

Газета «Вести» много внимания уделяла и уделяет проблемам энергетики. На повестке дня в сегодняшнем выпуске «черное золото», то есть уголь.

В начале нынешнего года на заседании горнопромышленного совета губернатор Владимир Илюхин сделал сенсационное заявление, моментально облетевшее всю страну: Камчатка отказывается от кузбасского угля! «Сегодня тем, кто осуществляет поставки энергоносителей на Камчатку, выгодно привозить бог знает откуда и бог знает что, - сказал тогда глава региона. - Не секрет, что те компании, которые работали на западном побережье, за сезон «снимали» по миллиону долларов просто так, даже не привозя иногда тех объемов, которые нужно было привезти. И что туда привозят? Мы, благодаря этому, разморозили Манилы, потому что привезли пыль под видом угля из Кузбасса». Эти слова услышали все. Кроме тех, кто занимается поставками твердого топлива на полуостров.

Совсем недавно на стол заместителя генерального прокурора России в Дальневосточном федеральном округе Юрия Гулягина легла жалоба руководителя хабаровского предприятия «Востоктехкомплект» Ивана Ковалья. В ней он привел поразительные факты, которые позволяют предположить: закупки угля для нужд полуострова не обходятся без коррупционных схем.

Хабаровская логистическая компания «Востоктехкомплект» - официальный дилер сахалинского предприятия «Углегорскуголь». Она осуществляет доставку топлива различными видами транспорта потребителям на Дальнем Востоке. Много лет среди них были и камчатские котельные на территории всего полуострова: от Петропавловска до Манил. Но в нынешнем году сахалинских угольщиков и хабаровских перевозчиков, не церемонясь, вытеснили с рынка. Между тем, уголь для котельных в ОАО «Камчатскэнерго» в краевом центре, Елизовском и Мильковском районах не завезён до сих пор.

«РАО Энергетические системы Востока», которое является головной компанией «Камчатскэнерго», один за другим отменило три конкурса на поставку твердого топлива на юг края. В то же время на севере другой участник энергетического рынка - МУП «Оссорское ЖКХ» - при проведении аналогичного аукциона выдвинуло настолько дискриминационные условия, что победитель торгов фактически был известен заранее. «При проведении открытого аукциона на поставку угля МУП «Оссорское ЖКХ» указало конкретное месторождение – Талдинский угольный разрез, - пишет в прокуратуру Иван Коваль. Эти действия привели к тому, что за исключением предприятия «Кузбассразрезуголь», которое и является собственником Талдинского разреза, все остальные поставщики угля в Российской Федерации, в том числе и дальневосточные, доступа к участию в аукционе были лишены».

Кроме того, организаторами конкурсов неизменно предъявлялись необоснованные, по мнению Ивана Ковалья, и непреодолимые для сахалинского добывающего предприятия условия по калорийности угля. Низшая теплота его сгорания должна составлять не менее 5000 килокалорий, в то время как аналогичный показатель угля марки ДВ-1, который предлагают наши соседи, составляет 5000 килокалорий. В Оссору завезли суперкалорийное топливо. Оно выделяет аж 6500 килокалорий. Говорят, что горит, как порох. Такими темпами, что до окончания суровой северной зимы его может и не хватить.

Для прохождения отопительного сезона полуострову требуется 100 тысяч 100 тонн так называемого условного топлива. Таким

образом, сахалинского угля на зиму нам потребуется 140 тысяч 140 тонн, а кемеровского – 129 тысяч 760 тонн. На первый взгляд, чем меньше, тем лучше. Но транспортные расходы сводят кажущуюся экономию на нет.

Более того, общая стоимость поставки угля с Сахалина почти на 10 процентов меньше, чем из Кузбасса. В денежном выражении доставка дешевле на 50 миллионов рублей. С Талдинского разреза топливо восемь дней едет до Владивостока, где его надо перегрузить на судно-балкер и еще минимум пять дней морем везти на Камчатку. Из Углегорска же топливо может быть доставлено на полуостров всего за трое суток. Постоянными потребителями угля ДВ-1 являются компании в Японии и Южной Корее. Их он полностью устраивает по всем показателям. С учетом логистики сахалинский уголь обходится на 20 процентов дешевле кузбасского. Однако в нынешнем году потребители в Корее вдруг решили перейти именно на уголь Кузнецкого бассейна. Несмотря даже на то, что губернатор выразился предельно конкретно: уголь из Кемеровской области Камчатке не нужен.

