К РОЖДЕНИЮ ВНУТРЕННЕГО РЫНКА СПГ

Региональный малотоннажный сжиженный природный газ (СПГ) призван сыграть важную роль в развитии внутреннего рынка газа России и повышении уровня газификации страны. Изначально проекты СПГ, и большие и малые, в основном ориентировались на экспорт, однако бизнес начинает все большее внимание уделять внутреннему рынку и локальным проектам. Говорить о том, что внутренний рынок СПГ появился, конечно, преждевременно, но ввод отдельных производств, пока рассчитанных инвесторами на конкретный замкнутый периметр потребителя, уже может сложиться в тенденцию.

По материалам доклада эксперта РГО Александра Климентьева на форуме «Газ России – 2020» и данным других источников.

Достижимость заложенного в «Энергостратегии-2035» верхнего (оптимистичного) целевого уровня для российской отрасли СПГ в 140 млн тонн в год неоднократно подтверждали министр энергетики Александр Новак, председатель правления крупнейшего на сегодня в России производителя СПГ компании «НОВАТЭК» Леонид Михельсон, а также различные аналитические источники. Согласно планам, роль СПГ-отрасли в газовой промышленности России должна существенно вырасти – с 4,2% в 2018 году до 22,4% в 2035 году от произведенного природного газа *(см. «Отражение роли СПГ в целевых показателях «Энергостратегии-2035»).*

С учетом реализуемых и заявленных проектов на период до 2035 года в России имеется возможность производства и до 160 млн тонн СПГ в год, учитывая потенциал в различных регионах страны – в Арктике, на Балтике, в Сибири и на Дальнем Востоке, включая как мало- и среднетоннажные (до 80 тыс. т/г и до 2 млн т/г соответственно), так и масштабные проекты.

Шаг вперед и два на месте...

Российские проекты СПГ набирают силу и громко заявляют о себе не только на внешнем рынке, но и на внутреннем. По итогам последних двух лет можно выделить следующие значимые события и тенденции, оказавшие как позитивное, так и тормозящее воздействие на развитие отрасли.

Во-первых, предоставление права экспорта СПГ для «НОВАТЭКа», ранее ограниченное эксклюзивным правом «Газпрома» на экспорт газа, стало важным шагом к обеспечению нормальных коммерческих условий для инвесторов самых масштабных на сегодня в России новых СПГ-проектов.

Во-вторых, следует отметить целую волну заявленных СПГ-проектов различной мощности, что свидетельствует об интересе со стороны бизнеса.

В-третьих, успешные российские проекты в Арктике, во многом основанные на себестоимости сжижения в «холодных» широтах, вызвали появление «подражателей» в мире. В частности, о планах организации аналогичных производств в своих арктических зонах заявили в США (Аляска) и Канаде.

Четвертое. Сжиженный природный газ стал эффективным способом доставки газа на дальние рынки, с которыми нет трубопроводной связи. Кроме того, и на тех рынках, куда поступает трубопроводный газ по долгосрочным контрактам, СПГ играет демпфирующую роль, быстро реагируя на локальные всплески спроса и ценовую конъюнктуру. В совокупности синергия двух видов транспортировки газа – по трубопроводам и в сжиженном виде – обеспечивает дополнительную выгоду как для газовой отрасли в целом, так и для бюджета страны.

В-пятых, приходится констатировать, что сегмент среднетоннажного СПГ сделал шаг вперед и два шага назад. Так, в начале 2019 года был запущен первый среднетоннажный завод в России в Высоцке мощностью 1-й линии 660 тыс. тонн СПГ в год («Криогаз-Высоцк» компании «НОВАТЭК»). На тот же 2019 год планировался запуск еще двух среднетоннажных заводов: на КС «Портовая» в Ленинградской области («Газпром») и 4-я линия «Ямал СПГ»

Малый СПГ получил свою «дорожную карту»

Распоряжением от 13 февраля 2021 года № 350-р председатель правительства РФ Михаил Мишустин утвердил «дорожную карту» по развитию рынка малотоннажного СПГ и газомоторного топлива до 2025 года. Она призвана помочь расширить сеть малотоннажных производств, что положительно скажется на темпах газификации российских регионов.

