

опыт В регионе развивается единая служба газового хозяйства

Стандарт качества и надежности

Светлана Павлова,
Тюменская область

10,5 МИЛЛИАРДА кубических метров природного газа реализовано в 2012 году потребителям на территории Тюменской области и автономных округов. Поставщик добросовестно выполнил годовые обязательства: газ поставлялся без сбоев, в нужном объеме и должного качества. Была ли добросовестность взаимной? Об этом и многом другом рассказал генеральный директор ЗАО «Газпром межрегионгаз Север» Александр Волков.

Александр Александрович, возглавляемая вами компания несет ответственность не только за бесперебойность газоснабжения, но и за своевременную оплату реализованного топлива. Удалось ли в 2012 году отладить платежную дисциплину потребителей?
Александр Волков: Если сравнивать сегодняшнее положение с тем, что было в прошлые годы, — да, безусловно. Задолженность перед поставщиком ресурсов во всех трех субъектах РФ — все еще проблема, однако ее острота заметно снизилась. Предприятия коммунального комплекса Югры стали более аккуратно рассчитываться за газ. Спасибо губернатору Ханты-Мансийского округа Наталье Комаровой и ее заместителям, они смогли

Совместно с властями региона удалось сделать много полезного — и в решении локальных проблем, и в вопросах стратегического развития газового хозяйства



Александр Волков: Отвечать за эксплуатацию газотранспортных систем должна одна организация

повлиять на ситуацию. Надеемся, что положительные тенденции в округе сохранятся и в 2013 году, подтянутся города Нягань и Нефтеюганск. На достойный уровень расчетов за поставленный газ вышли и бюджетные предприятия коммунального комплекса Ямала. Что касается Тюменской области — это традиционно стабильный, надежный партнер.

Потребители природного газа в регионе — это не только 3500 организаций, но и около 280 тысяч физических лиц. Как складываются отношения с ними?

Александр Волков: Уровень собираемости платежей населения составляет порядка 97 процентов. Это хороший показатель, однако, на мой взгляд, гораздо важнее другое — поступательные шаги к построению цивилизованных рыночных отношений дают результаты. К примеру, нормой становится контакт «поставщик-потребитель» в удаленном доступе. Адаптирована к потребностям даже не самых подготовленных пользователей услуга «личный кабинет» на сайте компании — уже 45 тысяч абонентов пользуются этим сервисом. Мы были пионерами в данном направлении, сегодня наш опыт применяют коллеги в других регионах.

Кстати, проект виртуального контакта органично вписался в систему электронного правительства Тюменской области и стал еще одной точкой взаимодействия с властью региона. В минувшем году совместными усилиями удалось сделать много полезного — в решении локальных проблем, и в вопросах стратегического разви-

Стратегия Вложения в инфраструктуру необходимы для развития регионов, но цена проектов часто завышена

Мост на север

Анатолий Меньшиков

В Тюменской области и северных автономных УрФО на строительству, ремонт и реконструкцию мостовых сооружений может быть затрачено в текущем десятилетии свыше 230 миллиардов рублей. Сумма складывается из проектных заявок, текущих и долгосрочных планов, представленных территориальными органами власти, федеральными министерствами, промышленными корпорациями, ОАО «РЖД». В истории трех западносибирских регионов это беспрецедентный объем работ, исходя как из величины капиталовложений (в сопоставимых ценах), так и из количества объектов. Удастся ли реализовать замыслы в срок? Все ли из них экономически выверены?

Вновь на слуху проект автодороги Пермь — Ивдель — Ханты-Мансийск — Томск, известный как «Северная широтная дорога». Магистраль, которую обещали запустить еще в 2010-м, функционирует. Однако только до границы с Томской областью. На ее территории шоссе строят, да черепашьими темпами. С такой скоростью сквозное сообщение с Томском удастся наладить лет через 15. Власти области ссылаются на скудость бюджета и говорят о выборе между асфальтовым и гравийным покрытием. Хотя неизменно подчеркивают: широтная трасса жизненно необходима.

