

## 20.02.2017: БЕРЛИНСКИЙ РАЗВОРОТ

16  
ТО

февраля 2017 года в Бундестаге Федеративной Республики Германия состоялся Круглый стол на тему «Сжиженный природный газ на автомобильном транспорте». Встреча проходила под эгидой и при финансовой поддержке Международного делового конгресса. Организаторами Круглого стали энергетические компании ООО «Газпром экспорт», Uniper SE и германская газомоторная ассоциация Zukunft ERDGAS e.V.



*Отчет о работе представил г-н Делеф Весслинг, Uniper SE, Германия*

На круглый стол были приглашены примерно 60 человек. О том, какое значение уделяется проблемам перевода транспорта на природный газ в Германии говорит то, что проходил он в Парламентском центре Бундестага и количество депутатов от различных фракций.

От Российской стороны выступили эксперты ПАО «Газпром» (Г. Бердин, А. Михайлов), ООО «Газпром экспорт» (Е. Пронин), ООО «Газпром газомоторное топливо» (Д. Воробьев), ПАО «Сбербанк» (В. Гаврилов), ПАО «КАМАЗ» (Е. Пронин), ООО «СПГ Горская» (С. Уржумцев),

От Германии выступали депутаты Бундестага, представитель Министерства Экономики и Энергии Германии, координатор Евро Комиссии

по вопросу инноваций, представители немецких отделений компаний IVECO и Scania, руководители автотранспортных фирм, сотрудники энергетических компаний, дистрибьютеров малотоннажного СПГ.

2016 год был не самым лучшим для газомоторного рынка Германии. Наблюдался определенный спад в реализации природного газа автотранспорту; снизился объем продаж новых газовых автомобилей; в связи с низкими ценами на нефть степень неопределенности ГМТ-бизнеса повысилась; рынок готовился к отмене льготного акциза на природный газ.

Неблагоприятную ситуацию на газомоторном рынке усугубляла мощная компания политической и финансовой поддержки идей электромобильности, декарбонизации за счет отказа от двигателей внутреннего сгорания, перехода



*Первый СПГ-тягач компании MeyerLogistik на новой КрюАЗС в Берлине (Uniper SE)*

исключительно на энергию из возобновляемых источников. На таком фоне было крайне сложно продвигать природный газ на рынок моторного топлива.

Из выступлений на Круглом столе стало ясно, что в отношении большого количества экспертов к природному газу произошел драматический разворот.

Накануне встречи стало известно, что Правительство Германии одобрило продление срока действия льготного акцизного сбора на природный газ для автомобилей ещё на девять лет.

Это мощный положительный сигнал потенциальным покупателям газовых автомобилей и девелоперам газозаправочной сети.

Технико-экономический анализ и здравый смысл убеждают многих в том, что достоинства и потенциал электромобилей сильно преувеличены.

- Возобновляемые источники энергии не могут дать необходимого количества требуемой для электромобилей энергии.
- Электроэнергия для контактной сети и пунктов подзарядки может быть получена вдали от места использования. Перемещение производства электроэнергии из экономических центров в глубинку позволяет улучшить локальную экологическую обстановку. Однако, на региональном уровне все останется на прежнем уровне или даже ухудшится в связи с дополнительным потреблением углеводородов.

Кроме того, вместе с воздушными массами выбросы от электростанций могут быть перенесены в города.<sup>1</sup>

- Для обеспечения перевозок электромобилями требуется создать не только значительные генерирующие мощности, но и систему транспортировки, хранения и распределения (заправки) электроэнергии.
- Спектр применения колесных электромобилей ограничивается легковым пассажирским и грузовым транспортом преимущественно в городах. Это связано с ограничением дальности пробега и длительным временем заправки.
- Батареи имеют ограниченный запас мощности, что делает их неэффективными для тяжелых транспортных средств.
- Утилизация энергетических элементов – дорогостоящий процесс, для которого нужно создавать соответствующую инфраструктуру.
- Электрификация транспорта повышает риски массового сокращения рабочих мест.

В сегменте тяжелого автомобильного, железнодорожного, водного и воздушного транспорта реальной коммерческой альтернативой дизельному топливу является сжиженный природный газ. Об этом говорили все без исключения выступающие на берлинском круглом столе в Бундестаге.



