

Катастрофы и откаты: как разваливается Россия

Небрежность и воровство сегодня проникают в самые критически важные отрасли российской экономики, где они чреваты огромными рисками, — авиация, энергетика, дороги. Как мы будем выживать в таких условиях?

Считается, что российская экономика во многом паразитирует на советском наследии и со временем этот потенциал будет исчерпываться. Однако следует заметить, что и новые объекты порой оказываются не лучше прежних, а о повышении качества инфраструктурного строительства никто не задумывается. Происходит это, с одной стороны, из-за стремления чиновников и близких к ним предпринимателей увеличить собственные доходы (откаты выросли за последние годы в разы), а с другой стороны, из-за массы посредников и операторов, не несущих ответственности за результат. Примеров этому масса, но в последнее время такое «скольжение вниз» охватывает все более опасные отрасли.

Дороги

Обычно, когда заводят разговор о том, что в России плохо, вспоминают о дорогах. Не будем касаться стоимости производимых в России работ, отметим лишь, что в большинстве европейских стран средний срок службы дорожного покрытия составляет 10–15 лет для местных дорог и более 20 лет — для скоростных автострад. Это позволяет в сопоставимой по степени развитости с Россией Турции (планирующей за 15 лет увеличить сеть автострад в 4,5 раза) ежегодно тратить на ремонт существующих дорог в 9,5 раза меньше, чем на строительство новых. В России на ремонт существующей дорожной сети тратится в два с лишним раза больше, чем на новое строительство. Дороги у нас «долго не живут».

И понятно почему. Почти 18% от стоимости строительства к сегодняшнему дню потрачено на ремонт окончательно сданной в 1999 году МКАД. До 10% от стоимости строительства потребовали только в первый год ремонт и доделки трассы, спешно построенной в 2011–2012 годах между городом и аэропортом Владивостока, 40 км которой обошлись в 29 млрд руб. Полностью разрушилась за один-два года дорога к олимпийским стрельбищам в Ханты-Мансийске, требует ремонта трасса между той же МКАД и Сколково (5-километровый участок которой обошелся в 2011 году в 6 млрд руб.).

При том что коррупционная составляющая в дорожном строительстве доходит до 70%, штраф за «неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности, не связанным с гибелью людей», составляет до 80 тыс. руб. и мотивировать на повышение качества не может. Недавняя катастрофа в Сочи в очередной раз показала, во что обходится отсутствие водоотводных сооружений вдоль автомобильных и железных дорог.

Причин происходящему несколько, но все они сводимы в две группы. С одной стороны, российские стандарты дорожного строительства отстали от европейских на 20–40 лет. В стране не применяется доминирующая в той же Германии технология покрытия дорожного полотна преднапряженными бетонными плитами вместо асфальта, давно устарели нормы по обочинам, отбойникам и дренажу и т.д. С другой стороны, в отрасли практически отсутствует конкуренция: на рынке доминируют «Стройгазмонтаж» и «Мостотрест», «Стройгазконсалтинг», «Трансинжиниринг» и ряд других всем известных компаний; в регионах подряды выполняются почти исключительно фирмами, близкими к местным руководителям.

Ужасная логистика приводит к тому, что издержки на транспорт составляют у нас до 20% ВВП при показателе США в 8,2%. Около половины жертв на дорогах (15–17 тыс. жизней в год) также могут быть отнесены на ужасное качество дорожного покрытия — и оно продолжает снижаться, а количество недоделок — расти.



Авиация и космос

Серия катастроф российских ракет-носителей в 2014–2015 годах вновь привлекла внимание к космической отрасли — тем более что причины аварий оказались по сути повторяющимися. Власти заговорили чуть ли не о саботаже и вредительстве — но вряд ли дело именно в этом. Крупнейшие отечественные производственные центры (тот же ГКНПЦ им. Хруничева) не обеспечивают полный цикл производства. Более половины деталей поступают от смежников — и опять-таки через цепочку посредников. Злосчастные подшипники, которые раз за разом разрушаются в двигателях третьей ступени «Протонов», — откуда они? Пока мы так и не услышали ответа на этот вопрос, но известно, что монополизация в производстве подшипников сейчас превышает 90%, а более половины используемых в их производстве компонентов завозятся из Китая.

