



facebook.com/rg.ru



odnoklassniki.ru/rg.ru



twitter.com/rgrus



vk.com/rgru

Российская газета
rg.ru/sibir/
23 октября 2014
четверг №242 (6514)

проект Подписание межправительственного соглашения России и КНР окончательно оформило договоренности по поставкам газа

Восток— дело решенное

Екатерина Вострикова, Иркутск

НА ПРОШЛОЙ неделе министры энергетики России и Китая подписали межправительственное соглашение о сотрудничестве в сфере поставок природного газа по так называемому восточному маршруту. Именно после принятия этого документа фактически вступил в силу контракт между «Газпромом» и Китайской национальной нефтегазовой корпорацией.

Напомним: в мае этого года «Газпром» и Китайская национальная нефтегазовая корпорация (CNPC) заключили 30-летний контракт на поставку в КНР 38 миллиардов кубометров российского природного газа в год по магистральному трубопроводу «Сила Сибири». Газопровод протяженностью более 4 000 тысяч километров свяжет Чаяндинское (в Якутии) и Ковыктинское (в Иркутской области) месторождения с терминалами портов в Приморье, а ответвление пойдет к Китаю — стратегическому потребителю голубого топлива.

Межправительственное соглашение было подписано в рамках визита в Москву премьера Госсовета КНР Ли Кэцзяна. Как сообщают федеральные СМИ, согласно данному документу правительства обеих стран взяли на себя обязательства — содейство-

ующее десятилетие потребности Поднебесной в газе будут только расти. Покрыть их за счет собственных ресурсов нашему соседу будет невозможно (так, еще два года назад добыча отставала от потребления более чем на сорок миллиардов кубометров — 107 против 150 миллиардов, отмечает в энергетическом бюллетене аналитического центра при правительстве Российской Федерации).

— Уже сегодня КНР нуждается в российском газе, — отметил на проходившей в Иркутске конференции по вопросам развития нефтегазовых ресурсов Восточной Сибири и Дальнего Востока генеральный директор Фонда национальной энергетической безопасности Константин Симонов. — Например, австралийский газ контрактируется в Китае по цене 800–900 долларов за тысячу кубометров. Очевидно, что без российского трубопроводного газа газовый баланс этой страны не сойдется уже к 2020 году. Ни туркменский газ, ни поставки из стран Юго-Восточной Азии не покроют эти потребности полностью. Экспорт сжиженного природного газа (СПГ) с Ближнего Востока через беспокойный сектор Персидского залива — не самый надежный канал поставок. Кроме того, у России есть альтернативные точки спроса на Восто-



Газ Ковыкты будет востребован в оговоренные проектом строительства ГТС «Сила Сибири» сроки.

вать поставкам газа из России в Китай в части проектирования, строительства и эксплуатации газотранспортной инфраструктуры. Соглашение будет действовать в течение сорока лет, с правом автоматического prolongации на последующие пять лет.

Кроме того, в этот же день, 13 ноября, «Газпром» и CNPC заключили техническое приложение к договору поставки газа по средством газотранспортной системы (ГТС) «Сила Сибири». Более того, по итогам встреч председатель правления российской корпорации Алексей Миллер сообщил, что концерн договорился с китайской стороной — ускорить переговоры по западному маршруту через газопровод «Алтай», берущий начало в западносибирских месторождениях. В следующем году между Россией и Китаем будут заключены договор купли-продажи, межправительственное и техническое соглашения — то есть, пакет документов, аналогичный тому, что подписан по проекту «Сила Сибири». Через «Алтай» предполагается транспортировать до тридцати миллиардов кубометров газа в год, а в целом «Газпром» готов поставлять в Китай ежегодно до ста миллиардов кубометров голубого топлива.

Готовы ли там «переварить» такие объемы? Еще год назад китайские СМИ сообщили, что Госсовет КНР опубликовал «План действия по профилактике загрязнения атмосферы», в котором прописаны, в частности, пункты о сокращении потребления угля и мазута, создающих смог, и переходе на газ.

