ABIPOM

№ 9 2015

КОРПОРАТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ПАО «ГАЗПРОМ»

WWW.GAZPROM.RU



рынок стремительно растет

ЗАЩИТИТ ВАС, ЧТОБЫ ВЫ ЗАЩИТИЛИ ИХ

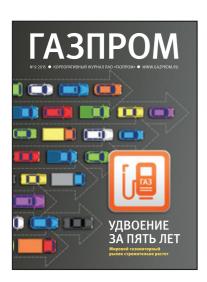


8 800 333 0 888

Программа добровольного медицинского страхования «ВЫСОКИЕ МЕДИЦИНСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ»

- Обеспечивает страховую защиту в случае тяжелого заболевания (онкологии, вирусных гепатитов и других заболеваний, предусмотренных договором страхования, в том числе кардиохирургических операций)
- Отсутствие финансовой нагрузки на бюджет предприятия – страховые взносы уплачиваются работниками
- Оптимальное дополнение коллективного договора ДМС
- Организация высококвалифицированной медицинской помощи в лучших клиниках России и зарубежья
- Опыт реализации программы более 10 лет, более 200 000 застрахованных работников газовой отрасли и членов их семей
- Повышение социальной защищенности для коллективов предприятий

ия СЛ №1208 Банка России. АО «СОГАЗ», Реклича



Главный редактор Сергей Правосудов Редактор Денис Кириллов Ответственный секретарь Нина Осиповская Фоторедактор Татьяна Ануфриева Обозреватели Владислав Корнейчук Александр Фролов

Перепечатка материалов допускается только по согласованию с редакцией

Журнал зарегистрирован в Министерстве РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовой информации. Свидетельство о регистрации ПИ №77-17235 от 14 января 2004 г.

Отпечатано ООО «Типография Сити Принт»

Учредитель ПАО «Газпром»

Адрес редакции: 117997, г. Москва, ул. Наметкина, д. 16, корп. 6, комн. 216 Телефоны: +7 (495) 719 1081, 719 1040 Факс: +7 (495) 719 1081 E-mail: magazine@gazprom.ru

Тираж 10 150 экз. Распространяется бесплатно



Владивостокские соглашения

В рамках Восточного экономического форума, проходившего во Владивостоке в начале сентября, состоялось подписание ряда прорывных соглашений. В частности, Председатель Правления ПАО «Газпром» Алексей Миллер, Председатель Правления BASF SE Курт Бок, член Правления E.ON SE Клаус Шефер, заместитель генерального директора ENGIE Пьер Шарейр, Председатель Правления OMV AG Райнер Зеле, Главный управляющий директор Royal Dutch Shell Бен ван Берден подписали Соглашение акционеров для создания газопроводной системы «Северный поток 2» для увеличения поставок природного газа в Европейский союз.

Реализацией проекта займется совместная проектная компания (СПК) New European Pipeline AG. Согласно документу, «Газпрому» в СПК будет принадлежать 51%, E.ON, Shell, OMV and BASF/ Wintershall – по 10% каждой, ENGIE – 9%. Проект «Северный поток 2» предусматривает строительство двух ниток морского газопровода совокупной мощностью 55 млрд куб. м газа в год из России в Германию по дну Балтийского моря. Проект будет реализован, основываясь на успешном опыте проекта «Северный поток».

Кроме того, Председатель Правления ПАО «Газпром» Алексей Миллер и Председатель Правления BASF SE Курт Бок подписали Соглашение о закрытии сделки по обмену активами между ПАО «Газпром» и компанией Wintershall Holding GmbH. В результате этой сделки «Газпром» увеличит до 100% свою долю участия в совместных компаниях по торговле и хранению газа в Европе WINGAS, WIEH и WIEE, а также получит 50% долю участия в компании WINZ, ведущей разведку и добычу углеводородов в Северном море. Wintershall, в свою очередь, получит 25,01% долю экономического участия в проекте по разработке и освоению участков 4А и 5А ачимовских отложений Уренгойского нефтегазоконденсатного месторождения.

По пути Wintershall планирует пойти и австрийская компания ОМV. Алексей Миллер и Председатель Правления OMV Райнер Зеле подписали Соглашение, содержащее условия возможного обмена активами. В случае реализации данной сделки OMV получит 24,98% участия в проекте по разработке блоков IV и V ачимовских залежей Уренгойского нефтегазоконденсатного месторождения в обмен на участие «Газпрома» в активах OMV.

Накануне Восточного экономического форума во время визита в Пекин Президента РФ Владимира Путина Председатель Правления ПАО «Газпром» Алексей Миллер и Председатель Совета директоров СПРС Ван Илинь подписали Меморандум о взаимопонимании по проекту трубопроводных поставок в Китай природного газа с Дальнего Востока России. Документ отражает намерение сторон по созданию совместной рабочей группы для проведения исследования по проекту поставок. По результатам исследования будут определены ключевые технические и коммерческие параметры проекта, в том числе объем и сроки поставок, а также точка передачи газа. «Проект поставок в Китай российского газа с Дальнего Востока укрепляет отношения стратегического взаимовыгодного партнерства между нашими компаниями», - отметил Алексей Миллер.

Содержание

от редакции Владивостокские соглашения

коротко 10,82 млрд рублей на НИОКР «Восточный» маршрут – по плану Амурский ГПЗ Газ для Иннополис Первый стык Назначения

тема номера 6 Удвоение за пять лет Всё в одном на «Шёлковом пути»

18 рынок Поставляешь - оплати Электрическая капля в море

28 добыча Заполярное дает нефть Пять лет ООО «Газпромвьет»

32 дочки-матери Уверенное развитие Стратегический резерв

культура 42 Экспансия отечественного искусства

46 наши люди Живописный север

48 дискуссия Шанс есть, но времени мало



Поставляешь - оплати

Новый метод внедрения газомоторного топлива предлагает АО «Газпром газэнергосеть»

добыча Заполярное дает нефть

> Дочерние компании ПАО «Газпром» начинают добычу черного золота на Заполярном НГКМ



30 добыча Пять лет ООО «Газпромвьет»

Российско-вьетнамское энергетическое сотрудничество набирает обороты



дочки-матери Стратегический резерв

На вопросы журнала отвечает генеральный директор ООО «Газпром ПХГ» Сергей Шилов





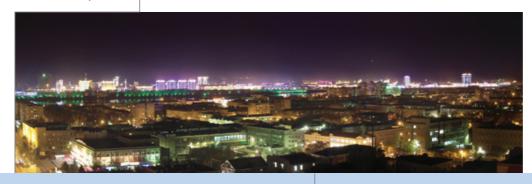
дочки-матери Уверенное развитие

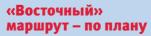
На вопросы журнала отвечает генеральный директор 000 «Газпром центрремонт» Дмитрий Доев



культура Экспансия отечественного искусства

На вопросы журнала отвечает директор Государственного Русского музея Владимир Гусев







Амурский ГПЗ

10,82 МЛРД РУБЛЕЙ НА НИОКР

Совет директоров ПАО «Газпром» утвердил отчет о ходе реализации в 2014 году Программы инновационного развития компании до 2020 года. Группа «Газпром» продолжает выделять значительные средства на финансирование научно-исследовательских и опытноконструкторских работ (НИОКР). В 2014 году на эти цели направлена рекордная за всю историю компании сумма - 10,82 млрд рублей. По объему инвестиций в инновации «Газпром» входит в число лидеров среди российских компаний.

В частности, на заседании было отмечено, что в 2014 году была обеспечена существенная экономия топливноэнергетических ресурсов: их удельный расход на собственные технологические нужды снизился по сравнению с 2013 годом на 11,7%. Удельные выбросы парниковых газов в СО2-эквиваленте снизились на 2,4%. Кроме того, в прошлом году компании Группы «Газпром» получили 218 патентов.

В начале сентября Председатель Правления ПАО «Газпром» Алексей Миллер провел совещание по реализации инвестиционных проектов компании, связанных с поставкой газа в Китай по «восточному» маршруту в г. Благовещенске. Было отмечено, что «Газпром» ведет масштабную работу по формированию крупного центра газодобычи в Якутии на базе Чаяндинского месторождения, созданию магистрального газопровода «Сила Сибири» и мощного газоперерабатывающего комплекса в Амурской области. Строительство газопровода «Сила Сибири» ведется на участке от Чаяндинского месторождения до г. Ленска протяженностью 207 км. Уже сварено и уложено в траншею 27 км линейной части газопровода. На строительстве добычных и газотранспортных объектов задействовано около 2600 работников подрядных организаций и порядка 1280 единиц строительной, специальной и вспомогательной техники.

«Проект реализуется по графику. Все необходимые ресурсы мобилизованы, работаем четко и слаженно. Первоочередные объекты "восточного" маршрута поставок газа в Китай, как и планировалось, будут готовы в 2018 году», сказал Алексей Миллер.



000 «Газпром переработка Благовещенск» (входит в Группу «Газпром») и ОАО «НИПИгазпереработка» (НИПИГАЗ, входит в Группу СИБУР) договорились о партнерстве по проектированию, координации поставок оборудования, материалов и управлению строительством Амурского газоперерабатывающего завода (ГПЗ) в районе г. Свободного Амурской области. Амурский ГПЗ станет крупнейшим в России и одним из крупнейших в мире предприятием по переработке природного газа: проектная мощность – до 49 млрд куб. м в год. В состав ГПЗ также войдет крупнейшее в мире производство гелия.

В рамках совместной реализации проекта НИПИГАЗ в качестве подрядчика обеспечит подготовку рабочей документации, поставку оборудования и материалов, выполнение строительно-монтажных работ по Амурскому ГПЗ и осуществит передачу ООО «Газпром переработка Благовещенск» завода в состоянии механической готовности.

В текущем году планируется приступить к подготовке площадки под строительство. Поэтапный ввод в эксплуатацию технологических линий ГПЗ будет синхронизирован с развитием добычных мощностей в Якутии и Иркутской области. Амурский ГПЗ «Газпрома» будет технологически связан с предприятием по глубокой переработке углеводородов, проект строительства которого в настоящее время рассматривает СИБУР.







Газ для Иннополис

Первый стык

Назначения

В Республике Татарстан состоялись торжественные мероприятия, посвященные вводу в эксплуатацию газопроводаотвода от магистрального газопровода Казань-Горький и автоматической газораспределительной станции (АГРС) «Елизаветино». В мероприятиях приняли участие Председатель Правления ПАО «Газпром» Алексей Миллер и временно исполняющий обязанности Президента Республики Татарстан Рустам Минниханов.

Начало эксплуатации газопровода-отвода (протяженность 10,47 км) и АГРС «Елизаветино» – первый этап проекта по развитию газоснабжения строящегося города Иннополис, экономика которого будет основана на высокотехнологичной промышленности. Новые объекты позволят увеличить подачу газа в Иннополис с 5 тыс. до 20 тыс. куб. м в час. Завершение проекта запланировано на 2016 год. К этому времени будут построены еще один газопровод-отвод и АГРС. В результате будут созданы условия для подачи в Иннополис 100 тыс. куб. м газа в час, что позволит полностью обеспечить потребность города в природном газе.



В районе села Сокулук Чуйской области Киргизской Республики состоялась сварка первого стыка финального участка II очереди магистрального газопровода Бухарский газоносный район-Ташкент-Бишкек-Алматы от казахскокиргизской границы до компрессорной станции «Сокулук».

В торжественном мероприятии приняли участие министр энергетики и промышленности Киргизии Кубанычбек Турдубаев, Председатель Правления ПАО «Газпром» Алексей Миллер, генеральный директор OcOO «Газпром Кыргызстан» Болот Абилдаев, главы администраций районов Киргизии, представители министерств и ведомств



республики, а также другие официальные лица.

Строительство участка от казахско-киргизской границы до КС «Сокулук» станет завершающим этапом создания II очереди газопровода на территории Киргизии (производительность 1,7 млрд куб. м газа в год). Завершение строительства II очереди запланировано на 2016 год.

В ПАО «Газпром», ООО «Газпром ВНИИГАЗ» и ООО «Газпром трансгаз Москва» состоялись кадровые изменения.

Начальником Департамента 310, который координирует работу Единой системы газоснабжения России, назначен Сергей Панкратов, до этого занимавший должность первого заместителя начальника Департамента 310. Прежний руководитель Департамента 310 Борис Посягин вышел на пенсию.

Начальником Департамента 817, курирующего вопросы экономической экспертизы и ценообразования, назначен Виталий Хатьков, ранее занимавший должность заместителя начальника этого департамента. Прежний руководитель Департамента 817 Елена Карпель вышла на пенсию.

Начальником Департамента 308 ПАО «Газпром» назначен Вячеслав Михаленко, ранее возглавлявший ООО «Газпром трансгаз Москва». Прежний руководитель Департамента 308 Олег Аксютин возглавил Департамент 123. В свою очередь прежний начальник Департамента 123 Дмитрий Люгай стал генеральным директором ООО «Газпром ВНИИГАЗ», сменив на этом посту Павла Цыбульского, который продолжит работу в ООО «Газпром ВНИИГАЗ» в качестве заместителя генерального директора. Генеральным директором ООО «Газпром трансгаз Москва» назначен Александр Бабаков.



Драйвером развития газомоторной отрасли за последние годы стал Китай. Это позволило мировому парку газобаллонных автомобилей (ГБА) удвоиться в течение пяти лет. Российская газомоторка не может похвастаться такими высокими темпами развития, как у лидеров отрасли. Тем не менее сейчас, параллельно со строительством заправок и закупкой техники, идет масштабная подготовительная работа: заключаются соглашения с регионами, совершенствуется нормативно-правовая база, промышленность осваивает производство газобаллонной техники и оборудования для газовых заправок. Грамотная подготовка обеспечит взрывной рост отечественной газомоторки уже к 2020 году. Россия, как известно, долго запрягает, да быстро ездит.

оличество газобаллонных автомобилей в мире растет весьма обнадеживающими темпами. Так, в 2010 году на всей планете насчитывалось 11,3 млн ГБА, работающих на природном газе, а в текущем году, по данным NGV Communications Group, их количество практически достигло 22,5 млн. Удвоение за пять лет – это выдающийся результат!

У Китая нет Китая

Как и во многих других секторах мировой экономики, здесь свое веское слово сказал Китай, где количество ГБА, по данным Национальной газомоторной ассоциации, в 2010 году составляло 500 тыс., в середине 2013-го -1,58 млн, а к настоящему моменту практически достигло 4 млн. За тот же период в Китае увеличилось и число автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) – с 1,65 тыс. до 6,5 тыс. Притом в настоящий момент строится еще 2,9 тыс. АГНКС.

В КНР вовсю применяют комплексный подход, достигая положительного эффекта сразу в нескольких областях: экономической (связанной с прямой экономией на горюче-смазочных материалах и с загрузкой и расширением производственных мощностей), а также экологической. Последнее, на наш взгляд, для Китая, в отличие от изнеженной Европы, является не вопросом пиара, а вопросом здоровья нации. Здесь стоит процитировать агентство «Синьхуа», которое пишет, что на фотографиях Китая, сделанных из космоса, «над центральным и восточным районами парят облака смога, отбрасывающие свою тень на сердца китайцев».

Если оставить восточную поэтичность и просто посмотреть на экологическую ситуацию в крупных городах КНР, то выяснится, что в начале прошлого года только три города достигли установленных стандартов качества воздуха, а в 71 показатели вредных выбросов в атмосферу – выше нормы. Около 19% страны (1,81 млн км) охвачены смогом. «Чистыми» оказались лишь Лхаса (Тибетский АР), Хайкоу (крупнейший город популярной у туристов южной провинции Хайнань) и Чжоушань (Восточный Китай), а наиболее загрязненными – Пекин, Тяньцзинь (провинция Хэбэй), а также дельты рек Чжуцзян и Янцзы. Эти регионы занимают всего 8% от площади страны, но потребляют 43% угля, то есть примерно 844 млн т в нефтяном эквиваленте. Это больше, чем совокупное потребление угля Индии и США. Связаны такие объемы с тем, что в Пекине, Тяньцзине и провинции Хэбэй производится 55% китайской металлургической продукции, 40% бетона, 52% бензина и дизельного топлива. По словам У Сяоцина, замминистра по охране окружающей среды КНР, основными источниками загрязнения атмосферы являются сжигание угля, промышленность, моторный транспорт, дорожная и строительная пыль.

Ради решения экологических проблем Китаю нельзя идти путем западных стран, которые просто перенесли эти проблемы за границу. Иными словами, у Китая нет

своего Китая. Поэтому Поднебесная видит выход из сложившейся ситуации в сокращении потребления угля и в переходе на альтернативные моторные топлива. Но потребление угля удалось пока лишь стабилизировать, а сократить получится только после полномасштабного запуска поставок газа из России и других источников. Предполагается, что 2 млрд куб. м природного газа позволят уменьшить потребление угля на 3 млн т. А вот успехи в сфере альтернативных моторных топлив очевидны и, не побоимся этого слова, феноменальны.

При этом пока мы упомянули только автопроизводство. Но газомоторная отрасль им не ограничивается. Так, а начале августа в Китае началось сооружение первого

В 2010 году на всей планете **>>** насчитывалось 11,3 млн ГБА, работающих на природном газе, а в текущем году их количество достигло

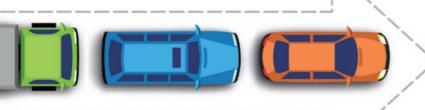
22,5 млн

в мире ролкера (судна для перевозки автомобилей, грузового транспорта, ж/д вагонов и т.п.), способного работать на сжиженном природном газе (СПГ) и традиционном судовом топливе. Предположительно, оно будет использоваться в Северном и Балтийском морях.

Биполярный мир

Но Китай не одинок на пути развития газобаллонного транспорта. Основными центрами роста газомоторной отрасли стали Азия и Южная Америка. За последние пять лет список главных игроков практически не изменился: это Пакистан (2,5 млн ГБА в 2010 году и 3,7 млн в 2015-м), Аргентина (1,9 млн в 2010-м и 2,5 млн в 2015-м), Бразилия (1,65 млн в 2010-м и 1,8 в 2015-м). Но особое внимание стоит обратить на Иран и Индию.

К настоящему моменту Иран занимает первое место по числу газобаллонных автомобилей, увеличив их количество с 2 млн в 2010-м до более 4 млн в 2015-м. Для него газомоторное топливо стало отличным подспорьем в условиях санкционного дефицита нефтеперерабатывающих мощностей при избытке запасов природного газа. Но скорее всего уже к концу текущего года Иран уступит первое место Китаю. А Индия интересна тем, что, обладая парком в 700 тыс. ГБА в 2010 году, к настоящему моменту увеличила этот показатель до 1,8 млн. Полагаем, что



На территории нашей страны функционируют 205 АГНКС Группы «Газпром», а объем реализации природного газа по итогам 2014 года достиг

404,8 млн

Индия является перспективным рынком сбыта для китайских автопроизводителей, а, кроме того, окружающей среде в этой стране не помешало бы ослабление давления. Поэтому в ближайшие годы роль Индии как центра развития газомоторной отрасли усилится.

А вот положение Соединенных Штатов на газомоторной карте мира обратно пропорционально тому вниманию, которое им оказывается в СМИ. Мы отмечали это год назад, и с этих пор ничего не изменилось. Разговоры на правительственном и экспертном уровнях, широкомасштабная государственная поддержка, маркетинг и пиар – всё это привело к тому, что за пять лет в Штатах количество автотранспорта, работающего на компримированном природном газе (КПГ), увеличилось со 100 тыс. до 150 тыс. Предполагалось, что развитие газомоторной отрасли позволит США расширить внутренний рынок газа, косвенно поддержав «сланцевую» добычу. Но, как мы и прогнозировали, заметных успехов не последовало. По данным Министерства энергетики США, лишь 0,12% потребляемого Штатами природного газа используется на транспорте. Рывка не получилось. А учитывая новую риторику американского руководства, которое начало задвигать газ на вторые роли, выпячивая как перспективное направление возобновляемую энергетику, перспектив у газомоторного топлива на рынке Северной Америки немного.

Особняком стоит Италия

Глядя на Европу, нельзя отделаться от ощущения, что этот регион находится на перепутье. И дело тут в нефтяном кризисе, который ставит перед европейской газомоторной отраслью новые вызовы. Многие страны стимулировали переход на ГМТ и другие виды альтернативных моторных топлив, ставя потребителя в безвыходное положение высокими ввозными пошлинами и налогами на традиционные автомобили, завышенной ценой бензина и дизеля. Сейчас в условиях резких перепадов цены на нефть эта стройная система может рухнуть.

Особняком стоит Италия. Здесь количество газобаллонных автомобилей выросло с 677 тыс. в 2010 году

до 885,3 тыс. в 2015-м. Для сравнения: во всех остальных странах Европы (считая «прибалтийских тигров» и не считая остальные постсоветские страны) количество ГБА едва достигает 269 тыс. Полагаем, что здесь играет роль традиционный интерес итальянских производителей к газобаллонным автомобилям, то есть обладание необходимыми производственными мощностями, которые также работают и на экспорт. Вероятно, свою роль играет и затянувшийся кризис в итальянской экономике: потребитель экономит на бензине, так как в Италии он примерно в два раза дороже КПГ. Интересно, кстати, что Германия с собственным парком ГБА в 98 тыс. машин лишь немногим уступает Италии по количеству АГНКС: в Италии – 1060, а в Германии – 921. Видимо, это связано с важной транзитной ролью Германии.

В целом же отметим, что в условиях снижения цен на нефть у европейских стран появляется искушение отложить немногочисленные проекты в области газомоторного топлива. Впрочем, у низких цен на нефть, кроме приятных (удешевления моторных топлив), есть и масса негативных последствий (связанных с заморозкой крупных нефтегазовых проектов), которые влекут за собой отмену заказов крупным предприятиям, производящим оборудование, арматуру и т.п. По данным Wood Mackenzie, за прошедший год мировые нефтегазовые компании отложили до лучших времен проекты на общую сумму 200 млрд долларов. Считаем, что европейских промышленников это сокращение также коснулось. Поэтому, если экономический кризис в Европе затянется и усугубится, простой европейский автомобилист будет вынужден обратить свой взор на газ.

