

ГАЗПРОМ

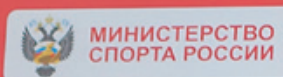
№ 9 2016 ● КОРПОРАТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ПАО «ГАЗПРОМ» ● WWW.GAZPROM.RU

МЕЧТА БОЛЬШЕ ЦЕЛИ

**Интервью легендарного гонщика,
руководителя проекта «Шелковый путь»
Владимира Чагина читайте на с. 34**



SILK 2016 RALLY WAY MOSCOW~P



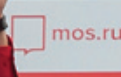
МИНИСТЕРСТВО
СПОРТА РОССИИ



ПРАВИТЕЛЬСТВО
МОСКОВЫ



МОСКОМСПОРТ



mos.ru



Скоро в отпуск?

Полис для путешествий по отличной цене

КУПИ ПОЛИС ОНЛАЙН ИЛИ ОФОРМИ В ОФИСЕ



а вдруг заболею...

СОГАЗ®

СТРАХОВАЯ ГРУППА

8 800 333 0 888

sogaz.ru



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

Фото на обложке предоставлено проектом «Международное ралли «Шелковый путь Москва–Пекин 2016»

Перепечатка материалов допускается только по согласованию с редакцией

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

Отпечатано ООО «Типография Сити Принт»

Учредитель ПАО «Газпром»

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

Тираж 10 150 экз.
Распространяется бесплатно

ФОТО GAZPROM.RU, ПАО «ГАЗПРОМ НЕФТЬ»

Уважаемые коллеги!



Поздравляю вас с Днем работников нефтяной и газовой промышленности!

Газовик и нефтяник – важные и чрезвычайно ответственные профессии. Во многом от устойчивой работы газовой и нефтяной отраслей зависит энергетическая безопасность России. Работа «Газпрома» имеет стратегическое значение для экономики страны.

Мы расширяем географию деятельности и создаем новые добычные центры, которые будут основой развития отечественного ТЭК на десятилетия вперед, прокладываемые новые маршруты доставки углеводородов. В этом году в тяжелых природно-климатических условиях полуострова Ямал мы ввели в строй уникальный нефтеналивной терминал «Ворота Арктики».

Впервые в истории обеспечена возможность круглогодичной отгрузки ямальской нефти морским путем. Таким образом, в традиционно «газовом» регионе теперь формируется и новый центр нефтедобычи.

«Газпром» создает мощную добычную и транспортную инфраструктуру там, где ее никогда раньше не было. Сейчас в Якутии полным ходом идет строительство «Силы Сибири» и освоение Чаяндинского месторождения. Уверен, что в ближайшем будущем это даст нам мощный экспортный канал и будет способствовать экономическому росту и процветанию восточных регионов России.

«Газпром» динамично развивается, приобретает новый опыт и внедряет технические инновации. Реализуя сложные проекты на Ямале, арктическом шельфе, на Востоке России, компания способствует модернизации и повышению технологического уровня целого ряда смежных отраслей отечественной промышленности и науки.

С каждым годом всё больше жителей нашей страны начинают пользоваться преимуществами природного газа. Это наглядный результат осуществления масштабных проектов «Газпрома» по газификации регионов и расширению рынка газомоторного топлива. Одновременно мы удовлетворяем растущий спрос на российский газ среди зарубежных потребителей и совершенствуем формы торговли этим самым удобным в использовании и экологичным видом топлива.

Уважаемые коллеги!

Наша работа нужна сегодня и будет нужна завтра. Каждый день мы трудимся, чтобы у людей в домах были газ, свет и тепло. От всей души желаю вам и вашим семьям крепкого здоровья, счастья и благополучия.

С праздником!

Алексей Миллер, Председатель Правления ПАО «Газпром»



Содержание

- 1** **от редакции**
Уважаемые коллеги!
- 4** **коротко**
3 трлн рублей
Санкции
«Турецкий поток»
«Газпром» и «РусГазДобыча»
Назначение
Экономия – 7,8 млрд рублей
- 6** **тема номера**
50 миллионов
- 14** **добыча**
Курс на Восток
- 18** **нефтяное крыло**
Сопровождая бурение:
небоскреб, МГРП и «рыбья
кость»
- 22** **транспортировка**
Оптимизация
- 28** **рынок**
Электромобиль как лозунг
- 34** **спорт**
Мечта больше цели
- 40** **медицина**
Филиалам уже пятнадцать
- 42** **юбилей**
Спасатели
- 44** **благотворительность**
Югославские корни
- 46** **культура**
Музыка без ГМО
- 50** **дискуссия**
Европейский сюр



14 **добыча**
Курс на Восток

На вопросы журнала отвечает
генеральный директор
ООО «Газпром добыча Ноябрьск»
Игорь Крутиков

18 **нефтяное крыло**
**Сопровождая бурение:
небоскреб, МГРП и «рыбья
кость»**

На вопросы журнала отвечает
руководитель Центра
сопровождения бурения Научно-
технического центра «Газпром
нефти» Виталий Корябкин





28 рынок Электромобиль как лозунг

Как поднять на щит
1 млн электромобилей
и не надорваться

34 спорт Мечта больше цели

На вопросы журнала
отвечает семикратный
победитель ралли «Дакар»
в классе грузовиков,
руководитель проекта
«Шелковый путь»
Владимир Чагин



46 культура Музыка без ГМО

На вопросы журнала отвечает певец,
поэт, композитор Вячеслав Малежик

50 дискуссия Европейский сюр

На вопросы журнала отвечает совладелец
голландской инновационной компании
Eye on Air BV Юрий Удалов





3 ТРЛН РУБЛЕЙ

ПАО «Газпром» представило не прошедшую аудит консолидированную промежуточную сокращенную финансовую отчетность за шесть месяцев, закончившихся 30 июня 2016 года, подготовленную в соответствии с Международным стандартом финансовой отчетности 34 «Промежуточная финансовая отчетность» (МСФО (IAS) 34).

Выручка от продаж (за вычетом акциза, НДС и таможенных пошлин) выросла на 5 % (на 150,92 млрд рублей) и составила 3 трлн рублей. Увеличение выручки в основном вызвано ростом продаж газа на внешних рынках. Чистая выручка от продажи газа увеличилась на 8 % (136,5 млрд рублей) – до 1,755 трлн рублей. Реализованные на внешних рынках объемы голубого топлива в натуральном выражении увеличились на 36 % (на 29 млрд куб. м).

Величина прибыли, относящейся к акционерам ПАО «Газпром», составила 607,16 млрд рублей. Это на 10 % (68,74 млрд рублей) меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Чистая сумма долга снизилась на 15 % (320 млрд рублей) – с 2 трлн рублей до 1,763 трлн рублей.

Санкции

Совет директоров ПАО «Газпром» принял к сведению информацию о влиянии западных санкций на Группу «Газпром» в 2015–2016 годах и мерах реагирования. «Газпром» своевременно и оперативно оценил влияние рисков, связанных с вводом санкционных огра-



ничений, на деятельность Группы. Своевременно был принят ряд мер по минимизации возможных негативных последствий.

Одной из наиболее эффективных мер является продолжение комплексной работы «Газпрома» по обеспечению технологической независимости и импортозамещению. Она направлена на увеличение доли используемой российской продукции в производственной деятельности организаций Группы и разработку отечественных аналогов импортного оборудования. В настоящее время в общем объеме закупок Группы «Газпром» доля оборудования иностранных производителей составляет около 5 % (по трубной продукции – менее 0,1 %).

В результате западные санкции не оказали существенного воздействия на работу «Газпрома» и не имеют критического значения для текущей деятельности компании.

«Турецкий поток»

В Стамбуле состоялась рабочая встреча Председателя Правления ПАО «Газпром» Алексея Миллера и министра энергетики и природных ресурсов Турецкой Республики Берата Албайрака.

На встрече достигнуты договоренности о завершении в кратчайшие сроки процедуры выдачи всех необходимых разрешений для начала реализации проекта «Турецкий поток». Газопровод пройдет 660 км в старом коридоре «Южного потока» и 250 км в новом коридоре в направлении европейской части Турции. Предполагается, что поставки газа по первой нитке газопровода будут целиком предназначены для турецкого рынка.

Коммерческие переговоры по условиям поставки российского газа в Турцию будут продолжены. Стороны также обсудили основные вопросы регионального сотрудничества в области энергетики.





» «Газпром» и «РусГазДобыча»

Во Владивостоке в рамках Восточного экономического форума Председатель Правления ПАО «Газпром» Алексей Миллер и генеральный директор ЗАО «РусГазДобыча» Артем Оболенский подписали Основное соглашение об условиях реализации совместного проекта по разработке Парусового, Северо-Парусового и Семаковского месторождений в Ямало-Ненецком автономном округе.



Документ подписан в развитие договоренностей, достигнутых на Петербургском международном экономическом форуме – 2016, и детально определяет условия реализации проекта. В частности, соглашение содержит порядок учреждения и функционирования проектной компании. Согласованы целевые параметры доходности будущего проекта, маркетинговая концепция, включая принципы реализации добытого природного газа. Определен перечень мероприятий подготовительного этапа, которые необходимо выполнить для принятия окончательного инвестиционного решения.

ООО «Газпром добыча Ямбург» как владелец лицензий на разработку месторождений и «РусГазДобыча» учредят на паритетной основе проектную компанию – ООО «РусГазАльянс».

» Назначение

Генеральным директором ООО «Газпром трансгаз Махачкала» назначен Александр Астанин. Ранее он занимал должности заместителя генерального директора по производству, главного инженера – первого заместителя генерального директора ООО «Газпром трансгаз Ставрополь».

Александр Астанин родился в сентябре 1967 года в Чечено-Ингушской АССР. В 1991 году окончил Грозненский нефтяной институт имени академика М.Д. Миллионщикова по специальности «бурение нефтяных и газовых скважин». В 2011 году получил второе высшее образование в Северо-Кавказском государственном техническом университете по специальности «проектирование, сооружение и эксплуатация газонефтепроводов и газонефтехранилищ». Имеет степень MBA.

ООО «Газпром трансгаз Махачкала» – стопроцентное дочернее



общество ПАО «Газпром». Обеспечивает газоснабжение потребителей Республики Дагестан и других субъектов РФ Северо-Кавказского федерального округа.

» Экономия – 7,8 млрд рублей

Состоялось заседание Координационного комитета компании по вопросам охраны окружающей среды и энергоэффективности. Заседание провел заместитель Председателя Правления ПАО «Газпром», руководитель Координационного комитета Виталий Маркелов.

Члены комитета обсудили итоги природоохранной деятельности «Газпрома» в 2015 году. Было отмечено, что компания продолжила комплексную работу, направленную на снижение нагрузки на окружающую среду. В результате в прошлом году предприятия «Газпрома» сократили выбросы парниковых газов на 7,3 % по сравнению с 2014 годом, водопотребление – на 7,8 %. Экономия топливно-энергетических ресурсов (ТЭР) составила 2,7 млн т у.т. Стоимость сэкономленных «Газпромом» ТЭР в 2015 году составила 7,8 млрд рублей.

Кроме того, «Газпром» ежегодно проводит целый ряд добровольных экологических мероприятий в России и за рубежом. Только в 2015 году было, в частности, высажено более 140 тыс. деревьев и кустарников, очищено от мусора свыше 28 тыс. га земель, более 330 водоемов, оказана помощь 20 особо охраняемым территориям, проведены работы по восстановлению рыбных запасов российских рек.



50 МИЛЛИОНОВ

Газ в моторах от Востока до Запада

В прошлом году количество газобаллонных автомобилей (ГБА), использующих в качестве топлива сжатый природный газ (СПГ), в нашей стране достигло 110 тыс. единиц. В 2016-м планируется ввести в эксплуатацию рекордное количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС). В минувшем году мировой метановый автопарк приблизился к отметке в 23 млн единиц, а количество автомобилей, работающих на сжиженных углеводородных газах (СУГ), превысило 26 млн. Главным драйвером отрасли, как и все последние годы, остается Китай.

К 2012 году, по данным NGV Global, количество газобаллонных автомобилей, работающих на метане, достигло 15 млн единиц, а в конце 2015-го превысило 22,7 млн. Средний прирост в последние годы составлял порядка 2 млн автомобилей. При этом ежегодные продажи увеличивались: в 2010 году было продано 1,9 млн газобаллонных автомобилей на метане, а в 2015-м – 2,4 млн. Учитывая динамику прироста ГБА в мире, а также тот факт, что пропан-бутановых автомобилей уже в конце 2015 года насчитывалось 26 млн, мы вряд ли ошибемся, заявив, что в 2016 году общее количество газовых автомобилей превысило 50 млн единиц. К концу текущего года мировой парк метановых автомобилей должен достичь отметки в 25 млн единиц.

Назад в будущее

Обратившись к прогнозам роста рынка, которые появлялись в период с 2009 по 2011 годы, мы увидим, что наиболее точным оказался прогноз Международной газомоторной ассоциации (совместно с Латиноамериканской газомоторной ассоциацией), что в 2015 году мировой метановый автопарк достигнет 22,5 млн машин. В то же время свой прогноз опубликовал и Международный газовый союз (МГС), предполагавший два сценария развития: по пессимистичному рынок в 2015 году должен был достичь отметки в 20,4 млн единиц, по оптимистичному – 25,2 млн. Обильно цитировавшееся в тот же период исследование Pike Research озвучивало самый, пожалуй, скромный прогноз – 17 млн метановых ГБА

к 2015 году. В действительности этот уровень был достигнут уже в 2012 году.

Сильнее коллег промахнулась российская Национальная газомоторная ассоциация (НГА), которая на тот момент предполагала, что в 2015 году этот показатель достигнет 41,6 млн. Однако ее прогноз на последующие 15 лет представляется более разумным. НГА прогнозировала постепенное насыщение рынка после бурного роста первой пятилетки и достижение отметки в 78 млн автомобилей к 2030 году. Международные организации демонстрировали умеренность, граничащую с осторожностью, на горизонте первых пяти лет, но ожидали резкого роста рынка в последующие годы. Если в самом умеренном из зарубежных прогнозов предполагалось, что в 2030 году по дорогам будут колесить минимум 100 млн метановых ГБА, то оптимистические сценарии вырисовывали превышение отметки в 200 млн.

При оценке перспектив рынка, разумеется, было бы ошибкой просто подсчитать средний прирост метановых ГБА и предположить, что ситуация не изменится в будущем. Она меняется постоянно. На рынок газобаллонных автомобилей влияет множество факторов, которые необходимо учесть, чтобы представить себе грядущие изменения: начиная от цен на энергоносители, заканчивая межтопливной конкуренцией. Каждый новый год вносит коррективы в ранее представленные прогнозы. На сегодняшний день газомоторная отрасль демонстрирует непрерывный рост. Пока весь вопрос в том, насколько значительным он будет. К примеру, согласно прогнозу, опубликованному в конце 2015 года компанией Navigant Research, годовой объем продаж

метановых ГБА вырастет с 2,4 млн единиц в 2015-м до 3,9 млн в 2025 году. А в прогнозе середины 2016 года компания подсчитала, что общее количество АГНКС будет увеличиваться на 4,4% в год и к 2026-му достигнет почти 39,3 тыс.

Дни минувшего будущего

Главный фактор последних лет, влияющий в том числе и на развитие газобаллонной отрасли, – цены на нефть. Вместе с ними изменяются цены на бензин и дизельное

топливо. Во многих странах топливо за последние два года подешевело. К примеру, в Европе в 2015 году цена на бензин снизилась на 3–13%, а на дизельное топливо – до 15% (в зависимости от страны). Кстати, показательно, что в Норвегии, которая славится своим невероятно дорогим топливом и одновременно является крупной нефтедобывающей страной, Аи-95 подешевел в 2016 году всего на 3%, а дизель – на 6,3%. Сейчас цена на топливо в Норвегии примерно в три раза выше, чем в России.



- › Всего семь лет назад пятерка лидеров КПГ-отрасли выглядела так: Пакистан, Аргентина, Бразилия, Иран, и Индия. Но с тех пор расклад изменился – в число лидеров вырвался Китай, нарастив с 2009 года газомоторный автопарк в десять раз

› К началу 2016 года
в Китае насчитывалось
4,595 млн
газобаллонных авто-
мобилей, работающих
на метане



Да, вместе с ценой на бензин изменяется и цена на сжатый природный газ. Но в целом темпы роста газомоторного рынка не могут оставаться такими же, какими были при ценах на нефть в \$100. Сегодня невозможно сказать, как скоро цены на нефть вернутся к прежним уровням и как это скажется на рынке газомоторного топлива. Кроме того, давление на рынок газомоторного топлива оказывает рынок электромобилей.

В мире альтернативных моторных топлив существует колоссальная диспропорция: наибольшее внимание уделяется электромобилям, в то время как газомоторное топливо обделено вниманием СМИ, а значит, и широкой аудитории. В чем здесь проблема для газомоторной отрасли? Прирост «электрического» автопарка обеспечивается за счет мощной господдержки во многих странах мира. Это как прямые дотации на покупку электромобилей, так и многочисленные преференции, включая налоговые льготы, бесплатные парковочные места, разрешение движения по выделенным полосам.

Разумеется, газомоторные автомобили также получают свою долю государственной поддержки. Но в условиях экономического кризиса, охватившего в том числе и страны Европы, вопрос о распределении льгот встает весьма остро. И здесь в каждой отдельной стране важным фактором, влияющим на развитие всей газомоторной отрасли, является политическая воля. Не секрет, что в последние годы главным поставщиком существенных новостей и весьма обнадеживающей статистики является Китай. Именно эта страна сегодня оказывает самое заметное влияние в отрасли – и как потребитель, и как поставщик оборудования.

Грань будущего

Всего семь лет назад пятерка лидеров КПП-отрасли выглядела так: Пакистан, Аргентина, Бразилия, Иран, и Индия. Но с тех пор расклад изменился – в число лидеров вырвался Китай, нарастив с 2009 года газомоторный автопарк в десять раз. В прошлом году он достиг паритета с Ираном, а сегодня уверенно вырвался на первое место.

К началу 2016 года в Китае насчитывалось 4,595 млн газобаллонных автомобилей, работающих на метане. Примечательно, что 184 тыс. из этого количества – представители достаточно молодого направления транспорта на СПГ. Путь Китая к этим показателям занял 27 лет. Но наиболее значительный рывок был совершен во время XII пятилетки (2011–2015 годы). К этому моменту была создана необходимая промышленная база, а также начали реализовываться планы по расширению использования экологически чистого транспорта.

Стремительное развитие автопарка поддерживается не менее стремительным ростом заправочной сети. Сегодня общее количество метановых заправок в КНР превысило 7000. Из них около 2,5 тыс. – СПГ-заправки. По данным China Automotive Engineering Research Institute (CAERI), в 2014 году метановый транспорт потребил 22 млрд куб. м газа, что составляло на тот момент 12,4% от общего потребления в стране.

Отметим, что есть и более скромные оценки – 10 млрд куб. м годового потребления.

Главным двигателем газомоторной отрасли в Китае в течение XIII пятилетки (2016–2020 годы) станет большегрузная техника. По сообщению CAERI, к 2020 году более 20 % всех проданных в стране грузовиков будут работать на газе. К этому моменту количество газовых заправок превысит 12 тыс., из которых СПГ-заправки составят 5,2 тыс., а количество метановых автомобилей – 8,7 млн. Потребление голубого топлива на транспорте превысит 50 млрд куб. м.

Кстати, в июне 2016 года были представлены результаты совместного исследования компании Shell и Германского аэрокосмического центра о будущем грузового транспорта. Один из его выводов заключается в том, что единственная жизнеспособная альтернатива нефти – СПГ. Предполагается, что в 2040 году 65 % новых зарегистрированных грузовиков будут ездить на сжиженном природном газе. Но вернемся в Китай.

За последние десять лет КНР стала крупнейшим автомобильным рынком в мире. Некоторые популярные марки, которым посчастливилось закрепить производство на территории Поднебесной, сейчас там выпускаются в объемах больших, чем во всех остальных странах мира вместе взятых. Суммарный объем производства автомобилей в Китае превышает 20 млн единиц в год. И внутренний рынок страны далек от насыщения. За первые семь месяцев 2016 года китайский автопром продемонстрировал рост: производство увеличилось на 9 %, продажи – на 9,8 %. Только в июле было выпущено 1,96 млн автомобилей, а продано 1,85 млн.

Часть газового автотранспорта идет на экспорт. Так, в середине текущего года корпорация «Саньбао» из Синьцзян-Уйгурского автономного района сообщила о планах поставить в Казахстан 92 автобуса, работающих на компримированном природном газе. Притом 40 автобусов уже были доставлены казахстанской стороне. Ранее эта же компания поставила в Алма-Ату 195 троллейбусов. А в целом в Центральную Азию «Саньбао» поставила около 5 тыс. единиц техники.

СПГ-направление китайское руководство рассматривает как чрезвычайно перспективное. На данный момент оно ориентировано преимущественно на тяжелые грузовики и автобусы. За счет этого обеспечивается большой спрос на топливо при относительно небольшом количестве потребителей.

В то же время развитие СПГ-сети вызывает беспокойство как у потребителей, так и у продавцов. Снижение цен на нефть повлекло за собой снижение цен на сжиженный природный газ. Притом, по оценке китайских специалистов, нынешние цены на СПГ на внутреннем рынке являются нерациональными. Разумеется, потребителю хочется, чтобы топливо было дешевым. Но усиливающаяся межтопливная конкуренция в реальности оборачивается финансовыми потерями для всех сторон. Отмечается, что некоторые заправки в КНР вынуждены продавать сжиженный природный газ по 3,8 тыс. юаней за 1 т (36,5 тыс. рублей), в то время как цена покупки составляет всего 3,75 тыс. юаней за 1 т.

По оценкам китайской стороны, порядка 80 % всех СПГ-заправок в 2016 году оказались практически убыточными. Решением могло бы стать развитие многотопливных заправок, сочетающих в себе преимущества всех видов топлив. И, разумеется, рост цен на энергоносители. В конце концов, развитие газомоторного направления для Китая – это не только и не столько экономический, сколько экологический проект. Парадокс в том, что чем скорее вырастут цены на нефть, тем быстрее воздух китайских городов станет чище.