С учетом экономического развития, потребление газа в КНР в 2020 году, по данным Института энергетических исследований РАН, приблизится к 365 миллиардам кубометров, а к 2030-му достигнет 587 миллиардов. Прогнозы самих китайцев более амбициозны: старший экономист Института экономики и технологий при CNPC Сюй Бо в эксклюзивном интервью ИТАР-ТАСС предположил, что Китай увеличит объем потребления природного газа к 2020 году с нынешних 167 миллиардов кубометров до 420 миллиардов, а в сле-

дующее десятилетие потребности Поднебесной в газе будут только расти. Покрыть их за счет собственных ресурсов нашему соседу будет невозможно (так, еще два года назад добыча отставала от потребления более чем на сорок миллиардов кубометров — 107 против 150 миллиардов, отмечает в энергетическом бюллетене аналитического центра при правительстве Российской Федерации).

— Уже сегодня КНР нуждается в российском газе, — отметил на проходившей в Иркутске конференции по вопросам развития нефтегазовых ресурсов Восточной Сибири и Дальнего Востока генеральный директор Фонда национальной энергетической безопасности Константин Симонов. — Например, австралийский газ контрактируется в Китае по цене 800–900 долларов за тысячу кубометров. Очевидно, что без российского трубопроводного газа газовый баланс этой страны не сойдется уже к 2020 году. Ни туркменский газ, ни поставки из стран Юго-Восточной Азии не покроют эти потребности полностью. Экспорт сжиженного природного газа (СПГ) с Ближнего Востока через беспокойный сектор Персидского залива — не самый надежный канал поставок. Кроме того, у России есть альтернативные точки спроса на Восто-

ке — Корея и Япония, интересуются поставками СПГ Вьетнам, есть возможность выйти на активно развивающийся индийский рынок. Поэтому сомнения — будет ли востребован проектный объем ГТС «Сила Сибири» в шестьдесят миллиардов кубометров в год — беспочвенны. И газ с Ковыкты понадобится в оговоренные проектом сроки.

Сейчас на Ковыкты активно проводятся научно-исследовательские работы по применению мембранных технологий для извлечения гелия — с тем, чтобы в магистральный газопровод попадал газ с гораздо меньшей концентрацией этой составляющей. Тем временем проект первого участка «Чаянда — Ленск» (208 километров) передан на экспертизу, проводится набор персонала для участия в строительстве ГТС. При этом упор делается на местные кадры: после заключения контракта между «Газпромом» и CNPC в Иркутске подписали соглашение об обучении специалистов на базе Национального исследовательского Иркутского государственного технического университета. Только на строительстве «Силы Сибири», по самым скромным подсчетам, будет создано двенадцать тысяч рабочих мест. Последующая эксплуатация месторождения и обслуживание газопровода также потребуют новых специалистов.

Благодаря масштабности, проект не может не отразиться на экономике Приангарья еще до того, как очередь дойдет до Ковыкты, ведь подрядчики будут отчислять налоги в региональный бюджет. Но даже если оставить это за скобками, то строительство «Силы Сибири» позволит Иркутской области инфраструктуру развиваться: появляясь газоперерабатывающие мощности, газоперерабатывающие станции, новые современные поселки. Поэтому подписанные документы на высшем уровне — хорошие новости не только для «Газпрома» и страны в целом, но и для Приангарья в частности.

Технологии В Омске появился перекресток, оснащенный необычным видом асфальта

Разгладить морщины



Светлана Сибина, Омск

В Омске, на перекрестке улиц Королева и Заозерной, уложили самовосстанавливающийся асфальт. Покрытие, в состав которого входит оригинальная смесь, имеет способность стягиваться и самостоятельно сглаживать трещины. Новая методика применена в городе впервые.

Пока новация носит локальный характер и внедрена в качестве эксперимента. Покрытие имеет ряд плюсов: мастично-щебеночно-бетонная смесь при укладке не образует пустот, дорога выдерживает усиленные нагрузки, а также служит вдвое дольше. Однако такой асфальт на пятнадцать-двадцать процентов дороже традиционного, поэтому специалисты решают, распространять ли инновационный метод.

— Мы понаблюдаем за новым видом покрытия, и, если оно себя хорошо зарекомендует, возможно, будем эту технологию использовать в дальнейшем, — сообщил первый заместитель директора департамента строительства Омска Илья Трушников.

Стоит сказать, что данная технология в Сибири уже внедряется. В Тюмени, например, «долгострой» покрытие строители уложили на двух улицах, на мосту, объездной дороге и взлетно-посадочной полосе местного аэропорта.

