

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ЭНЕРГЕТИКА. НЕФТЬ. ГАЗ

ГАЗ ПРОБУКСОВЫВАЕТ / 16
ВОЗВРАЩЕНИЕ
К «ТУРЕЦКОМУ ПОТОКУ» / 18
ЗАПРАВИТЬ НА ТОТ СВЕТ / 19

Вторник, 4 октября 2016 №183

(№5932 с момента возобновления издания)

Цветные тематические страницы №13–28

являются составной частью газеты «Коммерсантъ»

Зарегистрировано в Роскомнадзоре

ПИ № ФС 77-64424 31 декабря 2015 года

Коммерсантъ

в Санкт-Петербурге

BUSINESS GUIDE

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ВЫПУСКА



ВТБ

Банк ВТБ (ПАО)

ПАРТНЕР ВЫПУСКА





caviar
BAR & RESTAURANT

ИЗЫСКАННАЯ РУССКАЯ КУХНЯ

«Икорный бар» — единственный в городе икорный ресторан, представляющий современную русскую кухню, 15 видов икры, в том числе золотую икру осетра-альбиноса, и богатую карту напитков.

ЮЛИЯ ЧАЮН,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЭНЕРГЕТИКА. НЕФТЬ. ГАЗ»

НЕВОСТРЕБОВАННАЯ АЛЬТЕРНАТИВА

В начале октября в городе пройдет традиционный Газовый форум, который соберет топ-менеджеров крупнейших нефтегазовых компаний, ученых и экспертов энергетической отрасли, которые обсудят мировые тенденции в газовой отрасли, энергоэффективные технологии, роль сжиженного газа на рынке и многие другие вопросы. Опрошенные BG эксперты считают, что форум полезен отрасли, хотя организаторам стоит лучше поработать над контентом.

Предполагается, что на форуме ПАО «Газпром» объявит о достигнутых договоренностях с западными партнерами по реализации проекта «Северный поток — 2», который предусматривает строительство двух «ниток» газопровода от побережья России до Германии через Балтийское море. Как ранее писали СМИ, компании, задействованные в проекте (а именно «Газпром», Engie, OMV, Wintershall, Shell, Uniper), получили одобрение от немецкого антимонопольного органа о создании совместного предприятия, но не смогли этого добиться от польского регулятора.

На форуме также будет обсуждаться вопрос экономической эффективности газомоторного топлива. Несмотря на то, что к 2020 году правительство РФ постановило перевести половину общественного транспорта и коммунальной техники на газ, эксперты говорят, что сделать это будет невозможно. Дело в том, что для полноценного развития отрасли не хватает господдержки, финансирования на обновление парка общественного транспорта, также мешают ограниченное предложение газомоторной техники и неразвитость газозаправочной и сервисной инфраструктуры.

Не слишком много перспектив к развитию в России имеют и другие виды транспорта, использующие альтернативные источники питания. В частности, распространению электрокаров, которых в России всего 722 штуки, мешают практически полное отсутствие инфраструктуры, высокая стоимость автомобилей, которая помножилась на ослабление рубля, отсутствие комплексных мер государственной поддержки. Все эти факторы напрямую влияют на продажи: к примеру, за восемь месяцев 2016 года в Петербурге было продано лишь шесть электрокаров.

РАЗГОВОР ПО ГАЗОВЫМ ДУШАМ

С 4 ПО 7 ОКТЯБРЯ 2016 ГОДА В СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЕ ПРОЙДЕТ VI ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ГАЗОВЫЙ ФОРУМ (ПМГФ). В ЧИСЛО ТЕМ, КОТОРЫЕ БУДУТ ОБСУЖДАТЬСЯ НА ФОРУМЕ, ВОШЛИ МИРОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ, ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ГАЗОВОЙ ОТРАСЛИ, РАЗВИТИЕ РЫНКА ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА. ЭКСПЕРТЫ ГОВОРЯТ, ЧТО ФОРУМ — ДОСТАТОЧНО ПОЛЕЗНАЯ ДЛЯ ОТРАСЛИ ПЛОЩАДКА, НО ОТМЕЧАЮТ, ЧТО В ТЕМАХ НЕ ЗАЯВЛЕН РЯД ВАЖНЫХ ВОПРОСОВ, ТРЕБУЮЩИХ ВСЕСТОРОННЕГО ОБСУЖДЕНИЯ.

ДАРЬЯ СИМОНОВА

В рамках VI ПМГФ пройдет еще ряд отраслевых мероприятий: V международный конгресс специалистов нефтегазовой индустрии, IV международная специализированная выставка «Ingas Stream 2016 — Инновации в газовой отрасли», III международная спецвыставка «Газомоторное топливо», XX международная выставка «Рос-Газ-Экспо 2016», VI международный конгресс «Энергосбережение и энергоэффективность — динамика развития». Кроме того, пройдет Молодежный день, организованный ПАО «Газпром» и Высшей экономической школой Санкт-Петербургского государственного экономического университета и являющийся площадкой для диалога между студентами и экспертами энергетической отрасли. В рамках Молодежного дня будет проведено несколько деловых игр и кейс-турнир.

По данным организаторов форума, в 2015 году ПМГФ посетили около 8 тыс. специалистов, более 2,5 тыс. делегатов из 32 стран, было 420 экспонентов из 14 стран, проведено 45 деловых мероприятий, зачитано 410 докладов. В 2014 году форум посетили свыше 7 тыс. специалистов, 339 экспонентов из 26 стран, более 1,5 тыс. делегатов конгресса из 25 стран, было проведено 25 мероприятий деловой программы и представлено около 330 докладов.

В этом году запланировано около 50 мероприятий, свое участие в ПМГФ подтвердили ПАО «Газпром» и его «дочки», ОАО «АК „Транснефть“», ОАО «Башнефтегеофизика», фонд «Роснано», ПАО «КамАЗ», группа ГАЗ, ООО «Кировский завод» и другие компании.

В заявленный список тем, которые будут обсуждаться специалистами, включены вопросы, посвященные перспективам развития рынка газомоторного топлива, проблемам и перспективам развития рынка природного газа в России, вопросы эксплуатации и технического развития газораспределительных систем, вопросы автоматизации объектов газового хозяйства.

Алексей Хмельницкий, директор Энергетического центра «Сколково», отмечает, что для долгосрочного успеха таких крупных публичных мероприятий, как Газовый форум, каждый причастный должен находить в нем свой интерес. «Для патрона мероприятия, ПАО „Газпром“, это реклама и репутация, инструмент внешних коммуникаций. Для сотрудников „Газпрома“ и подрядчиков — место ежегодного „всеобщего сбора“ и обмена информацией. Для организаторов-распорядителей — это работа и бизнес. Для прочих участников — развитие бизнеса, реклама, новые контакты. Для экспертов — возмож-



ЕВГЕНИЙ ПЛАВЕНКО

ПЕТЕРБУРГ В ОЧЕРЕДНОЙ РАЗ СОБЕРЕТ НЕФТЯНИКОВ И ЭНЕРГЕТИКОВ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ ОСТРЫХ ОТРАСЛЕВЫХ ВОПРОСОВ

ность концентрированно получить информацию и обсудить проблемы. Для СМИ — ряд информационных поводов, возможность задать вопросы и увидеть собственными глазами обсуждение различных вопросов», — говорит он.

Но без учета этих интересов, добавляет господин Хмельницкий, сами по себе мероприятия, возведенные в абсолют, не нужны. «А создание условий для реализации интересов требует напряженной профессиональной работы по подготовке и проведению мероприятия. К сожалению, на это не всегда хватает сил и квалификации. И в этом проблема многих российских масштабных расприаренных событий — отсутствие содержания за громким названием. Например, подготовка качественного контента требует усилий, это сложнее, чем просто провести форум по разнарядке и для галочки. В прошлом году меня пригласили модерировать на Газовом форуме круглый стол, не очень хорошо подготовленный по содержанию. И я впоследствии довольно критично высказался организаторам о его содержании. В этом году организаторы пригласили меня помочь в проведении конференции по газомоторному топливу, и я ясно вижу, что уровень подготовки заметно растёт, это означает, что форум движется в правильном направлении», — говорит господин Хмельницкий.

Георгий Ващенко, начальник управления операций на российском фондовом рынке ИК «Фридом Финанс», отмечает, что акту-

альных тем достаточно много, но неясно, какие из них получают или не получают в достаточной мере обсуждение. «Насколько могу судить из личного опыта, в пленарных заседаниях, несмотря на регламент, нередко в дискуссиях обсуждаются темы, заранее не анонсированные, но в очень сжатом виде. Например, хотелось бы получить ответы на такие вопросы, как либерализация внутреннего рынка газа, индексация тарифов. Либерализацию обещали еще с начала 2016 года. Несмотря на ситуацию в экономике, переизбытка газа на внутреннем рынке не наблюдается. При этом механизм биржевых торгов буксует, „Газпром“, главный поставщик природного газа на внутренний рынок (более 70%), периодически отказывается от участия в торгах, ссылаясь на налоговые риски. В результате — объемы торгов смешные, 5–10 тыс. контрактов в сессию. Например, за год по одному базису заключено контрактов только на 2,5 млрд рублей», — рассказал господин Ващенко.

Еще одна горячая тема, добавляет он, — предложения по налогообложению отрасли, в результате которых независимые производители могут лишиться около \$2 млрд. «Для сравнения, годовая прибыль НОВАТЭКа — около 160 млрд рублей, то есть перераспределение НДС может сильно подорвать экономику компаний. Но представителей государства и Биржи в списке участников форума не обнаружилось. Вообще, форум в основном ориентирован на внутренний рынок, это такое традиционное ежегодное собрание — встреча коллег по отрасли», — высказывается Георгий Ващенко.

В оценках пользы форума для отрасли более щедра Ольга Лисунова, генеральный директор RC Group (российский системный интегратор), которая считает, что ПМГФ — это инструмент для поиска инновационных решений и продуктов. «Не будет преувеличением сказать, что именно тут формируются рынки новых продуктов, стимулируется спрос на отечественную продукцию внутри отрасли и создается задел для роста экспортного потенциала отечественной продукции различных отраслей. ПМГФ объединяет и вовлекает в совместную работу государственные, региональные и федеральные предприятия, компании, научно-исследовательские центры. Когда на одной площадке собираются ведущие игроки, эксперты, представители правительства, срабатывает синергия, решения принимаются быстрее, проекты получают импульс для развития. Прямой диалог с первыми лицами, принимающими решения, — это шанс быть услышанными и понятыми для многих компаний», — говорит госпожа Лисунова. ■

ГАЗ ПРОБУКСОВЫВАЕТ

В РОССИИ, ПО ЭКСПЕРТНЫМ ОЦЕНКАМ, ОКОЛО 100 ТЫС. ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, РАБОТАЮЩИХ НА ГАЗЕ, ЧТО ЭКОНОМИЧЕСКИ ВЫГОДНЕЕ И ЭКОЛОГИЧНЕЕ ТРАДИЦИОННЫХ ВИДОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТОПЛИВА. ГАЗОМОТОРНЫЙ ТРАНСПОРТ ЗАНИМАЕТ 1,6% ОТ ВСЕГО ПАРКА МАШИН В МИРЕ, 1% ПАРКА В США, 0,4% В ЕВРОПЕ И ЛИШЬ 0,2% В РОССИИ. ВЛАСТИ СТРАНЫ ПОСТАНОВИЛИ ПЕРЕВЕСТИ В ГОРОДАХ-МИЛЛИОННИКАХ ПОЛОВИНУ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА И КОММУНАЛЬНОЙ ТЕХНИКИ НА ПРИРОДНЫЙ ГАЗ К 2020 ГОДУ, НО ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО ЭТА ЗАДАЧА ПРАКТИЧЕСКИ НЕВЫПОЛНИМА В СИЛУ НЕСФОРМИРОВАННОГО СПРОСА, НЕРАЗВИТОСТИ ЗАПРАВОЧНОЙ И СЕРВИСНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И РЯДА ДРУГИХ ФАКТОРОВ. УЛЬЯНА ТЕРЕЩЕНКО

По данным исследования агентства NGV Communications Group, по состоянию на начало 2015 года мировой парк метановых автомобилей насчитывал 22,3 млн. Мировой парк автомобилей, работающих на компримированном природном газе (КПГ), ежегодно увеличивается на 25–30% и, по прогнозам аналитиков, к 2020 году составит около 50 млн единиц.

