

**СИТУАЦИЯ:**
МУСОРА НА ВСЕХ
ХВАТИТ

02

СИТУАЦИЯ:
В ПОМОЩЬ
ЭКСПОРТЕРАМ

02

В ФОКУСЕ:
ПОГРАНИЧНЫЙ БАРЬЕР

03

НАШЕ ДЕЛО:
РАВНАЯ ДЛЯ ВСЕХ
ДОРОГА

04

*** Бриф-новости****Наращивая объемы**

На 2019 год Министерство энергетики РК утвердило производственную программу для ТОО «Павлодарский нефтехимический завод».

Предприятию необходимо будет переработать 5,4 млн т нефти и выпустить 1,4 млн т автобензинов, 1,6 млн т дизтоплива, 201 тыс. т реактивного топлива, 300 тыс. т нефтяного битума. Глубина переработки должна составить 77,88%. В минувшем году завод переработал 5,3 млн т нефти, при этом глубина переработки уже была выше запланированной министерством – 78,56%. В 2018-м завод достиг рекордного за годы независимости Казахстана показателя по объему производства и отгрузки нефтяного битума. Эта цифра составила порядка 294 тыс. т. Кроме того, на заводе возобновили массовое производство авиатоплива марки РТ. С июля по декабрь 2018 года было выпущено 68,3 т авиатоплива.

Задолжали...

Петропавловцы должны энергетикам 103 млн тенге. Злостных неплательщиков сотрудники АО «СК РЭК» (Северо-Казахстанская РЭК) отключают от электричества. Для того чтобы вернуть свет в квартиру, должнику необходимо оплатить не только счета и судебные издержки – деньги придется потратить и на подключение к сети. Вместе с тем этих проблем потребители вполне могли бы избежать. В ТОО «Севказ-энергосбыт» к диалогу с должниками готовы. Если у горожанина имеются финансовые затруднения и другие объективные причины, препятствующие своевременному внесению оплаты, компания готова составлять для него индивидуальные графики погашения, позволяющие оплатить задолженность в течение нескольких месяцев.

Уголь на-гора

Компания ТОО «Богатырь Кокмир» завершила 2018 год с рекордными за последние 10 лет показателями по отгрузке угля. Потребителям было направлено более 45 млн т. Увеличение объемов добычи и реализации на нынешний год связано с возросшим потреблением угля энергосистемами РК, поставками для ТОО «ГРЭС Топар», Павлодарских ТЭЦ-2, 3 АО «Павлодарэнерго» и с увеличением отгрузок угля на коммунально-бытовые нужды. Основными потребителями компании являются ТОО «Экибастузская ГРЭС-1» и Рефтинская ГРЭС, доля отгрузок в адрес которых составляет более 45%. На предприятии не отказались от реализации масштабного проекта по строительству циклично-поточной технологии. По плану на 2019 год, утвержденному в АО «Самрук-Энерго», из 21,8 млрд тенге инвестиций на проект ЦПТ планируется затратить 9,6 млрд тенге. Эти средства пойдут на завершение горнокапитальных работ.

Зачем нужна газотехническая инспекция

Устанавливать баллоны в квартирах разрешено только в двухэтажных зданиях. Допустимо использовать газовые баллоны и в квартирах до пятого этажа включительно, но с применением регулирующей запорной арматуры повышенной безопасности, по специальному разрешению. Как отмечает заместитель начальника управления контрольной и профилактической деятельности в области пожарной безопасности ДЧС по Павлодарской области Каиргельды Алимкан, сотрудники управления отработывают жалобы, которые поступают от жителей.

«Но при выезде на место газовых баллонов не обнаруживаем. Люди убирают их до проверки. Дело в том, что любая жалоба отработывается, регистрируется, а собственников квартир уведомляем о приезде за сутки», – рассказал он.

На базе жилищной инспекции должны работать газотехнические инспекции, считают в ДЧС.

В 2018 году в регионе было зафиксировано пять случаев пожаров, связанных с взрывом газовых баллонов, в которых погибли два человека и шестеро пострадали.

