



# Дави на газ

## «Газпром газэнергосеть» внедряет новое оформление заправок

В 2010 году ОАО «Газпром газэнергосеть» реализовало пилотный проект по реконструкции и ребрендингу газозаправочной станции (АГЗС) в Тамбове. За первый месяц эксплуатации прирост объемов продаж здесь составил 10%. В планах на 2011 год – увеличение розничной сети на 20 газовых и многотопливных заправочных станций (МАЗС). На ребрендинг будут направлены инвестиции в размере 151,5 млн рублей.

## СУГ

Сжиженный углеводородный газ (СУГ) на сегодняшний день является лидирующим альтернативным моторным топливом в мире – 15 млн газобаллонных автомобилей (ГБА) и 54 тыс. заправок. При этом спрос составляет 34 млн т условного топлива. В нашей стране перевод транспорта на СУГ начался во второй половине 1930-х годов. Газобаллонная техника выпускалась даже во время войны. Но после открытия богатейших нефтяных месторождений Западной Сибири газомоторное направление отошло на второй план – вплоть до 1980-х. В тот период упали дебиты нефтяных скважин, и было принято решение перевести значительную долю транспорта на СУГ и природный газ. Но полномасштабной реализации планов помешал развал СССР.

Реанимация направления относится к 1998 году. После кризиса начался лавинообразный рост количества заправок и автомобилей. На сегодняшний день более 1 млн машин в России заправляются пропан-бутановой смесью, к их услугам свыше 3 тыс. АГЗС. Для сравнения – на компримированном газе в нашей стране ездят чуть более 100 тыс. ГБА, притом что число заправок едва достигает 250. Не в последнюю очередь это связано с тем, что СУГ фактически является побочным продуктом нефтедобычи, а требования к строительству АГЗС существенно мягче, чем к заправкам на природном газе. Соответственно, нефтяники, обладающие разветвленной розничной сетью, имели возможность быстро интегрировать газовое направление в свой топливный бизнес.

На сегодняшний день существует несколько проблем, затрудняющих дальнейшее продвижение газомоторного топлива на российском рынке. Одна из самых важных – это высокая стоимость газобаллонного оборудования (ГБО). Цена пропан-бутанового ГБО колеблется в пределах 15–28 тыс. рублей, а метанового – составляет





в среднем 40–60 тыс. рублей, причем импортное достигает и 150 тыс. Важно, что ГБО требует регулярного обслуживания, что обременительно для водителей. Сети газовых заправок зачастую расположены в неудобных для клиентов местах.

Кроме того, существенная проблема для СУГ – высокая цена одного литра газа в сравнении с бензином при условии необходимости установки дополнительного дорогостоящего оборудования. «Практика показывает, что перевод личного автомобиля на СУГ окупается в приемлемые для автовладельца сроки при стоимости одного литра газа на уровне до 50% стоимости одного литра 92-го бензина, и для развития рынка важно не превышать этот предел», – отвечает директор по розничной реализации ОАО «Газпром газэнергосеть» Михаил Дмитриев.

## Розница

На сегодняшний день «Газпром газэнергосеть» управляет 135 АГЭС (из них в 2010 году введено в эксплуатацию 16). Основные регионы присутствия компании расположены в южных и центральных областях России, а также в Поволжье. Объемы реализации сжиженного углеводородного газа в прошлом году составили около 101 тыс. т условного топлива. В планах компании на 2011 год – продать через сеть заправок 109 тыс. т. На сегодняшний день доля розничного рынка СУГ по регионам присутствия составляет менее 30%, а в Астраханской области 51%. На рынке сбыта компании конкурирует с такими производителями, как НОВАТЭК, ЛУКОЙЛ, ТНК-ВР, СИБУР и «Полюхим».

В прошлом году в «Газпром газэнергосеть» было создано управление развития розничной сети и проведен аудит всех действующих АГЭС, выявивший несоответствие заправок современным требованиям топливного рынка. Для преодоления существенного разрыва между розничным предложением нашей компании и ожиданиями клиентов была разработана

стратегия развития розничной сети на 2010–2011 годы, в рамках которой были определены пути устранения имеющихся недостатков и намечены цели дальнейшего развития», – замечает Михаил Дмитриев. Было решено провести ребрендинг АГЭС, то есть привести их к единому визуальному решению, стандартизировать технологическое оборудование. Для удобства потребителей и снижения уровня операционных затрат процессы приема и отпуска СУГ и нефтепродуктов будут автоматизированы.

До конца 2011 года планируется внедрить новый фирменный стиль в Белгородской, Липецкой, Нижегородской и Тамбовской областях. Окупаемость должна отвечать корпоративным требованиям для инвестиционных проектов. Кроме того, по результатам пилотной эксплуатации активов будет принято решение о приведении к фирменному стилю АГЭС, не охваченных программой 2011 года», – уточняет Михаил Дмитриев.

## Автомобили

Увеличение парка газобаллонных автомобилей (ГБА) – один из необходимых факторов дальнейшего развития газомоторного направления. «Наши сотрудники постоянно взаимодействуют с представителями производственных и транспортных предприятий по вопросам перевода автомобилей на газомоторное топливо», – подчеркивает Михаил Дмитриев. – Предприятия, заинтересованные в снижении затрат на эксплуатацию автотранспорта, переводят свои парки на газобаллонное оборудование на наших сервисных

пунктах. При этом сокращение затрат на горюче-смазочные материалы при переходе на СУГ составляет 21%. «Газпром газэнергосеть» инициировала проект по переводу автопарков дочерних обществ «Газпрома» на пропан-бутан.

Но еще более важным с точки зрения долгосрочной перспективы является сотрудничество с автопроизводителями. Только так можно разорвать порочный круг, когда производители транспорта и владельцы сетей юзают на отсутствие спроса, а потребитель отвечает, что спроса нет из-за отсутствия автомобилей и заправок. «Газпром газэнергосеть» подписала соглашение с компанией «Е-авто», намереваясь с 2012 года начать выпуск так называемых Е-мобилей – относительно дешевых городских машин, использующих оригинальную гибридную схему, а в качестве топлива – бензин или газ. По данному соглашению в регионах, где будет вестись производство этих машин, «Газэнергосеть» планирует строить метановые заправки.

Из более актуальных событий нельзя не упомянуть начало серийного производства ГБА «ГАЗель», работающих на бензине и СУГ. Оно было организовано с апреля 2010 года на главном конвейере Ирьковского автозавода в Нижнем Новгороде. В течение прошлого года выпущено около 1,2 тыс. автомобилей. В 2011-м предполагается начать производство двухтопливных «ГАЗелей» в модификациях «Автобус» и «Цельнометаллической фургона». Предполагаемый объем производства составит около 4 тыс. машин в год.

Александр Фролов