

**ВСЕХ
ВОРОВ
НА
КОЛ!**

**ПРОДАЕМ НЕФТЬ,
80% ТЫРИМ,
А 20% КИДАЕМ ЧЕРНИ.
НА ТОМ СТОЯЛА
И СТОЯТЬ БУДЕТ
НАША СЛАВНАЯ
ВЕРТИКАЛЬ.**

АЛЕКСЕЙ КУНГУРОВ



**ЕСЛИ БЫ Я БЫЛ
СТАЛИНЫМ...**

Всех воров на кол!

Алексей Кунгуров

Если бы я был Сталиным...

«Алисторус»

2013

Кунгуров А. А.

Если бы я был Сталиным... / А. А. Кунгуров — «Алисторус»,
2013 — (Всех воров на кол!)

Алексей Анатольевич Кунгуров – российский писатель, журналист и политтехнолог. Он автор политических бестселлеров «Будет ли революция в России», «Феномен Собянина. Кто делает президентов», «Вертикаль. Как работает система Путина», а также сенсационной исторической книги «Киевской Руси не было». С 2005 года Алексей Кунгуров вел журналистские расследования по коррупционным делам, связанным с крупными российскими чиновниками, отбывал тюремное заключение по обвинению «в клевете». В своей новой книге Алексей Кунгуров затрагивает тему, которая волнует тысячи и тысячи россиян. Он пишет: «Эх, Сталина на них нет – пожалуй, это наиболее частая фраза, которой собеседники сегодня резюмируют обсуждение «свинцовых мерзостей дикой русской жизни»... Коррупция – это как сорняки на огороде – лезут отовсюду непрерывно, только успевай полоть... Над всяким чиновником должен быть строгий контроль. Проблема в том, что контрольная функция возложена на таких же чиновников, которые, в свою очередь, нуждаются в еще большем контроле». Как бороться с этим злом, как построить эффективную политическую и экономическую системы в России – Алексей Кунгуров убедительно и ярко рассказывает в этой книге.

© Кунгуров А. А., 2013

© Алисторус, 2013

Содержание

Путин – это Сталин сегодня	5
Диагноз – скорая смерть	15
Конец ознакомительного фрагмента.	16

Алексей Кунгуров

Если бы я был Сталиным...

Путин – это Сталин сегодня

Яндекс по запросу «Сталин – это Путин сегодня» дает 4 тысячи ссылок! Я не стану пафосно возмущаться чудовищной спекуляцией, при которой кремлядь прихватизирует бренд «Сталин», формально продолжая осуждать сталинизм. На месте кремляди я поступил бы точно так же. Не буду стенать о промывке мозгов быдлообывателю. Мозг – это рудимент, который в рабочем состоянии находится, хорошо, если у каждого десятого, а остальные задействуют миллиарды нервных клеток в черепной коробке лишь для решения вопроса о том, какую марку пива и сколько банок брать в пятницу, чтоб хватило до вечера воскресенья. Меня в этом деле интересует исключительно технологический аспект, потому что с точки зрения пропаганды слепить из Путина Сталина сегодня – примерно то же самое, что Гитлера перереформатировать в мать Терезу.

Конструктивно данная пропагандистская парадигма не самостоятельна, это лишь макушка пирамиды, базирующаяся на массивнейшем основании неохватного информационного говнопотока о России, встающей с колен, о стабильности, перспективах роста, крепнувшем благосостоянии и т. д. Разве что лозунги «Даешь индустриализацию!» и «Пятилетку – в четыре года!» заменены слоганами про модернизацию и удвоение ВВП. После ударной дозы этой информационной анестезии в стиле ретро быдлообыватель впадает в перманентное состояние эйфорического транса и в его расслабленное сознание без мыла можно впердолить самый дебильный меседж.

Но одной пропагандой такого эффекта в любом случае не достигнуть. Чтобы телевизионная анестезия действовала, надо создать для этого минимально комфортные условия, то есть, попросту говоря, наполнить электорату миску похлебкой. Это не отвлеченный художественный образ, а чисто физиологический аспект. У примата *homo sapiens* при наполнении желудка и нахождении в тепле умственная активность резко падает. Именно поэтому племена, обитающие в богатых растительной пищей тропиках, до сих пор находятся в диком состоянии, а современную техногенную цивилизацию породил северный человек, которому приходилось бороться за выживание, причем основным инструментом этой борьбы был именно мозг. Антропологи даже утверждают, что масса головного мозга у наших предков, живших во время последнего оледенения, была больше, чем у ныне живущих. Так или иначе, голодный и замерзший человек становится невосприимчив к пропаганде о том, как он хорошо живет под мудрым руководством сами знаете кого, да и вообще отличается агрессивностью и склонностью к коллективным насильственным действиям. Поэтому путинский режим поступает совершенно правильно, развращая электорат иждивенчеством и потреблядством. Схема предельно проста: продаем нефть, 80 % тырим, а 20 % кидаем черни. На том, как говорится, стояла и стоять будет наша славная вертикаль.

