



I. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Аббревиатура СПГ означает сжиженный природный газ, то есть природный газ, сильно охлажденный до перехода в жидкое состояние для транспортировки танкерами на большие расстояния, независимо от трубопроводов. Для производства и погрузки СПГ необходимы специальные экспортные и импортные терминалы, на которых СПГ производится и регазифицируется.

Энергия, расходуемая на сжижение, составляет примерно 13 % газа, поступающего в терминал по сжижению газа. Таким образом, **энергоэффективность** СПГ ниже по сравнению с трубопроводным газом, где потери энергии составляют около 4,5 %. СПГ используется в ограниченном, но растущем объеме также непосредственно в качестве экологически чистого судового топлива.

Сравнение цен на российский трубопроводный газ и американский СПГ показывает, что российский газ дешевле как в краткосрочном, так и в долгосрочном плане. Краткосрочная предельная стоимость американского СПГ (в зависимости от бизнес-модели) находится на уровне примерно 4–5 долларов США / млн БТЕ [12–15 евро / МВт·ч]. В долгосрочной перспективе предельная стоимость американского СПГ составит примерно 8,50 доллара США / млн БТЕ [ок. 25 евро / МВт·ч]. Развитие цен на СПГ сильно зависит от спроса на энергетических рынках в Азии. Возросшая гибкость экспортных маршрутов СПГ привела к тому, что СПГ-танкеры даже в период сильного похолодания в Европе в феврале — марте 2018 года направлялись в азиатские порты, где в тот момент цены были выше. Крупнейшими **экспортерами СПГ** в настоящее время являются

Катар и Австралия, на долю которых приходится примерно 40 % мирового рынка. Россия также расширяет мощности по производству СПГ («Ямал СПГ»). В отдельных случаях российский СПГ поступает даже в США (Бостон). Основная часть экспортируемого сжиженного газа идет в страны Азии, где крупнейшим импортером является Япония, за которой следуют Китай и Южная Корея.

В ЕС на СПГ приходится около 16 % от общего объема импортируемого газа, остальные объемы поступают по трубопроводам. Крупнейшими поставщиками СПГ в ЕС являются Катар и Алжир, в то время как трубопроводный газ в основном поступает из России и Норвегии, на долю которых приходится 39 % и 23 % соответственно от общего импорта. В настоящее время (по состоянию на 2018 год) в ЕС насчитывается 24 **импортных терминала СПГ** регазификационной мощностью в 220 млрд кубометров. Их загрузка в 2017 году составила 26 %, а в 2018 году — 29 %.

В Германии нет СПГ-терминала. В настоящее время некоторые компании рассматривают возможность размещения терминала в Брунсбюттеле, Вильгельмс-хафене и Штаде. Федеральное правительство считает создание инфраструктуры для СПГ в Германии вкладом в диверсификацию поставок природного газа. Импорт СПГ возможен также через терминалы в соседних странах, таких как Бельгия или Нидерланды, откуда он после регазификации может подаваться в немецкую газотранспортную сеть по трансграничным газопроводам.

II. ПОЗИЦИИ

Инфраструктура

- Мы определенно **приветствуем любые дополнительные возможности импорта природного газа**: как дополнительные трубопроводы, так и СПГ-терминалы. Потому что внутренняя добыча природного газа в Европе снижается. Только высокая ликвидность газового рынка и достаточно сильная конкуренция гарантируют благоприятную с точки зрения затрат базу для немецкой и европейской экономики.
- Поскольку Европа географически находится в пределах (трубопроводной) досягаемости крупных запасов газа, будущее

значение импорта СПГ зависит от его цены. Азия, несомненно, является мотором роста спроса на СПГ с соответствующими более высокими ценами. Поэтому существует общее мнение, что Европа в долгосрочной перспективе останется остаточным рынком сбыта СПГ до 2040 года. Следовательно, на фоне низкой загрузки существующих СПГ-терминалов **на текущий момент инвестиции в новые СПГ-проекты вызывают сомнения**.