Из кризиса не выехали

Затишье на заводе, созданном для обеспечения страны грузовыми вагонами, становится перманентным

2018 год экибастузское ТОО «Казахстанская вагоностроительная компания» встретило в приподнятом настроении – после долгого простоя появились заказы на выпуск вагонов, что сулило хорошие перспективы. Но уже в середине июля работа на предприятии вновь прекратилась и не возобновилась до сих пор.

Марина ПОПОВА

В 2018 год «Казахстанская вагоностроительная компания» из Экибастуза вошла с объемом заказа на производство полувагонов и универсальных платформ. Планировалось, что они будут реализованы посредством лизинга. Среди покупателей АО «Казтемтранс» (КТТ) – 988 полувагонов, а для АО «КТЗ EXPRESS» планировалось собрать 270 универсальных платформ. Свои надежды на будущее предприятие связывало с программой КТТ по обновлению парка 10 тыс. единиц грузового железнодорожного транспорта. В итоге удалось произвести 652 полувагона и 83 универсальные платформы. Завод остановился в середине июля по причине отсутствия сырья, прежде всего литья. Весь профильный металл, а это порядка 200 тыс. т в год, экибастузцы получали из Нижнего Тагила. Как пояснил «КЪ» заместитель директора по производству **Берикбай Амиржанов**, возникла финансовая проблема у доверительного управляющего предприятия – АО «ЗИКСТО» из города Петропавловска.

«Чтобы приобрести литье в России, необходимо сделать стопроцентную предоплату и ждать не менее трех месяцев», – говорит собеседник.

Если первое время после остановки производства работников удавалось загружать работой по изготовлению необходимых деталей, то сегодня те, кто остался, получают 50% от заработной платы за неполный рабочий день.



Цена экибастузского полувагона в прошлом году составляла 13–15 млн тенге, что на 10–20% выше российских с учетом того, что основная часть сырья поступает из соседнего государства. Фото автора

Как все начиналось

Вагоностроительная компания была образована на базе железнодорожного депо «Таман», к слову, было поставлено и установлено технологическое оборудование и начаты строительно-монтажные работы по техническому перевооружению производственного комплекса. В июне 2010 года была введена в эксплуатацию первая очередь производства отверточной сборки вагонов мощностью 500 полувагонов в год с последующим вводом еще двух. В 2014 году завод выпустил 1,5 тыс. полувагонов. Планировалось, что с этого времени объем производства увеличится до 2,5 тыс. штук полувагонов, затем здесь намеревались наладить производство 1,5 тыс. платформ и 500 цистерн. Но затем два года оказались мертвым сезоном, несмотря

на то что в феврале 2015 года АО «НК «КТЖ» подписало меморандум с местными властями на 25 млрд тенге, согласно которому компания обещала предоставить КВК заказ на 1244 вагона в год. А вагоностроительная компания в свою очередь на 2,5 млрд тенге должна была подписать договор с павлодарским ТОО «Format Mash Company», реализующим проект по освоению среднего и крупного вагононого литья. Заявок так и не последовало.

Надеждами сыт не будешь

В сентябре 2015 года была разработана антикризисная программа, ориентированная на выпуск вагонов в лизинг, что не требовало больших инвестиций. В качестве

заказчика рассматривалось АО «КТЖ-Экспресс» – крупнейший национальный оператор, специализирующийся на перевозках в Китай и Европу.

Но только осенью 2016 года при поддержке правительства ТОО «КВК» получило финансирование, успев погасить задолженность перед всеми работниками предприятия, накопленную за время простоя. Тогда же коллективу было сказано, что проблема отсутствия платежеспособного спроса на продукцию решается через реализацию программы кредитования и лизинга грузовых вагонов, которая предусматривает финансирование их выпуска для дочерней компании АО «НК «КТЖ» – АО «КТЖ-Экспресс».

Под занавес 2017 года на предприятии было выпущено 188 единиц техники, но 2018 год обещал стать прорывным. К середине прошлого года на КВК трудилось 620 человек, здесь, исходя из объема работы, планировали перейти на четырехсменный режим работы, чтобы выполнить весь заказ. Основная продукция предприятия – это полувагоны для перевозки угля, щебня и руды. Для других видов грузов, к примеру продуктов или цемента, здесь могут изготовить крытые вагоны. Заказы на них можно было по пальцам пересчитать, но выпускать их здесь были готовы. Кроме того, на заводе освоили выпуск универсальных платформ для перевозки большегрузной техники и контейнеров.