Тупые охранители вроде Николаши Старикова, разумеется, яростно оспаривают схему 80/20, воспевая великие стройки путинизма вроде Сочи-2014, Северного потока, ВСТО, освоения Штокмана и Суперджета. По навязываемой этими пропагандонами логике воровская элита не стала бы вбухивать такие колоссальные средства в развитие, она бы их просто украла. На самом деле, все эти мегапроекты чисто воровские. Просто воровство в великих объемах – своего рода искусство. Нельзя напихать чемодан бюджетными деньгами и тупо дернуть через границу. Помните, что сделали с Остапом Бендером румынские таможенники? То-то же!..

* * *

Чтобы воровать много, надо сначала выстроить баблостроитель, по которому наворованное будет перекачено за кордон, нужно провести колоссальную работу по отмывке и легализации там наворованного, обязательно следует заручиться поддержкой вашингтонского обкома, а то порвут так же, как Каддафи, с которым вроде бы славяно дружили. Для этого обязательно надо взять в долю западных воров, которые уже настолько продвинутые, что у себя дома не воруют, а берут на гоп-стоп только папуасов (при этом еще и делятся с собственным электоратом наворованным). Поскольку путинская элита может воровать только у собственных папуасов, а ныкать наворованное ей негде, то приходится отстегивать старшим товарищам. Думаете случайно вокруг любого мегапроекта по «развитию» начинается шаманский танец с бубнами и распеванием мантр про «зарубежных инвесторов»? Причем под инвесторами понимаются исключительно белые люди европейско-американско-семитского происхождения, а попытки Китая инвестировать средства, например, в отечественный ТЭК, решительно блокируются (впрочем, через подставных аборигенов желтые братья все же умудряются потихоньку скупать нефтесервисные предприятия).

Это по меньшей мере нелогично. Во-первых, потому что деньги не имеют родины, и для реализации крупного промышленного проекта нет ни малейшей разницы, какой формы нос будет у инвестора. Во-вторых, Америка, и в особенности, Европа, сейчас находятся в заднице, у них не хватает денег для затыкания собственных финансовых дыр. Поэтому сначала отдавать западным «партнерам» наш пухнувший от нефтедолларов Стабфонд, а потом у них же кланчить инвестиции для собственных «проектов развития» – это какой-то дикий абсурд. Зато все становится на свои места, если в качестве рабочей версии примем предположение о том, что цель масштабных «инвестиционных проектов» – банальное воровство.

Вот, скажем, зачем понадобилось строить БТС II в обход Белоруссии? Ну, элементарная же логика подсказывает, что если маршрут транспортировки нефти идет не по прямой, а гигантской дугой, удлиняя путь на тысячу километров, то это приведет только к одному – увеличению транспортных издержек. Но, как ни странно, именно в этом и состоит цель, поскольку прибыль «Транснефти» тем выше, чем больше прокачанных тонно-километров. Ну, и на откатах при строительстве, разумеется, можно поживиться.

Дебильная политика «Транснефти» привела к тому, что Белоруссия до недавнего времени покупала нефть в Венесуэле, прокачивая ее через Украину – это получается дешевле, чем брать у бывшего «старшего брата» со всеми коррупционными накрутками. Конечно, получать нефть по нефтепроводу Вентспилс – Полоцк было бы дешевле, чем через Одессу, но к несчастью для белорусов латвийская LatRosTrans, эксплуатирующая этот участок бывшего нефтепровода «Дружба», принадлежит той же «Транснефти», которая заблокировала поставки нефти (себе же в убыток!) по этому кратчайшему маршруту.

Вы можете объяснить эту хрень с позиций экономической или пусть даже политической целесообразности? Разве кому-то есть дело до того, что перекачка нефти по ВСТО при существующих тарифах всегда будет нерентабельной? Дык это же просто прекрасно! Воровать с убытков в России гораздо выгоднее, потому что прибыль всегда имеет предел, а убытки можно наращивать до бесконечности.

Так что ничего удивительного не вижу я и в том, что никогда не окупится распиаренный в пух и прах газопровод Nord Stream, дублирующий уже существующие нитки газопроводов Ямал и Ямал II. Парадокс в том, что если бы всех этих ударных строек капитализма не было, то было бы лучше. Издержки на эксплуатацию подводной трассы выше, но эти издержки всецело ложатся на Россию, а не на европейского потребителя, который покупает газ по рыночной цене,

которая не вырастет после пуска «Северного потока», а скорее, будет неуклонно снижаться в основном благодаря т. н. сланцевому фактору.

