



ЛУЧШИЕ

Признание за труд на благо Владимирской области

Первый вице-губернатор Владимирской области Вячеслав Кузин 6 октября вручил свидетельства о занесении на областную Галерею славы представителям организаций-лауреатов и мастерам своего дела.

Опыт Владимирской области показывает - моральные стимулы, столь эффективно работавшие во времена СССР, рано списывать в утиль. Гордость за хорошую работу на пользу региона и всей России никто не отменял.

Во-первых, это состязание. Кандидатуры - как коллективные, так и персональные - для занесения на областную Галерею славы строго отбирает трехсторонняя комиссия: администрация, совет работодателей, профсоюзы. Затем список утверждается постановлением губернатора. Всего в Галерею этого года 17 коллективов и 23 персоны.

Первый вице-губернатор Вячеслав Кузин поблагодарил лауреатов за вклад в развитие социально-экономической базы нашей области:

- Главная цель этого - от-

дать дань огромного уважения людям труда, их таланту и подлинному мастерству.

Кузин напомнил, что экономическая политика области ориентирована на поддержку реального сектора экономики и создание конкурентоспособного продукта.

- Объем инвестиций в экономику региона составляет 80 миллиардов рублей. И за последние годы этот объем не падает. Около трети инвестиций направляется в создание и модернизацию промышленного производства, - сказал Вячеслав Павлович и добавил, что и социальные расходы бюджета области - это тоже инвестиции, только напрямую в человека.

- Я могу с гордостью сказать, что не все регионы в РФ имеют такую Галерею славы, - отметила лидер областных профсоюзов



Главный управляющий директор АО «ВОЭК» Николай Голенкевич на церемонии вручения сертификата о занесении компании на областную Галерею славы.

Надежда Сухарникова.

Свидетельства вручали Кузин, Сухарникова и руководитель Ассоциации работодате-

лей и товаропроизводителей области Виталий Миронов.

Понятен главный принцип награды: сугубо профессиональные успехи оборачиваются новым уровнем жизни всех владимирцев. Ведь учитывались не только показатели прошлого года, но и социальная значимость работы компаний, отсутствие задолженности по оплате труда, динамика создания новых рабочих мест, реализация общественно значимых проектов.

Взять хотя бы АО «Владимирская областная электросетевая компания». Это яркий пример динамичного и устойчивого развития, с помощью которого поэтапно и неуклонно повышается качество и надежность оказываемых абонентам услуг. «ВОЭК» - неизменный участник всех отраслевых проектов, связанных с такой необходимой - и далеко не у всех энергетиков получающейся - темой, как энергоэффективность и энергосбережение.

Например, в марте 2017 года «ВОЭК» была признана лучшей электроэнергетической организацией Владимирской области. Это признание - закономерный результат многолетнего труда специалистов компании по созданию современной электросетевой инфраструктуры региона-33, которая отвечает всем актуальным требованиям экономики и запросам индивидуальных потребителей. «ВОЭК» ежегодно инвестирует десятки миллионов рублей в модернизацию электросетевого хозяйства региона, обеспечивая надежное и бесперебойное электроснабжение производственных объектов и домовладений. Последовательное и неуклонно создается база и для дальнейшего роста экономики, и для инвестиционной привлекательности Владимирского края, повышает и уровень бытового комфорта граждан.

Достижения владимирских электроэнергетиков не-

однократно отмечались и на федеральном уровне. Например, нынешней осенью «ВОЭК» получила два федеральных серебра на форуме ENES за свои проекты (<http://vedom.ru/news/2017/10/04/26981-federalnyu>), наравив успех прошлого года.

Занесение на областную Галерею славы для владимирских энергетиков - особая награда.

