

Ввод новых топливных стандартов, повышение потребления бензина и дизельного топлива, а также ряд факторов, связанных с особенностями реализации энергоносителей нефтяными компаниями, сформировали новую ситуацию на оптовом и розничном рынках горючего в РФ. Нежелание компаний терять прибыль и, как следствие, большая ориентированность на экспорт, а также попытки государственного регулирования топливных цен привели к дефициту данного товара. По оценкам экспертов, это отразится не только на рентабельности и ликвидности автозаправочного бизнеса, но и повлечет негативные последствия практически во всех отраслях, которые в той или иной мере не могут функционировать без участия транспортного комплекса. В ситуации разбирался корреспондент „Ъ“ **Дмитрий Матвеев**.

## Топливная лихорадка

Заправочным станциям может не хватить топлива

### Тенденции

За прошедший период 2011 года топливный рынок Санкт-Петербурга и Ленинградской области продемонстрировал неравномерную динамику. По данным Петростата, с начала года розничная цена на дизельное топливо снизилась на 3,6% и составила в марте 25,26 руб. за 1 литр. При этом средняя стоимость литра бензина увеличилась на 0,6% — до 24,72 руб. По мнению президента Нефтяного клуба Санкт-Петербурга Олега Ашихмина, такая ситуация связана с дефицитом топлива на внутреннем рынке и попытками государственного регулирования цен на нефтепродукты.

Как отмечает эксперт, до конца прошлого года ситуация с ценами на топливо была понятна, и рост их находился в пределах инфляции (на уровне 10–13% в год). Однако в декабре был введен новый стандарт дизельного топлива Евро-4, что повлекло дефицит зимнего вида этого горючего. Когда оно появилось, закупочная цена была все равно достаточно высокой, и заправочные компании начали продавать дизельное топливо с убытком (даже с учетом возросшей стоимости на розничном рынке). Чтобы покрыть образовавшиеся потери, топливные сети повысили цены на бензин. В январе нефтетрейдеры мелкого и среднего звена закупили новое



Нежелание топливных компаний терять прибыль на экспорте вкупе с попытками государственного регулирования цен может оставить заправочные пистолеты без работы. ФОТО АЛЕКСАНДРА ВАЙШТЕЙНА

топливо, однако в феврале оно все равно пошло в продажу по высокой розничной цене.

Согласно официальным статистическим данным, средняя цена бензина в Санкт-Петербурге в январе 2011 года составила 24,56 руб., что на 18,5% выше, чем в январе прошлого года, и на 6,5% выше,

чем в декабре 2010 года. Дизельное топливо в январе нынешнего года стоило 26,21 руб., что на 39,6% больше, чем в аналогичный месяц минувшего года, и на 8,3% больше, чем в декабре 2010 года. Аналогичная динамика наблюдалась и на рынке Ленинградской области.

### Государственный демпинг

В начале февраля премьер-министр РФ Владимир Путин провел совещание по итогам работы ТЭК в 2010 году, на котором обратил внимание на высокие цены автомобильного топлива. После этого крупнейшие нефтяные

компании России снизили цены на горючее. О снижении розничных цен тогда почти сразу заявили «Газпром нефть», «Роснефть», ЛУКОЙЛ и ТНК-ВР: цена на дизель была снижена в диапазоне от 50 коп. до 1,2 руб. за литр, а оптовая — от 1 до 1,5 тыс. руб. за тонну. Ряд компаний

снизил цены и на некоторые виды бензина.

В материалах Петростата говорится, что в феврале этого года в Петербурге и Ленобласти было зафиксировано снижение цен на дизельное топливо. В городе его розничная стоимость составила в среднем 25,28 руб. за литр, снизившись на 3,6% по сравнению с январем этого же года, а цена бензина осталась примерно на том же уровне. В марте текущего года значительных колебаний топливных цен, согласно официальной статистике, не наблюдалось. Между тем по сравнению с февралем и мартом прошлого года в текущем году розничные цены на дизельное топливо выросли на 32,5 и 32,3% соответственно, на бензин — на 17 и на 18%.

По словам Олега Ашихмина, после того, как премьер-министр «погрозил пальчиком», нефтяные компании демпинговали на 4 руб., а заправочные на 2 руб.» — и стали работать себе в убыток. Тогда оказались в убытке и филиалы крупных нефтяных компаний. При этом, добавляет эксперт, у нефтяных компаний региональные филиалы не формируют прибыль, и даже при этих убытках на доход головного филиала это оказывает не очень значительное влияние. Ситуация с частными компаниями, работающими в убыток, сохраняется до сих

пор. «Кроме того, сейчас ни у кого нет необходимого объема летнего дизельного топлива», — подчеркивает Олег Ашихмин, добавляя, что количество заявок на покупку такого топлива на бирже в десятки раз больше, чем количество заявок на продажу.

«Нефтяные компании такая ситуация устраивает, и они ждут, когда к ним придут заправщики», — говорит аналитик. — Напрямую получить топливо на заводе в настоящее время невозможно: например, если его заводская цена составляет 22 руб., то рыночная — 26 руб. за литр. По бензину Аи-95 намечаются такие же проблемы, как и с дизельным топливом, причем по всей стране, а не только на рынке города и области, добавляет он.

Для роста цен на горючее, считает Олег Ашихмин, нет никаких экономических предпосылок. «Цены могут расти, когда появляется дефицит, однако объективных причин у нефтяных компаний для повышения стоимости нет», — подчеркивает эксперт.

### Бензиновый кризис

Между тем, по оценкам экспертов, Санкт-Петербургу и Ленинградской области, равно как и другим регионам России, уже в ближайшей перспективе грозит своего рода «бензиновый кризис».

(Окончание на стр. 18)

18  
страница

### Да будет свет

Как ФСК собирается противостоять блэкаутам

19  
страница

### Нефтеналивная перегрузка

Сипровг переделает рынок нефтепродуктов Северо-Запада

19  
страница

### Удар током

Стоимость электроэнергии стала неподъемной для промышленности

20  
страница

### Независимый газ

«Северный поток» будет запущен вовремя



**ИПП** ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА



Владимир Романовский, Председатель Совета директоров

Оценка бизнеса?

Налоговые риски?

Обоснование инвестиций?

Оценка недвижимости?

Сопровождение сделок?

Due Diligence?

