



Топливо будущего уже сегодня

Технический прогресс подарил человечеству множество полезных вещей, но он же принес и новые проблемы. Не секрет, что автотранспорт, без которого современная жизнь уже немыслима, является одним из главных источников загрязнения атмосферы Земли. Однако мир, в котором легко дышится, не обязательно должен быть миром без автомобилей. Технологии не стоят на месте, и к каждой проблеме можно подобрать решение.

Метан – это тот самый газ, который мирно распускается голубым цветком на наших кухонных плитах. В чистом виде он не имеет цвета и запаха, сгорает практически без отходов, не требует значительной обработки в процессе добычи (только очистка, осушка и сжатие в компрессоре). Неудивительно, что в поисках эффективного и экологически безопасного топлива для автомобилей специалисты уже давно обратили самое пристальное внимание именно на метан.

Газовый двигатель не только работает относительно чисто, он обладает многими другими достоинствами. Метановое топливо в несколько раз дешевле своих бензиновых и дизельных «собратьев», к тому же, его использование снижает стоимость техобслуживания. Газ не образует отложений в топливной системе, не смывает масляную пленку со стенок цилиндров, при сгорании не образует твердых частиц и золы, вызывающих повышенный износ деталей двигателя. В случае утечки он быстро улетучивается, а не оседает, создавая угрозу взрыва, как большинство прочих типов горючего.

При всем этом газомоторное топливо отличается высоким октановым числом – до 110 единиц – что обеспечивает двигателю долгую и «здоровую» жизнь.

Из всех стран мира Россия обладает, возможно, лучшими стартовыми условиями для газификации транспорта. Потенциальные российские запасы природного газа, основу которого составляет метан, оцениваются в 151,3 трлн. кубометров, что составляет около 40% общемировых запасов. Самые большие в мире залежи природного газа находятся на Ямале, здесь же сосредоточены крупнейшие добывающие производства.

Еще в 1936 году вышло Постановление Совнаркома СССР о газификации автотранспорта, согласно которому в 1937 году на дороги страны должны были выйти первые 500 газовых автомашин. К сожалению, проект так и не был осуществлен. Но работы в этом направлении продолжались: уже в 1939 году появились газогенераторные и газобаллонные автомобили, а вместе с ними – первые газозаправочные станции. К 50-м годам в СССР было построено уже 30 таких станций, обслуживавших около 40 тысяч машин. А с 1982 года началось серийное производство автомобилей ГАЗ и ЗИЛ, использующих в качестве топливного ресурса метан. Параллельно развивалась идея внедрения газовых двигателей в железнодорожной, водной и воздушной технике.

Массовое использование газа для заправки автотранспорта началось уже в постсоветской России, с 1996 года, когда совместными постановлениями правительств Москвы, Московской области и РАО «Газпром», с целью снижения вредного влияния выбросов автомобилей на экологию московского региона, были приняты программы перевода автомобилей на газовое топливо. Вскоре подобные программы были приняты и в некоторых других областях России.

В наши дни популярность автомобилей на газомоторном топливе (ГМТ) как у предприятий, так и среди населения стабильно растет, хотя медленнее, чем надеялись энтузиасты. Тому есть несколько причин. Переоборудование автомобилей для перевода на газовое топливо стоит денег (которые, впрочем, окупаются уже через несколько месяцев), сеть специализированных заправок в России только начинает формироваться. Еще недостаточно развита и сфера услуг по ремонту и обслуживанию газового оборудования. Но несмотря на имеющиеся трудности, идея газификации транспорта приобретает все большую актуальность: год от года становится очевиднее необходимость перехода к новым, более экологичным видам топлива.

Показательно, что газодобывающие компании на собственном примере стремятся продемонстрировать преимущества перехода на голубое топливо. Так, с 2008 года перед всеми дочерними обществами ОАО «Газпром» была поставлена задача за ближайшие десять лет переоборудовать на ГМТ тридцать процентов транспорта. «Мы начали с переоборудования 77 различных автомобилей и приведения производственной базы в соответствие с новыми требованиями, – рассказывает начальник транспортного отдела ООО «Газпром добыча Надым» Юрий Швецов. – В тот же год было обучено девять специалистов с правом преподавания».

Сегодня знаниями по переоборудованию и безопасной эксплуатации автомобилей на газомоторном топливе владеют более пятисот работников компании, а парк техники, использующей газ в качестве моторного топлива, составляет 109 единиц. Из девяти объектов, входящих в план реконструкции производственной базы, четыре уже введены в эксплуатацию. Компания планирует довести долю автомобильной техники, работающей на природном газе, к 2015 году – до тридцати процентов, к 2017-му – до пятидесяти и к 2020-му – до семидесяти.

В Надыме работает станция, рассчитанная на заправку сжатым природным газом 250 газобаллонных автомобилей в сутки (сегодня ее загрузка составляет около тридцати процентов). А передвижной автомобильный газозаправщик (ПАГЗ), приобретенный в 2010 году для дозаправки служебной техники, загру-



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «ГАЗПРОМ ДОБЫЧА НАДЫМ» СЕРГЕЙ МЕНЬШИКОВ И СПЕЦИАЛИСТЫ ПРЕДПРИЯТИЯ

жен уже почти на 100%, и вскоре потребуются еще один.

«Сегодня принято решение о размещении газонаполнительной станции на территории Харасавэйского месторождения», – говорит Юрий Швецов. После строительства заправки возможна замена 30–40 автомобилей с жидким топливом на газомоторное. Опыт ООО «Газпром добыча Надым» по переоборудованию и эксплуатации газобаллонных автомобилей и соответствующей инфраструктуры активно изучают и другие подразделения группы «Газпром», расположенные в ЯНАО.

«Практически все автомобили компании, находящиеся в Надыме, которые возможно переоборудовать, уже переоборудованы», – отмечает Юрий Швецов. Таким образом, «Газпром добыча Надым» остается одним из лидеров процесса перевода техники на сжатый газ, который специалисты не без оснований называют «топливом будущего». ■

