

Бироль: стереотипы по поводу альтернативной энергетики и электромобилей не меняют реальную ситуацию со спросом на нефть и не решают проблемы с вредными выбросами



Москва, 23 января - "Вести. Экономика". Глава Международного энергетического агентства Фатих Бироль в своем выступлении на Давосском форуме отметил ряд довольно распространенных заблуждений об эффекте от развития сегмента электромобилей, а также сокращения вредных выбросов за счет альтернативной энергетики.

В рамках панельной сессии ["Стратегический прогноз по будущему энергетики"](#) главный исполнительный директор МЭА, в частности, [заявил](#) о том, что вопреки многим прогнозам США не будут крупнейшим экспортером нефти: основная доля нефтяного экспорта сегодня и "в течение многих лет" будет приходиться на страны Ближнего Востока.

Фатих Бироль [прокомментировал](#) довольно распространенные заблуждения о том, что развитие электромобилей якобы приведет к снижению спроса на нефть, указав на серьезное расхождение в потреблении нефти со стороны автомобильного сегмента и ежегодного увеличения спроса на нефть, а также обозначив основные факторы увеличения спроса на нефть в дальнейшем, в число которых сегмент легковых автомобилей не входит.

Глава МЭА также [описал](#) текущие темпы развития альтернативной энергогенерации, отметив, что они являются недостаточными, если ставится цель по сокращению вредных выбросов только за счет развития альтернативной энергетики.

Одной из главных проблем в текущей ситуации, по оценкам руководителя Международного энергетического агентства, является выдвижение нереальных требований со стороны развитых стран к развивающимся странам по поводу отказа от действующих угольных теплоэлектростанций.

Власти многих стран должны обеспечивать электричеством своих граждан, и инвестиционные решения по созданию генерирующих мощностей уже были приняты раньше, и они рассчитывают, что эти инвестиции должны окупиться, руководствуясь в первую очередь именно этими доводами, а не требованиями других стран с высоких площадок "в Давосе, Париже, Брюсселе", как отметил глава МЭА.

"Позвольте сделать ремарку по поводу Ближнего Востока и экспорта нефти. Несмотря на то, что сегодня США являются довольно важным производителем нефти, страны Ближнего Востока будут оставаться главными в мире экспортерами нефти в течение многих лет. США добывают много нефти, но при этом большая ее часть используется для внутренних нужд. Поэтому Ближний Восток и в особенности Саудовская Аравия будут в течение многих лет оставаться крупнейшим в мире экспортером нефти. Что касается спроса на нефть и распространения электромобилей. Здесь есть хорошие новости и не очень хорошие новости для моих коллег, которые являются большими сторонниками электромобилей.

Хорошая новость заключается в том, что сегодня в мире число электромобилей приближается к 5 млн единиц. При этом половина из них находится в Китае – Китай занимает 1-е место в мире по общему количеству электромобилей. Итак, 5 млн электромобилей. Многие считают это большим достижением. Это так. Но что это меняет в плане спроса на нефть?

Давайте посмотрим на эту ситуацию в контексте спроса на нефть. В этом году, по оценкам Международного энергетического агентства, спрос на нефть в мире увеличится на 1,3 млн баррелей в сутки. Какой эффект оказывают на нефтяной спрос 5 млн электромобилей? Речь идет примерно о потреблении примерно на 50 тыс. баррелей в сутки, если бы это были автомобили с двигателями внутреннего сгорания. Сравните сами – 50 тыс. баррелей в сутки, с одной стороны, и увеличение спроса на 1,3 млн баррелей в сутки - с другой.

Более того – 5 млн электромобилей – это практически ничто, потому что, во-первых, в мире сегодня существует 1 млрд автомобилей с двигателями внутреннего сгорания. И, во-вторых, и это самое главное – автомобили как таковые не являются драйвером нефтяного спроса. Точка. Драйверами нефтяного спроса являются тяжелые грузовики, нефтехимическая индустрия и авиационный сектор. Поэтому разговоры о том, что развитие электромобилей означает конец нефтяной эры, определенно являются заблуждением – нравится вам это или нет. Возможно, кому-то это не понравится.

Далее. Вопрос состоит в том, за счет чего вы генерируете электроэнергию, когда заявляете о том, что электромобили якобы помогут решить проблему изменения климата? Сегодня число электромобилей приближается к 5 млн. Даже если эта цифра вырастет до 300 млн – с учетом текущей структуры мировой энергогенерации внедрение такого числа электромобилей позволит сократить выбросы CO₂ менее чем на 1%. Вопрос заключается не только в том, чтобы электрифицировать автомобили, а в том, каким будет решение в энергетической системе в целом: что будет основным источником энергогенерации?