Кстати, по сообщениям агентства «Синьхуа», за период 2005–2015 годов Китай сэкономял энергоресурсы объемом 1,57 млрд т в угольном эквиваленте. Среди прочих мероприятий, которые позволили достичь такого показателя, называется выпуск более экологичных автомобилей.

Воспоминания о будущем

Не будем обходить вниманием и пропан-бутановое направление. СУГ, или, как его еще называют, автогаз, выигрывает у КПГ по простоте в хранении и цене переоборудования автомобиля, но проигрывает по экологическим показателям. На сегодняшний день 70 % крупнейших автопроизводителей выпускают пропан-бутановые модели.

В 2010 году мировой автопарк, использующий в качестве топлива сжиженные углеводородные газы, составлял 14,6 млн автомобилей, а в конце прошлого года, по данным World LPG Association (WLPGA), достиг 26 млн. За тот же период количество газовых заправок в мире выросло с 53,4 тыс. до 71 тыс. (порядка 40 тыс. из них – в Европе).

По данным WLPGA, в 2015 году мировое производство СУГ достигло 284 млн т, 9 % из этого объема было использовано в качестве моторного топлива. За десять лет этот показатель вырос на 50 %. Однако половину автогаза потребляют всего пять стран: Южная Корея, Турция, Россия, Таиланд и Польша. Примечательно, что самым крупным пропан-бутановым автопарком сегодня обладает Турция (более 4 млн единиц). Следом идут Россия и Польша (более 1 млн в каждой).

Разные страны мира стимулируют перевод техники на СУГ. Действуют государственные программы перевода техники на газ, выделяются субсидии, обеспечивается бесплатная парковка и льготное налогообложение. Например, в Китае, в Гуанчжоу, по данным WLPGA, на СУГ работает 31 тыс. автобусов и такси. А в Италии действует программа поощрения перевода транспорта на альтернативные виды моторных топлив, согласно которой автовладелец, желающий перевести свой транспорт на газ (пропан-бутан и метан), может рассчитывать на субсидию в размере от 500 до 750 евро.

В целом европейские страны в качестве моторного топлива предпочитают пропан-бутан компримированному природному газу. Даже Италия. Хотя из 1,273 млн метановых автомобилей в Европе 970 тыс., по данным Европейской газомоторной ассоциации (NGVA Europe), имеют итальянскую прописку (в 2014 году их было 885 тыс.), пропан-бутановый парк этой страны не менее впечатляет – около 2 млн.

› На сегодняшний день общее количество метановых заправок в России

превышает 270 единиц. Из них 213 принадлежат «Газпрому»

Разумеется, мы не намерены в рамках этой статьи спорить о цивилизациях, поэтому, не разрываясь между Ключевским и Данилевским, отнесем Турцию и Россию к Европе. Тем более что основная масса газовых заправок в нашей стране действительно сосредоточена в европейской части. В Германии, по данным NGVA Europe, к началу 2016 года было 80,3 тыс. автомобилей на КПП и СПГ, 130,4 тыс. гибридов, 25,5 тыс. электромо- билей и 475,7 тыс. автомобилей на пропан-бутане.

По данным Spanish Association of LPG Operators, потребление пропан-бутана в Испании в 2015 году выросло на 22% – с 35,56 тыс. т до 43,2 тыс. т. Количество автомобилей, работающих на СУГ, достигло 50 тыс. (при 5 тыс. метановых автомобилей), а сеть заправок – 500 станций. К 2020 году в этой стране планируется довести пропан-бутановый автопарк до 120 тыс., а заправочную сеть – до 1,2 тыс. станций. Государство субсидирует переход на альтернативные моторные топлива. В зависимости от типа транспорта и типа топлива субсидия может составить от 200 до 20 тыс. евро.

Франция также не может похвастаться представительным метановым автопарком. Здесь по итогам 2015 года присутствуют около 14 тыс. ГБА – в основном автобусов и тяжелых грузовиков. В какой-то мере такой подход оправдан, так как этот класс транспортных средств в среднем потребляет в год в 28 раз больше топлива, чем легковые автомобили. Соответственно, переводом на газ небольшого количества главных потребителей топлива малыми силами решается большая задача. Кстати, компания Engie намеревается инвестировать

в заправочные станции на КПП и СПГ до 2020 года 100 млн евро, построить 30 АГНКС во Франции и 70 СПГ-станций по всей Европе. Сжиженный природный газ будет направлен в основном на грузовики, а также на бункеровку кораблей в бельгийских портах Антверпен и Зебрюгге.

Кстати, в США, которые несколько лет подряд на фоне сланцевого бума бомбардировали СМИ новостями о развитии метанового транспорта, газомоторная отрасль развивается очень медленно. В 2014 году, по данным Natural Gas Vehicles of America, было продано 18 тыс. метановых транспортных средств. Общее их количество достигло 152,3 тыс. К сожалению, специализированные организации не спешат делиться статистикой по газомоторной отрасли в США за 2015 год и тем более за первую половину 2016 года. Так, американская Energy Information Administration в марте 2016 года в своем ежегодном энергетическом прогнозе использовала в качестве отправной («исторической») точки данные за 2014 год. Кстати, по этому прогнозу всё выходит достаточно оптимистично: постепенный рост ежегодных продаж метанового транспорта до 80–85 тыс. единиц к 2023 году и закрепление на этом уровне до 2040 года. Однако провальные прошлые годы заставляют усомниться в возможности такого скачка. Кстати, прогноз на 2015 год говорил о приросте на 6,8 тыс. единиц КПП-транспорта и 3,1 тыс. – на СУГ. Впрочем, главным альтернативным топливом для США является отнюдь не газ, а этанол.

А вот наш каспийский сосед Иран, напротив, сделал ставку именно на природный газ. По сообщению энергетической комиссии Палаты торговли, промышленности, рудников и сельского хозяйства Ирана, в 2014 году эта страна импортировала в общей сложности более 4 млрд л бензина. Если бы не КПП, который занимает сейчас примерно 25% топлива, расходуемого легковыми автомобилями, импорт бензина вырос бы более чем в пять раз. По словам министра нефти Ирана, ежедневно в стране на транспорте потребляется около 20 млн куб. м КПП.

Фактически компримированный природный газ (и в существенно меньшей степени пропан-бутан) вместе с достаточно развитой автомобильной промышленностью стали для Ирана важным фактором выживания и развития в условиях санкций. Сейчас в страну идут зарубежные инвесторы. Но при нынешних ценах на энергоносители они пока не могут



предложить Ирану интересные условия, чтобы руководство государства дало согласие на их участие в развитии заправок сетей.

Земля будущего

В нашей стране наиболее развито пропан-бутановое направление, которое занимает порядка 2,4 % в структуре потребления всех видов топлива. А на долю КПП приходится всего 0,4 %. Чтобы исправить эту ситуацию, действует государственная программа «Внедрение газомоторной техники». Она разделена на подпрограммы по автомобильному, железнодорожному, морскому, речному, авиационному транспорту и технике специального назначения.

Предполагается, что к концу 2020 года суммарный объем потребления газомоторного топлива на автомобильном транспорте в России составит 10,2 млрд куб. м. А общее количество автомобильных газозаправочных станций (включая АГНКС и криоАЗС) – 2870. Целевым показателем суммарного объема потребления в 2020 году по всем видам транспорта, включая водный, является 13,2 млрд куб. м, из которых 2,8 млрд куб. м придутся на долю СПГ.

На сегодняшний день общее количество метановых заправок в России превышает 270 единиц. Из них 213 принадлежат «Газпрому». По информации, представленной на совещании о развитии российского рынка газомоторного топлива, проведенном в начале 2016 года на Горьковском автозаводе, объем реализации КПП через сеть компании выросла в 2015 году на 8 %, до 433 млн куб. м. Кроме того, в Группу входит компания «Газпром нефть». В 2015 году в составе ее многотопливных заправочных комплексов количество автомобильных газозаправочных станций составило 146 единиц. На них было реализовано 12 тыс. т КПП и 105 тыс. т СУГ.

Сейчас «Газпром» реализует программу строительства новых АГНКС. В 2016 году планируется завершить сооружение 35 метановых заправок и реконструировать еще четыре станции. Ожидается, что объем потребления газа через сеть «Газпрома» увеличится на 11 %, до 480 млн куб. м.

Министерство энергетики ожидает суммарный рост сбыта КПП через газовые заправки всех собственников с прошлогодних 487 млн куб. м до 590 млн куб. м. Также, по данным Министерства энергетики, в период с 2011 по 2015 год в стране было введено в эксплуатацию всего 19 станций. То есть в 2016 году будет введено в эксплуатацию почти в два раза больше заправок, чем за предыдущие пять лет. А общее количество АГНКС в России перешагнет отметку в 300 единиц.

К сожалению, средняя загрузка сети остается невысокой – около 25 %. Для стабильного увеличения этого показателя необходимо расширять метановый автопарк хотя бы на 15–20 тыс. единиц в год. Основной вклад в этот процесс на данный момент вносит «Газпром», реализуя специальную программу по переводу транспорта на природный газ. В прошлом году Группой было закуплено 1184 единицы газобаллонной техники. Для сравнения: всего в прошлом году в России было продано 3172 ГБА, из которых 3044 – отечествен-

ного производства. Этот показатель оказался на 39 % больше, чем в 2014 году. Также было переоборудовано на природный газ около 5 тыс. единиц транспорта. Общее количество газобаллонных автомобилей всех классов в нашей стране достигло 110 тыс.

Учитывая планы государства по переводу на газ значительной части транспорта в муниципальных автопарках, планка роста на 15–20 тыс. единиц газобаллонного транспорта в год представляется вполне достижимой. Отметим, что в 2016 году «Газпром» намеревается увеличить свой газовый автопарк на 1459 единиц. Однако изменение макроэкономической ситуации ставит под сомнение возможность достичь общероссийского показателя почти в 2,7 млн метановых автомобилей к 2020 году в соответствии с принятой в 2013 году государственной программой.

Сложившаяся ситуация заставляет порадоваться за отечественных автопроизводителей: внедрение и расширение линеек газомоторной техники продолжается. В сентябре Группа ГАЗ планирует запустить в серийное производство «Урал NEXT» с газовым двигателем ЯМЗ-536. Он станет в ряд уже имеющихся и поставляемых потребителям газовых транспортных средств производственной линейки ГАЗа. Кроме того, в прошлом году в Нижнем Новгороде было запущено серийное производство композитных баллонов высокого давления для газомоторной техники и газовых заправок. В свою очередь Ульяновский автозавод проводит испытания метанового «УАЗ Patriot».

Очередную попытку выйти на газомоторный рынок предпринимает АвтоВАЗ. Газобаллонная Priora участвовала в автопробеге «Голубой коридор-2008». Предполагалось, что скоро эта машина пойдет в серию. Затем в 2010 году производитель объявил, что Lada Priora – CNG, работающая на газе и бензине, будет дорожке бензиновой версии на 40 тыс. рублей. Но с конвейера она так и не сошла. Последовали разговоры о газовой «Калине», но та только-только собиралась менять поколение. Была анонсирована газовая Lada Granta. Но и здесь дело не пошло дальше анонсов. Наконец, в прошлом году была представлена битопливная Lada Vesta CNG (созданная в рамках меморандума о сотрудничестве с ООО «Газпром газомоторное топливо»). А в этом году любой желающий мог посмотреть красавицу Vesta (действительно очень симпатичную машину) на Московском международном автосалоне. Автор этих строк воспользовался счастливой возможностью и должен заметить, что машина выглядит как отличная заявка на победу в массовом сегменте. Теперь ждем запуска в серию в конце 2016 года. Особенно ждут этот автомобиль такси, для которых такая машина – это чистая экономия на топливе.

Напомним, что в июле 2016 года вышло постановление правительства о выделении производителям автобусов, а также техники на газомоторном топливе для жилищно-коммунального хозяйства субсидии в размере 3 млрд рублей. Кстати, правилами предусмотрено также субсидирование техники, оснащенной битопливным двигателем. Ее размер составит 50 % от субсидии на технику с газовым двигателем.

› Для России ввиду ее уникального географического положения и наличия богатых природных ресурсов актуальными являются как достаточно развитое пропан-бутановое, так и метановое направления

Развивается и европейский бизнес «Газпрома». В конце прошлого года ему и зависимым компаниям принадлежали в Германии, Чехии и Польше 52 газозаправочные станции. А в 2016 году их количество увеличилось на 14.

Не забывается и восточное направление. В прошлом году «Газпром» и Vietnam Oil and Gas Group (Petro-

Vietnam) достигли окончательного соглашения по учреждению совместного предприятия по выпуску газобаллонных автомобилей во Вьетнаме. Притом в октябре 2015-го специализированное совместное предприятие PVGAZPROM Natural Gas for Vehicles, чей капитал насчитывает 1 млрд долларов, получило лицензию муниципального Департамента планирования и инвестиций.

Газ в качестве моторного топлива сегодня востребован в большинстве крупнейших стран мира. А для России ввиду ее уникального географического положения и наличия богатых природных ресурсов актуальными являются как достаточно развитое пропан-бутановое, так и метановое направления. Возможно, сегодня некоторые государственные планы выглядят несбыточными, а часть из них действительно придется пересмотреть по объективным причинам, но с каждым годом метановый транспорт всё более востребован покупателями, а российские производители наконец готовы удовлетворить растущий спрос. Это заставляет достаточно оптимистично смотреть в будущее. И пусть не в 2020-м, но в 2025 году по дорогам нашей страны будут ездить искомые 2,7 млн легковых автомобилей, грузовиков и автобусов, работающих на метане.

Александр Фролов



АВТОМОБИЛИ ГАЗ НА МЕТАНЕ

скидка до 900 000 ¹ ₽



Топливная карта
до **4000 м³ ГАЗА В ПОДАРОК** ²
на заправках розничной сети АГНКС Газпром

- Экономия на топливе до 200 000 руб. в год
- Заводская гарантия 3 года или 150 тыс. км
- Современное, надежное ГБО IV поколения фирмы OMVL
- Новый двигатель ЯМЗ-534 CNG. Ресурс 700 000 км
- Максимальная безопасность эксплуатации



³ ЭКОЛОГИЯ
ЭКОНОМИЯ
ЭФФЕКТИВНОСТЬ

www.gazprom-agnks.ru
8-800-234-51-51

www.azgaz.ru
8-800-700-0-747
Звонок по России бесплатный



1. Размер снижения стоимости бортового автомобиля полной массой от 8 до 11 тонн с двигателем на метановом топливе с учетом субсидии в рамках реализации Постановления Правительства РФ от 12.07.2016 г. №667 «О предоставлении в 2016 году субсидии из федерального бюджета производителям автобусов и техники для жилищно-коммунального хозяйства, работающих на газомоторном топливе». 2. Подарочная топливная карта выдается при покупке автомобиля на газомоторном топливе КПП (метан) у официальных дилеров ГАЗ на территории следующих регионов: Ставропольский край, Краснодарский край, Ростовская область, Республика Татарстан, Новгородская область, Нижегородская область, Кабардино-Балкарская Республика, Республика Северная Осетия-Алания, Карачаево-Черкесская Республика, Калининградская область. Номинал карты может варьироваться в зависимости от региона. Срок действия акции до 31.12.2016. Подробности в дилерских центрах ГАЗ. Количество автомобилей ограничено. Не является публичной офертой. 3. ЭКОГАЗ. Реклама.

КУРС на Восток

На вопросы журнала отвечает генеральный директор ООО «Газпром добыча Ноябрьск» Игорь Крутиков



—Игорь Викторович, внимание коллектива ООО «Газпром добыча Ноябрьск» сегодня сосредоточено на реализации проекта Восточной газовой программы – обустройстве Чаяндинского месторождения в Якутии. Чем войдет в историю этот проект?

– В первую очередь своей масштабностью. Судите сами: площадь лицензионного участка Чаяндинского нефтегазоконденсатного месторождения (ЧНГКМ) почти 698 тыс. га. Нам предстоит построить транспортную инфраструктуру: почти 1 тыс. км автодорог, 16 мостов (самый

› На этапе обустройства Чаяндинского месторождения планируется пробурить 335 газовых и 310 нефтяных скважин при общей проходке

650 тыс. м горных пород

протяженный – 295 м), более 900 км технологических трубопроводов, в том числе 145 км – магистральных.

На этапе обустройства месторождения планируется пробурить 335 газовых и 310 нефтяных скважин при общей проходке 650 тыс. м горных пород. Проектом предусмотрено строительство электростанции мощностью 72 МВт, двух установок предварительной подготовки и одной комплексной подготовки газа, а также установки мембранного выделения гелиевого концентрата из природного газа.

Технологии

– Будут ли использованы на Чаянде передовые технологии?

– Безусловно. Уже на этапе обустройства месторождения наши инженеры совместно с сотрудниками ведущих российских институтов обсуждают наиболее оптимальные проектные решения. На Чаяндинском месторождении, в недрах которого содержатся не только нефть и газ, но и стратегические запасы гелия, будет применена технология мембранного выделения гелиевого концентрата из природного газа. Для энергоснабжения удаленных производственных объектов мы рассматриваем возможность использования альтернативных возобновляемых источников энергии. В Якутии будет применен принцип «малолетных технологий», предполагающий обеспечение контроля за работой оборудования на месторождении и комплексное управление объектами добычи и подготовки газа в автома-

тическом режиме. Подобный проект в 2010 году нами был успешно осуществлен на Муравленковском нефтегазовом месторождении (ЯНАО), где управление технологическими процессами ведется с главного цита Комсомольского газового промысла на расстоянии 85 км. За эту новацию в 2012 году коллектив предприятия был удостоен звания лауреата премии «Газпрома» в области науки и техники.

Чаянда сегодня становится предметом внимания участников ежегодной научно-технической конференции молодых специалистов и молодых работников ООО «Газпром добыча Ноябрьск». Думаю, что некоторые теоретические разработки в обозримом будущем будут реализованы на практике.

– Что сейчас происходит в Якутии?

– Сейчас идет активный этап обустройства Чаянды. На месторождении появились дороги, мосты, отсыпаны площадки под строительство

установки подготовки нефти и установки комплексной подготовки газа (УКПГ), опорной базы промысла, вахтового жилого комплекса и т. д. Для этого разработано 17 карьеров, из которых добыто порядка 12 млн куб. м грунта. В настоящее время возводятся фундаменты для производственных объектов и быстровозводимых сооружений. На объектах ЧНГКМ погружено 7,5 тыс. свай, доставлено и монтируется оборудование на площадке УКПГ-3.

Для обеспечения необходимых темпов строительства ведется доставка материалов и оборудования. Все маршруты формируются из Усть-Кута: по «зимнику», его протяженность 920 км, основной грузопоток – в навигацию по реке Лена до поселка Пеледуй и далее по автодороге до месторождения. Для организации логистического центра в Пеледуде завершается строительство речного грузового причала.

Параллельно с этим продолжается процесс бурения. Из Ямало-Ненецкого автономного округа на Чаяндинское месторождение уже доставлено 12 буровых установок. Работы выполняют 11 буровых бригад численностью свыше 400 человек. Они обеспечили более 60 тыс. м проходки. К этому моменту пробурено 27 скважин: 11 – на нефтяную оторочку и 16 – на газовую часть месторождения.



ЯМАЛ И КАМЧАТКА

– Какие технические мероприятия проводят специалисты ООО «Газпром добыча Ноябрьск» для выполнения плановых показателей по добыче?

– Для сохранения проектного уровня добычи на действующей ресурсной базе мы проводим своевременную работу по профилактике, ремонту и техническому переоснащению производственных объектов.

Серьезным экзаменом для нас являются летние планово-остановочные комплексы, оценку за которые предприятие получит по результатам работы в осенне-зимний период. Это время, когда потребность в природном газе возрастает многократно, поэтому важно его пройти без аварий, обеспечивая необходимый объем газа потребителям.

К «остановам» мы тщательно готовимся, заранее планируя комплекс мероприятий, включающий как индивидуальные программы промыслов в проведении тех или иных технических работ, так и обязательные меры. Это ревизия насосного, компрессорного и энергооборудования, проверка запорной арматуры, алгоритмов аварийных защит установок комплексной подготовки газа и дожимных компрессорных станций (ДКС).

На Западно-Таркосалинском газовом промысле идет строительство второго этапа второй очереди дожимной компрессорной станции. В перспективе здесь состоится переход на трехступенчатое сжатие, в работе будет девять газоперекачивающих агрегатов общей мощностью 144 МВт.

Завершен один из основных этапов реконструкции ДКС Вынгапуровского газового промысла. Он включал монтаж и пусконаладочные работы девяти мобильных компрессорных установок. Таким образом, здесь успешно внедрена технология распределенного компримирования газа, что позволит



› Из Ямало-Ненецкого автономного округа на Чаяндинское месторождение уже доставлено 12 буровых установок. Работы выполняют 11 буровых бригад численностью **свыше 400 человек**

нам в будущем добыть остаточные запасы и выполнить лицензионные соглашения.

– На Ямале располагаются основные добычные активы предприятия, но есть и подразделение на Камчатке. Чем живут газовики полуострова?

– Приятно отметить слаженную работу коллектива Камчатского газопромыслового управления, который прошлый отопительный сезон бес-

перебойно отработал период пиковых нагрузок. Увеличение добычи на Кшукском и Нижне-Квакчикском месторождениях с ноября 2015 года по февраль 2016-го составило около 20 %.

В этом году к газотранспортной системе Камчатского края подключены две котельные города Елизово, который находится в непосредственной близости от Петропавловска-Камчатского.