**ИПП: Независимый консультант**

191119, Санкт-Петербург, ул. Марата, 92  
(812) 703-40-41; ф.: (812) 703-30-08  
mail@ipp.spb.ru; www.ipp.spb.ru

Консалтинг Аудит МСФО Оценка Юридические услуги

# энерго. нефть. газ.

## Топливная лихорадка

### Тенденции

(Окончание. Начало на стр. 17)

Нехватка топлива была зафиксирована на Алтае, где большинство независимых АЭС прекратили работу, а нефтяные компании перестали отпускать нефтепродукты трейдерам. В результате рост цены на горячее превысил 20%. Признаки топливного дефицита зафиксированы в Воронеже, Новосибирске, на Сахалине, в Красноярске, Нижнем Новгороде, в Белгородской, Липецкой, Тамбовской и Орловской областях. Снижение запасов топлива также отмечается и в Московском регионе. В ФАС подобную ситуацию рассматривают как разновидность картельного сговора, предупреждают нефтяные компании об ответственности и требуют разъяснения причин топливного дефицита.

Специалисты же на фоне сложившегося дефицита прогнозируют очередное вмешательство со стороны государства и повтор ситуации с искусственным регулированием цен.

### Отголоски дефицита

В первую очередь рост цен на топливо оказывает влияние на транспортный комплекс: на общественный транспорт и коммерческие перевозки. «Существует практика, при которой городские перевозчики стараются фиксировать цены за проезд, однако пока ни одна из компаний не идет на подписание таких договоров», — говорит господин Ашихмин. — При этом некоторые компании спекулируют, заявляя, что 50 процентов в стоимости тарифа закладывается именно на топливо. На деле же, по словам специалиста, оказывается, что топливная составляющая в тарифе находится на уровне 30%, а то и 10–15%. Кроме того, если какая-либо компания заявляет, что она повысила свои цены из-за роста цен на энергоносители, то при снижении этой цены, стоимость товара или услуги, которая предоставляет компания, не снижается. Причем касается это не только сектора перевозок.

Также рост топливных цен в значительной мере отражается на строительном рынке, где задействовано большое количество техники, на владельцах котельных, котельных и промышленных предприятий, которые работают от дизельных источников.

Автозаправочный бизнес тоже, по словам Олега Ашихмина, теряет ликвидность, и заправщики стараются покрывать убытки за счет других услуг и расширения сферы деятельности, в частности за счет реализации сопутствующих товаров. Однако ряд крупных компаний рассматривает возможность передачи части своих заправок по договору лизинга в частные руки, так как данный бизнес они считают нерентабельным, поясняет эксперт.

Фактором понижения цен на топливо является наличие сырья и продукта на рынке. Если бы на рынке было достаточное количество топлива, то вполне возможно, что цены удалось бы стабилизировать, считает Олег Ашихмин, однако плана для нефтяных компаний по отправке горячего на внутренний рынок нет. «Каждая нефтяная компания в первую очередь ориентирована на поставку топлива на экспорт, а также своим структурам, которые находятся на внутреннем рынке», — говорит эксперт. Если же обеспечить первоочередные поставки не на экспорт, а на внутренний рынок, тогда ситуация с ценообразованием может поменяться, при этом государственное регулирование по объемам, а не по ценам способствовало бы этому.

«Как только появляется дефицит топлива, цены идут вверх», — заключает Олег Ашихмин. — Сами компании их не опускают, поэтому ФАС или правительство дают соответствующие указания. Тогда цены снижаются, однако это не является долгосрочной и эффективной мерой сдерживания цен, так как львиная доля того, что реализуют нефтяные компании, пока уходит на экспорт», — добавляет эксперт.

# «Интерес к Петербургскому газовому форуму в предпринимательской среде просто фантастический»

### Интервью

**В этом году в Петербурге пройдет первый Петербургский газовый форум, посвященный 200-летию российской газовой отрасли. Ключевой темой мероприятия будет газораспределение в России. Организатором Газового форума выступает ЗАО «Экспофорум» совместно с ОАО «Газпром газораспределение», которые через несколько лет обещают сделать это мероприятие авторитетным отраслевым событием международного уровня. О планах компании „Б“ рассказал генеральный директор «Экспофорума» АНАТОЛИЙ ЕРКУЛОВ.**

— **Расскажите о вашей компании, какие задачи стоят перед «Экспофорумом»?**  
— Основным проектом нашей компании является строительство конгрессно-выставочного центра в районе аэропорта Пулково. В июне этого года мы начинаем его строительство, завершить которое планируется к концу 2013 года. Комплекс будет представлять собой выставочные павильоны общей площадью порядка 50 тыс. кв. м, конгресс-центр общей вместимостью до 7000 человек с основным залом на 3000 мест и залом для гала-мероприятий на 2000 мест, две гостиницы, бизнес-центр и другие объекты сопутствующей инфраструктуры.

После завершения строительства мы собираемся приступить к активному развитию конгрессно-выставочной индустрии в Санкт-Петербурге, сделав акцент на организации крупных отраслевых форумов и выставок на созданных площадках. Это будут глобальные и статусные мероприятия уровня Петербургского экономического форума. Признаюсь, небольшие проекты нам не очень интересны, они не позволяют



Анатолий Еркулов, генеральный директор «Экспофорума», делает ставку на газовую отрасль, поскольку мировое экономическое сообщество испытывает к ней большой интерес

быстро окупить инвестиции в создание конгрессно-выставочного центра, объем которых составляет порядка \$1 млрд.

— **Почему первым проектом стал именно Петербургский газовый форум?**  
— Не секрет, что в отечественной экономике нефтегазовая отрасль сегодня является

ключевой. Учитывая то, что в Петербурге находится целый ряд структур «Газпрома», мы вышли с инициативой проведения в этом году Газового форума, который будет состоять из отраслевых выставок, семинаров и научно-технических советов. Центральной темой форума станет газораспределение в России. Это будет стар-

товое мероприятие, и в случае его успеха в следующем году мы собираемся существенно расширить его формат — от геологоразведки и добычи газа до его экспорта и переработки.

В 2013 году мероприятие должно приобрести уже международный статус, а в 2014 году, когда будет введен в эксплуатацию наш конгрессно-выставочный центр, Петербургский газовый форум должен стать крупнейшим отраслевым событием в России, Европе и, возможно, в мире. Мы хотим реализовать действительно крупный конгрессно-выставочный проект.

— **Планируете ли вы выступить организатором других отраслевых мероприятий?**

— Петербургский газовый форум будет проходить весной, а осенью мы собираемся организовать другое крупное событие в Петербурге, посвященное использованию газа в энергетике. Эти отрасли выбраны нами, потому что в них работают крупные структуры, а мировое экономическое сообщество испытывает к ним большой интерес.

