

ТЕМА НОМЕРА > с. 6

ЗЕЛЕНое СМЕЩЕНИЕ

газомоторного топлива на мировом рынке

ТРАНСПОРТИРОВКА > с. 23

ЭНЕРГИЯ ДО ВОСТРЕБОВАНИЯ

На вопросы журнала отвечает генеральный директор ООО «Газпром ПХГ» Игорь Сафонов

СПОРТ > с. 48

ПУТЬ ТРЕНЕРА

Интервью первого вице-президента ВФП, президента Волгоградского плавательного клуба «Волга» Виктора Авдиенко

ГАЗПРОМ

| КОРПОРАТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ПАО «ГАЗПРОМ» | WWW.GAZPROM.RU | №10 2023 |

СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

МОРСКОЙ ФАСАД РОССИЙСКОГО ЯХТИНГА

Начал свою работу яхтенный порт «Смоленка» > с. 36



ШИНЫ

грузовые, крупногабаритные,
сверхкрупногабаритные

30 лет
на рынке

ГАЗПРОМ

КОРПОРАТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ПАО «ГАЗПРОМ»

№10 2023

Главный редактор

Сергей Правосудов

Редактор

Денис Кириллов

Ответственный секретарь

Нина Осиповская

Фоторедактор

Татьяна Ануфриева

Обозреватели

Владислав Корнейчук

Александр Фролов

Фото на обложке: Яхт-клуб
Санкт-Петербурга

Перепечатка материалов допускается
только по согласованию с редакцией

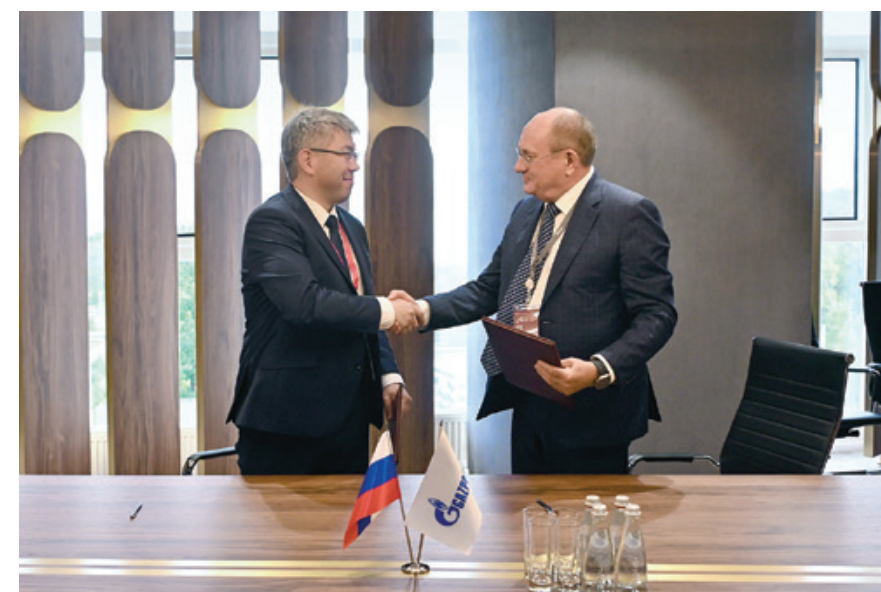
Журнал зарегистрирован в Министерстве
РФ по делам печати, телерадиовещания
и средств массовой информации.
Свидетельство о регистрации
ПИ N77-17235 от 14 января 2004 г.

Отпечатано ООО «Первый издательско-
полиграфический холдинг»
Санкт-Петербург, ул. Менделеевская, д. 9

Учредитель ПАО «Газпром»

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

Тираж 10 150 экз.
Распространяется бесплатно



ГАЗИФИКАЦИЯ ВОСТОЧНЫХ РЕГИОНОВ

12 сентября в рамках Восточного экономического форума был подписан ряд документов по развитию газификации восточных регионов России.

«Газпром» подписал с Республикой Бурятия и Забайкальским краем двусторонние планы-графики (дорожные карты) газификации регионов до 2032 года. С Амурской областью подписан план-график (дорожная карта) газификации городского округа г. Тынды до 2027 года. Документы разработаны по поручению президента Российской Федерации Владимира Путина.

Согласно дорожным картам, работа по обеспечению перспективных потребителей газом будет вестись поэтапно. Стороны совместно определяют прогнозные объемы потребления газа, после чего регионы утверждают скорректированные прогнозные топливно-энергетические балансы (ТЭБ) с учетом обоснованной цены на газ и принципов межтопливной конкуренции. Затем на основе ТЭБ будут актуализированы генеральные схемы газоснабжения и газификации регионов.

После принятия решения об источниках газоснабжения для Бурятии и Забайкалья будут определены сценарии газификации и первоочередные объекты для подачи газа, разработаны программы развития газоснабжения и газификации регионов на период до 2032 года включительно.

Мероприятия по газификации Тынды будут включены в действующую в Амурской области программу на 2021–2025 годы. «Газпром» и правительство Амурской области разработают схему газоснабжения Тынды, администрация города актуализирует схему тепло-

снабжения с учетом планов по переводу на газ действующих котельных и строительству новых.

Кроме того, «Газпром» и Амурская область подписали комплексный график газификации г. Свободного. Цель документа – синхронизировать усилия компании и региона по переводу на газ 27 муниципальных котельных, что предусмотрено действующей программой на 2021–2025 годы.

Комплексный график определяет сроки, в которые «Газпром» должен построить к котельным распределительные газопроводы, а администрация области – подготовить котельные к приему газа.

«Газпром межрегионгаз», Иркутская область и Иркутская нефтяная компания (ИНК) подписали соглашение о сотрудничестве по развитию газоснабжения и газификации г. Усть-Кута. Подана сетевая газ потребителям города предусмотрена действующей программой развития газоснабжения и газификации Иркутской области на 2021–2025 годы.

Согласно документу, ИНК построит от Марковского нефтегазоконденсатного месторождения газопровод-отвод с Усть-Кутской газораспределительной станцией, а от нее – межпоселковый газопровод к Усть-Куте. «Газпром» одновременно проложит более 160 км газораспределительных сетей к потребителям города. Правительство области обеспечит благоприятные условия для строительства газовой инфраструктуры и выступит координатором создания эксплуатирующей газораспределительной организации.

В результате доступ к сетевому газу получат около 3 тыс. домохозяйств, социальные объекты и предприятия города, три котельные.



Надёжный партнёр
на рынке грузовых шин

+7 (4852) 47-60-60

г. Ярославль, Московский проспект, 74

www.tehno-torg.com



ТЕХНОТОРГ

СОДЕРЖАНИЕ



6 **ТЕМА НОМЕРА**
Зеленое смещение
газомоторного топлива
на мировом рынке

- 1 **ОТ РЕДАКЦИИ**
Газификация восточных регионов
- 4 **КОРОТКО**
Санкт-Петербург
Северный морской путь
Амурская область
Орден Мужества
Экспериментальный вахтовый автобус
Импортозамещение
- 20 **СТРАТЕГИЯ**
Китай возобновил охоту на СПГ
- 30 **КАДРЫ**
Комплексный подход
- 36 **СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ**
Морской фасад российского яхтинга
- 43 **ИСТОРИЯ**
Влияние биографии на взгляды ученых

14 **НЕФТЯНОЕ КРЫЛО**
«Наша задача – обеспечить российских потребителей высокотехнологичными маслами»
На вопросы журнала отвечает генеральный директор «Газпромнефть – смазочные материалы» Анатолий Скоромец



48 **СПОРТ**
Путь тренера
На вопросы журнала отвечает первый вице-президент, спортивный директор Всероссийской федерации плавания (ВФП), президент Волгоградского плавательного клуба «Волга» Виктор Авдиенко

23 **ТРАНСПОРТИРОВКА**
Энергия до востребования
На вопросы журнала отвечает генеральный директор ООО «Газпром ПХГ» Игорь Сафонов



38 **ДИСКУССИЯ**
Идея справедливости



52 **КУЛЬТУРА**
Песни для молодежи
На вопросы журнала отвечает поэт Александр Шаганов

САНКТ- ПЕТЕРБУРГ

19 сентября в Санкт-Петербурге «Газпром» ввел в эксплуатацию модернизированный турбоагрегат №6 Автовской ТЭЦ. В мероприятии принял участие председатель Правления ПАО «Газпром» Алексей Миллер.

С вводом турбоагрегата №6 компания завершила масштабное обновление генерирующих мощностей на одной из ключевых городских теплоэлектростанций. Ранее в рамках этой работы был модернизирован и введен в строй турбоагрегат №7.

В результате значительно повышена надежность теплоснабжения около 1,5 млн потребителей: жителей Адмиралтейского, Московского, Кировского и Красносельского районов, а также более 200 социально значимых учреждений, среди которых – детские, лечебные и образовательные организации.

На турбоагрегате №6, как и ранее на турбоагрегате №7, «Газпром» полностью заменил основное и вспомогательное оборудование, инженерные системы. Были установлены новый генератор с воздушной системой охлаждения и новая турбина с современной автоматизированной системой управления, обеспечивающей высокую надежность и маневренность работы оборудования. Установленная электрическая мощность турбоагрегата №6 увеличена со 100 до 123 МВт, тепловая – со 168 до 197 Гкал/ч.

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

15 сентября танкер-газовоз «Великий Новгород» с партией сжиженного природного газа (СПГ), произведенного «Газпромом» на Комплексе по производству, хранению и отгрузке сжиженного природного газа в районе КС «Портовая», завершил разгрузку на приемном СПГ-терминале «Таншань» в Китае.

Это первая поставка СПГ производства «Газпрома» по Северному морскому пути. Использо-

вание данного маршрута существенно сокращает сроки доставки СПГ в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Комплекс «Газпрома» в районе КС «Портовая» был запущен в работу в сентябре 2022 года, а в мае 2023-го на предприятии выработан первый миллион тонн СПГ. Проектная производительность комплекса – 1,5 млн т в год.



АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ

13 сентября в Свободненском районе Амурской области состоялся торжественный запуск в работу первого в регионе малотоннажного Комплекса по сжижению природного газа (КСПГ). Проект реализован ООО «Газпром гелий сервис».

В мероприятии приняли участие заместитель Председателя Правления ПАО «Газпром» Виталий Маркелов, заместитель председателя правительства Амурской области – министр лесного хозяйства и пожарной безопасности Амурской области Алексей Севостьянов и генеральный директор ООО «Газпром гелий сервис» Любовь Бриш.

Построенный комплекс является ключевым объектом пилот-

ного проекта по автономной газификации в Амурской области. Производительность комплекса – 1,5 т СПГ в час (12,6 тыс. т в год).

Главным потребителем СПГ станет экологичная газовая котельная, строящаяся в микрорайоне «Амурсельмаш» Белогорска – второго по величине города Амурской области. Она заменит действующую мазутную котельную, которая обеспечивает теплом и горячей водой 37 многоквартирных домов, два детских сада, школу и дом культуры.

Продукция комплекса будет доставляться в Белогорск в специальных криогенных автоцистернах на экологических тягачах, работающих на СПГ.

ОРДЕН МУЖЕСТВА

Указом Президента РФ сотрудник Новосибирского ЛПУМГ Артем Бакуменко награжден орденом Мужества. Он отмечен наградой за проявленные самоотверженность, мужество и смелые действия при исполнении воинского долга в ходе специальной военной операции.

В ряды Вооруженных сил РФ в рамках частичной мобилизации Артем Бакуменко призван в сентябре 2022 года.

«Наш коллега не только ответственный и надежный работник, но и настоящий защитник Родины, герой. Артем Бакуменко с честью и отвагой несет воинскую службу», – отметил директор Новосибирского линейного производственного управления магистральных газопроводов (ЛПУМГ) Михаил Клюкин.

На протяжении всего времени нахождения Артема Бакуменко в зоне спецоперации коллектив филиала поддерживает семью коллеги.

Новосибирское ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск» образовано в 1981 году. Филиал обслуживает 1016,77 км газотранспортных систем. Численность персонала превышает 300 человек.



ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ



ФОТО - ПАО «Газпром»



ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ ВАХТОВЫЙ АВТОБУС

Вахтовый автобус на шасси модельного ряда с колесной формулой 4х4 КАМАЗ-6250 был спроектирован по заказу ПАО «Газпром». 7 сентября опытный образец прибыл в «Газпром трансгаз Краснодар».

Специалисты Краснодарского управления технологического транспорта и специальной техники проведут подконтрольную эксплуатацию вахтового автобуса с участием представителей ПАО «КАМАЗ». После тест-драйва будет дана оценка работы техни-

ческого средства для усовершенствования модели.

Автобус оснащен газовым двигателем и автоматической коробкой передач. Панель приборов – с современной цифровой мультимедиа-системой и управлением климатом. В салоне расположены 23 комфортабельных сиденья. Безопасность на дорогах обеспечивается системой ABS, системой автоматической подкачки шин, а также установленной автоматической системой обнаружения и тушения пожаров.

газ Томск» Владислав Бородин, а также руководители предприятий и вузов региона.

«Томская область, объединяя потенциал промышленников и ученых, способна выпускать оборудование мирового уровня, – сказал губернатор Томской области Владимир Мазур. – Поэтому наше сотрудничество носит взаимовыгодный характер: газовики стимулируют развитие промышленного комплекса региона, а наши предприятия вносят важный вклад в технологическую независимость компании».

За 10 лет более 20 организаций Томской области поставили 90 наименований продукции компаниям газовой отрасли.

8 сентября в Томске заместитель Председателя Правления – начальник Департамента ПАО «Газпром» Виталий Маркелов посетил АО «НПФ «Микран», АО «ТЭМЗ» и ООО «Газпром трансгаз Томск», ознакомился с выставкой продукции местных промышленных предприятий, а также провел совещание по рассмотрению хода сотрудничества ПАО «Газпром», администрации Томской области и предприятий промышленного комплекса региона в части импортозамещения и технологического развития.

В мероприятиях приняли участие губернатор Томской области Владимир Мазур, генеральный директор ООО «Газпром транс-

ТЕКСТ > Александр Фролов

ФОТО > ПАО «Газпром», iStockphoto, dpa/
picture-alliance, Xu Congjun/VCG, EPA/MAST
IRHAM, Lars Penning/dpa, IMAGO/Rust

ЗЕЛЕНОЕ СМЕЩЕНИЕ

газомоторного топлива на мировом рынке

Мировой энергетический кризис начался летом 2021 года и продолжается до сих пор. Газовые котировки на крупнейших рынках взлетали, что негативно сказалось на развитии газомоторного направления в таких регионах, как Европа и Китай. При этом перспективы электромобильного направления также не видятся столь же радужными, как до кризиса.

Разговор о рынках альтернативных моторных топлив мы начнем с неожиданного: с очередного среднесрочного прогноза Международного энергетического агентства (МЭА). «Мировой спрос на газ будет расти в среднем на 1,6% в год в период с 2022 по 2026 год по сравнению со средним показателем 2,5% в год в период с 2017 по 2021 год» – говорится в среднесрочном отчете о рынке газа 2023. В докладе отмечается, что «начало глобального энергетического кризиса в 2022 году» открыло новую эру для мировых газовых рынков после десятилетия их активного роста в период с 2011 по 2021 год.

Ранее мы уже отмечали, что специалисты МЭА с 2021 года выступают не столько как аналитики, сколько как солдаты информационной войны. Да, мы не ошиблись – с лета 21 года, когда действительно начался мировой энергетический кризис, а к сентябрю пришлось придумывать оправдания, почему больше всех от него страдает Европа. Виноватой уже тогда была назначена Россия. В этом смысле принципиально ничего не изменилось после 24 февраля 2022-го, лишь признаваемые Европой сроки формального начала энергетического кризиса вовсе оторвались от реальности и ушли в сферу фантазий.

В реальности же на нашей планете есть три крупнейших газовых рынка: США, Европа (Евросоюз вместе с Великобританией) и Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР). В силу ряда причин, связанных с беспорядочным характером реформ в области энергетики, Европа оказалась наиболее уязвимой к ударам энергетического кри-

зиса. Страны АТР были защищены большой долей контрактов с нефтяной привязкой, а Соединенные Штаты частично защитили высокие объемы собственной добычи. Европу ничто не защищало, так как ценообразование в регионе полностью зависело от биржевых котировок. Те росли и транслировали свой рост как в розничный газовый рынок Европы, так и в электроэнергетику. А оттуда – в прочие товары и услуги.

Одним из направлений, пострадавших от глобального энергетического кризиса, стал газомоторный сегмент моторных топлив.

Колебания пропан-бутана

Строго говоря, проблемы мировой рынок газомоторного топлива начал испытывать не в 2021 году, а раньше. Мы неоднократно касались этого вопроса, когда разбирали, как менялись прогнозы развития топливных сегментов за последние 15 лет, а также влияние электро-транспорта на инвестиционную активность в сегменте компримированного природного газа (КПГ), сжиженного природного газа (СПГ) и пропан-бутана, которые используются в качестве моторного топлива. И стоит признать, что даже фокус нашего внимания с 2020 года сместился в сторону электромобилей.

Ярким примером в этом смысле является пропан-бутановый (автогазовый) сегмент. Как отмечают The World LPG Association (WLPGA) и Liquid Gas Europe, мировое потребление автогаза неуклонно увеличивалось в течение 2000–2010-х годов. В 2019-м



К 2025 году самолеты, приземляющиеся в европейских аэропортах, должны будут использовать топливо с долей SAF на уровне 2%, а к 2050 году –

63%

автогазовый автопарк достиг 27,8 млн единиц, а общий объем пропан-бутана, используемого в качестве моторного топлива, – 27,1 млн т. Но в 2020-м потребление снизилось на 10%, так как действовали локдауны, люди стали меньше ездить, сократилась деловая активность.

Здесь можно провести параллели с российским рынком автогаза. Этот сегмент моторных топлив является наиболее чувствительным к любым кризисным явлениям. Для него же на отечественном рынке характерны наиболее заметные колебания – как в сторону повышения, так и в сторону понижения цен.

Во второй половине 2021 года в России котировки пропан-бутана резко выросли, что привело к росту оптовых, а затем и розничных цен (примерно с 23 рублей до 36–38 рублей за литр). В 2022-м, наоборот, котировки обвалились, а розничные цены опустились ниже 20 рублей за литр. Сейчас автогазовая розница также продемонстрировала рост, вернувшись на отметки середины 2021 года.

Мировое потребление автогаза в 2021-м увеличилось на 3% – до 25,1 млн т, поскольку динамика производства и экономическая активность начали приходить в норму. По оценке WLPGA и Liquid Gas Europe, в 2022 году мировой пропан-бутановый автопарк составил 28,3 млн автомобилей. Количество заправок – около 82 тыс.

За прошедшее с 2020 года время не могло сложиться условий для резкого увеличения автопарка или объемов спроса на пропан-бутан как моторное топливо. Кстати, зачастую в период кризисов некоторая часть авто владельцев даже снимает газобаллонное оборудование, так как его эксплуатация становится для них менее выгодной. Не возьмемся судить, как себя чувствуют эти скорые на решение люди,



Наша страна является абсолютным лидером в автогазовом сегменте по объемам потребления – в 2021 году

3,25 млн т

после того как кризис заканчивается и ценовые параметры возвращаются в норму.

Для нас важно, что ситуация, при которой примерно половина потребления автогаза в мире приходится всего на пять рынков, сохранилась. Эти пять рынков – Россия, Турция, Южная Корея, Польша и Украина.

Наша страна является абсолютным лидером в автогазовом сегменте по объемам потребления – 3,25 млн т в 2021 году, по данным WLPGA и Argus. Но наш пропан-бутановый автопарк (3 млн единиц) уступает турецкому (4,923 млн) и польскому (3,394 млн).

Мировое потребление автогаза в 2021-м увеличилось по сравнению с 2022 годом на

3%

Да, мы сейчас обращаемся преимущественно к данным 2021 года, так как более свежей глобальной статистики еще не собрано.

В качестве моторного топлива используется порядка 7,6% всех сжиженных углеводородных газов в мире. Этот показатель значительно отличается от страны к стране. Есть государства, где в качестве моторного топлива потреблялось 92% всего пропан-бутана, а есть кто-нибудь вроде США, где этот показатель составляет всего 0,4%. Всё зависит от экономической ситуации, наличия ресурса, развитости инфраструктуры и от мер государственного стимулирования. Последнее в целом оказывает огромное влияние на весь мировой рынок моторных топлив. Если некое государство по тем или иным причинам бросает газомоторное направление и решает, что будущее за электромобилями, то последствия этого шага будут более чем очевидными.

Топливо с зеленым акцентом

С конца 2010-х годов в мире наблюдается резкое снижение интереса к газомоторному топливу. Точнее, к традиционному газомоторному топливу. И преимущественно в европейской и американской информационных повестках. Во многом это связано со смещением акцентов на электротранспорт и обсуждением отказа от двигателей внутреннего сгорания (ДВС). Также свою роль сыграли параметры «Зеленой сделки» Евросоюза.

В особенности пострадал метановый сегмент, который в последние годы изобилует противоречивыми статистическими данными. Вряд ли дело в том, что пропан-бутановое направление изначально обзавелось профильными ассоциациями, которые продолжают (хоть и с огромной задержкой) следить за автогазовой статистикой. Такие организации сформировались и вокруг метанового направления. Но их информационная активность в последние годы оставляет желать лучшего.