Лидеры по количеству автомобилей, работающих на газомоторном топливе (ГМТ), и специализированных заправок — это Иран, Пакистан, Аргентина, Бразилия, Китай. В Китае и Иране — по 4 млн таких автомобилей, в Пакистане — 3,7 млн авто. В России этот показатель не превышает 100 тыс. автотранспортных средств.

УЗКИЙ ГОРИЗОНТ ПЛАНИРОВАНИЯ В течение последних трех лет рынок газомоторной техники в России развивался довольно медленно. В итоге газомоторная инфраструктура выросла всего на 30%, причем загруженность каждого объекта сегодня составляет менее 26%, объем поставки КПГ через газозаправочную сеть увеличился всего на 15,6%. При этом власти страны постановили перевести в городах-миллионниках половину общественного транспорта и коммунальной техники на природный газ к 2020 году.

Как отмечает директор по развитию бизнеса и инновациям ГК «Автоспеццентр» Валентин Коробельников, отставание от запланированного графика перехода муниципального транспорта на газомоторное топливо кроется в целом комплексе причин. «Это недостаточность господдержки и отсутствие финансирования на обновление парка общественного транспорта в регионах РФ, ограниченное предложение газомоторной техники на российском авторынке, неразвитость газозаправочной и сервисной инфраструктуры. На сегодняшний день для широкого применения природного газа в качестве моторного топлива в России не хватает производственно-технической базы, которая способствовала бы развитию отечественного рынка газомоторной техники. Для этого в РФ недостаточно развиты технологии повышения энергоэффективности

при сжигании газа в двигателях внутреннего сгорания, эквивалентных уровню энергетической ценности бензина и дизельного топлива», — уверяет господин Коробельников.

Алексей Бакулин, генеральный директор ООО «Бакулин Моторс Групп» (российский автобусостроительный холдинг), говорит, что среди факторов, тормозящих развитие транспорта на КПГ, можно отметить малый горизонт планирования, который сдерживает инвестиции как производителей, так и транспортников.

«Программа выделения субсидий регионам принимается в конце года и каждый раз только на один год. Такая ситуация не позволяет оценить объем рынка, а следовательно, строить долгосрочную стратегию развития. Безусловно, при нынешних темпах развития инфраструктуры, финансовых возможностях перевозчиков, состоянии автобусного рынка достичь поставленных государством целей, перевести половину общественного и коммунального транспорта на потребление газа, затруднительно. До 2020 года должно быть закуплено 19,5 тыс. автобусов: это 2,8 тыс. автобусов в год. За четыре года реализации программы государственного субсидирования поставлено всего чуть более 1 тыс. пассажирских машин различного класса. Таким образом, нынешние темпы отстают от заявленных более чем в 13 раз», — подчеркивает господин Бакулин.

Иван Папазов, руководитель направления техники на газомоторном топливе ООО «Скания-Русь», подтверждает, что уровень потребления КПГ в России остается крайне малым в общем объеме использования всех видов топлива. «До сих пор отсутствует сформированный спрос, уровень развития инфраструктуры остается слабым. Есть и более частные проблемы, например, многие заправочные станции КПГ расположены за чертой города, что затрудняет их использование общественным транспортом и частными потребителями и сказывается на их низкой загрузке. Госпрограммы являются полезным шагом для развития отрасли, однако не способны кардинально изменить ситуацию», — поясняет господин Папазов.

Цифры подтверждают недовольство экспертов темпами развития заправочных стан-

ций. В 2014 году было построено 14 АГНКС. В 2015 году — 24 станции. До 2017 года планируется открыть 66 станций. Всего в стране около 250 метановых заправок. Для достижения показателей по заправочной инфраструктуре необходимо строительство как минимум 200 станций в год. Для сравнения, в Германии число АГНКС приближается к 1 тыс. станций.

«Складывается ситуация, когда техника стоит в очередях на единственной АГНКС в городе или регионе. Когда автобусу на междугородном маршруте не хватает топлива, чтобы доехать до следующей заправочной станции. Во многом поэтому рынок техники на метане растет исключительно благодаря субсидиям, выделяемым государством. Но нам, как производителям, нужно сделать газомоторный автобус интересным с коммерческой точки зрения для всех перевозчиков», — говорит господин Бакулин.

Станислав Емельянов, заместитель генерального директора Omnicom, добавляет, что владельцы транспортных средств не хотят переходить на газ из-за отсутствия газозаправочной инфраструктуры, а корпорации не видят смысла вкладывать средства из-за ничтожного спроса на продукт — замкнутый круг. «С переходом коммерческого транспорта на газ тоже не все просто. Если посмотреть на структуру отрасли грузоперевозок, то мы увидим, что на бензиновых моторах передвигается в основном легкий коммерческий транспорт, их примерно 15–20% от общей массы. Владельцам этих автомобилей перевести свой транспорт на газовое топливо не составит труда, а вот всем остальным участникам рынка, чей автомобиль оснащен дизельным двигателем, сделать это будет практически невозможно из-за отсутствия приемлемой и недорогой технологии перевода дизеля на газ», — поясняет господин Емельянов.

ВЫБОР МЕЖДУ МОЩНОСТЬЮ И ЦЕНОЙ Природный газ является экономически эффективным видом топлива. По словам Валентина Коробельникова, во-первых, за счет низкой стоимости топлива сокращается срок окупаемости транспортного средства. «Для сравнения, стоимость од-

ного литра бензина в России составляет 31–45 рублей, цена за один кубометр газа, равный одному литру бензина, составляет около 13 рублей. Это позволяет сократить расходы на топливо почти в три раза. Получается, что единица техники на ГМТ окупится быстрее, чем если бы у транспортного средства двигатель работал на бензине или дизельном топливе. Во-вторых, расходы на эксплуатацию транспорта на природном газе снижаются на 17–18%. Все это говорит о том, что техника, работающая на ГМТ, является перспективным направлением для широкого применения: не только в сфере общественного транспорта, но и в сегменте коммерческих грузовых перевозок и экспедиционных услуг, морской, речной и авиационной отраслях», — перечисляет он.

Иван Папазов добавляет, что использование ГМТ вместо традиционных видов топлива позволяет существенно уменьшить негативное воздействие на окружающую среду, климат и здоровье человека. «Газомоторное топливо производит гораздо меньший объем вредных выбросов по сравнению с транспортом на традиционных видах топлива. Например, использование метана позволяет сократить выброс углекислого газа на 20%. Практическая выгода от использования природного газа также очевидна: он почти полностью сгорает, не оставляя копоти и нагара, а также не содержит серы и свинца, разъедающих детали двигателя. Благодаря этому срок службы такого двигателя увеличивается на 50%. К тому же крупнейшие запасы природного газа в России значительно уменьшают себестоимость топлива: на сегодняшний день средняя розничная цена кубометра природного газа составляет 12 рублей. Поэтому при хорошо развитой системе АГНКС у газа есть все шансы составить достойную конкуренцию традиционным видам топлива», — говорит господин Папазов.

Станислав Емельянов подчеркивает, что минусы тоже есть — это высокая стоимость переоборудования транспортного средства, снижение мощности и динамических характеристик автомобиля, невозможность использования при низких температурах, что особенно актуально в нашей стране. ■



ЕВГЕНИЙ ПЯВЛЕНКО

НЕДОСТАТОЧНОЕ КОЛИЧЕСТВО ЗАПРАВОЧНЫХ СТАНЦИЙ РЕЗКО ОГРАНИЧИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА, РАБОТАЮЩЕГО НА ГАЗЕ

«В ЭТОМ ГОДУ В ЗОНЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ НАШЕЙ КОМПАНИИ НЕ БЫЛО НИ ОДНОЙ АВАРИИ»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «ГАЗПРОМ ТРАНСГАЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» ГЕОРГИЙ ФОКИН РАССКАЗАЛ В ИНТЕРВЬЮ КОРРЕСПОНДЕНТУ ВГ УЛЬЯНЕ ТЕРЕЩЕНКО, ЗА СЧЕТ ЧЕГО К КОНЦУ ГОДА ТРАНСПОРТ УГЛЕВОДОРОДА ПО МАГИСТРАЛЯМ КОМПАНИИ ВЫРАСТЕТ ДО 143 МЛРД КУБ. М, НАД КАКИМИ ИННОВАЦИЯМИ РАБОТАЕТ «ГАЗПРОМ ТРАНСГАЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ», А ТАКЖЕ ОБ ОТКРЫТИИ В СЕНТЯБРЕ ЭТОГО ГОДА ПЕРВОГО В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ «ГАЗПРОМ-КЛАССА» НА БАЗЕ ГИМНАЗИИ № 330.

BUSINESS GUIDE: Расскажите о промежуточных итогах деятельности компании за прошедшее полугодие или восемь месяцев, сколько составил объем транспорта газа по магистралям ООО «Газпром трансгаз Санкт-Петербург»? Каков план по итогам 2016 года и как изменится этот показатель по сравнению с прошлым годом?

ГЕОРГИЙ ФОКИН: В системе «Газпрома» ООО «Газпром трансгаз Санкт-Петербург» занимает особое место, из всех дочерних обществ газового концерна мы граничим с наибольшим количеством европейских стран. В зону нашей ответственности входят стратегически важные газотранспортные системы, которые играют большую роль на международном рынке, и свыше 70% всего экспорта ПАО «Газпром» проходит через наши газопроводы. Объемы транспортировки газа — основной производственный показатель нашего предприятия. За последние пять лет эта цифра выросла более чем на 30% и в 2015 году превысила 137 млрд куб. м. И мы не собираемся останавливаться на достигнутом. По прогнозам на конец 2016 года объем транспорта углеводорода остановится на отметке около 143 млрд куб. м, в первую очередь эти показатели будут достигнуты за счет увеличения экспортных поставок газа по газопроводу «Северный поток», который эксплуатирует наша компания.

BG: Какие технологии используются компанией для поддержания работоспособности магистралей? Есть ли инновационные технологии в этом направлении?

Г. Ф.: Для поддержания работоспособности газовых магистралей используется система технического обслуживания и ремонта оборудования, которая включает в себя периодический осмотр объектов, выполнение планово-предупредительных и диагностических работ собственными силами и с привлечением подрядных организаций. По результатам проведенных обследований производятся текущие и капитальные ремонты. Если говорить об инновациях, то из реализуемых нами сегодня НИОКР наиболее значимой и масштабной является работа по созданию отечественного автономного локального источника электрической энергии на основе использования тепловой энергии уходящих газов газотурбинных агрегатов. В настоящее время для привода нагнетателей природного газа газоперекачивающих агрегатов, как правило, используются газовые турбины. Энергия, получаемая при сгорании топливного газа, только частично расходуется на привод ГПА для повышения давления транспортируемого газа, причем КПД использования тепла составляет около 35%. Получается, что при использовании



АЛЕКСАНДР БЕЛНОВ

существующей технологии транспортировки газа до двух третей вырабатываемой ГПА тепловой энергии бесполезно выбрасывается в атмосферу с уходящими газами. Часть этого энергетического потенциала мы хотим полезно использовать для выработки электрической энергии на собственные нужды КС, повышая энергоэффективность процесса транспортировки газа и снижая негативное влияние на окружающую среду. На протяжении нескольких лет специалистами ООО «Газпром трансгаз Санкт-Петербург» совместно с учеными Санкт-Петербургского государственного политехнического университета и сотрудниками ООО «Научно-технический центр „Микротурбинные технологии“» (Санкт-Петербург) ведутся научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по созданию опытного образца паротурбинной теплоутилизационной установки для выработки электроэнергии на собственные нужды КС. Установка включает

в себя находящуюся в эксплуатации газовую турбину действующего ГПА и вновь разработанную утилизационную паротурбинную установку для выработки электроэнергии на нужды КС. В настоящее время продолжается разработка сложного технологического оборудования, часть из которого уже находится в изготовлении, строительно-монтажные работы вспомогательных сооружений и коммуникаций ведутся полным ходом на одном из производственных объектов компании. На 2017 год запланирован ввод установки в опытную эксплуатацию.

BG: Значительно ли выросли затраты на обеспечение работоспособности сети на фоне кризиса?

Г. Ф.: Несмотря на кризис, затраты на обеспечение работоспособности практически не выросли. Это связано с тем, что если ранее значительная часть материалов, запчастей, оборудования и механизмов была импортной, то сейчас, в связи с введением програм-

мы импортозамещения, многое было заменено на отечественные аналоги, сопоставимые по качеству с иностранными, а по некоторым параметрам даже превосходящие их.

BG: Сколько у вас случилось аварийных ситуаций в этом году? Как их число изменилось по сравнению с прошлым? Сколько потребовалось средств на их ликвидацию?