Наконец, сахалинский уголь имеет зольность вдвое ниже кузбасского. Это значит, что при его сгорании образуется гораздо меньше шлака, который котельным надо где-то хранить и впоследствии утилизировать. Это тоже требует затрат, но коммунальщики в Оссоре это не останавливает. Видимо, в Карагинском районе появились лишние деньги.

Добавим, что все без исключения камчатские котельные спроектированы под использование близлежащих сахалинских и чукотских углей. Иван Коваль утверждает: «Те, кто устраивает конкурсы на поставку топлива, при формулировании их условий руководствуются не экономической и региональной целесообразностью, а какими-то иными мотивами». И задаётся вопросом: не было ли сговора между МУП «Осское ЖКХ» и конкретным поставщиком? И ещё одним: не договорились ли с тем же поставщиком руководители «Камчатскэнерго», отменяющие раз за разом торги по завозу угля на юг Камчатки?

Цена вопроса, во всяком случае, такова, что можно решиться на любые, даже абсолютно незаконные действия. На создание запасов топлива в Камчатском крае требуется и выделяется ежегодно полтора миллиарда рублей. У тех, кто привык к «откатам» при упоминании таких сумм, глаза по-

дёргиваются мечтательной дымкой. А распоряжаться этими деньгами после получения госзаказа будет одна-единственная коммерческая структура. Это владивостокская группа компаний «Транзит ДВ», единственный оператор по поставкам угля из Кузбасса. Холдинг из тех, про которые бывший приморский губернатор Дарькин как-то обронил, что «деньги любят тишину». Группа «Транзит ДВ» зарегистрирована, как общество с ограниченной ответственностью и объединяет 9 компаний, оказывающих широкий спектр услуг на рынках переработки и поставок энергоресурсов (нефтепродуктов, углей, природного газа), бункеровки флота, морских перевозок. Эта бизнес-структура уже имеет монополию на поставки топлива в Магаданскую область и теперь твёрдо намерена прибрать к рукам и камчатский завоз. Единственный угольный пирс в Петропавловске-Камчатском уже находится у группы компаний в долгосрочной аренде на 49 лет.

Ни для кого не секрет, что стоит за «Транзитом ДВ» бывший депутат Государственной думы РФ от фракции «Единая Россия» Владимир Пехтин. Некоторое время он был даже вице-спикером нижней палаты российского парламента, но потом его имя погрязло в

скандалах. В итоге в феврале нынешнего года Пехтину пришлось сложить депутатские полномочия. Последней каплей стала обнаруженная у него в собственности недвижимость в США, которую он забыл указать в своей декларации о доходах.

Те, кто хорошо знает Владимира Пехтина, утверждают, что только поставки твердого топлива на Магаданскую ТЭЦ сделали его долларовым миллионером. Между тем, в состав группы «Транзит ДВ» входит ОАО «Владрыбснаб», членом совета директоров которого долгое время была жена экс-думца Наталья Пехтина. Она же является единственным учредителем ООО «Северо-восточная судоходная компания» - другого предприятия холдинга.

Пост президента группы «Транзит ДВ» занимает 51-летний Игорь Польшенко, который не раз публично называл себя «учеником Владимира Алексеевича Пехтина». Злые языки говорят, что Польшенко представляет интересы Пехтина на Дальнем Востоке, а фактически «отрабатывает» финансовую цепочку, целью которой является дальнейшее обогащение Пехтина и его семейства.

Несколько лет назад, когда в должность главы региона вступил Владимир Илюхин, на севере Камчатки огромными усилиями была создана система поставок топлива, которая исключила участие в процессе многочисленных посредников, перекупщиков, а также поставщиков некачественного угля. Было создано краевое предприятие, которое централизованно занималось завозом угля и мазута на котельные северных поселков. Когда порядок был наведён, по фиксированной цене у производителей закупался качественный уголь, который доставляли на полуостров по льготным тарифам.

Но теперь ситуация, похоже, возвращается на старые рельсы. Топливо снова везут на Камчатку все кому не лень, а поселковые МУПы сами проводят торги. Бюджетных денег при этом никто не считает, затраты на приобретение и транспортировку угля только растут. Происходит это, конечно, в интересах поставщиков и перевозчиков, но никак не жителей края. Если транспортные расходы и не отразятся на тепловом тарифе, то в любом случае потребуют увеличения субсидий из региональной казны для предприятий энергетики и коммунального хозяйства. А это означает, что в Камчатском крае построят меньше детских садов, отремонтируют меньше школ и дорог.

Олег ПОДШИВАЛОВ