— С этим материалом мы работаем уже несколько лет. Его отличает повышенная износостойкость: он размягчается при нагреве поверхности и затвердевает дорожные трещины, — констати-

рует главный технолог подрядной строительной компании Константин Голгачев.

Между тем, по данным ученых, проблема трещин на омских магистралях тоже стоит достаточно остро: ежегодно их образуется более пятидесяти километров. Поэтому способность дорог с наступлением тепла самопро-извольно «разглаживать морщины» существенно облегчила бы жизнь городским дорожникам и финансистам.

Даже для ямочного ремонта у специалистов есть ноу-хау. Недавно молодые омские инженеры разработали технологию расширяющей смеси, которая имеет

длительный срок службы магистралей. Однако и этот метод, будучи экономически эффективным, изначально дороже традиционного. Поэтому пока мы с ним экспериментуем: в нынешнем году используем стекловолоконную сетку в укреплении одной из ледовых переправ Омской области.

Даже для ямочного ремонта у специалистов есть ноу-хау. Недавно молодые омские инженеры разработали технологию расширяющей смеси, которая имеет

Современные дороги в принципе требуют инновационного подхода.

регламента. На смену пятидесятифутовым фурам пришли пятидесятифутовые фуры. Нагрузки выросли многократно, а дорожные технологии — все те же.

— В арсенале сибиряков есть немало опробованных способов качественного строительства, однако хроническое недофинансирование отрасли заставляет дорожников на практике применять только самые дешевые, — говорит Александр Смирнов.

Впрочем, внедрение недорогих методик обновления магистралей в Омске также продвигается с большим скрипом. Одна из них — использование в дорожном строительстве золы местных ТЭЦ, которая с успехом заменяет сыпучие составляющие асфальта, гораздо дешевле песка, но при этом обладает вяжущим эффектом. Не так давно омские энергетики построили такой участок.

— В основание дороги протяженностью 350 метров уложили триста тонн золы, — сообщил заместитель начальника котельного цеха ТЭЦ-5 Анатолий Габидулин. — С тех пор прошло больше года. Несмотря на интенсивное движение, значительные нагрузки и резкие перепады температуры, на участке нет ни трещины.

Между тем этот опыт пока остается лишь экспериментом и дальнейшего распространения не получил, хотя, помимо недорогого дорожного строительства, способен решить и экологическую проблему города. Объем залежей золышлаков — отходов местных ТЭЦ — в регионе превышает шестьдесят миллионов тонн.

Акцент



Мастично-щебеночно-бетонная смесь при укладке не образует пустоты, и дорога выдерживает усиленные нагрузки, а также служит вдвое дольше

— Еще одна технология, способная значительно продлить жизнь дорог и избавить их от трещин, — использование геосинтетических материалов, — дополняет заведующую кафедрой проектирования дорог Сибирской государственной автомобильной дороги Ирины Академии (СибАДИ) Оксана Рычкова. — Уложенные в виде сетки на слабые основания, а также в конструктивных слоях дорожных «одежд», они значительно про-

способность увеличивать объем. Благодаря этому свойству, попадая в яму, смесь плотно занимает все ее пространство, расправляет стенки, крепко держится и служит намного дольше.

По словам академика Александра Смирнова, современные дороги в принципе требуют инновационного подхода. Ведь за последние годы ситуация изменилась кардинальным образом. По количеству автомобилей на душу населения Россия уже едва ли не пе-

«Аннушка» вернется?

13 → К тому же возрождение самолестроения в Омске может стать вариантом для «реанимации» многострадального проекта аэропорта Омск-Федоровка, где можно создать базу для производства и испытаний «кукурузника». К строительству нового авиазавода в Омске инвесторы планируют приступить уже летом 2015 года.

— В России потребность в самолетах малой авиации в ближайшие десять лет оценивается на уровне трех тысяч единиц, — говорит Василий Цой. — А зарубежный рынок готов принять в два раза больше. Так что рыночная емкость проекта очевидна.

Авторы идеи уверены, что в Омске появился реальный шанс претендовать на создание центра развития малой авиации России. Ведь город очень удобен и выгоден расположен по отношению к ключевым игрокам внутреннего и внешнего рынков сбыта. А еще именно в Прииртышье готовят пилотов и бортинженеров для местных линий.

Однако далеко не все представители бизнес-сообщества

разделяют оптимистический настрой.