Мы нацелены на обеспечение качественных поставок газа потребителям Камчатского края, поэтому проводим работу по наращиванию ресурсной базы. На Кшукском месторождении планируется бурение новых эксплуатационных скважин, также в западной части полуострова АО «Росгеология» организовало полномасштабную сейсморазведку МОГТ-3D. С помощью полученных данных мы рассчитываем подтвердить запасы на Северо-Колпаковском участке недр, лицензия на который принадлежит ООО «Газпром добыча Ноябрьск», а кроме того, оценить ресурсную базу Кшукского и Нижне-Квакчикского газоконденсатных месторождений. Суммарно сейсмикой будет охвачено более 1 тыс. кв. км. При этом почти треть от предполагаемого объема полевых работ уже выполнена.

– В «Газпроме» 2016 год объявлен Годом охраны труда. Какая работа в этом направлении организована в ООО «Газпром добыча Ноябрьск»?

– Охрана труда – важный аспект деятельности для любого производства, а для газодобывающего предприятия – это приоритет навсегда. В «Газпром добыча Ноябрьск» действует административно-производственный

контроль за состоянием охраны труда, организуются для сотрудников периодические медосмотры, инструктажи, обучение и проверка знаний. В нынешнем году всё это получило большую огласку, на корпоративном портале создан специальный раздел, где публикуется информация о проводимых тематических событиях в компании и ее подразделениях.

Отделом охраны труда сформирован и утвержден план мероприятий, в том числе конкурсы профмастерства, творческие конкурсы среди сотрудников, участие в форумах, подготовка публикаций для корпоративной и региональной прессы.

На предприятии достаточно хорошо развит институт уполномоченных по охране труда. Это представители трудовых коллективов, избранные открытым голосованием, которые на добровольных началах осуществляют контроль за соблюдением норм охраны труда на производстве. По итогам 2015 года президиум Совета МПО «Газпром профсоюз» постановил присвоить звание «Лучший уполномоченный по охране труда» сотрудникам нашего предприятия Владимиру Михневу, Александру Котельникову и Станиславу Мейхеру.

МОЛОДЕЖНАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

– Ноябрьские газовики на пороге юбилея: в следующем году предприятие отметит сорокалетие. Несмотря на возраст, «Газпром добыча Ноябрьск» остается одним из дочерних обществ ПАО «Газпром», в котором сравнительно молодой коллектив.

– Сегодня у нас трудятся свыше 4 тыс. человек, при этом более трети – молодые сотрудники в возрасте до 35 лет. Это выпускники ведущих отраслевых вузов страны, в том числе университета-партнера ПАО «Газпром» в подготовке кадров – РГУ нефти и газа имени И.М. Губкина.

На мой взгляд, это естественный процесс смены поколений. Те, кто стоял у истоков создания предприятия, сегодня находятся на заслуженном отдыхе. Со многими из них мы поддерживаем контакты, приглашаем на значимые для предприятия

события. Молодые инженеры приходят к нам на производство после магистратуры и даже аспирантуры, имеют высокую профессиональную мотивацию, нацелены на саморазвитие и результат в работе. Приемники достойные. Они проявляют себя не только в работе, но и в корпоративной жизни.

Совет молодежи ООО «Газпром добыча Ноябрьск» объединил молодое поколение газовиков на интеллектуальной игре «Перспектива», в которой в этом году приняло участие рекордное число команд дочерних обществ ПАО «Газпром». В Ноябрьск прибыли двенадцать команд, включая сборные ООО «Газпром добыча Астрахань» и ООО «Газпром ПХГ».

– **Какие проекты в сфере образования реализует предприятие?**

– В этом году в Губкинском при всесторонней поддержке ООО «Газпром добыча Ноябрьск» открыт «Газпром-класс», куда на конкурсной основе были приняты 26 успешных выпускников девятых классов городских школ. Одним из условий отбора был средний балл по аттестату не ниже «4». Это не просто ученики, а гимназисты, которым предстоит углубленное изучение технических наук. И «Газпром-класс» предоставит им такую возможность, для того чтобы они могли поступить в профильные вузы, а позднее прийти на смену старшему поколению газовиков.

В Ноябрьске же организована работа Регионального подготовительного отделения на базе РГУ нефти и газа имени И.М. Губкина. Проект предполагает многоуровневую подготовку учащихся выпускных классов с дальнейшим обучением в вузе и трудоустройством к нам на предприятие.

– **Расскажите о социальной политике предприятия.**

– Традиционно мы заключаем ежегодные социально-экономические соглашения с регионами присутствия компании. В январе документ был подписан с правительством Республики Саха (Якутия), в апреле – с администрацией Соболевского района Камчатского края, в мае – с главами городов Ноябрьск и Губкинский (ЯНАО), а в июне соглашение было заключено с руководством Ленского района (Якутия). Таким

образом, дополнительно к налоговым платежам предприятие перечислит муниципалитетам по 1 млн рублей на решение социально значимых для территорий вопросов.

Мне приятно отметить тот факт, что наряду с развитием социальной политики ООО «Газпром добыча Ноябрьск» растет уровень социальной культуры работников компании. Так, в преддверии новогодних праздников на предприятии объявляется благотворительная акция «Подарок под елку». В адрес газовиков поступают письма с пожеланиями от воспитанников детского дома и организации инвалидов. Детские мечты исполняют сотрудники компании, приобретая подарки, которые доставляются затем адресатам. Наш предновогодний проект позволяет детям почувствовать себя любимыми, а взрослым – доказать, что они способны по-настоящему благотворить.

– **Каких успехов в 2016 году добились спортсмены предприятия?**

– Ежегодно предприятие проводит более 50 спортивных мероприятий, крупнейшие из них – Спартакиада среди структурных подразделений компании, Кубок ООО «Газпром добыча Ноябрьск» по волейболу, чемпионат Корпоративной хоккейной лиги.

Сотрудники компании – постоянные участники не только внутрикорпоративных, но и общегородских мероприятий. Наши сборные – неоднократные победители спартакиад трудящихся среди трудовых коллективов городов Ноябрьск и Губкинский. А в этом году к взрослым командам присоединилась и молодежная сборная предприятия, которая также получила кубок за первое место в своей возрастной категории. Спортивное движение ширится, и сегодня в Ленске (Якутия) формируется команда Совета молодежи, которая готова отстаивать честь предприятия на городских соревнованиях.

О победном настрое газовиков говорит и результат волейбольной команды «Ямальские стерхи», которые завершили сезон в статусе бронзовых призеров чемпионата России по волейболу среди мужских команд первой лиги.

Беседу вела Лариса Беркутова

Сопровождая бурение: небоскреб, МГРП и «рыбья кость»



*На вопросы журнала
отвечает руководитель
Центра сопровожде-
ния бурения Научно-
технического центра
«Газпром нефти»
Виталий Корябкин*

СТРОИТЕЛЬСТВО «НЕБОСКРЕБА»

– Виталий, как в «Газпром нефти» появился Центр сопровождения бурения (ЦСБ)? Зачем он создавался?

– ЦСБ появился в первом квартале 2012 года и изначально выполнял функцию дистанционной геологической поддержки бурения. ЦСБ создавался как ответ компании на стремительный рост количества сложных, высокотехнологичных скважин на месторождениях «Газпром нефти». При бурении таких скважин одна только геологическая поддержка не дает необходимой эффективности, поэтому мы объединили компетенции по технологии бурения и геологии. В прошлом году завершилось оснащение новой площадки, на которой сейчас располагается центр.

– Почему всё это важно именно для высокотехнологичных скважин?

– Под высокотехнологичными на текущий момент времени мы понимаем горизонтальные и многоствольные скважины, а также скважины, в которых проводится многостадийный гидроразрыв пласта. Перевод бурения





» Когда мы создавали ЦСБ в 2012 году, массовое бурение сложных скважин в «Газпром нефти» только началось – тогда было пробурено порядка 100 высокотехнологичных скважин. В 2013 году их количество выросло примерно в три раза. В 2014-м их было уже 450, в 2015-м – около 600, с учетом боковых стволов

из вертикальной плоскости в горизонтальную добавляет целый ряд технологических параметров, которые необходимо постоянно контролировать, а также существенно влияет на другие факторы, определяющие эффективность бурения. Например, спускаемое в скважину вместе с долотом оборудование – компоновка буровой колонны – может весить десятки тонн и более. При вертикальном бурении бурильная колонна давит собственным весом на долото, но как только начинаем бурить горизонтально, нам надо эти десятки тонн фактически толкать внутри скважины, преодолевая трение горных пород, а это колоссальные нагрузки.

Эффективность проходки по коллектору, %



Источник: ПАО «Газпром нефть»

› С 2011 года, после начала работы ЦСБ, коэффициент эффективности проходки горизонтальных скважин по нефтяному пласту в компании вырос

с 65 %
до 87 %
(в 2015 году)

Кроме того, необходимо, чтобы выбуренная порода полностью выносилась из скважины на поверхность, а внутри скважины не было обрушений. Управление траекторией – тоже нетривиальная задача. Если при бурении вертикальной скважины нам условно нужно попасть в круг диаметром 25 м, то в случае горизонтальной скважины надо целый километр бурить внутри нефтяного пласта толщиной всего около 2 м, не выходя за его границы. И всё это на глубине 3 км. Это многократно более сложная задача и лишь малая часть тех вопросов, которые решает ЦСБ.

– Но необходима ли для этого отдельная структура?

– Процесс бурения нефтяной скважины во многом схож со строительством. Когда мы хотим построить небоскреб, нам нужно задействовать множество процессов: от укладки фундамента до проводки электричества внутри здания. Если при строительстве каждый будет выполнять лишь свою задачу, не согласовываясь с остальными участниками процесса, в лучшем случае процесс затянется на годы, в худшем – небоскреб не устоит. В бурении то же самое: над одной скважиной одновременно работают больше десяти подрядчиков, оказывающих услуги по разным технологическим направлениям.

Мы являемся интегратором всех этих сервисов. Наша работа позволяет вовремя найти решение или избежать возможных

проблем. Особенно важно грамотно скоординировать работу на высокотехнологичных, «неконвейерных» скважинах, когда мы бурим в очень сложных геологических условиях, испытываем новое оборудование или технологию. В целом перед нами стоят две базовые задачи: пробурить скважину вовремя и за установленную стоимость, а также получить с нее планируемое количество нефти. Залог этого – эффективное взаимодействие сотрудников и соответствие фактических параметров проектным.

42 % И БОЛЬШЕ

– Сколько высокотехнологичных скважин на месторождениях «Газпром нефти»?

– На долю высокотехнологичного бурения в прошлом году приходилось 42 % новых скважин в компании. В 2016-м будет больше. Уже на протяжении нескольких лет «Газпром нефть» является российским лидером по доле высокотехнологичных скважин в ежегодных объемах бурения. К 2019 году в периметре «Газпром нефти» будет эксплуатироваться 2,7 тыс. высокотехнологичных скважин.

– Наступит ли такой момент, когда нынешние высокотехнологические скважины будут восприниматься как простые, конвейерные?

– Обычная горизонтальная скважина проще, чем двуствольная или горизонтальная с многостадийным гидроразрывом пласта (МГРП). Но, как я уже говорил, даже в процессе бурения простой горизонтальной скважины возникает множество специфических вопросов. Соответственно, каждая горизонтальная скважина требует специфической поддержки.

Конечно, такую поддержку не обязательно должен оказывать ЦСБ, она может осуществляться в дочернем обществе, на месторождении которого бурится скважина. Но для этого на местах должны быть накоплены соответствующие знания и умения, а чаще всего сначала



они накапливаются у нас, а затем тиражируются в «дочки». Также одна из задач нашего центра – транслировать наработки и лучшие практики внутри компании от одного дочернего общества к другим.

На сегодняшний день самые сложные проекты – это комбинации многоствольных скважин с технологией МГРП. Другая сложная технология, которую мы сейчас отрабатываем на Мессояхе, – многоствольная скважина конструкции «рыбья кость». Это когда от одного горизонтального ствола отходят многочисленные небольшие отростки, в итоге скважина становится похожа на скелет рыбы, отсюда и название. Пока такие скважины нельзя назвать массовыми. С другой стороны, всего пять лет назад горизонтальные скважины с МГРП были в компании единичными проектами, а сейчас их строительство поставлено на поток, причем количество стадий ГРП постоянно растет и недавно в нашей компании впервые в России был проведен 30-стадийный ГРП.

ТАКИЕ РАЗНЫЕ ТРИЗ

– А в будущем таких «небоскребов» будет больше?

– Да. Качество запасов ухудшается. Разрабатываемые нефтяные пласты становятся всё тоньше, их проницаемость – всё меньше. Это общемировая тенденция. Если говорить о «Газпром нефти», то значительную часть запасов компании составляют так называемые трудноизвлекаемые запасы (ТРИЗ). То есть те, где экономической эффективности разработки можно добиться только за счет применения новых технологий. По итогам 2016 года из ТРИЗ при помощи высокотехнологичных скважин мы планируем добыть порядка 14 млн т сырья.

Когда мы создавали ЦСБ в 2012 году, массовое бурение сложных скважин в «Газпром нефти» только началось – тогда было пробурено порядка 100 высокотехнологичных скважин. В 2013 году их количество выросло примерно в три раза. В 2014-м их было уже 450, в 2015-м – около 600, с учетом боковых стволов.

Но ТРИЗ отличаются друг от друга. Некоторую часть из них можно добыть с помощью горизонтальных скважин, применив МГРП, а есть

такие запасы, где существующих методов уже недостаточно. Но мы понимаем, какие технологии необходимо освоить для добычи все более сложных запасов, сколько и каких скважин потребуется пробурить до 2020 года.

– Каков срок жизни этих скважин?

– Во многом это зависит от удаленности объекта, налогового режима и массы других факторов. Скажем так, для большинства скважин «Газпром нефти» экономика считается на 15 лет, а общий срок жизни может достигать 50 лет. Горизонтальные скважины в этом смысле не являются исключением. Хотя основной объем запасов отбирается на протяжении первых 5–15 лет.

– Насколько я понимаю, в данный момент вы можете сопровождать 600 скважин. Как и каким образом будут меняться ваши мощности на ближайшее время?

– «Газпром нефть» составляет планы по бурению на трехлетнюю перспективу, затем каждый год они актуализируются. Скорее всего, в следующем году объем текущего высокотехнологичного бурения в компании увеличится, соответственно, будет расти и количество скважин, сопровождаемых ЦСБ. Чтобы справляться с этой работой, мы постоянно наращиваем свою эффективность – сокращаем время, необходимое на обработку поступающих данных, увеличивая тем самым общее количество скважин, за которыми могут следить наши специалисты.

– «Газпром нефть» активно разрабатывает баженовскую свиту, вы участвуете в этом процессе?

– Да. Мы активно вовлечены в работу над освоением запасов бажена. Сложность не только в том, что там очень низкая проницаемость (по этому показателю баженовская свита может быть сравнима с некоторыми категориями «традиционных» ТРИЗ), а в том, что внутри этой породы находится не только нефть, но и кероген – вещество, из которого нефть образовалась.

Бурить породы, насыщенные керогеном, мы пока только учимся. Сейчас компания старается подобрать технологии бурения, которые позволили бы эффективно добывать это сырье. Мы видим, что с каждой новой скважиной эффек-

тивность процесса бурения растет. Каждая следующая скважина – база для совершенствования, своего рода ступенька, позволяющая улучшить показатели во время следующих работ. К настоящему моменту мы на 50% сократили срок бурения баженовских скважин.

ПРЕИМУЩЕСТВО

– Какой эффект получен от вашей деятельности?

– С 2011 года, после начала работы ЦСБ, коэффициент эффективности проходки горизонтальных скважин по нефтяному пласту в компании вырос с 65% до 87% (в 2015 году). Это значит, что 870 м из условного километра проходим внутри нашего целевого пласта. А это очень хороший показатель. По ряду проектов компании наши усилия позволили вдвое сократить затраты времени на бурение скважин. Целевые ориентиры на этот год: довести коэффициент эффективности проходки горизонтальных скважин по нефтяному пласту до 90%.

– Считаете ли вы, что Центр сопровождения бурения – это конкурентное преимущество?

– Среди нефтяных компаний – безусловно. Конечно, можно отдать эти функции генподрядчику, но тогда компания не будет нарабатывать опыт управления сложными проектами. Кроме того, любой генподрядчик закладывает в стоимость своих услуг какую-то маржу и страховку, а это всегда дополнительные затраты для заказчика.

– Есть ли вероятность предоставления услуг сторонним компаниям? Возможно, на зарубежных проектах, где «Газпром нефть» действует совместно с другими компаниями?

– На 50% всех зарубежных активов, где «Газпром нефть» является участником проекта, такая возможность уже реализуется. На остальных – рассматривается. Текущая география наших работ – от Сербии до Иркутска и от шельфа Печорского моря до Оренбурга. Рассматривается на следующий год поддержка проектов в Ираке (включая Иракский Курдистан). Также в более далекой перспективе нельзя исключить сотрудничества с другими дочерними компаниями «Газпрома».

Беседа вел Александр Фролов

ОПТИМИЗАЦИЯ



*На вопросы журнала
отвечает генеральный
директор ООО «Газпром
трансгаз Нижний
Новгород» Вячеслав Югай*



— Вячеслав Михайлович, что представляет собой ваше предприятие и чем отличается от других трансгазов, действующих в системе «Газпрома»?

— ООО «Газпром трансгаз Нижний Новгород» осуществляет транспортировку природного газа в 15 субъектах Российской Федерации. Эксплуатируемая нами газотранспортная система (ГТС) включает в себя более 13,5 тыс. км магистральных газопроводов, по которым ежегодно перекачивается до 200 млрд куб. м газа. В составе нашей ГТС 54 компрессорных цеха, 284 газоперекачивающих агрегата (ГПА), 375 газораспределительных станций (ГРС), 15 автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС). Коллектив предприятия насчитывает более 11 тыс. работников. Мы занимаем третье место в системе «Газпрома» по протяженности эксплуатируемых газопроводов и четвертое – по объемам транспортируемого голубого топлива.

Одной из главных особенностей нашего предприятия является расположение основных объектов ГТС в густонаселенных сельскохозяйственных

› Сокращение эксплуатационных затрат за 2014–2015 годы превысило

**550 млн
рублей**

и промышленных районах, что, с одной стороны, накладывает на нас дополнительную ответственность за надежность системы, с другой – вынуждает проводить большую работу по превентивной защите наших объектов и коммуникаций от повреждения физическими и юридическими лицами. Между тем прохождение газопроводов в районах с большим количеством населения и промышленных предприятий дает хорошие перспективы развития. Уже сегодня до 30 млрд куб. м газа подается непосредственно потребителям через наши ГРС, а к 2030 году этот показатель планируется увеличить более чем в полтора раза.



Цели, задачи, результаты

– Какова стратегия развития ООО «Газпром трансгаз Нижний Новгород» и как она реализуется?

– В 2015 году ПАО «Газпром» утверждена Комплексная программа повышения надежности и безопасности объектов транспортировки газа ООО «Газпром трансгаз Нижний Новгород» на 2016–2020 годы.

Реализуется ряд программ по оптимизации затрат, энергосбережению и повышению энергоэффективности. Также в последние годы на предприятии совершенствуется система показателей результативности и эффективности производственно-хозяйственной деятельности, проводится оптимизация системы оценки персонала за достижения по установленным показателям. Важные составляющие для достижения стратегических целей – выполнение программ и планов мероприятий по реализации политики ПАО «Газпром» в области охраны труда и промышленной безопасности, экологической и энергетической политики. Реализация ключевых программ и планов позволила нам улучшить основные показатели. Так, наработка на отказ ГПА с 2013 по 2015 год увеличена более чем на 30 % и составила 10,2 тыс. часов. Сокращение эксплуатационных затрат за 2014–2015 годы превысило 550 млн рублей. За счет реализации мероприятий по энергосбережению сэкономлено более 56 млн куб. м газа, 597 тыс. кВт·ч электроэнергии и 4400 ГкВт тепловой энергии.

– Что вы считаете основными успехами предприятия? С какими проблемами приходится сталкиваться и как они решаются?

– В современных экономических условиях особое внимание мы уделяем вопросам повышения эффективности использования ресурсов. На сегодняшний день большое количество работ по диагностическому обследованию, техническому обслу-



живанию и ремонту объектов газотранспортной системы проводим собственными силами. Так, в 2015 году мы обеспечили выполнение работ по экспертизе промышленной безопасности (ЭПБ) газопроводов на 77 % больше запланированного объема. Впервые выполнен текущий ремонт газопровода-отвода на поселок Юганец с применением технологии временного лупингования, то есть с прокладкой нового газопровода параллельно существующему. Особенность такой работы в том, что мы не могли остановить данный газопровод, так как потребитель – военный завод. Применив технологию временного лупингования, мы обеспечили бесперебойную поставку газа потребителю, при этом выполнив полную замену газопровода протяженностью 2,4 км диаметром 108 мм.

Конечно, в процессе производства возникают трудности, некоторые из которых являются исторически обусловленными. Одна из таких серьезных проблем – наличие строений в охранных зонах и зонах минимальных расстояний до объектов магистральных газопроводов и ГРС. Постоянно решая эти вопросы, мы выработали алгоритм действий, позволяющий подходить к этой теме структурно. Получая предписания государственных и ведомственных надзорных органов, мы устанавливаем владельцев таких строений и начинаем работу по ликвидации построек в досудебном порядке или по решениям судов. В некоторых случаях, когда это позволяют технические нормы

и законодательство, проводим очередную экспертизу промышленной безопасности объектов и снижаем минимально допустимые расстояния. Системный и юридически выверенный подход дает результаты по снижению количества нарушений. Вместе с тем мы ведем активную профилактическую работу по недопущению возведения новых строений в таких зонах.

– Каковы результаты работы ООО «Газпром трансгаз Нижний Новгород» в 2014–2015 годах?

– В 2014 и в 2015 годах мы выполнили все производственные планы и программы, не допустили срывов или ограничений в поставке газа потребителям. План по товаротранспортной работе выполнен на 100,5 % и 101 % соответственно. В 2015 году мы наращивали объемы производственных мероприятий – выполнен капитальный ремонт 41 км линейной части газопровода, 44 ГРС, семи ниток подводных переходов. Отремонтированы технологические трубопроводы в двух компрессорных цехах в Вятском и Сеченовском линейных производственных управлениях общей протяженностью 1929 м. Проведен ремонт в заводских условиях девяти приводных двигателей ГПА.