К примеру, еще в 1986 году была создана NGV Global (первоначально – Международная ассоциация транспортных средств, работающих на природном газе). На данный момент, по открытой информации, в ее состав входит более 600 членов по всему миру. Опять же, мы уже обращали внимание на тот факт, что в последние годы такого рода организации начинают всё чаще обращаться к теме биометана как топлива якобы более соответствующего зеленому энергопереходу.

Многие топливные ассоциации так или иначе вынуждены в своей деятельности смещать акценты в сторону низкоуглеродной повестки. Это позволяет сохранять актуальность тех «альтернативных» направлений, которые эти ассоциации представляют. В этом смысле метановый и пропан-бутановый сегменты движутся в одном направлении: всё больше внимания начинает уделяться биометану и биопропану.

Биометан получается путем обогащения биогаза, содержащего 50–70% метана, обычным природным газом («из трубы»). Но так как это не в полной мере соответствует зеленому энергопереходу, то сейчас в качестве многообещающего способа провести обогащение (возобновляемого) биогаза рассматривается гидрирование CO₂.

Биопропан является побочным продуктом при производстве «устойчивых видов топлив» – экологичного авиационного топлива (SAF) и возобновляемого дизельного

Десять крупнейших автогазовых рынков, 2021 г.

	Потребление (тыс. т)	Автопарк (тыс. шт.)	Заправочные станции (шт.)
Россия	3250	3000	4900
Турция	3117	4923	10 950
Корея	2563	1961	1992
Польша	1815	3394	7450
Украина	1810	2660	5500
Италия	1407	2847	4450
Мексика	1390	407	2080
Китай	1163	192	580
Таиланд	668	708	1570
Япония	552	137	1212
Прочие	7401	8121	40 864
Всего	25 136	28 349	81 548

Источник: WLPGA/Argus, 2022

топлива (гидроочищенного растительного масла, HVO). Последнее, кстати, является продуктом, который получается преимущественно из отработанного растительного масла. Такие технологии реализованы и в России, а компания «Газпром нефть» за счет этого сырья получает компоненты судового топлива.

Если обратиться к данным компании Argus, которая с 2022 года в рамках «Argus Нефтепанорама» приступила к регулярному освещению вопросов, связанных с энергопереходом и низкоуглеродными источниками энергии в мире, то выяснится, что потребление HVO и SAF пока невелико, но оно должно расти по мере ужесточения экологических норм. Так, «дополнительную поддержку спросу на SAF в регионе окажет решение Европейской комиссии, согласно которому поставщики топлива обязаны подмешивать определенную долю SAF в традиционный авиакеросин». К 2025 году самолеты, приземляющиеся в европейских аэропортах, должны будут использовать топливо с долей SAF на уровне 2%, а к 2050 году – 63%.

Ожидается, что рост спроса и производства HVO и SAF приведет к увеличению производства биопропана. Остается открытым вопрос, насколько востребованным он будет в качестве моторного топлива в Европе, учитывая планирующийся запрет на продажу автомобилей с двигателями внутреннего сгорания.

По сути, Евросоюз вновь пытается повернуть фокус, который ему не удался в конце 2000-х – начале 2010-х годов. Он одновременно старается создать точку роста для своей промышленности и заместить импортное топливо. Разумеется, любой европейский политик будет утверждать, что фокус удался, ведь страны ЕС снизили потребление голубого топлива с 2022 по 2023 год. Но у них такая профессия – гордиться обвалом спроса почти на 100 млрд куб. м под давлением экономического кризиса.

Повод для смены имен

Под давлением псевдоэкологической повестки Европейского союза профильные газомоторные организации начинают пересматривать акцент своей деятельности.

Яркий пример – NGVA Europe. Это европейская ассоциация, которая 15 лет занималась продвижением КПГ и СПГ на транспорте, а теперь она добавила к этим аббревиатурам приставку «био» (bioCNG и bioLNG), объявила, что «продвигает использование природного и возобновляемого газа в качестве моторного топлива».

В январе текущего года она провела ребрендинг из NGVA в Gmobility. Ассоциация сообщила, что «пришло время заглянуть в углеродно-нейтральное и полностью возобновляемое будущее».

NGVA сложно обвинить в отсутствии причин для изменений. И дело не только в обостряющейся борьбе с ископаемым топливом на уровне европейского законодательства, но и в падении продаж газомоторных автомобилей в ЕС.

В 2022 году в Евросоюзе было продано на 56,6 % меньше автомобилей на природном газе, чем в 2021-м. Объем продаж сократился с 7095 до 3082 штук. А в 2023 году профильная Европейская ассоциация автопроизводителей (ACEA) и вовсе игнорирует объемы продаж газомоторных автомобилей.

Конечно, в Европе лишь две страны могут быть отнесены к мировым лидерам газомоторного рынка (в метановом и пропан-бутановом сегментах – Италия и в пропан-бутановом – Польша). Поэтому ее опыт нельзя в полной мере переносить на другие регионы. Кроме того, до сих пор публикуются исследования, демонстрирующие оптимистичный взгляд на газомоторное будущее. Так, по уточненным в сентябре 2023 года данным Business Research Insights, рынок автомобилей, работающих на природном газе, увеличится с \$8,53 млрд в 2021 году до более чем \$17 млрд в 2031-м. Предполагается, что количество таких транспортных средств к концу 2028 года составит 36,758 млн по всему миру.

Но прогнозирование в данном случае обнажает и противоречивость накопленной к настоящему моменту статистики. Так, если исходить из материалов PR Newswire, мировой рынок транспортных средств, работающих на природном газе, в 2022 году составлял 25,2 млн единиц. А по данным NGV Global, в 2019 году в мире насчитывалось 28,5 млн транспортных средств на природном газе. Если учесть, что эта организация на тот момент оценивала газомоторный автопарк Китая в размере порядка 5,5 млн единиц, а по более свежим оценкам он достиг 7,32 млн в 2020 году, то оценку NGV Global можно было смело пересмотреть в сторону увеличения – до порядка 30 млн единиц в 2020–2021 годах. Однако текущие прогнозы, как вы видите, исходят из более скромных оценок. Зато предполагается, что метановый автопарк к 2030 году достигнет 42,3 млн единиц.

Уход из легкового сегмента

Оценки газомоторного потенциала Китая также страдают некоторой противоречивостью. С одной стороны, в профильных статьях отмечается замедление роста метанового автопарка в КНР с 2014 года и больший акцент на развитие автомобилей «на новых источниках энергии», то есть преимущественно электромобилей. Указывается и на недостаточность политической поддержки, и на сокращение экономических стимулов по сравнению с другими видами топлива.



Совокупный годовой темп роста продаж пассажирских газомоторных автомобилей в Китае с 2017 по 2019 год составил 5%, а электромобилей –

76%

Совокупный годовой темп роста продаж пассажирских газомоторных автомобилей в Китае с 2017 по 2019 год составил 5 %, а электромобилей – 76 %. В 2020 году, по данным PetroChina, автопарк КНР, работающий на компримированном природном газе, впервые за 32 года сократился (на 100 тыс. автомобилей – до 6,62 млн единиц). Что, кстати, не отменяет развития транспорта, работающего на сжиженном природном газе.

Китай не отказывается от газомоторного направления. Здесь проводятся профильные конференции, в которых участвуют и производители техники. Наблюдается смещение газомоторного топлива в большегрузный сегмент. Речь и о продаже грузовиков, работающих на СПГ, и о бункеровке судов природным газом.

Можно сказать, что природный газ в КНР уходит из легкового сегмента, уступая его другим видам моторных топлив. Кстати, по мере выхода Китая из ковидных ограничений объем продаж газовых большегрузов начал расти: в апреле 2023 года было продано 10,1 тыс. единиц тяжелых грузовиков – рекорд за предыдущие 16 месяцев.

Собственно, газомоторное топливо, являясь полноценным участником рынков моторных топлив, стало зависимым от происходящего на рынках газа. Прошлый год принес в Китай снижение спроса на голубое топливо при растущих ценах. Это, разумеется, негативно сказалось на потреблении СПГ и КПГ в качестве моторного топлива. По данным Шанхайского центра торговли нефтью и природным газом, в июне 2022-го тонна СПГ обходила потребителю в 6252 юаня, в декабре того же года – 7804 юаня за 1 т, а в июне 2023-го – 3800 юаней за 1 т.

По оценке Национального управления энергетики КНР, в 2022 году падение спроса на газ в Китае составило 1,2 % – до 364,6 млрд куб. м. Управление отмечает, что в текущем году спрос растет: в первом полугодии он увеличился на 5,6 % – до 194,1 млрд куб. м. Предполагается, что годовой прирост составит 5,5–7 %, а общий показатель потребления газа в Китае достигнет 385–390 млрд куб. м.

Новая прогулка по граблям

А в феврале 2023 года Европарламент совместно с Евросоветом разработал и принял пересмотренные стандарты выбросов диоксида углерода для новых транс-

портных средств. В июне 2022-го Европарламент поддержал тотальный запрет на продажу новых автомобилей только с двигателями внутреннего сгорания на территории ЕС с 2035 года. Соответствующий план в 2021 году презентовала Еврокомиссия. Европарламент, напомним, правом законодательной инициативы не обладает.

Примечательно, что грядущий запрет на автомобили с ДВС возмутил немецкую и итальянскую автопромышленность, а также часть европейских политиков. Они объявили, что решение о быстром отказе от автомобилей с двигателями внутреннего сгорания снизит конкурентоспособность автопрома ЕС и отдаст рынок Евросоюза китайским производителям. Учитывая, что в автопроизводстве занято порядка 13 млн граждан ЕС и, по данным ACEA, более 7 % ВВП Евросоюза генерируется автомобильной промышленностью, есть о чем беспокоиться.

Здесь перед нами разворачивается картина поразительной близорукости и отсутствия системного подхода: чиновники принимают популистские решения, которые должны приблизить мир к безуглеродному будущему и якобы усилить позиции европейских автопроизводителей, но европейские автопроизводители пытаются этого счастливого будущего избежать.

В сентябре 2023 года глава Еврокомиссии Урсула фон дер Ляйен в своем ежегодном обращении к Европарламенту сделала удивительное открытие. Оказывается, мировые рынки наводнены не дешевой низкоуглеродной продукцией европейского автопрома, а «дешевыми китайскими электромобилями». «Мы не принимаем это искажение, – заявила фон дер Ляйен. – ЕК начинает исследование по борьбе с субсидиями в отношении электромобилей, поступающих из Китая».

Иными словами, Евросоюз провозгласил отказ от ДВС и переход на электромобили без должной оценки экономических последствий этого решения. Отказываться от своего запрета Европа не может (исключительно по шкурным политическим соображениям людей, продвигавших этот запрет). Но и честно конкурировать с Китаем Европа тоже не может. Поэтому остается проводить расследования, а потом вводить какие-нибудь заградительные пошлины.



Китай не отказывается от газомоторного направления. Наблюдается смещение газомоторного топлива в большегрузный сегмент. Речь и о продаже грузовиков, работающих на СПГ, и о бункеровке судов природным газом

И ведь подобное Евросоюз уже делал – в отношении китайских солнечных панелей, которые оказались дешевле и конкурентоспособнее европейских. Любому европейскому чиновнику было ясно, что большая конкурентоспособность КНР зиждется исключительно на «протекционистских мерах китайского правительства», а не на том, что у Китая есть полная цепочка формирования стоимости продукции – от добычи и переработки сырья до производства конечной продукции.

Кто-то может сказать, что параллельно надуманная, но к ней обращается и Урсула фон дер Ляйен: «Мы не забыли, как недобросовестная торговая практика Китая повлияла на нашу солнечную промышленность. Многие молодые предприятия были вытеснены китайскими конкурентами, получавшими значительные субсидии». Напомним, что заградительные пошлины и политические истерики не спасли европейских производителей солнечных панелей. Они исчезли.

Кстати, как там продвигается европейское расследование против китайских электровелосипедов, начавшееся в 2017 году? По всей видимости, очень успешно.

Европейские аккумуляторы запаздывают

Иронично, что несколько лет назад мы уже касались этой темы и отмечали, что усилия Европы по отказу от традиционных энергоносителей вообще и от российского газа в частности приведут к росту зависимости от поставок оборудования и техники из Китая. Отрадно,

что и до европейских политиков дошла эта в общем-то нехитрая мысль.

Руководство ACEA по этому поводу высказалось сдержанно: «Европа должна поддержать свою автомобильную промышленность в условиях перехода к нулевому показателю, создав бизнес-обоснование для трансформации на всех этапах цепочки создания стоимости». Это можно понять вполне определенно: обеспечьте финансовую и законодательную поддержку. И в качестве направления, на которое необходимо обратить внимание, приводится торговля с Великобританией.

Великобритания – один из ведущих экспортных рынков для автопроизводителей ЕС, особенно в сегменте электромобилей. ACEA отмечает, что если Еврокомиссия не предпримет срочных действий, то в конце 2023 года будет введен 10-процентный тариф на экспорт электромобилей в Великобританию. По оценке Ассоциации автопроизводителей, это может обойтись компаниям из Евросоюза в €4,3 млрд в течение следующих трех лет, а производство электромобилей сократится примерно на 480 тыс. единиц. ACEA призывает Еврокомиссию предотвратить введение налогов на электромобили, торгуемые между ЕС и Великобританией с января 2024 года.

Речь, по сути, о том, что европейская промышленность не имеет возможности до конца текущего года обеспечить поставки компонентов аккумуляторных батарей со стороны производителей из ЕС или Великобритании. Соответственно, по «правилам происхождения» будет налагаться пошлина. Автопроизводители просят дать им еще три года на выстраивание цепочек поставок.

Прекрасная стартовая позиция, чтобы бороться с китайскими производителями электромобилей – покупать аккумуляторы в Китае и не иметь никакой возможности их заместить собственной продукцией. Не в последнюю очередь в срыве некоторых аккумуляторных проектов в Европе сыграл свою отрицательную роль мировой энергетический кризис. Не обвинять же слабую экономическую обоснованность строительства аккумуляторных производств в Европе, если готовый продукт дешевле привезти из КНР!

На данный момент европейский авторынок находится в стадии восстановления. За первые восемь месяцев текущего года продажи новых автомобилей в ЕС увеличились на 17,9% и достигли 7,1 млн единиц. Это меньше доковидных показателей. За тот же период 2019 года было продано 9 млн. Кризис еще не закончился.

Продолжается бензинизация европейского рынка. За первые восемь месяцев бензиновые автомобили заняли 36,5% рынка, гибриды – 24,9%, а заряжаемые гибриды – 7,4%. Всё это автомобили, которые могут использовать в качестве топлива бензин, их совокупная доля превышает две трети европейского рынка. За тот же период времени доля «чистых» электромобилей достигла 13,9%. В августе этот показатель впервые превысил на европейском рынке 20% (в августе прошлого года – 11,6%), в абсолютных величинах продажи достигли 165,2 тыс. Электромобили второй раз за год обогнали по продажам дизельные автомобили. Последствия дизельгейта дают о себе знать.

Если не решить вопрос с аккумуляторами и налогами, то эти электрические успехи могут дорого обойтись производителям и потребителям.

За первые восемь месяцев бензиновые автомобили заняли 36,5% рынка, гибриды – 24,9%, а заряжаемые гибриды –

7,4%



По оценке МЭА, к 2040 году для производства электромобилей потребуется как минимум в 30 раз больше лития, никеля и других ключевых минералов, чем в 2021–2022 годах

Время банальных открытий

На данный момент в мировом масштабе электромобили остаются наиболее динамично растущим сегментом рынка. Если в прошлом году электрический автопарк достиг 26,5 млн единиц, то в текущем году МЭА прогнозирует рост этого показателя до 40 млн единиц. Впечатляет. Если этот показатель будет достигнут, то речь пойдет о том, что электромобили займут 2,5% мирового автопарка. Или почти достигнут совокупного количества автомобилей, использующих газомоторное топливо. Лидером электрического направления остается Китай.



Отметим, что в марте текущего года в журнале Nature была опубликована статья «Электромобили и климатические амбиции Китая оказались под угрозой из-за резкого роста цен на критические материалы». В ней поднималась тема, которой мы посвящали статью «Когда-нибудь завтра. Как металлы подняли цены на электромобили». Собственно, с тех пор проблема подорожания материалов, из которых изготавливаются аккумуляторы, не исчезла, а в контексте новых оптимистичных прогнозов о росте электрического сегмента и угроз Евросоюза в отношении двигателей внутреннего сгорания она, напротив, обострилась.

Авторы из Nature отмечают, что 8 марта 2022 года цена никеля превысила \$100 тыс. за 1 т, затем Лондонская биржа металлов (LME) приостановила торги на следующие несколько дней. Сейчас никель подешевел, но опасения новых скачков сохраняются. Это «не только затрудняет прогнозирование рыночных тенденций, но и оказывает большое давление на рынок электромобилей, который зависит от литий-ионных аккумуляторов».

На данный момент литий хоть и подешевел после долгого периода роста цен, но он всё еще в четыре раза дороже, чем был в конце 2020 года (когда и началось подорожание). Главная проблема для электрического сегмента заключается в том, что привлекательность электромобилей зависит от цены, а цена – от стоимости аккумуляторов.

Напомним, что, по оценке МЭА, к 2040 году для производства электромобилей потребуется как минимум в 30 раз больше лития, никеля и других ключевых минералов, чем в 2021–2022 годах.

Большинство прогнозов раньше предполагало, что чем больше спрос на материалы для электромобилей, тем больше производств и тем ниже цена конечной продукции. После 2021 года в умах многих исследователей зародилось сомнение: а не могут ли цены на критические материалы в будущем вырасти из-за дисбаланса спроса и предложения? Уважаемые издания вроде вышеупомянутого Nature позволяют транслировать почти кра-

мольные мысли: а вдруг электромобили не будут расти теми темпами, которые прогнозировались ранее?

Но пока эти мысли высказываются более чем осторожно, подразумевая, что рекорды всё равно будут, просто будут они чуть позже и чуть менее впечатляющими, чем ожидалось. Так, исследователи предполагают, что если затраты на материалы будут высокими, то доля электромобилей в Китае в 2030 году составит 35% (в базовом сценарии – 49%) и в 2060-м – 51% (в базовом – 67%).

Заметим, что спрос на никель, литий и иные критически важные материалы будет расти. Просто нужно быть готовыми к тому, что электрический сегмент не будет расти теми темпами, которые от него ждали еще два-три года назад, и не сможет решать глобальные климатические задачи.

Газ и литий

Что касается нашей страны, то в России также развиваются литиевые проекты. Флагманами являются крупнейшие энергетические компании – «Газпром» и «Росатом». Ориентируются они не только на электрический сегмент.

Общее количество электромобилей в нашей стране по состоянию на середину текущего года составляло всего 30 тыс. единиц. Стоит признать, что электрическая концепция, принятая два года назад, оказалась нереалистичной. Согласно ее параметрам, предполагается подготовить к 2024 году базу для массового производства электромобилей. Всё еще предполагается на этом этапе довести производство электромобилей не менее чем до 25 тыс. в год. А также ввести в эксплуатацию 9,4 тыс. (или больше) зарядных станций. В 2025–2030 годах объем производства электромобилей должен достичь 10% от общего объема производства транспортных средств в стране.

Видимо, из-за низких темпов электрической Минпромторг России предлагает увеличить субсидию при покупке электромобилей российской сборки.

Интересно, что на поддержку электромобилей в 2023 году в нашей стране выделено 5 млрд рублей. Кажется, что это большая сумма, но ее хватит примерно на 10 тыс. электромобилей. Если предположить, что отечественное автопроизводство восстановится в ближайшие годы хотя бы до 1,5 млн единиц, то количество производимых электромобилей должно составить во второй половине 2020-х годов примерно 150 тыс. Пропорционально потребуется увеличить и средства на их поддержку. Готов ли к этому государственный бюджет? Тем более что снижения цен вряд ли стоит ожидать.

Как показали события ценового кризиса на внутреннем рынке моторных топлив, стоило бы сосредоточиться на газификации сельхозтехники, чтобы снизить расходы аграриев на топливо. Но на данный момент в сельском хозяйстве на газомоторном топливе работают порядка 15 тыс. транспортных средств.

И в целом реализация газомоторных программ на уровне страны решила бы часть проблем с доступностью топлива и ценами. Поэтому, реализуя более модные электрические программы, не стоит забывать о том, по запасам какого топлива Россия является мировым лидером. ■

ИНТЕРВЬЮ > На вопросы журнала отвечает генеральный директор «Газпромнефть – смазочные материалы» Анатолий Скоромец



БЕСЕДУЕТ > Глеб Сумароков

«Наша задача – обеспечить российских потребителей высокотехнологичными маслами»

Уверенное первое место

– Прошедшее десятилетие для российского рынка масел выдалось непростым, но успешным. В середине 2010-х годов объем импорта фасованной продукции составлял свыше 300 тыс. т, но уже к 2022 году этот показатель снизился до 125 тыс. т. Можно ли считать, что зависимость от иностранных поставщиков сокращается?

– Да, действительно, еще 10 лет назад в премиальном сегменте отечественного рынка преобладали масла крупных зарубежных производителей, их названия известны всем автолюбителям. На сегодняшний день доля иностранных брендов в розничных продажах моторных масел в России снизилась в два раза, при этом спрос на данный вид продукции стабилен и даже демонстрирует рост.