- Для нас это большая честь и еще большая ответственность, - сказал главный управляющий директор компании Николай Голенкевич. - Это оценка не только наших профессиональных достижений, но и того вклада, который наша компания вносит в общее дело развития Владимирской области. Мы - динамично развивающееся предприятие с объемным кейсом реализованных проектов, получивших признание в экспертном сообществе. Но, прежде всего, «ВОЭК» - это компания, ориентированная на своих пот-

ребителей. Мы делаем все возможное, чтобы наши клиенты всегда получали качественную услугу электроснабжения вне зависимости от времени года, капризов стихии и прочих внешних обстоятельств. Коммерческие успехи «ВОЭК» - это следствие нашего ответственного и профессионального подхода к своему делу, в центре которого - интересы потребителей региона. Мы благодарны нашим землякам, администрации области за высокое признание результатов нашего труда. Мы понимаем, что теперь для нас планка поднята еще выше. Значит, будем работать еще лучше и интенсивнее!

В качестве творческого поздравления перед участниками церемонии выступил ансамбль «Русь» областной филармонии. И, кстати, этот коллектив также в этом году попал на Галерею славы.

Александр ИЗВЕСТКОВ
Фото Натальи ЛАРИНОЙ.

СИТУАЦИЯ

Недавно у хорошего знакомого забарахлил двигатель в машине. Он отдал авто на диагностику. Выяснилось: сильный нагар на свечах зажигания, забившиеся фильтры и клапана, а износ двигателя - явно не по возрасту автомобиля. Как сказали специалисты, основная причина плачевного состояния - некачественное топливо. Увы, объемы его реализации на АЗС нашего региона пугающе растут.

Что «убивает» двигатель?

Есть статистика - в Москве и Подмосковье, по данным Общества по защите прав потребителей, ежегодно около 100 тысяч владельцев автомобилей сталкиваются с поломкой машины из-за некачественного топлива. Во Владимирской области аналогичную статистику найти не удалось, но ситуация вряд ли лучше. Рассказы автомобилистов и выступления высоких чиновников о контрафактном бензине и дизтопливе уже набрали оскормину, но воз и ныне там.

Что же происходит? Руководитель Центра топливных систем (находится на территории НИКТИДа), кандидат технических наук Владимир Листовский хорошо знаком руководителям автотранспортных предприятий и многим, кто сталкивался с ремонтом дизельных двигателей. Листовский говорит, что в последние годы выход из строя двигателей из-за некачественного топлива значительно раньше гарантийных сроков стал делом обычным. Основные факторы, «убивающие» дизель: повышенное содержание серы, попадание в топливо воды и различных взвесей, многочисленные сомнительные эксперименты топливных компаний с якобы «инновационными присадками».

В своей мастерской Листовский демонстрирует детали топливных систем, вышедшие из строя лишь из-за некачественного топлива: форсунки, которые из-за нагара не могут обеспечить правильный и распределенный вырск топлива в камеру сгорания, плунжеры и клапаны, испещренные бороздками и кавернами, которые не держат давление, и многие другие вышедшие из строя части чувствительного дизельного механизма. По словам эксперта, при правильной эксплуатации и использовании только качественного топлива двигатель способен пройти без капремонта до 300 тысяч километров. Но всего одна заправка некачественным дизелем способна его «убить». Стоит ли говорить, какой ущерб может принести это автоладельцу или предпринимателю?

- Как руководителю ремонтного предприятия, мне, конечно же, выгодно большое количество клиентов, - улыбаются Владимир Листовский. - Но, наблюдая за тем, как из года в год качество дизтоплива становится все хуже, я понимаю, что этот рынок в его сегодняшнем состоянии приносит огромный вред экономике, и окружающей среде. Нечистому на руку предпринимателю главное - продать свой товар, неважно ка-

кого качества. Увы, его никто не может проверить и вовремя наказать. Ему все равно, что потом его клиенты тратят десятки тысяч рублей на ремонт двигателей, а атмосфера загрязняется вредными выбросами. Но хуже всего, что ситуация усугубляется.

Василий Алибабаевич из «Джентльменов удачи» разбавлял бензин ослиной мочой. Его современные последователи недалеко ушли от этой практики, разве что стали более подкованы химически и технологически. Сегодня топливо - и это касается не только дизеля, но и бензина - не просто разбавляют, а в солидных масштабах пытаются «конструировать», в т.ч. из подручных материалов. В ход идет и авиационное топливо, и военная солярка, простоявшая на складах десятки лет, и многочисленные химические присадки, которые при отсутствии должной апробации и экспериментальной базы зачастую приносят автомобилю непоправимый вред.