Планируется смягчить требования к максимально допустимому объему хранения СПГ на малотоннажных объектах и автозаправочных станциях, провести работу в области пожарной безопасности, стандартизации. До июля 2021 года Минпромторг, Минэнерго и «Ростех» должны определить приоритеты технологического развития и меры поддержки инвестиций в производство оборудования.

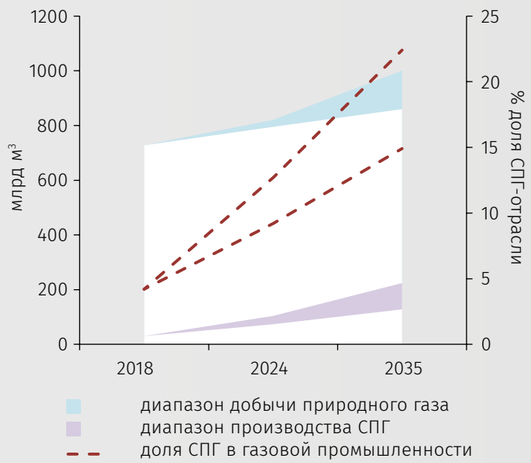
«Предстоит нарастить производство сжиженного природного газа, а также создать инфраструктуру для автономной газификации в труднодоступных районах. В том числе – в Сибири и на Дальнем Востоке, где не всегда возможна прокладка трубопроводных сетей, – отметил Михаил Мишустин на заседании правительства 17 февраля. – Сжиженный природный газ по сравнению с традиционными видами топлива – более экологичный и может успешно применяться практически на любом виде транспорта».

На СПГ предполагается переводить муниципальный и региональный транспорт, для чего Минэкономразвития, Минэнерго и Минфину поручено подготовить предложения по привлечению внебюджетного финансирования. Кроме того, планируется активизировать перевод на природный газ техники, принадлежащей госкомпаниям.

Отражение роли СПГ в целевых показателях «Энергостратегии-2035»

Показатель	2018 (база)	Целевой показатель			
		2024 год		2035 год	
		нижний	верхний	нижний	верхний
Добыча газа, млрд м³	727,6	795,1	820,6	859,7	1000,7
Производство СПГ, млн т*	18,9	46	65	80	140
Доля СПГ, %	4,2%	9,3%	12,7%	14,9%	22,4%
Газ без учета СПГ, млрд м³	697,36	721,5	716,6	731,7	776,7

* принято, что для производства 1 тонны СПГ требуется 1400 м³ сырьевого газа и 200 м³ энергетического газа; коэффициент пересчета млн т/млрд м³ = 1,6.



Источник: «Экономическая лаборатория АлександрА КлиментьевА» по данным «Энергетической стратегии Российской Федерации на период до 2035 года»

в Сабетте. Однако эти запуски не состоялись, и сроки существенно сдвигаются – на 2 года и 1 год соответственно. На 2020 год планировалось ввести 2-ю очередь в Высоцке, чего тоже не произошло.

Причины отсрочек могут быть различные – как субъективные, так и объективные. Например, по 4-й линии в Сабетте очень велика важность безупречного запуска собственной технологии, на которую «НОВАТЭК», очевидно, делает большую ставку в своем бизнесе на перспективу. Причины задержки по КС «Портовая» официально не были озвучены, хотя выбранное место расположения характеризуется хорошей транспортной доступностью, возможностью привлечения строительной техники и квалифицированного персонала, а технология LIMUM3 компании Linde является проверенной, терминал отгрузки СПГ позволяет принимать крупнотоннажные газовозы. Планы 2020 года во многом объясняются неблагоприятной инвестиционной конъюнктурой в связи с пандемией и высокой степенью экономической нестабильности по всему миру.

Наконец, шестое, что важно отметить, – развитие регионального СПГ по принципу «берите столько, сколько хотите». Подразумеваются локальные малотоннажные производства СПГ в регионах с доступным сетевым газом с прицелом на конкретный периметр потребителя, например автотранспорт или тяжелая техника крупного промышленного объекта.

