

ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНЫЙ МАРШРУТ



Понятно, что для эффективной работы экономики и социального сектора нашей страны собственных энергоносителей не хватает. Какими бы путями ни развивалась белорусская энергетика, она теснейшим образом переплетается с российской, и прежде всего в плане обеспечения потребителей Беларуси природным газом и нефтью. Газотранспортные артерии пересекают нашу страну, образуя транзитный коридор для «голубого топлива» из России в Европу. Беларусь служит энергетическим мостом из Украины в страны Балтии. Поэтому природному газу наряду с ядерным топливом, ветроэнергетикой, использованием солнечной энергии и другими, в основном альтернативными, источниками пока отводится приоритетное место. Активное обсуждение вопросов транспортировки «голубого топлива» и новых перспективных сфер применения природного газа в энергетике Беларуси стало поводом для разговора с генеральным директором ОАО «Белтрансгаз» Владимиром Владимировичем МАЙОРОВЫМ.

— В свете последних событий с Украиной все чаще упоминается проект по строительству второй нити трансконтинентального газопровода Ямал – Европа, благодаря чему может значительно увеличиться транзит российского газа в Европу. Среди преимуществ такого варианта вице-премьер В. Семашко обозначил, что его стоимость была бы вдвое ниже. В чем суть проекта и каковы его особенности?

— Важным направлением деятельности ОАО «Белтрансгаз» является выполнение операторских функций по эксплуатации белорусского участка магистрального газопровода Ямал – Европа, находящегося в собственности ОАО «Газпром».

Проходящая по белорусской земле газотранспортная система Ямал – Европа представляет собой нить газопровода диаметром 1400 мм, протяженностью 575 км, пропускной проектной производительностью 33 млрд. куб. м природного газа в год. Рабочее давление составляет 83 бара. Маршрут трубопровода проходит по территории Витебской, Минской, Брестской и Гродненской областей, причем 365 км трассы до старинного города Несвижа – одним коридором с действующей трехниточной системой газопроводов Торжок – Минск – Ивацевичи. От компрессорной станции «Несвиж» газопровод уходит в направле-

нии Слонима и далее – к государственной границе Польши, где стыкуется с польским участком в районе села Кондратки. Особенность этого объекта заключается в том, что вновь построенные газопроводы и компрессорные станции функционируют как единое целое с существующей в Беларуси газотранспортной системой, управляются из единого диспетчерского центра, эксплуатируются и обслуживаются одним и тем же персоналом.

Еще при проектировании и строительстве первой нити газопровода Ямал – Европа были предусмотрены и реализованы перспективные технические решения для обеспечения строительства его второй нити (Ямал – Европа–2) в одном коридоре с первой и с такой же производительностью.

Кроме того, Российская Федерация выступила с инициативой сооружения «Северного потока» через Балтийское море в Германию, который в настоящее время находится в стадии строительства, и «Южного потока» через Черное море в Болгарию и далее. Однако на пути этих потоков отсутствует развитая инфраструктура, которой обладает первая нить магистрального газопровода Ямал – Европа, следовательно, их реализация потребует значительного объема инвестиций.



Если будет принято решение о строительстве второй нити газопровода Ямал – Европа, то ввод мощностей лучше провести в два этапа. Строительство газопровода на участке от германо-польской границы (КС «Мальнов») до Несвижа, в том числе 209 км по белорусской территории, и 4-компрессорных станций (КС) – «Шамотулы», «Чеханов», «Кондратки» (Польша), «Несвижская» (Беларусь) – даст возможность буквально через 2-3 года обеспечить дополнительный транзит в объеме 23,5 млрд. куб. м газа в год для Польши и Германии. Ориентировочная стоимость проекта – 2,6 млрд. долларов.

Подача дополнительных объемов газа для потребителей Европы в такие сжатые сроки возможна только благодаря использованию свободных мощностей системы газопроводов Торжок – Минск – Ивацевичи.

Решение о дальнейшей реализации проекта – его втором этапе, то есть строительстве 766 км газопровода от Несвижа до Торжка (Россия) и десяти компрессорных станций, – будет приниматься после определения потребности Европы в дополнительных объемах природного газа и наличия ресурсов в Российской Федерации.

Таким образом, строительство Ямал – Европа–2 возможно осуществить в минимальные сроки и с минимальными затратами благодаря наличию развитой базовой инфраструктуры первой нити действующего газопровода.

Расчеты показывают, что при реализации предлагаемого проекта может быть получена существенная экономия как на строительных, так и на эксплуатационных затратах. Полагаем, что он отвечает интересам всех сторон. Так, Россия реализует стратегию по диверсификации маршрутов поставок природного газа на европейский рынок, а также получает экономический выигрыш от поставки газа в страны Европейского союза по кратчайшему белорусскому транзитному коридору. Польша и Германия повышают надежность и безопасность поставок природного газа, получают для своих потребителей дополни-

тельные объемы газа и дополнительный доход в кратчайшие сроки. А бонусом для Беларуси станет создание новых рабочих мест и получение дополнительной прибыли от транспортировки российского газа. Проведенные в 2007–2008 годах предварительные переговоры газовых компаний Беларуси и Польши и недавние выступления в прессе показали, что польская сторона поддерживает строительство второй нити газопровода Ямал – Европа. По имеющимся в Министерстве иностранных дел Республики Беларусь сведениям, германская сторона тоже заинтересована в реализации данного проекта.