— **Ваша компания как-то аффилирована с «Газпромом»?**

— Напрямую нет. Изначально в 2007 году между правительством Санкт-Петербурга и ЗАО «Газэнергопромбанк» было заключено соглашение о строительстве международного конгрессно-выставочного центра. При этом администрация города взяла на себя обязательства по созданию необходимой инфраструктуры в зоне строительства. Сейчас Газэнергопромбанк вошел в состав банка «Россия». При этом ЗАО «Экспофорум» является частной компанией,

никак не связанной ни с банковскими структурами, ни со структурами «Газпрома».

— **Как удалось заинтересовать «Газпром» стать ключевым участником ваших мероприятий?**  
— Я думаю, это было политическое решение на уровне руководства «Газпрома» и администрации Санкт-Петербурга. Интересы города очевидны, ведь наличие в Петербурге современного конгрессно-выставочного центра позволит ему претендовать на проведение крупных международных форумов. На существующей в городе площадке «Ленэкспо» провести по-настоящему масштабное мероприятие невозможно. Если приглашать такие крупные компании, как British Petroleum, им просто будет негде выставиться.

— **Есть ли вероятность того, что на вашей площадке после завершения ее строительства будет проходить и Петербургский международный экономический форум?**

— Решение о проведении этого мероприятия принимается Министерством экономического развития Российской Федерации. Пока мы в этот процесс вмешаться не можем, но если будет организован соответствующий конкурс, то мы, конечно, будем в нем участвовать. Сейчас такой конкурс из года в год выигрывает «Ленэкспо» просто потому, что в городе нет другой альтернативы. Очевидно, что в нашем конгрессно-выставочном центре проводить Петербургский экономический форум будет гораздо комфортнее как для организаторов, так и для участников.

— **Как источник финансирования вашей деятельности?**

— Частично это заемные средства, частично — собственные средства акционеров.

— **Кому-нибудь, кроме «Газпрома» и его структур, будет интересны ваши мероприятия?**  
— Уверен, что да. Например, на выставке «Газораспределение в России» будут присутствовать большинство газораспределительных организаций страны. На их стендах представители малого и среднего бизнеса смогут напрямую пообщаться с управленцами этих организаций. Помимо этого, в рамках Петербургского газового форума пройдет научно-технический совет, посвященный взаимодействию газораспределительных организаций с бизнесом, который может стать настоящей дискуссионной площадкой между поставщиками газа и его потребителями. Кстати, ранее такие советы были закрытыми.

Кроме того, в рамках Газового форума состоится выставка «Рос-Газ-Экспо». Это мероприятие получило признание Всемирной ассоциации выставочной индустрии (UFI) и было внесено в реестр международных выставок, рекомендуемых для участия генеральным секретариатом UFI. Напомним, что предприятия «Газпрома» эксплуатируют более 600 тыс. км газораспределительных сетей. При этом около 95% газорегулирующего оборудования, закупаемого газораспределительными организациями, — отечественного производства. Поэтому выставка «Рос-Газ-Экспо» способствует дальнейшему развитию газовой промышленности России и помогает налаживать деловые контакты ведущим представителям отрасли.

БОРИС ГОРЛИН

## Да будет свет

Как ФСК собирается противостоять блэкаутам

### электроэнергетика

**В августе прошлого года практически всю энергосистему Петербурга и Ленинградской области на 40 минут парализовала авария на подстанции «Восточная», принадлежащей Федеральной сетевой компании (ФСК). Причиной блэкаута, остановившего жизнь в городе, стало короткое замыкание в старом контрольном кабеле. Финансовые потери городских компаний от масштабной энергоаварии оцениваются в сумму, превышающую 100 млн рублей, измерить урон, нанесенный блэкаутом горожанам, невозможно. В июне этого же года авария на другой подстанции ФСК оставила без света целый район города. Для того чтобы обезопасить энергетику города и предотвратить подобные происшествия, сетевая компания реконструирует старые объекты, строит новые и переводит воздушные линии электропередачи в кабельные.**

20 августа 2010 года запомнилось не только энергетикам Петербурга: в этот день все горожане и жители области ощутили, насколько ежедневная благополучная жизнь каждого в той или иной степени зависит от энергетиков. В этот день произошло отключение подстанции 330 кВ «Восточная» (находится в ведении МЭС Северо-Запада, филиала ФСК), в результате которого без электрооборудования осталось семь районов Петербурга, весь Выборгский район и частично Всеволожский, Кировский и Приозерский районы Ленинградской области. Из-за того, что подстанция «Восточная» питает городской «Водоканал», большая часть города на время аварии осталась без воды. В пострадавших районах перестали работать светофоры, остановились троллейбусы, прекратились работы телевидение, застряли лифты. В метрополитене на ряде линий прекратилось движение поездов, на Октябрьской железной дороге остановились несколько десятков электричек и десяток поездов.

Постепенное восстановление электроснабжения в городе началось только через 40 минут, за которые оперативный персонал «Восточной» восстановил работу энергообъекта.

Как рассказывает Петр Мазур, главный инженер МЭС Северо-Запада, комиссия по расследованию причин технологического нарушения в работе «Восточной» пришла к выводу, что нештатная ситуация на объекте была вызвана коротким замыканием в контрольном кабеле (он соединял пульт управления подстанции и ее принимающего оборудования). — «Б». «Проектирование данного кабеля велось в 60-х годах, именно недостатки в этих работах привели к ложному срабатыванию систем защитной автоматики подстанции. Отклонений от штатных режимов работы оборудования подстанции обнаружено не было», — говорит господин Мазур. По его словам, неисправный кабель на «Восточной» был заменен в течение суток.

**Ущерб и последствия**  
Как говорят в МЭС Северо-Запад, энергоавария не повлекла финансовых потерь для самой компании. По данным Дмитрия Кумановского, начальника аналитического отдела ИК ЛМС, финансовые потери основных предприятий, работающих вечером, составили 25 млн рублей: «Мега Дыбенко» потеряла за два часа 1,5 млн рублей, 7 гипермаркетов «Карусель» — 2,3 млн рублей, 12 супермаркетов «Перекресток» не получили 1,4 млн рублей, 100 магазинов «Пятерочка» — 6,6 млн рублей, петербургский метрополитен — 7,1 млн рублей, автозавод «Форд» — 6 млн рублей. «Если же учесть все средние и малые предприятия, то сумма ущерба окажется в разы выше, превысив отметку в 100 млн рублей», — оценивает господин Кумановский.

