

28.01.2017: НОВЫЙ ПАРОМ НА СПГ



29 января 2017 года в 14:30 московского времени отправится в свой первый рейс из Таллина в Хельсинки **новый скоростной паром Megastar**. Судно заправлено российским газом, который производится на заводе СПГ в Пскове дочерней компанией Газпромбанка (МОЕХ: GZPR) ЗАО "Криогаз", передал корреспондент "Интерфакса" с пресс-конференции с борта парома в Таллине.

Как рассказал журналистам начальник департамента нефтегазовых проектов Газпромбанка Владимир Смелов, в год для Megastar требуется 26 тыс. тонн СПГ, а завод во Пскове может выпускать 20-23 тыс. т (5 тыс. тонн бункеруется в порту Хельсинки другой компанией).

Непосредственно у "Криогаза" газ закупает компания Eesti Gaas. Для его доставки в Германию эстонскими газовиками было заказано восемь современных полуприцепов - они постоянно курсируют между Псковом и Таллином - по четыре в каждую сторону. По словам В. Смелова, газозовы пока



Бункеровка парома

ходят на дизеле - из-за законодательных ограничений, но в будущем есть намерение стремиться к их переводу на СПГ.

Используемый метод бункеровки называется truck-tp-ship - газ перекачивается напрямую из автоцистерны в судно. Заправка длится четыре часа

и осуществляется в ночное время. По словам В. Смелова, паром заправляется пять дней в неделю, пять цистерн в сутки, в том числе одна в Хельсинки.



Псковский завод Газпромбанка по производству СПГ

Завод в Пскове потребляет около 35 млн куб. м газа в год. Он построен на газораспределительной станции, и в своем криогенном цикле отчасти использует охлаждающий эффект в результате понижения давления на ГРС. Такой же принцип и на заводе "Криогаза" в Кингисеппе. Поставщиком газа является "Газпром межрегионгаз". Однако "Криогаз" уже начал пробные закупки газа на СПбМТСБ для своего завода в Кингисеппе (это может помочь получить более низкую цену) и в дальнейшем может применить эту опцию для других своих заводов.

Как отметил на пресс-конференции в Таллине на борту парома глава Eesti Gaas Антс Ноот, "пока у нас годовой контракт". "Я не могу раскрыть конкретных цифр, но большая часть продукции завода в Пскове поступает на Megastar", - добавил он.

Как отметил В. Смелов, в заключении контракта именно на год была идея покупателя, что "стимулирует производителей быть конкурентоспособными".

Однако он уверен в конкурентоспособности газа "Криогаза" в этом направлении на будущее, ведь "СПГ из России экспортируется без пошлины, что для автомобильных, что для танкерных отгрузок. "Наше преимущество в том, что мы очень близко располагаемся - всего 350 км. Другие операторы

вынуждены делать несколько переделов. У них цепочка стоимости состоит из большего числа элементов, чем наша", - сказал В. Смелов.

Альтернативой газу "Криогаза" является газ с других СПГ-терминалов - в Литве, Польше, Голландии. Отвечая на вопрос о бэнчмарках для этого контракта, он назвалвилку между спотовой ценой на главной европейской спотовой площадке TTF и ценой дизтоплива.

Говоря о сроках окупаемости псковского завода, В. Смелов сказал, что банк ориентируется на окупаемость проектов в период 7-10 лет при стоимости кредитных ресурсов в 12-14% в рублях.

Кроме завода в Пскове "Криогаз" уже построил в Кингисеппе завод на 9 тыс. тонн в год, а также планируется построить в ближайшие годы в Калининграде завод на 150 тыс. тонн (запуск в 2017 году), в Петрозаводске на 150 тыс. т (2018) и в Высоцке на 660 тыс. т (2018-2019 год).



Строительство парома Megastar

В. Смелов напомнил, что Megastar - только первый паром компании Tallink, переведенный на газ. А всего у этого перевозчика 16 судов и с учетом опыта эксплуатации нового парома оператор будет принимать дальнейшие решения о внедрении СПГ, ожидает он.

Помимо перспектив развития партнерства с Tallink он напомнил, что "есть идея паромы из Усть Луги в Калининград забункеровать газом - это может быть в том числе газ Криогаза".



Газодизельный судовый двигатель Wartsila

Судно Megastar было принято в эксплуатацию во вторник на финском судостроительном заводе Meyer Turku. Пробная швартовка в двух портах и бункеровка в Хельсинки пошла успешно.

Длина парома 212 м, судно способно принять на борт до 2800 пассажиров.

В качестве топлива паром в основном используется СПГ,

но может работать и на обычном топливе.

Стоимость судна 230 млн евро, из которых 184 млн евро покрыл кредит Finish Export Credit Ltd., гарантированный агентством Finnyera, и организованный Nordea.

*Источники:
ИНТЕРФАКС,
ООО «Газпром экспорт»*