Великий топливный путь

Но далеко не всегда некачественное топливо - контрафакт. Существующая в стране «топливная система» сама по себе способна воду превращать в деготь, а бензин и дизель - в какие-то подозрительные субстанции. Как говорит, «ловкость рук и никакого мошенничества». С точки зрения законодательства это далеко не так, но кто же из причастных лиц будет обращать внимание на подобные «мелочи».

И все же, прежде чем расказать об ухудшениях и машинациях с топливом, напомним, откуда вообще приходит горячее, залитое в бензобаки наших автомобилей.

Дизтопливо и бензины различных фракций производятся на нефтеперерабатывающих заводах (НПЗ). Как только горячее попадает в цистерну, а представитель НПЗ вешает на нее пломбу, ответственность предприятия за его качество прекращается. По железной дороге топливо доставляется крупным поставщиком на нефтебазы. Здесь пломбу НПЗ снимают и насосом перекачивают горячее из железнодорожной цистерны в резервуар хранения. После отъезда представитель нефтебазы отбирает пробы топлива и отдает в лабораторию для аналитического исследования. После этого, на основании протокола испытаний, на партию топлива выдается паспорт качества. В нем указывается вид и марка топлива, его характеристики и параметры. Далее топливо, как правило, бензовозами развозится по АЗС, марка к марке перекачивается в их резервуары, чтобы потом через пистолет бензоколонки попасть в баки наших машин.

Казалось бы, схема проста и прозрачна. Но в большинстве случаев двигателя наших авто потребляют не то топливо, которое выехало в цистерне из ворот НПЗ. По словам эк-

сперта и руководителя владимирской лаборатории испытаний нефтепродуктов «ГСМ-Аналитика» кандидата химических наук Марии Поляковой, при фактическом отсутствии контроля со стороны надзорных органов поставщики ГСМ имеют возможность неоднократно изменить его состав и свойства, увеличивая свою прибыль.

Характеристики горячего могут меняться и без злого умысла, сами по себе, когда топливо с НПЗ на нефтебазе проходит по многочисленным нефтепроводам, смешивается в резервуарах с «мертвым» остатком, содержащим воду и различные отложения. Но это - вопрос несоблюдения дорогих технических регламентов. Чаще всего состав и свойства топлива изменяются специально, в погоне за длинным рублем. Ведро «хитрой» присадки, оказавшись в многогонной цистерне с 92-м бензином, может сотворить чудо, превратив его в 95-й. Лаборатория выдает правильное заключение, а барыши многократно возрастут.

Чтого только не добавляют в топливо, чтобы выдать его за качественный и надежный образец горячего, как бы отвечающего требованиям ГОСТ и положениям специализированных регламентов! В ход идет вода, отработанное масло, ферроцен, нафталин, ацетон, керосин, этиловый спирт, солярка (для бензина), низкооктановый бензин (для дизтоплива) и другие разнообразные химикаты, способные на короткое время создать для двигателя и владельца автомобиля иллюзию использования положенного по инструкции топлива.

Классические последствия использования таких «бодяжных» ГСМ - превышение массовой доли серы, концентрации марганца, железа и свинца, изменение октанового и цетанового числа горячего. Мгновенный или нарастающий износ двигателя и его частей, повышенный выброс вредных веществ в окружающую среду, ухудшение экологии. Краткое, сухое перечисление негативных моментов под вынужденный аккомпанемент стука двигателя, рыка глушителя, обильного дыма из выхлопной трубы и надсадного кашля жителей, и вот уже нарисована картина, от которой становится не по себе. Ведь только во Владимире официально зарегистрировано более 100 000 автомобилей, каждый из которых потенциально угрожает экологии.