Однако Всеволожский следственный отдел областного управления Следственного комитета при прокуратуре, основываясь на заключениях Ростехнадзора, в рамках расследования пришел к выводу, аналогичным данным ФСК. Соответственно, не имея претензий к сотрудникам подстанции «Восточная», следственные органы никого не привлекли к ответственности за случившийся блэкаут. Говоря об ответственности энергетиков в ФСК, замечают, что «в руководстве Ленинградского предприятия МЭС Северо-Запада произошли кадровые изменения», не уточняя, какие именно.

**Энергичные планы**  
Произошедшее на «Восточной» стало не первой крупной энергоаварией на петербургских объектах ФСК: в июне текущего года на несколько часов отключилась подстанция «Чесменская», оставившая без света практически весь Фрунзенский район города. Причиной нарушения работы энергообъекта также стал износ оборудования подстанции. При этом обе подстанции, лишившие Петербург света, в момент аварий находились в состоянии реконструкции.

Для того чтобы предотвратить блэкауты любого уровня, ФСК пересмотрела график замены изношенного оборудования, а сроки работ по реконструкции объектов сократила. К примеру, комплексное перевооружение «Восточной» стоимостью 6 млрд рублей завершится в текущем году, вместо запланированного 2012-го. Также ФСК приняла решение о сокращении сроков строительства энергетического кольца 330 кВ в Санкт-Петербурге (в него войдут подстанции 330 кВ «Восточная», «Волхов-Северная», «Завод „Ильич“», «Северная», новая подстанция «Василеостровская», а также воздушные линии электропередачи 330 кВ «Восточная», «Волхов-Северная», 330 кВ «Северная» — «Восточная», кабельные линии электропередачи 330 кВ «Волхов-Северная» — «Завод „Ильич“» — «Василеостровская»

«Северная». — «Б») с 2014 до 2012 года. «Применение кольцевой схемы предполагает резервирование центров питания у каждого элемента кольца — подстанций, линий электропередачи. Это значительно повысит энергобезопасность объектов, позволит исключить ограничения электроснабжения потребителей при возникновении технологических нарушений в работе городских энергообъектов», — рассказывает Петр Мазур.

До 2015 года в рамках нового строительства ФСК в Санкт-Петербурге введет в эксплуатацию 2420 МВА дополнительной трансформаторной мощности, построит 685,5 км линий электропередачи. Инвестиции в создание новых энергообъектов превысят 48 млрд рублей.

Говоря о надежности сетей, в ФСК обращают внимание на сокращение по мере возмещения воздушных линий электропередачи в кабельные. По этому соглашению ФСК построит в Петербурге до 2016 года восемь кабельных линий электропередачи 220–330 кВ: «Чесменская» — «Южная», «Завод „Ильич“» — «Приморская», «Полупроводники» — «Завод „Ильич“», «Приморская» — Северная ТЭЦ, «Парголово» — «Приморская», Ленинградская АЭС — «Западная» и Южная» — «Западная». Общая протяженность новых кабельных линий составит 80 км. В 2011 году начнутся работы по строительству кабельной линии 330 кВ «Восточная» — «Волхов-Северная» протяженностью 10 км. «В целом реализация этого проекта несет массу преимуществ. Мы сможем высвободить часть городских территорий под инвестиционные проекты, очистить Петербург от трасс линий и значительно повысить надежность электроснабжения потребителей», — рассказывает Петр Мазур. Объем инвестиций ФСК в перевод линий электропередачи в кабельные составит 9,5 млрд рублей.

ЮРИЙ КОСТИН



## полугодовая подписка второе полугодие 2011

Подписываемся под каждым словом. Подпишитесь и вы.

### Ежедневная общенациональная деловая газета «Коммерсантъ» в Санкт-Петербурге

— главные новости о событиях в бизнесе, политике и обществе. В составе газеты публикуются тематические гляцевые приложения формата А2: «Дом», «Банк», «Страхование», «Медицина», «Телеком», «Транспорт», «Коммерческая недвижимость», «Авто», «Энергетика»; деловые специализированные приложения формата А3 Business Guide «Образование и карьера», «Индустрия отдыха», «Лица города», «Рейтинг топ-менеджеров», «Экономический форум», «Консалтинг».

### Подписка через редакцию

Индивидуальная консультация менеджера по вопросам обслуживания подписки, предоставление полного пакета бухгалтерской документации (для юридических лиц)

### Чтобы оформить подписку

Оформить счет на оплату подписки газеты «Коммерсантъ» в Санкт-Петербурге можно по телефонам (812) 271 3635, 324 6949 или посылать заявку на адрес электронной почты отдела распространения издательства fomina@spb.kommersant.ru

# энерго. нефть. газ.



«Роснефтьбункер» планирует перевалить на своем терминале в Усть-Луге около трети всего сегодняшнего объема морского экспорта нефтепродуктов из России. ФОТО ИТАР-ТАСС

## Нефтеналивная перегрузка

Gunvor переделает рынок нефтепродуктов Северо-Запада

### экспорт нефтепродуктов

В начале года в порту Усть-Луга в тестовом режиме заработал нефтепродуктовый терминал компании «Роснефтьбункер». В апреле он принял первый «стотысячник». Строительство комплекса велось более двух лет, сроки ввода объекта не раз переносились. Ожидается, что на полную мощность — 30 млн тонн нефтепродуктов в год — он выйдет уже в 2013 году. Аналитики уверены, что это крупнейший и современный терминал перевалки нефтепродуктов не только в России, но и в Европе. По экспертным оценкам, он оттянет на себя немалую часть грузов, идущих через Эстонию, и переделает рынок региона.

В середине апреля нефтепродуктовый терминал в порту Усть-Луга (Ленинградская область) компании «Роснефтьбункер» (структура нефтрейдера Gunvor), строительство которого велось с 2008 года, принял первый танкер вместимостью 100 тыс. тонн. Первую экспортную партию нефтепродуктов терминал отгрузил в конце января 2011 года на борт танкера-продуктовоза SKF Neva девятим 47 тыс. тонн, после чего работал в тестовом режиме. Ввод в эксплуатацию терминала не раз откладывался: всего переносов срока ввода было не менее пяти. В компании внятно не назвали причин отставания от графика, а участники рынка говорили, что это было связано с проблемами подготовки инфраструктуры, в частности с нехваткой энергетических мощностей.

Официальный представитель Gunvor Антон Куревин поясняет: «Gunvor приобрел нефтеналивной терминал в Усть-Луге в 2008 году у структур «Зарубежнефти». На тот момент строительные работы были уже начаты. После приобретения терминала масштабы строительства значительно увеличились, в итоге это отразилось на переносе первоначально запланированных сроков запуска. На сегодняшний день основные строительные работы на терминале завершены, идет процесс тестирования инфраструктуры и оборудования, установленного на объекте. Окончательный запуск терминала намечен на текущий год».