Если говорить про емкость рынка масел в целом, то на сегодняшний день это порядка 1,6 млн т в год. Однако за последние 1,5 года существенно изменилась структура предложения – ряд зарубежных игроков ушли из России, освободившиеся ниши заняли российские произво-

дители и компании из ОАЭ, Турции и других стран. Фактически покупатель не почувствовал дефицита в ассортименте, но столкнулся с проблемой выбора, так как многие новые бренды ему пока не известны. Кроме того, сохранился риск приобрести контрафактную продукцию – на рынке присутствуют масла сомнительного качества, замаскированные под известные товарные знаки.

В этих условиях мы видим изменение предпочтений клиентов – всё больше автолюбителей и транспортных компаний делают выбор в пользу российских масел, причем в первую очередь под брендами именно нефтяных компаний. Объяснение тут простое: это доверие потребителей к качеству продукции крупных производителей, которые полностью контролируют производственный процесс, используют собственное сырье, а не полагаются на внешних подрядчиков или поставщиков. Если перевести это в цифры, то сейчас на внутреннем рынке фасованные моторные, трансмиссионные и гидравлические масла под знаком «Сделано

ФОТО > «Газпромнефть – смазочные материалы»



в России» занимают свыше 80 %, из них чуть более 27 % составляют масла под нашими брендами G-Energy и Gazpromneft, а это каждая четвертая канистра в стране. У других крупных российских игроков сопоставимые результаты.

– У российских потребителей промышленных масел спрос на отечественную продукцию также вырос? – Конечно. Российской экономике нужны высокотехнологичные масла, которые используются в сложном промышленном оборудовании. Например, это такие стратегически

важные отрасли, как энергетика, металлургия, добывающая и перерабатывающая промышленность. Везде применяется наша продукция, тем более что в продуктовом портфеле «Газпром нефти» свыше 300 промышленных масел в 23 сегментах. Это достаточно диверсифицированный ассортимент, но мы продолжаем искать новые направления. В планах выпуск специализированных товаров для металлургов, в частности – негорючих гидравлических смазок для прокатных станков, а также компрессор-

ных и редукторных масел на основе полиальфаолефинов. Кроме того, мы уже разрабатываем специализированные масла для производителей минеральных удобрений.

Горизонт применения специализированных масел широкий и перспективный: еще не все сегменты рынка освоены, есть масса небольших, но довольно емких секторов. К примеру, информационно-коммуникационные технологии – специально под запрос российских производителей мы создали масла для охлаждения электронных



На внутреннем рынке фасованные моторные, трансмиссионные и гидравлические масла под знаком «Сделано в России» занимают свыше 80 %, из них чуть более

27%

составляют масла под нашими брендами G-Energy и Gazpromneft

компонентов супер-ЭВМ и нейро-компьютеров. Так что мы готовы к сотрудничеству и созданию масел с учетом потребностей клиентов и условий эксплуатации техники – температуры, давления, географических широт и так далее.

– Продолжая тему промышленных и специализированных смазочных материалов, хотелось бы поговорить о буровых маслах. Как развивается это направление? Насколько эта продукция важна для стабильной работы компаний нефтегазового сектора?

– Область применения такой продукции, а именно строительство скважин на нефтяных и газовых месторождениях, подчеркивает их стратегическую значимость. Качественные буровые растворы выполняют сразу несколько важнейших функций: смазывают и охлаждают долото буровых установок, компенсируют колоссальное пластическое давление на глубине и укрепляют стенки скважин. Еще очень важный нюанс – подбор буровых растворов всегда осуществляется индивидуально для каждой скважины в зависимости от геологического строения пласта, а также его физических и химических свойств. Если вернуться на 10–15 лет назад, то в этой сфере доминирующую позицию занимала иностранная продукция. Само собой, такая зависимость несла риски для всей отрасли, так как без буровых масел фактически невозможны ни геологоразведка, ни добыча углеводородов.

Начиная с 2017 года мы активно работаем в этом направлении и развиваем линейку собственных основ для буровых растворов, полностью отказавшись от использования иностранных компонентов в технологической цепочке производства этой продукции. Наши масла успешно применяются при строительстве скважин не только на месторождениях предприятий Группы «Газпром», но и другими участниками нефтегазодобывающей отрасли страны. Ключевым фактором такого доверия стала уникальная рецептура наших буровых основ и высокие эксплуатационные свойства. Благодаря устойчивости к низким температурам они применяются на большинстве добывающих промыслов по всей стране, включая



месторождения в арктических регионах, где температура достигает минус 50°C!

– Помимо буровых масел, какие еще смазочные материалы вашего производства применяются в периметре «Газпрома»?

– Ассортимент смазочных материалов «Газпром нефти» превышает тысячу наименований продукции, что позволяет нам закрывать потребности клиентов в любой из производственных областей. Помимо тех же буровых растворов мы поставляем предприятиям Группы «Газпром» широкую линейку автомобильных, промышленных и судовых масел. Кроме того, у нас есть опыт разработки и производства смазочных материалов для газовых и паровых турбин. Это действительно уникальный продукт, который выдерживает высокие обороты и температуру. Учитывая растущую емкость внутреннего рынка турбинных масел – порядка 4 тыс. т в год, мы планируем расширять выпуск данной продукции.

Еще один пример – в российских регионах переводится всё больше пассажирского и грузового транспорта на метан. Для такой техники необходимо моторное масло, спецификации которого отлична от спецификации бензиновых или дизельных двигателей. Мы выпускаем и поставляем такие масла.

– Многие эксперты говорят, что сейчас время возможностей и важно их правильно использовать. Это

применимо и для рынка масел. За счет чего вам удалось укрепить свои позиции?

– Рост ассортимента и объема выпуска масел был бы невозможен без стратегии развития бизнеса. Поэтому мы системно совершенствуем технологии, модернизируем производство и строим новые комплексы, внедряем цифровые инструменты на всем жизненном цикле смазочных материалов – от разработки рецептуры до применения масла в двигателях. Для реализации готовой продукции развиваем логистику и каналы продаж, активно используем новые площадки для работы с клиентами. Уделяем пристальное внимание инновациям: в прошлом году мы открыли собственный Научно-исследовательский центр, специалисты которого за два месяца могут создать эффективный состав будущего продукта и отправить его в производство. Раньше на решение этой задачи уходило от полугода и больше.

Всё это позволяет нам быстро реагировать на любые рыночные изменения, наращивать выпуск продукции и обеспечивать партнеров современными цифровыми сервисами. В результате в этом году наша компания в числе лидеров по росту объемов продаж премиальной продукции: за первые девять месяцев «Газпромнефть-СМ» увеличила свою долю на рынке фасованных масел на 4%.

«Синтетика» определяет будущее рынка

– С момента начала выпуска автомобильных масел под брендами G-Energy и Gazpromneft прошло больше 10 лет. Это значительный срок, за это время автопарк в России заметно обновился: новые двигатели и трансмиссии. Изменились требования к маслам? Как это повлияло на структуру производства и потребления смазочных материалов?

– Автомобильный рынок очень динамичный: внедряются новые технологии, пересматривается подход применения привычных узлов и агрегатов. Двигатели становятся

За первые девять месяцев «Газпромнефть-СМ» увеличила свою долю на рынке фасованных масел на

4%



более эффективными, выдают больший КПД при общем снижении рабочего объема. Соответственно, для таких двигателей нужны новые масла, обладающие расширенным набором характеристик. В их числе – работа в широком диапазоне температур, снижение образования нагара, увеличенный межсервисный интервал.

Для выпуска современных и перспективных масел необходима основа – так называемые базовые масла II–V групп: простыми словами, это «синтетика». Этот термин давно на слуху, все автопроизводители рекомендуют использовать масла с более сложной формулой. Как следствие, растет спрос на такие смазочные материалы и внутри России, и в других странах. Задача отрасли – обеспечить производство этой основы, тем более что, по оценке участников рынка,

к 2030 году потребление масел II и III групп в мире вырастет с 20 млн до 23–25 млн т, масел IV и V групп – с 4,5–4,7 млн до 6 млн т в год.

– Возможно ли, что на фоне таких тенденций первая группа масел вовсе исчезнет из производства за ненадобностью?

– Развитие промышленности не останавливается, автомобили и механизмы есть и будут, причем разного поколения. Всё это говорит том, что ответ на этот вопрос не такой однозначный и может формулироваться по-другому. Например, так: можно ли перейти на чистую синтетику? Можно. Но, сохраняя индивидуальный подход к потребителю, мы понимаем, что есть большая доля рынка, которому необходимы те же минеральные масла. Поэтому для нас главное – создать продукт с максимально возможными эксплуатационными и экологическими

В российских регионах переводится всё больше пассажирского и грузового транспорта на метан. Для такой техники необходимо моторное масло, спецификации которого отлична от спецификации бензиновых или дизельных двигателей. Мы выпускаем и поставляем такие масла

характеристиками и правильным балансом компонентов.

– **Можно будет говорить о производстве всех групп масел?**

– Мы уже производим продукцию из всех групп масел, наши мощности ориентированы на запрос потребителей и бизнеса. Сейчас востребованы высокотехнологичные масла, которые не просто служат для смазки



С помощью мобильной лаборатории берется проба масла, затем она анализируется по 24 параметрам. Всего за полчаса наши эксперты могут дать заключение о состоянии не только смазочного материала, но и самого оборудования. Этократно снижает риск остановок техники и внеплановых ремонтов



220

Тыс. т в год, с возможностью увеличения до 300 тыс., составляет мощность нового комплекса гидроизодепарафинизации для выработки синтетических базовых масел на омской производственной площадке

деталей, но и выступают защитным механизмом в сложных системах. Основа этой продукции – базовые синтетические масла II и III групп. Спрос на них будет только расти. Он связан с активным увеличением доли автомобилей азиатских производителей, которые требуют применения моторных масел таких уровней спецификаций, как API SN и SP.

Понимая это, мы заранее формировали стратегию развития собственного производства. Следствие этой работы – новый комплекс гидроизодепарафинизации для выработки синтетических базовых масел на омской производственной площадке. Сейчас это лучшая в мире установка такого рода. Мощность комплекса – 220 тыс. т в год, с возможностью увеличения до 300 тыс. Крупнейшее в России производство компонентов для высокотехнологичных синтетических масел, которое позволит отказаться от использования импортной базы и обеспечить российский рынок современными смазочными материалами, созданными полностью на отечественной основе.

Если говорить о продукции на основе базовых масел IV и V групп, то «Газпромнефть-СМ» ее также производит. Это преимущественно промышленный сегмент, в первую очередь специализированные компрессорные и низко-

температурные гидравлические масла, пластичные смазки, а также моторные и трансмиссионные масла с улучшенными низкотемпературными свойствами. У нас есть собственное производство сложных эфиров, которые активно применяются в составе авиационных, гидравлических масел.

– **С рынка ушли не только поставщики масел, но и крупные производители присадок. Как с ними складывается ситуация?**

– Такой сценарий исключать было нельзя, и поэтому еще пять лет назад «Газпромнефть-СМ» обеспечила себя альтернативными поставщиками компонентов. Наши специалисты нашли мировых производителей присадок и их пакетов в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в основном в Китае и Индии. Представители российской промышленности в 2022 году очень переживали, как будут вести себя наши масла на китайских присадках. Но время китайских кустарных продуктов прошло: сегодня это продукция мирового уровня, обеспечивающая автомобилям большой пробег, лучшую защиту и экологические свойства.

Присадки прошли испытания в международных сертифицированных лабораториях и подтвердили соответствие всем стандартам в эксплуатационных тестах техники

мировых производителей. Несмотря на мировое признание, прежде чем взять в производство эти компоненты, мы дополнительно изучали продукцию на протяжении нескольких лет. Полномасштабные испытания образцов в независимых испытательных центрах и на базе нашего Научно-исследовательского центра подтвердили их высокие эксплуатационные характеристики.

При этом выпуск собственных присадок – приоритет и задача, которую необходимо решать. Сейчас на Омском заводе смазочных материалов идет модернизация сульфонатного производства, причем без остановки действующей установки. Сульфонаты – это треть любого пакета присадок для моторных, промышленных и судовых масел. А на российском рынке доля этого компонента иностранного производства составляет сегодня 60–80%. В 2024 году мы полностью введем в эксплуатацию обновленный комплекс. Рассчитываем закрыть не только свои потребности в высокотехнологичных присадках, но и обеспечить ими других отечественных производителей смазочных материалов.

Новый стандарт

– **Как была адаптирована продуктовая линейка к новым условиям, в которых невозможно получить**

одобрение многих производителей техники?

– Все российские производители столкнулись с ситуацией, когда ни у кого нет официальных одобрений (ОЕМ) от производителей автотранспорта и промышленного оборудования из недружественных стран. Сроки действия полученных одобрений OEM пока не закончились, но и продлить их невозможно. При этом вся продукция качественная, зачастую лучше иностранных аналогов. Но сразу успокою: на использовании в России отечественных смазочных материалов это никак не отражается.

За 15 лет работы на рынке масел «Газпромнефть – смазочные материалы» накопила собственную уникальную экспертизу, в том числе опыт участия в разработке новых международных отраслевых стандартов совместно с мировыми производителями техники. Эти компетенции могут стать основополагающей базой в создании аутентичных российских стандартов качества высокотехнологичных масел. Разработка альтернативной сертификации смазочных материалов в России позволит совершенствовать контроль качества производимой продукции и повысит доверие клиентов к отечественным маслам.

– **Какую роль в развитии играют цифровые инструменты?**

– У нас есть несколько десятков цифровых продуктов и технологий, над которыми мы работаем. Например, «Алхимик» – цифровой сервис по созданию многокомпонентных рецептур моторных, трансмиссионных и гидравлических масел. Это полностью российская разработка, которая с помощью машинного обучения сопоставляет набор эксплуатационных характеристик с накопленной исследовательской базой. В результате мы получаем оптимальную формулу в кратчайшие сроки для самых сложных специализированных продуктов: турбинные масла для атомных ледоколов самого последнего поколения, моторные – для самых быстрых багги в мире, гидравлические – для крупнейших в мире карьерных самосвалов.

Кроме того, цифровые сервисы помогают увеличивать круг потребителей нашей продукции – как обычных автолюбителей, так и владель-

цев коммерческой техники. Сегодня им мало получить только продукт – канистру или бочку масла. Необходимо сервисная составляющая, так как именно от нее напрямую зависят срок службы и работа узлов любой машины.

Например, при регулярном анализе состояния автопарка и современном подходе применения смазочных материалов предприятия могут сократить количество технических обслуживаний в жизненном цикле автомобиля и избежать непредвиденных ремонтов. Это позволяет в значительной степени минимизировать расходы, а также снизить время простоя транспорта. В большинстве отраслей час бездействия машины приносит ощутимые финансовые потери, так что экономия получается более чем весомой. Поэтому поставщики должны не просто гарантировать высокое качество продукции. Они должны предвидеть время безостановочной работы механизма. Любая остановка – это потерянные средства.

Для этого мы разработали и единственные на рынке предлагаем уникальный в России цифровой сервис G-Lab. Это инструмент предиктивной диагностики на базе технологии искусственного интеллекта. С помощью мобильной лаборатории берется проба масла, затем она анализируется по 24 параметрам. Всего за полчаса наши эксперты могут дать заключение о состоянии не только смазочного материала, но и самого оборудования. Этократно снижает риск остановок техники и внеплановых ремонтов. Сервис уже успешно рекомендовал себя у крупнейших промышленников.

В сотрудничестве с ключевыми предприятиями страны внедряются операционные изменения и цифровые сервисы в процесс заказа продукции, оплаты, сопровождения клиента, постпродажного обслуживания и технической поддержки.

Наша задача – не просто точечное внедрение сервисов или продуктов. Мы создаем экосистему: от разработки рецептур и автоматизации производственных площадок до расчета логистических маршрутов и реализации готовой продукции по всему миру через цифровые личные кабинеты. ■

ТЕКСТ • Андрей Егоров

КИТАЙ ВОЗОБНОВИЛ ОХОТУ НА СПГ

Импорт сжиженного газа приблизился к рекордам 2021 года



Прошлой зимой Китай сыграл неожиданную роль спасителя Европы от газового кризиса. Продолжительные карантины привели к тому, что впервые в истории потребление природного газа в этой стране, являющейся уже десяток лет одним из основных локомотивов роста спроса на голубое топливо в мире, сократилось, пусть и на символические 1,2%. Увеличение собственной добычи и импорта трубопроводного газа из России в этих условиях позволили Пекину в 2022 году резко, на 20%, сократить закупки СПГ для китайского рынка, которые ожидаемо были перепроданы трейдерами в Европу. Это вместе с теплой погодой, высокими ценами и жесткими мерами экономии позволило ЕС пройти минувший отопительный сезон без сбоев и даже закончить его с рекордными остатками запасов в ПХГ. Однако в начале этого года руководство КНР существенно ослабило санитарные меры, перезапустив экономику и социальную мобильность населения. В результате за первые восемь месяцев рынок газа в Китае вырос на 7,5%, а импорт сжиженного газа – на 12%. Более того, с мая по август в страну поступило на 30% СПГ больше, чем за аналогичный период прошлого года, и лишь на 5% меньше, чем в рекордном 2021 году. Если так пойдет, то до конца предстоящего отопительного сезона Китай может импортировать дополнительно 10–15 млрд куб. м газа через регазификационные терминалы, усилив конкуренцию за объемы с Европой.

ФОТО • Li Jianqiang/VCG, VCG/Visual China Group/TACC

По данным китайского агентства «СИА энерджи», экспорт из России по «Силе Сибири» вырос почти на

45%

Поставки российского СПГ в Поднебесную взлетели год к году на

60%

Возрождение спроса

Китай официально не публикует ежемесячную статистику по потреблению газа, но о динамике можно судить по сумме внутренней добычи и импорта. В январе 2023 года был последний месяц спада этого показателя на 1,3 млрд куб. м, или на 3,7% год к году. С тех пор он идет по нарастающей. В феврале этого года добыча и импорт, по данным Национального бюро статистики КНР и Главного таможенного управления Китая, выросли в совокупности на 1,1 млрд куб. м (также на 3,7%), в марте – на 2 млрд куб. м (6,5%), в апреле – на 2,4 млрд куб. м (8,3%), а в мае-августе – в среднем на 3,6 млрд куб. м, или на 12%.

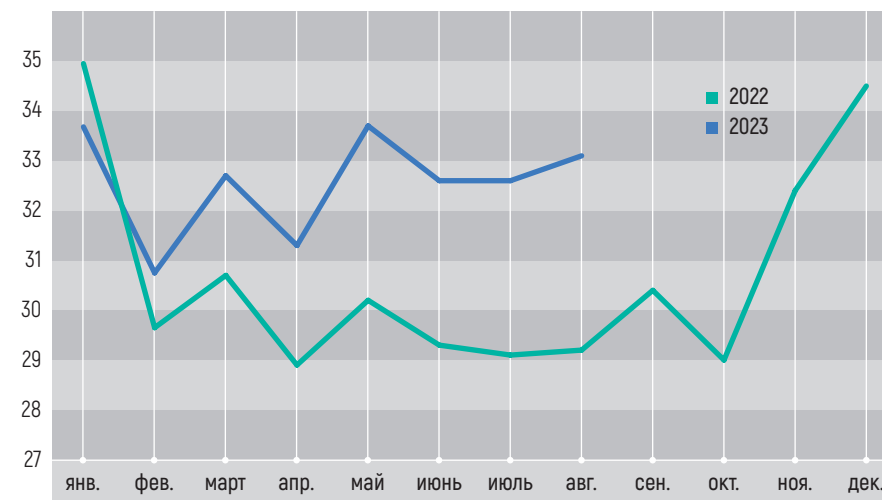
При этом добыча в этот период прирастала стабильно на 6–7% (год к году), а за хороший аппетит к газу в оживающей после карантинной экономике отвечал импорт. Если в январе он упал на 17%, а в феврале на 1%, то уже с марта начался существенный рост. По 11% в марте и апреле, 18–19% – в мае-июле. И, наконец, в августе импорт составил 15 млрд куб. м, что больше, чем в прошлом году, на 2,8 млрд куб. м, или почти на 23%. К тому же Китай закупил больше газа, чем в августе 2021-го, самого успешного года для китайского рынка. Всего же за восемь месяцев добыча газа выросла на 9,3 млрд куб. м, до 153 млрд, а импорт – на 9,1 млрд куб. м и составил 107,4 млрд куб. м.

Трубный выбор

В структуре поставок также наметились некоторые сдвиги. С января по август в Китай было поставлено 44,6 млрд куб. м газа (рост на 5,4%) по трансграничным трубопроводам и почти 63 млрд куб. м (на 12% больше, чем за аналогичный период 2022 года) в сжиженном виде. При этом, по данным китайского агентства «СИА энерджи», экспорт из России по «Силе Сибири» вырос почти на 45%. В то время как поставки из Центральной Азии снизились на 9%, в основном за счет радикального падения экспорта в Китай из Узбекистана и Казахстана. Ташкент, судя по данным таможенной статистики КНР, вообще не поставлял газ в Китай в первом квартале года, а Астана продала газ на символическую для газового бизнеса сумму (\$28 млн). Крупнейшим поставщиком газа на китайский рынок остается Туркменистан, но объемы уменьшились и у него, хотя и незначительно.