Остановимся подробнее на региональных достижениях малотоннажного сектора СПГ.

Малый почин

Развитие сегмента малотоннажного СПГ изначально шло в основном с ориентацией на экспортные поставки, что внушало инвесторам больше уверенности в экономической эффективности проектов. В этом смысле реализацию потенциала малотоннажного СПГ сдерживает дуополия экспорта СПГ со стороны «Газпрома» и «НОВАТЭКа». Хотя, например, на монгольский рынок уже вышли якутский «СиТЭК» (сжиженный газ произведен якутским ООО «СПГ», поставка состоялась в ноябре 2019 года через «Газпром экспорт» в криогенных танках-контейнерах по железной дороге) и кузбасская компания «Сибирь-Энерго» (пробная поставка в сентябре 2020 года, также рамках экспортного контракта с «Газпром экспортом»).

Между тем, малотоннажный СПГ призван в ближайшем будущем сыграть важную роль в газификации страны, обеспечивая топливом те регионы, которым сетевой газ недоступен. И нужно отметить, что компании начинают все большее внимание уделять внутреннему рынку. В основном такие проекты характеризуются четкой проработкой конкретного круга потребителей, зачастую даже в привязке к конкретному потребителю.

«Дорожная карта» предлагает

В настоящее время внутренний рынок сжиженного природного газа в РФ включает следующие объекты:

✓ 11 функционирующих малотоннажных заводов по производству СПГ общей производительностью 0,1 млн тонн в год и фактической загрузкой около 40%;

✓ сжиженным природным газом газифицировано 1145 квартир и домовладений в 4 населенных пунктах РФ.

«Дорожная карта» по развитию рынка малотоннажного сжиженного природного газа и газомоторного топлива в РФ на период до 2025 года представляет план мероприятий, направленных на увеличение производственных мощностей и потребления малотоннажного СПГ для газификации труднодоступных регионов, обеспечение надежности поставок, улучшение технико-экономических показателей и использование в качестве газомоторного топлива.

План включает:

✓ стимулирование инвестиций в газозаправочную инфраструктуру,

✓ снижение административных барьеров для строительства малотоннажных производств и заправочной инфраструктуры,

✓ эффективное нормативно-правовое регулирование в области пожарной и промышленной безопасности, экологии и проектирования с целью снижения капитальных и эксплуатационных затрат,

✓ создание условий для внедрения инновационных технологий, автоматизации технологических процессов.

В результате реализации плана суммарные установленные мощности малотоннажного СПГ-производства должны увеличиться почти в 4 раза, а количество заправок сжиженным метаном – в 8 раз.

Целевые показатели «дорожной карты» по развитию рынка малотоннажного СПГ и газомоторного топлива в России

Показатели развития рынка	2020 (факт)	Целевые значения				
		2021	2022	2023	2024	2025
Суммарная установленная мощность действующих малотоннажных СПГ-производств, т/ч	21,7	28,7	50,8	60,8	76,8	83,3
Действующие объекты газозаправочной инфраструктуры СПГ, единиц	10	14	24	40	58	81

Только в течение 2020 года было запущено три региональных проекта СПГ.

✓ Введена установка в Магнитогорске мощностью 45 тыс. тонн в год («НОВАТЭК»). Этот проект является составной частью стратегии создания транспортного коридора для автотранспорта на СПГ от завода «Криогаз Высоцк» в Ленинградской области до Челябинской области.

✓ Началась реализация проекта Михеевского ГОКа в Челябинской области по переводу 12 карьерных самосвалов (186 тонн) на СПГ, который будет производиться на собственной установке производства СПГ мощностью 4 тыс. т/г («Русская медная компания»). Поставщиком производственного комплекса выступает научно-производственная компания «НТЛ» из Верней Салды Свердловской области (аналогичная установка эксплуатируется на Московском ГПЗ).

✓ Запущена вторая линия сжижения в Якутии мощностью 8 тыс. т/г в Нижнем Бестяхе, Мегино-Кангаласский район, в 15 км от Якутска (ООО «СПГ»).