Надежда Малышева, директор по развитию информационно-аналитического агентства ProNews, отмечает, что терминал — это частный сложный производственный объект. «Период наладки и тестирования оборудования в целях обеспечения надлежащего уровня безопасности мог быть продлен уже в ходе пусконаладочных работ. Полагаю, именно такая ситуация и была на терминале. Однако достоверной информации по этому поводу в публичном доступе нет», — говорит эксперт.

• ОАО «Роснефтьбункер» — заказчик-застройщик комплекса наливных грузов в порту Усть-Луга. Общая стоимость проекта составляет около 26 млрд руб. Финансирование строительства осуществляется как из частных средств акционера, так и при поддержке кре-

дитных средств, предоставленных рядом российских и зарубежных банков. Совокупный объем привлеченного финансирования — порядка \$450 млн, в том числе кредит Внешэкономбанка составил \$200 млн. Мощность терминала — 30 млн тонн нефтепродуктов в год. Ввод в эксплуатацию намечен на июнь 2011 года.

### Перевалить треть

Как заявил после запуска терминала заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский, объем экспорта нефтепродуктов через морской терминал ОАО «Роснефтьбункер» в порту Усть-Луга в 2011 году ожидается в объеме 10–11 млн тонн. По его словам, в 2012 году грузооборот терминала запланирован в объеме 20 млн тонн, а в 2013 году — 30 млн тонн. То есть фактически на этот год запланирован выход терминала на его проектную мощность. Роста объема экспорта будет способствовать ожидание к сентябрю текущего года углубление акватории порта до 17 метров для приема крупнотоннажных танкеров. Впрочем, по словам председателя совета директоров ОАО «Компания Усть-Луга» Валерия Израйльшта, в 2011 году компания «Роснефтьбункер» планирует перевалить через терминал 7–8 млн тонн нефтепродуктов.

Относительно перспектив загрузки терминала в объеме 30 млн тонн нефтепродуктов в год Антон Куревин говорит, что «все будет зависеть и от сроков начала эксплуатации терминала, и от интенсивно-

сти его операционной загрузки, что в свою очередь будет определяться объемами перевалки». «По своим масштабам нефтеналивной терминал в Усть-Луге будет одним из крупнейших в Европе. С технологической точки зрения, у терминала есть ряд существенных преимуществ: к примеру, уникальное географическое расположение — глубина у причалов порядка 17 метров, подходный канал составляет около 3,7 км — это позволит принимать танкеры дефвейтом более 120 тыс. тонн», — рассказывает господин Куревин.

Эксперты согласны с оценкой значимости проекта: Терминал «Роснефтьбункера» однозначно станет самым крупным в России экспортным нефтепродуктовым терминалом, — говорит Надежда Малышева. — 30 млн тонн нефтепродуктов, которые «Роснефтьбункер» планирует перевалить — это примерно 30 процентов всего объема морского экспорта нефтепродуктов из России на сегодняшний день. Что касается портов СЗФО, то по итогам 2010 года совокупный объем морской перевалки нефтепродуктов на терминалах округа составил почти 49 млн тонн. Соответственно, развитие нового терминала в Усть-Луге существенно усилит вес региональных портов в общем объеме морского экспорта российских нефтепродуктов», — оценивает госпожа Малышева.

### Морской передел

Значительного сокращения объемов перевалки действу-

ющих нефтепродуктовых терминалов эксперты не прогнозируют: «Скорее всего, на Усть-Лугу будут переключены те экспортные объемы, которые сегодня следуют в порты Прибалтики», — думает Надежда Малышева. С ней согласен директор по развитию агентства Argus Media Михаил Перфилов: «Запуск терминала «Роснефтьбункера» приведет к перераспределению экспортных грузопотоков. Мы ожидаем, что по итогам этого года комплекс выйдет на объем перевалки порядка 5–7 млн тонн. Поскольку в первую очередь терминал ориентирован на продукт производства Киришского НПЗ, до сих пор экспортировавшегося порты Таллин, то можно предположить, что подобный объем мазута теперь пойдет через Усть-Лугу. Кроме того, через новый терминал будет экспортироваться продукция Московского, Ярославского и Рязанского НПЗ», — прогнозирует господин Перфилов.

Тем не менее в самой компании не спешат делать прогнозы на доли рынка и его передел в связи с запуском объекта. Антон Куревин не стал комментировать ни долю рынка, которую планирует занять компания, ни срок окупаемости, ни ту долю, которую терминал в Усть-Луге займет в общем объеме компании. Он лишь отметил, что «данный проект является перспективным, учитывая его стратегическое значение для экономики государства, и также он перспективен для нас как инвесторов».

ИРИНА БЫЧИНА

## Удар током

Стоимость электроэнергии стала неподъемной для промышленности

### тенденции

С начала года стоимость электроэнергии для промышленных потребителей выросла от 30% до 2,5 раза в отдельных случаях. Подобное подорожание связано с тем, что сетевые компании перешли на расчет тарифа по методике RAB (долгосрочные тарифы с учетом необходимости возврата инвестиций). Помимо этого, сам по себе рынок электроэнергии стал «свободным» и «конкурентным», перейдя на расчеты по нерегулируемому ценам для всех групп потребителей, кроме населения. По мнению промышленников, такое положение дел лишает отечественную продукцию конкурентоспособности и приводит к стагнации экономики.

С 1 января 2011 года отечественная электроэнергетика перешла на расчеты по нерегулируемым (свободным) ценам для всех групп потребителей, кроме населения. Как поясняют в ОАО «Петербургская сбытовая компания» (ПСК), теперь цена на электроэнергию складывается из двух составляющих — «регулируемой» (примерно 40% стоимости) и «свободной» (около 60%). «Свободной» составляющей является рыночная стоимость электроэнергии, рассчитываемая и публикуемая ОАО «Администратор торговой системы». «Регулируемая» же составляющая — это услуги по передаче электроэнергии сетевыми предприятиями, оперативно-диспетчерскому управлению, сбытовая надбавка и прочее.

При этом для населения с нового года стоимость электроэнергии выросла на 10%. Находиться на подобном уровне роста цен для граждан позволяет перекрестное субсидирование, за счет которого существенно увеличилась «регулируемая» составляющая стоимости электроэнергии для юридических лиц.