То же самое касается всех элементов космической промышленности: сегодня в компонентах наших спутников приборы и модули российского производства составляют около 30% — но из-за них случается 95% поломок и отказов. Из 48 спутников системы ГЛОНАСС, запущенных с 2004 года, шесть были потеряны на старте, а 18 уже вышли из строя. Старейший из действующих аппаратов американской GPS работает на орбите с 1993 года, а старейший из российских — с 2006-го. Сейчас мы делаем ставку на импортозамещение — и что? Никакие госприемки не остановят вала низкокачественной продукции и откровенного контрафакта.

Или возьмем авиацию. Только в 2014 году в России потерпели катастрофу 22 летательных аппарата. Традиционно комиссии называют их причинами «человеческий фактор». Но вряд ли все объясняется только им — например, в течение последних 12 месяцев самолеты SSJ-100 компании «Аэрофлот» несколько раз возвращались в аэропорты вылета с пассажирами, в том числе из-за разрушения центрального тела соплового аппарата двигателя. И ничего — предприятие работает в условиях крайней убыточности, разобраться бы с более чем 150-миллиардным долгом, а самолеты как-нибудь долетят. Как делаются у нас ремонты авиатехники, также известно: по официальным данным Росавиации, не менее 6% устанавливаемых деталей не отвечают требованиям безопасности, а до 10% — оказываются бывшими в употреблении.

Энергетика

В этой сфере положение, на мой взгляд, самое тревожное. Я даже не буду вспоминать, сколько гибнет в России шахтеров-угольщиков (за 2000–2010 годы показатели смертности на 1 т добытого топлива в России в 3,4 раза выше, чем в США и в 9,7 раза — чем в ЕС). Достаточно упомянуть проблему ремонта и эксплуатации силовых агрегатов на электростанциях. Сейчас более 80% мощности ГЭС и ТЭЦ вырабатывается на турбинах постройки до 1980 года.

Ремонты проводятся либо формально, либо «по сговору»: все помнят, что всего через пять месяцев после одного из них произошла катастрофа на Саяно-Шушенской ГЭС в августе 2009 года, унесшая жизни 75 человек. При этом экспертиза фиксировала запредельные отклонения в параметрах работы оборудования практически постоянно на протяжении этого периода (неудивительно, что ремонтировала станцию компания, учредителями которой были представители руководства станции).

Есть вопросы и к «Росатому». С 2000 года в стране были сданы в эксплуатацию пять ядерных реакторов и строятся еще 10; есть контракты на возведение станций в Белоруссии, Венгрии и Индии. Но не все проходит гладко: еще в 2011 году на Ленинградской АЭС-2 разрушилась 12-метровая несущая стена корпуса строившегося энергоблока. Не получив в свое время контроля над петербургскими «Ижорскими заводами»,

«Росатом» переключил заказы на силовое оборудование на «Петрозаводскмаш», не обладавший многими критически важными технологиями. Не договорившись с чеховским «Энергомашем» — одним из своих традиционных поставщиков, он перестал покупать у него продукцию. Но при этом ее поставки (например, на Кольскую АЭС) по документам не останавливаются. Что именно монтируется на этих объектах? И кто контролирует посредников, через которых идут закупки «Росатома»?

Еще один вопрос — сети. Их изношенность достигает в среднем по стране 70%, а в некоторых регионах она намного выше. В Калининградской области, например, где планируется строить новую АЭС, электроэнергию с нее просто невозможно будет принять в систему энергоснабжения.

При этом, как и везде, у чиновников есть ответ: продление ресурса. Это универсальное средство позволяет в России работать сетям, построенным, как в той же Калининградской области, еще при рейхе, летать бомбардировщикам, выпущенным вскоре после разоблачения культа личности, и использовать на транспорте подвижной состав 1970-х годов.

Как сегодня уже очевидно, России не удалась заявленная в 2008 году технологическая модернизация. В условиях западных технологических санкций, низкого курса рубля и ограниченности кредитных ресурсов наивно надеяться на то, что сейчас обновление основных фондов будет идти быстрыми темпами. Но в такой ситуации особенно важно не допускать создания искусственных проблем, которые способны нарушить ход развития целых отраслей.

Автор: Владислав Иноземцев © RBCdaily ЭКОНОМИКА, РОССИЯ 👁 4759 08.07.2015, 00:26 📄 710
URL: <https://babr24.com/?ADE=137123> Bytes: 8535 / 8470 Версия для печати

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Владислав
Иноземцев.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24_link_bot

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24_link_bot

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: @kras24_link_bot

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)