

# «Газпром» — газификация России

**Завтра состоится годовое общее собрание акционеров «Газпрома». Один из главных вопросов, который традиционно обсуждают акционеры компании, — это газоснабжение российских регионов. Ведь газификация — крупнейший социальный проект «Газпрома»**

Если в 2005 году уровень газификации в целом по стране составлял около 50%, то теперь превысил 65%. В 2005-2014 годах на реализацию программы было направлено около 243 млрд рублей. На эти деньги было построено свыше 1800 межпоселковых газопроводов общей протяженностью порядка 26 тыс. км. Созданы условия для газификации более 700 тыс. квартир и домовладений, свыше 4 тыс. котельных в более чем 3 тыс. населенных пунктах.

В текущем году на реализацию Программы газификации регионов России будет направлено 27,6 млрд рублей. Одним из ключевых условий увеличения инвестиций в газификацию того или иного региона является своевременная оплата поставленного газа и надлежащее исполнение обязательств администраций регионов в части подготовки потребителей к приему газа (строительство распределительных сетей, подготовка к приему газа домовладений и котельных). Сейчас приоритетной задачей для «Газпрома» является газификация Восточной Сибири и Дальнего Востока, так как уровень газификации данных территорий существенно ниже среднего уровня по стране.

Для «Газпрома» это в первую очередь именно социальный проект. Ведь газ поставляется населению по ценам, которые в несколько раз ниже, чем в Европе. В дальнейшем ситуация не изменится, так как цену голубого топлива для населения продолжит устанавливать государство.

Зачастую можно услышать жалобы на высокую стоимость подключения домов к газораспределительным сетям и обвинения в адрес «Газпрома». Необходимо понимать, что «Газпром» доводит газопроводы до границ населенных пунктов, а за подготовку потребителей к приему газа отвечают местные власти.

В последнее время обострилась проблема неплатежей за газ, особенно в сфере ЖКХ. Причем виноваты в этом не люди, которые исправно платят за горячую воду и тепло, а владельцы частных управляющих компаний, которые собирают с населения деньги, а затем исчезают с ними в неизвестном направлении. Банкротить такие фирмы бессмысленно, так как зачастую кроме 10 тыс. рублей уставного капитала у них нет никакого имущества. Просроченная задолженность российских покупателей газа перед «Газпромом» выросла в прошлом году на 40% по сравнению с предыдущим годом, достигнув 115,8 млрд рублей. К 1 апреля текущего года она уже превысила 164 млрд рублей. Около 70% этой суммы накопили абоненты — физические лица и теплоснабжающие организации. Решить эту проблему можно

законодательно, разделив платежи за теплоэнергию и выделив из них газовую составляющую, чтобы деньги за поставленный газ шли по назначению.

О ходе газификации нашего региона изданию рассказал генеральный директор ООО «Газпром межрегионгаз Тверь» Сергей ТАРАСОВ.

**— Сергей Варфоломеевич, как сегодня обстоят дела с реализацией Программы газификации в нашей области?**

— К сожалению, должен констатировать, что финансирование по Программе газификации сокращается с каждым годом. Если в 2012 году объем вложенных средств составил 125,68 млн рублей, в 2013-м — 100 млн рублей, в 2014-м — 357 млн рублей, то в 2015 году — всего 5 млн рублей. Конечно, сокращение инвестиций в первую очередь связано с колоссальными долгами за газ и крайне низким уровнем платежной дисциплины. Как известно, существует два основных условия выделения ОАО «Газпром» инвестиций на газификацию конкретного региона — это погашение имеющейся задолженности и готовность потребителей к приему газа. Сегодня общий долг потребителей области за газ составил более 10,5 млрд рублей, львиная доля которого приходится на теплоснабжающие организации (ТСО). Что касается второго условия, то «Газпром» свои обязательства по строительству межпоселковых газопроводов выполнил полностью и в срок, но со стороны региональной власти



Сергей ТАРАСОВ, генеральный директор

ООО «Газпром межрегионгаз Тверь»: «В 2015

году программа газификации для Тверской области включает в себя только завершение строительства объектов, начатых в 2012-2014 годах».

наблюдается отставание от плана-графика синхронизации газификации.

**— Сколько всего объектов газификации построено в нашем регионе с начала реализации программы?**

— Всего было построено 33 межпоселковых газопровода в 17 районах области протяженностью порядка 542 км, а также 455,5 км внутриселковых сетей. Газифицировано более 100 населенных пунктов, подключено к природному газу более 16 тыс. домовладений и квартир, 57 котельных переведено на природный газ, практически все они отапливают и обеспечива-

ют горячей водой жилые дома и социальные объекты. В декабре 2013 года в Старицком районе был введен в эксплуатацию межпоселковый газопровод д. Орлово — д. Родня протяженностью 10 км. Всего с начала реализации программы в 2005 году «Газпром» инвестировал в газификацию Тверской области более 4 млрд рублей.

В 2015 году программа газификации для Тверской области включает в себя только завершение строительства объектов, начатых в 2012-2014 годах.