Помимо этого с начала года сетевые компании перешли на новую систему тарифо-

образования RAB, по которой стоимость транспортировки электроэнергии высчитывается исходя из инвестиционных планов предприятия. К примеру, ОАО «Ленэнерго» решило вложить в 2011–2015 годах в свой бизнес почти 88 млрд рублей, которые получит за счет своих потребителей.

«Катастрофа и безумие» В целом перечисленные изменения привели к тому, что тарифы для промышленных потребителей существенно выросли.

Александр Гуревич, технический директор ОАО «Армалит-1», говорит, что электроэнергия для его предприятия подорожала в 2011 году по сравнению с предыдущим годом почти на 55% притом, что в 2010 году по отношению к 2009-му подорожание составило 8,4%. Ранее руководство «Армалит-1» называло подобный рост тарифов «катастрофой и безумием». Рост издержек на электроэнергию всего за один месяц составил 47% для ОАО «Звезда». По оценке Александра Доронина, председателя совета НП «Союз малых предприятий Санкт-Петербурга», электрическая энергия для промышленных предприятий подорожала от 30% и до 2,5 раза в отдельных редких случаях. «При этом помимо того, что произошло повышение тарифов, предприятия не могут планировать издержки, поскольку сбытовые компании не объявляют максимальные границы тарифного коридора на длительный период. Сумма каждого нового счета — полная неожиданность», — сетует господин Доронин.

Как считают энергетики, в новых условиях промышленности потребителям необходимо уделить максимальное внимание вопросам энергосбережения. По мнению Александра Меркулова, заместителя управляющего директора ПСК, иных легитимных способов снижения издержек на электроэнергию у промышленников нет.

### Многоуровневая борьба

Помимо внедрения технологий энергосбережения, которые компании начали осваивать еще до резкого повышения стоимости электроэнергии, предприятия пытаются отыскать другие способы борьбы с «катастрофой». Например, на «Армалит-1», чтобы снизить затраты на электроэнергию, организовали работы второй смены в ночное время — в период, не входящий в часы утреннего и вечернего максимума. Салават Хафизов, директор ЗАО «Энергосбытовая компания Кировского завода», рассказывает, что за три месяца 2011 года для предприятий ГК «Кировский завод» электроэнергия подорожала на 14% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. По словам господина Хафизова, удержанию затрат на обозначенном уровне способствовало несколько факторов. «В части оптового рынка нами было улучшено качество прогнозирования потребления на рынке на сутки вперед (РСВ). На розничном рынке мы обратили внимание на выбор вида тарифа на транспортировку электроэнергии, стоимость которой составляет около 35 процентов стоимости отпускной цены», — делится глава «Энергосбытовой компании Кировского завода».

В своей борьбе со стоимостью электроэнергии промышленники также стараются использовать и свое право говорить. НП «Союз малых предприятий Санкт-Петербурга» в конце марта отправил президенту Российской Федерации открытое письмо, которое на момент сдачи текста было подписано 724 предпринимателями со всей страны. В своем послании коммерсанты заявляют главе государства о том, что переход к свободному ценообразованию в купе с «длительным, бюрократизированным и затратным» подключением к электросетям приводит к «массовым трудностям для

предприятий малого предпринимательства и, соответственно, к экономической стагнации».

Также Союз промышленников и предпринимателей Санкт-Петербурга направил письма, выражающие обеспокоенность сложившейся ситуацией в Федеральную антимонопольную службу и на имя вице-премьера РФ Игоря Сечина.

По мнению Алексея Кудинова, руководителя департамента консалтинга Института проблем предпринимательства, противостоять сложившимся ценам на электроэнергию можно двумя способами. «Есть меры, носящие как оперативный, так и стратегический характер. Среди оперативных мер — реальное энергосбережение. К сожалению, многие потребители недооценивают важность данного направления деятельности, а энергосбережение сводят к банальному получению энергопаспортов, забывая, что среди работ по энергосбережению есть и чисто организационные меры, не требующие инвестиций и дающие приличную экономию расходов на энергоресурсы. Стратегическими мерами можно назвать следующие: обращение в антимонопольную службу, в суды, создание ассоциаций, союзов, и выход их на уровень органов, участвующих в формировании нормативно-правовой базы рынка с целью лоббирования интересов потребителей», — делится господин Кудинов.

В свою очередь премьер-министр РФ Владимир Путин неоднократно выражал обеспокоенность повышением стоимости электрической энергии для промышленных потребителей. В феврале текущего года глава правительства потребовал от энергетиков ограничить рост тарифов, а в марте 2011 года поручил профильным министерствам и ведомствам «разобраться с ситуацией».

ТАТЬЯНА КОРОТКОВА

От первого кредита к долгосрочному партнерству

**ВТБ**

Мир без преград

Кредиты для бизнеса

Широкий спектр наших кредитных предложений дает Вам возможность сделать правильный выбор. С надежным партнером

Вы можете быть уверены: Ваш бизнес получит поддержку для дальнейшего движения вперед.

www.szrc.vtb.ru, (812) 329-8-329

ОАО Банк ВТБ  
Генеральная лицензия Банка России № 1000

# энерго. нефть. газ.

## Заправочная привлекательность

Как АЗС заманивают клиентов

### ТОПЛИВО

Сети автозаправочных станций развиваются быстрее, чем прирастает автопарк россиян. Это приводит к усиливающейся конкуренции между топливными операторами, которые стараются удержать имеющихся клиентов и переманить их у других компаний. Для этого рынок развивает сопутствующие услуги, движется в сторону повышения качества и скорости обслуживания.

Сети автозаправочных станций (АЗС) в Петербурге и Ленинградской области продолжают развиваться, несмотря на то, что, по экспертным оценкам, рынок перенасыщен АЗС еще с 2002 года: количество транспорта растет, однако люди меньше ездят из-за пробок. А ввод нового технологического оборудования привел к тому, что качество нефтепродуктов основных игроков рынка стало одинаковым. Учитывая такое развитие событий, операторы топливной отрасли пытаются завоевать лояльность потребителя несколькими способами.