— Мне непонятно, кто будет летать на этих самолетах? — не скрывает удивления банкир Владимир Копман, финансировавший сборку первых шести Ан-3Т. — Каков покупательский спрос? В последние годы малая авиация в Омской области находится в критическом положении. В районах региона практически не осталось взлетно-посадочных площадок, технический парк распропан, а пассажирские перевозки не осуществляются вообще.

Действительно, несколько десятилетий назад сверхлегкие воздушные суда в Прииртышье были весьма востребованы. С помощью малой авиации не только тушили лесные пожары, опыляли поля и доставляли грузы в отдаленные села. На территории области располагалось четырнадцать аэродромов местных линий, которые принимали регулярные пассажирские рейсы. Там же «дежурили» вертолеты санавиации, готовые в любую минуту доставить тяжелобольных пациентов в лучшие клиники страны. Однако

сейчас в регионе остались всего две взлетно-посадочные полосы, одну из которых уже разбирают по кусочкам.

— В Тевризе местные власти приняли решение пустить полосу на щебень, чтобы залатать ямы на сельских дорогах, — сообщил корреспонденту «РГ» экс-директор омского аэропорта Сергей Крутлов. — В таких условиях говорить о развитии малой авиации и самолестроении в регионе просто смешно.

Последняя авиакомпания, обслуживавшая местные линии («Вельталь»), давно перепрофилировала свой бизнес.

— Без государственных инвестиций развитие малой авиации в регионе невозможно, — убежден ее руководитель Андрей Коломоец. — Мы проработали более десяти лет и налетали свыше 55 тысяч часов, при этом не потеряв ни одного воздушного судна и ни одного человеческого жизни. Но выполнять пассажирские перевозки без дотаций коммерчески невыгодно.

Сегодня «Вельталь» обслуживает нефтяные компании и выполняет заказы чиновников се-

верных городов на импортных самолетах.

— Двигатель Ан-3Т — это разработка двадцатилетней давности, — подчеркивает Андрей Коломоец. — В свое время только при взлете этих самолетов с нашей полосы он дважды допускал отказ. Даже после глубокой модернизации Ан-3Т, по сути, все равно останется бывшим в употреблении самолетом Ан-2. Поэтому за 35 миллионов рублей нам проще и выгоднее купить десятилетнюю Cessna Grand Caravan.

Впрочем, как выяснилось, отсутствие инфраструктуры и спроса — далеко не самое главное препятствие на пути омских авиастроителей. Авторские права на самолет Ан-3Т принадлежат украинскому конструкторскому бюро «Антонов». Ранее право-обладатели не просили роялти за выпуск самолета из-за сложившихся партнерских отношений. Сейчас Международный институт стратегического проектирования ведет с конструкторским бюро переговоры. И вполне возможно, что их результат заставит авиаторов спуститься с небес на землю.

Мнение



Сергей Тен

Заместитель председателя комитета по транспорту Государственной Думы РФ

РЕШАТЬ СИСТЕМНО

В НОВОСИБИРСКЕ прошло заседание президиума Государственного совета под председательством президента РФ Владимира Путина. Оно было посвящено вопросу совершенствования сети автомобильных дорог.

В своем выступлении президент затронул острые проблемы отрасли. В первую очередь соотношение цены и качества в дорожном строительстве. Специалисты ведущих научных институтов сравнивали стоимость дорожных объектов в России и в зарубежных странах. Было доказано, что дешевле, чем у нас, дороги только в Китае, но там и другие климатические условия. Считаю, что если такие вопросы возникают снова и снова, значит, недостаточно эффективно проводится работа по анализу стоимости дорожных строительных работ и материалов. Необходимо ее систематизировать, проводить регулярные мониторинги с периодичностью хотя бы раз в два года.

Много вопросов вызывает проблема качества проектной документации. На мой взгляд, необходимо вернуть процедуру технико-экономического обоснования объектов и инвестиций. Главтэксспертиза должна быть локомотивом технического прогресса в дорожном хозяйстве. Знаю примеры, когда подрядные организации продвигают новые технологии под свои гарантийные обязательства, но порой это занимает от пяти до семи лет. Конечно, в вопросе применения новейших технологий есть свои нюансы. Предлагается много технологий и материалов с сомнительной эффективностью, применение которых необходимо пресекать и запрещать. На мой взгляд, для того и существуют НИОКРы, экспертизы, опытные проекты, чтобы системно работать, а главное, быть заинтересованным в конечном результате.