Наконец, Кремль лишается своего «газового домкрата», которым он мог бы существенно влиять на политику стран Восточной Европы, прежде всего на Украину, Белоруссию.

* * *

Сейчас стремительными темпами развивается рынок сжиженного природного газа, уже более 40 % всего мирового экспорта приходится именно на СПГ. Транспортировка сжиженного газа в танкерах снимает зависимость производителя от своих потребителей, к которым он привязан трубопроводами, что для России весьма актуально, особенно в связи с ростом спроса на углеводороды в ЮгоВосточной Азии, да и цена на СПГ примерно на 20 % выше, чем на природный газ из трубы. Однако в России действует лишь один завод по сжижению газа, да и тот построен иностранцами еще до того, как «Газпром» выкупил контрольный пакет консорциума Sakhalin Energy, осваивающего шельф Сахалина. Разговоры о строительстве заводов по сжижению газа в Мурманской и Ленинградской областях, на Ямале и в Приморье так и остались разговорами.

Впрочем, в рамках освоения Штокмановского месторождения уже благополучно освоили 20 миллиардов долларов вместе с западными «партнерами». Итогом этой многолетней суеты стало то, что «Газпром» три дня назад заморозил дальнейшие работы по реализации проекта. А ведь 5 лет назад путинская пропаганда, захлебываясь оптимизмом, обещала, что в 2013 г. начнутся поставки газа со Штокмана по магистральному газопроводу Видяево – Волхов. Не сомневаюсь, что потом проект опять реанимируют, украдут еще столько же, и снова заморозят. Очень, знаете ли, удобно.

Примерно та же история с освоением гигантских газовых кладовых на полуострове Ямал. Бодрые отчеты в стиле «Россия встает с колен» описывают исключительно светлое ямальское будущее, в котором великая энергетическая сверхдержава заваливает весь мир своим газом. А что же в настоящем? Под пропагандистский шумок тихо, но деловито продолжается распил бюджетных миллиардов по линии нацпроекта «Урал промышленный – Урал полярный». Единственное реальное достижение – вроде бы построенная куда-то в тундру ветка железной дороги, стоимость километра которой обошлась в 117 млн. руб., да мост через реку Надым, который еще не построили, но уже украли на этом дельце 120 миллионов. Причем 120 миллионов – лишь выявленная Следственным комитетом Генпрокуратуры кража, осуществленная застройщиком – самым нижним звеном в иерархии крадунов, а сколько украли еще до начала строительства, сказать трудно. Но лиха беда начало, на линии планируется построить еще 44 моста, из которых 17 больших. Впрочем, скорее всего, об этой стройке века скоро прикажут забыть, на стадии проектирования находится новый суперпроект – трасса Полуночное – Обская – Салехард, начальной стоимостью 148 млрд. руб. (практика показывает, что когда доходит до стадии реализации, бюджет вырастает в 1,5–2 раза минимум).

Вообще, все ямальские железнодорожные фантазии носят чисто распильно-воровской характер, что становится очевидным даже при самом беглом ознакомлении с проектом. Например, железная дорога Обская – Бованенково, начатая строительством в 1986 г., вообще не имеет определенного срока окончания работ. Где-то на рубеже 2030 г. планируется завершить ветки до поселков Харасавэй, Сабетта и села Новый Порт. Правда, постройка линии до Сбетты будет осуществляться только после открытия там морского порта, а когда это произойдет, никому неизвестно. Полагаю, строители порта ждут открытия железной дороги, чтоб начать порт строить.

Итак, что же получается: при царе Трансиб начали строить кайлом да лопатой в 1891 г, а в 1904 с завершением строительства сложнейшей в инженерном отношении Кругобайкаль-

ской железной дороги Владивосток был связан с Москвой непрерывной стальной нитью (до этого через Байкал ходил паром). Тут же на прокладку каких-то 540 км трассы отводят 44 года (224 км уже построены советскими строителями). Ну, ясен пень, в 2030 г. уже никто не вспомнит о том, что дорога уже должна функционировать, а уворованные деньги даже искать будет бесполезно.