### Место красит АЗС

Исходя из того, что качество топлива на АЗС разных операторов примерно одинаковое, одним из приоритетных поводов для выбора заправки является ее расположение. Строить новые заправочные комплексы достаточно сложно, поскольку найти в черте города еще не занятый участок проблематично. По оценке Сергея Снопка, председателя совета директоров ХК «Фазтон», «в городе нет ни потребности в новых АЗС, ни возможностей для их строительства», а новые участки можно найти только на «совсем безлюдных окраинах». Помимо этого, освоение новых участков непростое и с точки зрения согласования проекта и строительства заправочных комплексов — от момента приобретения земли до ввода АЗС в эксплуатацию проходит не меньше года. Поэтому развитие новых точек для топливных операторов зачастую сопряжено с покупкой существующих заправочных комплексов. Это, как определяет господин Снопко, «единственный возможный вариант получения прибыли при расширении сети». Гораздо проще с земельным ресурсом дело обстоит в Ленинградской области — там куда больше свободных участков, на которых можно построить новые заправки, к тому же потребность в топливных комплексах в соседнем с Петербургом субъекте значительно выше. При этом Ленинградская область в большей степени нуждается в развитии трассовых комплексов, включающих точки питания, расширенные стойки, охрану машин, душевые, аптеки, прачечные.

Различные топливные компании строят разные планы на развитие в Петербурге и области. «Петербургская топливная компания», к примеру, в 2011–2012 годах собирается построить и реконструировать более 10 заправочных



В условиях жесткой конкуренции между заправочными станциями автомобилисты становятся особо внимательными к уровню сопутствующих услуг АЗС

станций в городе и области. Все они будут выполнены в фирменном формате Dream Station. Этот корпоративный стандарт предполагает строгое соблюдение правил обслуживания клиентов, единое расположение объектов инфраструктуры (АЗС + евромаркет + еврокафе + шиномонтаж / мойка) и высокое качество предлагаемых товаров и оказываемых услуг», — рассказывает Леонид Чурилов, первый заместитель генерального директора ЗАО «Петербургская топливная компания». При этом участки, на которых развернется строительство, компания приобрела в 2009–2010 годах и ранее. Впоследствии ППК собирается строить новые АЗС и в других регионах Северо-Запада.

ЗАО «Газпромнефть — Северо-Запад» в текущем году построит в Петербурге 15 новых АЗС, а всего в СЗФО — 21 заправку. По плану, озвученным Валерием Ледовских, генеральным директором компании, через три года сеть расширится до 90 АЗС в регионе, а к 2020 — до 140. Стоимость каждого комплекса господин Ледовских оценивает от 40 до 100 млн рублей. При этом в «Газпромнефти» не исключают варианта расширения за счет скупки действующих сетей.

А ТНК-ВР до 2014 года собирается создать 47 заправочных комплексов в Петербурге и 25–35 в Ленинградской области. Часть участков для строительства была приобретена еще в 2005 году. Для запланированного развития, как сообщил Александр Куркин, руководитель бизнес-единицы «Центр» ТНК-ВР, в регион будет направлено 3 млрд рублей. При этом, как говорят в ТНК-ВР, в области планируется развивать в большей мере трассовые комплексы. Часть новых заправочных компаний будет работать под брендом ВР (премиум-сегмент), часть — под вывеской ТНК (формат быстрого обслуживания).

### Сопутствующая привлекательность

Привлекать клиентов только количеством заправок и их удобным расположением в условиях жесткой конкуренции невозможно. Поэтому компании развиваются и в иных направлениях. «Сейчас отношение потребителя к

услуге заправки автомобиля существенно поменялось. Постепенно во главу угла встает не просто возможность заправить автомобиль качественным топливом, но и внешний вид АЗС и сотрудников, вежливость и предупредительность персонала, чистота и удобство расположения станции, режим работы и отсутствие очередей», — перечисляет Леонид Чурилов.

Для того чтобы быть конкурентоспособными, ряд топливных сетей использует программы лояльности (к примеру, у «Газпромнефть — Северо-Запад» это программа для владельцев карт футбольного клуба «Зенит»), работает с корпоративными клиентами, обслуживая их по топливным талонам, предоставляет скидочные карты для постоянных пользователей. Для частных клиентов малоизвестным является набор сопутствующих услуг, предлагаемых АЗС. И сети с радостью предлагают клиенту магазинчики с набором продуктов и предметов, необходимых в дороге, кафе и бистро, мойки, шиномонтажи, пункты «Воздух / Вода», аппараты по приему платежей.

Помимо непосредственных услуг, которые потребитель может получить на заправочной станции, топливные сети стараются привлечь клиентов, в том числе и своим фирменным стилем. Для этого компании решаются на ребрендинг. К примеру, осенью 2009 года компания «Газпромнефть — Северо-Запад» представила концепцию ребрендинга АЗС компаний, ранее носивших имя не существующей уже НК «Сибнефть». Новая цветовая гамма оформления заправок соответствует клубным цветам ФК «Зенит». Подобный шаг объясняют расчетом на лояльность болельщиков петербургской городской команды. А в марте этого года финская компания Neste Oil заявила о планах ребрендинговать свою сеть заправок в России (Петербург, Ленинградская и Новгородская области, Карелия) в ближайше два-три года. По мнению генерального директора «Несте Санкт-Петербург» Индрекка Каю, дизайн АЗС Neste, которому уже более 20 лет, необходимо модифицировать, чтобы компания стала более конкурентоспособной на рынке.

ВЛАДА ГАСНИКОВА

# Независимый газ

«Северный поток» будет запущен вовремя

### ЭКСПОРТ

В октябре по первой нитке газопровода Nord Stream («Северный поток») будет поставлен первый российский газ в Европу. В мае стартует строительство второй параллельной нитки газопровода. Все строительные работы идут строго по графику, рапортуя в «Норд Стриме». Впрочем, иное развитие событий и невозможно — помимо высокой рентабельности для «Газпрома», проект имеет стратегическое значение для России, стремящейся к большей гибкости в отношениях с транзитными странами СНГ. А ситуация в Японии еще больше актуализирует проект, учитывая рост стратегической роли газа в топливно-энергетическом балансе Евросоюза.

О том, что первый российский газ, минуя транзитные страны, будет поставлен этой осенью в Европу, в апреле заявил глава правительства Владимир Путин, подтвердив тем самым первоначальные планы на запуск первой ветки в третьем квартале этого года. «Северный поток» (берет морское начало у бухты «Портовая» в районе Выборга. — «Ъ») начнет поставку газа в Европу уже в октябре этого года. В июле закончится строительство и будет запущен технологический газ. Для нас важно иметь прямой выход на рынки для сбыта традиционных товаров», — сказал премьер-министр. Он подчеркнул, что при этом Россия не будет ущемлять интересы транзитных государств.

