АГЗС.

Оказывается, можно испортить качество не только бензина, пригласив туда других веществ, но и газа. Существует лишь один ГОСТ на газомоторное топливо из СУГ под названием «пропан-бутан автомобильный» — это состав, в котором содержится 60% пропана и 40% бутана, а все остальное не соответствует качеству.

Недобросовестные сети, рассказывают в СИБУРе, могут покупать чистый пропан, а дальше смешивать его с разного рода бутансодержащими отходами. «По нашей оценке, около половины того продукта, который называется «пропан-бутан автомобильный» и продается через АГЗС, не соответствует качеству», — говорит М.Паничкин.

Причем, зачастую смешивание происходит прямо на железнодорожных путях, где стоят цистерны с пропаном. Были даже зафиксированы случаи, когда на АГЗС прямоком отправляли «сырец» для СУГ — получаемую из ПНГ широкую фракцию легких углеводородов, в которой есть много других примесей.

Больше всего злоупотреблений наблюдается в Тюменской, Нижегородской, Саратовской областях и в Поволжье. «Это неудивительно, исходя из того, в какие рамки ставят операторов. Производителей СУГ немного, и они обеспечи-

вают, в первую очередь, нефтехимию, население в негазифицированных районах и экспорт».

Газомоторная отрасль снабжается по остаточному принципу, а искусственно созданный дефицит СУГ на внутреннем рынке позволяет поддерживать максимально высокие цены на топливо. Это и вынуждает владельцев АГЗС использовать некачественное топливо», — свидетельствует Н.Проволоцкий.

«Франчайзинговая программа как раз призвана навести порядок с качеством топлива. Наш партнер будет вынужден закупать только ГОСТированную продукцию, и мы будем иметь круглосуточную возможность оценки ее качества», — отмечают в СИБУРе, подчеркивая, что развитие рынка альтернативного топлива требует также поддержки государства.

Так, стимулирующие меры могли бы увеличить потребление СУГ до 6–6,5 млн тонн в год, уверен М.Паничкин. Одной из таких мер может стать предоставление автомобилистам, использующим СУГ, налоговых льгот, считают в СИБУРе, либо субсидий для отечественного автопрома на производство машин с моторами на газе.

«Можно было бы выпускать автомобили с уже установленным газовым оборудованием на АВТОВАЗе, других наших предприятиях. Есть проект у Михаила Прохорова. Перспективы рынка имеют под собой точный экономический расчет, поэтому рано или поздно он выстрелит, и хотелось бы, чтобы это произошло пораньше», — торопит рынок М.Паничкин.

Автопром: «Ё» моё

Последний женеvский автосалон показал, что «гибридные» автомобили, которые могут передвигаться сразу на нескольких видах топлива, — это модное сегодня направление. Все крупнейшие автоконцерны (General Motors, Volkswagen, альянс Renault-Nissan, Daimler, Mitsubishi, Toyota и ряд китайских автопроизводителей) уже выпускают или заявляют об их скорейшем выпуске. В России же пока самыми популярными машинами остаются модели ВАЗ семейства «классика».

Но нужен ли этот бизнес нефтяникам? Исходя из той доли, которую занимает рынок газомоторного топлива в стране сейчас, — нет: логистика производства и доставки СУГ сводит прибыль на нет

вынуждены строить на Балтике терминал по экспорту невостребованных в России объемов СУГ, параллельно стимулируя внутреннее потребление через строительство крупных нефтехимических производств и развитие рынка газомоторного топлива», — говорит представитель в СИБУРа Рашид Нуреев.

Доля СИБУРа на российском рынке газомоторных топлив почти 30%. Продукция компании реализуется на более чем 1 тыс. частных АГЗС, где продается около

Выпуском «гибридных» автомобилей в стране занимается лишь «Группа ГАЗ»: совместно с итальянским производителем газобаллонного оборудования OMVL предприятие выпустило коммерческий автомобиль «ГАЗель-БИЗНЕС» с двухтопливным газобензиновым двигателем. Стоит «гибрид» на 26 тыс. рублей дороже базовой модели, но экономит до 20% стоимости владения бензинового варианта, поясняют в компании.

Кроме того, группа производит работающие на газе крупногабаритные автобусы. В июле в рамках выставки «Busworld Russia — 2010» Ликийский завод представил новое поколение газовых ЛИАЗ 5292 и 6213. «Сейчас мы выпускаем гибридные машины под заказ, но в будущем порядка трети всех коммерческих автомобилей группы будут комплектоваться с установкой газобаллонного оборудования», — рассказывает представитель ГАЗа Павел Ерасов.