Интерес к СПГ на тяжелом транспорте в Европе продолжает расти, хотя темпы роста пока не носят лавинообразного характера. Развивается заправочная инфраструктура. В рамках проекта «Голубые коридоры на СПГ» Евросоюз принял 50-процентное участие в строительстве девяти КриоАЗС: 2 во Франции, 2 в Италии, 2 в Португалии и по одной в Швеции, Испании и Бельгии. На этих станциях с начала эксплуатации реализовано более 4,15 тыс. тонн сжиженного природного газа, что эквивалентно примерно 5,7 млн. куб. м.<sup>2</sup>

Напомним: проект предусматривает строительство 14 демонстрационных станций (при софинансировании со стороны ЕС) и формирование парка из 100 грузовиков на СПГ, которые будут работать в этих коридорах.

<sup>1</sup> Атмосферные течения вместе с воздушными массами переносят на огромные расстояния и загрязняющие вещества. Достаточно вспомнить, что пеплом после извержения исландского вулкана Эйяфьядлайёкюдль в 2010 году накрыло Великобританию (1900 км от вулкана), Данию и Швецию (2100 км). А ведь вулканические аэрозоли и взвешенные частицы тяжелее выбросов CO<sub>2</sub> и NO<sub>x</sub> от тех же электростанций.

<sup>2</sup> <http://lngbc.eu>

Опыт эксплуатации показал: расход топлива на газовых грузовиках составляет 28,3 кг СПГ \* 100 км; для газодизельных грузовиков средний расход составляет 10,7 кг СПГ + 20,5 л дизтоплива \* 100 км.

Современные грузовики на СПГ соответствуют нормам выбросов Euro VI; их пробег между ТО увеличен с 60 до 90 тыс. км; позволяют снизить совокупную стоимость владения на 10%.

Средняя цена СПГ на заправках Нидерландах составляет 1,049 €, килограмм КПГ стоит 1,079 €, а литр СУГ 0,715 €. <sup>3</sup>

Средняя заправка грузовика сжиженным метаном составляет 100 кг, а расход СПГ - 23,5 кг/100 км. <sup>4</sup>

Пробег нового тягача IVECO на одну заправку достиг 1400 км, что повышает коммерческую привлекательность и машины и СПГ.

В целом сегмент грузовиков на СПГ выглядит примерно так. По данным ЕЭК ООН, в 2015 году в Европе насчитывалось примерно 1,5 тыс. грузовиков массой более 16 т на СПГ. <sup>5</sup> Предполагается, что к 2018 году он увеличится до 5 тыс. машин, а к 2020 – до 35 тыс. Европейский парк автомобилей, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ, в ближайшие годы будет расти. Наблюдаемый рост парка большегрузных автомобилей на СПГ позволяет прогнозировать дальнейшее повышение спроса на СПГ в Европе до 1,2 млн. т к 2020 году.

Конечно, это значительно меньше чем, например, в Китае. Парк грузовых автомобилей на СПГ там оценивается примерно в 160 тыс. единиц, что составляет 3,2% от общего парка метановых машин в КНР. Суммарное годовое потребление СПГ составляет 23 млрд. м<sup>3</sup>.

Для сравнения общий спрос на природный газ для автотранспорта России <sup>6</sup> составил в 2016 году 550 млн. м<sup>3</sup>.

Европейский рынок МТ СПГ для автотранспорта продолжает развиваться. Приведенные факты являются весомыми аргументами в пользу сжиженного природного газа. Берлинский круглый стол показал: период, когда оппоненты тотального перехода на электричество стеснялись или опасались публично признавать это, закончился. Сейчас и политики, и менеджеры начали открыто, объективно и прагматично обсуждать перспективы альтернативных видов моторного топлива. Разворот в направлении реализма набирает масштаб.

*Евгений Пронин (3-80)*

---

<sup>3</sup> <http://www.pitpoint.nl>

<sup>4</sup> <http://lngbc.eu>

<sup>5</sup> <https://www.unece.org>

<sup>6</sup> ООО «Газпром газомоторное топливо»