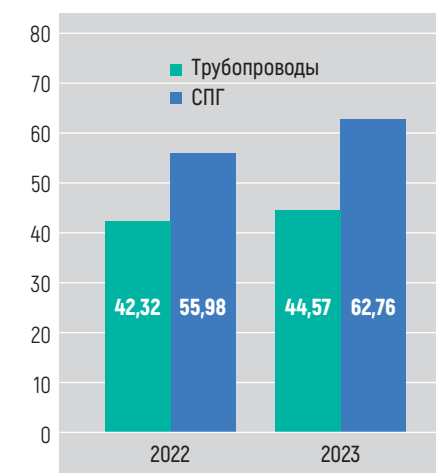
Поэтому ударный рост запросов китайских потребителей пришлось удовлетворять за счет СПГ. Из без малого 63 млрд куб. м газа, поступившего в КНР морем за восемь месяцев текущего года, треть пришла из Австралии и почти четверть – из Катар. Тройку лидеров замкнула Россия с объемом 7,5 млрд куб. м (12% от общего объема). Поставки российского СПГ в Поднебесную взлетели на 60% год к году. Для сравнения, из США на китайский рынок поступило всего 2,5 млрд куб. м.

Сумма добычи и импорта газа в КНР, млрд куб. м



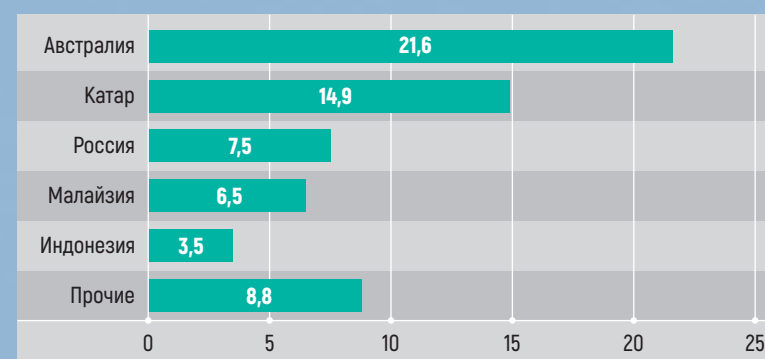
Источники: Национальное бюро статистики КНР, Главное таможенное управление КНР

Импорт газа в Китай по трубопроводам и в виде СПГ за январь-август, млрд куб. м



Источник: Главное таможенное управление КНР

Основные страны-поставщики СПГ в КНР за 8 месяцев 2023 года, млрд куб. м



Источник: Главное таможенное управление КНР



Как уже отмечалось, в январе динамика поставок СПГ в Китай была отрицательной, но с февраля наблюдается рост показателей по сравнению с низкой прошлогодней базой. И, например, в августе китайцы импортировали 8,7 млрд куб. м сжиженного газа, что на 33 % больше, чем в аналогичном месяце 2022 года.

Аппетит приходит во время еды

В то же время однозначно утверждать, что эта динамика сохранится в будущем, не возьмется никто. С одной стороны, Китай очень активен в сфере заключения долгосрочных контрактов на импорт СПГ и одновременно наращивает парк регазификационных терминалов. По некоторым оценкам, около трети всех заключенных в последние годы долгосрочных контрактов на импорт сжиженного газа прихо-

дится на китайские компании. В 2021 году они подписали 23 «длинных» договора с поставщиками сжиженного газа на 21 млн т (29 млрд куб. м) в год, а в прошлом году, несмотря на острый энергетический кризис, заключили еще дюжину многолетних сделок на закупку 17 млн т в год (23 млрд куб. м). Последние сделки были подписаны с Oman LNG и американской Venture Global в нынешнем году, но, по сообщениям западных СМИ, китайские компании ведут переговоры по новым соглашениям.

В течение текущей пятилетки (2021–2025 годы) китайские компании планируют ввести в эксплуатацию 19 терминалов по импорту СПГ совокупной пропускной способностью почти 80 млн т. Таким образом, общая пропускная способность регазификационных терминалов в Китае через два года вырастет до 170 млн т в год. На конец прошлого года в стране работали 25 терминалов общей пропускной способностью 107 млн т ежегодно.

Кроме того, китайские компании усилили работу по контрактации СПГ на споте. В сентябре Unipres (трейдинговое подразделение Sinopec) провело крупнейший за последнее время тендер на поставку 25 партий СПГ в течение ближайшего отопительного сезона. И в результате забронировала 30 грузов, на четверть больше, чем изначально предполагалось.

Цена имеет значение

С другой стороны, китайцы в прошлом году почувствовали сладость игры на ценовом ралли в Европе. В среднем КНР импортировала СПГ в этом году по \$450 за 1 тыс. кубометров, в то время как трубопроводный газ обходился стране на треть дешевле (по расчетам Фонда национальной энергетической безопасности на основе данных таможенной статистики КНР). В прошлом году средняя цена сжиженного газа для Китая превысила \$600, что благодаря большому портфелю долгосрочных контрактов всё равно было меньше средней цены импортного газа в Европе примерно на 40 %, но также и более чем вдвое дороже трубопроводного газа на китайской границе.

Если энергетический кризис в Старом Свете вновь обострится, а в Пекине решат, что им хватает газа для собственных нужд, то какие-то объекты теплоэнергетики вновь могут вернуться к потреблению угля, чтобы высвободить уже законтрактованные объемы СПГ для перепродажи со сверхприбылью европейским потребителям. Но это касается коммерческой тактики. С точки зрения стратегии, чтобы обеспечить свои потребности в долгосрочной перспективе и успешно играть на рынке сжиженного газа, Китаю нужны будут дополнительные поставки по трубопроводам, надежные и экономически привлекательные. ■

В прошлом году средняя цена сжиженного газа для Китая превысила \$600, что было меньше средней цены импортного газа в Европе примерно на

40%

ИНТЕРВЬЮ > На вопросы журнала отвечает генеральный директор ООО «Газпром ПХГ» Игорь Сафонов

БЕСЕДУЕТ > Вячеслав Ухин

ФОТО > ООО «Газпром ПХГ»

ЭНЕРГИЯ ДО ВОСТРЕБОВАНИЯ



—Игорь Александрович, с наступлением осени роль подземных хранилищ газа (ПХГ) в Единой системе газоснабжения возрастает. Расскажите, почему для энергетики эти объекты являются ключевыми? — Принципиальным фактором, обеспечивающим эффективность ПХГ, является их работа как неотъемлемого элемента Единой системы газоснабжения (ЕСГ). В связи с газотранспортными и газодобывающими обществами хранилища позволяют оптимизировать всю цепочку, сокращая объем капитальных и операционных затрат, обеспечивая наиболее эффективные режимы эксплуатации компрессорного оборудования, снимая пиковые нагрузки с комплекса добычи и переработки газа. Всего российские ПХГ зимой обеспечивают более 40 % от объема поставок природного газа «Газпрома» российским потребителям. Этот показатель наиболее ярко

В этом году Правление ПАО «Газпром» поручило нам к началу сезона отбора создать оперативный резерв газа в объеме 72,842 млрд куб. м, а также увеличить потенциальную максимальную суточную производительность хранилищ до

858,82 млн куб. м



В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ООО «ГАЗПРОМ ПХГ» ЭКСПЛУАТИРУЕТ **23** РОССИЙСКИХ ХРАНИЛИЩА ПРИРОДНОГО ГАЗА. ПХГ СОЗДАНЫ В **27** ОБЪЕКТАХ ХРАНЕНИЯ ГАЗА (8 СООРУЖЕНЫ В ВОДОНОСНЫХ СТРУКТУРАХ, **17** – В ИСТОЩЕННЫХ ГАЗОВЫХ, ГАЗОКОНДЕНСАТНЫХ И ГАЗОНЕФТЯНЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЯХ, **2** – В ОТЛОЖЕНИЯХ КАМЕННОЙ СОЛИ). ОПТИМАЛЬНОЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ГАЗОСНАБЖЕНИЯ ОБЕСПЕЧИВАЮТ **25** ФИЛИАЛОВ КОМПАНИИ: **19** УПРАВЛЕНИЙ ПОДЗЕМНОГО ХРАНЕНИЯ ГАЗА, **4** УПРАВЛЕНИЯ АВАРИЙНО-ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ РАБОТ И КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА СКВАЖИН, ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР И УПРАВЛЕНИЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО СНАБЖЕНИЯ И КОМПЛЕКТАЦИИ. В СОСТАВ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ОБЪЕКТОВ ВХОДЯТ **20** КОМПРЕССОРНЫХ СТАНЦИЙ СУММАРНОЙ МОЩНОСТЬЮ **958,7** МВт. ФОНД ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ СКВАЖИН СОСТАВЛЯЕТ **2706** ЕДИНИЦ. ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ ООО «ГАЗПРОМ ПХГ» – **БОЛЕЕ 8 ТЫС. ЧЕЛОВЕК.**



72,662

МЛРД КУБ. М ГАЗА СОСТАВИЛ ОПЕРАТИВНЫЙ РЕЗЕРВ, СФОРМИРОВАННЫЙ К НАЧАЛУ ОСЕННЕ-ЗИМНЕГО ПЕРИОДА 2022/23 В ПОДЗЕМНЫХ ХРАНИЛИЩАХ

характеризует роль газохранилищ в ЕСГ. ПХГ позволяют гарантированно обеспечивать потребителей природным газом независимо от времени года, колебаний температуры, форс-мажорных обстоятельств, внося тем самым важнейший вклад в обеспечение энергетической безопасности страны.

– Насколько успешно ваше предприятие преодолело прошлый осенне-зимний период? Как прошла подготовка к предстоящей зиме?
– К началу осенне-зимнего периода 2022/23 в подземных хранилищах

был сформирован рекордный оперативный резерв газа в объеме 72,662 млрд куб. м. Потенциальная максимальная суточная производительность достигла 852,4 млн куб. м, что стало историческим максимумом. Предприятие бесперебойно и надежно отработало в прошлую зиму. В прошедшем сезоне была обеспечена оперативная готовность всего технологического комплекса. В 2022 году завершён капитальный ремонт 302 скважин, что позволило восстановить их производительность. Кроме того, в марте 2023 года проводилась «зимняя» закачка

– Ежегодное наращивание максимальной суточной производительности газохранилищ – часть стратегии развития ПАО «Газпром». Необходимость увеличения производственных мощностей ПХГ обусловлена развитием всей Единой системы газоснабжения, обеспечивающей бесперебойное снабжение газом. В долгосрочной перспективе, в процессе газификации нашей страны, значительно вырастет потребление природного газа. Соответственно, возрастет потребность и в увеличении объемов газа в подземных хранилищах, чтобы удовлетворить возра-

ринско-Мусинский комплекс ПХГ в Республике Башкортостан, а также Удмуртский резервирующий комплекс – один из ключевых проектов компании в индустрии подземного хранения газа. Его развитие предполагает создание в четырех обособленных геологических структурах газохранилищ, объединенных в единый технологический комплекс. В первую очередь стоит задача обеспечения надежного газоснабжения населения и промышленных предприятий Удмуртии и всего Нижнекамского промышленного узла (города Елабуга, Набережные



В 2022 году завершён капитальный ремонт

302

СКВАЖИН, ЧТО ПОЗВОЛИЛО ВОССТАНОВИТЬ ИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ

в Северо-Ставропольское, Песчаное-Умётское и Пунгинское ПХГ.

В этом году Правление ПАО «Газпром» поручило нам к началу сезона отбора создать оперативный резерв газа в объеме 72,842 млрд куб. м, а также увеличить потенциальную максимальную суточную производительность хранилищ до 858,82 млн куб. м. Все мероприятия по подготовке объектов подземных хранилищ ПАО «Газпром» к осенне-зимней эксплуатации 2023/24 года выполнены.

Поступательное развитие

– Ежегодно перед индустрией подземного хранения газа ставится задача по увеличению основных производственных показателей. С чем это связано?

стающий спрос на голубое топливо промышленных предприятий, организаций и населения.

Ежегодное увеличение основных производственных показателей достигается за счет строительства и реконструкции наземного и подземного технологического комплекса с вводом новых мощностей.

– Какие проекты на сегодняшний день являются ключевыми?

– ПАО «Газпром» уделяет большое внимание развитию пиковых хранилищ газа. Они позволяют оперативно переходить от режима отбора газа к его закачке. На сегодня в пиковом режиме эксплуатируются Калужское ПХГ в Калужской области, Елшано-Курдюмское ПХГ в Саратовской области, Канчу-

Челны, Миннибаево). При этом увеличение газопотребления предприятий Удмуртии и Татарстана снизит экологическую нагрузку в регионе в сравнении с использованием альтернативных видов топлива.

Учитывая начавшиеся поставки газа в среднеазиатские республики, прогнозируется повышение нагрузки на ПХГ Поволжья и Оренбургской области.

Кроме того, важное значение для отрасли имеют хранилища, созданные в отложениях каменной соли: Волгоградское и Калининградское ПХГ. Что касается ПХГ в Калининградской области, то в настоящий момент оно выполняет по-настоящему стратегическую задачу – обеспечение энергобезопасности



ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ при подготовке объектов ПХГ к осенне-зимней эксплуатации уделяется вопросам безопасности. Безаварийная работа подземных хранилищ газа обеспечивается за счет комплекса организационно-технических мероприятий, выполняемых на системной основе, таких как внедрение и успешное функционирование в ООО «Газпром ПХГ» Единой системы управления производственной безопасностью, модернизация, техническое перевооружение, своевременное и качественное диагностирование основного и вспомогательного технологического оборудования и, соответственно, проведение ремонтных работ, автоматизация технологических процессов, постоянное повышение уровня компетентности и приверженности персонала принципам производственной безопасности, проведение регулярных, в том числе на еженедельной основе, противоаварийных тренировок по планам локализации и ликвидации аварий и тушению пожаров на объектах нашей компании, организация и проведение административно-производственного контроля состояния охраны труда, промышленной и пожарной безопасности.

Кроме того, компания продолжает планомерную работу по переводу собственного автопарка на метан – в минувшем году зафиксирован рост потребления природного газа в качестве моторного топлива.

западного эксклава страны. Исторически газоснабжение региона велось путем транспортировки голубого топлива через территории Белоруссии и Литвы. По инициативе Президента России Владимира Путина здесь был создан энергонезависимый комплекс, который составляют, собственно, Калининградское ПХГ и морской терминал по приему и регазификации сжиженного природного газа.

«Газпром ПХГ» ведет геологоразведочные работы на восьми лицензионных участках с целью поиска структур, пригодных для создания будущих ПХГ



В 2023 году, в соответствии с требованиями нормативной документации, «Газпром ПХГ» выполнил внутритрубное техническое диагностирование морского и сухопутного участков газопровода-отвода в акватории Балтийского моря. В процедуре принимали участие представители курирующих депар-

таментов ПАО «Газпром», подрядных организаций и члены экипажа плавучей регазификационной установки (ПРГУ) «Маршал Василевский». Диагностические исследования проходили на объектах терминала по приему СПГ с привлечением к разгрузке ПРГУ «Маршал Василевский» и морского стелдерного оборудо-

вания. На данном участке системы газоснабжения такая диагностика выполнялась впервые. Ее уникальность заключалась в сложном логистическом обеспечении, включая задействование буксировочного флота.

Для планомерного развития мощностей и вывода Калининградского ПХГ на проектные показатели в этом году введен в эксплуатацию ряд новых объектов, таких как компрессорный цех с тремя газоперекачивающими агрегатами и вспомогательной инфраструктурой.

Реализованный комплекс мероприятий позволит и в дальнейшем обеспечивать надежность работы ПХГ, морского терминала и энергетическую безопасность Калининградской области.

Взгляд в будущее

– В чем состоят дальнейшие перспективы развития ООО «Газпром ПХГ»?

– Прежде всего в планах компании на ближайшее будущее – постоянное повышение надежности

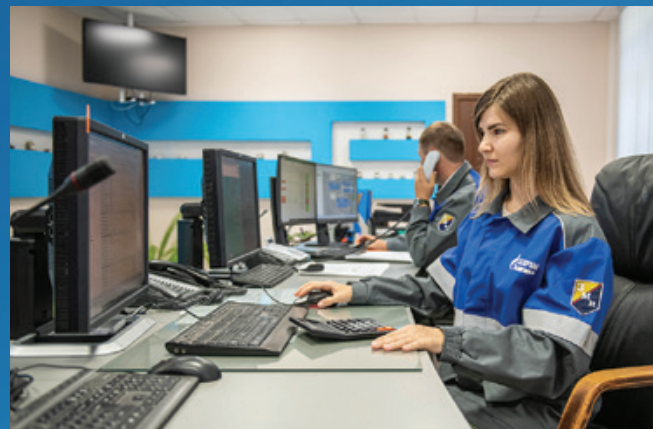


и безопасности эксплуатации ПХГ за счет своевременного диагностического обслуживания, капитального ремонта, реконструкции и техперевооружения наземного оборудования и фонда скважин, а также наращивание максимальной суточной производительности российских ПХГ.

С этой целью разработан ряд мероприятий по перспективному строительству, реконструкции и вводу объектов системы ПХГ. В активной фазе реконструкции и техперевооружения находятся объекты в Саратовской, Московской областях и Ставропольском крае. Разрабатываются проекты реконструкции газотранспортной сети, объектов инженерного обеспечения и развития инфраструктуры в Саратовской области.

– **Говоря о более долгосрочных планах, как организована работа по поиску перспективных участков для строительства газохранилищ?**

– «Газпром ПХГ» ведет геологоразведочные работы на восьми лицензионных участках с целью поиска структур, пригодных для создания будущих ПХГ. Растущий интерес «Газпрома» к восточному направлению поставок газа изменяет приоритетность в геологическом изучении недр для целей ПХГ. Так, ранее мы расширили площадь геологоразведочных работ, приравняв к нашему Белогорскому



лицензионному участку дополнительно участок недр Белогорский-2 вблизи города Благовещенска.

«Газпром ПХГ» организует геологическое изучение недр для целей ПХГ вблизи Амурского ГПЗ и вблизи города Хабаровска. По сути, наше предприятие вышло в новые, неизученные с геологической точки зрения регионы и уже получает положительные результаты. Так, вблизи Амурского ГПЗ выявлены Камышевская и Николаевская структуры, потенциально пригодные для ПХГ. В 2024 году запланировано их детальное изучение, а около Хабаровска на перспективных площадях найдены две ранее ликвидированные скважины, что повышает вероятность положительного результата работ.

Выходя в новые для нас регионы, мы не забываем о действующих хранилищах, уточняя геологические данные об их строении и совершенствуя систему контроля и эксплуатации. Проводятся работы по доизучению геологического строения создаваемого Удмуртского резервирующего комплекса ПХГ, а также Невского и Степновского ПХГ.

Кадровая политика

– **Нынешний, 2023 год объявлен в России Годом педагога и наставника. Расскажите, как в компании передают опыт и развивают потенциал молодых специалистов?**

– Новые экономические условия, жесткая конкуренция на рынках выдвигают новые требования к компаниям и сотрудникам. Умелое сочетание методов материального и нематериального стимулирования позволяет увеличить производительность труда в компании и сократить до минимума текучесть персонала. Одним из таких методов стимулирования сотрудников наряду с повышением престижа рабочих профессий в «Газпром ПХГ» является Фестиваль профессионального мастерства «Лучший по профессии». Конкурсы профессионального мастерства проводятся для того, чтобы добиться повышения уровня мастерства сотрудников. Для новичков же такие соревнования – отличный стимул к профессиональному росту. В нынешнем году Фестиваль проводился в Ставропольском крае. По его итогам определены лучшие работники

нашей компании по четырем профессиям: машинист технологических компрессоров, приборист, слесарь контрольно-измерительных приборов и автоматики, электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования, а также лучшая бригада капитального ремонта скважин. С гордостью отмечу, что

проводятся экскурсии на предприятия с целью ознакомления с основными технологическими процессами. К тому же во многих филиалах нашей компании действующие работники являются еще и преподавателями в среднеспециальных учебных заведениях – колледжах и техникумах. Такая работа не оста-



традиционно в наших конкурсах принимают участие и работники других дочерних обществ. Это помогает повысить конкуренцию, а конкурсантам – проявить свои лучшие качества и компетенции.

Система наставничества в «Газпром ПХГ» закреплена официальными документами. Практика подтверждает, что такая мера необходима для адаптации работников в структурных подразделениях, в которые они были приняты или переведены, ускорения процесса их профессионального становления и развития способности самостоятельно и качественно выполнять возложенные на них трудовые функции. Кроме того, это помогает в формировании стабильного и высокопрофессионального коллектива.

Немало времени наши опытные специалисты уделяют и передаче знаний будущим газовикам – студентам опорных вузов «Газпрома» и учебных заведений, с которыми у компании сложились многолетние партнерские отношения в регионах деятельности. Для обучающихся на профильных специальностях

есть незамеченной. Например, в прошлом году ведущий инженер Касимовского управления подземного хранения газа Алексей Бурак был занесен на виртуальную доску почета наставников России.