Важным пунктом обсуждения стал вопрос сохранности автодорог. Привести их в нормативное состояние, не решив задачу контроля движения тяжелых транспортных средств и наполнения дорожных фондов субъектов Российской Федерации, невозможно. Мы можем массово строить высокоскоростные трассы, однако все усилия будут напрасны, если эксплуатировать дорожную «одежду» без соблюдения конструктивных параметров.

Еще одна проблема — рост цен на строительные материалы. Часто их цена искусственно завышается в несколько раз. У нас в стране доступ к полезным ископаемым сильно бюрократизирован, и порой нужны годы для того, чтобы начать разработку нового месторождения.

Необходимо законодательно решить проблему «местного монополизма», когда собственники месторождений бесконтрольно повышают стоимость щебня или песка с целью получения сверхприбыли.

До конца этого года мы планируем внести в Государственную Думу проект изменений в федеральный закон «О недрах», который призван упростить процедуры использования участков недр для добычи полезных ископаемых, применяемых в строительстве в реконструкции линейных объектов. Это, несомненно, приведет к уменьшению сроков и стоимости строительства.

ИЗВЕЩЕНИЕ

Администрация Урикского муниципального образования организывает общественные слушания по проекту «Реконструкция мостового перехода через р. Куды на км 15 автомобильной дороги «Иркутск—Оса—Усть-Уда».

Слушания состоятся по адресу: Иркутская область, Иркутский район, с. Урик, ул. Лунина 1, в 14:00 25 ноября 2014 г. С материалами можно ознакомиться в администрации с 09:00 до 16:00 или на сайте www.urikadmin.ru.

Предложения по проекту принимаются администрацией по почте или в рабочие дни с 09:00 до 16:00.

Заказчик: ОГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области», 670007, г. Иркутск, ул. Карла Либкнехта, 99, тел. 8-395-220-58-89.

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

Администрация Кабанского муниципального образования организует общественные слушания по проекту «Реконструкция путепровода на км 334+988 автомобильной дороги Р-258 «Байкал» Иркутск—Улан-Удэ—Чита, Республика Бурятия».

Слушания состоятся по адресу: Республика Бурятия, Кабанский район, с. Кабанск, ул. Кирова, 10, в 14:00 02 декабря 2014 г.

С материалами можно ознакомиться в администрации с 09:00 до 16:00 или на сайте www.kabansk.org.

Предложения по проекту принимаются администрацией по почте или в рабочие дни с 09:00 до 16:00. Заказчик—Упрдор «Южный Байкал»: г. Улан-Удэ, 670000, ул. Советская, 18, тел. (8301) 221-02-29.

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

ОАО «Байкальская пригородная пассажирская компания» информирует о том, что, в соответствии с постановлением от 27 ноября 2010 г. № 939 «О стандартах раскрытия информации субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок», приказом ФСТ РФ от 19.04.2011 г. № 158-Т и приказом ФАС РФ от 12.04.2011 г. № 263, приказом ФАС России № 158/14 от 13.03.2014 г., размещена информация о деятельности субъекта естественной монополии за 3 квартал 2014 года. С указанной информацией можно ознакомиться на интернет-ресурсе: <http://baikal-ppk.ru/> в разделе «О компании—Раскрытие информации».

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

Администрация Култукского городского поселения организует общественные публичные слушания по проектной документации «Строительство и реконструкция участков автомобильных дорог М-51, М-53, М-55 «Байкал» — от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы. Строительство автомобильной дороги Р-258 «Байкал» «Иркутск—Улан-Удэ—Чита на участке км 96+480—км 100+000, Иркутская область» в связи с нахождением объекта на Байкальской природной территории.

Слушания состоятся 27.11.2014 г. в 14:00 в здании дома культуры по адресу: Иркутская область, Слюдянский район, р.п. Култук, ул. Кирова, 165.

С материалами проекта можно ознакомиться в здании администрации Култукского городского поселения. Предложения по проекту принимаются администрацией по почте или в рабочие дни.

Заказчик: ФКУ Упрдор «Прибайкалье», 664007, г. Иркутск, ул. Бабушкина, 14, тел. 8 (3952) 208-700.

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