Г. Ф.: Вопрос обоснованный, поскольку история нашего предприятия началась в 1948 году и средний возраст наших первых газопроводов составляет около 60 лет. Мы с особой тщательностью следим за состоянием наших объектов, ведь подавляющее большинство из них расположено в густонаселенных районах региона. Это огромная ответственность, и халатность тут недопустима. На предприятии давно и планомерно проводится реконструкция производственных мощностей. В процессе реконструкции устаревшее оборудование заменяется на современное, надежное и более эффективное. При замене старых газопроводов на новые (там, где это технически возможно) укладываются трубы с большим диаметром, увеличивающие пропускную способность газопровода. Используются равнопроходные краны, обеспечивающие возможность применения специальных «снарядов» для внутритрубной диагностики. Устанавливаются газораспределительные станции (ГРС) с максимально возможной степенью автоматизации. Результат этих мер нагляден: в этом году в зоне ответственности нашей компании не было ни одной аварии. Помимо того, что это повышает стабильность и бесперебойность поставок газа — нашу главную цель, это также экономит значительные финансовые средства, ведь ликвидация последствий аварии исчисляется в миллионах рублей.

BG: Расскажите о планах компании на 2017 год, над какими проектами вы будете работать?

Г. Ф.: Наши производственные планы предполагают прежде всего надежное снабжение природным газом потребителей как внутри страны, так и за ее пределами. Для этого в компании проводится трудоемкая повседневная работа по обслуживанию объектов газотранспортной системы, ее диагностическому обследованию, ремонту, реконструкции и модернизации. В 2017 году продолжится реализация масштабных работ, связанных со стратегическими планами «Газпрома». В первую очередь это проект «Развитие газотранспортных мощностей Единой системы газоснабжения Северо-Западного региона, участок Грязовец — КС «Славянская» (часть проекта «Северный поток — 2»), который войдет в зону ответственности нашего предприятия. → 18

17 → Он представляет собой строительство и ввод в эксплуатацию сухопутного участка газопровода протяженностью более 1,1 тыс. км с пятью компрессорными станциями. Немаловажное значение для региона имеют работы по реконструкции магистральных газопроводов (МГ) «Кохтла-Ярве — Ленинград», первая и вторая «нитки», строительство ГРС «Лаголово» и перемычки между газопроводами «Белоусово — Ленинград» и «Кохтла-Ярве — Ленинград», реконструкция МГ «Серпухов — Ленинград» и МГ «Белоусово — Ленинград», реконструкция компрессорной станции «Новгород» с заменой ГПА ГТК-5. Проекты находятся в высокой степени готовности, их ввод в эксплуатацию предусмотрен уже в конце 2018 — в начале 2019 года. Реализация данных работ позволит увеличить поставки газа на экспорт, а также повысить уровень газификации региона и в целом надежность газотранспортной системы, даст толчок для развития промышленности Северо-Запада России, в том числе Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

BG: Наше приложение приурочено к Газовому форуму, я хотела бы узнать ваше мнение как топ-менеджера газовой компании, полезно ли вообще это мероприятие для отрасли? Если да, то чем?

Г. Ф.: Безусловно! Газовый форум — это знаковое мероприятие для всех предприятий газовой отрасли. Наша компания уже пятый год является его участником. Находясь здесь, мы имеем возможность познакомиться с мировыми тенденциями в отрасли, ключевыми проектами и инновационными разработками. Кроме того, площадка форума дает возможность принять участие в обсуждении различных вопросов развития газовой отрасли. Позволяет установить диалог между сотрудниками разных компаний нефтегазового сектора, обменяться мнениями и опытом по решению актуальных вопросов. Можно сказать, что здесь определяется вектор дальнейшего развития газовой промышленности.

BG: Я не знаю ни одной сферы бизнеса, где компании не говорили бы, что они ис-

пытывают проблему с квалифицированными кадрами. Многие создают собственные корпоративные школы или пытаются взаимодействовать с вузами. Как обстоят дела с кадрами в газовой отрасли в регионе? Как компания воспитывает себе сотрудников?

Г. Ф.: Несомненно, проблема квалификации персонала значима для всех крупных предприятий. Время, в котором мы живем, диктует свои условия. Теперь компетентность работников характеризуется не только качеством профессиональных знаний, но и способностью оперативно получать новую информацию, усваивать новые приемы и методы работы. Отвечая вызовам современности, ООО «Газпром трансгаз Санкт-Петербург» активно поддерживает обучение персонала и развивает потенциал сотрудников, ведь за успехами компании всегда стоят труд и знания конкретных людей. Ежегодно в компании повышают квалификацию 3500 работников, в том числе около 800 человек участвуют в семинарах-совещаниях, проводимых на базе ООО «Газпром трансгаз

Санкт-Петербург». Помимо этого, мы активно развиваем сотрудничество с учебными заведениями нашего города. Так, в сентябре этого года на базе гимназии № 330 открылся первый в Санкт-Петербурге «Газпром-класс». Предполагается, что школьники продолжат обучение в таких высших образовательных учреждениях, как Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Санкт-Петербургский горный университет, Санкт-Петербургский государственный электротехнический университет «ЛЭТИ» им. Ульянова (Ленина), Санкт-Петербургский государственный экономический университет, которые считаются стратегическими партнерами для «Газпрома», и получают преимущественное право трудоустройства на предприятия газовой отрасли. Тесное сотрудничество ООО «Газпром трансгаз Санкт-Петербург» с этими университетами позволяет не только согласовывать программы, по которым будут обучаться наши будущие коллеги, но также создавать базовые кафедры. ■

ВОЗВРАЩЕНИЕ К «ТУРЕЦКОМУ ПОТОКУ» В АВГУСТЕ ЭТОГО ГОДА ПОСЛЕ РОССИЙСКО-ТУРЕЦКОГО ПРИМИРЕНИЯ, ЗАФИКСИРОВАННОГО САММИТОМ В ПЕТЕРБУРГЕ, ПРЕЗИДЕНТ РОССИИ ВЛАДИМИР ПУТИН И ПРЕЗИДЕНТ ТУРЦИИ РЕДЖЕП ТАЙИП ЭРДОГАН РАЗМОРОЗИЛИ РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОЕКТА ГАЗОПРОВОДА «ТУРЕЦКИЙ ПОТОК», КОТОРЫЙ БЫЛ ЗАМОРОЖЕН В ДЕКАБРЕ 2015 ГОДА ИЗ-ЗА КОНФЛИКТА, ВОЗНИКШЕГО ПОСЛЕ УНИЧТОЖЕНИЯ РОССИЙСКОГО ВОЕННОГО САМОЛЕТА ТУРЕЦКИМИ ВВС. В СЕНТЯБРЕ «ГАЗПРОМ» ПОЛУЧИЛ ОТ АНКАРЫ РАЗРЕШЕНИЯ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОРСКОГО УЧАСТКА ГАЗОПРОВОДА «ТУРЕЦКИЙ ПОТОК», А ТАКЖЕ НА ПРОКЛАДКУ ОТМЕНЕННОГО ГАЗОПРОВОДА SOUTH STREAM, МАРШРУТ КОТОРОГО ЧАСТИЧНО СОВПАДАЕТ С «ТУРЕЦКИМ ПОТОКОМ». ЭКСПЕРТЫ ГОВОРЯТ, ЧТО И ДЛЯ АНКАРЫ, И ДЛЯ МОСКВЫ «ТУРЕЦКИЙ ПОТОК» — ЭТО ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ ПРОЕКТ, НО БУДЕТ ЛИ ОН В ИТОГЕ РЕАЛИЗОВАН — БОЛЬШОЙ ВОПРОС. ДАРЬЯ СИМОНОВА

Как ранее писал „Ъ“, «Турецкий поток» — это проект газопровода через Черное море до европейской части Турции и далее к границе с Грецией. Длина морской части должна составить около 910 км, сухопутной части по турецкой территории — 180 км. Первую ветку газопровода из России в Турцию по дну Черного моря мощностью 15,75 млрд кубометров планировалось ввести в конце 2016 года, через два года после подписания меморандума о взаимопонимании между «Газпромом» и турецкой государственной компанией Botas. Проект был фактически заморожен на протяжении семи месяцев из-за конфликта стран, возникшего после уничтожения истребителями ВВС Турции российского бомбардировщика Су-24М на сирийско-турецкой границе (инцидент произошел 24 ноября 2015 года).

В начале августа Турция заявила, что намерена ускорить реализацию строительства газопровода «Турецкий поток», и уже в середине сентября 2016 года «Газпром» сумел добиться ряда разрешений от Турции. В частности, компания получила от Анкары уже однажды согласованные разрешения на строительство одной части трубы и проектные изыскания для другой части, как ранее писал „Ъ“.



ВЛАДИМИР ПУТИН И РЕДЖЕП ЭРДОГАН СДВИНУЛИ ПРОЕКТ «ТУРЕЦКОГО ПОТОКА» С МЕРТВОЙ ТОЧКИ НА ВСТРЕЧЕ В ПЕТЕРБУРГЕ

По данным „Ъ“, выданные разрешения касаются прокладки отмененного газопровода South Stream в исключительной экономической зоне Турции (большая часть «Турецкого потока» должна быть уложена по маршруту South Stream). Кроме того, турецкие власти вновь выдали «Газпрому»

разрешения на изыскания в экономической зоне и территориальных водах Турции для участка «Турецкого потока», для которого придется разрабатывать новый маршрут по дну Черного моря (от точки, в которой South Stream должен был поворачивать в сторону Болгарии).

СОЗРЕВШИЙ ПОТОК BG попросил аналитиков высказаться о том, какие последствия для России возможны из-за задержки проекта.

Год назад проект был слишком скороспелым, говорят эксперты. Он обсуждался в срочном порядке во время визита президента России в Турцию прежде всего как альтернатива очевидно не сложившейся уже тогда по политическим мотивам ветке «Южного потока». Но по собственно турецкому проекту оставалось много вопросов: сколько веток нужно тянуть по дну моря — одну, две или целых четыре? Кто будет конечным потребителем и в каких объемах — все-таки и Турция и южная Европа, ради которой планировался газовый хаб на границе, или, возможно, только Турция? Из-за этих неопределенностей трубы были доведены до черноморского берега, а дальше пошел непростой переговорный процесс, а потом и известные драматические события в российско-турецких отношениях.

Петр Пушкарев, шеф-аналитик ГК TeleTrade, полагает, что российская экономика оказалась среднесрочно в выигрыше из-за задержки проекта. «„Турецкий поток“ созрел, настоялся, теперь и смета проекта станет более реальной, и в договоренностях останется лишь то, что явно выгодно сторонам, и будет востребовано конечным потре-

бителем как в Турции, так и, очевидно, на Балканах. С учетом ясности, что „Северному потоку — 2“ быть, транзит через Украину и Польшу станет неактуальным, а потребности южной части Европы в газе останутся неудовлетворенными. Поэтому, вероятно, южная Европа станет сговорчивее, будет менее зависима в решениях от давления извне и четче обозначит объем своего интереса. Все это позволит избежать ненужных затрат, а в конечном счете поспособствует лучшей экономической эффективности „Турецкого потока“, — высказывается господин Пушкарев.

Он отмечает, что после примирения и особенно после попытки переворота президент Турции, думается, осознал, насколько более крепкими и перспективными могут быть его дальнейшие отношения с Россией, и что Путин на деле оказался для него гораздо более надежным и важным партнером, нежели весьма условные друзья по НАТО из Европы и США, никак не обозначившие свою поддержку в критический для Эрдогана момент. «Это понимание, естественно, скажется и на будущем „Турецкого потока“, и на других совместных бизнес-проектах весьма положительным образом», — подчеркнул господин Пушкарев.

Эксперты подчеркивают, что «Турецкий поток», «Южный поток», «Северный поток — 2» — это попытка России обойти транзитную Украину, чтобы быть независимыми от ультиматумов украинских властей перекрыть газ, поступающий в Европу.

Такой урок Украина преподнесла зимой 2008–2009 годов, перекрыв европейский транзит, напоминает ведущий аналитик компании «Алгоритм Топливный интегратор» Виктор Костюков.