В немалой степени повороту малых проектов СПГ в сторону внутреннего рынка способствуют такие факторы, как рост конкуренции на экспортных рынках и активный промоушн использования СПГ в качестве моторного топлива на внутреннем рынке в совокупности с совершенствованием технологий и созданием соответствующей инфраструктуры. При этом инвесторы зачастую инициируют создание гарантированных потребителей.

ОРГАНИЗАЦИЯ РЫНКА НА ОПЕРЕЖЕНИЕ

Алексей Рыбников,
президент, председатель правления СПбМТСБ
(по материалам СПбМТСБ)

– Нужно ли работать над ценообразованием для российского СПГ? Да, нужно. Потому что если этого не делать, то на рынке СПГ произойдет то же самое, что в свое время произошло на нефтяном рынке: мы поставляем значимые объемы на рынок, но при этом являемся не прайс-мейкерами, а прайс-тейкерами.

Ровно это, кстати, сегодня и происходит. Законтрактованы основные объемы по долгосрочным контрактам, однако формулу мы не знаем и не видим, и с высокой степенью вероятности могу предположить, что она привязана к некоторым зарубежным индикаторам.

Как себя ведут другие страны? Активно экспериментируют с созданием различных индексов и бенчмарков на СПГ. В Китае делают это в формате аукционов на закупку физических объемов, в частности через Шанхайскую нефтегазовую биржу (Shanghai International Energy Exchange, INE. – Прим. ред.). Она, кстати, очень похожа на СПбМТСБ в том, что это биржа по торговле именно физическими объемами, в том числе природным газом. Они сделали осенью 2020 года тендеры на закупку для поставки на внутренний китайский рынок СПГ. Понятно, что в конечном счете целью этого является ценообразование, из этого может вырасти индекс. Это ровно та же модель, которая реализуется на рынке поставочных фьючерсов на нефть (на Шанхайской фьючерсной бирже), импортируемую в Китай.

Я считаю, что российские компании по-прежнему недооценивают значимость тех инструментов, с помощью которых они могут влиять на цену и с помощью которых они могут выступать на этом рынке в качестве прайс-мейкеров, а не прайс-тейкеров. Биржа такие возможности им дает.

Мы будем продолжать разговор, мы будем маркетировать эту тему, будем объяснять, показывать, рассказывать. Но, конечно же, без поддержки компаний бенчмарки и индикаторы цен СПГ, поставляемого на экспорт, мы самостоятельно не сделаем.

С точки зрения внутреннего рынка сейчас интересный момент, потому что идет активная дискуссия по теме газификации, а газификация – это ведь не только трубу дотянуть до каждого хозяйства. Газификация может быть реализована и через мини-СПГ тоже. Эта тема тоже вполне может оказаться биржевой. Поэтому мы за темой газификации как минимум активно следим.

ИМЕЮ МНЕНИЕ

Очередным примером в этом ряду можно назвать приморскую программу «Газпрома». СПГ было решено использовать в качестве газомоторного топлива при транспортировке жидкого гелия с Амурского ГПЗ компании до перевалочного терминала во Владивостоке. Для этого закуплены грузовики на СПГ-топливе и создается сеть из нескольких малотоннажных заводов вдоль трассы от Сковородино до Владивостока. По заявленным планам «Газпрома» первые 18 таких грузовиков «КАМАЗ» начнут работу уже в 2021 году.

Громадье планов

В последний год по стране прокатилась новая волна заявленных региональных СПГ-проектов. Некоторые из них превышают планку в 80 тыс. т/г для малотоннажных, переходя в разряд среднетоннажных производств. Лидерами по планируемым проектам являются Якутия, где уже есть малые производства и заявлены новые суммарной установленной мощностью порядка 2 млн тонн в год, а также Приморский край.