• Газопровод протяженностью около 1,2 тыс. км пройдет через акваторию Балтийского моря до побережья Германии (район Грайфсвальда). Производительность каждой нитки газопровода 27,5 млрд куб. м газа в год, пропускная способность «Северного потока» составит 55 млрд куб. м. Акционерами Nord Stream AG являются ОАО «Газпром» (51%), Wintershall Holding («дочка» немецкой BASF SE) и E.ON Ruhrgas (по 15,5%), N.V. Nederlandse Gasunie и GDF Suez S.A. (по 9%). Общий объем инвестиций в строительство оценивается в 7,4 млрд евро (с учетом процентов по кредитам — 8,8 млрд евро). Акционеры Nord Stream обеспечивают 30% финансирования пропорционально долям в проекте, остальные 70% средств привлечено на банковском рынке проектного финансирования. В финансировании первой фазы проекта в размере 3,9 млрд евро участвуют 26 банков. В финансировании второй фазы проекта стоимостью 2,5 млрд евро участвуют 24 банка.

### Строго по графику

В компании «Норд Стрим» сообщают, что все работы по строительству газопровода идут по графику. «Норд Стрим» развивается очень динамично, строго по графику и в рамках бюджета, — радуется руководитель отдела по связям с общественностью Nord Stream AG Ирина Васильева.



Экономическая и политическая значимость проекта Nord Stream открывают для него все дороги

— До ввода в эксплуатацию первой линии осталось около полугода, вторая линия будет построена еще через год. За прошедший год пройден огромный путь — и в буквальном смысле тоже. Проложено уже около 1155 км первой линии, или 94 процента от общей протяженности 1224 км. Каждый день на Балтике в работе участвуют более 30 специальных судов», — говорит госпожа Васильева. По ее словам, последняя 12-метровая труба первой нитки ляжет на дно Балтики в мае. Морская часть газопровода состоит из трех секций, каждая из которых отдельно тестируется на прочность под давлением. Летом секции будут соединены в двух точках в единую линию при помощи гипербарической сварки на дне на глубинах 80 и 110 метров. После этого вся линия будет очищена, осушена, еще раз протестирована и подготовлена к вводу в эксплуатацию.

Впрочем, по-другому вряд ли могло быть. Ведь кроме того, что проект обещает его основному акционеру — газовой монополии России — быстро окупиться, он еще и стратегически важен с политической точки зрения для страны. «Все работы по строительству газопровода выполняются по графику», — отмечает Роман Беседовский, управляющий фондом «Финам Нефтегаз». — Риски отставания от графика существовали в период кризиса. Однако «Газпром» поставил реализацию «Северного потока» в число наиболее

приоритетных проектов, продолжив финансирование строительства газопровода в полном объеме», — говорит Роман Беседовский.

При реализации столь масштабных проектов никогда не стоит рассчитывать на точное соблюдение графика от начала до завершения работ, говорит аналитик ИК БФА Сергей Казанцев. «Сроки ввода Nord Stream изменились в основном не из-за экономического кризиса, а из-за политических интриг стран региона, предельно являющихся экологические требования к строительству газопровода», — комментирует аналитик. — Так, перед прокладкой подводной части магистрали были проведены серьезные анализы всех факторов, влияющих на экологическую безопасность проекта; в том числе были учтены факты наличия затопленных боеприпасов со времен Второй мировой войны».

### Безопасная труба

Ирина Васильева отмечает, что «предварительные данные экологического мониторинга строительства говорят о том, что уровень реального воздействия на окружающую среду стал даже ниже прогнозируемого и согласованного уровня, то есть строительства ведется в безопасном для Балтики режиме». В 2010 году Nord Stream AG инвестировала 13 млн евро в комплексную программу экологического и социального мониторинга.

По мнению Сергея Казанцева, после получения одобрения от всех стран процесс строительства вряд ли

мог встретить существенные препятствия: «В освоении нового пути отечественного газа в Европу, который позволит миновать ненадежных партнеров из числа бывших союзных республик, кровно заинтересована не только российская сторона, но и европейские покупатели», — рассуждает эксперт.

В Европе растет спрос на природный газ, притом, что снижаются объемы собственной добычи. По прогнозам, ежегодная потребность Евросоюза в импорте природного газа, в 2008 году составлявшая порядка 320 млрд куб. м, к 2030 году возрастет примерно до 500 млрд куб. м. То есть к 2030 году Евросоюзу потребуется импортировать дополнительно 160–200 млрд куб. м газа в год. «Северный поток» обеспечит около трети этой потребности. Газопровод предоставит Западной Европе прямой доступ к крупнейшим российским газовым месторождениям. К 2030 году доля «Северного потока» в общем объеме импорта природного газа в Европу составит около 11%.

### Газовая прибыль

Роман Беседовский обращает внимание на то, что без «Северного потока» разработка многих крупных месторождений газа, главным образом Штокмановского, оказалась бы для «Газпрома» нерентабельной. В то же время в «Северном потоке» ему выделена роль основной ресурсной базы с 2013 года (до этого момента газ будет поставляться с другого крупного место-

рождения — Южно-Русского, запущенного в 2007 году).

Значимости проекту «Северного потока» добавляет и пересмотр роли атомной энергетики после аварии в Японии, которая привела к росту стратегической роли газа в топливно-энергетическом балансе Евросоюза. «Так, прекратив работу атомных станций, ФРГ уже превратилась из экспортера в импортера электроэнергии, и восполнять образовавшийся дефицит придется в первую очередь за счет газовой генерации. На этом фоне расширение возможностей бесперебойной поставки экологически чистого топлива в центр Европы должно положительно сказаться и на политическом весе нашей страны», — рассуждает Сергей Казанцев. Эксперты также указывают на то, что строительство газопровода позволит «Газпрому» не только значительно сэкономить на транзитных платежах, но и сократить зависимость от стран-транзитеров, в том числе в случае ухудшения межгосударственных отношений России с ними. «Запуск газопровода позволит «Газпрому» увеличить экспорт российского газа на 20 процентов, что даже при стоимости проекта в размере 7,4 млрд евро обеспечит проекту окупаемость через 4–5 лет. В целом приведенная главой «Газпрома» оценка нормы доходности проекта выглядит вполне логичной и существенно более высокой по сравнению с транзитом через европейских соседей», — оценивает Роман Беседовский.

ИРИНА БИЧИНА



# Петербургский Газовый Форум

31 мая - 3 июня 2011

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ. ЛЕНЭКСПО ПРОГРАММА ФОРУМА НА САЙТЕ: www.gas-forum.ru

ОРГАНИЗАТОР:



Тел. офиса: +7 (812) 449 03 47  
E-mail: gf@expoforum.ru

СООРГАНИЗАТОРЫ:



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР:

Коммерсантъ