**— Вы назвали серьезную сумму долга предприятий области за газ.**

**Существует ли возможность снизить эту задолженность? Ведь сворачивание Программы газификации негативно отражается на инвестиционной привлекательности региона.**

— До 2010 года проблема долга за газ не имела такого масштаба, поскольку газовики могли действовать в соответствии с российским законодательством, разрешившим ограничивать поставку газа неплательщикам. Законодательство не изменилось, однако в Твери суды по искам прокуратуры в защиту населения стали запрещать отключение поставок газа теплоснабжающим организациям. При этом почему-то с ТСО и управляющих компаний, в принципе, снималась всякая ответственность — и за поставку тепла населению, и за обязанность платить газовикам за потребленный в качестве топлива газ. Безнаказанность стала основной причиной формирования такого долга.

Несмотря на такие решения судов, мы продолжаем работать, ведем активную претензионно-исковую деятельность и прилагаем усилия для того, чтобы изменить сложившуюся практику принятия судебных решений. Мы тесно сотрудничаем с правоохранительными и надзорными структурами, налаживаем диалог с исполнительной и законодательной властью. Уверен, что из любой ситуации можно найти выход, если все стороны будут честны друг с другом и заинтересованы в конструктивной работе.

**Алла ИВАНОВА**

## Плюс пять

**Окончание. Начало на стр. 1**

Теоретически плата за проезд могла бы вырасти еще больше. МУП «ГЭТ» представило в Региональную энергетическую комиссию экономическое обоснование, из которого следует, что себестоимость одной поездки в трамвае составляет более 37 рублей. По расчетам МУП «ПАТП-1», себестоимость одной поездки в автобусе составляет более 27 рублей. Ранее эти расчеты рассматривались на рабочей группе в администрации города Твери.

— Администрация понимает, что тарифы экономически обоснованы, но допустить такого резкого повышения цен мы не могли, поэтому на рабочей группе с учетом мнения перевозчиков было принято консолидированное решение о повышении тарифа до 19 рублей, — комментирует ситуацию нашему

еженедельнику и.о. заместителя главы администрации Твери Ирина Вуйминова. — Это позволит снизить затраты бюджета на субсидирование МУПов, повысить их рентабельность и в дальнейшем улучшить экономическое состояние. Кроме того, в настоящее время рассматривается вопрос о введении единого проездного билета на три вида общественного транспорта — трамвай, троллейбус, автобус. Для жителей, которые будут его приобретать, стоимость поездки станет значительно ниже 19 рублей и, возможно, приблизится к существующему тарифу. Повышение тарифа не повлияет на стоимость ЕСПБ.

Отметим, что многие областные центры страны давно пошли по пути Твери. Так, недавно в Липецке проезд в общественном транспорте подорожал с 13 до 17 рублей. Вечерняя поездка обой-

дется в 20 рублей. По данным исследования портала «Петрозаводск сегодня», лидер по цене за проезд среди областных центров — Вологда: поездка в общественном транспорте в этом городе обойдется в 25 рублей. Самый дешевый проезд в Крыму — всего 7 рублей за поездку. Во Владимире, Ижевске и Краснодаре проезд в общественном транспорте стоит 17 рублей, в Калининграде и Новосибирске — 18, в Кирове — 19, а в Нижнем Новгороде и Самаре — 20 рублей.

Кстати, ко Дню города жителей ждет подарок. 27 июня или в первые числа июля по маршрутам №5 и №11 будет запущено пять новых трамваев. Они обошлись бюджету Твери в 90 млн рублей. Еще 50 млн из бюджета города направлено на ремонт трамвайных путей, а 20 млн — на демонтаж старых рельсов, где трамваи давно уже не ходят. И это лишь малая часть того, что необходимо сделать для нормализации ситуации с общественным транспортом. Как мы видим, это дорогое удовольствие, так что повышение проезда —

вещь неизбежная. Главное, чтобы позитивные перемены произошли.

Безусловно, рады повышению платы за проезд и коммерческие перевозчики. Их многолетняя битва за тариф наконец-то увенчалась успехом.

— Поднятие тарифа назрело давно. Его можно даже назвать запоздавшим. Инфляционные процессы съели те прибыли, которые у нас когда-то были. Предприниматели давно существуют на грани рентабельности. Мы работаем в основном на импортной технике. Из-за падения рубля запчасти серьезно подорожали. Для нас было бы более оптимальным и в плане расчета с пассажирами, и в вопросе экономической деятельности, чтобы тариф округлили хотя бы до 20 рублей, — рассказывает предприниматель Владимир Исаев, который недавно стал официальным представителем от перевозчиков Твери в вопросах обсуждения с властями проблем общественного транспорта. — Я надеюсь, что в будущем тариф будут поднимать более плавно и каждый год, как это

АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

происходит в других регионах. Конечно, повышение получилось резким, но все понимают его важность. Ни одного аргументированного противоположного мнения я пока не слышал. Мы подсчитали, что людям, которые почти каждый день ездят на городском транспорте, придется платить на 200-250 рублей больше, чем обычно. Согласитесь, это не так уж много. Но при этом предприниматели и муниципальные предприятия Твери получают возможность ремонтировать технику, обновлять парк машин, делать транспорт удобным, быстрым и безопасным.

В дальнейшем необходимо навести порядок на маршрутах города — убрать дублирование и излишнее количество подвижного состава. Сделать это будет очень непросто, потому что пока федеральное законодательство разрешает перевозчикам работать без заключения с городом договора. Всем заинтересованным в решении вопроса сторонам придется сесть за стол переговоров.

**Василий СТЕКЛОВ**