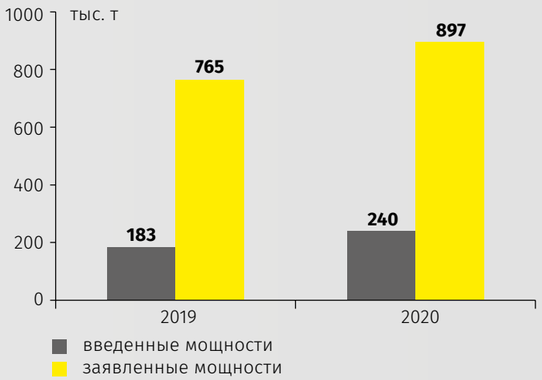
✓ В Якутии заявлен очередной малотоннажный проект мощностью 80 тыс. т/г с участием АО «Атомэнергомаш». Вопрос прорабатывается с Минпромгеологии региона. Сроки ввода – до 2025 года. Причем это лишь первая очередь предприятия. На втором этапе предусматривается увеличение производительности завода до уровня 300 тыс. тонн в год.

✓ Сразу три новых проекта озвучены в Приморье. Строительство планируется осуществить уже в 2022 году. Мощность производства завода в Уссурийске предполагается 98 тыс. тонн, в Большом Камне – 72 тыс. тонн, в Надеждинском районе – 13,5 тыс. тонн. Инициаторами проектов выступили ООО «Восточно-Арктическая нефтегазовая корпорация им. В.Н. Соколова», зарегистрированная в 2019 году в Санкт-Петербурге, и ОАО «Приморский газ», основная газоснабжающая организация края.

✓ В Ставропольском крае были объявлены планы создания производства СПГ в Буденновске мощностью 50 тыс. т/г (согласно более ранним сообщениям со ссылкой на тот же краевой Минэнергопром – 88 тыс. т/г). Запуск предприятия ожидается в 2023 году.

✓ В Белгородской области местное ООО «Криофьюел» намерено построить завод мощностью 52 тыс. тонн СПГ в год на территории опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) Губкин. Годом ранее о проекте мощностью 40 тыс. тонн в данной ТОСЭР заявляло ООО «РусТЭК Индустрия».

Совокупные заявленные и введенные мощности малотоннажного СПГ в России



Источник: «Экономическая лаборатория АлександрА КлиментьевА»

Для Арктики

СПГ в качестве моторного топлива и средства локальной газификации имеет критическое значение для Арктики. После аварии в Норильске в конце мая 2020 года, когда более 20 тыс. тонн из разгерметизированного бака местной ТЭЦ, находящейся в периметре ответственности компании «Норильский никель», попало в почву и водоемы, погубив местную чувствительную биосферу, особенно значимым представляется признание опасным жидкого нефтяного топлива официальными документами государственного уровня.

В частности, указом № 645 от 26 октября 2020 года «О стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» высокая доля локальной генерации на основе дизельного топлива отнесена к угрозам национальной безопасности страны. Этот документ стал логичным продолжением мартовского указа № 164 «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года», где впервые были определены угрозы и вызовы национальной безопасности страны.

Нет худа без добра, если норильская трагедия послужит суровым уроком и заставит принять срочные меры к изменению концепции «северного завоза» как основного пути энергоснабжения арктических регионов за счет завозного жидкого топлива и ветхой инфраструктуры.

По оценке Росприроднадзора, общий размер ущерба, нанесенного окружающей среде данной аварией, превысил 148 млрд рублей. Это в три раза превышает возможные затраты на создание комплекса производства и хранения СПГ в Норильске мощностью 300 тыс. т/г с переводом всего арктического фло-

О ТАРИФИКАЦИИ НА РЫНКЕ СПГ И СУГ

Кирилл Молодцов,
помощник руководителя Администрации президента РФ

– В нашей стране порядка 155 тыс. населенных пунктов, газифицированы трубой порядка 46 тыс., СУГ газифицировано порядка 55 тыс., оставшаяся часть находится на другом виде энергоснабжения, предстоит газификация в том числе малотоннажным СПГ... Как Минэнерго предлагает решать задачи тарификации СПГ и СУГ? Отталкиваясь от текущей цены на трубопроводный газ? Каково мнение на этот счет у министерства?

