

Ветхая Сибирь

Техногенные угрозы опасны для будущего Сибири не меньше, чем депопуляция. Общая «обветшалость» регионов, расположенных за уральским хребтом, становится очевидной, а различные катастрофы — от аварии на Саяно-Шушенской ГЭС до жесткой посадки Ан-24 на реку Обь под Нижневартовском — лишь подтверждают правило.

Пожалуй, спать спокойно нам пока удается лишь потому, что рушится и разваливается все вокруг постепенно и порой даже незаметно. Лишь крупные трагедии открыто демонстрируют истинную степень падения.

Конечно, опасность является неизменной составляющей любого вида инфраструктуры — транспортной, дорожной, энергетической, жилищно-коммунальной и даже культурно-социальной. И в Сибири многое строилось основательно, с запасом, который, по нашим интуитивным оценкам, кончается. Изношенный жилой фонд и коммуникации, превышенный срок службы самолетов, судов и спецтранспорта, аварийные участки дорог, работающие на пределе возможностей и мощностей элементы энергоснабжения — все это вошло в повседневный быт сибиряков. По сути, люди здесь стали заложниками разваливающегося на глазах хозяйства.

Чтобы сверить свои интуитивные ощущения с реальностью, мы попытались собрать статистику по уровню изношенности инфраструктуры. Оказалось, что системной работы в этом направлении не ведется. Органы статистики в регионах собирают разрозненные данные (например, из Томской области нам прислали цифры износа спецтехники — асфальтоукладчиков и тракторов), а ряд отраслевых структур, явно обладающих информацией, предпочитают ею не делиться. В свете недавней трагедии теплохода «Булгария» в Татарстане особенную скрытность проявляют речные регистры. Так, в Енисейском филиале Российского речного регистра нам честно признались, что данных о состоянии портов и транспорта не предоставляют, поскольку «в филиале в данное время проводится прокурорская проверка и он не располагает возможностями по сбору и анализу необходимой информации».

Тем не менее некоторые выводы можно сделать и на основании тех цифр и экспертных оценок, которые нам удалось собрать. Начнем с энергетики. Техническое состояние большинства электроэнергетических объектов Сибири далеко от современных требований экономичности и эффективности. Этому есть и объективные (например, естественная старость оборудования), и субъективные причины. В процессе приватизации единого электросетевого комплекса страны часть восточносибирских активов отошла структурам Олега Дерипаски (сейчас они объединены в рамках «ЕвроСибЭнерго», ЕСЭ), часть — осталась в собственности государства и вошла в состав РАО «ЕЭС России». Поскольку станции ЕСЭ обеспечивают до половины потребностей сибирских заводов ОК «Русал» в электричестве, Дерипаска изначально был заинтересован в том, чтобы они работали как часы. Только в прошлом году «Иркутскэнерго» вложило в повышение надежности и эффективности снабжения потребителей электроэнергией и теплом около 5 млрд рублей. У топ-менеджмента РАО ЕЭС была другая задача — провести федеральную реформу энергетики (разделить ее на конкурентные и регулируемые сектора, создать рынок и т. д.) и максимально дорого продать частным инвесторам тепловые станции. Большую часть этих задач команда Анатолия Чубайса выполнила, но общее (системное) снижение уровня надежности работы энергосистемы отразилось (применительно к Восточной Сибири) сначала в Улан-Удэ, где в феврале 2008 года пожар уничтожил два турбогенератора ТЭЦ-1, а затем, в августе 2009 года — и в Хакасии на Саяно-Шушенской ГЭС.

Сейчас ситуация вновь кардинально меняется. Правопреемники РАО ЕЭС — государственные холдинги «Интер РАО» и «РусГидро» — начинают интенсивно вкладывать деньги как в модернизацию электростанций, так и в строительство новых мощностей. Так что, по сути, будущее электроэнергетики в Сибири будет определяться государством («Интер РАО», «РусГидро», «Холдинг МРСК» и Федеральная сетевая компания), а также ЕСЭ и «Новосибирскэнерго» (только в Новосибирской области).

Транспорт. Следует констатировать — региональная авиация в Сибири пребывает в анабиозе. Более 90% местных перевозок осуществляются на устаревших воздушных судах советского производства. Прежде всего

на Ан-24, которые после недавней катастрофы в Томской области президент Дмитрий Медведев поручил вывести из эксплуатации уже в 2012 году. В Западно-Сибирском МТУ воздушного транспорта нам рассказали, что такие суда в Западной Сибири использует только «ТомскАвиа», причем ее пять Ан-24 за первые 6 месяцев текущего года перевезли 43 тыс. пассажиров. «В настоящее время заменить этот тип воздушного судна нечем», — резюмировали в ведомстве. Для Восточной Сибири такое резюме еще актуальнее. Потому местным авиакомпаниям остается либо лоббировать введение моратория на запрет полетов (что они уже попытались сделать), либо изобретать схемы его обхода (например, путем перевода нынешних регулярных рейсов в чартерные).

Кроме устаревшего авиапарка, в Сибири за два десятилетия была практически разрушена сеть аэродромов. Все они вводились в эксплуатацию более полувека назад, большая часть сегодня или не действует, или влечет жалкое существование, принимая по два-три самолета в сутки. Очевидно, что износ взлетно-посадочных полос и оборудования в таких небольших аэrogаванях почти стопроцентный. И хотя сейчас они получают средства в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России», о радикальном изменении ситуации говорить не приходится. Кроме того, многие аэродромы (например, в Усть-Илимске) просто закрылись, что усиливает территориальную разобщенность как внутри регионов Сибири, так и на уровне всего макрорегиона.

Получше ситуация в железнодорожном транспорте. Хотя о полноценном обновлении подвижного состава здесь тоже говорить не приходится, отрасль управляет монополистом — ОАО «РЖД», который явно старается модернизировать свое огромное хозяйство. В автоперевозках пока преобладает подержанный импорт и отечественные КамАЗы и БелАЗы. Правда, по оценке замдиректора компании «Байт-Транзит-Континент» Александра Шустина, в зоне риска находятся дороги, а не машины. За редким исключением, для фур трассы в Сибири малопригодны (даже федеральные магистрали имеют всего по одной полосе в одном направлении). Проекты строительства крупных развязок, мостов и автобанов можно пересчитать по пальцам — как в городах, так и в регионах.

Износ жилищно-коммунального фонда оценивается в 60–80%. Несмотря на то что сегодня строят гораздо больше, чем в советское время, доля ветхого жилья остается высокой. К примеру, в Томской области площадь жилых помещений с уровнем износа от 31% и выше составляет более 60%. На вопрос о том, сколько времени потребуется для модернизации ЖКХ, представитель правительства Новосибирской области, к примеру, ответил, что процесс бесконечен. Его можно понять. В текущем году на средства областного Фонда реформирования ЖКХ построено 13 котельных и 28 км теплотрасс. Хотя вообще-то в Новосибирской области подлежит модернизации 1 416 котельных и 4 тыс. км тепловых сетей. Если коммуналка будет обновляться в таком же темпе, на замену старья понадобится более века.

Автор: Ульяна Ольховская, Вадим Пономарев © Эксперт СТРАНА, ИРКУТСК 2564 08.09.2011, 10:42
354

URL: <https://babr24.com/?ADE=97143> Bytes: 7024 / 7024 Версия для печати Скачать PDF

 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@gmail.com

Автор текста: Ульяна
Ольховская, Вадим
Пономарев.

[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