Пока же природный газ в Европе охотно осваивают судоходные компании. Ведь с 1 января 2015 года для Балтийского и Северного морей действуют новые экологические требования (содержание серы в судовом жидком топливе не должно превышать 0,1%). Интересно, что в начале 2015 года впервые в мире судно, работающее на природном газе, совершило переход протяженностью 13 тыс. морских миль (24 тыс. км) по маршруту Чжанцзяган (Китай) – Берген (Норвегия). Это означает, что трансокеанские переходы на СПГ возможны. Хотя «экологичные» перевозчики пока отдают предпочтение газодизельным схемам.

Основной движитель

В российской газомоторной отрасли пока нет таких титанических изменений, как в китайской или иранской. Хотя в сравнении с Австралией или Норвегией прогресс российской газомоторки феноменален. Сейчас на территории нашей страны функционируют 205 АГНКС Группы «Газпром», а объем реализации природного газа по итогам 2014 года достиг 404,8 млн куб. м (рост на 7,4%).

Основным движителем российского рынка газомоторного топлива является «Газпром». Корпорация плотно работает с региональными властями, заключая с ними соглашения, которые включают раздел, касающийся развития региональных газомоторных рынков. На данный момент «Газпром» подписал такие соглашения с 38 регионами. Также корпорация подписала Дорожные карты проекта по расширению использования высокотехнологичной продукции в интересах компании более чем с десятью субъектами РФ и Республикой Беларусь, предусматривающие, в частности, внедрение газовых двигателей и ГБА местного производства.

В прошлом году «Газпром» активно вел подготовку к строительству в России новых объектов, были завершены проектно-изыскательские работы по 21 АГНКС в 13 регионах РФ. Газомоторная инфраструктура выходит на восток страны. До конца текущего года АГНКС будет построена в Южно-Сахалинске. В Сахалинской области реализуется программа по переводу автомобильного транспорта и сельскохозяйственной техники на газомоторное топливо.

С 2012 до 2014 года объем продаж газобаллонной техники в России вырос почти в четыре раза - с 559 (в том числе 536 – отечественного производства) до 2170 (2045 – отечественного производства). Это стало результатом совместных усилий «Газпрома» и крупных автопроизводителей - компания достигла договоренности с автопроизводителями о включении ГБА в ассортимент выпускаемой техники.

Общий объем инвестиций «Газпрома» в строительство газозаправочных комплексов в 2015 году превышает 10 млрд рублей. В текущем году запланирован ввод в эксплуатацию 25, а в 2016 году – 40 заправочных комплексов. К концу 2015 года ожидается рост реализации природного газа на 10% – до 440 млн куб.м.

ТРОЙКА ЛИДЕРОВ

Перевод техники на газ поддерживается государственными субсидиями. В конце лета Правительство определило размер помощи 23 регионам в 3 млрд рублей на приобретение автобусов и коммунальной техники, работающей на газе. Распределение идет в рамках госпрограммы «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности». Наибольший размер субсидий предусмотрен для Татарстана – 554 млн рублей, Крыма – 365 млн рублей и Башкортостана – 322,4 млн рублей.

Первенство Татарстана вполне объяснимо: этот регион лидирует по темпам развития газомоторной инфраструктуры (в республике до 2023 года реализуется собственная региональная ГМТ-программа). Здесь расположены 11 АГНКС «Газпрома» и еще три находятся в стадии строительства. Предприятия республики наращивают парк ГБА: в 2013-м – на 262, в 2014-м – на 319, а в 2015-м планируется закупить 320 автобусов и техники на КПГ. Специализированная «дочка» «Газпрома» – «Газпром газомоторное топливо» - заключила соглашения о сотрудничестве с Правительством Республики Татарстан, а также с ПАО «КАМАЗ». Ожидается, что результатом сотрудничества станет создание первой в России комплексной инфраструктуры для заправки КПГ и СПГ.

Башкортостан входит в десятку приоритетных для «Газпрома» регионов по развитию рынка газомоторного топлива. Сейчас здесь действуют 11 АГНКС компании. К 2023 году их количество будет увеличено на 13, а 17 традиционных АЗС «Газпром» оборудует модулями для заправки компримированным природным газом.

Крым обладает достаточно развитой для своей территории сетью из 21 АГНКС (одна законсервирована, одна

строится). Большинство из них введены в эксплуатацию в 2000-х годах. В 2014 году суммарная производительность этих заправок составила примерно 14,9 млн куб. м газа (18,4% от проектной мощности) – рост на 4,4% к 2013 году. Кроме того, в республике добывается достаточно природного газа для обеспечения собственных потребностей. А бензин и дизельное топливо приходится завозить с материковой части России (поэтому моторное топливо в республике примерно на 2 рубля дороже, чем в среднем по стране). Местное руководство в апреле текущего года приняло программу развития рынка газомоторного топлива на 2015-2017 годы, которая предусматривает масштабную газификацию. Предполагается, что потребление бензина и дизельного топлива в республике снизится на 60 тыс. т (общее потребление в 2014 году – 500 тыс. т) за счет замещения их КПГ к 2017-му. Также до 2017 года Крым планирует закупить 902 ГБА заводского производства и увеличить заправочную сеть (с учетом передвижных заправочных комплексов) более чем в два раза.

ЛЕКАРСТВО ОТ ЛИХОРАДКИ

Рынок автотехники сейчас лихорадит. В таких условиях автопроизводители должны быть заинтересованы в освоении выпуска новых видов техники (к слову, более дорогих, чем традиционные аналоги) и в получении для них гарантированного рынка сбыта в рамках общегосударственных программ. К примеру, КАМАЗ в апреле 2015 года открыл в Набережных Челнах производственную линию по выпуску газобаллонного транспорта мощностью до 8 тыс. единиц 50 различных моделей автомобильной техники.

«Газпром» переводит на КПГ собственный автопарк. Так, в прошлом году предприятия Группы приобрели 1674 единицы газомоторной техники, а общий показатель достиг 6522. Пожалуй, степень участия корпорации в развитии газомоторной отрасли может проиллюстрировать такой факт: в 2014 году КАМАЗ поставил «Газпрому» 626 единиц ГБА, а в 16 субъектов РФ – всего 228 автотранспортных средств в газобаллонном исполнении (автобусы, коммунальную технику).

Основными производителями серийной техники с газовыми двигателями в России остаются ОАО «КАМАЗ» (ООО «РариТЭК») и Группа ГАЗ, из предприятий стран Евразийского экономического союза стоит назвать также Минский автомобильный завод. А вот АВТОВАЗ пока только ограничился очередной презентацией летом этого года – LADA Largus CNG.

Но не только автотранспорт осваивает газомоторное топливо. Объединенная судостроительная корпорация в ближайшее время планирует заключить с «Совкомфлотом» соглашение о строительстве танкеров, работающих на природном газе. А РЖД получили наконец долгожданный маневровый газотепловоз производства АО «Брянский машиностроительный завод», работающий на СПГ. Полагаем, что к 2020 году российская промышленность сможет удовлетворять все основные потребности газомоторной отрасли – как в части газомоторной транспортной техники, так и в части оборудования для АГНКС.

Александр Фролов





- АБСОЛЮТНО НОВЫЕ ТУРБОДИЗЕЛЬНЫЕ ДВИГАТЕЛИ 2,4 И 2,8 Л.
- ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВЫЙ УРОВЕНЬ КОМФОРТА*
- НОВАЯ, ЕЩЕ БОЛЕЕ ПРОЧНАЯ РАМА*

Вы когда-нибудь пробовали отправиться в те места, куда не ступала нога человека? Или преследовать дичь по безлюдным степям за рулём автомобиля? Абсолютно новый Toyota Hilux с еще более прочной рамой и мощными 2,4 или 2,8-литровыми турбодизельными двигателями подарит вам неограниченные возможности комфортного времяпровождения!

Какой формат отдыха вы бы ни выбрали, новый Toyota Hilux сделает его незабываемым!

Facebook.com/ToyotaRussia | Toyota.ru | Служба клиентской поддержки Toyota: 8-800-200-57-75

ВСЁ В ОДНОМ НА «ШЁЛКОВОМ ПУТИ»



На вопросы журнала отвечает президент Ассоциации компаний придорожного сервиса и туризма Денис Арсентьев

- Денис Александрович, ваша Ассоциация совместно с рядом дочерних компаний «Газпрома» участвует в проекте «ТРЭВЕЛПАРК». Насколько это масштабное предприятие?

- «ТРЭВЕЛПАРК» - это сеть многофункциональных комплексов дорожного сервиса, которые включают многотопливную автомобильную заправочную станцию (МАЗС), станции технического обслуживания легковых и грузовых автомобилей с автомойками, мотель, кафе самообслуживания и кафе-фастфуд с обслуживанием автомобилей, супермаркет, туристический информационный центр, туалеты и души в достаточном для обслуживания туристических автобусов количестве, автокемпинг на 30 автодомов, мультимодальную парковку на 100 грузовых автомобилей, фермерский рынок и иную складскую и торговую инфраструктуру в зависимости от маркетинговых предпосылок конкретного места их расположения.

Фактически «ТРЭВЕЛПАРК» - это российский национальный проект, способный сыграть интегрирующее значение для всего евразийского пространства в части транспортной и туристической инфраструктуры. Коллеги из Белоруссии и Казахстана уже готовы актуализировать свои стандарты и ГОСТы к объектам дорожного сервиса и, основываясь на российской практике, создать аналогичную правовую базу и условия государственного и частного партнерства. Уже сейчас у нас есть общее дело - международный транспортный коридор «Шёлковый путь», соединяющий Китай и Европу через Казахстан, Россию и Белоруссию.

Ассоциация компаний придорожного сервиса и туризма участвует в работе Экспертного совета при Рабочей группе Федерального дорожного агентства (Росавтодор) по реализации Концепции развития объектов дорожного сервиса в России и вносит предложения

по изменениям российских стандартов, предъявляемым к объектам дорожного сервиса в зависимости от интенсивности и структуры транспортного потока, частоты размещения и мощности объектов дорожного сервиса.

Первым регионом, где Ассоциацией была разработана региональная генеральная схема размещения многофункциональных комплексов дорожного сервиса, стала Ульяновская область. Постановлением Правительства Ульяновской



Концепция МФК «ТРЭВЕЛПАРК» разработана членом Ассоциации компаний придорожного сервиса и туризма – архитектурной компанией 000 «М-Проект Групп»

мобилей в неустановленных местах, создавая очаги аварийности.

Мы пришли к выводу, что накопившиеся проблемы можно решить только сообща. Так и была создана Ассоциация компаний придорожного сервиса и туризма, объединяющая самые разные коммерческие предприятия – от автотранспортных предприятий (АТП) до предприятий общественного питания.

- Сколько сейчас создается «ТРЭВЕЛПАРКов»?

- Четыре в Ульяновской области - в Новоспасском районе идет проектирование одного пилотного объекта, а три земельных участка – в стадии оформления земельно-имущественных отношений. В составе одного из «ТРЭВЕЛПАРКов» в Ульяновской области будет создан «город болельщиков». В Саратовской области выбрали два, а в Самарской – четыре участка.

В Самаре проект имеет особое значение, так как Самара принимает игры чемпионата мира по футболу. Поэтому в составе «ТРЭВЕЛПАРК CAMAPA» мы организуем «город болельщиков», который является частью общего проекта ФИФА. В рамках проекта будут созданы средства размещения на 1000 болельщиков и фанзона для просмотра игр чемпионата. Проект «города болельщиков» будет продвигаться на

В составе «ТРЭВЕЛПАРК САМАРА» мы организуем «город болельщиков», который является частью общего проекта ФИФА

международном уровне, поскольку номера в отеле будут продаваться через сайт ФИФА. Таким образом, проект «ТРЭВЕЛПАРК САМАРА» предоставляет маркетинговым партнерам ФИФА, в том числе и ПАО «Газпром», дополнительные возможности для продвижения своих брендов, товаров и услуг.

- То есть «ТРЭВЕЛПАРК» создается под чемпионат мира?

– Мы бы и без чемпионата реализовывали этот проект, но это событие международного значения дало ему дополнительный импульс. Ноухау - это основное многофункциональное сервисное здание. Такого в России пока никто не делает. На первом этаже - супермаркет экономформата, общепит (фастфуд и кафе самообслуживания) с детской игровой зоной и летней площадкой, аптека и пункт оказания медицинской помощи с использованием телемедицины, магазины сувениров, мобильное отделение Сбербанка. У оператора фастфуда будет «макдрайв». Кроме того, «ТРЭВЕЛПАРКи» создаются

области инвестиционному проекту «Автотуристический кластер Ульяновской области, состоящий из 12-ти многофункциональных комплексов дорожного сервиса» присвоен статус приоритетного инвестиционного проекта.

ВРЕМЯ ФУТБОЛА

- Ваша Ассоциация была создана под проект «ТРЭВЕЛПАРК»?

- Нет, она создавалась «естественным» путём. В ходе отраслевых конференций мы с коллегами поняли, что вся нормативная база и практика дорожного бизнеса требует пересмотра. К примеру, предприниматели не понимали, как им оформить права на земельный участок, расположенный возле автодороги, и право на его примыкание к автодороге. А органы государственной власти всех уровней не могли навести порядок вдоль дорог. Сейчас вдоль российских дорог, прямо на обочине, продают всё: от грибов и ягод до щебня и навоза. А объекты незаконной торговли провоцируют остановки автоне только для удовлетворения потребностей пользователей автодорог, но и являются объектами жизнеобеспечения и центрами досуга для населения, проживающего в удаленных от крупных городов населенных пунктах, прилегающих к федеральным дорогам. Там просто некуда пойти вечером – ни молодежи, ни тем, кто с детьми.

При этом мы хотим, чтобы каждый «ТРЭВЕЛПАРК» был внесен в реестр остановочных пунктов междугородних автобусов и обслуживал туристические компании, перевозящие туристов автобусами. Уже договорились с туроператорами, продающими туры для граждан КНР на «красном маршруте» (Москва, Санкт-Петербург, Самара, Ульяновск, Казань). Организуем на месте информационные центры, где туристам смогут объяснить, какие интересные объекты расположены рядом, а также продать карту и т.п. Планируем построить вертолетные площадки с одним из отраслевых операторов для развития авиационного и делового туризма, а также инфраструктуры медицины катастроф.

Потянуть затраты

- Откуда деньги?

- Заемный капитал сейчас очень дорогой, поэтому на данном этапе мы привлекаем средства членов Ассоциации. Прежде всего средства независимых сетей автозаправок, торговых сетей, ресторанов быстрого питания и частных автотранспортных предприятий.

Размещение в составе «ТРЭВЕЛПАРКов», расположенных на пересечении федеральных автодорог и объездных автодорог крупных городов, логистических комплексов и распределительных центров позволит резко снизить количество больших грузовиков, заезжающих в города. Развозка грузов по городу из распределительного центра затем будет осуществляться грузовиками малой и средней грузоподъемности, которые, в свою очередь, целесообразно перевести на использование компримированного природного газа для сокращения затрат на перевозки и улучшения экологии городов.

- Но сервис в этих случаях привлекает таких поставщиков услуг, которые, скажем так, находятся вне правового поля.

 Эта проблема есть, и решать ее надо «всем колхозом» – системно и сообща с отраслевыми объединениями и органами власти. Мы предлагаем такое решение в рамках «ТРЭВЕЛПАРКа»: убираем незаконные стоянки, обеспечиваем безопасность грузовиков и их водителей (которых часто грабят ночью на неохраняемых стоянках), строим торговые площадки (можем даже организовать фермерские рынки) – убираем торговцев с обочин. Органы государственной власти одновременно решают таким образом несколько задач. Для топливной розницы и общепита большая парковка – тоже средство повышения доходов. Они являются вторым выгодоприобретателем. Наша статистика показывает, что наличие брендового кафе быстрого питания или фастфуда увеличивает продажи топлива на 30%, а большая парковка тоже добавляет к продажам 30%.

Но все сопутствующие затраты на инфраструктуру при создании объекта дорожного сервиса могут потянуть только большие заправки, коттеджные поселки и торговые центры. Полагаю, что было бы логично переложить

часть этих инфраструктурных затрат на государство, как это сделано в европейских странах, либо перераспределить между большим количеством участников проекта. Мы как Ассоциация используем все возможности для повышения коммерческой эффективности проекта. Предлагаем владельцам объектов дорожного сервиса использовать существующие в регионе (или на федеральном уровне) целевые госпрограммы, позволяющие получать субсидии на инфраструктуру, налоговые льготы, компенсации процентов по заемному капиталу и т.д. В этой связи мы тесно взаимодействуем с Министерством транспорта РФ и Федеральным дорожным агентством, Федеральным агентством по туризму Министерства культуры РФ, Правительствами субъектов РФ и Министерством сельского хозяйства РФ.

Фермерские рынки?

– Да, но не только. В Ульяновской области, к примеру, о сотрудничестве с нами ведет переговоры компания, которая закупает курицу у местных сельхозпроизводителей для поставки в КНР. Ей нужны холодные склады с железнодорожной веткой. Такой проект также формирует поток грузовиков большой и средней грузоподъемности, поэтому он нам интересен как сосед.

У сельхозпроизводителя есть две основные проблемы. Это стоимость топлива и сбыт продукции. Для сбыта сельхозпродукции без посредников мы создаем фермерские рынки в составе «ТРЭВЕЛПАРКов». Для исключения воровства дизельного топлива и достижения экономии фермерским хозяйством на топливе создаем сеть многотопливных АЗС с заправкой КПГ и СТО для обслуживания техники на газобаллонном оборудовании (ГБО).

- В этом году вы занимаетесь проектированием. А строительство первого комплекса начнете в 2016-м?

- Весной следующего года выйдем на стадию строительства. К чемпионату мира по футболу, а точнее, к 2017 году минимум два пилотных «ТРЭВЕЛПАРКа» в тех субъектах РФ, где уже работаем, сдадим в эксплуатацию. ФИФА проведет оценку, вся потенциальная аудитория будет проинформирована о наличии автотуристической инфраструктуры. В составе каждого «ТРЭВЕЛПАРКа» создадим специальные футбольные фан-зоны. Но главная цель, которую мы с региональными властями ставим перед собой, - воспользоваться чемпионатом мира для развития въездного туризма и автотуризма в России.

ПЕРЕСАДИТЬ НА ГАЗ

- Почему в этом проекте с вами сотрудничают «Газпром газомоторное топливо» и «Газпромнефть – смазочные материалы»?

– Рынок газомоторного топлива (ГМТ) и его потенциал мы стали изучать с 2012 года. Поняли, что газомоторная инфраструктура в России начнет развиваться. Изучили практику совмещения на европейских заправках традиционного топлива и ГМТ. Поняли, что у нас соответствующие нормы строительства не проработаны. Очевидно, что по теме компримированного природного газа (КПГ) необходимо сотрудничать с «Газпромом».

ООО «Газпром газомоторное топливо» ставит перед собой задачу в первую очередь обеспечить автомобильными газонаполнительными компрессорными станциями центры городов, размещая заправки рядом с крупными

потребителями – автотранспортными предприятиями коммунального назначения и перевозящими пассажиров в пределах города. Наши комплексы в основном требуют участков площадью около 5 га, то есть размещаться должны за городом: на выезде, на пересечении с объездными дорогами или на федеральных трассах недалеко от населенных пунктов. Тем не менее мы получили отклик на наше предложение, так как оно представляется логичным для развития газомоторных транзитных «голубых коридоров» внутри страны. Создание таких коридоров позволит привлечь в качестве потребителей газомоторного топлива, к примеру, дальнобойщиков и междугородние автобусы. Тягач за год проходит порядка 300 тыс. км (для сравнения: рейсовый городской автобус – около 100 тыс. км). Кроме того, в газодизельном режиме эффект экономии больше при движении по трассе, чем в городском цикле.

- Интересно, что, по американской статистике, в США грузовики в среднем потребляют в 28 раз больше топлива, чем легковые автомобили.
- А у нас в стране выросли объемы грузоперевозок автотранспортом, так как повысились тарифы на железнодорожные перевозки. Интенсивность экспортных грузоперевозок на Запад упала в связи с известными событиями, но на восточном направлении и внутри страны она сохранилась на прежнем уровне. Конкуренция на внутреннем рынке автомобильных грузоперевозок обострилась, цена упала – началась экономия на всём.
- Как в такой ситуации агитировать дальнобойщиков за газомоторное топливо?
- Сейчас в Саратовской области создаем саморегулируемую организацию (CPO) НП «Транспортный союз Поволжья». Появляется много возможностей для объединения участников рынка автоперевозок, стандартизации и структурирования транспортной системы. В частности, СРО имеет задачи по обеспечению единой тарифной политики автоперевозок, контролю качества предоставления транспортных услуг населению, оптимизации автомобильной транспортной сети в части распределения между участниками рынка маршрутов перевозки пассажиров.

Программу софинансирования перевода техники на газ, действующую в ООО «Газпром газомоторное топливо», также можно было бы использовать с учетом планов развития членов СРО. Этим вопросом в рамках СРО можно заниматься более адресно и системно. Например, проводить крупные закупки запчастей в масштабе всей саморегулируемой организации, что благоприятно скажется на размере скидок. Каждый отдельный автопарк на такие скидки рассчитывать не может. То же касается и газобаллонного оборудования: одно дело, когда вы переоборудуете 30 единиц техники, другое – тысячу. Цена комплекта ГБО будет разной.