Лиха беда начало, считают в Минпромторге: «Наработки по «газовым» версиям машин есть у ВАЗ и УАЗ. Недавно в Калуге Volkswagen был презентован Passat, который может ездить на бензине и газе», — говорит директор департамента автопромышленности Минпромторга Алексей Рахманов.

По его словам, развивать нужно производство техники с уже установленным газобаллонным оборудованием. Во-первых, после переоборудования авто в процессе эксплуатации собственник лишается права на гарантийное обслуживание, так как он, по сути, «вмешался и изменил конструкцию машины». А во-вторых, налогоплательщикам станет легче регулировать выплаты. «Автовладелец может установить баллон и проехать 100 км, заплатив за топливо порядка 144 рублей, а в инспекции он скажет, что ездил на бензине и заплатил за аналогичный пробег уже 432 рубля. С налогового вычета он получит небольшую, но прибыль», — объясняет А.Рахманов.

По мнению чиновника, возродить рынок надо поступательно, занимаясь развитием этого на-

Предложения Минэнерго России по развитию отечественного рынка газомоторного топлива

В целях развития российского рынка газомоторного топлива считаем необходимым:

1. Укрепить нормативно-правовую базу рынка газомоторных топлив Российской Федерации, для чего:
 - доработать проекты федеральных законов №130858-4 «Об использовании альтернативных видов моторного топлива» и №254710-5 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты в связи с принятием Федерального закона «Об использовании альтернативных видов моторного топлива»;
2. Сформировать единый национальный координационный орган по вопросам использования природного и сжиженного газа в качестве моторного топлива — рабочую группу в составе Правительственной комиссии по ТЭК и ВМСБ И.И.Сечина, предложение Совета Федерации и ОАО «Газпром» по созданию которого Минэнерго России поддерживает и формирует в настоящее время предложение по её персональному составу;
3. Разработать Концепцию использования альтернативных видов моторного топлива на средне- и долгосрочную перспективу с целевыми ориентирами на период до 2020 года;
4. Поддержать представленную Газпромом концепцию ФЦП «Белой Олимпиаде — голубое топливо» как пилотного проекта по транспортному обслуживанию участников и гостей зимней Олимпиады—2014 в Сочи исключительно на ГМТ;
5. Разработать государственные программы по переводу муниципальной техники и автотранспорта на ГМТ:
 - Первый этап — в городах с населением выше 1 млн человек
 - Второй этап — перевод на КПГ муниципальной техники и автотранспорта отдаленных районов Российской Федерации.

правления сначала на региональном уровне. «Только после этого, когда будут какие-то конкретные позитивные результаты, можно будет думать о всероссийской сети», — заключает директор департамента.

В качестве конкретики назывались и планы создания электрокара FIAT Ducato производства компаний SOLLERS и «Компо-

Пока нефтяники думают, «Газпром» намерен перевести на газ сочинский транспорт: после Олимпиады-2014 все это великолепие превратится в благополучный экологический курорт

маш». Как пояснили в SOLLERS, это только первый этап грандиозного плана, и в 2011 году будет выпущен FIAT с газобензиновым двигателем.

Но, пожалуй, самой громкой новостью для отечественного автопрома стало решение владельца группы ОНЭКСИМ Михаила Прохорова стать инвестором нового российского автосборочного

проекта в Петербурге. В партнерстве с местным производителем грузовиков «Яровит» предприниматель планирует начать полномасштабный выпуск «гибридов» в 2012 году, и стоимость запуска оценивается в 150 млн.

«Ё-мобиль» уже был показан широкой публике — в начале января его можно было лицезреть на Тверском бульваре в павильоне возле офиса ОНЭКСИМа. Авто заводится с кнопки мобильного телефона и может передвигаться на сжатом газе или бензине. При этом М.Прохоров подчеркивает, что машина сделана без господдержки.

Как заявлял ранее владелец «Яровита» Андрей Бирюков, в будущем нас ждет газомоторный бум: «У этого топлива колоссальные перспективы — его запасы находятся в избытке, если не забывать и про сланцевый газ. В будущем потребности авторынка в газе в десятки раз перерастут тот объем, который сейчас экспортирует «Газпром» в Европу по трубам. И газ исключительно чистое топливо! Так что это единственный путь, чтобы мы не задыхались в мегаполисах и чтобы наши дети не болели онкологическими заболеваниями...» 