Если вы не можете снизить потребление углеводородов в энергогенерации – выбросы CO₂ не будут снижаться. Возможно, определенный эффект будет наблюдаться на локальном уровне, но в глобальном плане выбросы не сократятся.

Поэтому я бы отметил это еще раз – развитие электромобилей сегодня не является каким-то "концом" нефтяной эры. Если говорить о теме альтернативной энергетики, то здесь тоже есть хорошие новости. В прошлом году этот сектор показал довольно сильный рост как в плане солнечной, так и ветряной энергетики. В сегменте солнечной энергетики было установлено 100 ГВт новых мощностей, в ветроэнергетике – 50 ГВт.

Но опять же – давайте оценим эти цифры в реальном контексте. Спрос на электроэнергию в мире в среднем повышается на 1% в год. 150 ГВт новых установленных мощностей в солнечной и ветряной энергетике – это лишь половина, 1% от этого роста спроса на электроэнергию. Другая часть из этих 2% приходится на увеличение энергогенерации на основе угля и природного газа.

Поэтому, если вы ожидаете, что при подобном темпе роста альтернативной энергетики произойдет снижение доли углеводородов в структуре мирового энергопотребления, это чрезвычайно оптимистичный взгляд. Генерация электричества – это лишь часть от общей энергосистемы. В плане выбросов CO₂ на долю энергогенерации приходится менее 40% выбросов, при этом более 60% приходится на другие источники.

Это возвращает нас к теме электромобилей. Не буду указывать конкретное название страны, но давайте попробуем оценить вот такую ситуацию: в определенной стране примерно от 40% до 50% от общей генерации электроэнергии приходится на генерацию на основе угля.

Если в подобной стране, где большая часть энергогенерации приходится на уголь, перед вами стоит выбор между покупкой автомобиля с дизельным двигателем модельного ряда 1990-х гг. и электромобилем образца 2019 г. – то, на мой взгляд, лучше купить машину 1990-х гг. с дизельным двигателем. Точка.

Новое не значит лучшее, если вы не можете уйти от зависимости от углеводородов. Если вы хотите избавиться от этой зависимости в транспортной системе, эта задача должна касаться не только автомобилей – вам придется оценивать, за счет чего вы генерируете электричество.

В этом плане возникает вопрос по поводу того, что делать с энергогенерацией на основе угля. Сегодня довольно большая доля угольной генерации приходится на такие страны, как Китай, Индия, Индонезия. Они обеспечивают электричество для своих граждан, большая часть которых представляет людей с низким достатком.

Мы не можем сказать им: "Мы приняли решение в Давосе – пожалуйста, выключите свои тепловые электростанции, работающие на угле". Это невозможно.

Здесь есть довольно важный момент: в США и Европе средний возраст угольных ТЭС составляет 42 года. Они приближаются к пенсионному возрасту, как и многие в этой аудитории. Но в странах Азии возраст угольных ТЭС в среднем составляет 11 лет. Они должны отработать инвестиции, которые были сделаны при их строительстве. Как мы можем просить эти страны – пожалуйста, сделайте вот это. Я бы не согласился на подобную просьбу, если бы ко мне обратились с чем-то подобным. Мы можем попробовать найти какое-то решение в этой ситуации, если оборудуем данные угольные ТЭС технологией улавливания углеродных выбросов. Но самое главное – нужно найти финансовый стимул, для того чтобы компенсировать потери, если вы просите эти страны вывести данные ТЭС из строя раньше времени.

В противном случае мы можем принимать какие угодно решения в Давосе, в Париже, в Брюсселе, но страны не будут выполнять их, потому что им нужно обеспечивать электричеством своих граждан. Они уже сделали инвестиции в строительство этих ТЭС, и они не вернут потраченные деньги, если мы попросим их закрыть эти ТЭС. Они не пойдут на такие меры.

На мой взгляд, в данном вопросе не должно быть двойных стандартов. И если вы спросите меня, что на сегодня является главной проблемой во вредном влиянии на климат, то я отвечу вам: среди многих различных проблем одной из главных мировых проблем является то, что в странах Азии на сегодня сосредоточен огромный парк молодых угольных электростанций совокупной установленной мощностью 2 тыс. ГВт, работа которых обусловлена подобными экономическими факторами".