«Вопреки распространяемому на Западе мнению о том, что Россия использует газ в качестве оружия против самостийного государства, лишая его транзитных доходов около \$2 млрд в год, мотивы совершенно другие. „Газпром“ ищет надежные маршруты, свободные от прихоти украинских властей. Первые две обходные морские „нитки“ суммар-

ной мощностью 55 млрд куб. м в год Россия запустила в 2011–2012 годах. Параллельно разрабатывался проект под названием „Южный поток“, согласно которому, российский газ пойдет в страны Южной и Центральной Европы — в Болгарию, Сербию, Венгрию, Италию, по дну Черного моря от Анапы с выходом на болгарский берег. Однако под давлением внешних сил Болгария так и не выдала разрешения на строительство. В 2014 году Россия отказалась от продолжения проекта, а уже вложенные средства в инфраструктуру проекта предполагалось использовать, изменив направление в сторону турецкого берега с последующим строительством газового хаба для Южной Европы на границе Турции и Греции», — говорит он.

После сбитого турками российского бомбардировщика, неудачной попытки государственного переворота, обвинения Эрдоганом властей США и европейских политиков в пособничестве перевороту возобновление реализации проекта «Турецкого потока» как для Москвы, так и для Турции в нынешнем его виде — это геополитический проект. Но вот будет ли он реализован, большой вопрос.

«Во-первых, соперничество между Россией и Турцией за право первенствовать на Черном море имеет глубокие исторические корни, со времен Петра I и Екатерины II. В этом ряду и отторжение Крыма от Османской империи в 1783 году. До недавнего времени Турция поддерживала и спонсировала крымско-татарских сепаратистов. Сломать вековые традиции не так-то просто. В любой момент, а особенно если ЕС и США поменяют свою политику в отношении Стамбула с кнута на пряник, Эрдоган или его сменищик после повторного и удачного переворота легко откажется от проекта. Теперь уже вложенные в проект средства зависнут навсегда. На Черном море у России не осталось союзников», — рассуждает господин Костюков.

По его словам, зыбкость потеплений в отношениях с давним и постоянным геополитическим соперником, членом НАТО, в Кремле

прекрасно осознают. «Закапывать, а вернее — топить в Черном море миллиарды долларов было бы неразумно. Потому, полагаю, и Кремль, подыгрывая Эрдогану, разыгрывает карту „Турецкого потока“ в геополитическом аспекте. Допускаю, что одну „нитку“, а не четыре, как предполагалось в первоначальном проекте все-таки проложат. Ее мощность составит около 15 млрд куб. м в год и закроет лишь собственные растущие потребности Турции. А главным направлением в выборе обходного маршрута в нынешней геополитической ситуации остается „Северный поток — 2“, — высказывается господин Костюков. Миллиардные игры Как отмечает аналитическая служба брокерской компании GEB Invest, пример истории с санкциями и анти-санкциями демонстрирует, что когда по возможности разумная экономика сталкивается с изменчивыми интересами политики, первая терпит убытки. Аналитики GEB Invest напоминают, что планы по газопроводу «Южный поток» стоимостью почти €24 млрд разрабатывались в 2007 году. После девальвации курса рубля, исходя из средней цены евро с начала этого года в 74,3 рубля и средней за 2007 год в 35,01 рубля, получаем €11,3 млрд — как раз ту стоимость проекта для четырех «ниток», что указал господин Миллер в своей оценке (у него была оценка в €11,4 млрд. — **BG**).

Прибавим к €11,4 млрд еще \$1 млрд за выкуп «Газпромом», который он не был строго обязан делать, 50% акций морской части «Южного потока» у западных партнеров. И все это без учета того, что в сентябре 2014-го оценка себестоимости «Южного потока» подскочила до €23,5 млрд (€14 млрд за морской участок, €9,5 млрд — за сухопутную часть в Европе), вероятно, с учетом процентов по кредитам, полагают в GEB Invest. Средний курс евро за сентябрь 2014 года — 49,21 рубля, что в переводе к настоящему времени дает стоимость только морской части в €9,3 млрд из якобы общих €11,4 млрд.

Следует учитывать, что проект комплексный: потребуется 738 млрд рублей (оценка 2014 года, к 2017–2018 годам, скорее всего,

приблизится уже к 1 трлн рублей) на расширение и модернизацию уже существующих газовых магистралей, а также строительство новых труб. Новые блоки АЭС, которых будет минимум два, а скорее четыре — с учетом добавочного потребления и резерва; стоимость четырех блоков обойдется в 700–800 млрд рублей. Еще в январе-феврале 2015 года с «Турецким потоком» было все ясно и решено. Теперь «дорожную карту» и межправительственное соглашение ожидают не ранее конца 2016 года. А если бы работы только по трубам, без АЭС, были закончены за год (как с сентября 2001 по май 2002 года был сооружен морской участок «Голубого потока»), это принесло бы России одномоментный рост ВВП на 1,5% (от 80–81 трлн рублей). Первая и пока единственная «нитка» «Турецкого потока» с пропускными 17,75 млрд будет готова к концу 2019 года — после азербайджанского TANAP.

Что же такое дополнительные 738 млрд рублей плюс 250–300 млрд рублей или, например, «лишние» пару лет поставок газа по расчетной мощности 17,75 млрд. куб. м (при экспортной цене для Турции в 2015 году в \$260 за 1 тыс. куб. м и маржинальности в 13%), задаются вопросом аналитики GEB Invest. Сейчас дефицит бюджета равен 1,52 трлн рублей, что составляет 2,9% ВВП, причем тратить на него будут только резервы — евробонды получились дорогой и крайней мерой. Еще 1% ВВП бюджет потеряет к концу года, а в 2017 году — 3,2% ВВП. На 1 сентября Резервный фонд составил 2,09 трлн рублей, из них еще 1,83 трлн рублей планируется потратить до конца года. За месяц из него ушло на финансирование бюджетного разрыва 390 млрд рублей. При бесплодности попыток ЦБ заставить рубль девальвироваться через ставку, очевидно, что движения с нефтью друг друга компенсируют. Так что минимум по 400 млрд рублей уйдет на каждый из оставшихся четырех месяцев этого года — примерно те же 1,8 трлн рублей и получается. Это еще минимальные оценки — под годовое закрытие всегда возникают неучтенные сотни миллиардов. ■

ЗАПРАВИТЬ НА ТОТ СВЕТ по оценке экспертов, в России из-за некачественного бензина ежегодно выходит из строя около 1 млн автомобилей. По подсчетам Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП), из 70 млн тонн бензина, потребляемого в стране ежегодно, около 10 млн тонн не соответствует ГОСТу. В зависимости от нанесенного ущерба ремонт может доходить до сотен тысяч рублей. Защититься от контрафактного топлива практически невозможно, но эксперты говорят, что риск будет минимальным, если пользоваться исключительно проверенными заправочными станциями. **УЛЬЯНА ТЕРЕЩЕНКО**

В 2015 году в РСПП посчитали, что из около 70 млн тонн ежегодного потребления 10 млн тонн является некачественным бензином и не соответствующим ГОСТу. Больше всего нарушений связано с физико-химическими показателями. Эксперты говорят, что грешат как заправки, принадлежащие нефтяным компаниям, хотя и в меньшей степени, так и независимые. На первых из 2542 проверенных объектов было выявлено 7,1% нарушений, на независимых АЗС — 23,8% из 709 проверенных.

Директор по развитию центра по сертификации ITQ Group Дмитрий Червяков отмечает, что ситуация с контрафактом не нова и наблюдается еще с 2010 года, до Технического регламента Таможенного союза на автомобильное топливо, вступившего в силу 18 октября 2011 года. «Документ ужесточил требования, однако не помогло. Оказалось, что контролирующие органы пока не готовы обеспечить требования законодательства. У того же Росстандарта не хватает средств для обеспечения взя-

тия постоянных проб в местах реализации топлива. Поэтому пока методы проверки не будут усовершенствованы, существенных изменений на рынке ожидать не стоит», — констатирует он.

Александр Кузьмин, генеральный директор «РусХолтс» (многопрофильного холдинга, специализирующегося на ведении нефтепродуктовых бизнесов сетей АЗС), отмечает, что про то, как топливо появляется на АЗС и из чего складывается его конечная стоимость, могут рассказать только

сами нефтяные компании, остальные просто не допущены к подобной информации. «Вертикально интегрированные нефтяные компании (ВИНК) сами добывают нефть, сами производят топливо и сами его продают. Все это происходит через сложную и часто запутанную цепочку юрлиц, построенную таким образом, чтобы максимизировать прибыль нефтяного холдинга за счет снижения налоговой нагрузки. Нужно понимать, что правду вам не расскажет никто. → 20

19 → На протяжении последних двадцати лет ни одному журналисту не удалось исследовать путь топлива «от нефтяной скважины до бака автомобиля» и тем более опубликовать материал на эту тему», — говорит он.

Качество моторного топлива определяет его соответствием требованиям экологических стандартов «Евро-5», «Евро-4». Один и тот же нефтеперерабатывающий завод, принадлежащий конкретной ВИНК, говорит господин Кузьмин, может выпускать топливо разного качества, но с одним и тем же наименованием.

«Например, бензин Аи-95. Все подробности соответствия тому или иному экологическому стандарту содержатся в паспортах качества, сопровождающих каждую партию топлива, но конечный потребитель эту информацию не видит — он покупает на АЗС 95-й или 92-й бензин. Кроме этого, в России множество мелких НПЗ, не принадлежащих ВИНК, выпускающих нефтепродукты, которые по документам должны использоваться в качестве растворителей для лакокрасочной промышленности и никак не должны стать топливом для автомобилей. Но потребности рынка лакокрасочной промышленности примерно в десять раз меньше, чем суммарный объем выпуска этих заводов. Куда идут эти 90% безакцизного бензина-растворителя?» — задается вопросом господин Кузьмин.

Что же касается того, что находится в «поддельном» бензине, Николай Степанов, региональный директор «Русского автомотоклуба», отвечает, что некачественное моторное топливо получают в двух вариантах. «Во-первых, при несоответствии октанового числа заявленному. Например, когда вы оплачиваете 95-й бензин, а в бак к вам попадает 93-й, 92-й или топливо с еще более низким октановым числом. Во-вторых, это случается при обильном использовании присадок, которые применяются для повышения характеристик топлива, прежде всего — стойкости к детонации, неконтролируемому взрывному сгоранию в двигателе», — говорит он.

Сами по себе присадки еще не являются проблемой, уверен господин Степанов. «Многие фирменные брендовые сорта топлива от известных компаний как раз и отличаются наличием моющих или повышающих эффективность присадок. Проблемой они становятся, когда превышает допустимый процент их содержания или используются опасные для экологии и жизни человека компоненты. Одной из самых популярных антидетонационных присадок можно назвать бензол. Однако согласно экологическим нормам «Евро-5», его содержание не должно превышать 1%, поскольку в большей концентрации он резко увеличивает нагрузку на катализатор. И главное — выбросы от использования такого топлива вызывают онкологические заболевания. Также нормативами строго ограничено содержание в топливе серы и смол. Поэтому от качественного топлива зависит не только срок бесперебойного использования автомобиля, но также качество и продолжительность наших с вами жизни», — подчеркивает господин Степанов.

По мнению Станислава Емельянова, заместителя генерального директора Omnicomm (работает в сфере мониторинга транспорта и контроля расхода топлива), самый распространенный способ махинации с топливом — это добавление ферроцена (присадки) в топливо: 50 мг способны превратить литр 92-го бензина в 95-й. «Также в бензин добавляют и другие присадки, большинство которых содержат избыток железа. С дизельным топливом тоже не обходится без махинаций со стороны АЗС. Самые распространенные



ТОЧНО ОПРЕДЕЛИТЬ, ЧТО НЕ ТАК С АВТОМОБИЛЬНЫМ ТОПЛИВОМ, МОЖНО ТОЛЬКО В ЛАБОРАТОРНЫХ УСЛОВИЯХ

— продажа летнего дизеля с большим количеством присадок под видом зимнего топлива: такое горючее замерзает в топливной системе, что приводит к дорогостоящему ремонту. Другой способ махинации — реализация низкосортной солярки под видом «Евро-5». Такой дизель содержит смертельную для двигателя дозу серы: как показывает практика, показатели превышают норму в тысячу и более раз. Если заправить автомобиль таким топливом, то можно с полной уверенностью сказать, что следующие несколько недель он проведет в автосервисе», — уверяет Станислав Емельянов.

ЖИЗНЬ ДЛИННОЙ С БАК От качества топлива зависит большая часть агрегатов автомобиля. Проблемы могут начаться уже с момента попадания топлива в бак.