Импортозамещение и унификация

– Как ООО «Газпром трансгаз Саратов» участвует в программе импортозамещения «Газпрома»?

– В рамках реализации утвержденных в 2015 году дорожных карт по расширению использования



› Экономия от выполнения энергосбере- гающих меро- приятий, направ- ленных на сниже- ние расхода газа на собственные технологические нужды за 2015 год, превысила

217 млн рублей

высокотехнологичной, в том числе импортозамещающей, продукции в интересах ПАО «Газпром» мы активно участвуем в программе импортозамещения и технологического развития отрасли. Наше предприятие определено как опорная структура ПАО «Газпром» по взаимодействию с промышленными комплексами Нижегородской и Владимирской областей, а также Республики Мордовия. Уже не первый год мы работаем над повышением эффективности и прозрачности доступа продукции и услуг промышленных предприятий страны к закупкам для ПАО «Газпром». Полученный опыт позволяет нам быть уверенными, что благодаря этому проекту значительно увеличится производство отечественной продукции для газовой отрасли, а также в целом научно-технический и конструкторский потенциал промышленных предприятий России.

Работая над реализацией программы, мы обеспечиваем действующие производства необходимыми материально-техническими ресурсами, организуем закупки критически важных позиций, приближаясь к основной цели – получению технической независимости от импортных производств. В 2015 году комиссией ПАО «Газпром» с участием представителей нашего предприятия проведен аудит 12 предприятий, непрерывно ведется поиск новых возможностей для разработки необходимой продукции, в том числе с прохождением стадии НИОКР и опытной эксплуатации образцов на объектах нашей ГТС.

В Вятском управлении магистральных газопроводов в этом году совместными усилиями специалистов ПАО «Газпром», нашего предприятия и подрядной организации успешно проведены работы по внедрению и испытанию новой системы агрегатной автоматики. Это уникальный проект, и данная система не имеет аналогов в стране. Она

создана с применением новой цепочки технических решений для обеспечения процессов автоматизации. Главное преимущество этой системы в том, что она полностью произведена российскими специалистами из отечественных комплектующих. Разработка отлично зарекомендовала себя в течение испытательного срока и в дальнейшем будет установлена на других ГПА нашего предприятия.

В области импортозамещения развивается сотрудничество с одним из самых высокотехнологических научно-производственных предприятий – Российским федеральным ядерным центром ВНИИЭФ, расположенном в городе Сарове Нижегородской области. Здесь локализуется изготовление запасных частей для импортных ГПА, разрабатывается и внедряется отечественная SCADA-система – единая среда для автоматизации объектов транспорта

газа на кроссплатформенной основе, а также информационная технологическая платформа «Цифровое предприятие», позволяющая построить модель оптимизации режимов работы основного оборудования ГТС по критерию минимума энергетических затрат.

– Участвует ли предприятие в работе по унификации оборудования, производимого в России для отечественного нефтегазового комплекса?

– Разумеется, наши специалисты привлекаются ПАО «Газпром» для участия в работе по созданию и испытаниям нового оборудования, в частности новых типов запорной арматуры на полигоне ОАО «Оргэнергогаз» в Саратове, унифицированных ГПА. Для создания пилотного образца отечественного приводного газотурбинного двигателя для ГПА с параметрами, отвечающими современным требованиям, в 2014 году решением ПАО «Газпром» нашему предприятию совместно с ОАО «КМПО» была поставлена задача по доводке приводных газотурбинных двигателей НК-38СТ до требуемых показателей надежности, экологичности и энергоэффективности. Двигатели имеют ряд уникальных конструктивных решений – двухребешковые монокристаллические лопатки турбин высокого давления (ТВД) измененного профиля, камеры сгорания с улучшенными характеристиками, усиленной средней опорой с радиально-упорным подшипником SKF ротора ВД с демпфирующей втулкой по типу «белчье колесо». Для управления магнитным подвесом ротора нагнетателя ГПА внедрена система управления магнитным подвесом «Неман-100» производства ООО «Калининградгазприборавтоматика». В результате интенсивной эксплуатации и одновременной доработки заводом нового типа двигателей НК-38СТ сегодня можно

быть уверенным, что проект имеет перспективы. Нарботка на съем, ранее не достигавшая и 1 тыс. часов, уверенно растет. В этом году мы отправили в ремонт единственный двигатель с межремонтной наработкой в 8408 часов – для нескольких лет доводочных работ это очень неплохой результат.

Целенаправленная работа по унификации систем автоматизации, производимых в России для отечественного нефтегазового комплекса, проводится совместно с внедренческой московской фирмой «Элна». В частности, разработаны проекты унифицированных комплексов системы автоматического управления (САУ) ГПА для ЭГПА-12,5 и ГПА с газотурбинными установками, систем пожарообнаружения для укрытий электроприводных компрессорных цехов.

ТЕХПЕРЕВООРУЖЕНИЕ И РЕМОНТ

– Насколько успешно идет процесс реконструкции и технического перевооружения ООО «Газпром трансгаз Нижний Новгород»?

– Реконструкция, техперевооружение и модернизация наших объектов ведутся в соответствии с Инвестиционной программой ПАО «Газпром». Темпы и объемы ввода новых объектов за последние несколько лет снизились. Несмотря на это за счет реконструкции мы обеспечиваем постепенное улучшение показателей надежности, безопасности и эффективности ГТС в границах деятельности предприятия. Так, в 2014–2015 годах выполнены основные работы по реконструкции газопровода Саратов–Горький на участке Починки–Саранск. В текущем году планируем завершение всех работ и запуск в эксплуатацию 125 км этого газопровода, что позволит сократить общую протяженность участков наших газопроводов, работающих со сниженным рабочим давлением, на 5 % и обеспечит при-

рост технически возможной производительности на 34 млн куб. м газа в сутки.

В 2014 году завершена реконструкция ГПА-25/76 на компрессорной станции (КС) «Заволжская» с заменой судового газотурбинного двигателя на авиационный двигатель НК-36СТ и комплекта сменных проточных частей (СПЧ) нагнетателя. В этом году на КС «Заволжская» планируется ввод еще двух аналогичных агрегатов, что позволит не только осуществить реновацию 75 МВт мощностей ГПА на КС, но и за счет применения более современных и высокотехнологичных двигателей сократить расход топливного газа на 14,4 млн куб. м в год и снизить ежегодные выбросы оксидов углерода и азота в атмосферу в среднем на 0,19 тыс. т.

В 2015 году после завершения реконструкции в Кировской области введены в эксплуатацию газопровод-

отвод к ГРС в поселке Кумены протяженностью 4 км и сама ГРС, что позволило обеспечить дополнительную подачу газа потребителям Кировской области в объеме 20 тыс. куб. м в час.

На объектах линейной части газопроводов, КС и ГРС планомерно выполняется реконструкция систем автоматики и телемеханики, за счет чего уровень телемеханизации участков газопроводов доведен до 75,2 %, а телемеханизация ГРС превысила 92 %.

– Ведется ли работа по повышению эффективности предприятия, сокращению издержек, рациональности использования ресурсов?

– В соответствии с Программой оптимизации затрат мы непрерывно занимаемся этим направлением. За счет выполнения работ собственными силами в прошлом году нам удалось снизить затраты на текущий ремонт, техобслуживание,



› С 2006 по 2015 год общий уровень газификации регионов нашего присутствия вырос

с 64% до 73%,

газ пришел более чем в 1,5 млн домов и квартир



капитальный ремонт и прочие услуги сторонних организаций на 15 млн рублей. Проводим комплекс мероприятий по сокращению технологических потерь газа на линейной части и объектах ГТС, оптимизации газотранспортных потоков, снижению потерь топливно-энергетических ресурсов и утечек газа, внедрению прогрессивных норм расхода и вторичному использованию материально-технических ресурсов.

Экономия от выполнения энергосберегающих мероприятий, направленных на снижение расхода газа на собственные технологические нужды за 2015 год, превысила 217 млн рублей, а сэкономленный в результате выполнения мероприятий Программы объем газа составил более 56 млн куб. м. В свою очередь в результате мероприятий, направленных на снижение расхода теплоэнергии, экономия превысила 6 млн рублей, а электроэнергии – около 3 млн.

Благодаря планомерной и целенаправленной работе в области управления ресурсами, снижения неэффективных запасов на складах и дебиторской задолженности на протяжении последних двух лет мы стабильно улучшаем финансово-экономические показатели деятельности. В мае 2016 года ООО «Газпром трансгаз Нижний Новгород» вошло в систему физического денежного пула Единого казначейства ПАО «Газпром», что позволило вывести на новый уровень эффективность управления денежными средствами.

– Какие новые технологии, технологические решения и оборудование внедряются на предприятии?

– Основа нашей инновационной политики – поиск новых методов и технологий для наиболее актуальных, сложных, оперативных и перспективных задач эксплуатации, не имеющих традиционных решений. Предприятие эксплуатирует более 13,5 тыс. км газопроводов, в том числе 5,4 тыс. км газопроводов-отводов. Своевременная и достоверная оценка технического состояния газопроводов методами неразрушающего контроля является основой безаварийной эксплуатации. На газопроводах большого диаметра



тра эти работы выполняются в циклическом режиме, проверенными методами и приборами для внутритрубной диагностики. На газопроводах диаметром менее 300 мм приборов для внутритрубной диагностики, а также организаций, способных выполнять такие работы, просто нет. Несколько инцидентов с газопроводами-отводами малого диаметра заставили нас искать новые подходы и методы. В 2014 году мы впервые в ПАО «Газпром» совместно со специалистами ООО «ТДВ Евразия» использовали диагностический комплекс внутритрубной диагностики для газопроводов диаметрами 159 мм и 219 мм. В результате было выявлено более 20 дефектов, устранено шесть критических, которые являлись потенциальными источниками аварий и прекращения подачи газа потребителям.

Еще одна нештатная ситуация – на подводном переходе магистрального газопровода Ямбург – Западная граница диаметром 1420 мм через реку Волга, возникшая в результате развившихся дефектов кольцевого шва, допущенных при производстве работ в период строительства, – привела к необходимости выбора наиболее эффективного метода ремонта. Рассматривались варианты использования стяжных муфт, коннекторов и замены катушки. В результате технико-экономического сравнения было принято решение использовать третий вариант – традиционную замену катушки, но под водой. Для реализации задуманного был подобран кессон, проведен ряд инженерных расчетов и исследований по определению уровня напряжений в металле трубы и магнитных характеристик стали, разработан механизм и технология дистанционной вырезки катушки в кессоне. В результате усилиями специалистов нашего предприятия совместно с ООО «Подводгазэнергосервис» и ОАО «Гипрогазцентр» впервые в ПАО «Газпром» был проведен

ремонт в кессонной камере подводного газопровода диаметром 1420 мм на глубине 20 м.

Мы используем и развиваем передовые методы организации ремонтных работ. Так, в минувшем году при проведении предремонтной диагностики участка газопровода Уренгой–Ужгород протяженностью 28 км было спрогнозировано увеличение процента отбраковки трубы с 40 % до 80 %: более 90 % из них – стресс-коррозионные дефекты. Для снижения затрат на проведение капитального ремонта было принято решение организовать полевую площадку по ремонту и отбраковке труб (ППРТ), полностью соответствующую технологии ремонта труб в заводских условиях. В результате этой работы специалистами ЗАО НППЦ «Молния» с участием работников Управления аварийно-восстановительных работ обследована 2461 труба, отремонтировано и повторно использовано 27 км труб. Экономический эффект от выполнения всего комплекса работ с применением ППРТ на объекте составил 360 млн рублей – по сравнению с вариантом закупки новой трубы и 115 млн – с вариантом закупки труб повторного применения.

ГАЗИФИКАЦИЯ

– Занимается ли ООО «Газпром трансгаз Нижний Новгород» новыми направлениями, связанными с основной деятельностью? Участвует ли в развитии газомоторного рынка?

– Мы активно участвуем в реализации стратегических проектов ПАО «Газпром», таких как Программа газификации российских регионов и Программа по расширению использования сжиженного природного газа (СПГ) в качестве моторного топлива на собственном транспорте. Так, в 2015 году нами приобретено 198 автомобилей

в газобаллонном исполнении, переоборудовано для работы на КПП 16 единиц техники. Общее количество автомобилей с газобаллонным оборудованием составило 538 единиц, что на 66 % больше, чем в 2014 году. В соответствии с принятием на федеральном уровне и в ПАО «Газпром» ряда ключевых решений по увеличению использования газомоторного топлива «Газпром трансгаз Нижний Новгород» совместно с «Газпром газомоторное топливо» активизировало работу по развитию сети АГНКС. В частности, в зоне нашей ответственности к концу 2016 года должны быть введены в действие две новых АГНКС: в селе Морозовка Арзамасского района Нижегородской области и в городе Кирове. Для поиска путей увеличения выручки от реализации сжатого газа проводится планомерная работа с региональными властями субъектов нашей страны. На 2016 год заключены договоры с муниципальными предприятиями Нижегородской, Владимирской и Кировской областей, а также Республики Чувашия.

Для повышения уровня газификации отдаленных районов в регионах присутствия предприятие участвует в проработке технической возможности и экономической целесообразности применения технологии «виртуальной трубы», которая предполагает поставку КПП автомобильным транспортом туда, где расстояние и объемы потребления не оправдывают расходы на строительство газовой трубы.

Благодаря росту уровня газификации всё больше домашних хозяйств и промышленных объектов получают возможность использовать в быту и на производстве природный газ. Так, с 2006 по 2015 год общий уровень газификации регионов нашего присутствия вырос с 64 % до 73 %, газ пришел более чем в 1,5 млн домов и квартир.

Беседа вел Денис Кириллов



Электромобиль как лозунг

Как поднять на щит 1 млн электромобилей и не надорваться

«Большой нефти» приходит конец. За электромобилями будущее. Инвесторы сделали свой выбор и вкачивают в экологически чистый транспорт миллиарды долларов. Хронические убытки наиболее прославленных предприятий отрасли ни о чем не говорят. Разумный рынок сделал свой выбор.

Это не горячечный бред, а вполне живые лозунги, которыми сопровождаются новости об успехах электротранспорта. Мы со здоровой иронией относимся к утверждению, что внедрение электромобилей убьет нефтегазовую промышленность и сделает бензин (и газ) ненужными. Однако на некоторых рынках обострилась межтопливная конкуренция – за счет перераспределения государственных ресурсов. Не будем также забывать и о колоссальной медийной поддержке, которая оказывается «электрическому» направлению. А это прямая борьба за потребителя.

Будущее сегодня, каждому!

Людам очень хочется, чтобы будущее наступило уже сегодня. Беда в том, что картина будущего, как правило, формируется массовой культурой со всей ее эклектичностью и неразборчивостью. В ней обычно присутствуют перекочевавшие из кино в сознание обывателя и не требующие водителя летающие автомобили, работающие на дешевом альтернативном топливе.

Но летающие автомобили пока только в проектах компании Airbus (CityAirbus). Беспилотный транспорт похож на младенца, который пока только учится садиться. Так, Ernst & Young прогнозирует заметное снижение стоимости оборудования для автономных транспортных средств только с 2025 по 2035 годы. Сегодня же прикоснуться к будущему может позволить только дешевое альтернативное топливо. Разумеется, оно не может быть сделано из нефти. Согласитесь, какой может быть хайтек в нефти? И прежде чем

успеют возмутиться люди, работающие с черным золотом и знающие, сколько высоких технологий рождается вокруг добычи и переработки, мы напомним, что речь идет о массовой культуре и том образе, который она порождает. В массовой культуре нефть – это заскоруженное прошлое, а нефтяные компании отвлекаются от уничтожения окружающей среды только затем, чтобы убить электромобиль или спрятать секрет производства дармовой энергии из воды.

На роль дешевого топлива с удовольствием принимают водород. Только в этом году как минимум две крупные компании анонсировали выпуск автомобилей, работающих на водороде. Перспективы у этих машин ввиду цены производства водорода и неразвитости заправочной инфраструктуры вполне очевидные. Но многочисленные радетели за скорое наступление будущего без нефти успели усмотреть в этих новостях грядущий конец черного золота. Как и год назад, и два года



назад, и десять-двадцать лет назад. В этом плане ничего не меняется. Зато автопроизводители раз за разом получают отличную рекламу и рост позитивного восприятия марки.

Плюс электрификация всей страны

В прошлом году мировой авторынок вырос на 1,1%. По данным Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA), всего было выпущено 90,78 млн транспортных средств (ТС), из которых

68,54 млн – легковые автомобили, а 22,24 млн – коммерческий транспорт. Главным мировым производителем остался Китай, где было собрано 24,5 млн автомобилей, что на 3 % больше, чем годом ранее. На втором месте без какой-либо интриги оказались Соединенные Штаты – 12,1 млн автомобилей. Интересно, однако, что США обгоняют другие страны мира по объему производства коммерческого транспорта – 7,94 млн. Россия, которая последние годы занимала 11-е место по объему производства транспортных средств, в 2015-м из-за снижения объемов оказалась на 15-м месте. Всего в нашей стране с конвейера сошло 1,38 млн ТС. Самое удручающее положение сложилось у украинских автопроизводителей. Всего за два года их объемы снизились с 50,45 тыс. до 8,24 тыс. Сейчас Украина занимает последнее, 39-е место в мире (не считая совсем уж мелких производителей, которые в статистике ОИСА проходят под категорией «другие»).

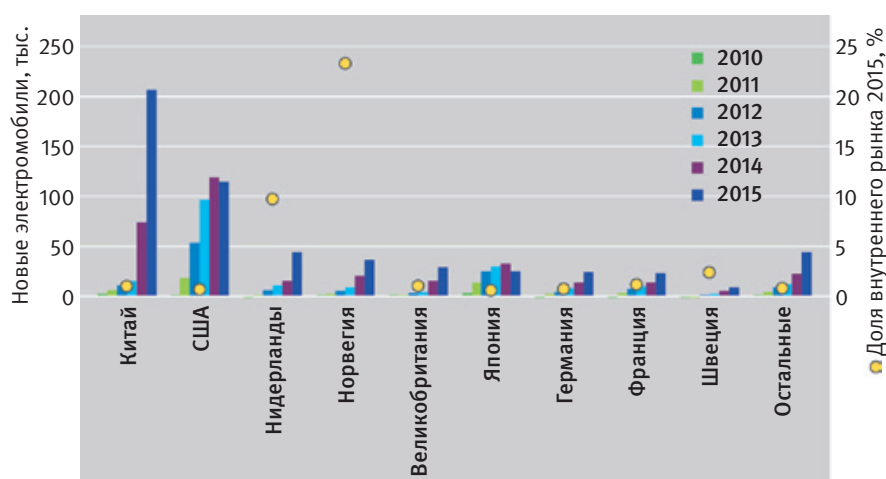
Что касается рынков, здесь также нет особых изменений. На первом месте Китай, где было продано 24,6 млн ТС, на втором – США (17,47 млн). Интересно лишь то, что Китай второй год подряд потребляет больше автомобилей, чем производит, а США только в 2015-м смогли незначительно превысить показатель 2005 года, до того считавшийся лучшим за последние десять лет.

Производственная статистика позволяет сложить объективную картину, чтобы понять, какое место занимает тот или иной вид транспортных средств. Сложив общую картину, перейдем к электромобильной статистике, любезно собранной Международным энергетическим агентством (МЭА).

Мировой электрический автопарк в 2015 году вырос примерно на 550 тыс. ТС и достиг показателя в 1,26 млн единиц. Подчеркнем, речь идет и о «чистых» электромобилях, и о подзаряжаемых гибридах (plug-in hybrid electric cars, не стоит путать с обычными гибридными машинами). Подзаряжаемые гибриды как заметное на рынке явление появились совсем недавно – в 2010 году и начали бодро теснить классические электромобили, так



Продажи и доля внутреннего рынка, 2015



Источник: Global EV Outlook, 2016

› Мировой электрический автопарк в 2015 году вырос примерно на 550 тыс. ТС и достиг показателя в 1,26 млн единиц

как в повседневном использовании в качестве личного транспорта они оказались удобнее. Если в 2010 году, по данным МЭА, было продано 6,21 тыс. классических электромобилей и всего 350 подзаряжаемых гибридов, то в 2015-м объем продаж составил 328,77 тыс. и 221,8 тыс. соответственно.

Кстати, 80 % электрических автомобилей сегодня сосредоточены

в пяти странах: в США, Китае, Японии, Нидерландах и Норвегии. В этой статистике не учитывается электрический двухколесный транспорт, использующийся преимущественно в Китае – более 200 млн единиц. Помимо этого, Китай стал однозначным лидером в сегменте электрических автобусов, которых к началу 2016 года было выпущено 170 тыс.

Всего к концу 2015 года в КНР насчитывалось 312,3 тыс. электромобилей. Из них 146,7 тыс. классических электромобилей и 60,66 тыс. подзаряжаемых гибридов зарегистрировано в 2015 году. По этому показателю КНР обогнала США, где смогли реализовать 71 тыс. электромобилей и 42,83 тыс. подзаряжаемых гибридов (продажи незначительно снизились по сравнению с 2014 годом). По суммарному электрическому автопарку Китай пока уступает Штатам – 312,29 тыс. против 404 тыс.

Отметим, что в Нидерландах, которые вошли в пятерку крупнейших

«электрических» рынков, в 2015 году в общем объеме продаж на 2,54 тыс. классических электромобилей пришлось 41,23 тыс. подзаряжаемых гибридов. А в Норвегии, где электрический транспорт по итогам прошлого года занял 23 % автопарка страны, на 27,79 электромобилей – 7,82 тыс. гибридов. В этих странах крайне дорогой бензин и дизельное топливо. Даже по европейским меркам.