В то же время и молодые кадры предприятия получают возможность для раскрытия своего научного потенциала. В «Газпром ПХГ» ежегодно проводится научно-практическая конференция, на которой обсуждаются лучшие новаторские решения для индустрии подземного хранения газа. В работе конференции в качестве экспертов принимают участие руководители ПАО «Газпром». А высокое качество докладов помогает в будущем нашим специалистам занимать призовые места на всероссийских и международных научных форумах. Самые активные молодые исследователи в конце сентября по инициативе курирующего департамента побывали в Белоруссии, где познакомились с объектами ПХГ, узнали об их геологических и технических особенностях эксплуатации и обменялись опытом с коллегами из союзного государства. ■



ТЕКСТ > Наталья Судақ, начальник
Учебно-производственного центра
ООО «Газпром трансгаз Москва»

КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД

Развитие корпоративной системы управления
знаниями на основе опыта проведения фести-
валя труда (профессионального мастерства)
ПАО «Газпром»

Согласно указу президента РФ от 21.07.2020 №474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года», одними из приоритетных направлений развития российской экономики являются цифровая трансформация ключевых отраслей экономики и создание возможностей для самореализации и развития талантов¹. Другими словами, стратегия прорывного научно-технического и социально-экономического развития РФ направлена на формирование информационного общества, или общества знаний.

Перемещение основного конкурентного преимущества из материально-технической в нематериальную информационно-когнитивную сферу усиливает значение интеллектуального капитала организации, делая его главным драйвером роста в экономике знаний. Данное утверждение под-

тверждается международной практикой – наиболее капитализированными мировыми компаниями², деятельность которых лежит в сфере информационных технологий. Нефтегазовый сектор также направляет свои усилия на развитие интеллектуального капитала и диверсификацию бизнеса. Кроме того, существует ряд исследований, посвященных критической важности управления человеческими ресурсами в турбулентном мире³.

«В экономике способностей, экономике достижений, экономике мышления, экономике интеллекта»⁴ интеллектуальный капитал является главным источником конкурентных преимуществ организации и дефиницией эффективности использования всех других ограниченных ресурсов.

Интеллектуальный капитал

Впервые в научной практике термин «интеллектуальный капитал» был определен через совокупность работников, являющихся носителями технических знаний, опыта и способностей, посредством которых удовлетворяются потребности промышленности⁵.

Как самостоятельная научная категория «интеллектуальный капитал» получил первое глубокое исследование в 1990-х годах, когда появ-

ляется понятие интеллектуального капитала «как суммы знаний всех работников компании, обеспечивающих ее конкурентоспособность»⁶.

На российском рынке основоположниками категории «интеллектуальный капитал» можно считать В. Л. Иноземцева, Б. Б. Леонтьева, С. А. Ленскую, П. В. Бесполова и др. В частности, структура интеллектуального капитала в работах В. Л. Иноземцева отражена следующим образом. Во-первых, человеческий капитал, воплощенный в работниках компании в виде их опыта, знаний, навыков, способностей к нововведениям, а также в общей культуре, философии фирмы, ее внутренних ценностях. Во-вторых, структурный капитал, включающий патенты, лицензии, торговые марки, организационную структуру, базы данных, электронные сети⁷.

По мнению Б. Б. Леонтьева, именно интеллектуальный капитал задает темп и характер обновления технологии производства и его продукции, которые затем становятся главным конкурентным преимуществом на рынке⁸.

Анализируя известные подходы к пониманию сущности интеллектуального капитала, можно сказать, что почти все подходы представляют собой обобщение практики управления знаниями в конкретных

¹ Указ президента РФ от 9 мая 2017 г. №203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017–2030 годы».

² <https://ru.fxssi.com/top-10-samyx-dorogix-kompanij-mira>

³ Creating people advantage 2012. Mastering HR challenges in a two-speed world. BCG. October 2012.

⁴ Иноземцев, В. Л. Современное постиндустриальное общество: природа, противоречия, перспективы: Учебное пособие для студентов экономических направлений и специальностей. – М.: Логос, 2000. – 304 с.

⁵ Гэлбрейт Д. К. Новое индустриальное общество. Избранное. М.: Эксмо, 2008.

⁶ Stewart T. A. Intellectual Capital. The New Wealth of Organizations. N-Y: Currency Doubleday, 1997.

⁷ Иноземцев В. Л. К теории постэкономической общественной формации. М.: Таурус, 1995.

⁸ Леонтьев Б. Б. Цена интеллекта. Интеллектуальный капитал в российском бизнесе. М.: ИЦ «Акционер», 2002.

ФОТО > ООО «Газпром трансгаз
Москва», iStockphoto

Управление знаниями – стратегический фактор устойчивого развития и повышения конкурентоспособности компаний на международном рынке

НАИБОЛЕЕ РАСПРОСТРАНЕННЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ СОЗДАНИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЗНАНИЯМИ:

- | | | | | | |
|---|---|---|--|----|---|
| 1 | Сообщество профессионалов – это группа сотрудников, которые разделяют общие интересы в определенной области знаний и стремятся вместе работать, выявлять и развивать лучшие практики. | 5 | База знаний консолидирует формализованные знания компании. | 10 | Извлеченные уроки – фиксация и распространение как положительного, так и отрицательного опыта. |
| 2 | Наставничество. | 6 | Адаптивный кейс-менеджмент (АСМ) – библиотека готовых рабочих кейсов. | 11 | Корпоративные системы управления знаниями представляют собой единое информационное пространство для формализации запросов совершенствования производственных процедур и поиска решений. |
| 3 | Обратная связь представляет собой каналы взаимодействия и получения необходимых знаний. | 7 | Внутреннее обучение – инструмент для развития профессиональных и личных компетенций. | 12 | Профиль сотрудника как инструмент создания СУЗ включает сведения о его должности и информацию «Планирование карьеры». |
| 4 | Интервью при увольнении – это инструмент управления знаниями с целью получения информации от увольняющегося сотрудника. | 8 | Сервис «Вопрос-ответ». | | |
| | | 9 | Банк идей и лучших практик. | | |

Рис. 1. Элементы создания стоимости производственной организации на примере нефтегазовой отрасли

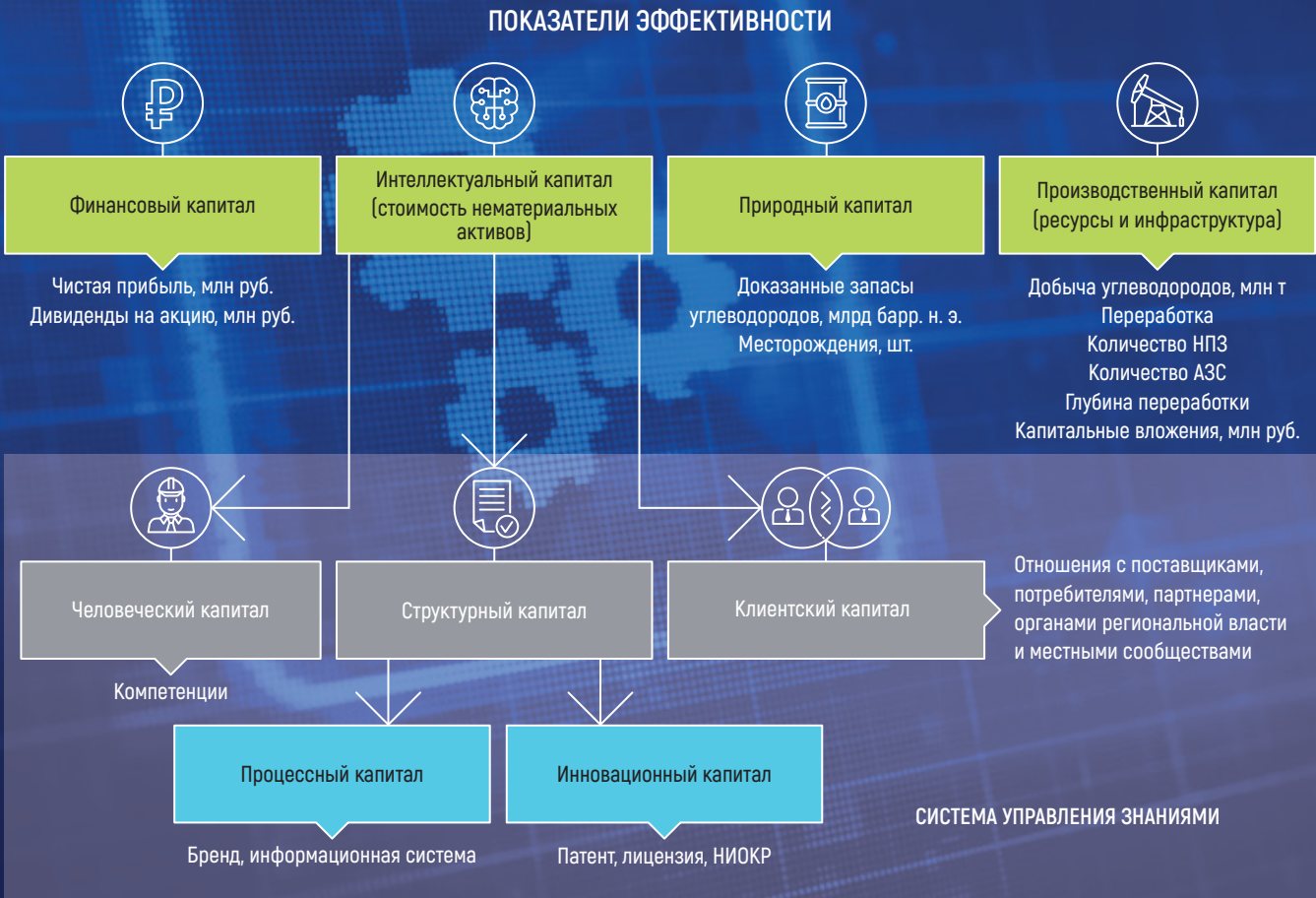
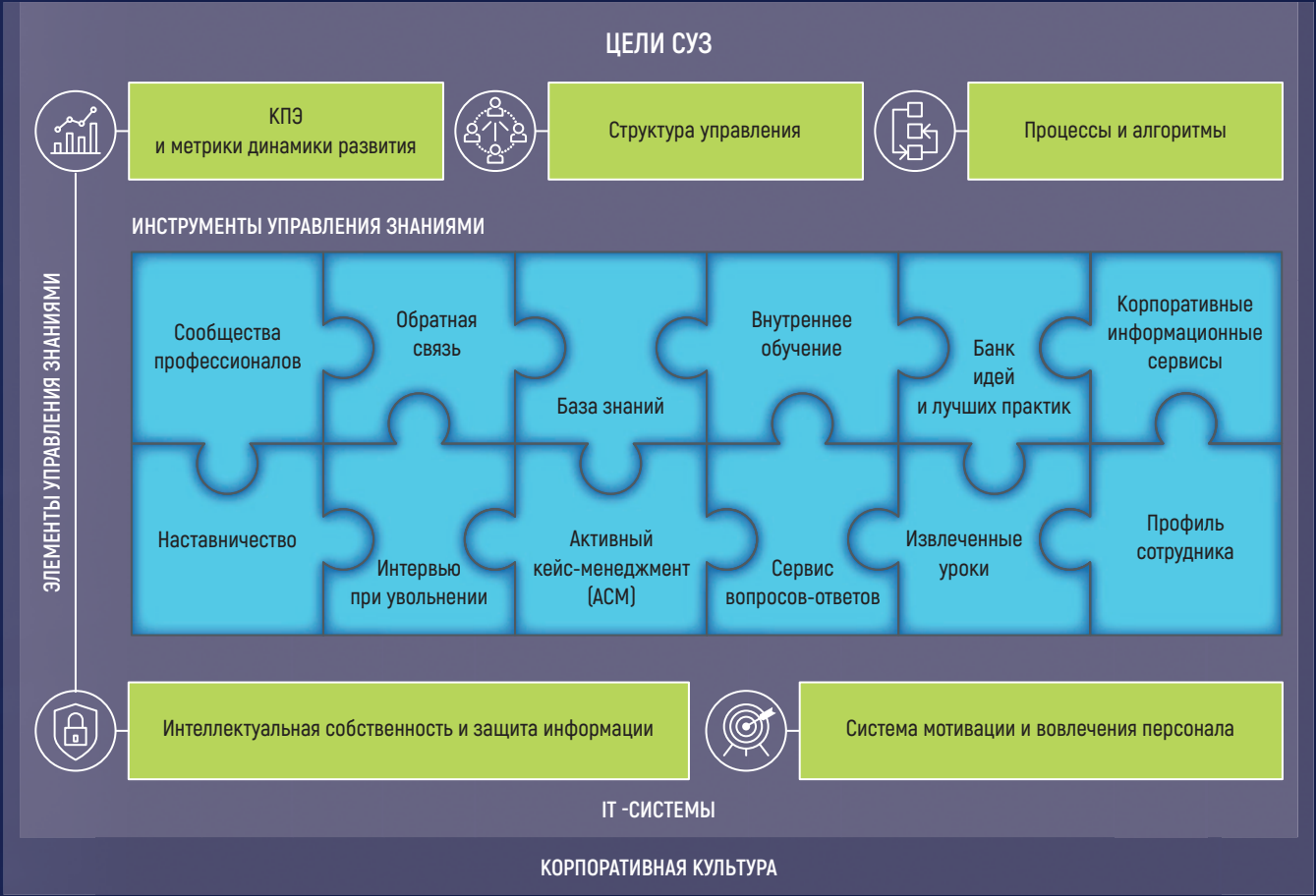


Рис. 2. Структура системы управления знаниями



компаниях. По этой причине каждая система уникальна и отражает специфику своей «исходной» отрасли⁹. Руководствуясь основами понятия «интеллектуальный капитал», визуализируем его структуру в общей структуре стоимости нефтегазовой компании (рис. 1).

Инновации

Именно инновации (инновационный капитал), скорость их распространения и внедрения в компании (процессный капитал) и сотрудники, применяющие эти инновации (человеческий капитал) и участвующие во взаимодействии с внешними связями (клиентский капитал), стали основным фактором конкурентоспособности производственных организаций в XXI веке. А это требует постоянной подстройки подсистем управления персоналом под инновационные драйверы экономики. Именно система управления знаниями стала эффективным инстру-

ментом сохранения и распространения удачных производственных практик и компетенций компании. Внедрение инноваций и единая корпоративная информационная среда стали основными факторами устойчивого развития в турбулентном мире. Посредством информационных технологий стало возможным

управлять знаниями. Этот процесс представляет собой интегрированный, систематичный подход к процессу определения, получения, преобразования, развития, распространения, использования, передачи и сохранения знаний, связанных с достижением определенных целей¹¹.

⁹ Макаров П.Ю. Генезис моделей структуры интеллектуального капитала // Современные научные исследования и инновации. 2014. №5. Ч. 2 [Электронный ресурс]. URL: <https://web.snauka.ru/issues/2014/05/33586> (дата обращения: 09.08.2022)

¹⁰ Леонтьев Б.Б. Цена интеллекта. Интеллектуальный капитал в российском бизнесе. М.: ИЦ «Акционер», 2002. 120 с.

¹¹ Технический отчет Международного агентства по атомной энергии (МАГАТЭ) «Управление знаниями для эксплуатирующих организаций ядерной индустрии (TECDOC-1510), 2006 г.».

¹² Комарова А.В. Управление знаниями как фактор повышения конкурентоспособности компаний на международном рынке: монография / Комарова А.В. – М.: Издательство ВАСИ – 2016.

¹³ Гареев Т.Ф. Управление знаниями самообучающейся организации. Практическое руководство / Издательские решения, 2018. – 350 с.

¹⁴ Доклад о состоянии делового климата в России, 2023 г.

¹⁵ Работодатели готовы трудоустроить 1,9 млн человек. https://rostrud.gov.ru/press_center/novosti/1208435/

В отечественной научной литературе управление знаниями рассматривается как стратегический фактор устойчивого развития и повышения конкурентоспособности компаний на международном рынке¹². В настоящее время представлен широкий выбор инструментов системы управления знаниями (СУЗ), что позволяет спроектировать индивидуальную СУЗ организации в соответствии с ее потребностями (рис. 2).

Эксперты в сфере организационного развития и управления персоналом нефтегазовых компаний к основным вызовам для функций управления человеческими ресурсами (УЧР) относят:

- дефицит специалистов и рабочих по ключевым специальностям и профессиям;
- в ряде случаев отсутствие условий преемственности, технологической передачи опыта и передовых знаний;

- незначительное количество эффективных технологий дистанционных коммуникаций в HR-процессах;
- низкую отдачу инвестиций в персонал;
- не соответствующий потребностям работодателей уровень предоставляемых образовательных услуг;
- дефицит провайдерских услуг обучения по техническим компетенциям¹⁴.

Квалифицированный персонал

Современные тренды на рынке труда демонстрируют возрастающую потребность в квалифицированном персонале. В связи с развитием наукоемких отраслей экономики наряду с ростом спроса на специалистов инженерно-технических специальностей растет потребность в представителях рабочих профессий. Анализ крупнейших рекрутинговых

ресурсов показывает значительный кадровый дефицит. Так, по данным Роструда на июнь 2023 года¹⁵, работодатели испытывают большой кадровый голод – на портале «Работа России» размещена информация о наличии 1,9 млн вакантных рабочих мест. С учетом специфики нефтегазового сектора и наличия высокотехнологичных производственных процессов в ПАО «Газпром» на постоянной основе проводится системная работа по развитию кадрового потенциала и созданию условий для привлечения высококвалифицированных специалистов, что является приоритетным направлением формирования интеллектуального капитала организации. Создана и эффективно работает корпоративная система управления человеческими ресурсами (УЧР). С целью совершенствования деятельности Группы «Газпром» в области УЧР в рамках реализации Политики управления



~ Проведение теоретической части первого Фестиваля труда (профессионального мастерства) ПАО «Газпром» в 2018 году

~ Выполнение практических заданий второго Фестиваля труда (профессионального мастерства) ПАО «Газпром» в 2022 году



Рис. 3. Направления комплексного подхода к развитию корпоративной системы управления знаниями на основе опыта проведения Фестиваля труда (профессионального мастерства) ПАО «Газпром»



человеческими ресурсами ПАО «Газпром» утверждена Комплексная программа повышения эффективности управления человеческими ресурсами ПАО «Газпром», его дочерних обществ и организаций на период 2021–2025 гг. (Программа УЧР).

Постоянно меняющаяся внешняя среда деятельности организации стимулирует к поиску новых моделей управления производственными процессами. Усилия направлены на выработку решений, способных оказать непосредственное влияние на повышение мотивации персонала, развитие его компетенций и, как следствие, рост эффективности производства. Возникает необходимость в создании уникального корпоративного механизма, основанного на основных элементах СУЗ и способствующего:

- формированию банка профессиональных знаний;
- выявлению, тиражированию и активному внедрению в производственный процесс лучшего трудового опыта;
- мотивации персонала на профессиональное развитие;
- стимулированию карьерного роста;

- обеспечению корректирующей связи обучения и производства (выявлению типовых ошибок персонала, проведению оперативной корректировки образовательных программ и производственных процессов);
- развитию учебно-материальной базы компании;
- созданию позитивного имиджа работодателя.

Проводимая системная работа привела к созданию комплексного подхода к формированию системы управления знаниями на основе опыта проведения Фестиваля труда (профессионального мастерства) ПАО «Газпром».

Фестиваль труда

История Фестиваля труда насчитывает более 20 лет. Прототипом мероприятия являлись конкурсы профессионального мастерства. Первые корпоративные профессиональные соревнования начали проводиться с 2003 года¹⁶.

Мероприятия являлись одним из эффективных методов мотивации и достижения высокой результативности в развитии профессиональных компетенций сотрудников. С каж-

дым годом увеличивалось число номинаций и количество участников, совершенствовалось мастерство работников Группы «Газпром».

В целях систематизации работы по проведению корпоративных конкурсов профессионального мастерства в 2017 году ПАО «Газпром» принято решение об объединении конкурсов профессионального мастерства в Фестиваль труда и проведении его на базе дочерних обществ компании один раз в два года.

Проведение первого Фестиваля труда в 2018 году было организовано по шести рабочим профессиям. В мероприятии приняли участие 110 конкурсантов из 32 дочерних обществ корпорации.

Процесс подготовки к проведению первого корпоративного праздника профессий включал разработку необходимых нормативных документов. Кроме того, важной составляющей подготовки являлось про-

¹⁶ Объединяя лучших! <https://www.gazprom.ru/press/journal/journal-gas-industry/?ysclid=lpju0ghbk937668604>



~ Открытие первого Фестиваля труда (профессионального мастерства) ПАО «Газпром» в 2018 году

История Фестиваля труда насчитывает более 20 лет. Прототипом мероприятия являлись конкурсы профессионального мастерства. Первые корпоративные профессиональные соревнования начали проводиться с 2003 года

> Выполнение практических заданий первого Фестиваля труда (профессионального мастерства) ПАО «Газпром» в 2018 году

~ Финал второго Фестиваля труда (профессионального мастерства) ПАО «Газпром» в 2022 году



ведение модернизации учебно-методической и материальной базы дочерних обществ-организаторов. По результатам мероприятия было награждено 30 призеров с присвоением звания «Лучший рабочий по профессии ПАО «Газпром».