По словам господина Степанова, очень частая неисправность — выход из строя топливного фильтра. «Далее страдает двигатель: свечи зажигания, скорость износа моторного масла, повышение детонации в цилиндрах, затем вся выпускная система и особенно самая дорогая ее часть — каталитический нейтрализатор. Расход топлива также зависит от его чистоты: если залить суррогат, топливо сгорит не полностью, автомобиль теряет мощность и тяговитость. Затраты от использования некачественного топлива на современных автомобилях превышают любую возможную экономию от заправки на неизвестных АЗС. Более частая замена масла и свечей в двигателе — это плюс 5–10 тыс. рублей к стоимости ТО, замена топливного фильтра — от 2 тыс. рублей, замена катализатора — от 50 до 200 тыс. рублей», — перечисляет он.

Ведущий аналитик компании «Алгоритм Топливный интегратор» Виктор Костюков рассказывает, что некачественный бензин — это угроза расстаться с автомобилем навсегда. «Вот случай из собственной практики. Внезапно застучал мотор, еду в автоцентре, вскрывают двигатель, устанавливают первопричину — масло не прокачивается по магистрали, двигатель работает «на сухую», мотор перегревается, корбится головка блока цилиндров, поршневая группа «клинит» в цилиндрах. Мотор требует капремонта, а дешевле вам — предупреждают ремонтники — его заменить на новый. Выясняется, что продавцы для повышения октанового числа добавляли в бензин порошок под названием ферроцен. Этот порошок попадал в масло мотора и с течением времени забил приемную сетку масляного насоса. А мотор без масла работать может, но недолго», — делится господин Костюков.

По мнению Станислава Емельянова, как правило, недобросовестные АЗС грешат разбавлением водой бензина и дизельного топлива, добавлением посторонних веществ и продажей суррогата из изначально низ-

кокачественного сырья. «Использование такого горючего выводит из строя мотор и топливную систему автомобиля. По самым скромным оценкам, устранение неисправностей обойдется автовладельцу от нескольких десятков тысяч рублей до нескольких сотен, сумма зависит от степени нанесенного ущерба. По статистике, ежегодно только в Москве и области из-за использования низкосортного топлива выходит из строя около 100 тыс. автомобилей, по России их более миллиона. Грешат продажей некачественного горючего около 40% АЗС, как правило, это малоизвестные бренды с привлекательной ценой. По данным Omnicomm (пользователи мониторинга транспорта Omnicomm Online составляют собственную «дорожную карту» недобросовестных АЗС), такие заправки находятся в незначительной удаленности от крупных городов и федеральных магистралей», — рассказывает господин Емельянов.

Илья Ушаев, основатель автомобильного агентства «Форсаж», говорит, что использование некачественного, разбавленного чем-либо топлива в первую очередь сказывается на двигателе, уменьшая его ресурс. «Основной удар приходится на элементы систем питания и зажигания. Возьмем, например, работу топливных форсунок. Если в топливе содержатся какие-либо сторонние примеси либо вода, то они могут привести к их засорению, в связи с этим впрыск топлива будет затруднен и в работе двигателя произойдет сбой. Также можно отметить топливный насос и топливные фильтры — разбавленное топливо засоряет их и приводит в негодность. К примеру, топливные насосы на большинство автомобилей редко стоят менее 5 тыс. рублей, средняя их цена составляет около 10 тыс. рублей, а на премиальные марки стоимость доходит до 50 тыс. рублей. Топливные форсунки тоже недешевы, порой даже дороже бензонасоса. В системе зажигания можно выделить серьезное снижение ресурса свечей зажигания от разбавленного бензина. Цена свечей доходит до тысячи рублей за штуку, в зависимости от марки автомобиля», — рассказывает он.

При использовании бензина с заниженным октановым числом основные проблемы приходится опять же на двигатель, добавляет господин Ушаев.

«Помимо преднамеренно заниженного на заправке октанового числа, многие любители сэкономить сами подсознательно заливают тот же Аи-92 вместо предписанного Аи-95. В большинстве своем это приводит к раннему зажиганию на двигателях внутреннего сгорания, то есть присутствует эффект дизельного двигателя (топливо начинает воспламеняться от сжатия, еще до искры в свече зажигания). В первую очередь от этого теряется мощность и страдает поршневая группа двигателя, что может повлечь выход

из строя двигателя в целом. При использовании некачественного бензина неоднократно бывали случаи, когда, отъехав от заправки на пару километров, машина глохла и отказывалась заводиться. Приходится менять поршневую группу, кольца на поршнях, прокладки двигателя. Такой ремонт редко обходится дешевле 80 тыс. рублей», — утверждает господин Ушаев.

ХРАНИТЬ ТОПЛИВНУЮ ВЕРНОСТЬ ВГ попросил экспертов рассказать о том, каким образом можно уберечь свой автомобиль от некачественного бензина.

По словам Александра Кузьмина, конечному потребителю остается одно — заправляться на тех АЗС, качество топлива которых не вызывает сомнений. «В масштабах страны — это АЗС, принадлежащие ВИНК, иностранные топливные операторы и некоторые независимые сети АЗС, заботящиеся о своей репутации продавцов качественного топлива», — рассказывает он.

Николай Степанов считает, что самый простой способ — заправляться только на проверенных АЗС крупных сетей и при любых подозрениях спрашивать сертификат на топливо. «На сертификате обязательно должна быть указана дата выдачи и наименование завода-производителя. Этот документ выдается на каждую партию топлива, поэтому он не должен быть выдан раньше одной-двух недель перед вашей заправкой. Сертификат должен храниться на любой АЗС и предъявляться по первому требованию. Помимо этого, есть несколько способов проверить качество топлива в бытовых условиях. Если вы хотите определить, присутствуют ли в бензине вредные присадки, следует смочить горючим лист бумаги, а после высушить его. Затем внимательно посмотрите на лист: отсутствие каких-либо следов говорит о высоком качестве. Хороший бензин может быть только белого цвета. В случае появления едва заметного желтого или голубого оттенка лучше отказаться от использования такого топлива. Для определения наличия смол, масел и других нежелательных веществ необходимо поместить каплю бензина на чистое стекло и поджечь ее. Если после выгорания топлива на стекле остаются белые разводы, это свидетельствует о том, что горючее не содержит примесей. Если разводы приобретают желтый, оранжевый или коричневый цвет, это значит, что в этом бензине присутствуют смолы в высоких концентрациях. Если на поверхности стекла остается сажа, значит, в горючем есть бензол», — делится господин Степанов.

Как советует Виктор Костюков, необходимо обращаться к давно зарекомендовавшим себя высоким качеством топлива и обслуживания сетям крупных нефтяных компаний. «Имидж и высокая репутация товарного знака компании оберегаются в первую очередь. Контрафакт здесь недопустим. Также следует остерегаться низких цен. Цена для вас может показаться привлекательной, но не понравится вашему мотору. Сэкономив на одной заправке полного бака 40–50 рублей, вы можете получить встречный счет за замену бензина в баке и очистку инжекторов на 4–5 тыс. рублей. Мой совет: если вы ежедневно курсируете между домом и офисом, выберите для себя одну, но надежную АЗС и не изменяйте ей», — советует господин Костюков.

Дмитрий Воеводин, начальник отдела логистических операций DPD в России, добавляет, что не стоит позволять уровню топлива в баке достигать минимума, так как весь мусор, конденсат и часть вредных примесей могут оседать на дне бака. ■

Время совместных решений



Реклама

*Надежные партнерские
отношения для будущих побед*



ВТБ

Мир без преград

8 (800) 200-77-99
звонок по России бесплатный
www.szrcvtb.ru

Банк ВТБ (ПАО). Генеральная лицензия Банка России № 1000

КАТИТЬСЯ ПО СТАРИНКЕ

по данным на июль 2016 года в России насчитывалось всего 722 электромобиля. по прогнозам экспертов, по итогам 2016 года в мире их будет около 2 млн штук. в Петербурге за восемь месяцев этого года было продано шесть электрокаров, в России в целом — 40 штук. эксперты пеняют на высокую стоимость этих автомобилей, отсутствие инфраструктуры и комплексных мер господдержки. все говорит о том, что никаких предпосылок к тому, что в ближайшем будущем в России этот сегмент получит бурное развитие, нет.

ИГОРЬ ГЕРАСИМОВ

На июль 2016 года в России имеется всего 722 электромобиля, более двух третей из которых зарегистрировано в Москве. При этом во всей стране около 100 зарядных станций, более 30% из них сосредоточено в столице. Сегодня основным владельцем станций является компания ПАО «Россети», которая планирует к 2018 году увеличить число точек обслуживания электромобилей до 300. Конечно, существует риск, что на планы организации повлияет негативная динамика рынка, однако если все же количество пунктов подзарядки вырастет, это будет стимулом к подъему отрасли.

По прогнозу центра энергосбережения и энергоэффективности, экологического и энергетического аудита ИОМ РАНХиГС при президенте РФ, к 2020 году доля электрических и гибридных автомобилей составит не менее 12–15%, в России же — около 0,1%. В мире существуют все предпосылки к тому, что в обозримом будущем мы станем свидетелями настоящего бума электрокаров в развитых странах. Все крупнейшие автопроизводители активно работают в этом направлении. Немецкие, европейские, японские компании готовят концепты мощных электромобилей, с перспективой существенного увеличения расстояния до очередной подзарядки. Уже сейчас понятно, что стоимость автомобильных аккумуляторов для таких машин, с запуском «Гигафабрики», которую заканчивают строить в Неваде, должна к началу 2017 года снизиться вдвое. А это, в свою очередь, скажется и на резко уменьшении стоимости машин для конечного потребителя.

В России свои модели электромобилей предлагают Mitsubishi, Tesla, BMW, Nissan, Renault, Smart, Zero. Как сообщает аналитическое агентство «Автостат», Mitsubishi продали на начало 2016 года 217 электромобилей марки i-MiEV. Tesla ввезла в Россию 152 машины Tesla Model S. Nissan сумел продать 145 электромобилей Leaf. АвтоВАЗ продал 95 машин Ellada. Renault — 14 Twizy, а BMW — восемь штук i3. За прошедшие семь месяцев этого года было продано еще 38 электромобилей разных марок: 15 Tesla Model S, один новый кроссовер Tesla Model X, 13 штук Mitsubishi i-MiEV и восемь штук Nissan Leaf. Нашелся всего один покупатель на Renault Twizy. Продукцию АвтоВАЗа никто покупать не захотел.

По сравнению с продажами обычных автомобилей (а их, по данным Ассоциации европейского бизнеса, было продано на июль 2016 года 672,14 тыс. штук), это исчезающе малая величина.

В мире ситуация с продажами противоположна. Так, по данным Романа Кузнецова, аналитика QBF, в 2015 году продажи



ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

В ОБОЗРИМОМ БУДУЩЕМ ЭЛЕКТРОКАРЫ, СКОРЕЕ ВСЕГО, ТАК И ОСТАНУТСЯ ДЛЯ РОССИИ ЭКЗОТИКОЙ, ДОСТУПНОЙ ЛИШЬ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕННЫХ СЛОЕВ НАСЕЛЕНИЯ

электромобилей в мире выросли на 73% и достигли 549 тыс. единиц. Столь значительный прирост произошел за счет распространения электромобилей в Китае и развитых странах Европы — в основном в Нидерландах, Норвегии, Франции и Германии. Сегодня плотность станций зарядки электрокаров в европейских странах приближается к плотности обыкновенных заправок, а развитие технологий по увеличению энергоемкости батарей и сокращению времени их зарядки расширяет возможности для использования данных авто. «Стоит также отметить, что в ЕС и США приняты государственные программы поддержки развития отрасли, которые стимулируют потребительский спрос на электромобили. Увеличение конкуренции и появление наряду с элитными марками более дешевых машин позволяют охватывать все большую долю рынка. Например, китайской компании BYD удалось наладить выпуск недорогих автомобилей и вывести отрасль на новые вершины за счет подъема продаж в КНР на 122% по итогам первого полугодия 2016 года», — рассказывает господин Кузнецов.

СИЛА ДЕШЕВЫХ УГЛЕРОДОВ Ключевым препятствием для роста рынка электромобилей в России является отсутствие инфраструктуры — для развития этого вида транспорта ее необходимо налаживать почти с нуля.

Эксперты говорят, что сегодня расстояние, которое электромобиль способен преодолеть без подзарядки, сравнительно

невелико: лидером рынка по продолжительности езды является Tesla Model S, но и ее заряда хватает лишь на 425 км пути. При этом дополнительные функции, например, кондиционер и аудиоаппаратура, снижают этот показатель. Если учесть относительно низкую среднюю скорость езды в России, которая в крупных городах не превышает 56 км/ч, станет очевидно, что распространение электромобилей потребует наличия подзарядочных станций, находящихся на расстоянии не более 100 км друг от друга. Создание такой сети потребует существенных финансовых вложений. Кроме того, развитие электромобильного транспорта ударит по позициям нефтеперерабатывающей отрасли, что сейчас мало кому выгодно.