Антон Рубцов,
директор департамента Минэнерго России

– В рамках формирования потребности регионов в топливно-энергетических ресурсах необходимо сделать корректный целевой баланс. Он определит, чем нужно эффективно обеспечивать людей, какой энергией для приготовления пищи, горячего водоснабжения и отопления, будь то централизованное или распределенное. Помимо трубопроводной газификации будут учитываться все другие источники энергии, в том числе и СУГ, и СПГ.

Что касается сжиженных газов, то эти энергоносители, конечно, потребуют решения большого пласта вопросов, связанных с ценообразованием. Это должно комплексно прорабатываться на основе топливно-энергетических балансов и оценки объемов потребления. Сегодня эту работу предстоит сделать.

ИМЕЮ МНЕНИЕ

КУЗБАСС: пионер регионального СПГ

Андрей Медведев,
начальник отдела развития газификации Минпромторга Кузбасса

(по материалам Форума «Газ России – 2020»)

– В Кузбассе очень активно развивается направление по сжижению природного газа. Наш регион стал пилотным в этом отношении. В Новокузнецке уже действует завод по сжижению газа, имеется карьерная техника, которая заправляется СПГ-топливом.

Сейчас прорабатывается вопрос строительства еще одного завода, более крупного. В качестве инвестора выступает АО «Криогаз», которое планирует построить завод на территории Топкинского округа, где формируется ОЭЗ.

«Газпром добыча Кузнецк» тоже планирует строительство такого завода, чтобы сжижать метан, добываемый из угольных пластов. Часть полученного СПГ будет направлена на автономную газификацию нашего уникального курорта Шерегеш, мы планируем сделать его полностью «зеленым» и тем самым развивать автономную газификацию.

На текущий момент в Кузбассе действует более 2 тыс. единиц карьерной техники, из которых переведено на СПГ чуть больше 60. По мнению экспертов, объемы потребления СПГ в Кузбассе при переводе этой техники составят более 350 тыс. тонн в год. Соответственно, один из вопросов, который мы решаем совместно с Минэнерго и Минпромторгом РФ, касается разработки полностью газового двигателя. Необходимо эту работу усилить, чтобы как можно быстрее получить новый газовый двигатель.

та компании и местного автотранспорта на СПГ-топливо. Надо сказать, что «Норильский никель» уже приступил к работе, связанной с замещением нефтяных топлив на СПГ, с опорой в том числе на собственные газовые ресурсы.

СПГ для регионов Арктики ранее рассматривался в основном как «остатки» сжиженного газа крупномасштабных проектов, работающих на экспорт, «оседающие» в местных портах по арктическому побережью. Соответственно, это требует развития портовых мощностей, регазификации, местного распределения. В континентальных районах, отдаленных от побережья, необходимо решать вопрос доставки СПГ в криогенных контейнерах. Таким образом, распространение СПГ ограничено в первую очередь транспортной доступностью от портов, способных принимать танкеры-газовозы, или от региональных заводов по сжижению на базе местных месторождений или сетевого газа. Другим ограничивающим фактором является то, что локальную регазификационную и газораспределительную инфраструктуру можно строить только в местах с относительно высокой концентрацией потребителей. Таким образом, географический фактор здесь является определяющим. Однако, безусловно, этот потенциал необходимо задействовать везде, где возможно.

Распоряжением Правительства Российской Федерации № 3120-р от 21 декабря 2019 года утвержден план развития Северного морского пути (СМП), согласно которому в 2020 году должна быть подготовлена программа по развитию инфраструктуры использования СПГ и метанола в акватории СМП и прибрежных территориях.

СПГ может стать основой для реализации перспективных горнодобывающих проектов на Новой Земле (Павловское месторождение) и на Чукотке (Баимский проект), в том числе в формате интегрированных энергосервисных проектов.

Судоходство на СПГ

Безусловно, СПГ является перспективным экологичным судовым топливом, и в России этот сектор уже развивается не только для внешнего судоходства, но и для внутренних водных путей. Первым примером в этом направлении служит разработка Зеленодольского судостроительного завода в Татарстане – речное пассажирское судно «Чайка», работающее на СПГ-топливе. В августе 2020 года завод спустил работающее на СПГ-топливе пилотное судно на воду и намерен построить 20 таких судов.