Итоги проведения первого Фестиваля труда показали, что выбранный формат мероприятия способствовал не только повышению профессионального мастерства, престижа рабочих профессий, но и сформировал новую площадку межрегионального профессионального общения. Кроме того, проведенный экспертный анализ конкурсных испытаний Фестиваля труда помог выявить типовые ошибки участников и дать оперативную обратную связь для корректировки корпоративных образовательных программ профессионального обучения. Учебно-материальная база дочерних обществ – организаторов Фестиваля труда получила мощный импульс к развитию: после проведенной модернизации учебно-производственных площадок, оснащения учебных аудиторий современными техническими средствами образовательный процесс вышел на новый качественный уровень, что положительным образом сказалось на его эффективности.

Спустя четыре года на центральной площадке Фестиваля труда – в Учебно-производственном центре ООО «Газпром трансгаз Москва» – вновь собрались лучшие представители дочерних обществ корпорации, чтобы поделиться секретами мастерства и побороться за звание «Лучшего». В состав второго Фестиваля труда также вошли конкурсы профессионального мастерства, проводимые на базе ряда дочерних обществ ПАО «Газпром». Общее число участников восьми конкурсов составило 177 человек из 35 дочерних обществ.

Итогом второго Фестиваля труда стало окончательное формирование элементов комплексного подхода (КП), направленного на развитие корпоративной системы управления знаниями (рис. 3). Таким образом, внедрение КП нацелено на:

- обобщение, систематизацию и тиражирование лучшего производственного опыта;
- создание платформы для формирования экспертных сообществ в Группе «Газпром»;
- повышение мотивации персонала к профессиональному развитию;
- обновление учебно-методической и материальной базы дочерних обществ с целью обеспечения высокого качества профессиональной подготовки персонала для достижения корпоративных целей ПАО «Газпром»;
- укрепление корпоративных ценностей компании;
- обеспечение эффективных корпоративных коммуникаций между дочерними обществами Группы «Газпром».

ТЕКСТ > Владислав Корнейчук

ФОТО > Яхт-клуб Санкт-Петербурга

МОРСКОЙ ФАСАД РОССИЙСКОГО ЯХТИНГА

Начал свою работу яхтенный порт «Смоленка»

В результате намыва на берегу Васильевского острова, рядом с морским пассажирским портом «Морской фасад», образовалась естественная бухта, идеально подходящая для того, чтобы стать яхтенным портом, который там и был впечатляющими темпами обустроен. Название «Смоленка» не случайно: в этом месте в Финский залив впадает одноименная река.

В каком-то смысле в таком возникновении порта там, где раньше на него и намека не было, нет ничего экстраординарного: весь «Морской фасад» – искусственно сформированная приморская территория Васильевского острова. Сюда, в устье реки Смоленки, из порта «Геркулес» перебрался весь яхтенный комплекс. А это и Академия парусного спорта, и восстановленный 54-пушечный корабль петровской эпохи «Полтава». Теперь уже на территории нового петербургского порта «Смоленка» разместились все службы и сервисы Яхт-клуба Санкт-Петербурга. С таким переселением паруса, надуваемые ветром Финского залива, стали петербуржцам ближе.

Яхтенный порт «Смоленка» – база детского парусного спорта. В новом спорткомплексе уже разместились воспитанники Академии парусного спорта, здесь есть игровой зал и зал для силовых тренировок и поддержания формы.

Новая петербургская марина (так во всем мире называют специально оборудованные гавани для яхт, катеров, прочих маломерных судов, приспособленные для обслуживания плавательных средств) рассчитана



на размещение более 200 судов – от самых маленьких до 40-метровых катеров (130 футов). Для всех членов Яхт-клуба Санкт-Петербурга, а также для судов – клиентов порта доступны круглосуточная боцман-

* Общее название для некоторых вспомогательных деталей оборудования корпуса судна, главным образом предназначенных для крепления и проводки такелажа; от голландского слова *deel* – часть

ская служба, 30-тонный кран, вода, электричество на понтонах, комфортабельные раздевалки, большая парковка, доставка продуктов питания и готовой еды из ресторана, магазин дельных вещей* и другие сервисы, объединенные в мобильном приложении.

Переселение базы детского парусного спорта ближе к центру города не помешало проведению запланированных регат. Состоялись все этапы гонки «Оптимисты Северной столицы. Кубок Газпрома»



«ГАЗПРОМ» оказывает активную поддержку развитию парусного спорта. Являясь генеральным партнером Яхт-клуба Санкт-Петербурга, ПАО «Газпром» организует крупнейшую в России серию детско-юношеских парусных регат «Оптимисты Северной столицы. Кубок Газпрома», а также осуществляет вместе с клубом другие парусные проекты.

Регаты «Оптимисты Северной столицы. Кубок Газпрома» проводятся с 2012 года. Те, для кого эти соревнования были первыми серьезными стартами, сейчас уже члены сборной страны по парусному спорту.

При поддержке «Газпрома» Яхт-клуб Санкт-Петербурга воссоздал в натуральную величину 54-пушечный линейный корабль 4-го ранга «Полтава» – первый линейный корабль, заложенный на верфях Санкт-Петербургского адмиралтейства.

На территории нового петербургского порта «Смоленка» разместились все службы и сервисы Яхт-клуба Санкт-Петербурга. С таким переселением паруса, надуваемые ветром Финского залива, стали петербуржцам ближе

и чемпионат страны в классе «Дракон», первенства Санкт-Петербурга и России.

На открытии нового яхтенного порта командор Яхт-клуба Санкт-Петербурга Владимир Любомиров сказал: «Дорогие ребята, теперь это ваш новый дом. Спасибо «Газпрому» за то, что помог нам построить этот прекрасный яхт-клуб. Нам удалось в рекордные сроки построить яхтенный порт «Смоленка». Огромное спасибо нашему городу, который предоставил для спортсменов

Академии спорткомплекс, спортивную площадку и каток, где вы будете готовиться к покорению новых вершин».

Тысяча швартовочных мест

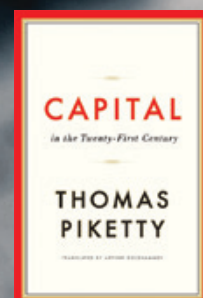
Необходимо отметить, что на этом «новом доме» современное развитие яхтенной инфраструктуры Санкт-Петербурга отнюдь не заканчивается. О том, что принято решение создать самый большой яхтенный порт России, на открытии «Смоленки», в частности, сообщил губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов.

На территории, находящейся между Кольцевой автодорогой, Приморским шоссе и берегом Финского залива, у петербургской дамбы, появится целый туристический кластер. В его рамках планируется создание яхтенного порта (до 1 тыс. швартовочных мест) с инженерно-технической инфраструктурой, многофункционального развлекательного центра, объектов туристической и спортивной инфраструктуры, общественно-делового пространства. Появление нового порта – это дальнейшее развитие яхтенного, в том числе детского-юношеского, спорта в Санкт-Петербурге. ■

ТЕКСТ • Сергей Правосудов

ФОТО • Фотобанк 123RF, из открытых источников

Идея справедливости



Рост неравенства по всему миру неизбежно вызывает увеличение интереса к теме справедливости. Встает вопрос о критериях распределения богатства. Почему система построена так, что растет разрыв в доходах, как между странами, так и внутри стран? Можно ли изменить тенденцию?

Эволюция взглядов Пикетти

Французский экономист Тома Пикетти прославился в 2013 году, когда вышла его книга «Капитал в XXI веке». В ней он на большом статистическом материале показал эволюцию неравенства за последние 200 лет. Началось, что пик имущественного неравенства наблюдался накануне Первой мировой войны, затем последовали катастрофа и снижение уровня неравенства между богатыми и бедными. А к началу XXI века уровень имущественного неравенства вновь приблизился к тревожным показателям начала XX века.

Тома Пикетти предупредил богатых, что это может плохо кончиться для них, и предложил им поделиться с бедняками.

«Правильное решение заключается во введении ежегодного прогрессивного налога на капитал. Это позволит избежать бесконечной спирали неравенства и вместе с тем сохранить силы конкуренции и стимулы, обеспечивающие постоянное накопление новых капиталов. Трудность этого решения заключается в том, что оно требует очень высокой степени международного сотрудничества и региональной политической интеграции. Его претворе-

ние в жизнь не под силу национальным государствам, в рамках которых достигались предшествующие социальные компромиссы. Для установления контроля над капитализмом нет другого выбора, кроме как дойти до конца по пути демократии, особенно в масштабах Европы», — написал Пикетти.

Стоит отметить, что в своей критике капитализма за стремительный рост неравенства он был не одинок. Похожие мысли по улучшению капиталистической системы высказывали и такие знаменитые экономисты, как Джозеф Стиглиц и Филип Котлер. Однако время шло, а неравенство между богатыми и бедными только росло.

В 2021 году Тома Пикетти опубликовал новую книгу «Краткая история равенства». В ней он уже предлагает не улучшать капитализм, а строить демократический социализм. «На протяжении всей этой книги я отстаивал возможность демократического, федеративного, децентрализованного, экологического, смешанного социализма, базирующегося на развитии социального государства и прогрессивном налоге, на разделении власти

в корпоративном секторе, на постколониальных репарациях и борьбе с дискриминацией, на равенстве в сфере образования и углеродной карте, на постепенной декоммерциализации экономики, на гарантированных рабочих местах и введении всеобщего минимального капитала, на радикальном снижении неравенства

Пик имущественного неравенства наблюдался накануне Первой мировой войны, затем последовали катастрофа и снижение уровня неравенства между богатыми и бедными. А к началу XXI века уровень имущественного неравенства вновь приблизился к тревожным показателям начала XX века

в финансовой сфере, на избирательной системе и сред-ствах массовой информации, неподвластных влиянию денег», – пишет он.

Интересно, в каком направлении будет развиваться мысль Тома Пикетти, если его рекомендации вновь не будут реализованы на практике.

Объективные критерии

Прежде чем говорить о справедливом распределе-нии ресурсов, стоит поговорить об их производстве. Несколько лет назад я встречался с пожилым челове-ком, который всю жизнь занимался закупками оборудо-вания. Я пытался понять – есть ли объективные крите-рии определения справедливой цены товара или услуги? И он мне сказал, что нигде в мире не смогли выработать математической формулы определения справедливой цены. Есть механизм торга. Продавец предлагает свою цену, а покупатель пыгается ее снизить. Если продав-цов на рынке много, а покупателей мало, то шансов сни-зить цену больше, и наоборот. Большие биржевые пло-щадки объединяют многих продавцов и покупателей и могут демонстрировать прозрачные цены, получен-ные в результате огромного числа сделок. Таким обра-зом, чем больше конкуренции, тем более справедливые получаются цены.

Эту систему можно распространить и на оплату труда: чем больше фирм нуждаются в услугах тех или иных специалистов, тем больше шансов на рост зара-ботной платы. В последние несколько десятилетий мы видим укрупнение и глобализацию компаний, следова-тельно, положение трудящихся ухудшается. Кроме того, компании стараются автоматизировать процессы про-изводства товаров и услуг за счет активного внедрения роботов и компьютерных программ. Это тоже работает на снижение оплаты труда.

Одной из фундаментальных идей Карла Маркса была прибавочная стоимость. Он говорил о том, что капита-лист не полностью оплачивает труд рабочего, а забирает часть стоимости товара себе. С этим положением невоз-можно спорить, ведь труд предпринимателя по орга-низации работы тоже имеет свою стоимость. Вопрос заключается только в пропорции разделения стоимости. Эта пропорция всё время меняется. Карл Маркс не смог сформулировать объективных критериев для опреде-ления этой пропорции. Предприниматели и наемные работники борются за увеличение своей доли в распре-делении «пирога». Победы и поражения в этой борьбе и определяют размер «куска пирога», который получает каждый конкретный человек.

Бухгалтер, маркетолог, юрист, менеджер, учитель, врач – каждый из них рассчитывает на справедливое вознаграждение. Но кто определит критерии этой спра-ведливости? Как они могут договориться между собой и прийти к компромиссу? В качестве объективного пока-зателя для требования повышения заработной платы можно рассматривать рост производительности труда. Однако этот показатель демонстрирует только коли-чественные, но не качественные показатели. Напри-мер, один журналист написал три статьи, а другой только одну. Очевидно, что производительность труда выше у первого. Но три статьи могут быть проходными и не вызвать никакой реакции у читателей. Зато един-

ственная статья второго журналиста может оказаться гениальной и вызвать массовое цитирование, большое количество лайков, репостов и т.д. Какой из журналистов может рассчитывать на повышение оплаты труда?

Справедливость – честность

Классиком теории справедливости является Джон Ролз, который сформулировал понятие «справедли-вость как честность». Ролз выдвинул два принципа справедливости:

1. У каждого человека есть равное право на совершенно удовлетворительный набор равных основных свобод, который совместим с подобным набором свобод для каждого.
2. Общественные и экономические неравенства должны удовлетворять двум условиям. Во-первых, они должны быть привязаны к должностям и постам, открытым для всех при условии честного равенства возможно-стей; во-вторых, они должны приносить наибольшую пользу наименее обеспеченным членам общества.

Ролз считал, что свобода для любого человека более важна, чем экономические блага. Мне сложно согла-ситься с этим тезисом. История знает массу примеров, что если человек умирает от голода, то зачастую он готов отказаться от свободы ради спасения собственной жизни. В отношении равенства возможностей при заня-тии должностей тоже есть вопросы. Если какой-то чело-век добился успеха в жизни, на мой взгляд, справедливо, что он имеет возможность помогать своим детям полу-чить лучшее образование, достойную работу и т.д.

С тезисом о «наибольшей пользе для наименее обеспе-ченных членов общества» тоже можно поспорить. Если та или иная группа людей будет ориентироваться исклю-чительно на интересы наименее обеспеченных членов общества, то весьма вероятно, что она проиграет конку-рентную борьбу другим группам. Ведь развитие обеспечи-вают наиболее высокопроизводительные члены группы, а среди бедных таковые явно не доминируют.

Джон Ролз считал, что понятие справедливости как честности основывается на том, что у людей есть «моральные способности», связанные со «способностью чувствовать, что является справедливым» и «способ-ностью понимать, что является благом». Понятно, что у каждого человека имеются представления о справедли-вости, вопрос заключается только в том, насколько они объективны.

Разные подходы

Недавно я прочитал книгу Амартии Сена «Идея спра-ведливости». Это индийский философ и экономист, с 1972 года работавший в Великобритании и США; лауреат Нобелевской премии по экономике 1998 года за вклад в экономическую теорию благосостояния. В книге он привел образец разных подходов к поня-тию справедливости. Нужно определить, кто из трех детей – Анна, Боб или Карла – должен получить флейту, из-за которой они спорят. Анна претендует на флейту, поскольку она единственная из трех детей, кто умеет играть на ней (остальные не отрицают этого). Боб указы-вает на то, что он единственный из детей, кто настолько беден, что у него вообще нет игрушек. Поэтому он мог бы играть с флейтой (два других ребенка согла-

шаются с тем, что они богаче, а потому хорошо обеспечены игруш-ками и развлечениями). Карла ука-зывает на то, что она много меся-цев упорно трудилась, чтобы сде-лать флейту своими собственными руками (другие подтверждают это), и как раз тогда, когда она закончила работу. «Именно в этот момент, – жалуется она, – эти двое пришли, чтобы попытаться отобрать у меня флейту». Амартия Сен не смог встать на сторону ни одного из детей и сформулировать общий принцип справедливости.

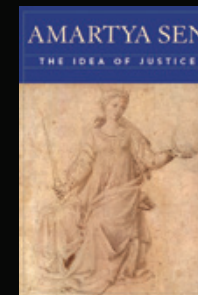
Для того чтобы лучше разо-браться в этом вопросе, я прочи-тал книгу доктора психологических наук Ольги Гулевич «Социальная психология справедливости».

Она выделила шесть основных подходов к справедливому распреде-лению благ:

1. В соответствии с нормой бес-пристрастности, вознаграждение человека определяется его вкла-дом в общее дело. Справедливым считается получение большего вознаграждения теми, кто проде-лал большую работу, оказал боль-шую помощь и получил лучший результат.
2. Согласно норме распределения по усилиям, размер вознагражде-ния определяется усилиями, кото-рые человек приложил (затра-ченным временем, объемом про-анализированной информации и т.д.). Справедливым считается такое распределение, при кото-ром большее вознаграждение получает тот, который прило-жил большие усилия при совер-шении социально желательного поступка.
3. В соответствии с нормой рас-пределения по способностям (возможностям), справедли-вым считается взаимодействие, в ходе которого наиболее способ-ный человек получает большее вознаграждение.
4. Согласно норме распределения в соответствии с позитивностью личности, справедливым счи-тается большее вознаграждение хорошего человека.
5. Согласно норме распределения по потребностям, справедливым является большее вознаграждение тех участников взаимодействия, которые больше нуждаются.



В качестве объективного показателя для требования повышения заработ-ной платы можно рассматривать рост производительности труда



6. В соответствии с нормой равен-ства, справедливым считается равномерное распределение воз-награждения между всеми участ-никами общения.

Далее Ольга Гулевич пишет, что люди, которые верят в справедли-вость окружающего мира (в плане распределения вознаграждений и наказаний), более позитивно оце-нивают жизнь. Вера в справедли-вый мир защищает людей от нега-тивных переживаний. Сталкиваясь с новой задачей, они испытывают меньший стресс, реагируют на нее как на приключение, а не угрозу, и лучше решают ее.

Вера в справедливый мир чаще встречается у авторитарных людей, сторонников правых партий, пред-ставителей элиты и у народов, для которых характерно почитание вла-сти. Все эти люди стремятся сохра-нить существующую систему соци-альных отношений. Вера в то, что униженное положение некоторых групп является заслуженным, помо-



Сторонники теории базового дохода говорят о том, что минимальный доход должны получать абсолютно все жители страны, и бедные, и богатые. Это позволит беднякам отказываться от низкооплачиваемой работы

гает им оправдать собственные действия. Кроме того, в справедливость мира больше верят религиозные люди, которые ориентируются на духовные ценности и надеются на высшую справедливость.

Базовый доход или полезный труд?

Рост имущественного неравенства вызывает рост недовольства со стороны большинства людей. Ведь их положение неуклонно ухудшается. В результате в Европе всё большую популярность набирают движения, которые требуют установить базовый доход для всех граждан страны. Подразумевается, что человек сможет не работать, но получать некую сумму, которая позволит ему спокойно существовать. Очевидно, что это приведет к деградации безработных. Сторонники теории базового дохода говорят о том, что минимальный доход должны получать абсолютно все жители страны, и бедные, и богатые. Это позволит бед-



някам отказываться от низкооплачиваемой работы. Однако инфляцию никто не отменял, никто не отменял и зависть. Базовый доход сможет на какое-то время снизить остроту противоречий между бедными и богатыми, но принципиально не изменит ситуацию.

Люди должны требовать от властей не подачек, а труда. Работы вокруг море: можно ремонтировать и создавать социально полезную инфраструктуру, повышать уровень образования и культуры, ухаживать за немощными, играть с детьми. Причем необходимо настаивать на поощрении развития. Если человек занимается дополнительным образованием, то его нужно стимулировать. Он может учить уже и других людей. Необходимо стимулировать и здоровый образ жизни. Абсолютное большинство людей можно объединить общей идеологией труда, развития и самосовершенствования. Неважно, какая у человека профессия, главное, что он работает и делает что-то полезное для себя и других. Просто так пособие должны получать пожилые люди и инвалиды, но и им нужно давать возможность заниматься общественно полезным трудом за дополнительную плату.

Всё больше людей в мире работают дома, что приводит к распаду трудовых коллективов. Общественно полезный труд, направленный на повышение качества жизни на местах, может заинтересовать таких людей и приведет к повышению солидарности местных сообществ. Люди лучше узнают своих соседей и будут помогать друг другу в решении проблем. Это позволит снизить и уровень преступности, так как местные сообщества будут стремиться решить эту проблему. ■

ТЕКСТ > Сергей Правосудов

ФОТО > AP/TASS, Борис Клипиницер/TASS, Леонид Городецкий, из открытых источников/ru.wikipedia.org, Санкт-Петербургский государственный университет © 2023. Научная библиотека им. М. Горького

ВЛИЯНИЕ БИОГРАФИИ НА ВЗГЛЯДЫ УЧЕНЫХ

Прежде чем знакомиться с работами различных исследователей, имеет смысл прочитать основные вехи их биографии. Происхождение и жизненный опыт сильно влияют на формирование научных концепций. Попробую доказать это на примере трудов Гумилёва, Валлерстайна, Фурсова, Арриги и Дерлугьяна.

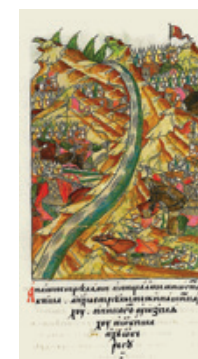


Гумилев

Исторические концепции Льва Гумилева вызывают споры до сих пор. Меня всегда удивляло, что он был единственным советским историком, который продвигал теорию евразийства (взаимовыгодного союза Золотой Орды и Руси, а не татаро-монгольского ига). Согласно этой теории, татары лавинами приходили на Русь, разоряли ее и давили население поборами. Однако татарское владычество не проникало в быт покоренной страны. Само татарское царство, как и все азиатские кочевые царства, было мозаичным. Оно втягивало в себя многие народы, подчиняло единой власти, облагало данью, карало за неповиновение. Но оно в конечном итоге не утверждало своего быта насильственно. Несмотря на грандиозный размах завоеваний, на сосредоточенность воли на внешних деяниях, в татарском царстве отсутствовала внутренняя сила. И поэтому, быстро возникшее, оно сравнительно быстро и распалось. Татарские завоевания были лишены религиозных побуждений. Отсюда их широкая веротерпимость.