ЗАЛОГ ЗДОРОВЬЯ

Для Поднебесной внедрение электротранспорта – часть масштабной программы по улучшению экологической обстановки в городах. Два года назад группа швейцарских и британских ученых провела исследование, которое, кроме прочего, показало, что двигатели на скутерах менее эффективны с точки зрения сжигания топлива, поэтому они выделяют большое количество вредных для окружающей среды и здоровья человека веществ, а также могут быть одним из главных факторов загрязнения воздуха в городах. Якобы в ряде крупных городов, где скутеры занимают незначительную долю в расходе топлива, именно на них лежит ответственность за две трети вредных выбросов (к примеру, в Бангкоке скутеры потребляют 10 % топлива и дают 60 % выбросов).

Скутеры за последние десятилетия получили широкое распространение в азиатских странах. Если выводы исследования о роли этого вида транспорта в загрязнении окружающей среды верны, то его электрификация действительно является эффективным экологическим мероприятием. Сейчас электрические скутеры, по данным МЭА, составляют 40 % всего двухколесного парка КНР. Купить такой скутер можно менее чем за 500 долларов.

В свою очередь крупный транспорт вредит атмосфере не столько плохим качеством выхлопных газов, сколько их количеством. В среднем большегрузный транспорт и автобусы расходуют в 28 раз больше топлива, чем легковые автомобили. Соответственно, можно сказать, что по эффективности перевод одного автобуса на альтернативные моторные топлива равен переводу 28 легковушек.



➤ **Чистый убыток Tesla Motors в 2014 году составил 294 млн долларов, а в 2015 году превысил 888 млн долларов. При этом признаков оздоровления ситуации никаких нет**

В отношении 170 тыс. автобусов в Китае можно было бы спорить об эффективности перевода именно на электричество, так как внутри такого автобуса стоит крупный аккумулятор, начиненный токсичными веществами, который рано или поздно потребует замены и утилизации. Кроме того, электричество в массе своей берется не из воздуха и солнечного света, а из угля (если мы говорим про Китай). То есть чтобы зарядить один автобус, надо где-то выбросить в атмосферу продукты сгорания угля. А угольные электростанции на сегодняшний день наиболее вредны для окружающей среды. С другой стороны, Поднебесная решает конкретную животрепещущую проблему – улучшение экологической обстановки в городах. Для этой цели использование электротранспорта имеет смысл. Тем более что у Китая есть преимущество перед другими странами –



он сам выпускает автомобили и аккумуляторы, которыми, кстати, пользуется большинство мировых производителей электротранспорта. Помимо этого, у КНР есть масштабные планы по переводу электрогенерации на природный газ, который является одним из самых экологически чистых ископаемых топлив.

В июне 2016 года было объявлено о создании китайского Национального инновационного центра по силовым аккумуляторам. По сообщению агентства «Синьхуа», Центр призван повысить уровень исследований и разработок, связанных с аккумуляторами для автомобилей на новых источниках энергии. Также он будет содействовать внедрению новых разработок в производство. Не стоит забывать, что современные аккумуляторы не обладают необходимым набором качеств, которые позволили бы электромобилям стать действительно массовым явлением. Они недолговечны, медленно заряжаются (по сравнению с обычной заправкой жидким топливом или сжатым газом), плотность энергии меньше, чем у традиционного топлива и т.д. Это обстоятельство и делает столь привлекательными подзаряжаемые гибриды, а электромобили постепенно занимают нишу в общественном транспорте и такси, то есть в тех областях, где как минимум можно обеспечить централизованную зарядку.

Сейчас в КНР действует программа «зеленого» развития промышленного сектора на 2016–2020 годы. Страна намеревается постепенно снижать ресурсо- и энергоемкость производств, повышать их экологичность. В соответствии с этой программой будет активно осваиваться «зеленая» продукция, в частности, повысится уровень производства электромобилей. В конце августа Народный банк Китая опубликовал «Руководство по созданию системы «зеленых» финансов». Оно призвано стимулировать поступление общественного капитала в экологически чистый сектор экономики.

Что касается нынешнего положения на авторынке Китая, то, по информации агентства «Синьхуа», в первой половине 2016 года было произведено 12,89 млн авто-

мобилей (на 6,47% больше, чем за тот же период прошлого года) и реализовано 12,83 млн (рост на 8,14%). Что касается автомобилей на новых источниках энергии, в число которых входят в основном электромобили всех классов, то в январе-июне их было выпущено 177 тыс. и продано 170 тыс. (темпы роста составили соответственно 125% и 126,9%). Во многом благодаря развитию китайского рынка к середине 2016 года мировой парк электромобилей достиг 1,5 млн.

ТОРТ В ЛИЦО СКЕПТИКАМ

«Было бы здорово швырнуть торт в лицо всем скептикам с Уолл-стрит, которые настаивают, что Tesla всегда будет терять деньги!» Эти слова прозвучали из уст надежды всего прогрессивного человечества Илона Маска, руководителя Tesla Motors, SpaceX и совладельца SolarCity, «гения, миллиардера, плейбоя и филантропа». Слова были обращены к работникам Tesla Motors, которых владелец фактически призвал затянуть пояса ради хороших финансовых результатов в третьем квартале 2016 года. А хорошие результаты в третьем квартале должны позволить привлечь инвестиции в четвертом квартале.

Компания Tesla Motors была основана в 2003 году. За прошедшие 13 лет она успела выпустить три модели: Tesla Roadster, Model 3 и Model X. Также компания вышла на IPO, продемонстрировала привлекательность для инвесторов, нарастила капитализацию до 32 млрд долларов. Но так и не научилась зарабатывать деньги.

Чистый убыток компании в 2014 году составил 294 млн долларов, а в 2015 году превысил 888 млн долларов. При этом признаков оздоровления ситуации никаких нет: во втором квартале текущего года Tesla продемонстрировала чистый убыток в размере 293,2 млн долларов (сравним со 184,2 млн в прошлом году). Неудобно говорить, на сколько лет провалены планы по выходу на рентабельность. Притом капитализация компании выросла до размеров, сопоставимых, по информации Forbes, с такими гигантами индустрии, как Hyundai Motor (капитализация 28,9 млрд долларов, чистая при-

быль 5,7 млрд долларов) и Renault (капитализация 29 млрд долларов, чистая прибыль 3,1 млрд долларов). Это лишний раз доказывает виртуальную ценность показателя капитализации. В том случае, если речь идет о компаниях из реального сектора, выпускающих осязаемые продукты, куда ценнее смотреть на показатель прибыли.

РУКИ ПРОЧЬ!

Существует распространенный довод, что нельзя оценивать перспективы такой компании, как Tesla Motors, по показателю прибыли, так как компания инновационная, динамично расширяется, выводит на рынок новые продукты, занимает активно растущую нишу, в которой является одним из мировых лидеров. Соответственно, фирме приходится вкладывать много денег в расширение производства, рост сети зарядных станций, продвижение бренда и т.д. Мы готовы были бы принять этот довод, если бы не два обстоятельства. Первое: компании уже 13 лет. Второе: руководство компании обещало выйти на окупаемость еще три года назад. За последним доводом кроется общая проблема Tesla Motors – неумение соблюдать ранее озвученные сроки. И это касается всего: от финансовых до производственных показателей.

Год назад компания собиралась выставить на рынок батарею для дома. Такая батарея, если верить рекламным материалам, позволила бы экономить электричество и даже продавать сэкономленное и накопленное. Наибольшего эффекта предполагалось достигать, подключив батарею к солнечной панели или ветряку. И тут дело даже не в том, что это противоречит простой арифметике, а в том, что батареи так и не вышли на открытый рынок. Прошло сообщение, что опытная партия была поставлена в компанию SolarCity. Широкой аудитории предложили ждать вторую модель, которая должна вот-вот выйти.

Зато сроки начала выпуска литий-ионных аккумуляторов для электромобилей на собственной фабрике Tesla Motors в Неваде перенесены с марта 2017-го на текущий год. И в то же время массу вопросов

вызывает готовность самой фабрики. Впрочем, здесь нечего гадать – вскоре мы сможем воочию убедиться, насколько сильно проклятие сорванных сроков.

Проблемы возникают не только с новыми, но и с основными продуктами компании – электромобилями. Model X с инновационными (то есть как у DeLorean из фильма «Назад в будущее», снятого более 30 лет назад) дверьми пришлось отозвать из-за обнаружившихся в инновационных дверях дефектов. Затем во втором квартале Tesla Motors вновь не смогла выполнить производственные планы: вместо прогнозируемых 17 тыс. было выпущено 14,37 тыс. электромобилей. Суммарные продажи за первое полугодие составили 29,2 тыс. Кстати, пик продаж был достигнут в четвертом квартале 2015 года, когда команде Илона Маска удалось реализовать 17,5 тыс. электромобилей. Пока что озвученные на 2016 год планы по реализации 80–90 тыс. машин выглядят излишне оптимистичными. Чудеса, конечно, случаются. Но, как правило, не с этой компанией. И уж тем более нереальными выглядят планы достичь в 2018 году продаж в 500 тыс. электромобилей.

Разумеется, под этими планами есть обоснование – в следующем году ожидается начало производства «бюджетной» Model 3, на которую собрано уже 400 тыс. предзаказов. Здесь стоит пояснить, что нынешние электромобили Tesla стоят порядка 100 тыс. долларов. А «бюджетник» будет стоить от 35 тыс. долларов. Насколько это дешево – не беремся судить, хотя это явно дороже имеющихся на рынке предложений даже с учетом гарантированных различными государствами субсидий. Тот факт, что, по словам самого Маска, компания лишь в конце лета закончила дизайн Model 3, заставляет усомниться в перспективах этой модели. Уж в способность компании хотя бы здесь уложиться в сроки – точно.

Сейчас Tesla пытается провести слияние с SolarCity, крупным американским игроком на рынке солнечной энергетики. Пикантность ситуации в том, что вторая компания связана с Маском, а также в том, что у Tesla Motors не нашлось необходи-



мой суммы. Однако Илон Маск старается решить проблему, обналичив часть собственных акций. Вишенкой на тортике круговерти эффективного электромобильного бизнеса является тот факт, что SolarCity сейчас переживает финансовые трудности.

Доколе!

Почему, собственно, мы уделяем так много внимания Tesla Motors? Дело в том, что эта компания – самая яркая звезда на электромобильном рынке. А в 2015 году она заняла первое место на электромобильном рынке США – 25,2 тыс. автомобилей (на втором месте Nissan Leaf – 17,3 тыс., на третьем Chevrolet Volt – 15,4 тыс.). Именно с именем Илона Маска и его компании связывают светлое будущее «без нефти». Вокруг этой компании и ее главы образовался настоящий культ, а любое сомнение в перспективах Tesla Motors выдает недалекого ретрограда, который выступает за темное прошлое против светлого будущего. Чарующие прогнозы и обещания Илона Маска (сделать голографический интерфейс, отправить миссию на Марс и т. п.) поражают воображение массовой аудитории, воспитанной на высоких технологиях из кино. Опять же – капитализация! Тысячи инвесторов не могут ошибаться.

Невольно вспоминается история столетней давности, когда Генри Форд и Томас Эдисон решили популяризировать электромобили. У них были грандиозные планы по производству машин и строительству зарядных станций. Но планам не было суждено сбыться. Конечно, технологии электротранспорта тогда

были не столь совершенны, как сейчас. Но и двигатели внутреннего сгорания, а также чистота топлива не могли похвастаться сегодняшними характеристиками.

Автор статьи позволит себе выразить личное мнение (которое может не совпадать с мнением редакции и компании, чье название вы видите на обложке журнала). Tesla – отражение перекосов в нынешней электромобильной индустрии, которых смог избежать, пожалуй, только Китай: завышенные ожидания при недостаточно развитой технической базе. Tesla – пузырь. Накачанный государственным финансированием, поддержанный льготами, выпустивший сотни тысяч электромобилей. И он неминуемо лопнет. Однако это никак не говорит против самой идеи электрического транспорта.

Да, сейчас ниша для него слишком мала, а динамичный рост объясняется эффектом низкой базы. Прирост электрического автопарка обеспечивается за счет мощной государственной поддержки во многих странах мира. Поддержка выражается как в субсидиях на покупку электромобилей, так и в многочисленных преференциях, включая налоговые льготы, бесплатные парковочные места и разрешение двигаться по выделенным полосам. Другие альтернативные моторные топлива также получают свою долю государственной поддержки. Но в условиях экономического кризиса вопрос о распределении льгот встает весьма остро. При этом любая новость об электромобилях оказывается более востребованной, чем новость, скажем, о газобаллонном транспорте. Заметьте, даже мы посвятили отдельный текст электромобилям.

Вероятно, в будущем, когда будет достигнут реальный прогресс в технологиях аккумуляторов энергии, электромобили действительно смогут заменить транспорт с двигателем внутреннего сгорания. Однако даже тогда «большой нефти» ничего не грозит, так как нефть – это не только топливо, но и пластики, газ – не только тепло, но и электричество. А для миллиарда электромобилей понадобится много электричества и много пластика.

Александр Фролов



**Наш парк
такой большой,
что вам
понадобится
навигатор во
время утрен-
ней пробежки.**

**ЗИЛАРТ — жилой комплекс
арт-класса, который по-настоящему
впечатляет масштабом, богатой инфра-
структурой, стильной архитектурой
и большим количеством культурно-
развлекательных объектов.**



ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС
ЗИЛАРТ
НОВЫЙ ЦЕНТР СТОЛИЦЫ

РАССРОЧКА НА КВАРТИРЫ 0%-24 МЕСЯЦА | (495) 228 22 88

ЗАСТРОЙЩИК ООО «ЛСР. ОБЪЕКТ-М». ПРОЕКТНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ НА САЙТЕ ZILART.RU. РАССРОЧКА ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ ООО «ЛСР. ОБЪЕКТ-М» С 1 ПО 31 ОКТЯБРЯ 2016 Г.



МЕЧТА больше ЦЕЛИ

На вопросы журнала отвечает семикратный победитель ралли «Дакар» в классе грузовиков, руководитель проекта «Шелковый путь» Владимир Чагин

ОТ МЕХАНИКА ДО ПИЛОТА

– Владимир Геннадьевич, в этом году исполнилось 20 лет с момента, как вы впервые примерили на себя роль пилота на ралли «Дакар».

– Да, это было начало моей спортивной карьеры пилота. До этого я участвовал в «Дакаре» в качестве механика – с 1990 года, то есть практически со дня основания команды KAMAZ Master (до 1994 года – KAMAZ RALLY).

– Как так получилось, что вы пришли механиком, а стали пилотом?

– Я с семи лет в автомобильном спорте. Начинал с картинга. Правда, в школе был период, когда я плотно занялся хоккеем. До сих пор очень люблю хоккей, периодически выхожу на лед. Это мой второй любимый вид спорта. Но душа была в автогонках. В 14 лет я пришел в профессиональную команду. А когда мне исполнилось 18, пригласили в KAMAZ RALLY. В 25 лет я дебютировал в качестве пилота



гоночного грузовика. Первым результатом было пятое место. А в 2000 году на ралли-рейде «Дакар – Каир» наш экипаж занял первое место.

Знаете, у любого мальчишки есть цель, есть мечта. Мечта всегда больше цели. Она кажется несбыточной. Когда она исполняется – это большой жизненный успех, большое счастье. Стать пилотом и победить было моей мечтой. Она сбылась.

– Как происходил отбор, как вы попали в команду?

– Тогда было самое начало. Нас всех собрал основатель KAMAZ Master Семен Якубов, нас было не больше десяти человек. Я был тогда самым

- › В 25 лет я дебютировал в качестве пилота гоночного грузовика. Первым результатом было пятое место. А в 2000 году на ралли-рейде «Дакар – Каир» наш экипаж занял первое место



молодым, для меня было большой честью попасть в тот состав.

– Насколько автоспорт был развит при Союзе?

– Насколько я помню, автомобильный спорт не был так развит, как сегодня. Конечно, соревнования внутри страны проводились, были международные соревнования. Например, разыгрывался Кубок дружбы соцстран. Сейчас команд стало больше, больше спортсменов. С каждым годом автоспорт становится всё популярнее. На мой взгляд, увеличилось число картинговых клубов, больше детей вовлекается в автоспорт, значит, он стал более массовым.

ЧЕЛОВЕК С УЛИЦЫ

– А попадание в большой автоспорт возможно только через картинговые клубы или туда можно попасть, что называется, с улицы? Или путь для энтузиастов закрыт?

– Я считаю, что нет какого-то предельного возраста вхождения в автоспорт. В него может прийти любой, если есть здоровье и желание. Главное, какие цели человек ставит перед собой и каких результатов хочет достичь. Понятно, что у спортсмена, который с самых ранних лет занимается гонками и год от года улучшает результаты, пик карьеры, скорее всего, будет выше, чем у энтузиаста, пришедшего

в спорт в сознательном возрасте.

Хотя бывают исключения.

– Но если в том же хоккее система отбора и подготовки спортсменов в целом понятна и напоминает условную пирамиду, то гонки, на мой взгляд, больше похожи на архипелаг: есть кольцевые гонки, есть ралли-рейды, есть некие любительские соревнования. Правильное ли это впечатление?

– Есть профессиональные команды и соревнования высокого уровня. Есть любительские соревнования, где и именитых спортсменов не так много, и техника попроще. Такие соревнования более доступны для участия: в плане подготовки самих

› Чем больше людей будут говорить слово «КАМАЗ», чем больше он будет известен как участник гонок и как автомобиль-победитель, тем больше у завода будет покупателей. Даже не в самом удачном для предприятия 2015 году из 29 140 выпущенных машин 5,6 тыс. пошли на экспорт



спортсменов и материального обеспечения. Но существует и переток между любительским спортом и профессиональным. Начал человек с «Нивы» и любительских соревнований, занял призовое место, оценил свои силы, решил попробовать себя в профессиональном спорте. За примером далеко ходить не надо – Сергей Куприянов (*пресс-секретарь Председателя Правления ПАО «Газпром», заместитель начальника Департамента. – Ред.*).

Он решил попробовать себя в ралли-рейдах несколько лет назад – как раз на «Ниве» в трофи-рейдах (соревнованиях по преодолению бездорожья). Показал неплохие результаты. Решил попробовать более сложный вид транспорта – грузовик. Связался с нами, с командой KAMAZ Master. Когда первый раз сели с ним в автомобиль, я посмотрел, как

у него получается. Вижу: огонек в глазах, машину чувствует, отношение к автомобилю бережное. Это очень важные качества для пилота. Как и способности в управлении. Надо помнить, что для любого новичка в автоспорте самое главное – добраться во время соревнований до финиша. А результат – дело десятое. Сергей не только доехал до финиша, но и результат показал неплохой. После российских гонок он перешел на международные. Первой была Africa Race (духовная наследница ралли «Париж – Дакар»). Другой континент, другой масштаб соревнований. Было очень волнительно: получится ли? Получилось.

Важно, чтобы у человека был правильный подход к делу, чтобы он мог объективно оценивать свои силы. А задачи надо ставить себе чуть выше того, что, как ты считаешь,



тебе по силам. Я уверен, что спорт в той или иной мере должен быть в жизни каждого человека. Он формирует необходимые для обычной жизни качества: способность моментально принимать решения, волю к победе, стремление быть во всем первым.



50 % МАШИНА, 50 % ЧЕЛОВЕК

– Во многих видах спорта человек обязан результатом своему телу: его силе, скорости реакции, координации и прочему. Что тренирует гонщик?

– В автомобильном спорте, на мой взгляд, лишь 50% результата зависит от машины. Вторые 50% – от человека. Для гонщика важна физподготовка. Для ралли-рейдов необходимы выносливость, крепкий мышечный корсет спины и шеи. Организм должен быть хорошо подготовлен. Потом надо тренироваться в пилотировании на специально оборудованных гоночных трассах. Необходимо тренироваться в преодолении крутых поворотов, ям и т.д.

– Где организованы такие трассы?

– Перекрываются дороги общего пользования и участки бездорожья.

– Где тренируется KAMAZ Master?

– В пригороде Набережных Челнов. У нас есть три тренировочные трассы, где тестируются автомобили и проходит подготовка пилотов. Подобные трассы есть и в Подмосковье.

– А почему именно KAMAZ Master оказалась знаковой командой, которая регулярно занимает первые места в соревнованиях? Если взять тот же «Дакар», то у КАМАЗа в два раза больше побед в классе грузовиков, чем у ближайших преследователей – 13 побед против шести у Tatra и пяти у Mercedes-Benz. Есть же и другие команды с постсоветского пространства, а также давние участники этих соревнований из Франции, Италии, Германии. Но они таких результатов не показывают.

– Во-первых, не стоит принижать достоинства наших товарищей с постсоветского пространства. Все-таки команда KAMAZ Master появилась раньше других, когда еще существовал СССР. Первые восемь лет мы не показывали значимых результатов. Вплоть до 1996 года, когда команда наконец заняла первое место на «Дакаре». Та же команда Минского автозавода (МАЗ) с каждым годом растет и демонстрирует очень хорошую динамику. Они начали участвовать в «Дакаре» с 2012 года, и за это время их экипажи поднялись с 31-го до 10-го места. В гонках «Шелковый путь» МАЗ участвует с 2010 года – рост с 12-го до 3-го места. Это очень перспективная команда.

– Ни в коем случае не предлагаю критиковать других участников. Но объективная действительность такова, что количество побед у KAMAZ Master больше, чем у других команд. Независимо от того, как давно они начали участвовать в «Дакаре». Хотелось бы понять, в чем преимущества?

– Тяжело оценить. Наверное, начнем с того, что люди собрались одержимые гонками, но при этом способные объективно оценивать свои возможности. Мы, повторюсь, не сразу стали побеждать. Сначала целью было

просто доехать до финиша, потом – попасть в призовую тройку, а только затем – победить. Мы учитывали свои ошибки, конструкторы совершенствовали технику. Как бы банально это ни звучало, но взаимовыручка – тоже важный фактор. В команде собрались настоящие профессионалы и новички, которые хотят учиться и развиваться. Результат наших усилий – занятые места, высокая оценка со стороны руководства страны и наших болельщиков. Приятно, когда на улице узнают и говорят, что мы делаем нужное дело.