Или вот такая пикантная подробность: контракт на строительство железной дороги Обская-2 – Салехард – Надым – Коротчаево подписан с чешской компанией OHL ZS, дочерней структурой испанской строительной группы Obrascón Huarte Lain SA, через которую предстоит освоить примерно половину 5-миллиардного (в баксах, разумеется) бюджета проекта. Спрашивается, какой опыт имеют чехи и испанцы в укладке железнодорожного полотна в вечной мерзлоте и болотах ямальской тундры? Относительно успешным опытом такого рода обладают только наши строители (ПСМО «Ямалтрансстрой»), добившиеся стабильного состояния земляной насыпи на мерзлом грунте в конце 80-х. Ответ очевиден – зарубежные «партнеры» нужны исключительно для того, чтобы вывести и легализовать украденное в местах постоянного проживания нашей элиты. А проживать она любит как раз в Испании, да и Чехией не брезгует. Еще вопросы есть, или и так все ясно?..

Я сознательно коснулся только тех инвестиционных проектов, что связаны с основой основ нашего существования – нефтегазовой отраслью. Если уж тут такой бордель творится, то что ожидать в менее откатоемких отраслях народного хозяйства? В общем, стоит только колупнуть пальцем глянec кремлевской пропаганды, как PR-пузырь о масштабных «проектах развития» Рашки лопается с громким пукom и сопровождается незначительным выделением природного газа из бездонных виртуальных закромов энергетической сверхдержавы. Ну, никак не канает Вовка Путин на реинкарнацию Сталина, который по расхожему выражению «принял Россию с сохой, а оставил с атомной бомбой». Царь Вован как раз принял ее с атомной бомбой, а оставит поднявшейся с колен и замершей в позе раком, чтоб ее было удобнее пользоваться зарубежным «инвесторам». Такова уж ваша папуасская доля, ребята. Иисус терпел, и вам велел, так что будьте образцовыми терпилами!..

* * *

В хоровом песнопении о вставании путинской России с колен сразу несколько куплетов посвящены флагману отечественного гражданского авиастроения, самолету XXI века, символу нано-модернизации и прочая, и прочая, и прочая – самолету Sukhoi SuperJet 100. Официозная пропаганда настолько загадила мозг бедному обывателю, что даже лица, не симпатизирующие кремлевской швали, начинают питать иллюзии, что пусть в Рашке и воруют 80 % всех доступных ресурсов, но на оставшиеся 20 % «хоть что-то начали делать».

Ох, лучше бы украли все 100 % бюджета, выделенного на распил по линии SuperJet 100, вреда было бы меньше, чем от этого «хоть-что-то-начали-делать». Для тех, кто еще не в теме, объясню, почему SuperJet 100 не имеет никакого отношения к развитию отечественного авиапрома. Во-первых, на 80 % он состоит из импортных комплектующих, то есть если бы его вдруг начали производить серийно, то это поспособствовало бы развитию забугорных партнеров. Во-вторых, вокруг Объединенной Авиастроительной корпорации (ОАК), созданной, видать, специально под мегараспил, выросла куча совместных предприятий, через которые бабло и уходит на Запад. Это известная схема, по которой прибыли концентрируются у посреднической шарашки, а производителю достаются убытки, которые покрываются из бюджета по линии поддержки отечественного авиапрома. Впрочем, еще раз напомню, что произвести конечный продукт в РФ все равно не могут. Например, последняя из 13 собранных машин, которую приобрела мексиканская авиакомпания, полетела в Италию, где ей оборудуют салон и покрасят.

Собственно, вклад «встающего с колен» отечественного авиапрома – сборка планера при помощи кувалды и такой-то матери, благо, что доля высокотехнологичных композитов там очень мала. Даже отверточную сборку французского двигателя SaM146 в Рыбинске осуществить нормально не могут. В Якутии успешно сертифицированный двигатель почему-то не заводился при низких температурах, а в Армении, которая приобрела первый самолет, компания-эксплуатант пришла к неприятному открытию – двигатель оказался тяжелее на 114 кг, нежели заявлено и расходует на 3 % больше топлива.

Спрашивается, зачем ставить на SuperJet иностранный двигатель, если машина и двигатель к ней разрабатываются с нуля? Ответ очевиден – чтобы стырить бюджет. Сначала во Франции регистрируется компания PowerJet, которая является держателем сертификата на SaM146 и обладает правом поставки двигателя. Потом из бюджета выделяется энное количество миллиардов, которые уходят во Францию. Но отмывочная «прокладка» PowerJet, разумеется, разработкой двигателя не занималась, собственно, SaM146 – это вариация на тему американско-французского движка CFM56. Конечно, по этому поводу было много слюнявых восторгов, дескать, мы, благодаря сотрудничеству с французской SNECMA, (соучредитель PowerJet) присовокупимся к священным высоким западным технологиям. Но это говорит пропаганда. Реально же «встающая с колен» получила модификацию двигателя, разработанного в конце 70-х годов прошлого столетия. Прорывными технологиями XXI века тут даже не пахнет.

