

«ГЛОБАЛЬНОЕ ПОТРЕБЛЕНИЕ СПГ ТОЛЬКО ЗА ПОСЛЕДНИЕ ДЕСЯТЬ ЛЕТ УВЕЛИЧИЛОСЬ В ДВА РАЗА»

ЭКСПЕРТЫ КОНЦЕРНА SHELL РЕГУЛЯРНО ПУБЛИКУЮТ СОБСТВЕННЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ ПЕРСПЕКТИВ ГЛОБАЛЬНОГО ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО РЫНКА И АНАЛИЗ МЕР, НАПРАВЛЕННЫХ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ УСТОЙЧИВОГО ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ. ПОВЫШЕНИЕ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ ЗАНИМАЕТ НЕМАЛОВАЖНУЮ РОЛЬ В ПРЕДЛАГАЕМЫХ МЕРАХ. О СТРАТЕГИИ КОНЦЕРНА КОРРЕСПОНДЕНТУ ВГ АЛЕКСЕЮ ИВАНОВУ РАССКАЗАЛ ИГОРЬ ИГНАТЬЕВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ КОНЦЕРНА SHELL В РОССИИ.

BUSINESS GUIDE: Почему Shell делает ставку на газ как на основной энергоноситель, в чем его преимущества перед нефтью, насколько оправдано его применение с точки зрения энергоэффективности?

ИГОРЬ ИГНАТЬЕВ: Спрос на энергию в мире постоянно увеличивается и, как ожидается, к 2050 году может удвоиться по сравнению с уровнем 2000 года. Для удовлетворения этого спроса человечеству понадобятся все имеющиеся в его распоряжении энергоресурсы, включая большие объемы природного газа. Способствовать увеличению роли природного газа будут его очевидные преимущества по сравнению с традиционными видами топлива — экономичность, экологичность и энергоэффективность.

Согласно оценкам Международного энергетического агентства, мировых запасов природного газа при нынешних темпах потребления хватит еще на 250 лет. Таким образом, природный газ предоставляет оптимальную возможность для достижения устойчивого энергообеспечения.

ВГ: СПГ как универсальный энергоноситель популярен в странах Юго-Восточной Азии. В России же традиционно как топливо используются нефтепродукты. Насколько целесообразным компания видит развитие сбыта СПГ в России?

И. И.: Уверен, что СПГ как вид топлива имеет значительный потенциал использования на транспорте в России. Это определяется наличием огромных запасов относительно недорогого природного газа, реализуемостью технологических решений и потенциальным спросом.

Для российских потребителей важны экономичность, эффективность и экологичность транспортного топлива. При использовании СПГ его цена может быть на 20–40% ниже дизтоплива, что существенно снижает эксплуатационные затраты потребителя. Опробованная и надежная технология двигателей с использованием СПГ повышает их КПД и увеличивает срок службы, а снижение шума двигателя дает преимущество для водителей и жителей населенных пунктов вдоль трассы.

При этом газомоторное топливо не конкурирует с компримированным газом, а создает новые рыночные ниши и возможности.

ВГ: В каких секторах потребления энергоносителей в России может вырасти доля СПГ?

И. И.: В России существует серьезный рыночный потенциал для использования СПГ в качестве моторного топлива в ключевых сегментах транспортного сектора, таких, как морская бункеровка, горнодобывающий комплекс, большегрузный автотранспорт и железнодорожные локомотивы.



ФОТО ПРЕДОСТАВЛЕНО КОМПАНИЕЙ SHELL

Например, морская бункеровка на Балтике представляется очень перспективной ввиду планируемых ограничений по выбросам, высокой концентрации потенциально спроса и существенного потенциала роста. Другим интересным направлением является развитие международных и российских транспортных коридоров наподобие реализуемых Shell в Северной Америке.

Также большой интерес вызывает перевод на СПГ карьерной техники в Западной Сибири.

ВГ: Shell развивает рынок газа как моторного топлива. Каких достижений в этой области вам удалось достичь в глобальном масштабе?

И. И.: Хотелось отметить, что концерн Shell является не только пионером в производстве и транспортировке СПГ, но и одним из мировых лидеров в этом сегменте. В 2012 году предприятия с участием Shell поставили более 35% объемов СПГ во всем мире.

В 2011 году мы начали развивать инфраструктуру производственных и заправочных мощностей СПГ для тяже-

лой грузовой техники в провинции Альберта в Канаде. В силу очевидных экологических преимуществ такого вида топлива проект получил название «Канадский зеленый коридор». Сегодня проект успешно работает.

В США Shell вместе с компанией TravelCenters of America работает над созданием общенациональной сети заправочных комплексов СПГ для тяжелой техники на всей территории США. В рамках проекта планируется строительство 100 заправочных комплексов полного обслуживания, первые из которых будут открыты в начале следующего года. Кроме того, в марте 2013 года Shell объявил о планах строительства двух малотоннажных установок производства СПГ, что позволит заложить основу для использования СПГ в качестве газомоторного топлива для заправки большегрузных автомобилей на трассах двух новых транспортных коридоров в районе Великих озер и северной части побережья Мексиканского залива.