Недостаток финансирования привел к длительному замораживанию строительства километровой моста через реку Вах, разделяющую Югру и соседний субъект. Недавно российское правительство выделило на этот проект 1,3 миллиарда рублей. Работы возобновляются, появилась надежда, что в следующем году они завершатся. Большую часть вложений взял на себя Ханты-Мансийский округ, остаток — Федерация и Томская область. Между тем с момента зарождения проекта и за время простоя цена моста выросла в несколько раз, достигнув почти 9 миллиардов рублей. Срок его окупаемости, очевидно, серьезно увеличится и с учетом затянувшегося строительства самой дороги.

На первых порах мост обеспечит надежное сообщение между городами Нефтеюганск — Нижневартовском и Стрежевкам. Пока автомобилисты перебираются с берега на берег по платной паромной и ледовой переправе. Идею дорожной стыковки Белоярского с Надымом в правительстве автономии предпочли не комментировать — реализовать такие давние транспортные проекты. Только на 330-километровой автодороге Салехард — Надым, строительстве которой должно завершиться к 2015 году, 53 боль-



Анатолий Меньшиков

му в 20 миллиардов рублей. Каким должен быть поток грузов, чтобы оправдать такие инвестиции? Он будет достаточным, уверены в окружном правительстве. Мост позволит удешевить освоение нефтегазоносных площадей на севере Югры, обеспечит доступ к лесным ресурсам, в недалекой перспективе послужит для доставки транзитных грузов с Урала в Надым. До последнего, впрочем, сначала надо протянуть надежную трассу по болотам ЯНАО.

Идею дорожной стыковки Белоярского с Надымом в правительстве автономии предпочли не комментировать — реализовать такие давние транспортные проекты. Только на 330-километровой автодороге Салехард — Надым, строительстве которой должно завершиться к 2015 году, 53 боль-

ческого моста на этой ветке — близ Салехарда, через Обь. Год назад «РГ» подробно писала о перипетиях в судьбе СШХ. Стоит напомнить, что впервые правительство автономии заказало проект моста в 2006-м. Тогда его стоимость оценивалась ориентировочно в 15 миллиардов рублей. Через полтора года планка взметнулась до 57 (сумма сопоставима почти с тремя годовыми бюджетами Курганской области). Речь шла о совмещенном двухъярусном мосте протяженностью свыше двух километров. Управляющая компания предполагала привлечь из российского бюджета полсотни миллионов. Федерация в финансировании отказала. Мост ради экономии средств буквально «попресали», лишив его автомобильного яруса. Продолжается поиск ин-

Вантовый мост через Шайтанку («Факел», Салехард) — единственный в России мост с единым рестораном и обзорными лифтами.

варианта. Невообразимо дорого. Даже в скромном по численности Ишиме появится второй путепровод через Транссиб: в конце декабря губернатор Владимир Якушев подписал распоряжение о выделении средств на разработку соответствующей проектной документации. За путепровод проголосовало большинство посетителей официального портала муниципалитета.

В свою очередь жители левобережной части Тобольска надеются, что к ним перекинут мост через Иртыш — дышащий на ладан паром их не устраивает. Новый глава города Владимир Мазур твердых обещаний не дает, осто-

Акцент

В начале 90-х проектировщики сургутского моста наивно предполагали, что пик нагрузки придется на 2015 год и составит всего пять тысяч машин в сутки. Он уже превышен втрое

ших и малых мостовых сооружений. В самом Надыме почти полтора года строят совмещенный мост через одноименную реку. Его длина составит 1300 метров. Расходы превысят 14,5 миллиарда рублей. Сметы вроде бы не грозят вздутие, поскольку до последнего времени конструкции монтировали с опережением графика. Есть шанс пережать красную ленточку на полгода раньше запланированного срока — к лету 2014-го. Объект, заметьте, бюджетный.