Принимая во внимание, что Республика Беларусь является надежным транзитером российского природного газа для стран Евросоюза, считаем строительство трансконтинентального магистрального газопровода Ямал – Европа–2 экономически выгодным, обоснованным и наиболее перспективным.

– Пока природный газ широко востребован в энергетике, ему находят всё новые сферы применения, совершенствуются уже известные технологии переработки газа. Как далеко простираются возможности его использования, например на транспорте?

– Жесткая конкуренция на рынке моторного топлива и скачки цен на энергоносители подталкивают товаропроизводителей к поиску новых источников энергии и технических решений в сфере эксплуатации транспорта, способных демпфировать энергетический дефицит. В современном мире в приоритетном порядке должны развиваться новые, энергосберегающие и приемлемые по экологической чистоте технологии.

Мировой опыт свидетельствует, что применением компримированного (сжатого) природного газа (КПГ) в качестве альтернативного вида моторного топлива активно занимаются более 75 стран, независимо от уровня развития экономики и наличия своих природных ресурсов. За последнее пятилетие мировой парк автомобилей на КПГ вырос на 36 % и превысил 7,5 млн. единиц подвижного состава.

**МАЙОРОВ
Владимир
Владимирович.**

Родился в 1970 году в Белгородской области. Имеет высшее юридическое образование. Закончил Академию управления при Президенте Республики Беларусь по специальности «Международные экономические отношения». Преподавал в Гомельском государственном университете имени Ф. Скорины, работал на руководящих должностях в Гомельском облисполкоме, аппарате Совета Министров Республики. С сентября 2007 года – генеральный директор ОАО «Белтрансгаз».

Около 25 лет на рынке моторного топлива в Республике Беларусь присутствует КПП, основным компонентом которого является метан. Это топливо, не требующее для использования в двигателях никакой химической переработки, готовое к применению в том виде, в каком существует в природе. Благодаря этому оно всегда будет дешевле нефтепродуктов.

На сегодняшний день сеть из 26 автомобильных газонаполнительных компрессорных станций позволяет ежедневно заправлять около 9 тыс. автомобилей и замещать свыше 120 тыс. т традиционного жидкого моторного топлива в год. Эксплуатация 372 газобаллонных авто-



Несвижская компрессорная станция белорусского участка газопровода Ямал – Европа

мобилей на КПП ОАО «Белтрансгаз» позволяет ежегодно экономить в топливной составляющей порядка 1,8 млрд. рублей.

Перевод автотранспорта на компримированный природный газ является одним из перспективных направлений нашей работы еще и потому, что эксплуатация автомобилей на КПП приводит к уменьшению количества выбрасываемых в атмосферу вредных, токсичных и опасных веществ. Так, на отдельно взятом автомобиле использование сжатого природного газа значительно снижает количество токсичных веществ в выхлопах двигателей: углекислого газа – в 5 раз, окислов азота – в 2,5 раза.

Особенно перспективно применение сжатого природного газа на автомобилях в коммунальном хозяйстве, при перевозке продуктов в магазины, детские учрежде-

ния, на поливомоечных, мусороуборочных, снегоуборочных машинах и другом коммунальном транспорте.

Рациональное расположение автомобильной газонаполнительной компрессорной станции (АГНКС) на территории Беларуси позволяет осуществлять не только внутренние перевозки, но и «газифицировать» международные транспортные магистрали для автомобилей, переоборудованных под компримированный природный газ.

Тем не менее внедрение КПП на транспорте пока не стало приоритетом в государственном масштабе. Сегодня парк автомобилей, переведенных на газ, едва превышает 4,5 тыс. единиц. Например, в Пакистане таких авто без малого два миллиона.

Такое положение дел, несмотря на явные экономические и экологические выгоды, говорит о недостаточной проработке проблемы, отсутствии действенных стимулирующих мер по расширению сферы применения в качестве моторного топлива КПП. Существующие в стране законодательные акты, которые регламентируют работу по увеличению парка газобаллонных автомобилей и расширению спектра использования альтернативных видов моторного топлива, пока не имеют достаточного эффекта. Думается, что такое положение сложилось главным образом из-за того, что источниками финансирования определены собственные средства организаций.

При имеющемся комплексе взаимосвязанных экологических, экономических, хозяйственных и других вопросов, которые сегодня на фоне кризисных явлений еще больше осложняют деятельность предприятий, представляется целесообразным принимать решение по рассматриваемой проблеме на государственном уровне. По нашему мнению, необходимо проведение углубленного экспертного анализа использования КПП в качестве моторного топлива. Конечно, эта тема заслуживает более детального изучения. Нет сомнений, что при определенных условиях она будет востребована. ■