В Саратовской области с нами сотрудничает автотранспортное предприятие «Автокомбинат №2», у которого 1,2 тыс. малых и больших автобусов! В соседних субъектах РФ нет таких крупных АТП. Они хотят купить еще 400 автобусов – на компримированном природном газе. Но предприятие столкнулось с тем, что срок лизинга не превышает пяти лет, а за этот срок автобус может не окупиться. Есть программа частичного субсидирования покупки автомобильной техники,



Можно проводить крупные закупки запчастей в масштабе всей саморегулируемой организации, что благоприятно скажется на размере скидок. Каждый отдельный автопарк на такие скидки рассчитывать не может

использующей КПГ. Но пока это не позволило достаточно стимулировать рынок к покупке техники на ГБО.

- Массово на газ технику не переводят из-за отсутствия удобных финансовых инструментов?
- Не только из-за этого. Для АТП важно, чтобы газовая заправка находилась на маршруте следования их техники. Никто не готов далеко отклоняться от маршрута. Это, пожалуй, самый часто озвучиваемый предприятиями аргумент против ГБО. Мы обсуждаем с ООО «Газпром газомоторное топливо» возможность франчайзинга, операторского договора: автопредприятия могли бы сами построить нужную им заправочную инфраструктуру

Есть своя специфика у автобусных парков и грузовых АТП. Автобусные парки требуют мощных заправок, пик нагрузки на которые придется на утро и на вечер. А грузовики ходят между городами, имеют маршруты, проходящие по территории нескольких регионов, а иногда не имеют фиксированного маршрута. Значит, надо собрать статистику маршрутов автоперевозок, чтобы доказать наличие клиентской базы и обоснованность строительства АГНКС на автодороге в конкретном месте.

- А почему вы делаете ставку именно на КПГ, а не на пропан-бутан? Только из-за того, что господдержка не распространяется на пропан-бутан? Но ведь уже есть более 1 млн потребителей.



- Мы планируем заправлять пропаном. Но пока не решили, у кого будем его покупать. Ведь покупать топливо для «ТРЭВЕЛПАРКов» (кроме метана) мы будем у нескольких производителей, так как это разумно хотя бы с точки зрения логистики: в разных регионах доминируют разные компании. Вместе с тем мы бы хотели заключить договор коммерческой концессии с ОАО «Газпром нефть» для закупки жидкого моторного топлива и сжиженного углеводородного газа с дальнейшей продажей на МАЗС под маркой «Газпромнефть».

В силу того, что в интересующих нас субъектах РФ планируем в среднем построить по десять многофункциональных комплексов дорожного сервиса, а МАЗС в его составе продает больше, чем одиноко стоящая заправочная станция, мы полагаем, что для ОАО «Газпром нефть» такое сотрудничество тоже может оказаться интересным.

- А как именно вы работаете с саратовским АТП «Автокомбинат №2»?

– Во-первых, на въезде в автокомбинат мы хотим построить крупную многотопливную автозаправку с блоком КПГ и с достаточным количеством газораздаточных колонок. С ООО «Газпром газомоторное топливо» по этому поводу ведем переговоры. Реализовывать проект планируем за счет средств частных инвесторов. Во-вторых, разрабатываем программу перевода на газ существующего автобусного парка. Рассчитываем на финансовую помощь ООО «Газпром газомоторное топливо» в этом вопросе. «Автокомбинат №2» - крупнейший потенциальный потребитель КПГ в качестве моторного топлива, готовый перевести на газ 1000 автобусов (не считая новых 400 автобусов на метане). В-третьих, мы уже достигли взаимопонимания с ООО «Газпромнефть – смазочные материалы» об организации в расположенном при въезде в АТП здании станции технического обслуживания легковых и коммерческих автомобилей под маркой G-Energy, где будет также организован участок по установке ГБО.

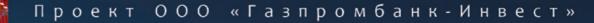
НАСЛЕДИЕ «ГОРОДА БОЛЕЛЬЩИКОВ»

- Каковы временные рамки реализации саратовского проекта?
- К чемпионату. Один «ТРЭВЕЛПАРК» расположится на транзитном пути между Волгоградом и Самарой

(принимающими игры чемпионата мира по футболу) на объездной дороге Саратова, а второй – в городской черте, и в его составе будет организован областной автовокзал. В этом вопросе мы нашли взаимопонимание с Министерством транспорта Саратовской области.

- А как сетевой проект будет развиваться после чемпионата мира по футболу?
- Полагаю, что мы сделаем акцент на восточном направлении, так как именно там будет сохраняться, а вероятно, и увеличиваться автомобильный трафик. Наше кафе самообслуживания, кстати, будет готовить и китайскую еду.
- Может, лучше что-нибудь русское народное?
- Лучше, чтобы было и то, и другое. Страна у нас многонациональная. У клиента должен быть выбор. Но мы очень рассчитываем и на посетителей из Китая. А драйвером развития транспортной инфраструктуры после чемпионата мира по футболу станет международный проект «Шёлковый путь».
- Какой горизонт планирования развития на восточном направлении?
- У нас есть понимание общей емкости рынка. Планируем в 2020-х годах довести количество «ТРЭВЕЛ-ПАРКов» в каждом интересующем нас субъекте Российской Федерации в среднем до десяти. Но размер территории и интенсивность движения в регионах разная, поэтому на практике в каждом субъекте количество будет разным. Самое логичное расстояние между комплексами - 100-200 км.
- Как с вами будет сотрудничать «Газпромнефть смазочные материалы»?
- Наше сотрудничество будет развиваться в сфере автосервиса. У этой компании есть проект развития франчайзинговой сети. Притом это серьезный проработанный проект, в котором сети получают не только «вывеску», но и должностные инструкции, выстроенную корпоративную структуру. ООО «Газпромнефть - смазочные материалы» найдет в нас новый сетевой канал сбыта для своих масел, а клиенты – отличный сервис. Мы уже обучили людей, которые будут работать на наших СТО, в том числе и обслуживать газобаллонное оборудование.

Беседу вел Александр Фролов



Эсквайр Парк

коттеджный поселок



ОСЕЛОК ЗАСЕЛЕН

Сотрудникам Группы «Газпром» специальные условия на покупку коттеджей. Қирпичные дома на берегу реки Истра, центральные городские коммуникации.

Лион

+7 495 723 47 48



Покровское /bliobo



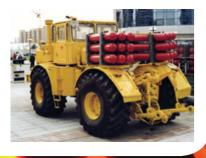
Отдел продаж «Эсквайр Парк» www. es-park.ru

495 22 111 22









Поставляешь – оплати

Новый метод внедрения газомоторного топлива предлагает АО «Газпром газэнергосеть»

Правительство России выделило 3 млрд рублей на закупку автобусов и техники ЖКХ, работающих на газе. Но претендовать на субсидию можно лишь в случае, если речь идет о приобретении новых автотранспортных средств (АТС), использующих в качестве топлива компримированный природный газ (КПГ, метан). На сегодняшний день в России наиболее распространенным и менее требовательным способом развития парков газомоторных АТС является их переоборудование для работы на КПГ и на сжиженном углеводородном газе (СУГ, пропан-бутан). Это вновь поднимает вопрос о том, что основными факторами, сдерживающими развитие газомоторной отрасли, являются отсутствие денежных средств у муниципальных предприятий и удобных, предусмотренных законодательством механизмов для перевода автотранспорта на газомоторное топливо (ГМТ).

Поиск цели, поиск средств

Доля АО «Газпром газэнергосеть» от общего объема реализации СУГ на коммерческом рынке России в 2014 году составила 31,43% (на 2,68% больше, чем в 2013-м) – 2,385 млн т. Из этого объема через собственные заправочные сети реализуется порядка 1,2 млн т пропан-бутана. Компания в прошлом году провела большую подготовительную работу для дооснащения газовыми модулями (СУГ и КПГ) традиционных АЗС. Активная стадия проекта запланирована на 2015–2017 годы

Напомним, в нашей стране растет доля утилизации попутного нефтяного газа (ПНГ), из которого в значительной степени и выделяется СУГ. Так, по данным Министерства энергетики, с 2011 по 2014 год эта доля выросла с 75,5% до 84% (в будущем планируется довести до 95%). За тот же период добыча нефти (и газового конденсата) выросла с 511,4 млн т до 526,7 млн т. То есть объемы производства пропанбутана растут и будут расти. И хотя СУГ весьма востребован на экспортном направлении (в Турции, Польше и т.д.), развитие газозаправочной инфраструктуры позволяет расширить внутрироссийский спрос.

На данный момент пропан-бутан уже является наиболее распространенным видом ГМТ в нашей стране. Газобаллонное оборудование (ГБО) для него стоит дешевле, чем таковое для КПГ. Кроме того, оно легче, а заправочные станции на порядок более распространены и их количество с каждым годом растет. Разумеется, и у КПГ есть свои преимущества, но, для сравнения, стоимость переоборудования автобуса ПАЗ с бензиновым двигателем для работы на сжиженном углеводородном газе составляет около 20-25 тыс. рублей (с НДС), а на компримированном природном газе – 80-90 тыс. рублей.

И здесь мы переходим к главному вопросу денег. Чтобы перевести на СУГ автопарк из 50 автобусов, необходимо не менее 1 млн рублей, а для перевода на КПГ потребуется уже от 4 млн рублей. При этом для закупки работающей на газе новой техники (которая, к счастью, усилиями «Газпрома» и ряда других игроков начинает проникать на российский рынок) потребуется гораздо больше, так как зачастую она дороже бензиновых аналогов на 20-30%. Государственные субсидии в случае перехода на СУГ не выделяются, а при переходе на КПГ могут оказаться не столь эффективными в масштабе страны, так как денежные вложения самого автопарка должны быть значительными. Не каждый может изыскать необходимые средства, даже понимая свою выгоду в будущем. Выходом может стать сотрудничество со сбытовыми компаниями, которые стремятся расширить клиентскую базу. И такой опыт есть.

В 2011 году было заключено трехстороннее соглашение между правительством Нижегородской области, «СИБУР Холдингом» и «Газпром газэнергосетью». СИБУР и «Газпром газэнергосеть» бесплатно перевели на пропан-бутан 99 автобусов и начали снабжать их топливом. Реализовано это было через единственный доступный на тот момент механизм – договор пожертвования. СИБУР пожертвовал автотранспортным предприятиям Нижегородской

(в рамках региональных и муниципальных программ энергосбережения и повышения энергетической эффективности). Разрешалось использовать только КПГ. Игнорировать потенциал пропан-бутана было странно. Назрела необходимость внести поправки в закон. Их подготовили специалисты Минэнерго, «Газпром газэнергосети» и СИБУРа. И летом 2012 года закон «О внесении изменений в ФЗ "Об энергосбережении и о повышении энергетической эффектив-

Доля АО «Газпром газэнергосеть» от общего объема реализации СУГ на коммерческом рынке России в 2014 году составила

31,43% - 2,385 млн т

области комплекты ГБО, и автобусы были переоборудованы. Но такую схему нельзя использовать в масштабах всей страны, так как она не дает гарантий возврата инвестиций. Тем более что нужно пройти тендер на поставки пропан-бутана.

Позже, в 2013-2014 годах, «Газпром газэнергосеть» реализовала другой проект по переводу автотранспорта для работы на СУГ – для ЗАО «Автоколонна №1825» (дочернее предприятие ООО «Газпром добыча Оренбург»). На газ были переведены 47 единиц автотранспорта. Примечательно, что в этот раз для реализации проекта впервые был использован энергосервисный договор.

Энергосервисный контракт

В 2008 году Председатель Правительства РФ Владимир Путин подписал два распоряжения, в которых, по сути, определялось, что одним из приоритетных направлений развития нефтегазового комплекса станет стимулирование использования природного газа в качестве моторного топлива. В 2009-м был принят ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности...». Первоначальный текст фактически игнорировал возможность замещения бензина пропан-бутаном

ности..."» был принят. Поправки распространили нормы закона на сжиженные углеводородные газы и расширили список замещаемых видов топлива.

Суть энергосервисного контракта (договора) в том, что, к примеру, муниципальные автопредприятия получают возможность в период его действия направлять сэкономленные на горюче-смазочных материалах (ГСМ) средства на свое развитие. В противном случае, сэкономив на топливе, в следующем году они просто получали бы меньше денег из бюджета.

При переводе на газ предприятия получают возможность сэкономить на ГСМ 40-50% средств. Конечно, реальная экономия будет меньше, так как газомоторный транспорт более требователен к обслуживанию, поэтому возникают дополнительные затраты: требуется определенным образом оборудовать зону обслуживания и ремонта автомобилей, зоны хранения, вентиляцию, провести обучение персонала и т.п. Так, например, совокупная трудоемкость при обслуживании газобаллонных автомобилей увеличивается в среднем на 10%. Поэтому фактический объем экономии зависит от особенностей каждого предприятия.





Энергосервисный контракт (ЭСК) должен был стать мощным стимулом для развития отрасли альтернативных моторных топлив нашей страны. Но возникли некоторые сложности, которые не проявлялись при переводе на пропан-бутан транспорта вышеупомянутого ЗАО «АК №1825» (так как компания не находится в государственной или муниципальной собственности). В данном случае смысл договора заключался в том, что инвестиционные затраты ООО «ГЭС Оренбург» (дочернего предприятия «Газпром газэнергосети») в газобаллонное оборудование были поэтапно компенсированы денежными средствами АК №1825, формировавшимися в течение нескольких месяцев в результате образовавшейся экономии операционных затрат. Для перевода на СУГ 47 единиц автотранспорта в этом проекте потребовалось около 1,7 млн рублей. Притом что ЗАО «АК №1825» не тратило свои деньги на переоборудование, годовая экономия автопредприятия составила около 1,5 млн рублей. Следовательно, для потребителя такое переоборудование оказалось максимально простым, дешевым, быстрым и необременительным.

ПРОСТО, ДЕШЕВО, БЫСТРО?

Оренбургский проект и его результаты стали известны профессиональной общественности. Руководители других автотранспортных предприятий (в том числе за пределами Оренбургской области), увидев выгоды, которые несет механизм энергосервисного договора, захотели повторить успех этого проекта. Это лишний раз доказывает, что законы могут быть самыми замечательными и содержать самые эффективные механизмы, но без яркого примера их будут игнорировать.

По просьбе администрации Владикавказа специалисты АО «Газпром газэнергосеть» проработали возможность заключения аналогичного договора с муниципальными автотранс-

портными предприятиями ВМКУ ТХО и ВМУП «ВладАвтоТранс». Здесь и обнаружились подводные камни. Оказалось, что энергосервисный договор (контракт) с муниципальным заказчиком, в силу прямого указания ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности...», имеет специальное правовое регулирование и заключается в соответствии с Федеральным законом «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Его нормы (в совокупности с соответствующими подзаконными нормативными актами) не позволяют заключить ЭСК, предметом которого является осуществление энергоэффективных мероприятий по переводу транспортных средств на ГМТ, поскольку не может быть выполнено основное требование ЭСК - достижение экономии определенного энергетического ресурса в натуральном выражении. Кроме того, ЭСК заключается отдельно от контрактов на поставку энергоресурсов, которые, в свою очередь, заключаются по итогам отдельной закупочной процедуры. Возникали и дополнительные сложности, но эти, пожалуй, можно считать главными.

В конечном итоге для перевода автотранспорта ВМКУ ТХО и ВМУП «ВладАвтоТранс» на СУГ администрацией было решено разделить проект энергосервисного контракта на две не связанные между собой части: поставки ГБО с рассрочкой на 10 месяцев (расчетный срок окупаемости) и поставки пропан-бутана. Сейчас проекты контрактов уже подготовлены и предприятия готовятся к организации тендеров. При этом экономические показатели проекта не пострадали. Подобные крупные проекты хороши тем, что можно добиться минимальной оптовой цены на оборудование.

Закономерно возникает вопрос: чем плох такой подход? Ведь он позволяет переводить транспорт

на газ, пусть и без использования в полной мере механизма энергосервисного контракта. Проблема в том, что это штучная работа. Такой подход опять же нельзя превратить в системный и распространить его на любое предприятие, желающее перевести транспорт на газ.

С точки зрения компании, обеспечивающей финансирование проекта, при заключении ЭСК формируются два денежных потока: первый – за счет энергосервисных платежей, которые возникают из сэкономленных заказчиком средств (выплачиваются до возврата инвестиций в переоборудование), второй – за счет продажи топлива. Если убрать из этой схемы продажи топлива, то выходит, что компания-поставщик отвлекает свои инвестиции на беспроцентное «кредитование» партнера, притом возвращает их с потерями, так как часть средств съедает инфляция. В том случае, если контракт на поставку топлива выигрывает другая компания, получается, что сработали на конкурента, расширив его клиентскую базу. Отсутствие гарантий отпугнет потенциального инвестора.

Но взглянем на ситуацию с точки зрения заказчика: что мешает поставщику, оплатившему переоборудование транспорта, начать продавать топливо существенно дороже, чем у конкурентов? Защита от этого заключается в самом энергосервисном контракте (договоре), где прописываются условия сотрудничества, в том числе и стоимость топлива. Кроме того, чем больше экономит заказчик, тем быстрее возвращаются инвестиции компании, которая перевела их технику на газ. Завышая цену на топливо, она позже вернет свои вложения, а часть из них, как уже было сказано выше, съест инфляция. Таким образом, получив выгоду за счет дорогого топлива, такой продавец обманет самого себя, потеряв часть ранее вложенных средств. Кроме прочего, никто не будет проЧтобы перевести на СУГ автопарк из 50 автобусов, необходимо не менее 1 млн рублей, а для перевода на КПГ потребуется уже

от 4 млн рублей

длевать с ним контракт. Чем разумнее цена, тем лучше обеим сторонам.

ПОЗВОЛЬТЕ ДАТЬ ВАМ ДЕНЕГ

По сути, закон «Об энергосбережении» до сих пор не ориентирован на сложные рыночные реалии. В данном случае на то, что некая компания будет готова заключать с муниципальными образованиями ЭСК и оплачивать перевод техники на газ ради увеличения своей клиентской базы. Поэтому приходится надеяться исключительно на добрую волю местных властей и на то, что им удастся найти деньги на переоборудование.

Здесь требуются системный подход и новые законодательные инициативы. АО «Газпром газэнергосеть» подготавливает предложения по актуализации Федерального закона «Об энергосбережении» и Федерального закона «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Эти инициативы должны способствовать созданию легитимной возможности применения ЭСК в качестве инструмента для развития использования газомоторного топлива. Предполагается, что изменения уже

в ближайшей перспективе позволят устанавливать комплекты ГБО на автотранспортные средства предприятий различных форм собственности (в том числе муниципальных) за счет средств компаний - поставщиков газомоторного топлива с последующей компенсацией стоимости оборудования из операционных средств предприятия, полученных в результате образовавшейся экономии. По данным участников рынка, применение механизмов энергосервисного контракта только для перевода автотранспортных предприятий для работы на ГМТ уже позволит в кратчайшие сроки (в первый же год-два) увеличить загрузку российской газозаправочной инфраструктуры минимум на 10%.

Муниципальные власти в массе своей сегодня могут обеспечить только постепенный рост загрузки, переводя на газ лишь небольшое количество техники. По факту получается, что деньги на покупку распыляются по разным предприятиям, которые расположены в разных районах региона и зачастую находятся на значительном удалении от существующей газозаправочной инфраструктуры. И главное: при существующем подходе практически невозможно синхронизировать развитие газозаправочной инфраструктуры, которая находится в зоне ответственности газовых компаний, и процесс формирования парка газоиспользующих автотранспортных средств. Зачастую закупленная техника просто стоит, так как использовать ее невозможно, или же предприятие тратит значительное время и деньги на преодоление холостых пробегов до мест заправки. И речь не только о СУГ, но и о КПГ (ситуация с автомобильными газонаполнительными компрессорными станциями (АГНКС) в нашей стране крайне сложная).

Возможно, поможет альтернативная система субсидирования, при которой государственные субсидии на приобретение газобаллонной техники будут выделяться не автотранспортным предприятиям, а газовым компаниям (крупным производителям природного газа на территории РФ), которые смогут использовать их для адресного формирования потенциального потребителя КПГ конкретно в тех местах, где эти компании планируют строить АГНКС. Сами же автотранспортные средства на КПГ будут передаваться в автотранспортные предприятия по энергосервисным договорам в пользование с последующим переходом в собственность после выплаты энергосервисных платежей, а стоимость энергосервисных мероприятий (услуг газовой компании), включающая в себя стоимость АТС, будет уменьшена на сумму полученной субсидии. Важным преимуществом такого подхода является то, что АТП не должны будут изыскивать никаких денег для первоначального взноса. Кроме этого, участие газовых компаний позволит также существенно снизить (или даже полностью убрать) нагрузку на региональные бюджеты – инвестиции будут полностью окупаться благодаря тому, что новые построенные АГНКС смогут быть загружены полностью уже с первого года ввода их в эксплуатацию.

Вовлечение в процесс крупных игроков позволит обеспечить перевод большого количества техники, что, в свою очередь, обеспечит загрузку заправочной инфраструктуры и приведет к более активному строительству новых станций. В условиях кризисных явлений в экономике вопрос оптимизации расходов становится особенно актуальным. И чем сложнее экономическая ситуация, тем предпочтительнее становится газ в качестве моторного топлива. Готовящиеся законодательные изменения дадут автотранспортным предприятиям функциональный инструмент, который позволит им в ближайшем будущем сэкономить значительные средства.

Александр Фролов

Электрическая капля в море

Китай стал лидером электромобильного сегмента

В номере о газомоторном топливе мы не могли обойти вниманием конкурентов из сегмента «альтернатив» электромобили. Рынок электромобилей растет, но темпы роста не соответствуют ожиданиям начала десятилетия – пока не дали желаемого эффекта ни субсидии, ни льготы, ни запретительные меры в США и Европе. Темпы роста рынка электромобилей в этих регионах снижаются, а экономическая ситуация говорит о том, что это долгосрочная тенденция. На первый план выходит Китай со своей амбициозной, но достаточно реалистичной госпрограммой перевода части транспорта (в первую очередь общественного) на электричество. Кстати, в 2015 году Поднебесная забрала у Соединенных Штатов пальму первенства по количеству реализованных на внутреннем рынке электромобилей. Особо отметим, что всё более заметную роль в этом сегменте начинают играть не «чистые» электромобили, а заряжаемые гибриды.