Активно развивается флот на СПГ для экспортных поставок энергетических продуктов из России. Так, в 2018 году «Совкомфлот» начал эксплуатацию работающих на СПГ танкеров типоразмера Aframax. Сейчас в эксплуатации находятся 6 нефтяных танкеров такого типа с двухтопливными двигателями. К 2022-2023 годам флот танкеров на СПГ-топливе составит 11 единиц: планируется ввод еще двух аналогичных танкеров и трех продуктовозов MR.

В портфеле судоверфи «Звезда» более 50% составляют заказы на суда на СПГ-топливе, в том числе 10 танкеров ледового класса 1А/1В строится в интересах «Роснефти». Один танкер Aframax «Владимир Мономах» уже сдан в декабре 2020 года, до 2022 года будет спущено еще пять судов. «Атомфлот» прорабатывает варианты строительства четырех ледоколов для обеспечения судоходства в интересах СПГ-проектов «НОВАТЭКа». «Росморпорт» в 2021 году планирует вывести на маршрут паромного сообщения между Балтийском Калининградской области и Усть-Лугой первый железнодорожный паром с двухтопливными двигателями, а в 2022 – второе такое же судно.

Параллельно с развитием российского флота на СПГ-топливе формируется и соответствующий сегмент бункеровочного бизнеса. В 2020 году было спущено на воду пилотное судно-бункеровщик СПГ «Дмитрий Менделеев» компании «Газпромнефть Марин Бункер». Судно грузовместимостью 5800 м³ СПГ начнет работу в российских портах Балтийского моря уже в текущем году. Ведется и работа по техрегулированию в данной области: в декабре 2020 года в России вступили в силу 3 новых ГОСТа по бункеровке СПГ.

В Арктике быстрое развитие судоходства на СПГ-топливе могло бы стать инструментом мягкой силы со стороны Российской Федерации: российское СПГ-топливо и услуги по бункеровке на Северном морском пути могут дать возможность косвенного контроля за плаванием иностранных судов в Арктике. При этом СМП по итогам 2019 года стал первой международной морской магистралью, на которой 43% объемов грузов (более 300 тыс. тонн из 700 тыс. тонн транзита) было перевезено судами, использующими СПГ в качестве моторного топлива. Это достаточно значимая доля по сравнению с другими маршрутами международного судоходства, на которых нефтяные топлива занимают долю близкую к 100%.

Ввиду запрета с 2024 года применения мазута в качестве судового топлива решением International Maritime Organization (IMO) мировой флот на СПГ развивается быстрыми темпами. По данным «Газпромнефть Марин Бункера», флот увеличился на 50% за два года – со 131 судна, которое может использовать СПГ-топливо, в 2018 году до 191 на начало 2021 года. При этом количество судов-бункеровщиков выросло в 3 раза – с 9 до 27 единиц.

СПГ: большие возможности

В «Энергетической стратегии Российской Федерации на период до 2035 года», утвержденной правительством РФ в 2020 году, обозначены задачи газовой отрасли, среди которых следующие:

а) совершенствование внутреннего рынка газа и эффективное удовлетворение внутреннего спроса на газ;

б) гибкое реагирование на динамику мирового рынка газа;

в) развитие производства и потребления СПГ, вхождение России в среднесрочной перспективе в число мировых лидеров по его производству и экспорту;

г) развитие производства и увеличение объема потребления газомоторного топлива (ГМТ), в том числе с использованием СПГ.

Следует отметить, что сжиженный природный газ является эффективным способом решения всех обозначенных задач.

Учитывая ограничения в судоходстве, ожидающееся введение углеродных налогов при поставках энергоносителей и промышленной продукции в ЕС и в целом интересы экологической безопасности, особенно в регионах с наиболее чувствительной экосферой, СПГ следует признать долгосрочным решением многих задач – от повышения конкурентоспособности экспорта до создания устойчивых региональных систем энергообеспечения. ■