Русь, вернее, та ее северо-восточная часть, которая вошла в состав Золотой Орды, оказалась спасена от католической экспансии, сохранила и культуру, и этническое своеобразие. Иной была судьба Юго-Западной Червонной Руси. Попад под власть Литвы,

По отцу, Николаю Гумилеву, Лев Гумилев считал себя русским дворянином, а по матери, Анне Ахматовой (девичья фамилия – Горенко), – Чингизидом. В этом и был для него союз Руси и Орды



а затем и католической Речи Посполитой, она потеряла всё: и культуру, и политическую независимость.

В связи с этим у меня всегда возникал вопрос: «А вошли бы русские земли в состав Великого княжества Литовского, если бы не было монгольского завоевания? Может быть, наоборот, Литва была бы поглощена Русью?» Характерно, что и во времена монгольского ига Литва не прекращала своих походов на Русь.

Причину склонности Льва Гумилева к евразийству я обнаружил в книге «Лев Гумилев», выпущенной доктором философских наук Валерием Деминым в серии ЖЗЛ. Вот что

он пишет: «Согласно семейной легенде, не подтвержденной, однако, документально, по материнской линии Лев Николаевич вполне мог считать себя потомком рода Чингизидов. Вот что говорится в одной из записных книжек Анны Андреевны: «Моего предка хана Ахмата убил ночью в его шатре подкупленный русский убийца, этим, как повествует Карамзин, кончилось на Руси монгольское иго. Этот Ахмат, как известно, был Чингизидом. Одна из княжон Ахматовых, Прасковья Егоровна, в XVIII в. вышла замуж за богатого и знатного сибирского помещика Мотовилова. Егор Мотовилов был моим прадедом. Его дочь, Анна Егоровна, – моя бабушка. Она умерла, когда маме было 9 лет, и в честь ее меня назвали Анной».

Независимо от того, как относиться к подобной информации с научной точки зрения (многие подвергли приведенные сведения сомнению), сам Лев Николаевич воспринимал факты, сообщенные матерью, вполне серьезно. В одном из интервью он прямо заявил, что в его жилах течет кровь старшего сына Чингисхана Джучи, основателя Золотой Орды.

Получается, что по отцу, Николаю Гумилеву, Лев Гумилев считал себя русским дворянином, а по матери, Анне Ахматовой (девичья фамилия – Горенко), – Чингизидом. В этом и был для него союз Руси и Орды. Интересно, какую историческую концепцию поддержал бы Лев Николаевич Гумилев, если бы считал себя по отцу польским шляхтичем, а по матери – потомком иудейских раввинов?

Однако на идее евразийства Лев Гумилев не остановился, а пошел еще дальше в плане восхищения кочевыми народами. Вот как об этом пишет Валерий Демин: «Уже на склоне лет Л. Н. Гумилёв делился с друзьями воспоминаниями, как и когда пробудился в нем интерес (перешедший в страсть) к истории Срединной Азии: «Когда я был ребенком и читал Майн Рида, я неизменно сочувствовал индейцам, защищавшим свою землю от «бледнолицых». Но поступив в университет и начав изучать всеобщую историю на первом курсе, я с удивлением обнаружил, что в истории Евразии есть свои «индейцы» – тюрки и монголы. Я увидел, что аборигены евразийской степи так же мужественны, верны слову, наивны, как и коренные жители североамериканских прерий и лесов Канады. Но больше всего меня поразило другое. Отношение цивилизованных европейцев к индейцам ничем не отличалось от их отношения к тюркам и монголам. И те и другие считались равно «дикими», отсталыми народами, лишенными права на уважение к их самобытности. «Господи, – подумал я, – да за что же им такие немилости?» Но моя попытка разобраться в вопросе столкнулась с немалыми сложностями. Целостной истории тюрков и монголов просто не было. Тогда-то я и решил заняться этой темой сам».

Думаю, что жители городов, взятых монголами с помощью обмана, много могли бы рассказать Льву Гумилеву о том, как были «верны слову и наивны» их завоеватели. Монголы легко нарушали обещания, которые давали представителям других народов. История монгольских завоеваний написана кровью многочисленных жертв. Например, Рязань после их захвата и массового уничтожения местных жителей не смогла восстановиться на прежнем месте.



Валлерстайн в конце 1960-х преподавал социологию в Колумбийском университете и находился в одном из эпицентров движения хиппи и «новых левых». Если бы он преподавал в Монтани, то возможно, что «всемирная революция» 1968 года в его трудах не появилась

Валлерстайн

В книге Иммануила Валлерстайна «После либерализма» меня удивило, что он назвал протестное движение хиппи и «новых левых» в конце 1960-х годов всемирной революцией. Привожу выдержку: «В апреле началась всемирная революция 1968 г. На протяжении трех лет она проходила повсеместно – в Северной Америке, в Европе и Японии; в коммунистическом мире; в Латинской Америке, Африке и Южной Азии. Конечно, ее проявления на местах очень отличались друг от друга. Но всем этим многочисленным движениям были присущи две общие черты, сделавшие эту революцию событием мирового значения. Первая состояла в неприятии господства США (символически это выражалось в оппозиции к их действиям во Вьетнаме) и тайного советского сговора с Соединенными Штатами (что проявлялось в теме «двух сверхдержав»). Вторая заключалась в глубоко разочаровании так называемыми старыми левыми во всех их трех разновидностях: социал-демократических партиях Запада, коммунистических партиях и национально-освободительных движениях в третьем мире. Революционеры 1968 г. считали, что старые левые недостаточно и неэффективно антисистемны. И действительно, складывалось впечатление,

что главным злом для революционеров 1968 г., даже более страшным, чем Соединенные Штаты, были старые левые. Всемирная революция 1968 г. – как политическое событие – быстро вспыхнула и быстро погасла. К 1970 г. от нее остались только тлеющие угольки – в основном в форме маоистских группировок. К 1975 г. от нее не осталось даже этих угольков. Тем не менее воздействие ее продолжалось значительно дольше. Оно низвергло с пьедестала реформистский центристский либерализм как господствующую идеологию геокультуры, принизив его роль до одной из многих конкурирующих идеологических доктрин с сильными соперниками как в левой, так и в правой частях идеологического спектра. Оно повсюду заронило в людях сомнения в роли государства как основного орудия



~ Протесты в Колумбийском университете, США, 1968 г.

социальных преобразований. И оно разрушило оптимизм в отношении неизбежности прогресса, особенно когда последнее воплощение этого оптимизма – ее собственная ослепительная траектория – угадала, не успев разгореться».

Никто не спорит с тем, что в конце 1960-х по всему миру прокатилась волна протестных движений. Однако определение «революция» к этим событиям не применяет почти никто. Почему Валлерстайн настаивает на том, что это была именно «всемирная революция»? Вот что об этом написал российский историк Андрей Фурсов, которому довелось поработать вместе с Валлерстайном: «И. Валлерстайн –





Андрей Фурсов как ученый, родившийся в СССР, не может согласиться с тем, что первая в мире страна, где победила социалистическая революция, оказалась полупериферией. Он предлагает обратить внимание не только на структуру торговли между странами, но и на промышленное производство. СССР и страны социалистического блока очень многое производили для внутреннего пользования. А если обратить внимание на военно-промышленный комплекс, то здесь СССР совсем не выглядит полупериферией

далеко не кабинетный ученый. Это политически ангажированный и политически активный человек, который занимает ясную позицию и не скрывает ее. Автор «Современной мир-системы» в 1968–1969 гг. принимал активное участие в студенческих волнениях в Колумбийском университете (США), после чего ему вплоть до середины 1970-х годов пришлось работать в Канаде, пока первый том «Современной мир-системы» не принес ему всемирную известность. В любом случае Иммануил Валлерстайн как ученый и мыслитель сформирован «длинными шестидесятыми» (1958–1973 гг.) с их надеждами и иллюзиями, их революционностью и реакционностью, их плюсами и минусами. Он сформирован этим временем, и иногда мне кажется, что в целом ряде своих оценок и выводов по поводу того, что произошло с тех пор, в какой-то степени остался в этом времени.

Валлерстайн в конце 1960-х преподавал социологию в Колумбийском университете и находился в одном из эпицентров движения хиппи и «новых левых». Если бы он преподавал в Монтане, то возможно, что «всемирная революция» 1968 года в его трудах не появилась. Движение хиппи и «новых левых» иногда называют протестом молодых бездельников, которое захлебнулось в потоке наркотиков. Самое яркое, что осталось от тех времен, это рок-музыка. С другой стороны, ряд экологических движений и организаций, ведущих борьбу за права меньшинств, называют своими предтечами именно представителей молодежного движения конца 1960-х годов.

Фурсов

Ядром мир-системного анализа являются понятия ядра и периферии. Далее я приведу краткое изложение этой теории Андреем Фурсовым.

Процесс постоянной экспансии капиталистической мир-экономики создает структуру осевого разделения труда между ядром (сердцевиной – core) и периферией. Разделение труда и «ядровость» – «периферийность» обусловлены той или иной формой неравного (неэквивалентного) обмена. За 500-летнюю историю капиталистической мир-экономики (КМЭ) только 10–20% мирового населения (жители ядра) значительно увеличили свои доходы и повысили уровень жизни. Уровень доходов «остальных» 80–90% снизился, а качество жизни ухудшилось по сравнению с тем, что было в этих зонах до 1500 г.

Наряду с ядром и периферией Валлерстайн выделяет третью зону – полупериферию, государства которой обладают частичными признаками ядра, частично – периферии. Полупериферия – необходимый элемент КМЭ, опосредующий отношения между центром и периферией.

«Концентрация капитала в зоне ядра создавала одновременно фискальную основу и политический стимул для появления относительно сильных государственных механизмов, среди многих способностей и задач которых было ослабление государственных механизмов периферии», – отметил Валлерстайн. Они могли оказывать давление на периферийные государства, чтобы заставить их принять или даже развивать такие формы специализации труда, которые находились в нижней части иерархии товарных цепей (использование низкооплачиваемого труда и т.п.). Таким образом, государство играло решающую роль в создании различных уровней оплаты труда, совпадавших с тремя основными зонами КМЭ.

Гегемония, возникающая в межгосударственной системе, отражает такую ситуацию, когда одна из великих держав может навязывать свои правила и волю другим. Материальная база гегемонии – большая эффективность данного государства в агроиндустриальном производстве, торговле и финансах, что обеспечивает не только господство на мировом рынке, но и активное проникновение на внутренние рынки других стран.

Гегемония не есть результат случайного расклада карт на мировой арене. Она возникает как элемент нормального функционирования капиталистической мир-экономики, которая знала лишь три гегемонии: Соединенные провинции (Голландия) (1620–1672 гг.), Великобритания (1815–1873 гг.) и США (пик – 1945–1967/73 гг.).

Поскольку СССР для Валлерстайна всего лишь полупериферия современной мир-системы (СМС) и поскольку сама СМС, по сути, сводится к экономическому измерению, в котором растворяется всё остальное, постольку у американского ученого СССР автоматически оказывается субимпериалистической державой, противостояние которой единственной в таком случае (империалистической) сверхдержаве – США – становится искусственным, чем-то вроде борьбы нанайского мальчика с медведем.

Андрей Фурсов как ученый, родившийся в СССР, не может согласиться с тем, что первая в мире страна, где победила социалистическая революция, оказалась полупериферией. Он предлагает обратить внимание не только на структуру торговли между странами, но и на промышленное производство. СССР и страны социалистического блока очень многое производили для внутреннего пользования. А если обратить внимание на военно-промышленный комплекс, то здесь СССР совсем не выглядит полупериферией.

Вот как пишет об этом Андрей Фурсов: «И даже если принять вывод Валлерстайна о том, что если некая зона экономически выступает экономической полуперифе-

10–20%

мирового населения (жители ядра) значительно увеличили свои доходы и повысили уровень жизни за 500-летнюю историю капиталистической мир-экономики (КМЭ)



~ Андрей Фурсов

~ Джованни Арриги и Георгий Дерлугьян



рией современной мир-системы, военно-политически она может быть иной, внешней системой, системным антикапитализмом, что, разумеется, создает серьезнейшее противоречие».

Арриги и Дерлугьян

Одним из самых известных продолжателей дела Валлерстайна стал Джованни Арриги. Он дополнил перечень гегемонов мир-системы еще одним, самым ранним звеном – Генуей. Этот тезис приняли далеко не все представители мир-системного анализа. Многие спорят с тем, что даже Голландия была полноценным гегемоном мир-системы. Ведь в XVII веке еще не было промышленной революции. Голландия доминировала в торговле и финансах, а вместо полноценной промышленности у нее была рыбная ловля.

Генуя была крупным торговым и финансовым центром, но говорить о том, что она могла диктовать свою волю остальному миру, не приходится. Почему Арриги считает иначе? Может быть, объяснение в том, что он итальянец и продвигает таким образом свой патриотизм?

Еще одним видным мир-системщиком является армянский исследователь Георгий Дерлугьян. Он не превозносит роль Армении в современной мир-системе. Однако он считает, что мир-система с масштабной торговлей была и во времена бронзового века. И один из ключевых центров мир-системы бронзового века находился на территории современной Армении. ■

ИНТЕРВЬЮ > На вопросы журнала отвечает первый вице-президент, спортивный директор Всероссийской федерации плавания (ВФП), президент Волгоградского плавательного клуба «Волга» Виктор Авдиенко



ВИКТОР БОРИСОВИЧ АВДИЕНКО – заслуженный тренер СССР и России. Участвовал в спортивной подготовке сборной СССР с 1988 года, также тренировал сборную объединенной команды на Олимпийских играх 1992 года и сборную России – на Олимпийских играх 1996 года. Был главным тренером сборной на Олимпиаде 2000 года. Признавался лучшим тренером России 1993 года и лучшим тренером мира по плаванию с 1992 по 1996 год.

Подготовил ряд спортсменов, среди которых неоднократные чемпионы Олимпийских игр Евгений Садовый и Денис Панкратов; многократный призер Олимпийских игр Владимир Сельков и серебрянный призер Олимпийских игр в Атланте Роман Ивановский.

Виктор Авдиенко – автор научных работ, в том числе учебных пособий по теории и методике плавания.

Награжден орденом «За заслуги перед Отечеством» IV степени, орденом Почета.



БЕСЕДУЕТ > Владислав Корнейчук

ПУТЬ ТРЕНЕРА

– Виктор Борисович, мы находимся с вами в учебно-тренировочном центре Всероссийской федерации плавания (УТЦ ВФП) в городе Волгограде. Хотелось узнать историю его возникновения от самого основателя.

– Будучи еще начинающим тренером, я много работал в сборной команде Советского Союза по плаванию. Стал самым молодым заслуженным тренером СССР. Подготовил олимпийских чемпионов, двух лучших пловцов в мире на тот момент, других призеров. А ведь достижение результата – это такая своеобразная смерть для того, кто к нему шел. А я тогда именно достиг результата.

– Нужна была новая высота?

– Да. Мне захотелось сделать клуб, который будет лучшим в мире. Не школу, а клуб, какие видел за рубежом. В 1992 году, когда произошел развал СССР, когда работа в школе высшего спортивного мастерства осталась в прошлом, я начал его создавать. Базы в Волгограде у меня тогда не было, бассейны в городе скорее не работали, чем работали. Тренировались наши спортсмены тогда в основном на выезде.

– Не самые веселые времена...

– При этом в 1990-х был период, когда тренерская ассоциация признавала меня лучшим тренером мира по плаванию. Конечно, были предложения уехать в США, другие

страны. Американцы в ту пору оплачивали 40 моим спортсменам перелет, проживание, что-то еще платили, всё это за то, чтобы посмотреть, что мы умеем. В какой-то момент министр спорта Вячеслав Фетисов предложил готовить олимпийских чемпионов, но я тогда сказал: мне это уже неинтересно. И если сейчас делать школу за госбюджет... я не смогу. Слишком неповоротливый механизм принятия решений.

Одним словом, я создал клуб «Волга», который сегодня располагается благодаря поддержке президента Всероссийской федерации плавания Владимира Сальникова в учебно-тренировочном центре ВФП.

А надо сказать, бассейн здесь в 1990-х годах находился в плачевном состоянии. Надо мной смеялись. Когда брал кредиты в Сбербанке, там были уверены, что не отдам. Но я вытащил эту историю. Под меня в Волгограде в 1996 году с минимальным финансирова-

нием была открыта школа высшего спортивного мастерства. Но вплоть до 2015 года мы ниже третьего места в командном зачете ни разу не опустились. В Москве и Питере шутили: ну что, у поселка Металлургов выиграли? Это место, где мы сейчас находимся...

– А почему именно клуб вам захотелось создать?

– В СССР были школы, бюджетные учреждения, я эту систему хорошо знал. А что такое клуб? Самое главное в этом случае – возможность быстро принимать решения. В Волгограде был, скажем, ФК «Ротор», своя символика и тому подобное, а в плавании клубов не было. Впервые я их увидел за рубежом. Сегодня, ответственно заявляю, клуб «Волга» – одна из самых лучших учебно-тренировочных баз в мире. Любой американский университет, а там со спортивным оснащением, как правило, всё обстоит очень хорошо, позавидует нашей инфраструктуре.

Мне захотелось сделать клуб, который будет лучшим в мире. Не школу, а клуб, какие видел за рубежом. В 1992 году, когда произошел развал СССР, когда работа в школе высшего спортивного мастерства осталась в прошлом, я начал его создавать

ФОТО > vlg-art.ru

ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ ПРОШЛОГО СТОЛЕТИЯ одним из основных методических подходов к развитию функциональных возможностей пловцов являлось использование большого объема плавания на уровне порога анаэробного обмена (ПАНО). Другими словами, тренируясь, пловец работал за счет малоэффективного анаэробного механизма энергообеспечения. Более 30 лет назад Виктор Авдиенко разработал и результативно использовал в практике тренировки пловцов совершенно новый тогда подход, который заключался в выполнении большей части тренировочной работы на уровне порога аэробного обмена (ПАО). Проще говоря, при таких тренировках спортсмен работает за счет аэробного механизма энергообеспечения.

Волгоградская методика

– Это хозрасчетное предприятие?

– Да. Все 50 тренеров на хозрасчете: сколько заработал – столько получил. У меня хорошие отношения с губернатором, он тут рядом парк сделал, но с бюджетом я не работаю вообще. «Газпром» принимает участие в том плане, что финансирует Всероссийскую федерацию плавания, для которой мы здесь учим тренеров. У нас есть специальные программы подготовки. Много разной специальной литературы выпускаем. Нами опубликована масса совершенно новаторских работ. У нас работает комплексная научная группа сборной России под руководством доктора биологических наук Игоря Солопова, скоро выходит очередная монография на 700 страниц. У меня здесь очень сильный коллектив. Конечно, многие наши тренеры разъезжаются, работают в Москве, в Питере. Это нормально.

Как я, вообще говоря, работаю? Делюсь с тренерами своими



Да, нужен талантливый спортсмен. Да, играет роль социальная среда, то, какой у него характер, то, как он работает. От тренера далеко не всё зависит. Но тем не менее наставнику необходимо четко понимать, как тренировками привести своего спортсмена к результату

знаниями. Очень много конференций здесь проводим. Из-за рубежа очень часто к нам приезжают. У нас уникальные программы.

95 % тренеров в стране – наши в том смысле, что именно мы им многое объяснили, внушили. Вообще говоря, я могу выслушать людей, поменять свое решение, но я не переносу дилетантов. Есть оппозиция – 5 %. Но там больше разговоров, чем дел.

– Что можно сказать сегодня о вашей фирменной методике, которая в свое время обеспечила волгоградским пловцам и нашей стране только на Олимпийских играх 23 медали, 10 из которых золотые (на чемпионатах мира – 132 медали, 52 из которых – высшей пробы)?

– Методика тренировки, реализуемая в Волгоградском учебно-тренировочном центре Всероссийской федерации плавания, не потеряла своей актуальности: она постоянно развивается, оптимизируется, о чем свидетельствуют успехи

российских юных пловцов, большинство которых прошли и проходят у нас подготовку, в последние годы.

Моя задача как спортивного директора – поддерживать у нас постоянную конкуренцию. А в основу мы ставим результат. Бывает ведь как. Говорят: создали систему подготовки. А результат? Будет лет через десять. А я говорю: погодите, вы знаете, что такое система? Она дает результат, который сигнализирует о недостатках тех или иных компонентов системы. Вот у нас результат везде стоит в основе. Да, нужен талантливый спортсмен. Да, играет роль социальная среда, то, какой у него характер, то, как он работает. От тренера далеко не всё зависит. Но тем не менее наставнику необходимо четко понимать, как тренировками привести своего спортсмена к результату. И, кстати, любой пловец у нас знает, что если я вызываю в кабинет, это плохо. Когда говорят о демократии в спорте, то да, это всё, конечно, очень хорошо, но у руководства должна быть жесткая линия.

