

СПГ НА АВТОТРАНСПОРТЕ ИТАЛИИ¹

Итальянская нефтегазовая компания Snam заключила соглашение с американской Baker Hughes о совместной разработке «микротоннажной» технологии сжижения природного газа. По их классификации, этот микротоннажный завод должен производить примерно 140 тыс. тонн СПГ в год (16 тонн в час) из трубопроводного газа и биометана. По площади такой завод может уместиться не меньше чем на футбольно поле. В Италии предполагается построить четыре таких завода общей стоимостью от 50 до 80 млн. евро. ТЭО проекта должно быть готово до конца 2018 года. Компания Snam присматривалась к малотоннажному производству СПГ в течение более чем 10 лет и вот, наконец, сочла необходимым выйти в этот сегмент рынка. В компании понимают перспективу перевода на СПГ автомобильного и водного транспорта. С 2015 года до настоящего времени парк грузовиков на сжиженном метане увеличился со 100 до 1000 единиц. Открыты 20 КриоАЗС. Строительство новых комплексов сжижения природного газа позволит обеспечить этим видом топлива 15 тысяч тяжелых машин и продвинуть его в центральные и южные районы Италии.



¹ <http://www.ngvjournal.com>

Настоящий материал не является обращением и не требует ответа. Если Вы получили его по ошибке, просим сообщить об этом отправителю и переслать её тем, кто имеет отношение к производству и использованию альтернативных видов моторного топлива.

Представленная информация является не переводом, а экспертным комментарием.

*IVECO NP на СПГ на старте автопробега «Голубой коридор-2017»
в Каррегаду, Португалия*

ВНОВЬ ОТКРЫВАЕТСЯ РЫНОК ГБО ПАКИСТАНА²

Правительство Пакистана отменило запрет на импорт газовой аппаратуры, комплектующих и баллонов высокого давления для КПГ, введенный восемь лет назад. Тогда в стране начал ощущаться значительный дефицит газа, что привело к частичному отключению АГНКС от газораспределительных сетей; газ подавался на станции только в течение 72 часов в неделю.³ Кроме того, в целях стимулирования рынка снижены ввозные пошлины на эту технику.

Одним из факторов, повлиявших на принятие этого решения, является повышение цен на нефтепродукты. По данным NGV Journal, в 2016 году парк ГБА Пакистана составлял 3,7 млн. машин; почти 3000 АГНКС реализовали 3 млрд куб.м природного газа. Одним из результатов запрета на импорт ГБО стал расцвет черного рынка, что сразу же негативно сказалось на

безопасности использования метана на транспорте.



Пакистан стремится покрыть дефицит газа поставками из Туркмении по газопроводу ТАРІ (Туркмения – Афганистан – Пакистан - Индия) (Ø - 1422 мм; протяженность – 1680 км) общей стоимостью 8 млрд. долларов и пропускной способностью 33 млрд.м³ в год), который должен быть введен в строй к 2020 году. Правительство предполагает довести долю импортного газа в балансе с 10% до 60%.

² <http://www.ngvglobal.com>

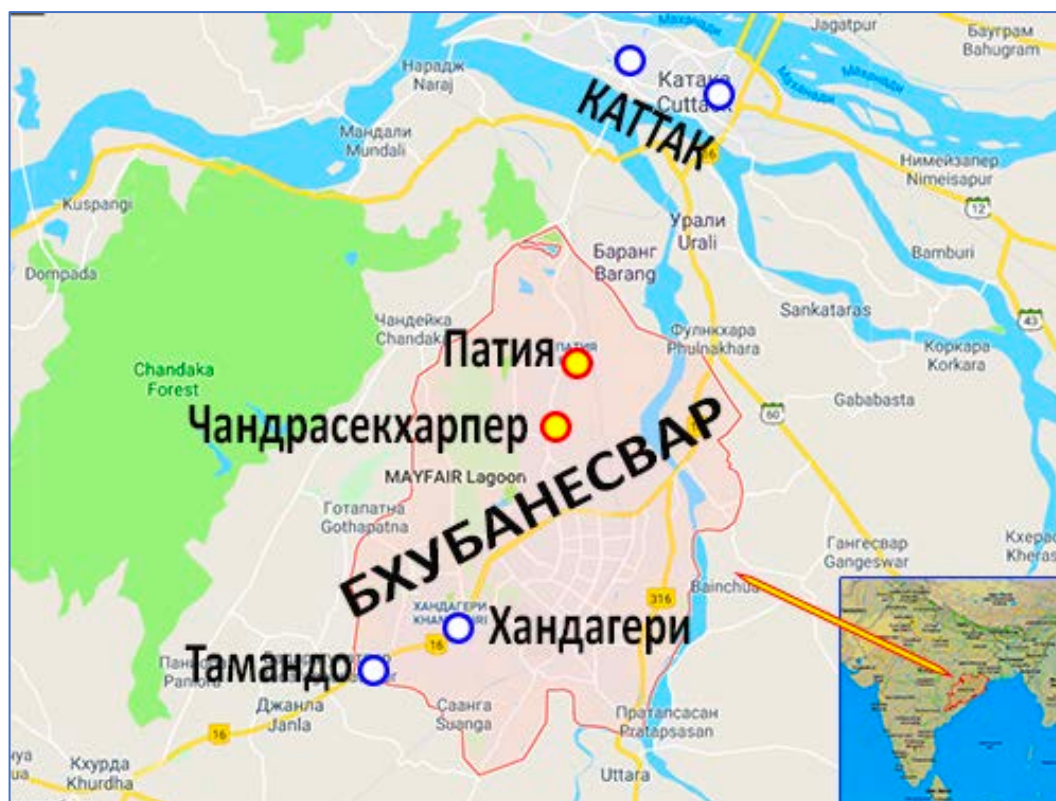
³ Подробнее см. на сайте <http://www.gazpronin.ru/> 07.04.2014: Пакистан: временные сложности ГМТ рынка; 10.08.2014: СПГ сохранит АГНКС в Пакистане.