Роман Кузнецов говорит, что, к сожалению, пока нет предпосылок, которые позволили бы надеяться на изменение ситуации в ближайшем будущем. «Напротив, развитие российского рынка электрокаров в 2016 году резко затормозилось. Это связано с окончанием действия льготных таможенных пошлин на ввоз автомобилей с альтернативным источником питания. Стоимость машины и так велика — она колеблется от 4 до 10 млн рублей, так что из-за дополнительной платы в размере 19% многие клиенты отказались от приобретения электромобиля. Ухудшение ситуации началось после падения курса рубля, что привело к сокращению продаж электрокаров за 2015 год на 31%, до 122 единиц. В результате продажи снизились на 30% за первое полугодие 2016 года по сравнению

с аналогичным периодом 2015 года. Таким образом, рынок электромобилей стал исключительно нишевым, доступ к нему имеют лишь представители наиболее состоятельного класса. Именно ценовые характеристики существенно ограничивают развитие отрасли, а поскольку стагнация в экономике РФ может продолжиться, то количество электрокаров на российских дорогах вряд ли значительно повысится в течение пяти-семи лет», — констатирует господин Кузнецов.

Михаил Чаплыгин, генеральный директор агентства «Auto-Dealer-СПб», говорит, что причин такой ситуации много. «В первую очередь — цена. Сейчас Renault Twizy в России реализуется за 800 тыс. рублей. За эту же сумму покупатель может приобрести, например, кроссовер этой же марки. Стоимость Mitsubishi i-MiEV вообще превышает 1 млн рублей, а это уже близко к некоторым моделям премиум-брендов. Кроме того, отсутствие инфраструктуры и комплексных мер поддержки. Летом было принято решение о предоставлении бесплатного места в зоне платной парковки в центре города. Малость, но для владельцев электрокаров приятно. Но опять же — все это разовые шаги. Единой системы поддержки, как это было в тех же странах Северной Европы (налоговые льготы, выделенные полосы), нет. Также причиной можно считать интересы различных бизнес-групп. Расширение количества электрокаров в стране можно сравнить с развитием альтернативных источников энергии. Все условия для развития той же ветроэнергетики есть, но самой этой индустрии нет. Я не вижу предпосылок роста сегмента электрокаров в ближайшей перспективе. Есть прогнозы по миру, что в 2040 году, например, электрокары могут занимать практически 50% от общего количества автомобилей в развитых странах, но эти цифры нельзя применить к России. Хотя бы потому, что в этих странах уже сейчас этот сегмент довольно бурно развивается», — высказывается господин Чаплыгин.

По словам Сергея Колюбина, заместителя директора по научно-технологическому форсайту факультета компьютерных технологий и управления Университета ИТМО, нужно понимать, что альтернатива нужна там, где стандартные решения не работают. «Например, по удельной энергоемкости альтернативным видам топлива превзойти бензин пока не удалось. К достоинствам электромобилей относят их экологичность, но тут надо разбираться, как было получено это самое электричество. Если на угольных ТЭЦ, то его чистота весьма сомнительна. → 24



ROYAL PARK
С ВИДОМ НА ИСТОРИЮ

ПЕТРОВСКИЙ
ПРОСПЕКТ, 2



РЕКЛАМА

ROYALPARK-SPB.RU

ЭЛИТНЫЙ КОМПЛЕКС В ОКРУЖЕНИИ ВОДЫ

Royal Park возводится в 3 км от Невского проспекта, в непосредственной близости от центра города!

Территория комплекса со всех сторон окружена водой. Из окон большинства апартаментов видны Малая Нева, собственная бухта и открывается великолепная панорама Северной столицы. Вблизи находятся живописный Петровский пруд и река Ждановка. Особый шарм добавляют белоснежные катера и яхты на серебряной глади марины.



На берегу
Малой Невы



В окружении
Петровского парка



Верхние этажи
с террасами



Закрытая охраняемая
территория



Ипотека*



Яхт-клуб
в акватории



Прекрасный вид
на Северную столицу



Подземный паркинг
с удобным проездом



Призер премии
«Архитектон-2015»



5 мин до Дворцовой
площади

298
апартаментов
в комплексе

90%
видовых
апартаментов

II кв. 2018 года
плановый
срок сдачи



Кортрос®
Девелопер
проекта



Эксклюзивный
брокер

ЗАСТРОЙЩИК: ООО «ПЕТРОВСКИЙ АЛЬЯНС», С ПРОЕКТНОЙ ДЕКЛАРАЦИЕЙ И РАЗРЕШЕНИЕМ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОЖНО ОЗНАКОМИТЬСЯ НА САЙТЕ ПРОЕКТА ROYALPARK-SPB.RU. КОМПЛЕКС ГОСТИНИЧНЫХ АПАРТАМЕНТОВ С ЯХТ-КЛУБОМ. АО «НАЙТ ФРЭНК САНКТ-ПЕТЕРБУРГ».

* ИПОТЕЧНЫЕ ПРОГРАММЫ ПРЕДОСТАВЛЯЮТСЯ:
ПАО «БАНК «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ». ЛИЦЕНЗИЯ ЦБ РФ № 436 ОТ 31.12.2014 Г.
ПАО «БАНК БФА». ЛИЦЕНЗИЯ ЦБ РФ № 3038 ОТ 26.03.2015 Г.
ПАО «БАНК ВТБ» ЛИЦЕНЗИЯ №1000 ОТ 08.07.2015 Г.

+7(812) 612-07-07

22 → В Норвегии в последние пару лет самым покупаемым новым автомобилем является электрокар Tesla. Причина — государственная программа субсидирования, но там львиная доля электричества генерируется на гидростанциях. Кроме того, остаются и вопросы утилизации отработанных батарей и их безопасность. В России основными мешающими факторами, на мой взгляд, являются обеспеченность углеводородами, климат и география, а также неразвитость необходимой инфраструктуры. Известно, что емкость и КПД батарей при низких температурах существенно падает. Покрывать внушительные расстояния пока также могут только некоторые топовые модели электромобилей. Зарядка батареи — процесс длительный, предполагается, что зарядка аккумуляторов должна проходить ночью, когда общая нагрузка на энергосистему минимальна. В США большинство людей, которые могут позволить себе покупку электрокара, живут в коттеджах, это пригородные районы мегаполисов, где устроить точку зарядки не проблема. А вот как, допустим, можно организовать заправочные электростанции на придомовых территориях многоквартирных домов Петербурга и Москвы, где машины паркуют как повезет, — это мне сейчас сложно представить», — высказывается господин Колюбин.

СТАВКА НА КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ Впрочем, не все эксперты считают, что предпосылок для развития электрокаров в ближайшем будущем в России нет. Сергей Иванов, ведущий российский специалист по электромобилям, директор DriveElectro (инжиниринговая компания, работает в области проектирования электрических и гибридных систем для коммерческих автомобилей и общественного наземного транспорта), говорит, что необходимо выработать правильный подход к развитию этого вида транспорта именно для России, с учетом ее специфики. «В России намного быстрее и проще начать развивать городские коммерческие электромобили — электробусы и развозные грузовики, чем в других странах мира. Главные преимущества — развитая тяговая сеть городского электротранспорта (для троллейбусов и трамваев), которая является самой разветвленной в мире и имеет

в городах с населением от 200 тыс. человек, а это уже готовая зарядная инфраструктура, что является главным сдерживающим этапом в развитии электромобилей во всем мире из-за огромных финансовых вложений. На базе инфраструктуры мощных зарядных станций для электробусов и грузовиков бизнес-сообщества уже самостоятельно с автопроизводителями предлагают рыночные механизмы использования электромобилей — покупку, аренду или лизинг», — говорит он.

По мнению господина Иванова, перспективы развития электрического коммерческого транспорта огромные. «Если в критериях государственных и частных закупок автобусов и грузовых автомобилей для города установить показатель минимальной себестоимости перевозки пассажиров или груза на километр пробега за срок эксплуатации подвижного состава (а это 8–10 лет) или минимальные затраты за жизненный цикл, то конкуренции электромобилям не будет. Плюс к этому жители города получат на 100% экологичный и малозумный вид транспорта, а ведь именно транспорт, в первую очередь коммерческий, является основным загрязнителем наших городов», — высказывается господин Иванов.

В России автобусы на электрической тяге являются единичными пилотными проектами. В частности, у «Волгабаса» есть опытный 12-метровый образец.

Алексей Бакулин, генеральный директор ООО «Бакулин Моторс Групп» (развивает проект «Волгабас»), уверен, что для толчка в развитии сегмента автомобилей, работающих на электричестве, необходимо вложить значительные средства в создание зарядных станций. «Пионерами в этом вопросе могут стать автобусные парки, таксопарки, коммунальные службы. „Волгабас“ активно работает над тем, чтобы создать модели различного класса. В настоящее время предпосылок к бурному развитию электрокаров в России нет. Однако в перспективе Россия включится в мировой тренд по мере того, как основные автоконцерны, а следовательно, и производители агрегатной базы, будут уделять все большее внимание развитию электрического транспорта. Начнется этот процесс с крупных городов, прежде всего Москвы и Петербурга, но постепенно распространится и на регионы. „Волгабас“

рассчитывает, что к этому времени компания будет готова предложить не просто электрические, но еще и полностью беспилотные мини-смартбусы и традиционные автобусы», — рассказывает он.

ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ИСТОРИЯ Впрочем, отойдем немного от прогнозов на будущее и обратимся к истории того, как развивался этот сегмент в России и в мире. Первый российский электромобиль был разработан инженером Ипполитом Романовым еще в 1899 году. Он всего на четыре года отстал от американцев Генри Морриса и Педро Салома, выпускавших похожие машины. Правда, к моменту создания российского электрокаба американцы уже два года как разорились. Яковлев же уверенно вел дела и даже выпустил в 1902 году электробус на двадцать мест. А в том же 1899 году в Бельгии Камилль Женатци разогнался на своем электромобиле «Вечно недовольная» (La Jamais Contente) до скорости 105,8 км/ч, напоминая историю развития электромобилей Леонид Примак, директор центра энергосбережения и энергоэффективности, экологического и энергетического аудита ИОМ РАНХиГС при президенте РФ.

«В тот момент еще ничего не было предопределено. Электромобили наравных с паровиками и бензиновыми разъезжали по дорогам всего света. В США в 1900 году из 8 тыс. автомобилей электромобилей было более 1,5 тыс. Судьбу их решила сложность инфраструктуры. Если для бензиновых автомобилей нужно лишь через каждые сто километров расставить баки с бензином и набором самых нужных деталей, то для электромобилей инфраструктура гораздо сложнее и принципиально дороже. Плюс к этому залить бензин в автомобиле — минутное дело, а зарядка аккумуляторов — многочасовой сложный процесс, требующий к тому же постоянного внимания. Вот и оказалось, что у электромобилей по сравнению с автомобилями с двигателем внутреннего сгорания (ДВС) всего два преимущества: бесшумность и экологичность. Как только глушители превратили грохот первых автомобилей в приятное урчание, дни электромобилей были сочтены, а на экологичность в те времена смотрели снисходительно», — высказывается он.

Кое-какие поползновения, конечно, делались: внутризаводской транспорт, гольф-мобили, электробусы в парках и на больших выставках вроде Диснейленда или ВДНХ. Единичные образцы и малые партии электромобилей делали даже на УАЗе, где в 1959 году сделали аэродромный электромобиль на базе «буханки» УАЗ-451, а машины УАЗ-451МИ и их развитие УАЗ-3801, выпускаемые малыми партиями в 1975–1982 годах, были уже вполне коммерчески успешными.