Shell планирует наладить рентабельный бизнес по реализации СПГ в Европе, прежде всего для нужд сектора морских перевозок. Мы активно сотрудничаем с фирмами — производителями двигателей и судовладельцами, которые готовы перейти на новое моторное топливо для морских транспортных средств. В 2012 году Shell приобрел норвежскую компанию Gasnag, которая обеспечивает сжиженным природным газом промышленные предприятия и морские суда. На сегодняшний день введены в эксплуатацию две баржи, работающие полностью на СПГ, которые ходят по Рейну через Нидерланды, Германию и Швейцарию. Бортовой запас СПГ позволит обеспечить непрерывный ход баржи без дозаправки длительно до семи суток.

ВГ: Как Shell оценивает перспективы глобального рынка СПГ? Существуют ли сценарии изменения потребления и где, в каких регионах, согласно этому сценарию, ожидается наибольший рост спроса на него? Каковы также перспективы спроса на моторное топливо на основе газа?

И. И.: Глобальное потребление СПГ только в первом десятилетии нашего столетия увеличилось в два раза, достигнув 200 млн тонн в год в 2010 году. Это порядка 8% роста в год, что дает нам основания думать, что к 2020 году ры-

нок может увеличиться еще в два раза, а к середине столетия может достигнуть 500 млн тонн. Больше половины роста потребления придется на рынки Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока. Причем это будут не только такие традиционные покупатели СПГ, как Южная Корея, Япония и Китай, но и такие страны, как Таиланд, Индонезия, Малайзия, Индия, Филиппины, Вьетнам и Пакистан.

Что касается потребления моторного топлива, то сейчас это порядка 46 млн баррелей нефтепродуктов в день, или половина всего потребления нефти в мире. Транспортные средства, работающие на газе, составляют лишь 1% от всего потребления моторного топлива в мире, но рынок топлива на основе газа стабильно растет. Согласно нашему сценарию, в середине столетия на природный газ может перейти до 10% транспортных средств в мире.

ВГ: Традиционно Shell работает на развивающихся рынках в консорциуме с местными нефтегазовыми компаниями. Кого компания видит в роли национального партнера в развитии рынка газомоторного топлива в России и какими качествами должен обладать такой партнер?

И. И.: Прежде всего мы заинтересованы в совместной работе с нашими нынешними партнерами ОАО «Газпром» и компанией «Совкомфлот». Если роль и значение «Газпрома» для любых инициатив на российском газовом рынке вполне понятны, то о нашем взаимодействии с «Совкомфлотом» хотелось бы сказать подробнее.

Наше сотрудничество в рамках проекта «Сахалин-2» дало рождение новому российскому сегменту судоходного рынка — транспортировка СПГ. Специально для перевозки СПГ «Сахалин-2» были построены суда-газовозы, укомплектованные российскими экипажами, прошедшими специальную подготовку. В дальнейшем были подписаны новые соглашения, предусматривающие развитие сотрудничества между нашими компаниями в области организации строительства танкеров-газовозов на верфях России, а также фрахтование новых танкеров для перевозки СПГ. Эти танкеры ледового класса будут оснащены усиленным корпусом для эксплуатации в условиях морского льда.

ВГ: Для развития рынка топлива необходимо наладить не только производство, но и сбыт. Планирует ли Shell расширять свою розничную сеть и как будет организована продажа газомоторного топлива на АЗС компании?

И. И.: Глобально мы уже активно работаем над организацией сбыта. Например, в начале 2013 года Shell объявил о новом проекте в Австралии. Его реализация позволит сделать СПГ доступным для транспортных средств на восьми АЗС, расположенных на оживленной трассе Мельбурн—Сидней. Также планируется строительство семи заправочных комплексов СПГ Shell в Нидерландах. ■

В РОССИИ СУЩЕСТВУЕТ СЕРЬЕЗНЫЙ РЫНОЧНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СПГ В КАЧЕСТВЕ МОТОРНОГО ТОПЛИВА В КЛЮЧЕВЫХ СЕКТОРАХ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА

ОФШОРНАЯ ДОБЫЧА И ПЕРЕРАБОТКА



Топливом будущего стратеги Shell считают природный газ и различные продукты его переработки. «Газ — это наиболее чистое ископаемое топливо», — говорит Питер Возер, CEO Shell. — Газовые электростанции — наиболее рациональное решение для городских территорий: малый объем вредных выбросов (включая диоксиды серы и азота), нет необходимости строить сложные системы доставки и хранения угля или нефтепродуктов». По прогнозам специалистов концерна, спрос на энергию (как электрическую, так и тепловую) в Азиатском регионе в ближайшие 50 лет увеличится вдвое. Спрос этот будет подкреплен деньгами — так, только китайские компании готовы потратить до 2020 года более \$500 млрд на импорт энергоносителей. Чтобы не упустить этот рынок, Shell осваивает новые технологии, самая футуристическая из которых добыча и переработка газа на одном судне. Производство взрывоопасного продукта надо разместить в ограниченном корабельном пространстве, защитить его от штормов, возможных столкновений с другими судами и обеспечить минимальное участие в производстве людей, ведь численность команды ограничена.

Тем не менее первый в мире плавучий газоперерабатывающий комплекс Prelude, который Shell строит в Южной Корее, в конце прошлого года был спущен на воду. Сейчас идет дооборудование судна. После того как комплекс будет введен в строй, Prelude возьмет курс на Австралию и остановится в 475 км от ее берегов в районе газоносного шельфа. Плавучий комплекс сможет безостановочно работать 25 лет, ежегодно отгружая в танкеры-челноки 3,6 млн тонн LNG и 1,3 млн тонн газового конденсата.