ИЗ ГОНОК В СЕРИЮ

– Что получает от гонок КАМАЗ? Испытывает агрегаты, сплавы, некие технические решения, которые пойдут в серию?

– Нужно понимать, что на момент создания гоночной команды завод был очень молодым – он появился в 1976 году. Первые 20 лет мало кто на планете знал о КАМАЗе. Создание гоночной команды во многом решало маркетинговые задачи. Чем больше людей будут говорить слово «КАМАЗ», чем больше он будет известен как участник гонок и как автомобиль-победитель, тем больше у завода будет покупателей. Даже не в самом удачном для предприятия 2015 году из 29 140 выпущенных машин 5,6 тыс. пошли на экспорт.

Вторая составляющая – техническая. Конструкторы команды и конструкторы завода работают в одной связке. Решения, которые мы применяем в спортивных грузовиках, действительно идут в серию. Примеров этому много: и в области системы охлаждения двигателя, и по подвеске, и по трансмиссии. Особо могу выделить систему накачки шин.

– А обязательно ли автопроизводителям создавать гоночные команды для совершенствования своей продукции?

– Как минимум такой шаг можно назвать очень разумным. Дело не только в испытаниях тех или иных узлов и агрегатов. Создавая команду, производитель демонстрирует рынку серьезность своих намерений: у такого производителя есть технические и материальные возможности поддерживать участие своих машин в гонках. На первом этапе у нас не было никаких спонсоров, все расходы нес завод. Полагаю, это окупилось. Потом, конечно, с ростом известности и на волне успехов у KAMAZ Master появились партнеры. К примеру, «Газпром».

– Как вы считаете, опираясь на свой опыт механика, насколько важно пилоту понимать устройство автомобиля, на котором он едет?

– Очень важно. Как говорится, матчасть надо знать. Знание конструкции позволяет максимально использовать потенциал машины. Не нагрузить лишнего, но взять всё возможное.



Помощь в пути

– Как определяется маршрут в ралли-рейдах?

– Его прокладывают организаторы. Часть всегда проходит по дорогам общего пользования, часть – по бездорожью. Маршрут ралли-рейда надо точно выдерживать, всё это прописано для штурмана в дорожной книге. Если отклоняешься от маршрута, накладывается пенализация.

– Какие участки сложнее?

– Бездорожье. Эта часть гонки идет в зачет времени, каждая секунда на счету. Чем быстрее преодолеешь гоночный участок, тем лучше у тебя будет результат дня, а затем и результат гонки.



– А если что-то случается по дороге?

– В автоспорте без технической поддержки невозможно. У каждой команды свои механики. Есть автомобиль техсопровождения, в котором едут запчасти. Есть бивуаки – места, где машины можно обслуживать. Утром команда технической поддержки выезжает вместе с «боевыми» (гоночными) экипажами. Гонщики едут по бездорожью, а техподдержка – по асфальту на следующий бивак. Если вы ломаетесь по дороге, то рассчитывать можно только на себя и других участников гонки. Случаются, конечно, точки пересечения гоночной трассы, где помощь разрешена.

Альтернатива на гонках

– Насколько, на ваш взгляд, оправданно участие в гонках авто-



мобилей на альтернативных моторных топливах?

– Что касается команды KAMAZ Master, то, как вы знаете, экипаж Сергея Куприянова едет на газодизельном КАМАЗе. Признаться, я сначала относился к идее включить газобаллонный автомобиль в гонки со скепсисом. Но потом на практике убедился в его преимуществах. Во-первых, снизилась дымность. А этот показатель контролируют организаторы соревнований, и если машина сильно дымит – они накладывают штрафное время. Во-вторых, улучшилась динамика, разгон. Двигатель «дышит» не атмосферным воздухом, а метаном. За счет этого машина лучше ведет себя на тяжелых трассах, например в зыбучих песках. Опасались, что газобаллонное оборудование на бездорожье

окажется капризным, но соревнования показали, что оно абсолютно надежно, никаких отказов не было.

– Сидели за рулем?

– Да. Проехал на таком автомобиле. Впечатляет. Кстати, расходы на топливо у такого КАМАЗа оказались ниже. Мы специально посчитали – экономия составила около 15%.

Результаты, которые показал газодизельный КАМАЗ (экипаж Сергея Куприянова), впечатляют. Так, на ралли-рейде Africa Eco Race в 2015 году он занял второе место среди грузовиков и третье место в общем зачете.

– Я знаю, что в кольцевых гонках участвовали электромобили. А не было ли подобного в ралли-рейдах?

– Последнее время участники на автомобилях с гибридными двигателями и на «чистых» электромобилях появлялись. Им даже удавалось финишировать. Но высоких результатов у таких автомобилей пока нет.

«Шелковый путь»

– В этом году гонка «Шелковый путь» впервые растянулась на 11 тыс. км – от Москвы до Пекина. Во что вы как руководитель проекта хотели бы превратить этот ралли-рейд?



› Я сначала относился к идее включить газобаллонный автомобиль в гонки со скепсисом. Но потом на практике убедился в его преимуществах

– В главное событие внедорожных ралли в мире. Два года «Шелковый путь» не проводился. Но интерес со стороны спортсменов и болельщиков привел нас к мысли, что гонку нужно возобновить. Рад, что эта идея была одобрена Алексеем Миллером и подготовка началась. С его легкой руки гонка состоялась. Притом раньше «Шелковый путь» проводился только на территории России. А в 2016 году мы совершили «разворот на Восток» и организовали трассу до Пекина. В гонке приняли участие 125 экипажей из 40 стран.

– По сравнению с «Дакаром» такое количество участников много или мало?

– В этом году участников на «Дакаре» было порядка 300, но это с учетом мотоциклов (такой категории в «Шелковом пути» не предусмотрено). Так что в нашем случае 125 – это очень хороший результат. Гонка в таком формате проводилась впервые, не все потенциальные участники оказались готовы бросить вызов такому расстоянию. Кто-то не имел финансовой возможности участвовать, кто-то просто боялся, что не сможет проехать 11 тыс. км.

– Какова доля условно официальных команд и какова – любителей?

– Чтобы участвовать в гонке такого масштаба, надо получить лицензию гоночной федерации своего государства, заплатить вступительный взнос, подготовить автомобиль и техническое сопровождение. Отличить условного любителя от условного профессионала до старта практически невозможно, поэтому подробную статистику, к сожалению, предоставить не могу.

– Сколько экипажей хотелось бы видеть на «Шелковом пути» в будущем?

– Должно быть разумное количество. Мы как организаторы должны иметь возможность их накормить, предоставить техническое и медицинское обслуживание и т. д. Разумной считаю величину в 200–250 экипажей.

– Кто помогал организовывать гонку?

– Во-первых, разумеется, «Газпром». Также большую помощь нам оказала «Газпром газэнергосеть». Кроме прочего, эта компания впервые выставила свой экипаж (пилот Андрей Дмитриев, штурман Дмитрий Павлов), который показал очень хороший результат – 11-е место. Также помощь нам оказывали Газпромбанк, «Газпром нефть», КАМАЗ, Toyota, Akfel, АЛМАЛЫ и другие компании, а также многочислен-

ные средства массовой информации. Не хотелось бы обидеть кого-то умолчанием.

– На мой взгляд, у ралли-рейдов есть проблема в зрелищности. Возьмем для примера хоккей: зрители сидят на трибунах, видят всё происходящее на льду. Также на «Формуле-1» и других кольцевых гонках. Но ралли-рейды длятся несколько дней, машины едут по протяженной трассе, и зрителю, прямо скажем, мало на что можно посмотреть. Может ли развитие телекоммуникационных технологий сделать ралли-рейды более популярным видом спорта?

– Безусловно, может. В ралли-рейдах, конечно, есть своя специфика. Мы начали устанавливать в кабинах современные средства видеозаписи: пишется звук, можно видеть работу экипажа, смотреть, кто их догоняет и что творится впереди. Пока только в записи. Сейчас думаем об организации онлайн-трансляции гонок. На данный момент это очень дорого и технически осуществимо только на ограниченном количестве участков. Но это направление развивается и в недалеком будущем станет доступным. Уверен, оно обеспечит большой рывок в популярности ралли-рейдов.

Беседа вел Александр Фролов

Филиалам уже пятнадцать

Важную дату отмечают в октябре два структурных подразделения Отраслевого клинко-диагностического центра (ОКДЦ) ПАО «Газпром»

Полтора десятка лет оказывают высококвалифицированную и специализированную амбулаторно-поликлиническую помощь ветеранам газовой отрасли, детям, членам семей работников «Газпрома» и сотрудникам его дочерних организаций филиалы, расположенные в микрорайоне Раменки.



«**Т**ехнологии, что освоены или осваиваются в филиалах, являются самыми передовыми, оснащение – на современном уровне. Это, без сомнения, результат большой заботы крупнейшей российской компании о здоровье своих сотрудников, знак признательности и тем, кто не жалея сил отдавал и отдает свои годы становлению газовой отрасли», – говорит главный врач ОКДЦ, заслуженный врач РФ, доктор медицинских наук, профессор Николай Лебедев.

ВETERАНЫ ГАЗОВОЙ ОТРАСЛИ, ЧЛЕНЫ СЕМЕЙ

«За нашими плечами пятнадцать лет плодотворной работы, – говорит заместитель заведующего по лечебной работе Филиала №1, кандидат медицинских наук Елена Чернова. – Успех работы любого лечебно-про-

филактического учреждения – это помещения, оснащение и кадры. Мы считаем, что основное наше богатство – кадры! Мы выбираем лучших из лучших. В нашей работе нет мелочей. Важно всё: и создание для пациентов лечебно-охранительного режима и комфортного пребывания в стенах филиала, и отсутствие очередей, и спокойные, уравновешенные работники, и наличие аптеки с необходимыми лекарственными препаратами, в том числе и льготными, и укрепление здоровья в отделении медицинской реабилитации, и занятия спортом в физкультурно-оздоровительном комплексе на территории филиала».

«Когда-то в Поликлинику шли, просто ориентируясь на вывеску “Газпром”, – считает заслуженный врач РФ, ветеран ОКДЦ Анатолий Пулик. – Но теперь пациенты идут к нам за высокотехнологичной

медицинской помощью, за индивидуальным подходом, за обследованием и лечением в соответствии с медико-экономическими стандартами. Пациенты знают: в структурных подразделениях Центра самое современное оборудование, самое лучшее анестезиологическое обеспечение, высококвалифицированный персонал».

По мнению заведующего Филиалом №1, доктора медицинских наук Виталия Овсянникова, сформировался уникальный коллектив, увлеченный своей профессией, развивающий свои специальности. «Пятнадцать лет назад мы осознали себя единым коллективом, который объединило желание и способность воплощать задуманное, – говорит Виталий Викторович. – Из 160 человек, работающих в Филиале, подавляющее большинство – профессионалы с высокими деловыми и самое



главное – с высокими моральными качествами, которые знают, что такое сострадание больному».

«А какие у нас медицинские сестры! – отмечает Елена Чернова. – Такой коллектив просто “набрать” невозможно. Традиции ОКДЦ и необходимые для работы навыки передаются от старшего поколения – новичкам».

Вообще говоря, у газпромской медицины есть одна важная особенность – врачи и медицинские сестры постоянно проявляют в том или ином виде корпоративную солидарность: в частности, они искренне гордятся не только своими собственными успехами, но и достижениями своих коллег, Центра в целом. Общаясь с работниками ОКДЦ любого уровня, сложно не отметить фирменный газпромский патриотизм.

«Мы стараемся сохранить и приумножить традиции российской медицины, – говорит Елена Георгиевна, – у нас во главе угла – здоровье пациента, а не коммерческий интерес. Работаем по участковому принципу, активно формируем динамические группы наблюдения, ведем санитарно-просветительскую работу с ориентированием пациентов на здоровый образ жизни, рациональное питание, профилактику таких социально значимых заболеваний, как сахарный диабет, метаболический синдром, заболевания сердечно-сосудистой системы. Внедряем скрининговые программы, направленные на выявление заболеваний, в том числе онкологических, на ранних стадиях. На этом, как вы понимаете, в материальном плане ничего не заработаешь. Добиваемся отличных результатов и показателей именно в медицинском аспекте нашей деятельности».

Виталий Викторович, в свою очередь, замечает: «Бывает, наши врачи и сестры, находясь на курсах повышения квалификации, сами делятся знаниями по новейшим медицинским технологиям, которые внедряются или уже применяются в повседневной работе Центра». «На одном из конгрессов, – добавляет Елена Чернова, – ведущий акушер-гинеколог ОКДЦ Леонид Осин так рассказал о том, как у нас построена лечебно-диагностическая работа, что присутствовавшие профессио-

налы не только вопросами засыпали, но и долго аплодировали. А ведь коллег только красивыми словами не убедишь».

ДЕТИ РАБОТНИКОВ «ГАЗПРОМА»

В наши дни Филиал №2 – это супер-современная детская поликлиника.

«Сегодня мы оснащены новейшей аппаратурой рентгеновской, ультразвуковой и функциональной диагностики, – говорит заведующий Филиалом №2 Олеся Караштина. – Диагностика кардиологических проблем когда-то у нас началась с рутинной ЭКГ, а сегодня мы проводим холтер-мониторинг, СМАД, ЭХО-КГ, спирографию, а также нейрофизиологические методы диагностики. Сегодня мы имеем

Одно из наших ноу-хау – неврологический кабинет: пациентами в комплексе занимаются невролог, психолог, психиатр, логопед. Сегодня, к сожалению, у детей не редкость навязчивые состояния, синдром гиперактивности, дефицита внимания. Не все дети готовы к ритму мегаполиса. И тут на помощь приходят специалисты неврологического кабинета».

Врачи Филиала №2 постоянно профессионально совершенствуются – активно посещают конференции, семинары. Недавно в детской поликлинике появилось прекрасно оборудованное помещение, в котором еженедельно проходят конференции и клинические разборы.

Детский филиал стремится использовать наиболее передовые

» **«Здесь очень уютно, почти домашняя обстановка, доброжелательный и ответственный персонал, чисто и светло. Спасибо вам». Запись, которую оставил в книге отзывов пенсионер, ветеран газовой промышленности**

возможность диагностировать весь спектр инфекционных заболеваний, в том числе атипичных, герпетических инфекций; исследовать иммунный и аллергический статусы, определять маркеры кардиопатологии, аутоиммунных заболеваний».

В 2014 году в Филиале №2 возникла необходимость организации еще одного, третьего, педиатрического отделения. Количество специалистов педиатрического профиля возросло до тридцати. «Есть у нас и кардиолог, и ревматолог, и детский уролог-андролог, и гинеколог, и, что очень актуально в Москве, фтизиатр, – продолжает рассказ Олеся Владимировна. – Иногда детей для обследования направляют в туберкулезный диспансер. Родителей это пугает. А у нас свой фтизиатр, который является сотрудником городского туберкулезного диспансера. И вопросы диагностики мы решаем здесь, в нашем филиале...

методы. Например, здесь уже давно практикуются современные поливалентные вакцины, когда одновременно вводится пять-шесть компонентов, защищающих ребенка от инфекций. Такой способ улучшает иммунный ответ и сокращает сроки иммунизации.

Переступив порог Филиала №2, сразу понимаешь: здесь стараются свести к минимуму волнение и переживание, часто возникающие у детей в связи с посещением медицинского учреждения. Газпромский детский филиал – это не просто дорогая аппаратура, хотя и это тоже. Здесь всё, начиная с коридоров, где на стенах – развивающие интерактивные игры, напоминает посетителям об особенностях детского восприятия. Теплые интерьеры и умиротворяющая атмосфера – и многим, кажется, даже уходить из этой поликлиники не хочется.

Владислав Корнейчук



СПАСАТЕЛИ

На вопросы журнала отвечает директор Учебного центра ПАО «Газпром» Валерий Щепетильников

— Частное образовательное учреждение дополнительного профессионального образования «Учебный центр ПАО «Газпром»» в августе текущего года отметило свой десятилетний юбилей. Валерий Валерьевич, расскажите, чем занимается Учебный центр.

— В первую очередь это, конечно же, образовательная деятельность в области гражданской обороны и защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера мирного и военного времени, а также методическое обеспечение функционирования корпоративной системы гражданской защиты ПАО «Газпром».

В нашем Учебном центре количество обучаемых слушателей ежегодно увеличивается. Для этого есть все необходимые условия: постоянно оптимизируется учебный процесс (внедряются новые образовательные технологии, обновляются учебные программы и методические материалы), повышают свою квалификацию преподаватели, совершенствуется учебно-материальная база. Причем при обеспечении должного качества обучения слушателей образовательная деятельность неразрывно связана с поиском путей оптимизации затрат в учебном процессе.

В настоящий момент в Учебном центре работает грамотный преподавательский состав, включающий девять кандидатов наук. При этом средний стаж работы в сфере преподавания специальных дисциплин составляет от 7 до 10 лет.

Занятия проводятся как на базе Учебного центра, так и с выездом непосредственно в дочерние общества и организации ПАО «Газпром». Например, в текущем году планируется обучить почти 2,8 тыс. работников «Газпрома». А в следующем этот показатель превысит 3 тыс. слушателей.

Большим спросом среди дочерних обществ и организаций ПАО «Газпром» пользуются выездные занятия, проводимые преподавателями Учебного центра, которые имеют высокую практическую значимость и экономическую целесообразность. Согласно решению совместного заседания Штаба гражданской обороны ПАО «Газпром» и Комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности ПАО «Газпром» выездные занятия проводятся в том числе в форме заочно-очного обучения. Данным методом обучения было подготовлено свыше 3,4 тыс. человек. География проведенных выездных занятий охватывает всю территорию страны.

— В последнее время обозначилась потребность в подготовке спасателей нештатных аварийно-спасательных формирований для опасных производственных объектов «Газпрома». Что делает Учебный центр в этом направлении?

— Учитывая жесткие требования законодательства Российской Федерации в области безопасности опасных производственных объектов, в частности по наличию нештатных аварийно-спасательных формирований,

с октября 2010 года на базе Учебного центра организована подготовка спасателей нештатных аварийно-спасательных формирований дочерних обществ и организаций ПАО «Газпром». Одновременно на базе Учебного центра была создана и успешно функционирует объектовая комиссия Минэнерго России по аттестации аварийно-спасательных формирований и спасателей «Газпрома».

Следует отметить, что сейчас для подготовки спасателей Учебный центр развивает собственную учебно-материальную базу, включающую парк аварийно-спасательных автомобилей, пожарную автоцистерну, комплекс быстрого реагирования для ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов со всем необходимым оборудованием. Для качественного проведения практических занятий и отработки необходимых нормативов до настоящего времени использовались учебные площадки пожарной спасательной части МЧС России (г. Нахабино), арендуемые Учебным центром. С целью реализации программы оптимизации затрат в учебном процессе созданы временные учебно-тренировочные площадки: огневая полоса – психологической подготовки и учебная пожарно-спасательная башня, что обеспечивает подготовку спасателей без затрат на аренду мощностей у сторонних организаций. Сейчас мы готовим необходимую базу для подготовки газоспасателей. Думаю, что через год уже сможем набрать первую учебную группу.

Можно с уверенностью констатировать, что Учебный центр готов



› В текущем году планируется обучить почти 2,8 тыс. работников «Газпрома». В следующем этот показатель превысит
3 тыс. слушателей

обучать спасателей нештатных аварийно-спасательных формирований.
– **Какие программы реализует Учебный центр?**

– Подготовка работников «Газпрома» осуществляется по шести основным направлениям: защита в чрезвычайных ситуациях; мобилизационная подготовка; подготовка спасателей; обучение специалистов по ликвидации последствий загрязнения окружающей среды нефтью и нефтепродуктами; радиационная безопасность; средства криптографической защиты информации в инфокоммуникационных сетях.

Полигон

– **Планируете ли развивать учебно-материальную базу?**

– Планируем. При непосредственном участии начальника Управления ПАО «Газпром» Олега Шаповалова заложены предпосылки для развития и совершенствования учебно-материальной базы Учебного центра. В данный момент совместно с генеральным заказчиком и проектировщиком ведутся завершающие работы по проектированию уникального учебно-тренировочного комплекса (полигона), который планируется

построить в течение нескольких лет и который сможет обеспечивать подготовку ведомственных спасателей аварийно-спасательных формирований, а также газоспасателей в режиме так называемого полного погружения в производственную среду. Предполагается, что все учебно-тренировочные участки будут воспроизводить реальные производственные аварийные или чрезвычайные ситуации, характерные для нефтегазовых объектов. Таким образом уровень подготовки работников в области защиты от чрезвычайных ситуаций будет существенно повышен.

Что касается непосредственно полигона, то проектом предусмотрено строительство учебных тренажеров, которые будут в условиях, максимально приближенных к реальным, учитывать самые разнообразные аварийные ситуации на нефтегазовых объектах, что позволит эффективно отрабатывать необходимые умения и навыки реагирования спасателей и газоспасателей. Для этого предполагается строительство участка аварийно-спасательных работ на объектах газоснабжения, который будет включать в себя



объекты «Газпрома» в соответствии с технологией производства, начиная от газовой скважины и заканчивая газораспределительной станцией и объектами сбыта – сливно-наливной эстакадой с железнодорожной цистерной. На участке аварийно-спасательных работ на промышленных объектах будут готовить работников к действиям в условиях завалов (поиск пострадавших в различных условиях и при действии разного рода опасных факторов, эвакуация пострадавших, оказание первой помощи и др.). Участок психологической полосы и учебная пожарная башня предназначены для психологической и общефизической подготовки спасателей и пожарных. Навыки проведения поисково-спасательных работ на высоте при подготовке спасателей для олимпийских объектов «Газпрома» в г. Сочи планируется отрабатывать на участке подвесной канатной дороги. Учебная площадка – бассейн с трансформируемым макетом вертолета поможет в подготовке работников для морских нефтегазовых объектов ПАО «Газпром» с последующей их международной сертификацией.