Низкая база

Резкий скачок продаж электромобилей произошел в 2011 году: тогда их было продано порядка 50 тыс., и благодаря эффекту низкой базы это означало прирост на потрясающие 729%. Дальше процесс ускорился: 2012 год принес около 125 тыс. новых автомобилей (+150%), 2013-й – 200 тыс. (+70%) и, наконец, прошлый год – еще 300 тыс. (+53%). Как сообщает Международное энергетическое агентство (МЭА), на конец 2014 года мировой парк электромобилей достиг 650 тыс. единиц. Чтобы оценить масштабы, отметим, что,

Топ-3 мировых продаж электротранспорта в 2014 году



Источник: Global EV Outlook

Динамика мировых продаж электромобилей, %



Источник: Global EV Outlook







по данным International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OCIA), в 2014 году в мире было произведено 89,9 млн автомобилей (из них 67,7 млн – легковые), а общее их количество превысило 1,2 млрд.

В прошлом году первое место по доле продаж на мировом рынке электротранспорта заняли США -39% (119,8 тыс.), на втором месте оказалась Япония - 16%, а на третьем -Китай, занявший 12%. Президент США Барак Обама четыре года назад заявлял, что к 2015 году США станут первой страной с 1 млн электромобилей. Это заявление сильно разошлось с реальностью - 290 тыс. Президент предполагает – рынок располагает. Но надо признать, что Штаты старались, создавая соответствующие условия – баланс «кнута» и «пряника».

К примеру, в Калифорнии автопроизводители должны реализовывать определенную долю экологически чистых транспортных средств. Либо они могут покупать кредиты на выбросы у других компаний. А в Нью-Йорке, согласно принятому в конце 2013 года постановлению, 20% новых парковочных мест должны быть оборудованы зарядными устройствами для электромобилей. И для Нью-Йорка это нешуточная задача, так как ежедневно на дороги города выезжает не менее 4 млн автомобилей. Не будем забывать также про налоговые льготы и прямые компенсации за покупку электромобилей. Так, за покупку довольно популярного Nissan Leaf государство возвращает 7,5 тыс. долларов.

По итогам первых семи месяцев текущего года продажи электромобилей в Штатах достигли порядка 63 тыс. единиц. Для сравнения: по данным ОСІА, в целом продажи автомобилей в США с 2013 по 2014 год увеличились с 15,9 млн до 16,8 млн единиц. На данный момент автопарк США должен превысить 270 млн автомобилей.

Примерно по тому же пути, что и Соединенные Штаты, пошла

Европа, компенсируя несколько тысяч евро при покупке электромобиля и пытаясь тонко настроить систему льгот и ограничений. К примеру, «звезда» последних лет – автомобиль Renault Zoe по итогам первых семи месяцев 2015 года занял около 10% европейского рынка электромобилей (9,5 тыс. из 92,7 тыс. единиц общих продаж). Zoe обладает всеми достоинствами и недостатками электромобиля (например, пробег на одном заряде при холодной, по европейским меркам, погоде падает на треть) и стоит во Франции от 20,7 тыс. евро. Государство компенсирует покупателю 6,3 тыс. евро.

На конец 2014 **>>** года мировой парк электромобилей –

650 тыс. единиц,

а общее количество автомобилей превысило

1,2 млрд

Получается, что этот электромобиль обойдется всего в 14,4 тыс. евро? Нет. Каждый месяц вы будете платить за аренду аккумулятора скромные 79 евро. Курсы валют и цена топлива сейчас слабо предсказуемы, поэтому мы предложим читателю самостоятельно произвести расчет стоимости бензина, который можно приобрести на 79 евро. Кстати,

в Великобритании актуальные цены на Zoe начинаются от 25 тыс. евро (18,5 тыс. фунтов стерлингов), а ежемесячный платеж составит 95,5 евро (70 фунтов стерлингов). Факт в том, что экономия получается не очень экономной, и наивно полагать, что вы сможете сэкономить на топливе, покупая электромобиль: электричество, конечно, дешевле бензина, но при этом приходится переплачивать за аккумулятор.

СВЕРХЗАДАЧА СТАТИСТИКИ

Теперь немного о статистике. Напомним, что мы писали в №1–2 за 2012 год: «... в любом плане развития легкового электротранспорта в одном ряду с электромобилями стоят гибриды. <...> Благодаря этому объединению необъединяемых по сути вещей планы и статистика электромобилей выглядят более внушительно». Если посмотреть на данные МЭА, то окажется, что в одном ряду из 650 тыс. единиц электрического транспорта стоят как Battery Electric Vehicle (BEV), то есть классические электромобили, так и Plug-in Hybrid Electric Vehicle (PHEV) – гибридные автомобили с ДВС, электродвигателем и увеличенным аккумулятором, которые можно подзаряжать от внешних источников.

Строго говоря, объединение BEV и PHEV в единый строй - это дело вкуса и, скажем, сверхзадачи, которую ставят перед собой авторы того или иного исследования. Ранее (№12, 2013 год) мы уже отмечали, что для простого автомобилиста предпочтительнее гибриды, чем «чистый» электромобиль, так как с ними не страшно оказаться далеко от зарядной станции и не придется переживать, включая печку или кондиционер, потребляющие заряд аккумулятора. Но насколько сильно включение PHEV влияет на электромобильную статистику?

В 2011 году доля Plug-in Hybrid Electric Vehicle почти незаметна, что фактически равносильно



 Жоличество «чистых» электромобилей в мире на сегодняшний день составляет

порядка 400 тыс.





их отсутствию на рынке (хотя в количестве нескольких сотен штук они продавались с 2003 года). Уже в 2012-м PHEV занимают 51% от всех проданных электромобилей, в 2013-м – 46%, а в 2014-м – 43%. За семь месяцев этого года первое место в электромобильном рейтинге Европы занял подзаряжаемый гибрид Mitsubishi Outlander PHEV – 15,6 тыс. единиц (17% рынка). Продажи распиаренной Tesla Model S в том же регионе и за тот же период едва дотянули до 8,5 тыс. (из них 2,9 тыс. пришлись на Норвегию). На российском рынке, кстати, Outlander PHEV также присутствует. Его цена начинается на 550 тыс. рублей выше, чем заканчивается цена максимальной комплектации обычного «Аутлендера». То есть грубый подсчет показывает, что на сегодняшний день количество «чистых» электромобилей в мире составляет порядка 400 тыс. Это выдающийся результат, лучший за всю историю автомобилестроения, но он не только теряется на фоне мирового автопарка, но и слабо заметен среди альтернативных моторных топлив, таких как метан и пропан-бутан. Заметим, что на фоне упавшей цены на нефть «чистый» электромобиль становится еще менее привлекательной покупкой. К примеру, Норвегия, один из европейских лидеров по «электромобилизации», специально завышала цену на традиционные авто и углеводородное топливо, но теперь вынуждена вести себя экономнее и разумнее планировать расходы, отсекая лишнее. Останутся ли у нее и ее граждан средства на электромобили – большой вопрос. Но есть страна, которая, пожалуй, может в ближайшие годы поддержать динамику роста количества электромобилей (пусть и с долей гибридов). Это Китай.

Путь в тысячу ли

По данным МЭА, к началу 2015 года в Китае насчитывалось 83 тыс.

электромобилей и 36,5 тыс. электроавтобусов. Поднебесная открыла для электротранспорта второе дыхание. В КНР быстро развивается зарядная инфраструктура, а население охотно осваивает электрический и электрифицированный транспорт.

Один из краеугольных принципов китайской экономики: если что-то где-то производится, то это должно производиться и в Китае. Поэтому не освоить такую нишу, как электромобили, промышленность КНР не могла. Хотя бы для того, чтобы

китайское электричество (как и американское, и европейское) берется из розетки, минуя стадии добычи энергоносителя, его транспортировки и сжигания на электростанции. Как говорил Лао Цзы, путь в тысячу ли начинается с первого шага. Первый серьезный шаг по развитию «альтернативного» транспорта был сделан КНР в 2009 году. Тогда в Китае началось распространение экологичных транспортных средств в пилотном режиме на общественном транспорте в 13

Малыми шагами к великой

В июле прошлого года руководство Китая сделало следующий шаг – Госсовет опубликовал документ, в котором содержится 25 политических мер по дальнейшей популяризации автомобилей на новых источниках энергии. А некоторые министерства сообщили, что при приобретении автомобилей на новых энергоносителях с 1 сентября 2014-го по 31 декабря 2017 года покупатель освобождается от уплаты транспортного налога.



В 2015 году в Китае производство электромобилей, гибридов и автомобилей на топливных элементах составит

50-200 тыс.

уметь их производить, а также «подсадить» иностранные компании на свои запчасти (в том числе и аккумуляторы). Впрочем, на руку электромобилям сыграла и загрязненность крупных городов КНР, что становится серьезной проблемой, так как здоровье людей - это важнейший капитал, который нужно сохранять и преумножать всеми доступными способами. Кроме прочего, чтобы сделать воздух городов чище, китайское руководство принимает программы развития транспорта на альтернативных моторных топливах. А если эти программы создают новую рыночную нишу и загружают производственные мощности - тем

Китайские исследователи отмечали, что автобусы (500 тыс.) и такси (1,2 млн), составляющие всего 1,7% от общего количества автотранспортных средств всей страны, расходуют 27% топлива (а значит, и выбрасывают в атмосферу 27% выхлопных газов). По опубликованным оценкам, получалось, что, заменив все автобусы и такси на электромобили, можно было бы сэкономить 34,5 млрд л топлива в год. По всей видимости,

городах. А в июне 2010 года список расширился до 25 городов, и в шести из них покупателям электромобилей начали выдавать дотации. Но хотя электромобили и прижились в таксопарках крупных городов, они до сих пор остаются лишь каплей в море растущего китайского авторынка. А без распространения среди простых автомобилистов, по мнению китайских специалистов, об успехе говорить нельзя. И китайских потребителей начали агитировать в том числе и с помощью простых подсчетов: мол, 1 км на бензиновом автомобиле обойдется в 0,8-0,9 юаня, а то же расстояние на электромобиле - в 0,07-0,08 юаня. Разница в десять раз! Правда, изначально потребитель платит за электромобиль настолько больше, чем за бензиновый аналог, что слова об экономии на топливе вызывают в лучшем случае недоумение. Мы, конечно, не говорим про люксовый сегмент, так как там действуют несколько иные правила и на массового потребителя он не распространяется. Хотя некоторые эксперты обещают, что к 2025 году электромобили подещевеют.

К этому моменту, пытливый читатель, у тебя должен родиться вопрос: а что такое «автомобили, работающие на новых источниках энергии»? Согласно сообщению, опубликованному совместно Минфином, Главным государственным налоговым управлением и Министерством промышленности и информатизации КНР, это электромобили, автомобили с гибридным двигателем (автомашины с зарядным устройством, те самые PHEV) и автомобили на топливных элементах. Удобное, с точки зрения статистики, объединение.

Кстати, надо заметить, что оперирование транспортным налогом распространяется и на обычные автомобили, которые соответствуют определенным экологическим стандартам. Для таких автомобилей транспортный налог сокращается в два раза. Также налоговые льготы теперь распространяются и на перешедшие на экологичные виды топлив суда, к примеру, на сжиженный природный газ.

Принимаемые меры оказываются относительно эффективными. Так, по сообщению агентства «Синьхуа», за первые восемь месяцев 2014 года производство автомобилей «на новых



источниках энергии» увеличилось на 328% по сравнению с аналогичным периодом 2013-го. Относительность такого успеха раскрывают абсолютные показатели: к примеру, в июле и августе прошлого года было произведено всего по 5 тыс. таких автомобилей. А общий объем за восемь месяцев составил чуть более 31 тыс. Всего в 2014 году в Китае было продано приблизительно 75 тыс. автомобилей на «новой энергии». При этом создание зарядной инфраструктуры шло опережающими темпами: количество зарядных станций и зарядных колонок к началу 2015 года составило 778 и 30,9 тыс. соответственно.

В текущем году «новые энергетики» также продемонстрировали рост. Уже за первые шесть месяцев было выпущено 78,5 тыс. автомобилей на «новой энергии», что больше показателя за весь прошлый год. Кроме того, в первом полугодии по количеству проданных BEV и PHEV на внутреннем рынке Китай обогнал предыдущего лидера отрасли - США. Объемы реализации автомобилей «на новых источниках энергии» в КНР достигли 72,7 тыс., а в США - 52,7 тыс.

До 2 млн

По существующим прогнозам, в 2015 году в Китае производство электромобилей, гибридов и автомобилей на топливных элементах составит 150-200 тыс. Возникает вопрос: а насколько это много? Что ж, посмо-

трим на имеющиеся данные, которые любезно публикует OICA: в 2014 году производство автомобилей достигло 23,49 млн единиц. Также обратимся к агентству «Синьхуа», которое, ссылаясь на Ассоциацию автомобилестроительной промышленности Китая, сообщает: в первые семь месяцев 2015 года сбыт автомобилей в Китае составил 13,3 млн (производство - 13,6 млн). Рост продаж по сравнению с аналогичным периодом 2014 года – 0,39%. Только за июль было продано порядка 1,5 млн автомобилей. И это на 7,12% меньше, чем в июле прошлого года, что отражает кризисные явления в китайской и мировой экономике. Для сравнения: автомобилей, работающих на новых источниках энергии, в июле было выпущено 20,4 тыс. (в 3,5 раза больше, чем в прошлом году). Правда, нам нужно сделать оговорку о китайской статистике. Они привычно разделяют личный и коммерческий транспорт на новых источниках энергии, а также автобусы. Поэтому из вышеупомянутых 20,4 тыс. автомобилей личный автотранспорт составил 12,4 тыс., а автомобили коммерческого назначения – 8 тыс. В итоге за семь месяцев года в КНР было выпущено 98,9 автомобилей, работающих на новых источниках энергии.

Министерство транспорта Китая поставило цель довести количество таких автомобилей к 2020 году до 300 тыс. И речь здесь идет об общественном транспорте: 200 тыс. автобусов, 100 тыс. такси и небольших грузовиков. Опять в одном ряду стоят электромобили и заряжаемые гибриды. Данные за некоторые месяцы говорят о том, что гибриды составляют примерно треть от указанного производственного объема. Но учитывая возможности китайской промышленности и нынешнее неспокойное состояние мировой экономики, трудно прогнозировать не только долю гибридов и электромобилей, но даже саму возможность Китая достичь указанных целей. Заметим только, что китайские источники отмечают падение темпов развития авторынка и среди причин называют замедление роста экономики, конкуренцию и введение квот на приобретение автомобилей в крупнейших городах страны.

Однако стоит взглянуть на еще один сегмент, который по какой-то причине обычно ускользает от внимания СМИ, пишущих об электротранспорте. Это двухколесный транспорт: электровелосипеды и скутеры. По данным МЭА, в Китае их количество к началу 2015 года достигло 230 млн. Еще раз: электромобилей -83 тыс., электроавтобусов – 36,5 тыс., а электровелосипедов и скутеров -230 млн. Гигантский сегмент рынка, который достоин отдельного изучения и большого обзора.

Подводя итог, заметим, что темпы роста европейского и американского электромобильного рынка замедлились. Тем важнее становится роль китайского рынка. Согласно прогнозу, к 2020 году объем продаж автомобилей «на новых источниках энергии» на китайском рынке достигнет 2 млн (с учетом личного транспорта). Рискнем предположить, что, если мир избежит крутых потрясений, практически все мировые производители будут рваться на рынок КНР со своими электромобилями и заряжаемыми гибридами, притом последние займут лидирующее положение в сегменте - и в Китае, и в мире.

Александр Фролов



от **537 300 Р 1 5** УНИКАЛЬНЫХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ







Подключаемый полный привод



Карданные валы со ШРУС



Блокируемый дифференциал заднего моста **EATON**







azgaz.ru

8-800-700-0-747

(звонок по России бесплатный)

* Для автомобиля ГАЗ-27527-244, стоимостью 687 тыс. рублей при действии программ: Фирменная программа утилизации - скидка в размере 90 000 рублей при приобретении нового автомобиля «ГАЗ», в обмен на сдаваемый на утилизацию подержанный автомобиль любой марки, комплектный и находящийся в исправном техническом состоянии. Сдаваемый подержанный автомобиль должен находиться в собственности Клиента. Срок действия Программы - до 31.10.2015 г. и Государственная программа льготного лизинга, предусматривающая предоставление Клиенту скидки в размере 10% от стоимости а/м при уплате первоначального взноса по лизинговому договору (с учетом скидки по фирменной программе утилизации). Основные условия программы: автомобиль 2015 г.в., не стоявший на учете в ГИБДД, досрочное закрытие договора лизинга ранее 12 мес. запрещено, один лизингополучатель может за срок действия данной программы получить субсидий на сумму не более 10 млн. руб. по всем лизинговым договорам. Действует в рамках Постановления Правительства от 08 мая 2015 г. № 451. Срок действия до 31.10.2015г. или до исчерпания бюджета программ. Не является публичной офертой.



Заполярное

дает нефть

Дочерние компании ПАО «Газпром» начинают добычу черного золота на Заполярном НГКМ

ООО «Газпром добыча Ямбург» и ОАО «Газпром нефть» приступают к опытно-промышленной добыче нефти на Заполярном нефтегазоконденсатном месторождении (НГКМ). В следующем году планируется добыть порядка 54 тыс. т, а в будущем компании намереваются довести этот показатель до 1 млн т ежегодно.

Поддержка добычи

Гигантское Заполярное НГКМ эксплуатируется ООО «Газпром добыча Ямбург» 14 лет. За это время из его недр отобрано более 1,27 трлн куб. м газа и около 11 млн т нестабильного газового конденсата. Месторождение вступило в пору зрелости. Предприятие готовит Заполярное к переводу в стадию компрессорной добычи: в период 2016–2018 годов будут введены три дожимных компрессорных станции (ДКС). В общей сложности на ДКС установят 25 газоперекачивающих агрегатов по 16 МВт, что позволит обеспечить поддержание плановых годовых отборов газа и максимальную суточную добычу в период пиковой нагрузки.



После 2020 года «Газпром добыча Ямбург» намеревается построить вторую очередь дожимных компрессорных станций на сеномане и дожимной комплекс на валанжине. Кроме этого, на валанжинских промыслах Заполярного месторождения продолжается строительство третьего

2015 года подрядчик ОАО «Газпром нефть» - ЗАО «Инвестгеосервис» начал бурение первой нефтяной скважины.

Суммарные запасы нефти категории С1, согласно последней корректировке проекта разработки Заполярного месторождения, составляют

Суммарные запасы нефти категории С1, согласно последней корректировке проекта разработки Заполярного месторождения, составляют

порядка 18 млн т

пускового комплекса. Возведение новых технологических объектов необходимо для соблюдения требований к качеству товарного газа, направляемого в Единую систему газоснабжения.

В 2015 году на валанжинских газовых промыслах 1В и 2В нефтегазодобывающего управления поэтапно вводят в эксплуатацию турбодетандерные агрегаты. Необходимость их ввода обусловлена тем, что к настоящему моменту из-за падения пластового давления аппараты воздушного охлаждения уже не справляются с понижением температуры газа (особенно летом, когда воздух прогревается выше 20 градусов Цельсия). Турбодетандерные агрегаты охлаждают газоконденсатную смесь до температуры порядка минус 40 градусов Цельсия, что способствует более полному извлечению углеводородного конденсата.

Новое черное золото

В 2006 году решением Совета директоров была утверждена «Стратегия ОАО "Газпром" в области нефтяного бизнеса», предполагающая передачу разработки нефтяных оторочек специализированной компании -ОАО «Газпром нефть», обладающей соответствующими технологиями и опытом. Реализуя ее положения, ОАО «Газпром нефть» приступило к освоению нефтяных оторочек Заполярного месторождения. В августе

порядка 18 млн т. «Газпромнефть-Заполярье» планирует в 2015 году пробурить три скважины и извлечь первые тонны нефти. В 2016 году -22 скважины и добыть 54 тыс. т нефти. Всего по проекту предполагается построить 231 скважину. Максимальные добычные возможности на нефтяных оторочках Заполярного могут достичь 1 млн т. Для сравнения: в 2014 году «Газпром нефть» добыла 66,3 млн т углеводородов в нефтяном эквиваленте.

Параллельно на месторождении будут возводить нефтепровод и установку комплексной подготовки нефти (УКПН). Первый пусковой комплекс УКПН планируется сдать в эксплуатацию в конце 2016 года, второй - в середине 2017-го. Для обеспечения добычи нефти до этого времени на скважинах разместят мобильные блочные сепарационноналивные установки (МБСНУ). При реализации этого временного решения подготовленную на МБСНУ нефть будут переливать в автоцистерны и доставлять до ближайшего транспортного узла для последующей перевозки по железной дороге. Впоследствии, когда будет сдан первый комплекс УКПН и заработает нефтепровод, черное золото пойдет по трубе привычным способом.

НЕФТЬ СВОИМИ СИЛАМИ

ООО «Газпром добыча Ямбург» добывает черное золото не только совместно с «Газпром нефтью», но и своими силами. В 2012 году на Тазовском НГКМ состоялась пробная эксплуатация нефтяной скважины. Суммарно за 2012-2014 годы было извлечено 195 т черного золота. В апреле 2015 года на месторождении (рядом с селом Газ-Сале) в рамках проекта обустройства нефтяной оторочки сеноманской залежи на период опытно-промышленной эксплуатации началось бурение первой скважины нового нефтяного куста.

Всего там планируется построить три скважины (две добывающие и одну нагнетательную). Намечены масштабные испытания разных способов добычи тяжелой и вязкой тазовской нефти. Предусмотрены программа длительных исследований режимов работы скважин, а также испытание методов увеличения нефтеотдачи пластов. Через два года планируется строительство еще девяти скважин на двух кустовых площадках. Всего же опытнопромышленная эксплуатация будет продолжаться три года. В 2016 году планируется добыть 3,9 тыс. т, в 2017-м – 13,7 тыс. т, в 2018-м – до 38,9 тыс. т нефти. Полученные данные позволят создать новый проект разработки месторождения.