Цена экибастузского полувагона в прошлом году составляла 13–15 млн тенге, что на 10–20% выше российских с учетом того, что основная часть сырья поступает из России. С каждого вагона экибастузцы за переработку сырья и сборку получали по 2 млн тенге. Их хватало на оплату коммунальных услуг, заработную плату работников и оплату долгов. На момент остановки завода в июле основной долг предприятия перед АТФБанком, являющимся кредитором, составил около 3 млрд тенге, его планировалось погасить до 2021 года. Теперь и эта дата под вопросом.

Запутались в сетях

Строительный бизнес в Петропавловске буксует

из-за несвоевременного подведения инженерной инфраструктуры

В Ассоциации строителей Северо-Казахстанской области заявляют, что отсутствие подготовленных участков для возведения жилых домов, несвоевременный монтаж инженерных сетей не только скажутся на сроках введения новостроек в эксплуатацию, но и лишают занятые в отрасли компании стимула работать в принципе. В результате существенно проседает коммерческая застройка.

Павел ПРИТОЛЮК

За 2018 год в Петропавловске в эксплуатацию введено 1600 квартир. Основное количество новостроек приходится на государственный заказ. Фирм, строящих за собственные деньги, в Петропавловске лишь две – ТОО «Основание» и ТОО «Казградстрой НС». Обе компании заняты как собственными проектами, так и строительством домов по госзаказу.

В текущем году в город зашло еще и кокшетауское ТОО «Хом инвест». Предприятие получило заказ на возведение дома экономкласса в рамках стартовавшей в Казахстане ипотечной программы «Свой дом». Однако это пилотный проект, и закрепится ли еще одна коммерческая строительная фирма в административном центре СКО, покажут время и интерес со стороны покупателей.

Одной из причин того, что самый северный город Казахстана оказался



малопривлекательным для коммерческой застройки, директор ТОО «Основание» **Сергей Тимофеев**, являющийся председателем Ассоциации строителей СКО, называет неправильный подход к делу со стороны городских властей. В Петропавловске домостроительство ведется на неподготовленных к этому участках, в то время как в других городах, к примеру в соседнем Кокшетау, первым делом к

По мнению застройщика, подведение коммунальных сетей до начала работ позволило бы обеспечить соблюдение сроков строительства домов.

Фото: Вадим МУДАРИСОВ

будущим новостройкам подводят инженерные сети и подъездные пути. Таким образом можно не только обеспечить своевременную сдачу объектов, но и формировать планы дальнейшей застройки, считает предприниматель. В административном центре Северо-Казахстанской области местные власти положительный опыт соседей перенимать не торопятся.

«Когда мы занимались строительством в микрорайоне «Береке», на выделенном под застройку участке не было ни коммуникаций, ни дорог к нему. До точки просто невозможно было добраться. В итоге готовые дома в данном микрорайоне год стояли без коммуникаций, следовательно, в эксплуатацию их сдать было невозможно», – рассказал в ходе организованного местным филиалом Жилстройсбербанка бизнес-завтрака г-н Тимофеев. – Понятное дело, что в таких условиях люди не хотят работать и строить».

Один из последних наглядных примеров такой ситуации – готовящийся в Петропавловске к сдаче дом по адресу: Жукова, 34. Квартиры в нем распределяли по государственной программе «Нурлы жер» между вкладчиками Жилстройсбербанка и очередниками городского акимата. Заселение планировалось в декабре, хотя конкретная дата не указывалась. Интересующихся сроками горжорж в городском отделе ЖКХ заверили, что ключи в торжественной обстановке вручат 28 декабря. Однако этого до сих пор не случилось. Покупатели недвижимости и сегодня остаются в неведении относительно даты новоселья, притом что первые взносы за ипотеку уже приходится нести в банк.

В конце прошлого месяца «КЪ» через собственные источники выяснил, что к объекту не подведен ряд инженерных коммуникаций.