Беседу вел Пётр Сергеев

Югославские КОРНИ

IV Фестиваль русской классической музыки «Большой» прошел этим летом в Дрвенграде при поддержке ПАО «Газпром нефть»

Двенадцать лет назад югославский и сербский кинорежиссер Эмир Кустурица построил для съемок фильма «Жизнь как чудо» сербскую деревню. Дрвенград впечатляет. Такое поселение еще поискать. Необычные, крытые деревом дома без дела не простаивают. В них живут туристы и приезжающие на крупные культурные мероприятия музыканты, кинематографисты, журналисты...



Мечавник

Из развешанных на столбах громкоговорителей звучит рок-н-ролл, в кинотеатре «Стэнли Кубрик» показывают фильм, в ресторане «Висконти» заняты все столики... Но если пройдешь на край деревни, мимо старой «волги», вроде бы подаренной Михалковым, за деревянную церковь с колокольной, откуда хорошо видны склоны покрытых лесом гор, с которых поднимается пар, почувствуешь: глядя на этот роскошный пейзаж, такой человек, как Кустурица, не мог удержаться от создания здесь чего-то из ряда вон выходящего.

«Мне уже давно снилось, что на горе Мечавник, где раньше были только телефонный столб и стог сена, а сейчас находится целый деревянный городок, я вижу пианино и филармонический оркестр, исполняющий произведения великих русских авторов. И вот еще одна моя мечта сбывается, а этот столб и стог сена уходят в прошлое... Сотрудничество с компанией «Газпром нефть» подтверждает, что два братских народа вместе делают возможным создание единого культурного



пространства». Это слова известного югославского, так он любит определять свою национальную принадлежность, кинорежиссера Эмира Кустурицы.

Цивилизация, созданная Кустурицей на склоне живописной горы, является своеобразным продолжением его фильмов, его мировоззрения. Потемкинская деревня благодаря энергии югослава стала не только настоящей, но и самой киногоеничной деревней в мире. Не только потому, что многие улицы и площади в Дрвенграде названы в честь кинорежиссеров и киноактеров (пл. Андрея Тарковского, ул. Джима Джармуша, ул. Брюса Ли и т.п.). Улочки Мечавника киногоичны так же, как парижские бульвары и амстердамские набережные. Но только еще больше. Дрвенград – ожившая декорация. На этих вымощенных деревом улицах как ни фотографуй – получается интересный гармоничный кадр.

МОСТ НА ДРИНЕ

Креативным анклавом на склоне сербской горы, находящейся рядом с границей с Боснией и Герцеговиной, амбиции Кустурицы в сфере пропаганды настоящей – противостоящей американскому масскульту – культуры не ограничиваются. Перебравшись за кордон, до которого от Дрвенграда рукой подать, и проехав немного в глубь страны-соседа оказываешься в боснийском Вышеграде, на берегу реки Дрина. Здесь в немалой степени усилиями автора «Андеграунда» появился другой, посвященный нобелевскому лауреату, культурный анклав: Андричград. Иво Андрич – любимый писатель не только известного югославского кинематографиста, но и миллионов читателей во всем мире.

И этнопоселение Дрвенград, и культурно-исторический квартал Андричград – две части созданной югославом-режиссером... Югославии. В корнях того же Кустурицы отражается сложность балканской истории. Он из семьи не практикующих мусульман сербско-православного происхождения, родился и жил в югославской Социалистической Республике Босния и Герцеговина во времена правления коммуниста Тито, учился в Праге, говорит по-английски, работал в Голливуде.

Организаторы «Большого» дали журналистам, освещавшим фестиваль, возможность не только дышать несколько дней горным воздухом в Дрвенграде, но и пройтись по соединяющему берега Дрины легендарному каменному мосту, о котором писал Андрич в своем знаменитом романе.

ФЕСТИВАЛЬ

В конкурсной части фестиваля приняли участие 65 талантливых молодых музыкантов из Сербии, Республики Сербской и России. Классические и современные произведения русских и сербских композиторов исполняли молодые артисты из сербских и региональных российских музыкальных школ и консерваторий.

В жюри фестиваля вошли авторитетные в мире музыки специалисты: народный артист России, солист Московской Государственной филармонии, профессор Российской Академии музыки им. Гнесиных пианист Юрий Розум, кандидат наук, декан Факультета музыкального искусства в Белграде, профессор по классу арфы и камерной музыки Лильяна Несторовска, профессор Музыкальной Академии Восточного Сараево, перкуссионист, композитор и дирижер Зоран Комадина.

На открытии фестиваля выступил симфонический оркестр «Большой» под управлением Срболоба Динича, руководителя Оперы



** Главный приз, «Золотую матрешку», в старшей возрастной категории (от 18 до 25 лет) присудили сербскому аккордеонисту Милославу Бойичичу, который учится в Белгороде*



в Мехико-Сити. Прославленный тенор Зоран Тодорович продемонстрировал собравшимся возможности уникального голоса. Во второй день фестиваля выступили знаменитый российский пианист Юрий Розум и молодая звезда из Армении – победитель конкурса им. П.И. Чайковского, виолончелист Нарек Ахназарян.

Во время IV фестиваля «Большой» прошли уникальные мастер-классы для молодых музыкантов. Секретами мастерства делились Зоран Тодорович, Нарек Ахназарян, Юрий Розум, Неманья Радулович.

Главный приз, «Золотую матрешку», в старшей возрастной категории (от 18 до 25 лет) присудили сербскому аккордеонисту Милославу Бойичичу, который учится в Белгороде. Среди победителей в возрастной категории от 13 до 17 лет – учащаяся Детской школы искусств им. П.И. Чайковского города Ноябрьска, пианистка Екатерина Маслова. Ей досталась «бронза».

В последний вечер фестиваля состоялся концерт скрипача-виртуоза Неманьи Радуловича и ансамбля Double Sens. Прозвучали произведения разных авторов. В том числе тронувшая сердца публики сербская колыбельная «Зайди, зайди...»: «Твои листья, лес, сестра, назад вернутся снова. Моя юность, лес, сестра, не вернется никогда». Уверен, что в следующем году фестиваль «Большой», как и югославская летняя растительность, вернется и порадует всех еще больше.

Владислав Корнейчук

Музыка без ГМО

На вопросы журнала отвечает певец, поэт, композитор Вячеслав Малежик

КОРОТКИЕ ВОЛНЫ

– Вячеслав Ефимович, знаю, что в свое время музыка «Битлз» произвела на вас сильнейшее впечатление.

Как жили битломаны в 60–70-е?

– Меня очень огорчает представление многих молодых людей о той эпохе. Из таких фильмов, как «Стиляги», следует, что большинство советских людей того времени носило серые робы и то и дело стояло по стойке смирно. Всё в нашей той жизни было значительно наряднее и веселее! Моя приятельница, стюардесса, в частности, летавшая в Париж, в те времена утверждала, что попадающиеся на улице Горького девушки одеваются гораздо интереснее тех, что можно повстречать на Елисейских Полях.

Если мы недополучали какую-то информацию, это заставляло нас напрягать воображение, додумывать... И зачастую наши фантазии были ярче того, что происходило на самом деле. А когда так называемый железный занавес убрали и появилась возможность поехать в Соединенные Штаты, страну, в которой, как нам казалось долгое время, жили богочеловеки, выяснилось: в наших мечтах тамошняя жизнь выглядела ярче, наряднее, креативнее. Оказалось, битлы и роллинги тоже ходят в туалет. И, может быть, слава богу, что в 60–70-е мы не могли разглядывать битлов и роллингов под микроскопом.

На днях слушал одну радиопрограмму, в которой композитор Владимир Матецкий в гостях у Владимира Соловьева рассуждал на тему, какое было ужасное время, имея в виду, разумеется, советский период. Дескать, пластинки «Битлз» приходилось добывать, пользуясь услугами спекулянтов, а потому многие люди тогда были несчастливы. А я помню, каким огромным счастьем

было в диапазоне КВ обнаружить битловскую или еще какую-то песню и, если повезет, дослушать. Сигнал на коротких волнах далеко не всегда был идеальным. Это занятие можно было приравнять к экстремальным видам спорта.

ГЕНОМОДИФИЦИРОВАННЫЙ РОК-Н-РОЛЛ

– **Что же тогда есть счастье?**

– Счастье и несчастье всегда находится в самом человеке. Не может быть вакуума в душе, в голове. Свободное пространство заполнялось книгами, театром, кино, пластинками. И в чем-то жизнь тогда, на мой взгляд, была более интересная. О дереве, сказано в Священном Писании, судят по плодам. А тогда, в так называемые годы застоя, плоды вырастали куда более съедобные, нежели сегодня. Современный генномодифицированный рок-н-ролл не так полезен, как то, что делали мы, не имея возможности убивать сорняки и микробы нитратами, убивая весь живой организм.

– **В свое время вы копировали «Битлз», но ваши песни от того, что делала ливерпульская четверка, отстоят довольно далеко...**

– Я учился в музыкальной школе, слушал радио, разные пластинки. Играл на танцах и свадьбах, на которые меня приглашали. Будучи тогда еще маленьким мальчиком, которого из-за баяна не было видно, я уже играл для публики. Я прилично знаю народную, симфоническую музыку. А песни «Битлз» заставили меня взять в руки гитару – и в итоге получить профессию, которая меня до сих пор кормит и доставляет мне удовольствие.

– **А что именно вы ГМО-рок-н-роллом называете?**

– Появилась возможность на компьютере записывать песню отдельными фразами, встраивая нужные, уже готовые, короткие аудиофайлы – семплы. А если вокалист не умеет петь, сегодня можно в студии все «вытянуть». Однако пение такое и вообще песни такие – сродни дистиллированной воде. В воде, в которой никаких



** Появилась возможность на компьютере записывать песню отдельными фразами, встраивая нужные, уже готовые, короткие аудиофайлы – семплы. Однако такие песни сродни дистиллированной воде*



* *Современные молодые люди, у которых клиповое мышление, не затрачивают никаких усилий, чтобы вникать в новые произведения*

компонентов живого организма не сохраняется. Мой друг Юра Лоза сильно «подсел» на все эти современные возможности чисто – я имею в виду музыкальную интонацию – и ритмически точно записывать песни. И даже накрутил на наших рок-кумиров, утверждая, что зачастую поют и играют не очень точно.

– Он высказал достаточно адекватное мнение, говоря о неряшливом пении, к примеру...

– Не спорю. Но тот продукт, который записывался живьем, на меня как на слушателя гораздо большее воздействие имеет, нежели то, что сегодня производится в нашей музыкальной индустрии... То, что чистенько и аккуратненько сделано, почему-то совсем меня не радует. Хотя, безусловно, в словах Юры присутствует правда. Единственное, я бы к отцам-основателям, которые нам дали профессию, проявил бы больше уважения. – Раньше было много популярных артистов, собиравших стадионы. Сегодня таких народных любимцев – единицы. Все разбрелись по своим нишам, выступают в клубах...

– В этой ситуации виноваты продюсеры. Они считают, что удобнее производить музыкальный продукт в духе имеющихся клише, которые уже пользуются спросом. А еще продюсерам неудобно иметь дело с личностями. Если в группе, назовем «Красивые девчонки»,

появляется харизматичная солистка, ею становится сложно управлять. Она уже может отказать пойти на светский раут, где ей придется любезничать с важным господином. Удобнее работать с пушечным мясом. А личность, если ее не держать в узде, сама начинает ставить продюсеру условия и в конце концов может начать делать сольную карьеру.

Кстати, сегодня я совсем не смотрю музыкальные телеканалы, видеоклипы – не получаю ничего питательного для своей души и считаю, что, если их смотреть, начнется цинга: станут выпадать зубы и волосы. Другое дело – трансляция или запись живого концерта, который я бы сравнил с натуральным продуктом, с мясом средней прожарки с кровью...

Вокально-инструментальные ансамбли

– Когда вы почувствовали, что музыка – дело вашей жизни?

– Еще в 68-м году, когда я написал песню «Наташка», мне приходила мысль, что я могу стать музыкантом. Но я продолжал учиться в Московском институте инженеров транспорта (МИИТ) и активно участвовать в самодеятельности, потому что меня бы забрали в армию, если бы я ушел на профессиональную сцену. Лишь окончив институт и получив звание офицера, практически отработав по распределению, я откликнулся на предложение ВИА «Веселые ребята».

– Когда появилось желание начать сольную карьеру?

– Дело в том, что вокально-инструментальный ансамбль (ВИА), поскольку жанр этот считался чисто молодежным, по идее, подразумевал, что все участники молоды. Когда мне стукнуло тридцать три года, я стал думать: а что со мной будет после тридцати пяти? И решил тогда, это было начало 80-х, уйти в самостоятельное плавание.

– Какие качественные изменения в вас произошли после того, как вы ушли из физиков в лирики?

– После того как я окончил МИИТ, распределился в Госкомитет стандартов. Проработал там два с половиной года. Защитил кандидатский минимум. Но я не понимал, для чего я там что-то делаю: не видно было плодов моего труда. А на профессиональной сцене, когда ты играешь для собравшихся людей, появляется чувство твоей нужности, удовлетворения. Правда, и тем самым продюсерским пушечным мясом я себя почувствовал в ВИА. На афишах значилось название ансамбля, стояла фамилия художественного руководителя, но музыканты не указывались. Было ясно, что в любой момент любого из нас можно заменить на кого-то другого.



Музыкальные вкусы и среда

– Знаю, что ваш младший сын Иван старается пробиться на музыкальный олимп...

– Сейчас он находится в непонятном состоянии. Группа их распалась. Сегодня Ваня в поиске самого себя.

Собрался поступать в магистратуру, хочет стать кинорежиссером. Способный малый, пытался пробиться с песнями на английском языке. Я думаю, даже понимая, что весь мир поет по-английски, что наши люди хотят слушать тексты на русском. Хотя, откровенно говоря, перестал понимать, что происходит на нашей сцене.

Когда в США появился рэп, который я считал американским шансоном (чернокожие музыканты пели о проблемах с полицией), то не думал, что в России рэперы – вроде нашей группы «Баста» – станут собирать стадионы.

А что касается Вани, то ему надо пройти свой путь признания-непризнания, чтобы это его закалило, обогатило каким-то собственным опытом. В воспитании Вани я стараюсь быть другом, не быть категоричным, давая советы. Вспоминаю, как отец, когда я из-за своей самодеятельности заваливал очередную сессию в МИИТе, грозился топором разорвать гитару, чтобы не мешала мне становиться инженером...

– В какой среде вы росли?

– Я родился в семиметровой комнате московского гетто в районе Белорусского вокзала, между Бутырским валом и Лесной улицей. Там было несколько кварталов двухэтажных домов с удобствами во дворе.

– До бразильских фавел этому московскому гетто было, скорее всего, далеко...

– Не знаю, не бывал в фавелах. Я родился и прожил первые три года в семиметровой комнате с мамой, папой и сестрой. Лишь потом мы переехали аж в тринадцатиметровые хоромы, где я жил до шестнадцати лет. При всех прочитанных книжках комплекс, что я родился в таком месте, и через много лет давал о себе знать. Например, когда где-либо заговаривали об авангардизме, я поджимал хвост. С умным видом молчал, слушая, пока кто-то рассказывал о своем отношении к творчеству Малевича.

А однажды моя приятельница сказала: «Слава, ты неправильно оцениваешь искусство. Надо стать ребенком, отключить сознание и понять, воздействует на тебя то или иное произведение. Если не воздействует, если ты включаешь голову и пытаешься что-то понять уже с ее помощью – это не искусство или это не твое».

Мне кажется, очень много демагогии при оценке-анализе художественных произведений критиками, в результате которой нам навязывается та или иная точка зрения. Хотя инструментария для более или менее точной оценки музыки, живописи, литературы у людей до сих пор нет, любые мнения в этой сфере грешат субъективностью.

Социальные сети

– Но зато у определенного сорта людей есть желание казаться большими знатоками, а многим артистам свойственно стремление угождать публике.

– В начале 70-х я с известным саксофонистом Алексеем Козловым случайно встретился на улице Горького. Он в тот период собрал джаз-рок-группу «Арсенал».

И я ему радостно говорю: «Леша, можешь нас поздравить. Мы подготовили программу, полностью состоящую из собственных песен!» Он и говорит: «Это, по стратегическим соображениям, неправильно. 95 % аудитории не имеет собственного мнения. Его им формируют три из оставшихся пяти процентов, которые, во-первых, его имеют, а во-вторых, громко и безапелляционно везде навязывают. Вот эти три процента нужно накормить. Сегодня они увлечены англо-американским роком, значит, вы должны сыграть для них какие-то рок-стандарты».

– Интересно, три процента... Судя по вашему рассказу, в СССР уже тогда был маркетинг, пиар.

– Пиар тогда существовал, хотя слова такого не было.

– Многие артисты нынче завели себе страницы в соцсетях. Большинство молодых людей почти на полном серьезе считают: если тебя там нет, значит, тебя и вообще нет. А вы есть в Интернете?

– У меня есть свой сайт <http://malezhik.ru>. Старший сын Никита принудительно, чтобы я был представлен в социальных сетях, зарегистрировал меня в Facebook. Я за полтора дня, уделенных этому сайту, чуть с ума не сошел. Начался обвал запросов каких-то людей, которые сразу захотели стать моими друзьями и чуть ли не одноклассниками. Решил посмотреть, о чем они пишут. Заглянул на страницу одного хорошего знакомого, которого я очень уважаю как музыканта. Но там мне открыли душу, рассказав, как покакала кошечка. И я решил больше к этому занятию не возвращаться.

Никита меня убеждал, что я неправ, что не хочу быть современным. А просто мне уже много лет! Уделять полтора часа в день соцсетям? Не желаю. После полученного в Facebook опыта понял: народ целиком погрузился в Интернет, потому что все сегодня хотят выглядеть гламурными персонажами. Самофотографирование – это же подражание глянцевым журналам. А интересуются обитатели Всемирной паутины в основном самими собой, количеством лайков и светскими новостями. Хотя мне, конечно, очень жаль, что моя профессиональная деятельность в наше время волнует людей значительно меньше, чем приключения российских футболистов на Лазурном Берегу.

– Молодежь сегодня нередко считает, что модно выглядеть – гораздо важнее, чем читать толстые книжки. И двадцать, и тридцать лет назад было то же самое...

– Проблема не в «селфи» как таковых, а в том, что никто не хочет ни во что вникать. А если мы говорим о музыке, современные молодые люди, у которых клиповое мышление, не затрачивают никаких усилий, чтобы вникать в новые произведения. Такая аудитория, если меня и услышит, то не задержит на моей песне свое внимание, не задумается, что же я хотел сказать. Она ее пролистает – и поспешит к следующей новинке.

Поэтому сегодня я занимаюсь творчеством, исходя из того, что получу удовольствие в процессе сочинительства и записи. Да, у меня есть аудитория, которая слушает меня и ждет новых песен, но это далеко не молодежь... Если моя песня «Двести лет» в начале 80-х зацепила всю страну, то сейчас вряд ли у меня получится написать и исполнить суперхит, который всем понравится. Но я не унываю, жизнь прекрасна!

Беседу вел Владислав Корнейчук



*На вопросы журнала
отвечает совладелец гол-
ландской инновационной
компании Eye on Air BV
Юрий Удалов*

ПРОЕКТ «ВЕЛИКАЯ ЕВРОПА»

– Юрий Борисович, что представляет собой Европа с вашей точки зрения, как человека, который давно живет и ведет бизнес в европейском регионе, является гражданином одной из европейских стран и, соответ-
ственно, видит всё происходящее изнутри?

– Ситуация выглядит всё более и более сюр-
реалистично, что в последнее время особенно
бросается в глаза. Начнем с того, что Европа,
которая, кстати, почему-то не считает евро-
пейской Россию, в целом всё больше походит
на социалистический лагерь, а Евросоюз при-
обретает всё больше схожих черт с Советским
Союзом. Причем не в период расцвета, а ско-
рее времен излёта СССР. Теперь уже не так
важно, что именно стало последней каплей для
начала стремительного падения Советского
Союза, а вместе с ним и соцлагеря – предатель-
ство, глупость, давление извне или всё вместе
взятое. Но сегодня совершенно очевидно, что
они пали жертвами ханжества, лицемерия
и непрофессионализма правящих элит,
а также идеологических шор, в которые сами
себя загнали. Ровно этот же путь сейчас повто-
ряют Европа и Евросоюз, с той лишь разницей,
что критическая точка тут пока не пройдена.

Будь то Российская Империя, СССР или
Российская Федерация, Европа всегда недо-
любовила Россию, относясь к ней с опаской,



Европейский Сюр





** После не слишком успешных попыток стимулировать экономику европейцы пошли по пути максимального сокращения затрат на социальный сектор*



** Немецкие журналисты подсчитали, что на еду беженца расходуется в день от 11 евро (в Берлине) до 16 евро (в Мюнхене). А безработный немец может себе позволить питаться лишь на*

**4,72 евро
в день**

но в то же время восхищалась ее самобытной культурой и завидовала ей (скорее, территории и ресурсам, «доставшимся не тем»). Поэтому, с одной стороны, всеми силами боролась, чтобы уничтожить «этого монстра», который угрожает всему «прогрессивному человечеству», с другой – лелеяла мечту самой превратиться во что-то большее. Возможно, даже в еще большее, чем Советский Союз, – в некое общеевропейское государство «Великая Европа». В «оптимистическую» пятилетку 1985–1989 годов многим даже казалось, что эта мечта вполне может стать реальностью, причем в обозримой перспективе. Небывалую популярность тогда стала приобретать так называемая теория конвергенции, предполагающая, что социалистический мир будет становиться более либеральным, а капиталистический – более социально направленным, в результате чего появится некое общее образование на базе всего лучшего из двух этих миров. В то время впервые после де Голля о единой Европе от Ла-Манша до Тихого океана заговорил тогдашний председатель Еврокомиссии Жак Аттали.

Однако СССР рухнул, и этой мечте так и не было суждено сбыться. Ослабевшую же Россию не стали рассматривать в качестве возможного равноправного члена будущей «Великой Европы», зато признали «тюрьмой народов», которую следовало разделить на множество отдельных, независимых друг от друга бантустанов.