Впрочем, некоторые детали вообще не связываются с химическими процессами, а просто под видом качественного топлива заливают в бак потребителя совсем другое. Скажем, 92-й бензин, поименованный 95-м или 98-м, либо печное/судовое топливо - вместо ДТ Евро-5. С дизелем возможна и более «тонкая» махинация: в февральский морозец вам заливают в бак печное или судовое топливо. Вы



Несмотря на большое количество проверяющих организаций, до сих пор ни одна из них не может полностью контролировать процесс производства и транспортировки топлива.

благополучно отъедете от заправки на десяток километров, а потом двигатель просто заглохнет из-за замерзания горячего в топливной системе. Это уже не просто «эксперименты» с присадками, а натуральное мошенничество, т.е. умышленно наказуемое правонарушение.

Видит око, да зуб неймет

Теперь пора задать вопрос: почему описанный беспредел вообще возможен? Неужели нет никого, кто обеспечивал бы надлежащий контроль качества ГСМ, предлагаемого простым автомобилистам, а также коммерческим компаниям, органам власти?

Увы, на сегодняшний день в стране до сих пор не выстроена эффективная система контроля качества реализуемого на АЗС топлива, не говоря уже о других «точках продаж». Вернее, так: сразу несколько государственных органов в той или иной степени контролируют эту сферу, но единого специализированного органа нет.

К примеру, Роспотребнадзор и Ростехнадзор, отвечающие за защиту прав потребителей и соблюдение требований энергетической безопасности, по сути, могут контролировать лишь выполнение внешних «правил игры» (соответствие представленной на АЗС информации требованиям законона и нормативных актов, соблюдение правил технической эксплуатации АЗС). Но непосредственно качество топлива они не контролируют.

А вот Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) как раз призвано обеспечивать государственный контроль за соблюдением требований технических регламентов. А топливо в России должно соответствовать специализированному Техническому регламенту Таможенного союза. Росстандарту и карты в руки?

Но это не совсем так.

Дело в том, что Росстандарт в соответствии с законодательством может проводить плановый контроль качества топлива и документов на АЗС раз в 3 года. И то если с момента регистрации компании прошло более года. Могут быть и внеплановые проверки по жалобам и обращениям, но они проводятся лишь по согласованию с прокуратурой. То есть полномочия имеются, но реализовать их порой весьма затруднительно. Во многих случаях у регулирующей госструктуры просто нет законных возможности и ресурсов обеспечить постоянный и безусловный контроль.

Впрочем, есть еще и общественная инициатива. Казалось бы, учитывая число автомобилей и актуальность проблемы, множество НКО должны день и ночь следить за качеством топлива. Однако и это, увы, не так. Объединения автолюбителей не торопятся этим заниматься, а иные структуры, похоже, лишь используют ситуацию в своих целях, увеличивая непрозрачность рынка до совсем уж запредельных масштабов.

Например, во Владимирской области темой качества топлива на АЗС раньше «заведовал» проект «Единой России» «Знак качества». Ряд громких акций и рейдов имел определенный резонанс, но позднее, когда проект перестал быть партийным, он тихо ушел в небытие. По крайней мере, у нас в регионе.

У «Единой России» есть еще один проект - «Народный контроль». Он также отмечен в регионе-33 на топливной ниве проверками качества бензина на АЗС под руководством депутата СНД города Владимира Дмитрия Павлова. Но и этот проект, видимо, в силу нехватки ресурсов уже давно не звучит в региональном медиапространстве.

Впрочем, «народный контроль» у нас в регионе много-

лик. Еще один проект с аналогичным названием («Владимирская региональная общественная организация потребителей «Общество защиты прав потребителей - Народный контроль») основал и возглавляет известный общественник Алексей Смирнов. Одно из ключевых направлений деятельности организации - как раз «технический контроль, испытания и анализы» в сфере проверки качества нефтепродуктов. Этот «Народный контроль» устами своего основателя не раз заявлял о своей ведущей роли в деле контроля качества нефтепродуктов в регионе. Но, как оказалось, реальных дел в этой сфере у организации раз-два и обчелся.