Во многом разработка Тазовского НГКМ в настоящее время - это социальный проект (как по нефти, так и по газу). Тазовскому участку по добыче газа исполняется 47 лет. Его основная задача – снабжение голубым топливом заполярных национальных поселений (п. Тазовский и с. Газ-Сале, в которых проживает около 9 тыс. человек) с ежегодной потребностью порядка 80 млн куб.м.

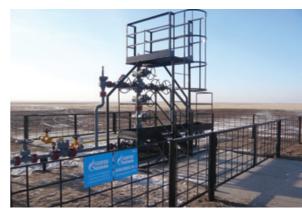
Впрочем, это не говорит о потенциале месторождения. Запасы газа на нем превышают 138 млрд куб. м, но за время эксплуатации было извлечено всего 2,5 млрд куб. м. В ближайшие годы штат работающих на месторождении специалистов увеличится, появятся новые инфраструктурные объекты, вырастет добыча углеводородного сырья. Ожидаемые объемы добычи газа (включая попутный) на полное развитие Тазовского НГКМ составляют несколько миллиардов куб. м в год.

Александр Фролов, Юлия Экгардт



работки были определены Нагумановское нефтегазоконденсатное месторождение (НГКМ) в Оренбургской области и Северо-Пуровское газоконденсатное месторождение (ГКМ) в Ямало-Ненецком автономном округе. Лицензии на соответствующие участки недр – Нагумановский и Северо-Пуровский – были получены нашим предприятием и зарегистрированы в Минприроды в 2012 году.

В пределах Нагумановского лицензионного участка к настоящему времени открыто одноименное нефтегазоконденсатное месторождение, выявлено четыре залежи углеводородов, пробурено 18 поисковых и разведочных скважин, проведена сейсморазведка методами 2D и 3D. Запасы свободного и растворенного газа Нагумановского НГКМ сегодня оцениваются более чем в 6 млрд куб. м, геологи-





Создание и базовые ОБЪЕКТЫ

Наше СП было создано в рамках подписанного в декабре 2009 года Соглашения о стратегическом партнерстве между ПАО «Газпром» и КНГ PetroVietnam с целью выполнения поисково-разведочных работ и комплексного освоения ресурсов углеводородов в России, Вьетнаме и третьих странах. В сентябре 2010 года оно было зарегистрировано на территории Российской Федерации. В качестве первоочередных объектов разческие запасы жидких углеводородов категории С1+С2 – в пределах 16 млн т. Однако ввиду достаточно сложного геологического строения разведанность этого месторождения, запасы которого также характеризуются высоким содержанием сероводорода (более 6%), по нефтяным залежам находится на уровне 70%.

В пределах Северо-Пуровского лицензионного участка открыто одноименное газоконденсатное месторождение, которое по величине запасов природного газа отнесено к объектам

В настоящее время ведется разработка проектносметной документации на строительство скважин и обустройство Нагумановского НГКМ, а также готовится проведение конкурсных процедур и заключение договоров на разработку аналогичной документации по объектам Северо-Пуровского ГКМ

федерального значения. Здесь пробурено 18 поисково-разведочных скважин, выявлено семь газоконденсатных залежей, для детализации их геологического строения проведена сейсморазведка 3D. На сегодняшний день запасы свободного газа Северо-Пуровского ГКМ оцениваются в более чем 45,5 млрд куб. м, геологические запасы газового конденсата - в более чем 11,5 млн т. При этом ввиду сложного геологического строения разведанность месторождения составляет лишь 70%. Поэтому Северо-Пуровский участок также подлежит комплексной доразведке, включая оценочно-эксплуатационное бурение.

В 2013 году подготовлены и согласованы с Центральной комиссией по разработке Роснедр проектные документы на опытно-промышленную разработку залежей Южного купола Нагумановского НГКМ, а также на разработку Северо-Пуровского ГКМ. В соответствии с ними по первому из перечисленных месторождений мы должны выйти на максимальный уровень добычи газового конденсата в 2017 году, нефти и газа – в 2020-м. По второму - проектные уровни производства газа и конденсата должны быть достигнуты в 2023 году.

Актуализация и развитие

В ноябре 2014 года в присутствии Президента России Владимира



Путина и Генерального секретаря Центрального комитета Коммунистической партии Вьетнама Нгуен Фу Чонга состоялось подписание Рамочного соглашения между ПАО «Газпром» и КНГ PetroVietnam об условиях совместной реализации проектов разработки Нагумановского НГКМ и Северо-Пуровского ГКМ. А в рамках Петербургского международного экономического форума-2015 Председатель Правления ПАО «Газпром» Алексей Миллер и Президент, Генеральный директор

КНГ PetroVietnam Нгуен Куок Кхань поставили свои подписи под Соглашением об основных условиях реализации проектов разработки перечисленных месторождений. Целью данного соглашения является установление базовых принципов реализации проектов, включающих формулы цен на углеводороды, а также организационную схему осуществления проектов.

Подписание этого документа позволило ООО «Газпромвьет» приступить к выполнению актуализации финансово-экономического обоснования (ФЭО) проектов для принятия инвестиционных решений по обустройству объектов разработки. В настоящее время составляется проектно-сметная документация на строительство скважин и обустройство Нагумановского НГКМ, а также готовится проведение конкурсных процедур и заключение договоров на разработку аналогичной документации по объектам Северо-Пуровского ГКМ.

Поскольку одним из приоритетных направлений деятельности ООО «Газпромвьет» является наращивание ресурсной базы, в том числе и за счет получения новых лицензионных участков недр, в качестве одного из перспективных объектов для нашей работы мы рассматриваем Акобинское газоконденсатное месторождение, расположенное в непосредственной близости от Нагумановского НГКМ. Поэтому в рамках выполнения ФЭО будет рассмотрена целесообразность и перспективность совместного освоения этих месторождений. Также ООО «Газпромвьет» в качестве перспективных участков для получения лицензии или участия в совместной разработке месторождений рассматривает восточное направление, в частности, ряд участков в Красноярском крае и Иркутской области.

> Игорь Красников, генеральный директор ООО «Газпромвьет»

Уверенное развитие

На вопросы журнала отвечает генеральный директор ООО «Газпром центрремонт» Дмитрий Доев



митрий Витальевич, расскажите об истории создания вашей компании, каких успехов удалось

добиться за эти годы?

- Холдинговая компания ООО «Газпром центрремонт» создана в сентябре 2008 года посредством объединения крупных ремонтных предприятий «Газпрома». Изначально задача была поставлена очень жестко – повышение качества ремонтов и снижение затрат. Благодаря созданию холдинга была построена общая для ПАО «Газпром» система, позволяющая контролировать потребность в техобслуживании и ремонте (ТОиР). Мы разработали и внедрили общие технические стандарты и наладили непрерывный мониторинг качества выполняемых

Надежная работоспособность Единой системы газоснабжения России - это и есть главный результат нашей деятельности. Нам удается обеспечить стабильность работы ЕСГ благодаря внедрению прогрессивных методов диагностики, проведению ремонтных работ и технического обслуживания всех объектов. По итогам прошлого года наши специалисты провели диагностику и ремонт более чем на 34 тыс. объектах ЕСГ. Ключевым направлением был ремонт механического оборудования компрессорных станций,

По итогам **>>** прошлого года наши специалисты провели диагностику и ремонт более чем на 34 тыс. объектах ЕСГ

дожимных компрессорных станций и станций очистки газа, значительная часть из которого составляет ремонт газоперекачивающих агрегатов.

Сегодня помимо функции генерального подрядчика по капитальному ремонту, техническому обслуживанию и диагностическому обследованию объектов ПАО «Газпром» холдинг участвует в реализации инвестиционных проектов в рамках заключенных инвестиционных и агентских договоров по проектированию и строительству объектов.

Системный подход

- В чем заключаются основные сложности, с которыми приходится

сталкиваться при планировании и организации ремонтных работ?

- Основная техническая особенность – это уникальность ремонта каждого объекта. Унификация технических решений, регламентация, стандартизация методов и технологий частично снижают оригинальность каждого отдельного ремонта, но не устраняют этот фактор полностью. Следует учитывать многообразие и количество объектов ремонта «Газпрома». Ежегодно ТОиР и техническая диагностика проводятся более чем на 80 тыс. объектов, только на капремонт приходится около 20 тыс. объектов.

Решить любые сложности при планировании и организации ремонта можно только системным путем, то есть создав, поддерживая и развивая техническое обслуживание и ремонт как систему. И нам это удалось. В ООО «Газпром центрремонт» сформирована полноценная система ремонта, включающая в себя различные направления ремонтной деятельности, которые осуществляют наши «дочки».





Например, ремонтом механического оборудования компрессорных станций занимаются АО «Центрэнергогаз» и ООО «Центргазэнергоремонт»; ремонт электро-технического оборудования, оборудования ЭХЗ обеспечивает ДОАО «Электрогаз»; заводской ремонт и производство запасных частей выполняет ОАО «Газэнегосервис» и его филиалы; техническую диагностику осуществляет ОАО «Оргэнергогаз»; заводской ремонт приводных двигателей судового типа обеспечивает ОАО «Тюменские моторостроители»; ремонт и диагностика подводных переходов магистральных газопроводов - в зоне ответственности ООО «Подводгазэнергосервис»; ремонт линейной части МГ выполняет также ООО «Югорскремстройгаз»; ремонт систем ТВС, вентиляции и кондиционирования закреплен за ООО «Газэнергоналадка»; капитальным ремонтом скважин занимаются две новые компании в структуре холдинга - ООО «Газпром подземремонт Оренбург» и ООО «Газпром подземремонт Уренгой»; логистику при материально-техническом снабжении обеспечивает ООО «Центргазтерминал». Инженерная поддержка и сопровождение ТОиР возложены на специализированные подразделения дочерних компаний холдинга и Брянский инженерный центр под непосредственным руководством

центрального аппарата ООО «Газпром центрремонт».

- Вот уже два года в ООО «Газпром центрремонт» работает блок реконструкции и капитального строительства. Что сделано за это время?

– За время работы по обновлению существующих мощностей ЕСГ холдинг принял участие в десятках инвестиционных проектов ПАО «Газпром», нацеленных на повышение эффективности работы всей системы.

Весомая часть объектов реконструкции и капитального строитель-

Мы можем **>>** смело говорить о возможности локализации на заводах холдинга «Газпром центрремонт» производства запасных частей к газотурбинным двигателям для газоперекачивающих агрегатов мощностью 10, 12, 16 и 25 МВт

ства в работе ООО «Газпром центрремонт» относится к линейной части магистральных газопроводов и оборудованию газораспределительных станций. В рамках реализации Программы реконструкции и технического перевооружения ГРС ПАО «Газпром» на 2014-2017 годы ООО «Газпром центрремонт» выполнило значительный объем работ. В частности, в сентябре прошлого года после реконструкции введена в эксплуатацию газораспределительная станция «Косиново» в Курской области. В настоящий момент реализуются или находятся в заключительной стадии подготовки к строительству газораспределительные станции в Московской, Белгородской, Волгоградской и Ивановской областях, Республиках Татарстан и Дагестан. Развитие региональных газотранспортных систем позволит обеспечить надежность газоснабжения, повысить экономическую эффективность и снизить энергозатраты при транспортировке газа. В текущем году запланирован ввод в эксплуатацию КС «Писаревка» в рамках проекта реконструкции магистрального газопровода Уренгой-Новопсков.

Также «Газпром центрремонт» принимает активное участие в реализации программы развития ПХГ на территории России. Сегодня ООО «Газпром центрремонт» как заказчик ведет работу по реконструкции на объектах Степновского, Совхозного, Песчано-Уметского, Елшанского, Пунгинского, Московского, а также крупнейшего в мире Касимовского ПХГ. В зону нашей ответственности входят работы по расширению Касимовского ПХГ и увеличению суточной производительности до 130 млн куб. м.

Значительный комплекс работ по реконструкции ООО «Газпром центрремонт» ведет на объектах дожимных компрессорных станций. Один из самых трудоемких наших проектов – реконструкция ДКС-1, 2 на Оренбургском НГКМ.



В 2015 году необходимо осуществить монтаж газопровода-перемычки ДУ-1000 общей длиной почти 18 км.

ГАЗИФИКАЦИЯ И ЛОКАЛИЗАЦИЯ

- «Газпром» уделяет особое значение газификации регионов. Как в этой работе задействован «Газпром центрремонт»?
- Холдинг принимает непосредственное участие в решении задач по укреплению системы газоснабжения российских регионов и газификации районов, удаленных от магистральных газопроводов. Например, два взаимосвязанных проекта: «Реконструкция газопровода-отвода на Пермскую ГРЭС» и «Реконструкция ГРС "Добрянка-1" газопровода Уренгой-Центр» направлены на укрепление системы газоснабжения Пермского края. Газопровод-отвод обеспечит газом строящийся на ГРЭС четвертый энергоблок мощностью 800 МВт, сдача в эксплуатацию которого запланирована до конца 2015 года. Кроме того, компания занимается реконструкцией важнейшей энергетической артерии Волго-Вятского района – газопровода-отвода Оханск-Киров.

«Газпром центрремонт» участвует в решении задач по расширению возможностей обеспечения газом и электроэнергией районов Республик Дагестан и Татарстан, а также Ивановской и Белгородской областей. В частности, мы занимаемся реконструкцией компрессорных станций системы газопроводов Северный Кавказ-Центр на участке Привольное-Моздок.

- Дмитрий Витальевич, в минувшем году в состав вашего холдинга вошли два новых предприятия -ООО «Газпром подземремонт Оренбург» и ООО «Газпром подземремонт Уренгой». Какое значение сегодня имеет ремонт скважин?
- Как известно, ПАО «Газпром» эксплуатирует множество газовых и нефтяных месторождений, а также подземных хранилищ газа. На этих объ-

ектах насчитывается свыше 22 тыс. скважин. Можно представить себе, каких колоссальных усилий стоит поддержание каждой из них в исправном состоянии. Согласно правилам охраны недр, в бездействии может находиться не более 10% скважин от общего эксплуатационного фонда, остальные должны быть в рабочем состоянии. Достигается это прежде всего выполнением своевременных и качественных ремонтных работ. Как раз это и является приоритетными задачами для ремонтных подразделений ООО «Газпром центрремонт» и новых дочерних предприятий в структуре холдинга.

Ремонт скважин существенно отличается от других видов ремонта. Каждая скважина имеет свой «характер». Подземный ремонт ведется на действующем месторождении под давлением, что связано с большими рисками. Поэтому на всех этапах подземных работ жестко контролируется выполнение требований промышленной безопасности. Новым специализированным предприятиям в структуре холдинга предстоит техническое переоснащение, замещение применяемого импортного оборудования и материалов на отечественные аналоги, оптимизация затрат.

- В настоящее время на объектах Единой системы газоснабжения эксплуатируется свыше 900 двигателей судового типа. Для безотказной работы подобных агрегатов требуется плановый капитальный, а иногда и аварийно-восстановительный ремонт. Расскажите об этом направлении работы.
- В структуре холдинга ремонтом двигателей судового типа занимается ОАО «Тюменские моторостроители». Ежегодно это предприятие ремонтирует не менее 60 газотурбинных двигателей. За последние годы моторный завод увеличил номенклатуру ремонта и производства запасных частей, и на сегодняшний день совместно с другими машиностроительными предприятиями холдинга

«Газпром центрремонт» полностью освоено изготовление деталей одноразового применения, а также деталей прогнозируемой замены, используемых при ремонте газотурбинных двигателей.

Для поддержания в надлежащем эксплуатационном режиме производственных площадей, составляющих сегодня 22 гектара, за последний год на «Тюменских моторостроителях» проведены работы по ремонту и реконструкции цехов, приобретено новое высокотехнологичное оборудование. В этом году будет введена в эксплуатацию новая автоматизированная станция для испытаний двигателей мощностью до 32 МВт.

Сегодня мы можем смело говорить о возможности локализации на заводах холдинга «Газпром центрремонт» производства запасных частей к газотурбинным двигателям для газоперекачивающих агрегатов мощностью 10, 12, 16 и 25 МВт, с локализацией производства лопаточной группы на «Тюменских моторостроителях». Кадровый потенциал и технические возможности, которые сегодня достигнуты «Тюменскими моторостроителями», позволяют нам говорить о становлении предприятия как крупного центра не только по ремонту, но и по изготовлению необходимых для отрасли типов двигателей. И в этом у предприятия холдинга есть ряд преимуществ, среди которых высокая технологическая и производственная степень готовности завода, а также возможность проведения модернизационных доработок, способствующих повышению надежности и эксплуатационных характеристик газотурбинных двигателей. В этой связи в рамках развития холдинга «Газпром центрремонт» планируется создание инженерного центра, курирующего работу в области разработки конструкторской документации и последующего сопровождения оборудования по всему жизненному циклу.

Беседу вела **Наталья Бурдина**



Решения HUAWEI для нефтегазовой отрасли

Дорогие коллеги!

От лица компании HUAWEI поздравляю вас с Днем работников нефтяной и газовой промышленности.

Сегодня «Газпром», как и HUAWEI, продолжает курс масштабного и всестороннего развития в своих отраслях. Наши компании нацелены не просто на успех, для нас главное – каждый день улучшать качество жизни миллионов потребителей как в России, так и за рубежом.

«Газпром» не только производит и доставляет энергоносители, без которых трудно представить современную экономику – природный газ, нефть, электроэнергию, но и активно участвует в продвижении и модернизации отрасли. HUAWEI также ежегодно вкладывает в различные исследования и разработки в информационной сфере более 10% выручки от продаж, что позволяет нам предлагать своим клиентам комплексные решения, отвечающие любым их требованиям. Наше сотрудничество определяет инновационное будущее всего человечества.

Мы ценим слаженную работу ваших сотрудников, в которой каждый вносит свой бесценный вклад в благополучие и дальнейшее развитие компании. И мы благодарны им за это. Поздравляя с профессиональным праздником, желаем вам стремительного роста, успехов и достижения поставленных целей.

Цао Чун, генеральный директор HUAWEI Enterprise Business Group в России





На вопросы журнала отвечает генеральный директор ООО «Газпром ПХГ» Сергей Шилов



ергей Викторович, в этом году отечественная индустрия подземного хранения газа (ПХГ) отмечает 60-летие. Сегодня это одно из ключевых направлений деятельности Группы «Газпром», за развитие которого на территории России отвечает ваше предприятие. Что представляет собой сегодня российская система ПХГ?

- Сеть подземных хранилищ газа является неотъемлемой частью Единой системы газоснабжения (ЕСГ) страны. Объекты ПХГ сглаживают любые типы неравномерности спроса на газ – сезонные, недельные, суточные, обеспечивая в отопительный сезон от 20 до 40% всех поставок газа «Газпромом». Находясь на связи с магистральными газопроводами, пиковые и базовые газохранилища обеспечивают надежность работы технологического оборудования ЕСГ. Наличие подземных хранилищ также позволяет оптимизировать технологические параметры и капиталоемкость газотранспортных систем. Благодаря ПХГ газопроводы могут проектироваться на среднюю пропускную способность, а не на максимальную нагрузку. Многочисленные расчеты разных исследователей как в России, так и за рубежом подтверждают, что затраты на создание мощностей подземного хранения газа для регулирования сезонной неравномерности в пять-семь раз ниже расходов на создание мощностей в сферах добычи и транспорта газа и окупаются в течение 8-10 лет. Незаменима роль газохранилищ также в создании стратегических запасов голубого топлива в ситуациях экспортных транзитных рисков.

На данный момент «Газпромом» в России создано 22 ПХГ в 26 геологических структурах (17 - в истощенных газовых месторождениях, восемь - в водоносных пластах и одно в отложениях каменной соли). Хранилища находятся на территории 19 регионов - от Калининграда до ХантыМансийского округа и от Ленинградской области до Кубани. Многие из «подземок» уникальны. Так, в Ставропольском крае расположено крупнейшее в мире газохранилище (Северо-Ставропольское), созданное в выработанной газовой залежи, в Рязанской области - самое большое ПХГ в водоносных структурах (Касимовское). Эксплуатационный фонд скважин отечественных подзем-

общей активной емкостью 393 млрд куб. м и суточной производительностью 6,7 млрд куб.м. Наибольшее количество из них (480 хранилищ) расположено в Северной Америке (США и Канада), в Европе – 147 ПХГ. Но объем газа российских хранилищ превышает показатели остальных стран.

Реализуя экспортные проекты, «Газпром» активно использует мощности газовых хранилищ за рубежом – в Австрии, Великобритании, Германии, Франции, Сербии. Это необходимо для надежности и гибкости поставок российского газа. Сегодня особое внимание направлено на создание за рубежом ПХГ с долевой собственностью Группы «Газпром». Компания нацелена на достижение активной емкости газохранилищ на уровне не менее 5%





ных газохранилищ составляет более 2,6 тыс. единиц. Работу ПХГ обеспечивают 18 компрессорных станций суммарной мощностью более 913 МВт. Численность специалистов, занятых в данной подотрасли газовой промышленности, превышает 7,7 тыс. человек. Кроме того, имеется еще одно ПХГ, не входящее в структуру «Газпрома», - Глебовское в Крыму.

- Чем отечественная система ПХГ отличается от аналогичных в других странах? Как она дополняет зарубежную систему ПХГ «Газпрома»?

- Мировому опыту подземного хранения газа ровно 100 лет. Первое ПХГ было создано в Канаде в 1915 году на базе выработанного газоконденсатного месторождения. Это наиболее выгодный и простой способ строительства «подземок». Но советским газовикам потребовалось искать свои, уникальные проектные решения по созданию первых ПХГ в водоносных структурах, поскольку центральные регионы нашей страны, где в первую очередь планировалось строить газохранилища, не располагали подобными удобными резервуарами.