УТЦ ВФП обладает современной материально-технической базой. Прежде всего, это 50-метровый открытый бассейн на восемь дорожек, современный 50-метровый закрытый тренировочный бассейн на восемь дорожек, 25-метровый закрытый бассейн на восемь дорожек. Занятия проводятся с использованием гидроканала, системы силового лидирования и подводной видеосъемки, пневмотумбочек для тренировок старта, дыхательных тренажеров. В распоряжении атлетов уникальные специальные тренажеры, медико-диагностический центр, гостиница уровня «три звезды», три просторных столовых, где спортсмены имеют возможность получить сбалансированное спортивное питание.



– Людям, далеким от тонкостей спорта высоких достижений, можно объяснить, как соревнуются между собой школы пловцов в мире?

– Во время войны недоработки и глупость противника хорошо видны. В мирное время мы таких вещей можем не понимать. А в спорте регулярно проходят чемпионаты – мира и Европы. И там вся несостоятельность тренеров открывается. Для обывателя – результат, медали, победы, а специалисты понимают, что за этим, какие техники и технологии.

Открою секрет. Плавание – американский вид спорта. Очень трудно с ними соперничать, потому что в Америке порядка 120 университетов. Многие спортсмены учатся на бесплатной основе. Четыре года они тренируются, питание и проживание у них также бесплатные. Это порядка 6 тыс. спортсменов. В лучших университетах – лучшие спортсмены. У нас с 18 до 22 профессионально тренируется 60–70 человек. Больше не могут – учеба, армия... Соревноваться с такой массой [американцев] тяжело. До окончания школы – нет проблем, а потом... У нас если студент – то всё, как спортсмен он заканчивается.

Поэтому профессиональным плаванием занимается только основной состав сборной страны, это не больше 100 человек. И количество плавательных бассейнов в США намного больше. Мы за счет чего можем выигрывать у них? Благодаря качеству нашей работы. И мы делаем упор именно на это.

– Сегодня у российского плавания нет международных стартов...

– Но мы постоянно сопоставляем наши актуальные результаты с последними результатами лучших зарубежных пловцов. Финал Кубка России специально провели параллельно с чемпионатом мира. И у нас рекорды мира были установлены. А это на соревнованиях такого масштаба очень тяжело. Американцы следили за нашим Кубком, показывали его. И в своих публикациях отметили – россыпь талантливейшей молодежи. А это как раз наша работа. Когда стало ясно, что мы не будем участвовать в чемпионате мира, надо было сохранить основной состав сборной страны. В этом, конечно, очень большая заслуга пре-



зидента Всероссийской федерации плавания Владимира Сальникова, Высшего наблюдательного совета ВФП, Министерства спорта Российской Федерации, но моя задача была всё это реализовать. Мне было приятно, когда один из наших спортсменов на «Матч ТВ» сказал: мы всё время прогрессируем, потому что с нами работают очень умные люди.

Без выходов

С одной стороны, мы должны, я всегда говорю, оказывать услуги населению. С другой, что касается профессионального спорта, если мы хоть на минуту остановимся, то грош нам цена. А потому сам я работаю без выходов. Каждый день в семь утра на работе.

– Вы плаваете?

– Обязательно проплываю 2 км в день. У меня очень хорошие кондиции сегодня. В четыре утра делаю зарядку, в пять завтракаю, смотрю почту, пью кофе, еду сюда, работаю в кабинете, самое продуктивное время, никто не мешает, в 10:30 иду плавать. Обедаю, самое большое, салатом.

– Здесь, на территории учебно-тренировочного центра, какая-то уже не городская атмосфера.

– В народе этот уголок Волгограда называют Малой Францией. В 1897 году французы построили здесь металлургический завод, который сегодня является ведущим по производству нержавеющей

стали. Здесь такая роза ветров, что воздух, несмотря на выбросы, чистый. Я сам в этом поселке, в станице, жил. В нынешней ситуации, впрочем, я бы не хотел, чтобы нас называли Малой Францией, хорошо, что люди позабыли это название. Утром здесь петухи кричат, собаки гавкают, как в селе. Вокруг частный сектор. Все знают, я люблю животных, пристраиваю собак, коты у меня на территории живут. Они нужны, поскольку вокруг нас частные домовладения, иначе мыши будут. А вместе всё это дает нашу неповторимую атмосферу.

Недавно в гостях были известные легкоатлетки. Говорят: мы всегда на государственных базах тренировались, но здесь совершенно иначе, по-домашнему. И готовят тут, говорят они, как дома.

К тому же у нас на базе логистика очень правильная.

– Проект центра – ваш?

– Да.

– А как же он постепенно такой вид приобрел, словно бы проект уже существовал в самом начале?

– Просто люблю это. И я понимал, что мне надо. Тут работала, строила бригада из 30 человек, моя, ни одна копейка не уходила налево. Тут и мебель всю ребята сами делали. Конкретно этот бассейн я открыл в 2015 году, пройдете, там как будто всё новое. Обычно через восемь лет бассейны так идеально уже не выглядят. Мы постоянно тут что-то делаем, каждый день. ■



Песни для молодежи

ИНТЕРВЬЮ > На вопросы журнала отвечает поэт Александр Шаганов

БЕСЕДУЕТ > Владислав Корнейчук

АЛЕКСАНДР ШАГАНОВ – соавтор хитов «До завтра!» (Дмитрий Маликов), «Батька Махно», «Атас!», «Не валяй дурака, Америка», «Конь», «Комбат», «Ребята с нашего двора», «Там, за туманами» («Любэ»), «Девчонка-девчоночка» (Женя Белоусов), «Не обижай, жених» (Сергей Чумаков), «Тучи» («Иванушки International»).



^ С Андреем Державиным в Одессе, 1990-е

— Александр, в девяностых вы уже были известным, востребованным поэтом-песенником. Сегодня шоу-бизнес того периода часто вспоминают в связи со сложной криминальной обстановкой. Помню, лидер одной популярной тогда рок-группы рассказывал, что их директор «сбежал с кассой». Не такая уж редкость в те времена. Как вы оцениваете тот период?

— Образно говоря, ухо приходилось держать остро. Одна общественно-экономическая формация менялась на другую. Но мы были молоды, и потому некий романтизм эти годы для меня лично окрашивает. Я влюблялся, в меня влюблялись. Общественная жизнь той поры была достаточно наивна. Хотя надо отметить, что начало девяностых разительно отличалось от их конца. Это было десятилетие мощнейших преобразований. Для меня «малиновые пиджаки» и «Бандитский Петербург» – всё это на уровне газетных публикаций. Каждый день на первых полосах возникало «убили», «взорвали» и прочее тому подобное. В чем-то это времена трагедийные, в чем-то – комедийные, но колоссальных изменений – в любом случае. Я считаю так: если выпало пожить в эпоху перемен, а вы молоды, вам повезло. Огромные возможности. У энергичных людей в девяностых появились новые перспективы. А я в то десятилетие написал свои лучшие песни, которые до сих пор транслируются радиостанциями, исполняются моими друзьями. Теми из них, которые еще живы.

ФОТО > личный архив Александра Шаганова

> С детьми творческого центра «ЭКОЛЬ», Москва, март 2023 г.

– Мне кажется, не сильно ошибусь, если назову вас продолжателем нашей классической песенной традиции.

– У нас великолепная песенная поэзия, созданная предыдущими поколениями выдающихся мастеров. Я был лично знаком с Леонидом Дербеневым, Михаилом Таничем, Игорем Шафераном, бывал у них дома. Они благожелательно ко мне и к моему появлению отнеслись. И мне хотелось им соответствовать. Меня удручает нынешняя песенная поэзия. А к названным мастерам можно добавить Михаила Рябинина, Владимира Харитонов, Николая Добронравова, Андрея Дементьева. А перед ними были Алексей Фатьянов, Михаил Матусовский, Михаил Исаковский, Евгений Долматовский, а еще раньше – Василий Лебедев-Кумач и Сергей Есенин. И, кстати, книжные, как Дементьев, поэты шестидесятых-семидесятых мощно отметились в нашей песенной культуре. Хотелось бы, чтобы и современная песенная поэзия могла успешно существовать в книжном формате, чтобы и в ней была благозвучная интересная рифма. К сожалению, у нас сегодня поэты-песенники часто рифмуют по последней букве. В порядке вещей какое-нибудь «жара – навсегда». Появилось смешное понятие «сонграйтер». Печально. Всё это напо-



минает попытки ловить золотую рыбку в мутной воде. Многим сегодня кажется, что сочинение слов и музыки песни – легкое занятие. Да, безусловно, песня – самый демократичный жанр. Любой человек может написать одну популярную песню. А вот две – это уже особенный только напишет. Но одновременно песня еще и консервативный жанр. Шаляпинские «Очи черные» и современные «Черные глаза» – об одном и том же.

Вместе со своим поколением

– Песенные поэты – отдельная каста?

– Отношение к нам несколько пренебрежительное. Поэт, но при этом еще и какой-то

Когда в 1987 году на фирме «Мелодия» многомиллионным тиражом вышла пластинка «Черного кофе» с моей «Владимирской Русью», мне было двадцать два, я представить не мог, что со временем мы придем к малой форме – тиктоковскому музыкальному видео, самостоятельно снятому собственным телефоном





« С Дмитрием Варшавски («Чёрный кофе»), Москва, 2010 г.

» С Николаем Расторгуевым, Москва, 2017 г.



Исповедальность, которая была присуща песням и исполнению в советское время, когда пришел шоу-бизнес, со сцены практически ушла. Там поселилось самолюбование

песенник. Мне понравился анекдот. Доктор говорит своему пациенту: «Изучил ваши анализы и не рекомендую заниматься вам любым умственным трудом, потому что он вызывает очень вредную в вашем случае нагрузку. Кстати, кто вы по профессии?» Пациент отвечает: «Поэт-песенник». Врач тут же меняет свою рекомендацию: «А! Ну это можно». Мы, поэты-песенники, не через парадную дверь входим. Через сени какие-то всё время проникаем. Внимания со стороны современных средств массовой информации к нам мало. Когда я вступал на эту стезю, было ведь как? Объявляют песню и обязательно говорят, скажем, что музыка Александра Зацепина, слова Леонида Дербенева. А я свою фамилию по центральным телеканалам уже лет двадцать не слышал. Хотя слушателям часто интересно, кто песню написал.

– В девяностых ваше «ё, комбат – ё, комбат!» можно было расценить как своеобразный слом табу (группа «Любэ» постоянно присутствовала в радио- и ТВ-эфире). У нынешних хитмейкеров матерная лексика – это что-то совершенно обыденное. Не тяжело творить на таком фоне профессиональному поэту старой закалки?

– Не то чтобы я когда-то вводил в поэзию нецензурные выражения. У меня и вообще матерных стихов никогда не было. Даже не пробовал. И не хочу. Когда разговор заходит о современном песенном стихосложении, часто безрифменном, всегда немного теряюсь. Кстати, думаю, что эта мода недолго продлится. С другой стороны, молодые авторы ищут свой язык. И это очень хорошо, дай им Бог. Мне же хватает моей аудитории. И я сейчас не чувствую внутреннего накала, чтобы писать песни для молодежи. Я вместе со своим поколением. Мои сверстники – и музыкальные, и мелодичные люди. Я часто слушаю «Ретро FM», там до сих пор нередко звучат мои песни.

В какой-то момент я сказал себе, что буду писать для сближения поколений. Таков, например, «Конь» («Выйду ночью в поле с конем...») в исполнении «Любэ». Эта песня по душе и пожилым, и молодым, и даже детишкам.

– По-прежнему пишете для звезд?

– В творчестве необходим азарт. А когда очень много сделано, не так-то просто его снова ощутить. Мне было бы интересно сделать проект с нуля. Всё, чем я занимался, с нуля – «Черный кофе», Дмитрий Маликов, «Любэ», «Иванушки International». От никому не известных артистов мы проходили путь до огромной аудитории. И сейчас мне хочется так же.

– Но начинающие – это, как правило, молодые, а вы себя от молодежи отделяете...

– Да, с молодым артистом я не могу работать. У них новый язык. Это мне, условно говоря, надо набить татуировки, чтобы стать своим, чтобы чувствовать что-то так же. Поэтому я предпочитаю двигаться в сторону романса. Что-то такое сейчас пробуем. Новые песни будут.

– Один популярный, как мне всегда казалось, исполнитель в ТВ-программе с тикток-певицами рассказывал свою богатую биографию, а они его постоянно перебивали. И я вдруг понял: они просто не знают, что это! А потом они стали писать его на айфоны, обещая «помочь в раскрутке». Не пустые слова. У них миллионные аудитории. Как вы воспринимаете этот новый дивный мир?

– Когда в 1987 году на фирме «Мелодия» многомиллионным тиражом вышла пластинка «Черного кофе» с моей «Владимирской Русью», мне было двадцать два, я представить не мог, что со временем мы придем к малой форме – тиктоковскому музыкальному видео, самостоятельно снятому собственным телефоном.

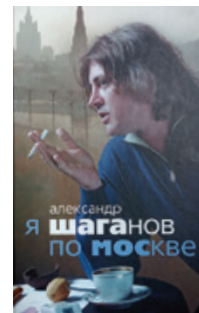
Всегда существовали параллельные миры. Это немного грустная ситуация, но с ней приходится мириться. Мой папа слушал «джентльменский набор» из Леонида Утесова, Клавдии Шульженко, Людмилы Зыкиной, Марии Мордасовой и не понимал моих страстей в виде той же группы «Воскресение». А моя дочь, когда ей было 12 лет, сказала: «Папа, надо купить билеты, приезжает какая-то там группа». Полный спорткомплекс «Олимпийский». Зрители от двенадцати до тридцати лет что-то подпевают на английском. Поп-музыка – самая демократичная, но и самая, скажем так, быстротечная, область массовой культуры. Не успел оглянуться – что-то новое. Хорошо, если вообще когда-то у музыкантов, у артистов был успех, их узнавали...

– В девяностых и стадионные концерты, и общие для всей страны хиты, а сегодня ниши...

– Кто-то мудрый сказал, что общенародные звезды остались в прошлом веке. У нас тогда был один на всех телевизор, образно говоря. Все смотрели на Новый год «Голубой огонек». А интернета не было. А потом, исповедальность, которая была присуща песням и исполнению в советское время, когда пришел шоу-бизнес, со сцены практически ушла. Там поселилось самолюбование. Вот эти вот стадионные три концерта в день – не столько шоу, сколько бизнес. На аудиторию артистам часто было наплевать: мы тут деньги зарабатываем, а вы нам своими вопросами, под фонограмму или нет, мешаете. А как изменилась стоимость концерта!

– Выступления певцов и ансамблей и в Советском Союзе приносили немалую прибыль, и зарабатывали артисты прилично.

– Конечно. Концерты могли приносить хороший доход, но у советских артистов не было таких огромных зарплат, как это началось в девяностых. За исключением десятка-двух солистов музыканты получали примерно столько же, сколько и в среднем все вообще в нашей стране. Мы все жили одинаково. Это один момент. Второй – когда-то



» На улицах Таганки с участниками «Мистерии»

» На открытии первой персональной выставки, Москва, май 2021 г.



артист, выражаясь пушкинским языком, глаголом жег сердца людей. Сегодня он превратился в того, кто предоставляет услугу: где и что вам сыграть-спеть? Всегда пожалуйста! А какие в СССР, я еще застал, были музыкальные редакции! Редактор послушает песню и скажет: «Советую записать вот с этим исполнителем, больше никому пока не показывай. У меня будет новогодний выпуск «Утренней почты»... Понимаю, тебе хочется, чтобы она прозвучала в эфире прямо сейчас, но я тебя прошу, не торопись, я тебе обеспечу премьеру в Новый год». Мощнейшие редакторские силы работали в этой сфере. Сегодня никто ничего тебе там не скажет, не сделает, пока не получишь конверт без марки. А люди тоже не дураки. Вот они и перестали смотреть и слушать все эти якобы рейтинги артистов. Когда в самом начале девяностых станции ставили реальные хиты, то, помню, в магазин зайдешь или еще куда-то – там звучит музыкальное радио, а потом, когда ставить в ротацию стали то, за что заплатили, люди эти эфиры слушать перестали. Но тут, конечно, еще играет роль то, что чего-то тотального вроде «Битлз» сегодня нет, даже и «Смоки» в наше время – редкость. Причем это можно сказать не только о России, во всем мире так.

Созерцательный взгляд на мир

– Очень хочется понять, почему нет. В восьмидесятых наши рокеры не только возможности посмотреть, но и услышать, как играет тот или иной западный музыкант, часто попросту не имели. Казалось, как только у нас все появится (видео, фирменные инструменты, аппаратура), наши талантливые люди создадут что-то значительное. Если говорить об эпохе изобилия, за редким исключением, можем похвастаться достаточно удачными клонами популярных западных рок-групп... А почему не прорывается что-то свое, корневое?

– Два вопроса: кто виноват и что делать. Подражание в эстрадной музыке всегда занимало не последнее место. В то же время у нас есть проверенные временем наши какие-то национальные вещи – рок-оперы Алексея Рыбникова, допустим. Да и «Любэ» – это глубоко корневая история. Ведь в том числе именно поэтому этот коллектив стал феноменально популярным, по сути – народным.

– Я про музыку последних пятнадцати примерно лет.

– Даже не знаю... Для создания мощного художественного произведения нужна жертвенность. А нынешнее поколение 20-летних – это общество потребления. Все хотят айфоны последних модификаций и прочих жизненных удовольствий. Нет этого Данко, который бы вырвал из своей груди сердце и, освещая им путь, повел за собой.



– Да вот вы, собственно, и ответили на вопрос.

– На выпускной вечер в школе я пошел в костюме моего старшего брата. У меня коньков в детстве не было. Приличную кляшку невозможно было купить. О чем мы говорим! Но у этого аскетизма были и плюсы. Чтобы обзавестись какой-нибудь записью в моей юности, надо было ехать на другой конец Москвы. Возьмешь там пленку, дома быстро перепишешь на свой катушечный магнитофон «Астра-101», поскольку на следующий день возвращать, а потому еще туда и обратно несколько часов ехать. В таких условиях, конечно, более чем внимательно и не по одному разу запись слушаешь. Сегодня же всё находится в интернете, стоит три рубля на электричество. А потому и отношение такое же: записал, толком не прослушал, стер, что-то новое записал.

– Это если вообще что-то записывается, можно ведь просто прыгать онлайн с трека на трек. Играет что-то, да и ладно.

– Я сегодня настроен так. Жизнь быстротечна. Человеку дается, допустим, 75 лет. Столько же раз в течение жизни весной обновляется природа и есть возможность полюбоваться золотом осени. Я просто и сам не борец, далеко не борец. Мне созерцательный взгляд на мир более интересен. И еще и поэтому у меня сейчас серьезное увлечение живописью. Рисую с такой страстью сегодня, словно я 16-летний подросток Саша Шаганов, который пишет свои первые стихи. Да, они очень наивные, но ты пробуешь воспеть этот мир, готов по три стихотворения в день писать. У меня и выставки моей живописи теперь проходят. Послезавтра еду во Владимир на закрытие.

– Из вашей книги узнал, что Сергей Парамонов после звездного периода в качестве любимого всей страной солиста хора записывал для «Юности» интервью.

Кликнул по ссылке, где те должны находиться, а там ничего нет. Вот так исчезает память о людях, даже таких...

– Тогда еще не было в таком, как сейчас, количестве интернета, оцифрованных записей. Мне предложили рассказать о Сереже Парамонове для какого-то фильма, кажется. А я подумал: напишу текст, потому что интервьюер может и не спросить то, что хотелось бы ответить. «Любимый ребенок нации» я его назвал. Серега, будучи уже в ином мире, получается, мне помог, потому что так и появилась книга. Прочитав этот, первый из написанных мной, рассказ, одно издательство предложило выпустить сборник таких моих текстов.

– Вы теперь еще и гидом по Таганке работаете?

– Когда была пандемия, я придумал водить экскурсии по местам, как я называю, оторванных пуговиц и несданной посуды – «Таганка, где живу». Встречаю возле метро компанию в количестве от семи до 14 человек, которым я интересен и которая собирается через социальные сети. Здесь, в моей квартире, накрывается для чаепития стол. Я показываю мои новые песни, что-то рассказываю. Социализация мощнейшая.

– Учитывая то, что серьезно занимались футболом, могли выбрать стезю большого спорта. Не жалеете, что стали поэтом?

– В юношеском футболе я подавал надежды, как говорится. Был даже капитаном команды. До сих пор мне снятся футбольные сны. Из меня мог бы получиться хороший тренер, во всяком случае, детский точно, – я умею мотивировать людей на творчество, на развитие. Но несколько не жалею, что стал сочинителем песен. Поэзия позволяет пройти жизненный путь настоящим романтиком, оставаться с молодым задором. ■

ООО «ЭТЦ в Парковом», Парковое шоссе, 39, пгт. Парковое, г. Ялта, Республика Крым, ОГРН 1149102134235

реклама

*Для сотрудников
ПАО «Газпром» действуют
специальные условия



КРЫМСКИЙ
БРИЗ
HOTEL & VILLAS

БАРХАТНАЯ ОСЕНЬ
В ОТЕЛЕ 5*

-20% НА ПРОЖИВАНИЕ
В ЛЮБОЙ КАТЕГОРИИ НОМЕРА

В период с 26.09.2023 г. по 09.11.2023 г.

crimeabreeze.com | 8 495 118 34 17
г. Ялта, пгт. Парковое, Парковое шоссе, 39