Другой «казенный» мост — полукруглый автомобильный через реку Пуку-Пур в Пуровском районе — подрядчик обязуется сдать также намного раньше обещанного, уложившись в год и три месяца. А вот со стартом пришлое погодить. По словам губернатора Дмитрия Кобылкина, к работам приступили только после того, как проект удешевили более чем вдвое.

Кстати, упомянутый Надымский мост войдет в историю в качестве своеобразной нулевой версты Северного широтного хода (СШХ) — проекта строительства однопольежки Лабитнанги — Салехард — Новый Уренгой. Инженер-железнодорожник Сергей Пирожков изумляется: «Еще ни одна шпала не уложена, а мостовой переход — нате вам! Правда, второе его предназначение — автомобильное, поэтому успешность в определенной степени оправдана».

Пока не удалось приступить к строительству другого стратеги-

чески и оптимальной схемы партнерства. Сегодня как наиболее приемлемый рассматривается вариант концессии. Неординарное соглашение о намерениях заключила с ОАО «РЖД» Ямальская железнодорожная компания: ей пообещали перенаправить на широтный ход — для грузов, доставляемых ныне в северо-западную зону страны по другим магистральям. Все бы ничего, но при этом существенно возрастет нагрузка на стыковку с СШХ Северную и Свердловскую железные дороги, уже сейчас не справляющиеся со стремительно возрастающим объемом перевозок.

Что касается инфраструктуры в Западной Сибири, то вырчитич может, и то не в полной мере, прокладка вторых путей от Тобольска до Сургута (475 километров), а также реконструкция двух мостов через Обь в Ханты-Мансийском округе. Их, согласно корпоративным планам, перестроят во второй половине десятилетия.

На юге региона львиная доля затрат на сооружение, ремонт мостовых переходов (к тому же беспрецедентная по величине целевых бюджетных вложений) придется на областную центр. В наступившем году здесь приступят к строительству сразу двух новых мостов и очередного путепровода через Транссиб. Железная магистраль разрезает город, ряд важнейших транспортных артерий. Вынести ее за границы Тю-

мени невообразимо дорого. Даже в скромном по численности Ишиме появится второй путепровод через Транссиб: в конце декабря губернатор Владимир Якушев подписал распоряжение о выделении средств на разработку соответствующей проектной документации. За путепровод проголосовало большинство посетителей официального портала муниципалитета.

В свою очередь жители левобережной части Тобольска надеются, что к ним перекинут мост через Иртыш — дышащий на ладан паром их не устраивает. Новый глава города Владимир Мазур твердых обещаний не дает, осто-

КСТАТИ

За выдающиеся технологические, стилевые, инженерные решения, объемные параметры четыре новых сибирских моста попали в книгу рекордов, удостоены дипломов престижных фестивалей, конкурсов. Это четырехкилометровый железнодорожный мост через реку Юрибей (полуостров Ямал), вантовые автомобильные мосты через Обь (Сургут), Иртыш («Красный дракон», Ханты-Мансийск).

идея В Челябинске разработали проект электроснабжения будущих районов
Сотовая энергетика

Владимир Васин, Челябинск

Одна из ключевых проблем малого и среднего бизнеса — подключение к электрическим сетям. Там, где соответствующая инфраструктура развита в достаточной степени, дефицит энергоресурсов «задирает» тарифы. С аналогичными препятствиями сталкиваются и попытки выбрать за границы городов — в этом случае стоимость подключения растет по мере удаления от линий электропередачи. Для небольших предприятий и пригородных поселков создание всего комплекса традиционных систем энергоснабжения нерентабельно.

Новым подходом к решению проблемы может стать развитие малой генерации. Впервые эта тема поднималась еще в 2011 году, когда в Челябинске на энергетическом форуме обсуждали проблему дефицита энергетических мощностей для новых жилых микрорайонов. А на исходе прошлого года ассоциация малой энергетики представила довольно радикальный проект, предусматривающий создание энергообеспеченных зон на близлежащих к Челябинску территориях.