Но вспомнили об электромобилях только тогда, когда экологические проблемы стали по-настоящему ощутимыми, а вред от бензиновых армад стал напрямую влиять на здоровье людей. К этому моменту в лидеры советского автопрома выбились конструкторы АвтоВАЗа, поэтому и электромобили этого завода стали эталонами. Так, еще в 1976 году была выпущена модель ВАЗ-2102Э (21029). Под обозначением ВАЗ-2801 ее выпустили опытной партией в 47 машин для использования в системе бытового обслуживания. В 1979 году появилась развозная ВАЗ-2802 «Пони», на долгие годы ставшая образцом современного автомобильного дизайна и до сих пор смотрящаяся вполне современно. Более того, в этой машине было воплощено техническое решение, которое позволяет быстро менять аккумуляторные батареи, тем самым избавляя электромобиль от основного недостатка — долгой подзарядки. А потом были ВАЗ-1111Э, ВАЗ-1152 («Эльф»), «Лада Гольф» 1002 и 1004, «Лада Рикша», «Лада Бронтокар». В 2011 году было запущено, правда, практически сразу и завершено, серийное производство электромобилей Lada Ellada. Одной из самых интересных электромашин АвтоВАЗа стал ВАЗ-2131Э «Антэл» с топливным элементом от космического корабля «Буран». Благодаря этому КПД двигательной установки составил почти 60%, а пробег с одной зарядкой водородом достигал 250 км. Но крест на проекте поставила необходимость вложения почти 6 млрд рублей в создание инфраструктуры под принципиально новый автомобиль. В 2001 году таких денег в стране не было.

«Поэтому в настоящее время, когда мы говорим об электромобилях в России, мы имеем в виду только импортные машины», — заключает господин Примак. ■

ИЗОБРЕТАТЕЛЬНЫЕ ДОЛЖНИКИ

СОГЛАСНО СТАТИСТИЧЕСКИМ ДАННЫМ, ДОЛГИ ЗА ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНЫЕ УСЛУГИ У ФИЗИЧЕСКИХ И ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ В РОССИИ СОСТАВЛЯЮТ БОЛЕЕ ТРИЛЛИОНА РУБЛЕЙ И ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПРОДОЛЖАЕТ РАСТИ. СПОСОБОВ УХОДА ОТ ОПЛАТЫ МНОЖЕСТВО, А ТУТ ЕЩЕ ШИРИТСЯ ПРАКТИКА НЕЗАКОННОГО ПОДКЛЮЧЕНИЯ К СЕТЯМ. К ПРИМЕРУ, КАК РАНЕЕ ПОДСЧИТЫВАЛ «КОММЕРСАНТЬ-ДЕНЬГИ», ОКОЛО 2% ПОСТАВЛЯЕМОГО НАСЕЛЕНИЮ ПРИРОДНОГО ГАЗА РАЗВОРОВЫВАЕТСЯ.

ДАРЬЯ СИМОНОВА

Рост задолженности юрлиц и физлиц за жилищно-коммунальные услуги (ЖКУ) не имеет тенденции к замедлению. Эксперты говорят, что триллионный долг продолжает расти.

Роман Гречухин, эксперт по работе с проблемными потребителями ПАО «ГК

„ТНС энерго“» (гарантирующий поставщик электроэнергии на территории 11 российских регионов, обеспечивающий электричеством свыше 10% населения России — около 21 млн человек), рассказывает, что, по данным на первое августа 2016 года, задолженность потребителей электриче-

ской энергии перед гарантирующими поставщиками, входящими в ГК «ТНС энерго», составила 35 млрд рублей, из которых 8,4 млрд рублей (24%) — задолженность физических лиц, а 26,6 млрд рублей (76%) — задолженность юридических лиц», — говорит господин Гречухин.

Наталья Готова, директор департамента по связям с органами власти ассоциации «НП Территориальных сетевых организаций», отмечает, что в 2015 году объем неучтенного потребления электрической энергии в РФ составил около 2,63 млрд кВт•ч на сумму 7,64 млрд рублей. → 26

ТЕНДЕНЦИЯ



КОМПЛЕКС ТАУНХАУСОВ БИЗНЕС КЛАССА OLLILA

СПБ, КУРОРТНЫЙ Р-Н, ПОС. СОЛНЕЧНЫЙ

- 20 минут от города, 15 минут до Лахта-Центра
- Рядом с Финским заливом
- 94 таунхауса от 163 до 267 м²
- Пригоден для постоянного проживания (ИЖС)
- Дома выполнены в едином стиле
- Классическая европейская архитектура
- Современные инженерные системы
- Закрытая благоустроенная и охраняемая территория
- Кирпичные домостроения
- Комплекс сдан. Собственность.
- Полностью готов к проживанию

Остались последние таунхаусы



КОТТЕДЖНЫЙ ПОСЕЛОК БАЛТИЙСКАЯ РИВЬЕРА

СПБ, ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛ., ВЫБОРГСКИЙ Р-Н, ПОС. ПЕСКИ

- Первая береговая линия Финского залива
- Собственная благоустроенная набережная протяженностью 1 км прогулочной зоной
- Инфраструктура для активного отдыха
- Прекрасные видовые характеристики
- 126 участков площадью от 10 соток
- Статус земель - ИЖС
- Современные инженерные системы
- Большой выбор предложений: участки с подрядом и без, готовые дома
- Профессиональная служба охраны



РЕКЛАМА

Застройщик ООО "БТК-девелопмент". Центральный офис продаж компании: 190000, Санкт-Петербург, ул. Галерная д.10. Подробности по телефону: 7 (812) 332 7272.



+7 (812) 332 72 72
www.btkdevelopment.ru

24 → «Значительная доля „безучетки“ связана с тем, что потребители выводят из строя или перепрограммируют приборы учета так, чтобы не платить за потребленные ресурсы», — говорит она.

Кроме электричества, в России имеет достаточно широкое распространение неплательщиков и незаконных подключений к газопроводу.

Как ранее писал «Коммерсантъ-Деньги», в ООО «Газпром межрегионгаз» сообщили, что в 2015 году в России выявлено 15 тыс. фактов хищения природного газа. «97,4% фактов незаконного отбора газа приходится на население (свыше 14 тыс. случаев)», — пояснили тогда в ведомстве. Общий объем убытков, нанесенных врезками, составляет 3,4 млрд рублей. Годовая выручка от реализации газа группой «Газпром» на российском рынке в 2014 году составила 798 млрд рублей, из них 23% получено от населения, это чуть больше 183 млрд рублей. Таким образом, получается, что почти 2% поставляемого населению газа воруются, подсчитал «Коммерсантъ-Деньги». Стоит отметить, что 66% всех выявленных случаев хищений газа физическими лицами приходится на Северный Кавказ. На Кавказе большое количество самостроя, а во многих сельских поселениях отсутствуют адреса.

Эксперты утверждают, что в России отсутствует эффективная система борьбы с врезками. «Около 50% заявлений оставлено без рассмотрения, возбуждено менее 1% уголовных дел — в большинстве случаев возбуждаются административные дела, влекущие наложение штрафа. Все это не позволяет сократить незаконное газопотребление, так как виновному выгоднее уплатить штраф, чем оплатить реально потребленные им объемы газа», — рассказывали ранее в пресс-службе ООО «Газпром межрегионгаз».

ВРЕЗКИ, ИСКАЖЕНИЯ И СМЕНА ВЛАДЕЛЬЦЕВ Способов присвоить себе коммунальный ресурс достаточно много. Воровство коммунальных ресурсов осуществляется с помощью врезок в инженерные сети, занижения показаний по приборам учета, вмешательства в прибор учета с целью исказить индивидуальные показания, самовольного подключения к сетям, перечисляют эксперты.

По словам господина Гречухина, для гарантирующих поставщиков электроэнергии можно выделить два типа воровства ресурса. «Физические или юридические лица могут применять технические способы с целью искажения учета электрической энергии в сторону снижения. Также возможно использование пробелов и несовершенство действующего законодательства: денежные средства могут быть выведены из компании — юридического лица, а сама компания преднамеренно обанкрочена. Одним из видов мошенничества является смена владельца объектов водоснабжения и теплоснабжения без погашения задолженности за электрическую энергию предыдущим собственником объектов. Однако такая схема не всегда связана с мошенничеством — она может применяться местными органами власти для решения системной проблемы неплательщиков водоканалов и теплоснабжающих организаций в связи с низкими тарифами, высокими сверхнормативными потерями в сетях, низкой собираемостью денежных средств за воду и тепло с конечных потребителей», — рассказывает он.



ПО-НАСТОЯЩЕМУ ЭФФЕКТИВНЫХ МЕТОДОВ БОРЬБЫ С ВОРОВСТВОМ РЕСУРСОВ ЕЩЕ НЕ ПРИДУМАНО

Что касается воровства газа, то, как ранее писал «Коммерсантъ-Деньги», врезки сваркой и дрелью, в магистральные трубы и соседские — многие россияне поднаторели в искусстве газового воровства. А к услугам начинающих — многочисленные форумы и сайты с советами: «Перекройте газ в трубе, закрутив вентиль. Проверьте наличие газа спичкой»; «После того как вы заварили места соединения, нанесите обильный слой пены: если пузыри после включения газа будут лопаться и взбухать, вы очень плохо заварили, отключайте вентиль и варите еще раз». Нередко подобные затеи оканчиваются смертью и увечьями газовщиков-любителей, сообщают в «Газпром межрегионгазе»: «Лица, осуществляющие самовольное подключение к газораспределительным сетям, допускают грубейшие нарушения техники безопасности, которые становятся причиной взрывов, пожаров, отравлений угарным газом». По словам представителя организации, число несчастных случаев, связанных с несанкционированной газификацией, ежегодно растет; только в прошлом году на территории пяти северокавказских республик (Ингушетия, Кабардино-Балкария, Северная Осетия-Алания, Карачаево-Черкесия и Дагестан) произошло 70 несчастных случаев. 118 человек получили ранения различной степени тяжести, 30 погибли.

НЕ ПЛАТИТЬ ВСЕМ МИРОМ Конкретного портрета злостного неплательщика нет, в той или иной степени не платят или воруют ресурсы практически все слои общества.

Артем Колчин, руководитель юридического отдела по вопросам ЖКХ ООО «ГК „Димарт“» (юридическая компания), говорит, что у физических лиц задолженности за ЖКУ связаны с неблагоприятной финансовой ситуацией. «Как практикующий юрист в сфере ЖКХ, могу сказать, что за ЖКУ не платят либо малообеспеченные люди — многодетные матери-одиночки, пенсионеры, у которых на попечении несовершеннолетние дети, либо асоциаль-

ные элементы — алкоголики, наркоманы, люди с психическими расстройствами. Есть еще группа людей — обеспеченные граждане, которые не платят, просто потому что забывают, так как сумма в 7–10 тыс. рублей в месяц для них является незначительной. У юридических же лиц, которые не оплачивают ЖКУ, цели стоят иные — оптимизировать и минимизировать свои расходы. Как правило, в такие расходы попадет плата за ЖКУ, пени и штрафные санкции не всегда выставляются в отношении подобных должников, поэтому юридические лица ничего не теряют, есть судебное решение — выплачивают задолженность в полном объеме», — поясняет господин Колчин.

По словам Романа Гречухина, гарантирующие поставщики постоянно сталкиваются с неплательщиками потребителей за электрическую энергию. «Одной из системных проблем являются неплательщики потребителей сферы ЖКХ, а также неплательщики физических лиц. Как показывает практика, ряды неплательщиков пополняют и вполне состоятельные граждане», — указывает он.

БОРЬБА ЗА РЕСУРС Гарантирующие поставщики борются с неплательщиками несколькими методами: введением ограничения режима потребления, взысканием задолженности в суде, привлечением к административной, а в некоторых случаях и к уголовной ответственности.

По словам Анастасии Расторгуевой, адвоката и партнера коллегии адвокатов города Москвы «Барщевский и партнеры», в рамках правового поля нет существенной разницы между неуплатой за коммунальные услуги и любым другим долговым обязательством. «И те и другие не платят, поэтому мы можем применять все те юридические конструкции, что и при любом неисполнении или ненадлежащем исполнении обязательства. Вместе с тем, существуют и некоторые особенности рассматриваемого вопроса. Оплата коммунальных услуг — это прямая обязанность организаций, граждан-собственников

ков квартир и прочих жилых помещений. В соответствии со статьей 155 Жилищного кодекса РФ, если лицо не внесло плату за услуги до десятого числа месяца, следующего за прожитым, то уже с одиннадцатого числа будет начисляться задолженность. А с 91-го дня просрочки будет начисляться пеня в размере 1/300 ставки рефинансирования за каждый день просрочки (за год около 11% суммы)», — говорит она.