30 ТЫСЯЧ МОТОРИКШ НА МЕТАНЕ⁴



Правительство индийского штата Орисса (Одиша) рассматривает вопрос о массовой газификации дизельных моторикш. На природный газ предполагается перевести 30 тысяч этих транспортных средств в городах Бхубанесвар (Bhubaneswar) и Каттак (Cuttack). 16 декабря 2016 года состоялся запуск программы. Тогда на КПГ стали работать 50 мторикш и 17 мотороллеров (скутеров). К

настоящему времени в штате работают уже 800 мототакси, 40 легковых автомобилей и 20 скутеров. Власти штата предложили индийской государственной газовой компании GAIL подготовить ТЭО на перевод транспорта на метан и строительство АГНКС. Сейчас в городе Бхубанесвар работают две заправки в районах Патия (Patia) и Чандрасекхарпер (Chandrasekharpur). Еще две АГНКС предполагается в ближайшее время открыть в соседнем городе Каттак (Cuttack); ещё две до конца года - в районах Хандагери (Khandagiri) и Тамандо (Tamando) города Бхубанесвар.



⁴ <http://www.gnvmagazine.com>

Настоящий материал не является обращением и не требует ответа. Если Вы получили его по ошибке, просим сообщить об этом отправителю и переслать её тем, кто имеет отношение к производству и использованию альтернативных видов моторного топлива.

Представленная информация является не переводом, а экспертным комментарием.

ДАБЛДЕКЕР НА МЕТАНЕ⁵

Британская Муниципальная транспортная компания Ipswich Buses совместно со шведским концерном Scania начала 6-недельные эксплуатационные испытания городского двухэтажного газового (биометан) автобуса Scania Enviro400. Символично то, что на период испытаний именно этой машины придется два знаменательных события: 21 июня в Великобритании пройдет «День чистого воздуха» (Clean Air Day) для популяризации альтернативных видов моторного топлива и энергоносителей; а со 2 по 7 июля «Неделя автобуса» (Catch the Bus Week) с призывом к горожанам пересесть с личных автомобилей на общественные автобусы.



Scania (шасси) создавала газовый автобус совместно с британской компанией Alexander Dennis (корпус ADL's), специализирующейся в области современных корпусов. Заявленная экологическая задача: за счет использования биометана из органических отходов и канализационных вод снизить выбросы CO₂ на 84% относительно дизельной модификации.

На автобусе установлены пятицилиндровый двигатель Scania OC09-101 объемом 9 л мощностью 276 лс (206 кВт) на скорости двигателя 1900 об/мин. и крутящем моменте 1305 Нм на скорости 1000 - 1400 об/мин.; 6-скоростная автоматическая КПП ZF EcoLife. На автобусе также установлены трехкомпонентный каталитический нейтрализатор и система рециркуляции отработавших газов. Выбросы автобуса соответствуют нормам Евро-VI.

Обеспечение автобуса биогазом и КПГ во время испытаний возьмёт на себя компания Roadgas, один из ключевых владельцев АГНКС в Великобритании.