- Необходимым условием создания любого нового инфраструктурного объекта для импорта природного газа

должна быть **недискриминация**. Это означает, что на любой импортный трубопровод и любой инфраструктурный объект для импорта СПГ должны распространяться одни и те же нормативные требования.

- В то же время конкуренция между СПГ и трубопроводным газом должна соответствовать **принципам рыночной экономики и политики регулирования**. Мы критически относимся к субсидиям за счет налоговых средств, например, на строительство СПГ-терминалов, в ситуации, когда существующие терминалы не загружены.
- Европейский энергетический рынок характеризуется интенсивной и прозрачной конкуренцией, и он уже сейчас хорошо диверсифицирован. Поставки СПГ — будь то из США

Использование СПГ

- Мы призываем к более широкому использованию СПГ в качестве топлива, особенно в морском судоходстве и при перевозке тяжелых грузов, поскольку это вытеснит тяжелое жидкое, а также дизельное топливо и позволит за короткое время добиться значительного улучшения региональной экологической обстановки.
- Для того чтобы все судоходные компании могли переоборудовать не только свои круизные, но и контейнерные суда на СПГ, в крупных морских портах Европы должны быть построены заправочные станции СПГ. Использование жидкого газа в судоходстве позволит снизить выбросы CO₂ на 30 %, а оксидов азота — на 80 % по сравнению с тяжелым жидким топливом и морским дизельным топливом.
- Мы призываем к скорейшей реализации Директивы ЕС 2014/94/EU о развитии инфраструктуры для альтернативных видов топлива. В ней среди прочего установлено, что к 2025 году каждые 400 километров должна быть построена заправочная станция СПГ для грузовиков, а к 2030 году — и для заправки речных судов. Необходимо проанализировать возможный синергетический эффект. Развитие заправочной инфраструктуры можно, например, синхронизировать путем использования газозаправочных станций на берегу рек для заправки не только судов, но и грузовиков, работающих на СПГ. Таким образом

или других регионов — могут внести дополнительный вклад, но они должны осуществляться **в условиях конкуренции, а не под давлением санкций**.

- **Мы отвергаем связь между внешней и экономической политикой.** Торговая политика не должна становиться доминирующим политическим инструментом.
- Совершенно неприемлемым является стремление США продавать американский СПГ на европейском энергетическом рынке, угрожая санкциями в отношении компаний, участвующих в реализации частного, коммерческого проекта «Северный поток — 2». **Ответственность за европейскую энергетическую политику может лежать только на Европе.**

можно избежать дублирования инфраструктуры, а поставки СПГ на заправочные станции могут осуществляться танкерами. Это будет дешевле и проще.

- Мы приветствуем существующую программу субсидирования приобретения грузовиков, работающих на природном газе (8 000 евро на КПГ и 12 000 евро на СПГ). Однако она должна стать еще более привлекательной, с тем чтобы обеспечить более высокий стимул. Кроме того, объем финансирования в размере 10 млн евро должен быть значительно увеличен. И наконец, что не менее важно: должен быть пересмотрен срок действия программы субсидирования до конца 2020 года и приведен в соответствие с налоговыми льготами на природный газ, действующими до 2026 года.
- Мы также приветствуем инициативу правительства Германии по освобождению грузовиков, работающих на природном газе, от дорожной пошлины до 2020 года. Здесь также требуется надежность планирования инвестиций, поэтому необходимо быстро выяснить, планируется ли продление на период после 2020 года. Если да, то синхронизация до 2026 года была бы также целесообразной. До этого времени будут действовать налоговые льготы на природный газ, нацеленные на ускоренный рост рынка.

По состоянию на февраль 2019 г.

КОНТАКТ:

Wintershall Holding GmbH
Neustädtische Kirchstraße 8
10117 Berlin
Germany

Тел.: +49 30 206 73 600
politik@wintershall.com

ДАЛЬНЕЙШАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

www.wintershall.com



A subsidiary of

 **BASF**

We create chemistry