Существуют две самые действенные меры воздействия на должника: отключение услуг и судебное разбирательство, отмечает госпожа Расторгуева. «И в том и в другом случае первым делом нужно произвести полный расчет всех платежей и сообщить должнику о своих намерениях. В первом случае уведомлением, во втором — претензией. В соответствии с п. 117 постановления правительства РФ от 6 мая 2011 года № 354 отключить неплательщику оказываемую услугу можно через 30 дней после направления уведомления о наличии задолженности по оплате одной коммунальной услуги в размере, превышающем сумму двух месячных размеров ее платы. Следует отметить, что отключить можно не все услуги: законодатель запрещает отключение отопления и холодной воды. Если это не помогло, то необходимо обратиться в суд. Как правило, подобные вопросы разрешаются путем вынесения судебного приказа. Для этого организации-кредитору необходимо обратиться в суд по месту жительства должника с заявлением о вынесении судебного приказа, оплатить госпошлину. При отсутствии спора со стороны неплательщика суд без разбирательства и вызова сторон вынесет судебный приказ, который одновременно будет являться и исполнительным листом, что очень удобно. Также существуют и иные меры, например, лишение жилья лиц, проживающих на условиях социального найма в муниципальной квартире. Однако подобные случаи в практике встречаются гораздо реже», — рассказывает Анастасия Расторгуева.

Александр Арский, доцент кафедры теории и практики таможенного дела Московского финансово-юридического университета, считает, что действенной профилактикой незаконного подключения к сетям и последующего отбора газа, электричества и воды является неотвратимость наказания за данное преступление, так как в условиях рынка данные ресурсы находятся в собственности распределительной организации. «Выявление врезок возможно при получении соответствующих сигналов от бдительных граждан, которые не желают взлететь на воздух или сгореть вместе с преступниками из-за кустарной врезки в газопровод или электроцит. Регулярные инспекции по контролю сетей являются обязанностью их владельцев, эти инспекции, в том числе, выявляют и незаконные врезки. К юридическим лицам, допустившим просрочки по оплате, рационально применять систему предоплаты за поставляемые ресурсы, объем которых может рассчитываться как от месячного потребления ресурсов, так и от квартального. Организации, допустившей просрочку по оплате ресурсов, может быть отказано в увеличении энергопомощностей в случае расширения производства, однако эта мера непопулярна, так как тормозит развитие экономики», — рассуждает господин Арский. ■

АТОМНЫЙ КОНФЛИКТ

ЛЕТОМ 2016 ГОДА АО «КОНЦЕРН „ТИТАН-2“» И ОАО «МЕТРОСТРОЙ», ГЕНПОДРЯДЧИК И СУБПОДРЯДЧИК НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЛЕНИНГРАДСКОЙ АЭС-2, ОБРАТИЛИСЬ В СУД, ПОДАВ ИСКИ ДРУГ К ДРУГУ. «ТИТАН-2» ПЫТАЕТСЯ ВЗЫСКАТЬ С «МЕТРОСТРОЯ» ОКОЛО 1,48 МЛРД РУБЛЕЙ, ОБВИНИВ КОМПАНИЮ В СРЫВЕ СРОКОВ СДАЧИ РЯДА ОБЪЕКТОВ НА ЛАЭС-2. «МЕТРОСТРОЙ» ЖЕ ПОДАЛ ЧЕТЫРЕ ИСКА К «ТИТАНУ-2», ПЫТАЯСЬ ВЗЫСКАТЬ СОВОКУПНО ОКОЛО 1,42 МЛРД РУБЛЕЙ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ВЫПОЛНЕННЫМ РАБОТАМ. АНАЛИТИКИ ГОВОРЯТ, ЧТО, ЕСЛИ ОПИРАТЬСЯ НА ДАННЫЕ СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ РФ, ТО СРОК СДАЧИ ЛАЭС-2 МОЖЕТ БЫТЬ СДВИНУТ ПО МЕНЬШЕЙ МЕРЕ НА 12 МЕСЯЦЕВ, ЧТО, В ПРИНЦИПЕ, ЯВЛЯЕТСЯ ОБЫЧНЫМ ДЕЛОМ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТАКИХ РЕСУРСООЕМКИХ ОБЪЕКТОВ, ОДНАКО САМ ПО СЕБЕ КОНФЛИКТ МЕЖДУ ГЕНПОДРЯДЧИКОМ И СУБПОДРЯДЧИКОМ, СКОРЕЕ ВСЕГО, НЕ ОКАЖЕТ ЗНАЧИТЕЛЬНОГО ВЛИЯНИЯ НА СРОКИ.

ИГОРЬ ГЕРАСИМОВ

В начале августа АО «Концерн „Титан-2“» разместило на своем сайте сообщение о том, что компания подала иск к «Метрострою» из-за невыполнения последним контрактных обязательств по сооружению энергоблока № 1 Ленинградской АЭС-2.

«Метрострой» фактически сорвал сроки сдачи ряда важнейших объектов. Просрочка по некоторым видам работ составила более 100 дней. Помимо нарушения графиков работ, ОАО „Метрострой“ длительное время не предоставляет генеральному подрядчику исполнительную документацию на выполненные работы. В результате указанных нарушений на энергоблоке № 1 ЛАЭС-2 были завершены позже проектного срока несколько ключевых событий, таких как устройство строительных конструкций на куполе здания реактора, завершение бетонирования купола наружной оболочки здания реактора», — говорится в сообщении генподрядчика ЛАЭС-2.

Кроме того, компания утверждает, что были сорваны сроки выполнения работ по монтажу систем пожаротушения, что привело к несвоевременному выполнению подачи напряжения, что повлияло на другие события, обеспечивающие своевременный ввод в эксплуатацию энергоблока № 1. Стоимость работ по договору составляет около 31,7 млрд рублей. По условиям договора, говорят в «Титане-2», размер неустойки составил примерно 1,48 млрд рублей.

Генподрядчик сообщил, что концерн был вынужден заменять «Метрострой» на объектах ЛАЭС-2, чтобы уложиться в установленные сроки, неся финансовые затраты, и заверил, что нивелировал отставание по проекту.

Иск компании был принят к производству, ближайшее заседание назначено на 26 сентября. Впрочем, в «Титане-2» заявили, что судебное заседание по иску отложено, а параллельно идет процесс переговоров по урегулированию ситуации.

В «Метрострое» претензии «Титана-2» назвали надуманными, полагая, что они, скорее всего, являются ответным шагом на иски, поданные «Метростроем» в адрес концерна ранее.

«Иски, поданные к генподрядчику строительства ЛАЭС-2, — это попытка урегулировать вопросы приемки-оплаты выполненных работ. К сожалению, на досудебной стадии „Титан-2“ на протяжении длительного времени уклонялся от принятия решений, в результате чего мы были вынуждены обратиться в Арбитражный суд города Петербурга и Ленинградской области», — сообщили в «Метрострое».

В пресс-службе компании также рассказали, что в данный момент «Метростроем» подано по отношению к АО «Концерн „Титан-2“» четыре иска. «Все они касаются выполненных, но неоплаченных работ. По большинству исков уже состоялись предварительные заседания, по итогам этих заседаний у нас есть основания полагать, что возможность вынесения решения в пользу „Метростроя“ достаточно высокая. Одно из последних заседаний генподрядчик пропустил по неизвестной причине, что, на наш взгляд, наглядно показывает слабость его позиции. ОАО „Метрострой“ готово рассмотреть любой способ урегулирования, в том числе мировое соглашение. Однако это произойдет только в том случае, если „Титан-2“ признает задолженности, имеющиеся перед „Метростроем“, и начнет выплаты по ним. Более того, несмотря на судебные разбирательства, „Метрострой“ продолжает выполнять работы, входящие в график текущего года, планирует завершить эти работы в ближайшее время и надеется, что они будут своевременно приняты и оплачены генподрядчиком», — заявили в пресс-службе «Метростроя».

Дмитрий Баранов, ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент», отмечает, что полностью исключить смещение сроков ввода ЛАЭС-2 в эксплуатацию на фоне конфликта нельзя, однако стоит помнить, что у строителей есть еще и обязательства перед Росэнергоатомом, и вряд ли они заинтересованы в штрафных санкциях еще и с его стороны, маловероятно, что они хотят испортить свою репутацию и участвовать в новых судебных разбирательствах. «Поэтому есть вероятность, что строительство станции именно по этим причинам не затормозят, сроки будут выдержаны, а свои отношения компании вы-

несут за скобки данного проекта. Естественно, что если сроки вновь будут отодвинуты, то штрафные санкции, вероятнее всего, будут, но какие именно, сказать нельзя. Кроме того, учитывая масштаб объекта, количество видов и объем работ, необходимо будет разбираться с каждым подрядчиком, ведь не исключено, что вины какой-то компании или даже нескольких в переносе сроков просто нет», — высказывается господин Баранов.

Вадим Исаков, территориальный директор «БКС Премьер», отмечает, что изначально ЛАЭС-2 планировалось сдать в эксплуатацию к 2014 году, но, по всей видимости, и текущие нормативные сроки будут сорваны. «Если опираться на данные Счетной палаты РФ, то срок сдачи объекта может быть сдвинут по меньшей мере на 12 месяцев. В целом же ситуация не уникальная для крупных и комплексных объектов. По данным аудиторов, в минувшем году были увеличены сроки строительства семи из девяти строящихся энергоблоков атомных электростанций. При этом на Ленинградской АЭС, Нововоронежской АЭС и Белоярской АЭС наблюдается наибольшее отставание от нормативных сроков строительства. Думаю, что окончательную точку в споре концерна „Титан-2“ и ОАО „Метрострой“ может поставить только суд, однако, на мой взгляд, до смены генподрядчика дело не дойдет. Смена генподрядчика на такой большой площадке займет как минимум шесть-восемь месяцев, что лишь дополнительно увеличит сроки и стоимость строительства», — считает господин Исаков.

В «Титане-2» заявили, что никакого влияния на перенос сроков запуска строящейся ЛАЭС данная ситуация не оказывает, все работы выполняются по графику.

Что же касается юридической стороны дела, то, как ранее комментировала Екатерина Ильина, старший юрист адвокатского бюро А2, наибольшее количество дел о взыскании неустойки — это дела, связанные со строительством.

«Дела, касающиеся крупных и комплексных объектов, осложнены еще и тем, что в них присутствует не только неустойка, но и



ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТАКИХ КРУПНЫХ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИ СЛОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ, КАК АТОМНЫЕ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ, ПРАКТИЧЕСКИ НЕВОЗМОЖНО ИЗБЕЖАТЬ КОНФЛИКТОВ

затраты на привлечение третьих лиц. Если подрядчик не устраняет недостатки в срок, могут быть убытки, связанные, к примеру, с тем, что из-за просрочек одного исполнителя другие исполнители и заказчик, в свою очередь, также срывают свои обязательства перед контрагентами и вынуждены, уже со своей стороны, платить пени», — высказалась госпожа Ильина.

Что касается данного спора, сказала Екатерина Ильина, если в действиях заказчика не было злоупотреблений, то есть площадка была передана, оплаты произведены, исполнитель не заявлял о приостановке работ, то взыскать сумму пеней не должно быть сложно. АО «Концерн „Титан-2“» было основано в 1995 году Григорием Нагинским, который сейчас выступает генеральным директором концерна и председателем совета директоров ОАО «Титан-2».

В портфеле компании много проектов, наиболее известные — строительство ЛАЭС-2 и Балтийской АЭС.

Что касается ЛАЭС-2, то на строительство станции в 2008 году генподрядчиком было выбрано АО «Атомэнергопроект» (принадлежит «Росатому»), в 2012 году новым генподрядчиком становится ФГУП «Спецстрой России», в мае 2015 года генподряд на ЛАЭС-2 получило АО «Концерн „Титан-2“».

Закладка капсулы на месте будущей ЛАЭС-2 состоялась в 2007 году, непосредственно строительные работы начались в 2008 году. Примерная стоимость проекта оценивается в 600 млрд рублей. Первая очередь из двух блоков должна быть закончена к 2017 году, вторая — к 2021 году. Расчетный срок службы ЛАЭС-2 — 50 лет.

«Метрострой» работает на ЛАЭС-2 с 2009 года, строит градирни и здания реактора энергоблоков № 1 и № 2. Выступает субподрядчиком «Титана-2» с 2015 года. Совладельцами «Метростроя» являются ГУП «Петербургский метрополитен» (25% доля в уставном капитале), Николай Александров (23,84%), комитет имущественных отношений (21%), Вадим Александров (13,62%), АО НКО «НРД» (6,78%), а также четыре миноритария — физических лица. ■



HARRY WINSTON



Harry Winston Midnight
Date Moon Phase Automatic 42 mm*



TOURBILLON
BOUTIQUE

МОСКВА ул. Петровка, 15/13 · Тел.: +7 495 933 28 58
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ул. Б. Конюшенная, 13 · Тел.: +7 812 314 44 42
www.tourbillon.com

HARRYWINSTON.COM

* Harry Winston Полночь Дата и фаза луны, с автоподзаходом, 42 мм