⁵ <https://www.scania.com>, <http://www.gnvmagazine.com>

БУДУЩИЕ СТАНДАРТЫ ИСО⁶



ISO/TC 022/SC 41/WG 09 - специальная рабочая группа Международной организации по стандартизации (ИСО)⁷ начала работу по созданию совершенно нового ряда стандартов подготовки персонала, связанного с применением газовых видов топлива на дорожных транспортных средствах. С введением этих стандартов в действие работники ряда специальностей должны будут получать

сертификаты соответствия. В первую очередь это коснется тех, кто работает с топливной аппаратурой. Координация работы поручена руководителю рабочих групп РГ 03 (компоненты топливных систем и заправочных узлов для газовых автомобилей – серия стандартов ISO 15500) и РГ 09 (обучение, компетентность и оценка соответствия) СТК 22/ПК 41 Диего Голдину (Diego Goldin - dgoldin@ngvglobal.org), который является исполнительным директором Глобальной газомоторной ассоциации NGV Global. Члены Ассоциации могут принять участие в работе над новыми стандартами. Переход на сайт СТК 22/ПК 41: www.iso.org/committee/5391370.html

⁶ <http://www.ngvglobal.com>

⁷ ИСО => Совместный технический комитет 22 - Дорожные транспортные средства => Подкомитет 41 – Специфические аспекты газового топлива => Рабочая группа 09 - Обучение, компетентность и оценка соответствия

ТОУОТА НА РЫНКЕ МАШИН НА Н2ТЭ⁸



Компания Toyota предполагает существенный глобальный рост продаж автомобилей на водородных топливных элементах после 2020 года до 30 тыс. ед. в год. Сейчас это показатель находится на уровне 3000 машин. Для удовлетворения спроса компания планирует построить новый завод для производства топливных элементов. На существующих мощностях будет организовано производство водородных баллонов высокого давления. В 2014 году Toyota начала серийное производство седанов Mirai на. В 2015 были проданы 700 машин, в 2016 – примерно 2000, а в 2017 – 3000. На японском рынке компания после 2020 года Toyota планирует продавать по одной тысяче автомобилей в месяц.

⁸ <http://www.ngvglobal.com>

АЛЬТЕРНАТИВНОЕ ТОПЛИВО В ЛАТВИИ⁹



Кабинет министров Латвии рассматривает разработанный Министерством экономики законопроект об использовании энергии в транспорте, устанавливающий для продавцов моторного топлива обязательные объемы реализации "зеленых" видов горючего. Планируется,

что новый закон заменит действующий закон о биотопливе. Согласно директиве Европарламента, доля горючего из возобновляемых источников к 2020 году должна составлять до 40% общего баланса. При этом на биотопливо, биогаз и возобновляемую электроэнергию к 2020 году должны приходиться не меньше 10. В 2015 году в Латвии этот показатель составлял 3,9%. Поскольку в нынешней ситуации Риге не удастся достичь поставленных целей, планируется изменить порядок, чтобы избежать денежных штрафов в транспортном секторе. Каким конкретно путем это будет обеспечено, пока не объяснено. К "альтернативному топливу" законопроект относит электричество, водород, биогорючее, синтетическое и парафиновое горючее, природный газ, в том числе биометан, сжатый природный газ, сжиженный природный газ и сжиженный нефтегаз, а также другие виды горючего, которые частично или полностью заменяют жидкие энергоносители нефтяного происхождения.

⁹ <http://www.baltic-course.com>

КОММЕНТАРИЙ МЕТАН4U

В последнее время в Великобритании и в Евросоюзе наряду с электрической энергией активно лоббируется биометан. При этом экологическая результирующая от перевода транспорта на эти энергоносители существенно преувеличена. В контексте электромобильности, как правило упоминается электричество из возобновляемых источников (главным образом из ветропарков), и ничего не говорится об ограниченности этого ресурса и необходимости где-то сжигать те же ископаемые углеводороды (а, значит, выбрасывать всю присущую процессу гамму загрязняющих веществ) и потом транспортировать эту электроэнергию к потребителю. Всё это требует дополнительных затрат в инфраструктуру.

Апологеты биометана также умалчивают о том, какие объёмы органической массы нужно переработать, требуемых для этого площадях под производственную инфраструктуру, появление новых экологических рисков и неконкурентоспособную цену конечного продукта. Кроме того утверждают, что отработавшие газы двигателя на биометане якобы содержат меньше CO₂. Объясняют это тем, что выбрасываемый углекислый газ ранее уже был потреблен растениями и организмами и, следовательно, не подлежит учету.

Вывод из этого напрашивается сам собой: ни электричество, ни биометан из возобновляемых нельзя назвать «единственным практическим средством декарбонизации тяжелых автомобилей».

Интересно, что в стане британских «альтернативщиков» нет единства, и они друг друга активно критикуют: водородное лобби против электрического и биотопливного, «электрики» против водорода и биометана, а «биологи» против всех остальных.

В России вопрос должен решаться следующим образом. Все виды альтернативной энергии должны развиваться на равно-конкурентной основе в соответствии с принципами технологического и коммерческого нейтралитета (или паритета), наличием ресурсов и здравым смыслом. На данном этапе развития наиболее перспективной, но не единственной альтернативой нефтепродуктам представляется природный газ. Это также не означает полного исключения нефтяных видов топлива общего баланса.