~ Жак Аттали.
В апреле 1991 года
стал первым главой
Европейского банка
реконструкции
и развития

~ Жан-Клод Юнкер,
вступивший в долж-
ность с 1 ноября
2014 года Председа-
тель Европейской
комиссии



– Так или иначе, но проект создания объединенной Европы был запущен. Насколько он оказался успешным?

– Сначала процесс европейской интеграции шел в соответствии со вполне понятной логикой, базирующейся прежде всего на экономической целесообразности. Было создано Европейское экономическое сообщество (ЕЭС), в которое вошли страны, прекрасно представлявшие себе, что именно им надо и как получить синергетический эффект от такого взаимодействия. Достаточно сказать, что среди них были Германия, Франция, Италия и страны Бенелюкса, а потом и Великобритания. Стремление расширить этот союз до разумных пределов было вполне понятно и оправдано – хотелось дальше расти и развиваться. Поэтому сначала, в конце 1950-х годов, объединение включало шесть государств, затем увеличилось до девяти, а к середине 1990-х – до пятнадцати. Пока в этом был реальный смысл, ни у кого не возникало лишних вопросов. Однако когда экономическая целесообразность отошла на задний план, логика дальнейшего расширения сообщества стала теряться.

Между тем наращивание числа членов Европейского союза (ЕС), созданного на основе ЕЭС в 1992 году, превратилось в идею фикс. И теперь стран ЕС – 28, хотя вполне очевидно, что ставка сделана уже не на качество участников, а на их количество. Так, если включение в состав объединения Греции, Испании и Португалии хоть и вызывало некое недоумение, все-таки не сильно портило общую картину, то присоединение к ЕС стран Прибалтики, Болгарии и Румынии не оставило никаких сомнений, что количественные показатели набираются фактически любой ценой. Не говоря уже о начале обсуждения и подготовки интеграции в Евросоюз таких стран, как Грузия с Молдавией, Босния с Албанией или Сербия с Украиной, что вообще остается за рамками здравого экономического смысла.

Еврочиновники твердят как мантру, что Европа благодаря этому создаст для себя



огромный единый свободный рынок сбыта в 500 млн человек, что больше, чем в США, где порядка 325 млн жителей. Однако почему-то умалчивают некоторые детали. Например, что вся экономика Украины меньше, чем Северной Голландии, одной из провинций Нидерландов. Это значит, что в действительности такие страны, как Голландия, Германия и Франция, будут вынуждены взять на иждивение еще пол-Европы. В результате судьба Евросоюза в перспективе будет схожа с участием Советского Союза, пытавшегося содержать за свой счет полмира.

О ЧЕМ ДУМАЮТ В ЕВРОПЕ?

– Такая политика негативно сказывается на экономике государств ЕС?

– Безусловно. Тем более что с 2008 года Европа, как и весь мир, живет в условиях глобального экономического кризиса. Первые волны кризиса европейцы встретили довольно бодро, по-кейнсиански. Активно принимались осуществлять меры по стимулированию экономики. Благо, что деньги на это тогда были. Но на что они пошли? Допустим, муниципалитет голландского городка, в котором я живу и работаю, бросил все средства на то, чтобы вдоль проходящей здесь железной дороги вырыть по обе стороны декоративные пруды. Директор Центрального бюро планирования Голландии признал, что более идиотского применения антикризисным инвестициям было сложно придумать. Удивительно, но в Европе этот случай не стал каким-то исключением. Так, за счет средств Фонда регионального развития Евросоюза, предназначенного для реализации крупных инфраструктурных проектов, в Голландии построили очередной антикризисный мостик. А в Польше, например, профинансировали создание развлекательного парка. Правда, потом выяснилось, что место, выбранное для строительства, оказалось крайне неудачным. Во-первых, новый парк расположен слишком далеко от всех крупных городов. Во-вторых, буквально в 15-ти минутах от него уже есть другой парк, который также построили в рамках программы стимулирования европейской экономики. И теперь неясно, что со всем этим делать.

Между тем деньги вложены и кто-то, по-видимому, даже получил прибыль от реализации столь полезных для Европы антикризисных проектов. Однако оказалось,

что кризис почему-то не проходит. Более того – он усугубляется. А тут еще посыпалась экономика Испании, Португалии, Ирландии, Греции. И вот здесь, когда на поверхность выплыли ошибки политики Евросоюза, энтузиазм европейцев как-то резко поутих.

Ведь почему на грань банкротства попала, допустим, Греция? До вхождения в ЕС эта страна не отличалась развитой экономикой, да и вряд ли ее можно было назвать сильно надежным партнером. Но она хотя бы старалась жить по средствам. После же ее вхождения в Евросоюз евро заменило греческую драхму, стоимость кредитов в Греции резко упала и греки пустились во все тяжкие их набирать. В 2004 году греки провели Олимпиаду, ни в чем себе не отказывая. А когда наступил мировой кризис, оказалось, что экономика Греции совсем плоха. Мало того: если, например, ирландцы в аналогичной ситуации смогли туго затянуть пояса, чтобы выбраться из долговой ямы, то у греков, похоже, даже и желания-то такого нет.

И тут возникает справедливый вопрос: а о чем, интересно, европейцы думали раньше? И даже не тогда, когда нужно было следить за греческими расходами уже внутри Евросоюза, хотя и это было бы не лишним, а когда только собирались принимать Грецию в ЕС. Если вообще говорить о членах ЕС, то Греция – далеко не самая большая проблема Евросоюза. В результате экономический кризис в Европе продолжается. Пусть сегодня здесь и чуть легче, чем пару лет назад, но света в конце тоннеля не видно. Поэтому можно только гадать, чем руководствуются европейцы, собираясь продолжать расширение ЕС за счет таких стран, как Сербия или Украина.

КОНЕЦ СПРАВЕДЛИВОСТИ

– А за счет чего в основном Евросоюз пытается решать экономические проблемы?

– После не слишком успешных попыток стимулировать экономику европейцы не стали придумывать ничего нового и пошли по самому простому пути максимального сокращения затрат на социальный сектор. Свертываются социальные программы и выплаты, увеличивается пенсионный возраст, нарастают налоги и сборы.

Во времена Советского Союза и социалистического лагеря одним из результатов противостояния Запада распространению коммунистических идей стала

➤ Демонстрация
против безработицы

✓ Демонстрация против
пенсионной реформы

реализация широкомасштабных социальных реформ во всей Европе и появление множества социальных гарантий в западноевропейских странах. С развалом СССР исчезла и необходимость в поддержании высокого уровня социальной справедливости. И если до начала текущего мирового кризиса свертывание социальных обязательств в Европе шло постепенно, то теперь этот процесс ускорился.

Так, в Голландии, например, опережающими темпами осуществляется пенсионная реформа. Предполагается, что в результате ее реализации к 2021 году пенсионный возраст повысится до 67 лет, как для мужчин, так и для женщин. При этом размер пенсий будет исчисляться не из расчета 70% от средней ставки заработной платы за последние пять лет трудовой деятельности, а 50% от средней ставки за всё время работы. То есть разница будет гигантская. Между тем пенсионные фонды уже много лет подряд или не индексируют пенсии, или уменьшают процент выплат. Потому что для простого выполнения пенсионных обязательств требуется уровень покрытия пенсионных накоплений в 107%, а для индексации – 135%. Но пенсионные фонды не способны поддерживать этот уровень, потому что живут главным образом за счет игры на фондовых биржах, вложений в государственные облигации и недвижимость, рента по которым крайне мала. Так, в среднем по Европе она близка к нулю, а в Германии вообще со знаком минус. Из-за этого степень гарантированности выплат пенсий в Европе тоже весьма невелика.

Сворачивание социальных программ в Европе ведется на фоне снижения всеобщего благосостояния под предлогом того, что экономика должна быть экономной. Как итог – растущая безработица, особенно на юге Европы.

– Создается впечатление, что социальные пособия в ЕС – самые высокие в мире.

– Это было давно и неправда. На самом деле их очень сильно сократили. Например, в Германии сегодня на человека, который долго остается безработным, приходится лишь около 364 евро в месяц. Конечно, дополнительно выплачиваются какие-то пособия на квартиру, минимальная страховка, но на жизнь – вот такие суммы. В то же время досужие немецкие журналисты подсчитали, что на еду беженца расходуется в день от 11 евро (в Берлине) до 16 евро (в Мюнхене). А безработный немец может себе позволить питаться лишь на 4,72 евро в день.

– Получается, что финансовая помощь беженцам больше, чем собственным гражданам? Почему?

– Вразумительного ответа на этот вопрос не дает никто. Говорят о гуманитарных соображениях и международных обязательствах. Это чистой воды пиар. Впрочем, привлекательные пособия для беженцев



** Жители Старой Европы более критично относятся к ЕС, так как начинают задумываться над тем, надо ли им и дальше кормить недавно присоединившихся*



существуют далеко не во всем Евросоюзе, а преимущественно в Германии и Скандинавии. Надо заметить, что по большому счету в целом для европейцев все эти беженцы пока не являются такой уж большой проблемой, ведь их не так много. Но поток не иссякает, у них, мягко говоря, совсем другой менталитет и они вовсе не горят желанием интегрироваться в европейское общество, а тем более ассимилироваться. Скорее, они хотят изменить европейское общество под себя, активно пользуясь всеми его благами. Поэтому сегодня мы наблюдаем, как под Европу закладывается мина замедленного действия, которая неизбежно рванет в будущем.

ЛИШИТЬ СУВЕРЕНИТЕТА

– Неужели патриотические силы в европейских государствах не пытаются отстаивать национальные интересы своих стран и народов?

– Пытаются, но пока не слишком успешно. Чтобы создать тот самый дивный общеевропейский рынок в 500 млн человек, о котором мы уже говорили, и беспрепятственно пользоваться всеми его благами, Евросоюзу нужно иметь полный контроль над ним. А этому

как раз очень мешают национальные правительства, которые, с точки зрения ЕС, бессовестно вмешиваются в фискальную и социальную политику своих стран, регулируют экономические процессы и так далее. Единственная возможность сделать так, чтобы таких безобразий впредь не происходило, – лишить суверенитета все страны Евросоюза в пользу Брюсселя.

Собственно, на ослабление регулирующих функций государственных систем и передачу их органам, действующим в системе ЕС, и направлены сегодня основные усилия еврочиновников. Не так давно председатель Еврокомиссии Жан-Клод Юнкер открыто заявил, что очень неправильно, что президенты и правительства европейских стран прислушиваются к своим избирателям. Слушать, по его глубокому убеждению, надо только еврочиновников, которые уж точно лучше всех знают, что необходимо каждой европейской стране. И именно из Брюсселя нужно жестко определять всю европейскую политику – от начала и до конца.

Поэтому сегодня в Европе многие боятся, что это действительно произойдет, так как еврочиновники постепенно начинают всё больше вмешиваться в дела суверенных государств вопреки их национальным интересам. Допустим, пенсионные фонды Голландии находятся на втором месте в мире по объему накоплений на душу населения, после Японии. Составляют они порядка 1,4 трлн евро и находятся под жестким контролем государства. И вдруг Европарламент принимает решение, что пенсионные фонды не должны ограничиваться рамками одного государства, а должны свободно переходить в любые другие страны Евросоюза.

– Чем это чревато?

– Голландия потеряет над ними контроль, а кто и как этим воспользуется – неизвестно. Соответственно, страна вообще может лишиться этих средств. У нас уже был случай, когда строительство и обслуживание социального жилья решили вывести из-под контроля государства и передать полугосударственным корпорациям, чтобы сделать этот сектор более эффективным и прибыльным. К примеру, Stichting Vestia Groep, наделенной правами частной компании. Результаты не заставили себя долго ждать. Директор Vestia Эрик Стаал начал вкладывать средства в различные рискованные операции, в результате чего государство навсегда потеряло свыше 3,5 млрд евро. По сравнению с ним директор другой корпорации из Амстердама, организовавший себе за счет компании «служебный автомобиль» Maserati с шофером, кажется мелким жуликом.

Лично я – не сторонник слишком жесткого контроля со стороны государства, но ведь совсем без контроля нельзя. Практика показывает, что если полностью полагаться на то, что невидимая рука рынка сама всё отрегулирует, то обязательно найдется тот, кто на этой слепой вере хорошо заработает. К сожалению, это аксиома. А в случае, если такое произойдет не в рамках одной страны, а на уровне целого Евросоюза, то можно предположить, что потом вообще не найдешь виноватых.

КТО ТАНЦУЕТ ЕВРОПУ

– Всё это наводит на мысль, что ЕС действует вовсе не в интересах европейских стран. Но тогда в чьих?

– Де-юре Евросоюз как бы независим. Однако де-факто с большой долей вероятности можно предположить, что европейцы пали жертвой дурной политической идеологии, навязанной им из-за океана. Дело в том, что США собирают силы для широкомасштабного противостояния с Китаем за глобальное доминирование. Причем, как вы понимаете, речь идет не только о том, чтобы как можно больше людей поставить под ружье. В связи с этим американцам необходимо и полное подчинение Европы, которое они и стараются получить через жесткий контроль над Евросоюзом. Ускорить этот процесс должно подписание соглашения о трансатлантическом торговом и инвестиционном партнерстве ТТИР. Речь о таком соглашении шла уже давно, с начала 1990-х. С 2013 года лоббирование этой темы резко набрало обороты. А в настоящее время американцы уже требуют, чтобы оно было незамедлительно ратифицировано. Делается это явно с выкручиванием рук потенциальным партнерам, в том числе и в Европе. Просачивается информация, что противникам ТТИР американцы недвусмысленно намекают на карательные санкции. Например, на введение повышенных пошлин на европейские автомобили.

ТТИР предусматривает «гармонизацию» различных сфер деятельности участников соглашения, включая экономическую, социальную, экологическую, информационную системы и так далее. А по сути предполагает переход на американские стандарты. В частности, если соглашение будет подписано, порядка 1,5 тыс. пестицидов и гербицидов, которые разрешены в США, но запрещены в Европе, будут легализованы на европейском рынке. То есть для Европы это полная катастрофа.

– Подписание ТТИР приведет к полному подчинению Европы Соединенными Штатами?

– Самое интересное, что в действительности контроль над европейской экономикой получают не Соединенные Штаты, а транснациональные корпорации, большая часть которых, конечно, базируется в США. Есть, например, такая часть соглашения ТТИР, как ISDS. Она регулирует судебные тяжбы между государствами и частными компаниями. И если это будет подписано, а некоторые страны уже сами на это пошли, то, допустим, транснациональная биотехнологическая компания Monsanto может подать в суд на голландское правительство за то, что в Голландии запрещены генетически модифицированные продукты. Суд находится не в Голландии и не в Европе, а в Нью-Йорке. В нем – шесть мудрых судей, которых неизвестно кто и на каких основаниях назначает. Они принимают решения, против которых никто в мире не может подать апелляцию. То есть оспорить их решение просто невозможно.

Естественно, Европу стараются убедить, что европейские компании также могут подать в суд, если посчитают, что американские корпорации ущемляют их права. Однако далеко не каждая компания осилит расходы на такие судебные разбирательства – от 8 до 30 млн долларов. Венгры, болгары и турки, согласившиеся с юрисдикцией ISDS, уже вкусили «плоды Фемиды».

Особенно с учетом того, что в случае подачи жалобы в Нью-Йоркский суд вступительных взносов им



не вернуть, независимо от исхода дела. Так что закладывается основа под то, что в Европе, да и не только, всё будут решать крупные транснациональные корпорации. Для этого и ведется активное стирание границ, в том числе европейских государств.

– Зачем брать Европу под полный контроль, если она и так идет в фарватере политики США и транснациональных корпораций?

– Дело в том, что пока европейская политика совпадает с американской не всегда. Происходит это всё реже и реже. Так, в США очень серьезно ограничена деятельность российского и китайского бизнеса. А в Европе китайские компании, в отличие от российских, в последние годы успешно скупают многие различные активы. При этом отношение европейцев к этому более чем доброжелательное. Очевидно, что поставлена цель, чтобы Европа копировала американские стандарты всегда, везде и во всём.

КРИЗИС ПРЕДСТАВИТЕЛЬНОЙ ДЕМОКРАТИИ

– Как Европа противостоит всему этому давлению и каковы шансы на сохранение ею своего суверенитета?

– Если говорить о ТТІР, противодействие ему идет достаточно мощное. Свою роль в этом сыграло и то, что соглашение с самого начала было покрыто тайной. Когда европарламентарии с ним знакомились, они подписывали обязательства о неразглашении с возможными санкциями, если они допустят утечку. Такой подход сильно обеспокоил европейцев, ведь это как бы демократическая процедура, в детали которой почему-то решили посвятить лишь избранных. Поэтому текст документа все-таки стал достоянием гласности. Допустим, у нас в Голландии его вывесили в интернете в открытом доступе, несмотря на все запреты. Сегодня далеко не все европейские партии выступают за ТТІР, да и в тех, что его поддерживают, далеко не все члены с ним согласны. Подана петиция на проведение в Европе референдума, который позволит большинству европейцев выразить мнение относительно ТТІР и заблокировать его подписание. По состоянию на июнь текущего года по всей Европе было собрано 3,5 млн подписей за референдум. Наибольшую активность проявляют жители Германии – их голоса составили 2190 % от норматива, необходимого для организации референдума. В Австрии этот показатель достиг 1060 %, в Голландии – 564 %, во Франции – 649 %, в Великобритании – 916 %. Но выявилось

и несколько черных овец. Так, в Эстонии было собрано лишь 64 % из необходимых 4,5 тыс. подписей, в Литве – 38 % из 8,25 тыс., в Латвии – 22,8 % из 6 тыс.

Что касается центробежных настроений в Евросоюзе, то скорее они проявляются не на уровне стран, а на уровне отдельных политиков и партий. При этом жители Старой Европы более критично относятся к ЕС, так как начинают задумываться над тем, надо ли им и дальше кормить недавно присоединившихся. Например, политику Евросоюза поддерживает лишь 39 % французов, но 81 % поляков, так как последние получили 106 млрд евро из уже упомянутого Фонда регионального развития ЕС на семь лет в рамках программного горизонта 2020. Между тем кардинальных изменений в Европе в отношении ЕС ожидать не следует. Не думаю, что какие-то страны, кроме Великобритании, действительно решатся голосовать за выход из этого союза. Но тенденция такая есть. И сейчас растет популярность новых партий, выступающих за выход из ЕС.

– А как вы оцениваете шансы Германии на независимость?

– Независимость Германии – кошмарный сон для США и Великобритании. Тем более что все прекрасно понимают, что в интересах Германии активно развивать взаимодействие с Россией и Китаем. Этого просто никто не позволит сделать. В этом смысле есть повод вспомнить «канцлер-акт», о котором писал немецкий военный и государственный деятель Герд-Хельмут Комосса. Думается, это вовсе не из области теории заговоров, а вполне реально существующий инструмент контроля Германии американцами.

Но движение есть. Не зря же немцы начали потихоньку забирать к себе свой золотой запас. Достигнут большой прогресс: впервые за долгие годы немецкого золота в Нью-Йорке стало меньше, чем в Германии (1347,4 т, или 39,9 %, хранится в Нью-Йорке; 196,4 т, или 5,8 %, – в Париже; 434,7 т, или 12,9 %, – в Лондоне; 1402,5 т, или 41,5 %, – во Франкфурте). Для сравнения: золотой запас России составляет сейчас 1246,6 т, а в СССР эта цифра максимально достигала 2800 т.

– Чего следует ожидать в Европе в ближайшее время?

– Всё идет к кризису представительной демократии в Европе. Европейцы вдруг начали голосовать не так, как от них требуется. Голландцы, например, дважды это сделали. Первый раз – когда дружно провалили европейскую конституцию в 2005 году. Второй – когда выступили против ассоциации с Украиной. Но в итоге конституцию протащили под названием «Лиссабонские соглашения». А мнение относительно Украины голландские власти пока решили вообще не учитывать. И так происходит не только в Голландии. Простым людям это всё меньше нравится, из-за чего тенденция смещения европейского общества в сторону прямой демократии всё больше укрепляется. Референдумы в Европе показывают, что народ там не так глуп, каким его пытаются представить, чтобы заменить мнение миллионов людей позицией нескольких представителей, якобы отстаивающих интересы большинства. И это несмотря на мощную пропагандистскую машину США, Великобритании и Евросоюза.

Беседу вел Денис Кириллов



КЛУБНЫЕ РЕЗИДЕНЦИИ
КРЕСТОВСКИЙ
DE LUXE

Место, в которое хочется
возвращаться снова

...скоро буду!

+7 (812) 606-0000

www.krestovskiy.spb.ru

Реклама



280 ЛУЧШИХ ТЕЛЕКАНАЛОВ + ДЛЯ СВОИХ СКИДКА 20%

Предложение для сотрудников
ПАО «Газпром»,
АО «Газпром-Медиа Холдинга»
и дочерних компаний:

Подключись к НТВ-ПЛЮС
со скидкой 20%
на оборудование, установку
и просмотр любых пакетов



ОФОРМИТЕ ЗАЯВКУ

по телефону: 8 (495) 755 5545

по электронной почте: insider@ntvplus.com

в офисах обслуживания:

Москва, Санкт-Петербург, Самара, Новосибирск,
Екатеринбург, Ростов-на-Дону, Нижний Новгород

НТВ, ПЛЮС

БОЛЬШЕ ТЕЛЕВИДЕНИЯ – БОЛЬШЕ ПЛЮСОВ

Предложение для сотрудников при наличии трудовых соглашений с ОАО «НТВ-ПЛЮС», ПАО «Газпром», ОАО «Спортбкс», ООО «ГПМ Матч», ООО «Национальный спортивный телеканал» и компаний, аффилированных с ПАО «Газпром» и АО «Газпром-Медиа Холдинг». Стоимость подключения 1 руб., включая НДС. Установка со скидкой предоставляется в городах Москва, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Ростов-на-Дону, Екатеринбург, Новосибирск, Самара.

Подробности по телефону 8 (495) 755 5545 и в офисах обслуживания

www.ntvplus.ru