На начало 2015 года в мире насчитывалось 715 действующих ПХГ

На данный момент «Газпромом» в России

создано **22 ΠΧΓ**

в 26 геологических структурах (17 – в истощенных газовых месторождениях, восемь - в водоносных пластах и одно – в отложениях каменной соли)

от годового объема экспорта. Зарубежные и российские ПХГ работают в едином режиме. В случае увеличения экспортных поставок газа в осенне-зимний период (а производительность газопроводов ограничена) европейские ПХГ выходят на максимальную производительность для подачи газа потребителям. И в этот же период российские газохранилища также увеличивают производительность.

- С какими результатами ваше предприятие подходит к сезону отбора?

- К осенне-зимнему периоду мы выполним поставленную «Газпромом» задачу по созданию объема оперативного резерва газа в размере 72 млрд куб. м. И увеличим потенциальную суточную производительность до рекордного уровня – почти 790 млн куб. м, что на 19,5 млн куб. м выше, чем к началу предыдущего сезона. Эта разница сопоставима с суточным потреблением газа в зимний период отдельными субъектами страны. В первую очередь рост показателей связан с расширением и реконструкцией действующих газохранилищ. В прошлом году в центре процесса масштабного технического

» К предстоящему осенне-зимнему периоду мы выполним задачу по созданию объема оперативного резерва газа в размере

72 млрд куб. м.

И увеличим потенциальную суточную производительность до рекордного уровня —

обновления оказался целый ряд объектов «Газпром ПХГ»: в Оренбургской области – Совхозное подземное хранилище газа, в Новгородской – Hевское, в Рязанской – Касимовское, в Подмосковье – Щелковское, в Башкортостане – Канчуринское, а также Калужское ПХГ и три газохранилища саратовской группы (Степновское, Елшано-Курдюмское и Песчано-Умётское). Помимо ввода дополнительных мощностей, к наступлению холодов был проведен целый ряд работ по диагностике, капитальному и текущему ремонту объектов, восстановлению производительности скважин и совершенствованию промышленной безопасности на производстве.

Если говорить об особенностях завершившегося осенне-зимнего сезона, то надо отметить аномально теплую погоду на территории России и Европы. Вместе с тем этот период отбора отличался от предыдущих значительными и стремительными перепадами среднесуточной температуры, что наложило свой отпечаток на работу объектов хранения. Требовалось быстрое увеличение объемов отбора газа при резком похолодании и столь же стремительное сокращение при активном потеплении. В таких ситуациях особенно ярко проявляется значимость ПХГ. Из-за низкого уровня потребления углеводородного топлива встал вопрос обеспечения минимально необходимого уровня отбора из «подземок», работающих в упруговодонапорном режиме, для предотвращения растекания газа по пласту-коллектору. Это условие стало одним из основных при формировании режимов работы ПХГ прошедшей зимой, и оно было соблюдено. Общий объем отобранного газа из российских хранилищ составил порядка 26 млрд куб.м.

Какие успехи в системе отечественного подземного хранения за последние годы вы можете отметить особо?

– С момента объединения в 2007 году подземных хранилищ газа в единую компанию – ООО «Газпром ПХГ» активизировались работы по строительству, расширению, реконструкции и техническому перевооружению объектов хранения газа. Задача актуальная, поскольку основной фонд ПХГ создан в 60–70-х годах прошлого столетия. Компания прошла путь интенсивного развития – за восемь лет введено в эксплуатацию пять компрессорных цехов с 37 агрегатами мощностью 230 МВт, в состав которых вошли два новых для ПХГ

типа газоперека-

чивающих агрега-







Пущено четыре цеха подготовки газа с применением технологии низкотемпературной сепарации. Пробурено и подключено около 100 новых скважин. Введено в эксплуатацию и продолжает расширяться Калининградское газохранилище в отложениях каменной соли. В совокупности потенциал российских ПХГ по максимальной суточной производительности увеличен почти на 27% (с 608 млн куб. м/сут.), а объем оперативного резерва газа – более чем на 13% (с 63,5 млрд куб. м). В периоды аномальных похолоданий и пикового спроса на газ мы обеспечили выполнение всех поставленных «Газпромом» задач и достигли рекордных показателей. Величина максимального суточного отбора составила чуть выше 725 млн куб.м. Это 42% от уровня внутреннего потребления России и 44% от уровня добычи.

В последние годы произошли изменения в самой технологии эксплуатации ПХГ. Сегодня 11 компрессорных станций наших хранилищ могут производить закачку газа в зимнее время при избытке свободных объемов газа. Для этого в «Газпром ПХГ» были разработаны и реализованы специальные мероприятия, что в целом намного повысило надежность и маневренность всей газотранспортной системы страны.

- С какими сложностями приходится сталкиваться и каким образом они преодолеваются?

- В процессе строительства и дальнейшей эксплуатации нового оборудования выявляются некоторые проектные и конструктивные недоработки, своевременное устранение которых проводится специалистами нашего предприятия совместно с заказчиком и заводами-изготовителями в оптимально короткие сроки. Работы по реконструкции ведутся на действующем производстве, без его остановки. Поэтому актуальными являются как своевременный ввод нового оборудования, так и организация надежной эксплуатации техники, которой реконструкция не коснулась. Ввод объектов с современными оборудованием и технологиями эксплуатации требует дополнительных знаний от персонала, а при увеличении мощностей – и набора новых квалифицированных кадров. Естественно, наше предприятие уделяет много внимания вопросам повышения квалификации специалистов, а также совместно с вузами участвует в подготовке кадров для ПХГ.

В числе ключевых проблем, которые приходится решать в процессе эксплуатации, - обеспечение герметичности ряда объектов хранения газа и поддержание достигнутой величины их максимальной суточной производительности. Эти задачи решаются в несколько этапов. Сначала геолого-промысловые и геофизические исследования выявляют причины проблемы. Затем разрабатываются меры, обеспечивающие ликвидацию нарушения, проводится текущий или капитальный ремонт. И, конечно, на помощь в подобных ситуациях приходят новые технологии.

Технологии

- А какие именно новые технологии и технические решения разрабатываются при участии вашего предприятия и внедряются на производственных объектах? Каков полученный и ожидаемый эффект от этого?

– Мы ведем комплексную и масштабную работу в этом направлении. Иногда лучше слов говорят цифры. Приведу несколько. Сегодня в «Газпром ПХГ» запатентовано 11 технологий. До конца года ожидается получение двух новых патентов. Также наше предприятие совместно с ведущими научными институтами отрасли ежегодно выполняет шестьсемь научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР), направленных на создание комплекса методик, технологий и средств, необходимых для совершенствования системы хранения

природного газа. Суммы, выделяемые на эти цели, из года в год увеличиваются: 2013 год - свыше 24 млн рублей, 2014-й – свыше 27 млн, в 2015 году ожидается более 50 млн. Растет и показатель экономического эффекта от внедрения НИОКР: 2013 год – чуть выше 46 млн рублей, 2014-й – почти 112 млн, а в 2015 году прогнозируется более 150 млн рублей.

Для примера назову некоторые технологии, успешно применяемые на наших объектах. На Увязовском ПХГ, созданном в водоносных структурах Рязанской области, за счет обработки призабойной зоны скважин поверхностно активными веществами (ПАВ) удалось предупредить преждевременное обводнение и тем самым сократить сроки отбора активного объема газа более чем на 45 дней. Эффект достигнут за счет сооружения в обрабатываемой скважине устойчивого экрана, разделяющего газ с водой. Так научный подход позволил избежать применения радикальной и затратной меры – бурения новых скважин. Эта технология была представлена на 26-м Мировом газовом конгрессе, прошедшем в Париже в начале июня.

На увеличение производительности подземных хранилищ эффективно работает метод фрезерования эксплуатационной колонны и расширки полученного открытого ствола. Интенсификация притока газа на Калужском ПХГ данным способом позволила без строительства дополнительного фонда эксплуатационных скважин увеличить максимальную суточную производительность почти на 7 млн куб.м, что составило прирост 53%.

На особом контроле – вопросы состояния технологического оборудования. Ведь требования к его надежности в ПХГ более высокие, чем на традиционных газовых промыслах, поскольку технология хранения газа связана с цикличной эксплуатацией объектов и предполагает

пиковые нагрузки, изменение режимов, а также близость к населенным пунктам. Так, на объектах нашего предприятия внедряются системы коррозионного мониторинга подземных трубопроводов в реальном времени. Импульсные станции катодной защиты передают информацию в системы телемеханики. В 2014 году на Гатчинском ПХГ впервые были применены высокотемпературные покрытия «Армокот TEPMO» для защиты выхлопных труб газомотокомпрессоров с температурой эксплуатации до 7000 градусов Цельсия.

Применение новых, современных комплексных систем автоматизации позволило повысить надежность эксплуатации технологического оборудования и обеспечить маневренность и эффективность управления режимами работы скважин с учетом геологических особенностей отдельных ПХГ. Идет активная работа по оптимизации режимов работы газоперекачивающих агрегатов (ГПА). В «Газпром ПХГ» успешно применяются «центробежные компрессоры», объединяющие в одном корпусе две секции сжатия природного газа. Данное оборудование позволяет компрессорным станциям (КС) ПХГ работать в широком диапазоне параметров, что дает возможность сократить расходы при реконструкции существующих и строительстве новых КС. Компрессоры НЦ-10ПХГ «Урал» с возможностью параллельно-последовательной работы секций способны компримировать природный газ до давления 16 МПа. Разработанная в рамках программы импортозамещения, данная техника не уступает зарубежным аналогам. Учитывая удачный опыт, на базе «Урала» разработана линейка компрессоров для комплектации агрегатов КС ПХГ.

Также на наших объектах внедряется модифицированный газоперекачивающий агрегат ГПА-4РМП, который оснащен поршневым компрессором, но имеет привод от газотурбинной установки. Агрегат предназначен для работы в широком диапазоне давлений нагнетания и производительности. Активно используется новая технология низкотемпературной сепарации (НТС) газа, основанная на изменении влажности газа в зависимости от температуры. Этот метод исключает выпадение

В связи с растущим газопотреблением на юге Западной Сибири и в прилегающих районах Урала возникла необходимость в создании Шатровского ПХГ в водоносных структурах в Курганской области. Объем его хранения составит 1 млрд куб. м газа, а максимальная суточная производительность -

14 млн куб. м



влаги и тяжелых углеводородов при транспортировке газа по магистральному газопроводу. Еще одним достоинством установки НТС являются низкие капитальные и эксплуатационные затраты.

Целый ряд интересных технических решений реализован в сфере энергетики. Это, в частности, внедрение в системах освещения технологических зданий энергосберегающих технологий на основе светодиодных матриц, имеющих более высокий эксплуатационный ресурс; решение проблем электромагнитной совместимости и защиты от вторичных проявлений молниевых разрядов. Практически на всех электроподстанциях «Газпром ПХГ» установлены современные коммутационные аппараты с чрезвычайно малым временем переключения, внедрены автоматизированные системы управления энергоустановками и микропроцессорные блоки релейных защит, что повысило уровень промышленной безопасности, а также оперативность при принятии решений по изменению режимов работы электро- и теплоустановок.

- Участвует ли ваше предприятие в реализации программы импортозамещения «Газпрома» и в каких именно проектах?

- Специалистами нашего предприятия проведена оценка всех возможных рисков, которые могут возникнуть при реализации среднесрочных и долгосрочных планов развития подземного хранения газа в России, и, как следствие, «Газпром ПХГ» активно участвует в программе импортозамещения. К примеру, при реконструкции на Гатчинском ПХГ и при расширении Калининградского в компрессорных цехах будут vстановлены газоперекачивающие агрегаты производства ОАО «РУМО» вместо запланированных ранее американских Ariel. Такое же решение принято и для нового ПХГ, строящегося в Татарстане. Безусловно, применение отечественного оборудования дает огромный положительный эффект. Об этом свидетельствуют многие факты. Так, например, наши специалисты – от рабочих, инженеров и до технических руководителей - имеют возможность в любое время получить консультации по вопросам, возникающим

в процессе эксплуатации. Обучение персонала в специализированных центрах при производственных предприятиях позволяет значительно снизить риски, связанные с выходом из строя установленного оборудования. Сервисное обслуживание становится дешевле, так как нет необходимости привлекать специалистов из-за рубежа.

- Какое влияние на деятельность предприятия оказывают экономический кризис и введение секторальных санкций против России?

 Минимальное. Подземное хранение газа как инструмент регулирования неравномерности потребления голубого топлива готово реагировать на любые изменения спроса на газ, чем бы они ни диктовались - природой или политикой. В нашем распоряжении разные типы объектов. «Подземки», созданные в истощенных месторождениях и соляных кавернах, не зависят от колебаний интенсивности газопотребления. А объемы отбора из ПХГ в водоносных структурах (где важен принцип цикличности – равенства объемов закачиваемого и отбираемого топлива) мы компенсируем за счет оптимизации режимов газохранилищ первых двух типов. Что касается влияния санкций в вопросах поставок оборудования, то зависимость от импорта в «Газпром ПХГ» невелика.

Стратегия и перспективы

- Что предполагает стратегия развития системы ПХГ «Газпрома»?

- Задачи в области долгосрочного развития системы подземного хранения газа в России определены Генеральной схемой развития газовой отрасли на период до 2030 года. Они направлены на увеличение суточной производительности ПХГ по отбору (предусмотрено достижение потенциала до 1 млрд куб. м) и объемов оперативного резерва газа - в основном за счет расширения сети подземных хранилищ. В рамках «Программы создания в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке единой системы добычи, транспортировки газа и газоснабжения с учетом возможного экспорта на рынки Китая и других стран Азиатско-Тихоокеанского региона» ведется поиск геологических структур для создания в этих районах подземных газохранилищ. Большой объем геологоразведочных работ по поиску структур под создание ПХГ на большей территории Восточной Сибири и Дальнего Востока запланирован на 2015-2017 годы. В минувшем году в рамках НИОКР разработаны «Программа перспективного развития ООО "Газпром ПХГ" на 2015-2017 годы» и «План стратегического развития ООО "Газпром ПХГ" на 10 лет (до 2024 года)», а также «Стратегия развития ООО "Газпром ПХГ" до 2030 года» (этот документ находится в стадии уточнения по фактическим показателям текущего года).

В настоящее время реализуется ряд крупных проектов по реконструкции существующих и строительству новых объектов ПХГ. Так, по утвержденной программе развития Невское ПХГ, которое обеспечивает покрытие сезонной неравномерности потребления газа во всем Северо-Западном регионе России, должно увеличить среднесуточную производительность примерно на треть. Это позволит повысить надежность поставок газа отечественным потребителям и обеспечить необходимое резервирование для «Северного потока». В рамках данного проекта происходит не только увеличение производительности газохранилища, но и замена изношенного и устаревшего оборудования, а современные системы автоматизации позволяют диспетчеру дистанционно контролировать весь технологический процесс от скважины до магистрального трубопровода и своевременно корректировать режим по заданиям Центрального производственно-диспетчерского департамента ПАО «Газпром».

Стоит отметить и строительство новых объектов хранения газа в Тульской и Курганской областях. Новомосковское ПХГ, расположенное в Киреевском районе Тульской области, предназначено для обеспечения пикового газоснабжения Центрального промышленного региона. Это уже третий проект организации хранения газа в отложениях каменной соли после созданного Калининградского и строящегося Волгоградского ПХГ. Здесь учитывается опыт и строительства резервуаров, и эксплуатации при закачке и отборе газа. В связи с растущим газопотреблением на юге Западной Сибири и в прилегающих

районах Урала возникла необходимость в создании Шатровского ПХГ в водоносных структурах в Курганской области. Объем его хранения составит 1 млрд куб. м газа, а максимальная суточная производительность – 14 млн куб. м. Проектная документация по этим ПХГ в настоящее время находится на утверждении в ПАО «Газпром», и уже ведется работа по комплектации новых объектов материально-техническими ресурсами и выбору генеральных подрядчиков для их строительства. Также проектируется Арбузовское ПХГ, которое будет решать задачи стабильного газоснабжения Татарстана и повысит надежность работы ЕСГ.

- Каковы перспективы дальнейшего развития системы ПХГ «Газпрома»?

– Приоритетными на сегодня являются расширение и реконструкция базовых «подземок» – Касимовской и Невской, Удмуртского резервирующего и Канчуринско-Мусинского комплексов, реконструкция и техническое перевооружение Совхозного и Степновского хранилищ. Перспективы развития также связаны с проектированием и строительством новых хранилищ. В настоящее время идет строительство Волгоградского и Беднодемьяновского (в Пензенской области) ПХГ. Строительство первого предполагает создание в ближайшее время оперативного резерва газа в объеме 300 млн куб. м с перспективой увеличения до 820 млн куб. м. Последнее будет вводиться в эксплуатацию поэтапно, активный объем газа составит 2,5-7,5 млрд куб. м. В развитии – Калининградское ПХГ. В 2013 году были введены в эксплуатацию два его резервуара. Всего здесь будет построено 12 таких обособленных резервуаров с суммарным оперативным резервом 800 млн куб. м.

В условиях смещения сырьевой базы в северные районы страны, отстоящие от основных потребителей, проблема обеспечения надежности газоснабжения за счет создаваемых резервов газа в подземных газохранилищах будет оставаться особенно актуальной. Поэтому «Газпром ПХГ» является и в дальнейшем будет одной из наиболее динамично развивающихся компаний в отечественной газовой отрасли.

Беседу вел Денис Кириллов

ЭКСПАНСИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ИСКУССТВА

> На вопросы журнала отвечает директор Государственного Русского музея Владимир Гусев



>>

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО в Испании

– Владимир Александрович, в мире не так много музеев, которые имеют филиалы в других странах. У Эрмитажа есть представительство в Амстердаме. В конце года запланировано открытие филиала Лувра в Абу-Даби. Недавно в Малаге появилось зарубежное отделение музея, который вы возглавляете...

- Русский музей, русских художников, русское искусство за рубежом знают недостаточно. Последние 20 лет мы стремимся изменить эту ситуацию. Отчасти это связано с нашей активной выставочной политикой в Европе, в том числе – в Испании.

Санкции стимулируют интерес к России, потому что запретный ПЛОД сладок. А в культуре и искусстве запреты вообще не работают

С рядом испанских фондов мы неоднократно делали выставки. Количество переросло в качество. В январе 2014 года в Малаге состоялась моя встреча с мэром. Через два месяца он прилетел в Петербург, где мы подписали соглашение. И меньше чем через десять месяцев филиал был открыт.

Испанцы потом признались: боялись, что прибудут одни только медведи, герои труда, рабочие с колхозницами, но в результате были поражены богатством экспозиции, мы пять веков нашего искусства привезли.

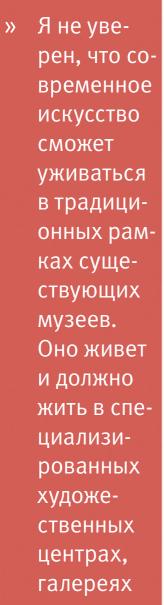
- Малага - это прежде всего Пабло Пикассо. В этом колоритном андалузском городе он родился. Там есть его Дом-музей, также в Малаге существует еще и Музей Пикассо. Очень популярные у туристов места.



- А в коллекцию Русского музея, кстати, входит собрание Музея Людвига, шоколадного короля из Кельна, коллекционировавшего живопись и подарившего нам прекрасные картины многих известных художников второй половины XX века. В том числе работы Пикассо.
- Испанцы мало знают пока русское искусство, но общего у нас, если говорить о Пикассо, хватает: тут и работа живописца с Дягилевым над русскими балетами, и женитьба на балерине, дочери полковника русской армии... – Да, великого испан-
- ского художника связывали узы брака с русской, у них родился сын Пауло. Важно также помнить о его родственных отношениях с русским авангардом.
- Русское искусство, вы считаете, причислять к «догоняющим» неправильно. А ведь именно так на Западе чаще всего и считают, отдавая должное лишь иконам и авангарду!
- До Петра I русское искусство не знало того жанрового разнообразия, которое было в католических странах. Как русская литература вышла из гоголевской







«Шинели», так русское изобразительное искусство из иконописных мастерских. К XIX веку русское искусство выровнялось по отношению к западным европейцам. Художника Кипренского, учившегося в Италии, таможенники отказывались пропустить, говоря, что он врет, называя вывозимые картины своими: «Русский художник не может писать, как Рембрандт!».

Неспециалист далеко не всегда отличит, где кисть русского, а где - западноевропейского художника. Это и хорошо, и плохо. Но культурная изоляция была преодолена. Вызвана она была, в частности, тем, что в XVIII-XIX веках Россией управляли дамы, родившиеся в маленьких остзейских княжествах. Будущие русские царицы, росшие в окружении европейских художников, потом сильно недооценивали наших живописцев.

Если же говорить о рубеже XIX-XX веков, то вплоть до 1932 года русские, советские художники во многом определяли развитие мирового искусства.

Малага и Гавана

- «Табакалера» (в здании раньше размещалась табачная фабрика) очень приятный выста-



вочный центр. Однако если говорить о расположении, то оно проигрывает променаду и паромной пристани Малаги, рядом с которыми находится также недавно открывшийся в специально построенном здании филиал Центра Помпиду. Не боитесь того, что филиал Русского музея будет посещать мало людей?

- Мэр Малаги прекрасно понимает значение культурного туризма. «Табакалера» находится в районе, в направлении которого сейчас развивается город. На благоустройство территории и создание транспортной инфраструктуры там уже миллионы евро потрачены.

Сейчас там от музея прохода к берегу моря нет, хотя тот совсем рядом. Скоро путь к эспланаде будет расчищен. Также мы договорились, что там откроют небольшую гостиницу, в том числе для приезжающих музейных специалистов. Там появится мишленовский ресторан. Мы будем развивать всё это. Работать просто надо. Есть нормальная конкуренция, а она помогает осуществлять хорошие проекты.