Запада, со стороны Сосновского района, предполагается активное жилищное строительство. С востока, на землях Красноармейского района, предусматривается создание промплощадок для малого и среднего бизнеса. В обоих случаях энергообеспечение предлагается осуществлять за счет локальных энергоцентров на основе газотурбинных мини-ТЭС, объединенных в общую сеть с возможностью выхода на внешние сети Челябинска. В радиусе до километра миниэнергоцентры смогут обеспечивать потребителей теплом, а до 10 километров — электроэнергией. По мере роста потребности такая «сотовая» структура легко поддается масштабированию.

Финансирование проекта предполагается вести за счет средств бизнеса и инвестиционных компаний. Сравнительно небольшой объем работ позволяет строить такие объекты всего за год. При этом расчетная себестоимость электроэнергии составит порядка 1–1,5 рубля за киловатт-час — это в три-четыре раза ниже, чем у крупных ТЭЦ. Конечный же потребитель в лице малого бизнеса сегодня вынужден приобретать этот товар по цене от 4,5 до 6–8 рублей за киловатт-час. Однако даже с учетом этого фактора срок окупаемости проекта (7–8 лет) может отпугнуть мелких инвесторов, желающих получить прибыль уже через два-три года.

Потому первый эксперимент такого рода будет проведен совместно с одной из спонсорских компаний. На участке площадью шесть гектаров в Красноармейском районе уже к осени 2013 года планируется частично сформировать промышленную площадку для малых и средних предприятий со своей мини-ТЭЦ. Помимо этого, в планах — модернизация системы энергоснабжения челябинского городского водоканала (проект общей стоимостью 12 миллионов евро стартовал уже в следующем году), создание двух мини-ТЭС в Нязепетровске и трех энергоцентров в Златоусте, где существующая структура сетей позволит реализовать схему так называемого «квартального электроснабжения».



Себестоимость энергии, вырабатываемой современными котельными, значительно ниже, чем у старых ТЭЦ.

СПРАВКА «РГ»

Рынок малой генерации на Южном Урале стабильно растет: ежегодно количество заявок от предприятий, желающих войти в кластер, питающийся от небольшой электростанции, увеличивается вдвое. Сегодня в регионе реализуется несколько проектов создания энергостанций мощностью от 10 до 20 мегаватт. К концу 2013 года объем такой генерации достигнет по Челябинской области около 150 мегаватт.

АПК Ямал побил 25-летний рекорд по заготовке мяса
Попробуем оленину

Анна Колесник, ЯНАО

За прошедшую убойную кампанию — с ноября прошлого года до середины января 2013-го — перерабатывающие предприятия Ямала заготовили 2300 тонн оленины, что на 400 тонн больше, чем в 2011 году. Как отмечают в правительстве ЯНАО, в последний раз ямальские оленеводы достигли таких результатов 25 лет назад.

Основная роль в заготовке мяса принадлежит муниципальному убойно-перерабатывающему комплексу «Ямальские олени» — он произвел половину всего объема. Кроме того, значительный прирост обеспечили новые убойные пункты, открытые в последние годы в селах Се-Яха, Антипаути и Юрибей. Ямальские власти ожидают, что в следующем заготовительному кампанию удастся произвести еще больше оленины.

СПРАВКА «РГ»

В ЯНАО вылавливается самое крупное в России стадо одомашненных северных оленей — почти 700 тысяч голов, что составляет около 53 процента общероссийской численности и 35 процентов мирового поголовья.

СПРАВКА

В 2012 году в рамках реализации программы газификации регионов России ОАО «Газпром» Тюменская область получила на развитие газовой инфраструктуры 313 миллионов рублей, ХМАО — Югра — 150 миллионов, Ямал — 60 миллионов рублей