Но не только в этом дело. Интерес вызывает явный конфликт интересов в деятельности самого Алексея Смирнова. Прежде всего, отметим, что по официальному адресу (Владимир, ул. Ильича, 4) организацию не открыт. Офиса нет, отправленные почтой письма возвращаются назад.

Как общественная организация может заниматься активной гражданской деятельностью без прямых контактов с самим обществом - тайна за семью печатями.

Но дальше еще интереснее. Кроме общественной Алексей Смирнов активно занимается и коммерческой деятельностью. Он - фактический владелец одной из двух в нашем регионе аттестованных лабораторий по контролю за качеством нефтепродуктов (ООО «Нефстетест»). Получается, с одной стороны, коммерческая лаборатория Алексея Смирнова зарабатывает деньги, оказывая услуги по договорам с доброй половиной региональных сетей АЗС. А с другой - общественная организация Алексея Смирнова «Народный контроль» должна неустанно проверять и выводить на чистую воду все тех же поставщиков топлива.

Слабо верится, что Смирнов-общественник пилит сук, на котором прочно и удобно устроился Смирнов-бизнесмен. Или это и есть тот плацдарм для маневра, когда, прикрываясь общественной инициативой, можно договариваться с представителями топливного рынка?

Конечно же, законность и эффективность деятельности общественных организаций, равно как и моральный облик их руководителей - предмет особого разговора. Но как бы то ни было, приходится констатировать, что выстроенного контроля качества топлива - как государственного, так и условно гражданского - в регионе нет.

Совесть - лучший контролер?

Вывод неутешительный. Получается, что топливо могут подделывать едва ли не на любой стадии его производства и транспортировки. И практически никто не может этот процесс в должной мере контролировать. Следовательно, отличить качественное топ-

ливо от контрафакта на потребительском уровне практически невозможно.

Что в этой ситуации делать автомобилистам? Возить с собой ультрасовременную портативную лабораторию, на месте делая анализы топлива и мгновенно получая результаты? Не самый реалистичный выход...

Есть ряд простых и действенных практических советов от опытных автолюбителей и экспертов рынка по минимизации возможности приобретения некачественного бензина (дизтоплива) и для сглаживания возможных последствий.

Во-первых, заправляться на проверенных заправках, желательно - сетевых. Большинство крупных компаний ценит свою репутацию, ориентируясь на длительное развитие и стремясь к цивилизованному бизнесу. Торговля некачественным топливом для них - это имиджевый ущерб и материальные убытки. Поэтому внутренний контроль на таких АЗС тщательно и продуманно налажен, а риск покупки контрафакта сведен к минимуму.

Во-вторых, обращать внимание на наличие на АЗС всей необходимой информации: от паспортов качества на топливо (они должны быть вывешены для обзора в доступном месте) до результатов контрольного анализа качества нефтепродуктов в резервуарах (он должен проводиться специализированной сертифицированной лабораторией не реже раза в месяц). Отсутствие таких документов или несовпадение названия нефтепродукта на информационных стендах, топливораздаточных колонках и паспорта качества однозначно должны насторожить покупателя.

В-третьих, обращать внимание на цену. Если топливо продается на 30-40 копеек за литр дешевле средней цены по региону, то велика вероятность, что это некачественный бензин/дизель.

В-четвертых, обязательно сохранять кассовый чек с АЗС. Если после заправки автомобиля ведет себя подозрительно (двигатель работает с перебоями, падает мощность, возникают подергивания и т.д.), лучше всего остановиться и вызвать сертифицированного эксперта и представителя АЗС, чтобы отобрать пробы топлива для лабораторного анализа. В преддверии околосудебных и возможных судебных разбирательств кассовый чек будет доказательством покупки топлива на конкретной АЗС.

Так что пока выстраивается и совершенствуется система государственного и общественного контроля, нам во многом приходится полагаться на собственную осмотрительность, а также на совесть и порядочность владельцев сетей АЗС. Плавание по топливным рекам в нынешней ситуации, к сожалению, пока не предусматривает иных действенных вариантов.

Виктор АЛЕХИН.
Фото с сайта izvestia.ru.