- Есть опасность, что находящиеся сегодня

за рубежом экспонаты Русского музея из-за каких-то исков там и останутся?

- Эта тема периодически всплывает. Например, несколько лет назад на выставке в Лондоне возникла угроза конфискации произведений из Эрмитажа, которые когда-то были в коллекциях Щукина и Морозова. У нас есть гарантии правительства Испании, которые накладывают мораторий на любые такие попытки. Существуют конвенции, касающиеся культурного наследия, и мы, конечно, внимательно изучаем законодательство, чтобы не оказаться в сложной ситуации.

- Почему следующим филиалом стал кубинский?

- Здесь велика роль чрезвычайного и полномочного посла Республики Куба в Российской Федерации Эмилио Лосада Гарсиа, который очень любит русское искусство, хорошо знает ситуацию у себя на родине, в частности те структуры, которые там сейчас занимаются восстановлением и возрождением исторического центра Гаваны. Важно то, что на встрече Владимира Путина и Рауля Кастро прозвучала тема Русского музея. Вообще говоря, у многих кубинцев есть



Николай Полисский. Инсталляции «Вселенский разум» и «Бобур» (внизу). Окрестности деревни Никола-Ленивец

огромное желание не потерять связь с Россией. Ведь сегодня, когда США отменяют свои санкции против Кубы, там открывается американское посольство, туда вообще в данный момент идет много всего. Но кубинцы хотят в этих новых условиях нашу дружбу сохранить.

- Почему вы думаете, что антироссийские санкции стимулируют интерес к России?

- Когда в начале прошлого десятилетия нам сказали, что денег на наши проекты в регионах больше не будет, мы стали вести эту работу с использованием новейших электронных технологий. Тогда кризисная ситуация помогла нам найти нашего спонсора АФК «Система», компанию, которая этими технологиями занимается.

Санкции стимулируют интерес к России, потому что запретный плод сладок. А в культуре и искусстве запреты вообще не работают. Вызывают обратную реакцию. Для меня самого это удивительно. И приятно. Если говорить об открытии филиалов Русского музея, то, помимо Испании и Кубы, есть еще ряд стран, проявляющих к нам интерес.

АКТУАЛЬНОЕ **ИСКУССТВО**

- В начале прошлого десятилетия Галерея Марата Гельмана преподнесла Русскому музею некие арт-объекты. Многие, как известно, были даже возмущены тем, что основанное Николаем II самое крупное собрание отечественного изобразительного искусства приняло такой неоднозначный дар...

- Сегодня мы часто искусством называем совсем не то, что я, скажем, изучал в Академии художеств. Изменилась социальная функция искусства. Часто мы уже не называем эти арт-объекты изобразительным искусством, говорят

о пластическом, визуальном искусстве. Есть такие экспонаты, которые по своим размерам не помещаются в самых больших залах обычных музеев. Ситуация изменилась. Я не уверен, что современное искусство сможет уживаться в традиционных рамках существующих музеев. Оно живет и должно жить в специализированных художественных центрах, галереях.

Мы очень активно работаем с современным искусством начиная с авангарда начала XX века. Малевич, который проклинал музеи, называя их саркофагами искусства, потом обрел последнее прибежище в Русском музее. В подвалах Михайловского дворца у него была лаборатория.

Огромная коллекция русского авангарда сохранилась благодаря тому, что была передана из Музея художественной культуры - после постановления ЦК ВКП(б) «О перестройке литературно-художественных организаций» 1932 года – Русскому музею. - Один известный современный российский художник-реалист сказал, что Малевичу не место в Третьяковке...

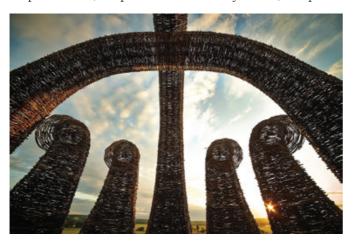
- Это на совести того художника. Грабарю, директору Третьяковской

галереи, говорили, что он «прививает русскому искусству сифилис», покупая картины мирискусников. А ведь это этап, история, нравится это кому-то или нет. Мы с вами можем, конечно, изобразить «черный квадрат», но он не прозвучит так, как картина Малевича в свое время. Она возникла в нужное время в нужном месте. К тому же этот художник создал массу самых разных полотен.

– Широкой публике наверняка неизвестно, как и почему картины того или иного художника удостаиваются чести оказаться в Русском музее.

– Даже дары принимаются далеко не все. Решается это коллегиально. Есть закупочная комиссия. Специалисты разных отделов, порядка 40 человек, делают заключение, я уже туда не вмешиваюсь. Скажем, отделу Древней Руси надо доказать всем, что надо приобрести какую-то икону. Или отдел современного искусства доказывает, что картину такого-то художника надо, предположим, принять в дар. Ежегодно наша коллекция увеличивается на 1,5–2 тыс. экспонатов. И в основном это работы современных художников. За ценами на аукционах угнаться сложно. Не исключены ошибки. Как известно, и Третьяков ошибался.

Беседу вел Владислав Корнейчук







Художник-ОФОРМИТЕЛЬ

– Андрей Иванович, когда вы начали рисовать?

- Еще в школе. Родился в деревне, в Молдавии. Кружков, а тем более детских художественных школ, как в городе, у нас не было. Но наша учительница рисования увлекла меня своим предметом. Потянуло в эту сторону. Большую роль сыграл старший брат Петр, студент Кишиневского государственного университета, который привозил мне книги, краски, кисти, альбомы, этюдники. Если бы не он, мне было бы гораздо сложнее. Затем стал готовиться к поступлению в Республиканское художественное училище имени Репина в Кишиневе. И после 8-го класса поступил. Отучился четыре года.

– А как вы на Крайнем Севере оказались?

– После армии в 1985 году. Увидел, что по комсомольским путевкам набирают молодежь на всесоюзную стройку. Из Нового Уренгоя приезжал в Кишинев представитель. Поехал







Я приверженец реалистической школы. Люблю пейзажистов: Шишкина, Поленова, Саврасова, Куинджи, Мясоедова... Конечно, картины Репина люблю. Новые течения в изобразительном искусстве меня не привлекают. Хотя импрессионисты мне интересны



в составе комсомольскомолодежного строительного отряда «Стахановец». Думал: посмотрю, что да как, и обратно... Оказалось - на всю жизнь. Тут, конечно, развал Советского Союза сыграл большую роль. Многое в Молдавии стало по-другому. Контакты с родственниками, связи -

всё это осталось, но уже было не таким, как раньше. И в 1990-е годы обстановка там была еще сложнее, чем в России. А в Новом Уренгое работа всегда была. И я остался. Сначала работал художником-оформителем в строительной организации: лозунги, таблицы... В 1995 году перешел в «Газпром»; в Управлении связи - с 1998 года. Пришлось разные рабочие профессии освоить. И в то же время занимался оформлением.

- Кто в живописи ваши кумиры, если так можно сказать? Какие направления вам интересны?

- Я приверженец реалистической школы. Люблю пейзажистов: Шишкина. Поленова, Саврасова, Куинджи, Мясоедова... Конечно, картины Репина люблю. Новые течения в изобразительном искусстве меня не привлекают. Хотя импрессионисты – Моне, Мане, Сезанн - мне интересны. Хорошо написано, схвачено с натуры. У Пикассо и Шагала есть вещи, которые нравятся, но не так сильно.

– Неужели ни разу не было соблазна нарисовать «абстракцию»?

– Само собой, я бывал в Третьяковке, в Русском и других музеях, видел там картины знаменитых авангардистов. «Черный супрематический квадрат» Малевича не трогает меня так сильно, как пейзажи Поленова. У него такой труд, что с «Квадратом» это несопоставимо. Хоть Малевич и ценится, но я этого не понимаю.

КРАСОТА СУРОВОЙ ПРИРОДЫ

- Почему северные пейзажи?

- Многие думают, что на севере всё серое. Ничего подобного! Летом и осенью - такая красота! И художнику нужно уловить эти сложные краски.

- А как вы с натуры зимний пейзаж пишите, если на дворе минус 40?

– Да и в минус 20 на улице не порисуешь! По большей части я хожу по лесу, наблюдаю и фотографирую. Потом, уже дома, систематизирую. По памяти, с помощью фотографии рисую. Даже и летом у нас проблематично на улице писать! В городе еще куда ни шло, а в лесу мошка ест. Земля-то ведь здесь – торф да болота. И мошки там миллионы. В основном стараюсь ходить в лес тогда, когда ветер: мошку в такие моменты сдувает.

- Сегодня для вас живопись – просто увлечение или дело жизни?

 Считается это хобби, конечно, но вообще-то это мое призвание.

– Покупают картины?

– Давно уже. И покупают, и заказывают. Кто-то, например, уезжает, хочет «захватить с собой» природу Крайнего Севера. Природа есть природа, она всем нравится.

- А производство «в кадр» попадает?

– Бывает такое. Ведь наши производственные объекты находятся в самых разных местах тундры.

- Сколько всего живописных полотен примерно на вашем счету?

– Сотни. В основном пишу маслом, реже - акварелью. Сам делаю подрамники, натягиваю и готовлю холст. Я, вообще говоря, всем этим занимаюсь, потому что нравится.

> Беседу вел Владислав Корнейчук



ними – распад СССР в декабре 1991-го. У каждого свои результаты и своя сфера ответственности.

Во второй половине 1980-х годов наша страна достигла максимальной точки своего развития, но не смогла перейти на следующий уровень. Нам не удалось решить стоящие перед нашим обществом ключевые задачи, касающиеся повышения значимости человеческого фактора, развития творческих способностей человека, самоуправления, выстраивания равноправных горизонтальных и сетевых связей и так далее. Мы не взяли этот барьер и остаемся по эту сторону от него, но не стоим на месте, а, к сожалению, откатились назад. Сначала общество бросилось искать обходные пути, попыталось обойти этот барьер с Запада, что было наивно. Это очень коварный путь, потому что рельсы здесь находятся под уклоном. И если вы становитесь на них, то едете в обратную сторону. Получается такое движение «вперед-назад». Именно это с нами и происходило. Мы с головой погрузились в капитализм, причем не просто в капитализм, а в капитализм периферийный. В результате Россия превратилась в своего рода сырьевую баржу, которая прицепилась к буксиру Запада и плыла за ним долгое время по волнам мирового рынка, ничего, по сути, не предпринимая. Как историк отмечу некоторые характеристики такого вектора «развития»: периферийный капитализм крайне открыт колебаниям мирового рынка, всесторонне способствует коррупции, смешению государственных интересов с частными родовыми, групповыми и бизнес-интересами, а через них и с интересами других государств. Структура общества была перестроена под задачи заднего двора мировой экономики. Происходила частичная деиндустриализация, стали проступать архаичные черты в социальных отношениях, вплоть до феодальных. Деградация тем печальней, что Россия имеет прекрасные объективные возможности для развития: просторы и ресурсы, в том числе и энергетические, научно-промышленная база, еще не уничтоженная окончательно рациональная культура и система образования, полученная нами в наследство от Советского Союза... Как говорил Ленин, у нас есть всё для того, чтобы «построить социализм в одной отдельно взятой стране». Для развития у нас есть действительно всё, кроме адекватной социальной структуры. Чиновники и бизнес не хотят ее принципиально менять – их всё устраивает. Пока в мире были высоки спрос и цены на энергоресурсы и другое сырье, они почивали, царствовали, лежа на боку. Запад это тоже вполне устраивало, поэтому политика России, как внешняя, так и внутренняя, в целом воспринималась США и Западной Европой достаточно благосклонно. Даже в последние годы в Сирии и в Иране, например, мы действовали не только в своих интересах, но и успешно помогали решать проблемы Запада – например, лишение Сирии химического оружия. И всё, возможно, было бы так же «хорошо» и дальше.

Но в 2008 году начался мировой финансово-экономический кризис, продолжающийся и по сей день. Когда говорят, что он преодолен, - это чудеса статистики, связанные, в частности, с тем, что происходит инфляция всех валют. И поэтому кому-то может казаться, что начался экономический рост. На самом же деле если в отдельных регионах он как бы есть, но очень слаб и сомнителен, то в мировом масштабе его нет. Мир тоже уперся в барьер, который пока не может преодолеть. Как учит опыт 1930-х годов, в таких случаях обостряется борьба за ресурсы и влияние. По России кризис ударил, потому что нет прежнего роста потребления сырья, напротив все стремятся к экономии. Если есть проблемы с благосостоянием, то государства нередко ищут пути в национальной консолидации. А это ведет к новым международным конфликтам. Одним из них стал кризис вокруг Украины.

Я считаю, что нам нужно было бороться за всю Украину, сохранять дружбу с ней, не выталкивая эту тесно связанную с нами страну в объятия НАТО. Например, мы многое сделали для роста взаимопонимания на уровне научной общественности в рамках российско-украинской комиссии историков. Но возобладали другие тенденции. Мы «спасли» Крым, но потеряли всю Украину. И если не навсегда, то очень и очень надолго. Между тем, как только «Крым пришел в родную гавань», нашу баржу оторвало от буксира Запада и бросило в бурное море кризисного глобального рынка в качестве уже самостоятельного судна, которому нужно не только противостоять шторму, но в этих условиях маневрировать и вести бой. Но судно-то строили для прогулок по тихой воде, у него даже нет высоких бортов для защиты от сегодняшней стихии. И если всё оставить как прежде, мы просто потонем. Поэтому у России есть два пути: либо мы проиграем в этом противостоянии, либо сможем быстро и кардинально перестроить всю систему нашего общества - социальную, экономическую и политическую в совершенно другой, новый формат. В противном случае, помимо внешнего давления, мы получим социальную напряженность внутри страны, которая может закончиться плачевно для всех нас. Это ставит перед нашей страной грандиозные внешне- и внутриполитические задачи, которые жизненно необходимо срочно решать.

ПОРА ДЕЙСТВОВАТЬ

- То есть мы живем в очередной переломный момент истории?

– Безусловно. Как человека меня это, конечно, несколько пугает, но как историка - радует. Россия наконец подняла якоря, закончилась статичная эпоха, чреватая гниением. Открылась возможность перейти от движения «вперед-назад» к настоящему, так необходимому нам развитию. Мы вышли из состояния, когда можно просто стоять на месте или сползать по наклонной в обратном

направлении, теряя драгоценное время и ресурсы. Сейчас, чтобы выжить, нужно идти вперед – начать модернизацию и приступить к решению тех самых задач, которые оказались не по зубам советскому обществу в период перестройки. И пора уже не говорить об этом, а действовать.

- Вы считаете, что США сейчас позволят нам это сделать?

– Я не склонен поддерживать конспирологические теории и считать, что всем в мире управляет Америка. США, конечно же, нельзя сбрасывать со счетов. Впрочем, так же как Германию и другие страны Евросоюза, как Китай и страны Азиатско-Тихоокеанского региона, как Иран и весь исламский мир. У всех и каждого из них, даже у небольшой Финляндии, безусловно, есть свои стратегические интересы, которые они будут стараться продвигать, а также те или иные противоречия с нами, которые будут пытаться решить в свою пользу. Так было, есть и будет всегда. Но нужно понимать соотношение проблем. Думаю, что в этом со мной согласится любой рационально мыслящий человек: в наших бедах главным образом виноваты мы сами. Поэтому основное внимание нам необходимо уделять все-таки внутренним проблемам – только тогда мы сможем принять любой вызов извне. Если же просто искать виноватого на стороне, а под предлогом внешних угроз отказаться от внутренних изменений, то рано или поздно это закончится катастрофой.

Система координат

- А как в целом вы видите сегодняшний глобальный

 В нынешнем глобальном мире у большинства крупных держав не существует отдельных национальных интересов. Исключение, пожалуй, составляет только Китай. Все остальные, будь то США, Германия или любая другая значимая страна на карте мира, пронизаны глобальными связями и транснациональными интересами. Нужно понимать, что при нынешних глобальных информационных и экономических потоках национальные перегородки слабы. Если говорить о западном мире, то там существует два интернационала, или, если хотите, два штаба, один из которых преобладает в Северной Америке, другой – в ряде стран Западной Европы. Конечно же, такое разделение очень условно. Отмечу, что это не какие-то там масонские ложи, ведь они весьма публичны. Это неоконсерваторы и социал-либералы, которые в мировом масштабе имеют две разные стратегии. Поэтому элиты стран западного мира связаны между собой не национальными, а политическими и экономическими интересами глобального масштаба. Люди, живущие в Вашингтоне, могут вести борьбу между собой на территории Азии и Африки. Именно в силу этого в государствах третьего мира между ними разворачиваются острые конфликты, сталкиваются разные политические и бизнес-интересы, представляющие одну и ту же страну или, точнее, одни и те же коалиции государств. Играя местными политиками и бизнесменами, они борются за укрепление своих позиций. По крайней мере, так было до кризиса 2008 года, после которого начался некоторый откат от глобального взаимодействия к национальной изолированности. А в 2014 году этот относительный баланс еще больше нарушился.

- Но левые силы в одной стране в настоящее время скорее ближе к правым в другой, и наоборот.

– Так и есть: радикалы сплачиваются, чтобы бросить вызов двум главным международным партиям. Мировой экономический кризис сбил отлаженные ранее связи, вызвал и перестройку стратегий. Стратегия неоконсерваторов заключалась в том, чтобы заморозить ситуацию, править по принципу «от добра добра не ищут». Они думали, что это позволит остановиться у пропасти. Но мир стал сползать в пропасть - кризис начался. А социал-либералы собирались на мягком тормозе выпускать пар, то есть попытаться мыльный пузырь, что нарос к 2008 году, как-то постепенно спустить. Тем не менее произошел хлопок. Не такой мощный, как в 1929 году, что в результате привело ко Второй мировой войне, но тоже достаточно серьезный. Нынешняя перегруппировка сил связана с тем, что радикальные крылья левых, почувствовав вкус революционной перспективы, резко стали выступать против мирового порядка, а радикальные крылья правых, ненавидящие глобализм, выступили с ними в унисон. Поэтому сегодня французская ультраправая партия «Национальный фронт» во главе с Марин Ле Пен и греческое объединение левых партий СИРИЗА, особенно его левая платформа, дуют в одну дуду против Евросоюза. В то же время центристские элиты западного мира по-прежнему стараются сохранить старые связи. Но тут важно еще одно обстоятельство. Дело в том, что основная игра ведется не между государствами, а между очень большими агломерациями, такими как США и ЕС, которые всё еще сохраняют отдельные интересы, либо между транснациональными бизнес-кланами. Поэтому, кстати, непотопляемая Великобритания сейчас ведет игру на торпедирование Евросоюза наряду с леваками из СИРИЗА и правыми во главе с Марин Ле Пен. Так что получается несколько более сложный расклад.

- И чем это может закончиться?

– То, что я обрисовал, – некая система координат, на фоне которой происходит перестроение. Так же, как в 1930-е годы, мировой экономический кризис ведет к усилению национальной консолидации. Хотя, на мой взгляд, в мире она по-прежнему невысока, за исключением Китая и периферийных стран. Как раз периферийные страны консолидируются первыми, поскольку у них глобалистско-постиндустриальные структуры еще не очень окрепли. В период кризиса 1929 года глобализация лопнула, всё стало трещать по швам, пошла национальная консолидация и очень острая борьба за источники сырья, за ресурсы, за рынки сбыта. И опасность таких периодов, один из которых мы сегодня переживаем, в том, что любое неосторожное движение ведет к мировой войне. В 1930-х всё началось со слома системы международных отношений, которая тогда называлась Версальской и была, конечно, несправедливой. Но существовали правила игры. А если их в одном месте поломать, то система начнет рушиться как карточный домик. Это опыт, о котором мы должны помнить.

- Вы говорите, что Россия сразу после развала СССР встала на «западный путь». Как она вписалась в обрисованную вами систему координат?

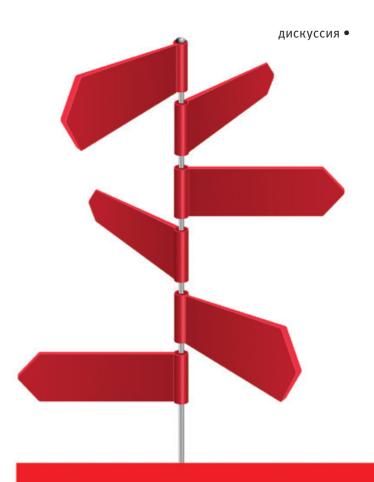
– В этом раскладе Россия достаточно долгое время занимала периферийную нишу, о которой я уже говорил, что

позволяло ей жить относительно спокойно и в принципе неплохо. Ориентируясь на неоконсерваторов, страна сконцентрировалась на экспорте сырья на Запад. И благодаря получаемым от этого доходам удавалось гасить социальные конфликты. Россия отказалась от военного соперничества с западным миром, отовсюду вывела войска и закрыла базы, вступила в ВТО, открыла путь на внутренний рынок западному бизнесу, хранила свои капиталы именно на Западе. Соответственно, представители российской власти и элиты воспринимались западным миром как вполне себе «свои». Эта ситуация должна была измениться в 2008 году с началом глобального кризиса. Но мы придумали «перезагрузку», которая позволила сохранить стабильность нашей системы до 2011 года. Символично, что американцы так и не поняли смысл всего этого, даже написали на символической кнопке, если помните, «перегрузка». Но по мере углубления социально-экономического кризиса в России началось усиление национальной консолидации. И когда сегодня мы отцепились от прежней системы глобального разделения труда, наша страна оказалась на распутье.

Остальной мир

- Но ведь помимо Запада есть еще и Восток...

- Если брать глобальное политическое поле, то остальной мир, по большому счету, состоит из Китая, тяготеющих к нему стран и мира ислама, который, увы, продуцирует исламский радикализм, ставший главной контрэлитой, не признающей старые правила игры, современную «Версальскую систему», как не признавал ее Гитлер. Китай преследует прежде всего свои государственные интересы, основанные на понимании себя как Поднебесной, центра мира. В то же время он зависим от мирового потребления промышленной продукции, то есть от тех же волн кризиса. Старые левые движения сегодня в упадке, примыкают к социал-либералам или сосредотачиваются на критике без ясной альтернативы. Пока не возникло какой-то новой влиятельной революционной конструктивной сверхидеи подобной тем, что выдвигали интернационалы второй половины XIX - первой половины XX века. А она, кстати говоря, нужна. И хотя это может показаться странным, нужна в том числе и умеренным элитам, потому что мир – в тупике. Он уперся в стену. Советский Союз во время перестройки не смог преодолеть очередной барьер в своем развитии, но те развитые страны, которые подобный барьер преодолели в 60-70-е годы, сейчас тоже уперлись в следующую стену. Нужна сверхидея, которая объяснит, куда двигаться дальше. Нужна модель постиндустриального общества XXI века. Этот век по существу не начался, потому что пока исторически не произошло ничего принципиально нового. Большую часть прошлого века у людей был выбор между либерализмом (в двух вариантах – социал-либеральном и консервативном), социализмом и фашизмом. Сегодня остаются либералы, которые уже всего достигли и, по сути, им нечего больше хотеть (об этом подробно рассказал Фрэнсис Фукуяма в своей книге «Конец истории»). Есть исламский радикализм как полюс, как некая параллель



» В НЫНЕШНЕМ ГЛОБАЛЬНОМ МИРЕ У БОЛЬШИНСТВА КРУПНЫХ ДЕРЖАВ НЕ СУЩЕСТВУЕТ ОТДЕЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ. ИСКЛЮЧЕНИЕ, ПОЖАЛУЙ, СОСТАВЛЯЕТ ТОЛЬКО КИТАЙ



БЫТЬ ЛИДЕРОМ ЧЕЛОВЕ-ЧЕСТВА, ЕСЛИ ГОВОРИТЬ О СТРАНЕ, МОЖНО ТОЛЬКО ТОГДА, КОГДА ПРОИЗВО-ДИШЬ ИДЕИ, А НЕ ЗАИМ-СТВУЕШЬ ИХ



фашизма современности, который тащит мир назад, к архаике. И есть пустое место – проект перспективы развития мира. XXI веку нужен свой социалистический проект, который ответит на вопрос, как нам перестроить общество на новых основаниях. Подобные проекты пока не пользуются массовой популярностью, а обсуждаются лишь на узких научных дискуссиях. А мир остается в тупике, потому что не к чему дальше стремиться.

Если говорить о Востоке, то до глобального кризиса расклад был достаточно простой. Был исламизм в различных формах, в том числе исламизм умеренный, к которому следует относиться с уважением. И прогрессизм, который принимал разные формы: националистические, «социалистические», в последнее время либеральные. Смысл прогрессизма – нужно сохранить свою культуру, но получить все хорошее, что есть на Западе. Восточный либерализм не такой, как его понимают в западном мире, для которого идеальная модель – США и Великобритания. Он сродни нашему либерализму, а не политике Маргарет Тэтчер. Это надежда на то, что если мы введем западные институты, то у нас сразу всё наладится. На мой взгляд, это, конечно, наивная надежда, хотя объяснимая. Так вот, история восточного мира – это история конфронтации как раз этих двух секторов общества. Условно говоря, исламисты против прогрессистов. Последние расколоты, опять же очень условно, на демократов и авторитаристов - сторонников диктатуры и державности. По сути дела, на Востоке борются те же самые неоконсерваторы и социал-либералы, только со своими особенностями. Но проблема в том, что, добравшись до власти, социаллибералы сосредотачиваются на дележе национального пирога, если он, конечно, есть. А неоконсерватор в бедной стране - это всегда диктатор. Таким образом, проблемы Востока не решаются, а накапливаются, что вызывает раздражение, которое в своей наивысшей точке выливается в массовый протест. То, что произошло в 2011 году на Ближнем Востоке, я бы не стал называть «оранжевыми революциями», потому что это совершенно другой феномен. Это гораздо более радикальный протест, но он слеп. Потому что у него нет проекта перемен. Есть пустота, которую в результате заполняет исламский экстремизм. Кризис, который разразился там в 2011 году, был следствием тяжелейшей социальной ситуации, а вовсе не подрывной активности Запада. Не исключено, что западный мир и пытался этой ситуацией воспользоваться, но, как

видим, безуспешно. Между тем «Исламское государство» продолжает заполнять пустоту и выполняет на Востоке роль поставщика сверхидеи для обездоленных и романтиков. Увы, ведущей не к выходу из воронки, а вглубь нее.

- А что вы скажете о Китае?

- Когда мы говорим о противоречиях между Китаем и США, нужно помнить, что у них сейчас «сиамская» связь экономик с огромным товарооборотом. Поэтому для Китая нормальные отношения с Америкой могут в любой момент оказаться важнее, чем с Россией.

Китайское чудо наполовину обязано китайскому характеру: исполнительная дисциплина, здоровый прагматизм, уважение к мудрости старших. На мой взгляд, есть такая общеисторическая закономерность - существуют резонансы определенных народов с определенной социальной ситуацией, стадией развития. Китай резонировал с индустриальным обществом. И когда нам говорят: «Почему мы не пошли по китайскому пути?», ответ очевиден: «А где нам взять столько китайцев?». Китай был идеальным сборочным цехом, пока благосостояние не выросло настолько, что теперь это уже не дешево. Но у китайцев есть проблемы с креативностью. В мире ведь не так много стран, где придумывается что-то принципиально новое. Как раз наша страна в это число входила (пока был СССР, во всяком случае), Китай же предпочитает брать перспективные разработки со стороны. А сейчас, возможно, сохранив креативный потенциал, мы не имеем механизма его реализации.

У китайцев всё иначе. Они хорошо реализуют понятную инженерную идею, но пока испытывают некоторый дефицит такого мышления, которое создает пограничные состояния и генерирует новые идеи. Возможно, это неизбежный этап развития и они идут к собственной перестройке, которую даже успешно осуществят. Но пока они в доперестроечном периоде. Россия - тоже. Но мы находимся в разных состояниях. Потому что мы не преодолели барьер, а они идут к барьеру, но, пока позволяет мировая ситуация, развиваются вширь, занимают сильные позиции в разных регионах мира, «бронируют» источники сырья под будущее развитие и идут вперед. Но впереди барьер, связанный с новым качеством креативности, и неизвестно, сумеют ли они его преодолеть. Быть лидером человечества, если говорить о стране, можно только тогда, когда производишь идеи, а не заимствуешь их.



Свобода и вседозволенность

- Почему же Россия еще не стала лидером человечества? Ведь у нас никогда с идеями не было проблем.

- Потому что мы провалились с перестройкой. Кроме идей, нужен механизм реализации, адекватная новым задачам социальная структура. Мы имели и, думаю, всё еще имеем неплохие шансы, но при определенных условиях. Судите сами: первая атомная станция, первый человек в космосе, первый спутник, первый радиоконтакт и так далее. Конечно, мы были первыми не всегда и не везде. Но нужно понимать, что социальные условия могут либо способствовать развитию, либо его тормозить. Были времена диктатуры, застоя и оттепели. Как раз в периоды оттепелей мы по-настоящему и раскрывались. Для западного мира тоже важно сохранять социальный баланс. Капитализм добился немалых успехов, но без социальных компенсаторов он служит прежде всего элите, создает огромную социальную напряженность. Это в свое время очень вовремя поняли Франклин Рузвельт и его команда. Но и западная модель уже в 1960-1980-е годы испытывала серьезнейшие трудности. То, что не удалось реализовать провозглашенный во время перестройки демократический социализм, - трагедия не только для нас, но и для всего мира.

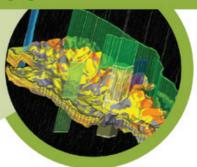
- Но думается, что как раз в самые-то сложные периоды у нас делались настоящие прорывы и появлялись гении...
- В самые сложные периоды гении есть, а механизма реализации нет. Настоящие чудеса у нас начинаются тогда, когда хаос отступает и когда железная рука ослабляет хватку. Нужен социальный баланс, когда творец идей, координатор их реализации и исполнитель являются членами одной социальной группы. Как бы являются неким товариществом или кооперативом – здесь есть разные формы, уже выработанные человечеством. Тогда идет поступательное развитие и исчезают предпосылки для социальных взрывов. Это помогает и в периоды катастроф. Например, в 1936 году в Испании был полный кошмар – гражданская война, стремительный распад экономических связей и так далее. Но когда рабочие захватили предприятия, производство в ведущих отраслях выросло аж в полтора раза. Потому что они почувствовали себя хозяевами, что сделало их энтузиастами своего дела. Хотя никто их не порол розгами и не ставил к стенке. Современные технологии, в том числе социальные, позволяют применить

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ НАКАНУНЕ НОВОЙ КЛАССИФИКАЦИИ ЗАПАСОВ УГЛЕВОДОРОДОВ

2-3 НОЯБРЯ 2015 Г. МОСКВА

Цель конференции с участием представителей власти, бизнеса и науки — оценка готовности новой Классификации запасов углеводородов, разработанной МПР РФ и Федеральным агентством по недропользованию, к работе: порядок и процедуры, подсчет и учет запасов.

«ВЕРТИКАЛЬ» ПРИГЛАШАЕТ ВСЕХ **ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ** УЧАСТНИКОВ РЫНКА ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В РАБОТЕ КОНФЕРЕНЦИИ



Рассматриваемые вопросы: фундамент современной системы недропользования, эволюционный принцип совершенствования, стадийность и последовательность геологического изучения недр, организационно-правовой режим изучения, оценки и разработки ТрИЗ, рентабельные и нерентабельные ресурсы, гармонизация интересов государства и недропользователя, алгоритмы перехода к новой классификации.

В рамках конференции пройдет круглый стол «Импортозамещение в геологоразведке».

Организатор — Министерство природных ресурсов и экологии Российской Федерации



Оператор проекта -«Нефтегазовая Вертикаль»

По вопросам участия, аккредитации, выступлений, стендовых докладов, спонсорских возможностей обращайтесь в конференционную службу «Вертикали»

+7 (495) 510 5724 nc@ngv.ru

реклама

этот опыт производственного самоуправления еще более широко и эффективно.

Расколотое общество

- А национальная идея России сейчас не нужна?

- Идея способна консолидировать общество, которое расколото, если она не навязывается, а принимается свободно – как путь к преодолению социального раскола. Она должна объяснять, как это сделать, какой будет новая социальная структура. Попытки сформулировать национальную идею предпринимались еще при Ельцине. Проводился даже специальный конкурс, с итоговыми материалами которого мне довелось работать. Возможно, сегодня они остаются где-то в государственных архивах. Современный идейный спектр состоит из идей, которые давно существовали в России. Каждый «создатель национальной идеи» пересказывал то, что унаследовал от той или другой идеологии, считая именно ее правильной. Если систематизировать эту информацию, то можно сделать вывод, что наше национальное сознание не хаотично, но расколото на четыре основных сектора. Чтобы было проще их классифицировать, возьмем отношение определенных групп населения, допустим, к Сталину. Пересекаются ценности (хороший-плохой) и цели (модель желательного общества). Сталин хороший и Сталин плохой, Сталин левый и Сталин правый. Тех, кто считает, что Сталин хороший и левый, я бы отнес к тем, кого их противники называли «совками». Они считают, что Россия-СССР – советская держава, идуНЕ НУЖНО УМАЛЯТЬ ЗНАЧЕНИЯ СЫРЬЕВЫХ РЕСУРСОВ, КОТОРЫМИ МЫ ОБЛАДАЕМ, И ОСВАИВАЮ-ЩИХ ИХ КОМПАНИЙ, ТАКИХ, НАПРИМЕР, КАК «ГАЗПРОМ». ДЛЯ СТАРТА «СЕКТОРА БУДУ-**ЩЕГО» НУЖЕН ПРОЧНЫЙ** ФУНДАМЕНТ – РЕСУРСНЫЙ И ФИНАНСОВЫЙ



на соборность, общинность, социальную справедливость и ряд других черт, присущих нашей идейной традиции. Эти ценности можно перевести на другие идеологические «языки»: социальная солидарность, народовластие, самоуправление, гражданственность. При этом для ускорения достижения согласия можно было бы передать инициативу на локальные уровни, координируя общее направление движения из центра. Пусть в одном месте возобладают одни подходы, а в другом - иные. Ведь важнейшие проблемы людей можно решать на местах – там люди лучше знают свою жизнь, чем московские чиновники. Объединяющая идея должна сама вырасти на благоприятной почве общих целей, прежде всего - преодоления социального раскола на богатых власть имущих и всех остальных. Для успеха в этом деле недостаточно, чтобы собрались интеллектуалы и обо всем договорились – общество этого просто не заметит. Нужно, чтобы идея содержала ясный проект будущего, к которому мы стремимся, чтобы она была руководством к делу, которое увлечет людей.

КРЕАТИВНЫЕ ПОСЕЛЕНИЯ **>>** И КОЛЛЕКТИВЫ ДОЛЖНЫ РАБОТАТЬ В РАЗНЫХ СЕК-ТОРАХ ЭКОНОМИКИ, ДЕЙ-СТВОВАТЬ НА ОСНОВЕ САМОУПРАВЛЕНИЯ. БЫТЬ СВЯЗАНЫ МЕЖДУ СОБОЙ И ПОМОГАТЬ ДРУГ ДРУГУ. ПРИ ЭТОМ ОНИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ЗАЩИЩЕНЫ ОТ ВНЕШНЕГО **ВМЕШАТЕЛЬСТВА**

Что делать

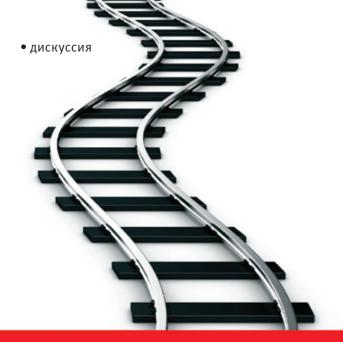
- Как вы считаете, что в нынешней ситуации необходимо делать нашей стране?

– Теперь мы отрицаем западный путь, хотя пока лишь формально, ведь наша внутренняя структура, ориентированная на Запад, до сих пор остается всё той же периферийно-капиталистической. Но раз уж мы сошли с этих рельс, нам нужно перейти на другие. А выбор у нас не так уж и велик. В мире существует только три модели общества. Капиталистическая, или западная, от которой мы фактически вынуждены сейчас отказаться. Социалистическая, или с элементами социализма, у которой есть множество конфигураций и модификаций. И национальная авторитарная диктатура. Последняя возвращает нас в архаику и ведет к изоляции, вражде с окружающими, потому что у них другие национальные проекты, а авторитаризм не склонен к компромиссам. Попытка стать державниками и оставаться либералами в экономике, сохранить периферийную структуру экономики – это самоубийственный абсурд. Чтобы выжить и развиваться, по моему мнению, единственный вариант для России переход к новой идеологии с элементами демократического социализма. Нам нужно вернуться к тем задачам, которые мы не решили в период перестройки. Потому что сегодня страны, которые являются лишь обладателями сырья или сборочными цехами, оставаясь во втором или даже в третьем эшелоне развития, обречены на отставание. Ведь ни для кого не секрет, что в современном мире выигрывает тот, кто производит и внедряет идеи и технологии, а не тот, кто просто качает

сырье. Но ремодернизация сегодня - это не новая сталинская пятилетка. Сегодня нужен не вал, а эффективность. Да и крестьян нет, за счет которых делалась прошлая модернизация. Быстро провести ремодернизацию мы можем только в условиях социально ориентированного государства, взявшего на вооружение элементы социализма – производственной демократии, соединения функций работника, творца и управленца. При этом не нужно умалять значения сырьевых ресурсов, которыми мы обладаем, и осваивающих их компаний, таких, например, как «Газпром». Для старта «сектора будущего» нужен прочный фундамент – ресурсный и финансовый. Необходимо грамотно распорядиться средствами, получаемыми от продажи сырья, направляя их на создание наукоемких очагов роста, причем не только в энергетической сфере. И эти производства должны быть по-новому организованы.

- Что конкретно вы бы предложили, ведь у нас уже давно говорят об инновациях, технологиях, модернизации и так далее?

- Залог успеха - во внедрении не железок, а новых социальных технологий, которые помогают мозгам. Этого не понимают наши инноваторы. Задачу ремодернизации сегодня невозможно решить сразу, как могли бы во время перестройки, с помощью единого народно-хозяйственного комплекса. Но стимулирующие социальные технологии, создающие чувство сопричастности у каждого работника, а не только у собственника, легче создавать локально, в коллективе. Можно создать очаги модернизации, которые я называю наукоградами, креативными поселениями или альтернативными общинами (каждое



ОДНОВРЕМЕННО С СОЗДАНИЕМ ТОЧЕК РОСТА ТРЕБУЕТСЯ СОЦИ-АЛЬНЫЙ РАЗВОРОТ В ОБЩЕРОССИЙСКОЙ ПОЛИТИКЕ В СТОРОНУ ЛЕЧЕНИЯ СОЦИАЛЬНЫХ ЯЗВ НАШЕГО ОБЩЕСТВА. ИНАЧЕ ТОЛПЫ ОБЕЗ-ДОЛЕННЫХ РАЗОБЬЮТ ХРУСТАЛЬНЫЕ ОСТРОВА НАУКОГРАДОВ

название по-своему верно и отражает свою сторону сути). Для человека, который что-то изобретает и внедряет, нужны социальные технологии, специальная социальная среда, где он будет чувствовать себя комфортно и защищенно, а окружающая обстановка будет способствовать творческому процессу, а не тормозить его. И творец будет сам участвовать в осуществлении своей идеи, видеть результат инновации на практике. Всё должно быть подчинено тому, чтобы ничто не мешало генерации и внедрению в жизнь новых идей. Чтобы жителей наукоградов не касались проблемы бюрократии, чиновничьего произвола, бессмысленных многочасовых совещаний, скитаний по высоким кабинетам, очередей, заполнения никому не нужных бумаг и так далее. Каждая такая община должна быть освобождена от всех мелочных забот, которые несет бюрократизация и хаотичное капиталистическое общество. То есть нужно создать все условия, чтобы мозги работали не по приказу, не из-под палки, но в то же время и неравнодушно.

Креативные поселения и коллективы должны работать в разных секторах экономики, действовать на основе самоуправления, быть связаны между собой и помогать друг другу. При этом они должны быть защищены от внешнего вмешательства. Даете результат - получаете финансирование, не даете – не получаете. Причем на выходе, а не на входе. Думайте, как этот результат обеспечить, но у вас есть защита от безумных проверок. Это позволит начать очаговую ремодернизацию с переходом к сетевой, а потом, конечно, и ко всеобщей. С интеграцией этих технологий в промышленность. Развитие очагов модернизации, постепенно сливающихся в «сектор будущего», будет решать и другие проблемы. Например, у нас – огромные просторы, но все мы скучены вокруг крупных городов и всем нужно каждый день добираться до офисов, на что уходит много времени, сил и средств. А ведь многое можно делать посредством удаленного доступа через те же компьютерные сети. При уровне развития нынешних технологий вовсе не нужно каждый день присутствовать на утренней линейке, чтобы сделать научное открытие, запустить его в производство, получить результат и отчитаться. Мало того, жизнь в мегаполисах даже в самых развитых странах становится всё менее пригодной для науки и творчества, поэтому часто люди из мегаполисов перемещаются в более спокойные места. Для России с ее огромными территориями и сумасшедшими расстояниями создание наукоградов – это еще и потрясающий шанс для освоения, допустим, таких регионов, как Восточная Сибирь и Дальний Восток. Сегодня людей хотят переманить туда землей, а нужно – электронным коттеджем, интересной работой, которую и в Москве-то не получишь. Кстати, в этом смысле тот же «Газпром», который в рамках своей деятельности в значительной степени ответственен за освоение этих регионов, может выступить одним из ключевых участников этого процесса. Те, кто это начнет, безусловно, встанет в авангарде нашей цивилизации и войдет в историю.

- Но ведь похожая идея уже была опробована в рамках проекта «Сколково»?

- К сожалению, «Сколково» дискредитировало слово «наукоград». Его отцы отвергли идеи, которые мы выдвигали на этапе обсуждения этого проекта. Все было сделано с точностью до наоборот - вместо наукограда создали офис по распределению госсредств обычным для современной России путем. В результате вместо площадки для генерации и внедрения идей и технологий мы получили дополнительный пункт распределения бюджета. Этот эксперимент лишь подтвердил, что нынешняя структура нашего общества вовсе не способствует созданию новых креативных социальных технологий.

- И как же мы можем решить эту проблему?

- Нам необходима защита создаваемых точек роста от нашей бюрократии, смешанной с проявлениями дикого капитализма. Обеспечьте людям инфраструктуру, помогите с реализацией продукции и отстаньте от них. Те, кто не создадут чего-то толкового, отсеются сами, им же не будут платить за воздух. И одновременно с созданием точек роста требуется социальный разворот в общероссийской политике в сторону лечения социальных язв нашего общества. Иначе толпы обездоленных разобьют хрустальные острова наукоградов.

Беседу вел Денис Кириллов





ОПЕТЕРБУРГЕ

Клубные резиденции «Крестовский de luxe» расположились в одном из самых живописных и привилегированных уголков Петербурга – на Крестовском острове. В этой части города с давних пор строили свои резиденции аристократы, развивались элитные виды спорта – яхтинг и теннис, решались судьбы страны. Здесь классические представления об элитном образе жизни нашли своё воплощение в современных технологиях и материалах.



НА ЧТО МОЖНО ПОТРАТИТЬ **890 РУБЛЕЙ**?



ИЛИ



ПОДКЛЮЧИТЕ

150 каналов НТВ-ПЛЮС **на год** и смотрите еще 40 каналов с пакетами

«Суперспорт» и «VIP-Кино» без дополнительной платы



ЦИФРОВОЕ СПУТНИКОВОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