На базе отличного советского двигателя Д-36, который по совокупности эксплуатационных характеристик превосходил франко-американский аналог, сегодня создана линейка Д-436. Да, ныне производство этого двигателя тоже оказалось за границей, на Украине, однако, если верить производителю, корпорации «Мотор-Сич», доля предприятий РФ в производстве Д-436Т1 равна 61,2 %. Я уверен, что найдется туча экспертов, готовых провозгласить, что я лох в двигателестроении, и на самом деле Д-436Т1 совковое говно, а SaM146 сделан белыми людьми на «компьютере», и потому это круто, однако судя по опубликованным в открытых источниках техническим характеристикам, Д-436Т1 несколько превосходит французский аналог. Стоимость нашего движка мне узнать не удалось, но полагаю, она будет меньше заявленных \$2,7 млн. для SaM146.

* * *

Итак, денежки на разработку «супердвигателя» для «Суперджета» благополучно спи... освоили. Но это только первый цикл воровства. Далее директор «Объединенной двигателестроительной корпорации» (ОДК) Андрей Реус запросил из бюджета 8,4 млрд. руб. на «модернизацию производства», потому что собирать на отечественной базе движок из иностранных машинокомплектов несподручно. Но это, я полагаю, не окончательная сумма, потому что в планах ОДК выдавать на-гора ежегодно 150 единиц SaM146, для чего потребуются «наращивание инвестиций». Само рыбинское НПО «Сатурн» финансово несостоятельно. В 2011 г. оно по корпоративной отчетности имеет прибыль 50 млн. руб. – на уровне московского автосалона, торгующего «Фольксвагенами».

Правда, корпоративная отчетность – дело тонкое. Счетная Палата РФ настроена более пессимистично: «Чистый убыток «Сатурна» за 2009 год составил 1,4 млрд. рублей, за 2010 год – 1,5 млрд. рублей. По оценке Счетной палаты, предприятие не способно самостоятельно обслуживать кредиты, что во многом обусловлено серийным производством двигателей SaM146. Из данных СП следует, что в 2011 году компания продала шесть SaM146, убыток от продаж составил 312,18 млн. рублей. В этом году убыток от продаж 53 двигателей может достичь 2,7 млрд. рублей, прогнозирует ведомство» [<http://http/www.bfm.ru/news/2012/07/23/schetnaja-palata-prognoziruetvozmozhnyj-sryv-proekta-ssj100.html>].

Спрашивается, какой смысл вбухивать миллиарды в «модернизацию», результатом которой является торговля в убыток, если гораздо проще и дешевле закупать готовые двигатели во Франции, где серийное производство давно отлажено? Вот когда производство SSJ100 выйдет на уровень хотя бы 30 единиц в год, тогда можно уже прикинуть на калькуляторе окупаемость инвестиций в отверточную сборку движка в Рыбинске. Так в этом-то и вся суть – никто не собирается всерьез раскручивать в России «суперджетное» производство, как об этом бредут путинские пропагандоны. Компания «Гражданские самолеты Сухого» в марте 2007 года в меморандуме по случаю размещения на фондовом рынке своих облигаций на 5 млрд. руб. (всего облигаций эмитировано уже на 14 млрд. руб.), прокукарекала, что в 2008 году поставит на рынок 6 самолетов, в 2009-м – 30, в 2010-м – 60, а в 2011-м – 70. Где-то мелькала цифра, что к концу 2012 г. на крыло должны были встать 260 машин. Кремлевским крадунам нужен лишь повод, чтобы отсосать из бюджета очередную порцию инвестиций в свое личное благосостояние. Поэтому сначала озвучиваются сверхзадача – довести уровень производства двигателей до 150 единиц в год, потом под это дело выделяется госфинансирование, далее деньги тырят, а проект закрывается. Именно поэтому при проектировании SuperJet 100 вариант использования родного Д-436Т1 даже не рассматривался. Ведь на этом ничего не украдешь – модель разработана 10 лет назад и освоена в производстве.

Опять же, украсть бюджет – это полдела, надо еще легализовать за рубежом, в местах ПМЖ нашей бабллюбивой элиты. Именно для этого к «производству» SSJ100 по той же схеме, что и с двигателем, привлекаются десятки иностранных компаний. Собственно, вклад отечественной промышленности в производство «суперсамолета», если верить Википедии, исчерпывается следующим списком: элементы фюзеляжа (НАПО, КнААПО), алюминиевые заготовки (Каменск-Уральский металлургический завод), система кондиционирования воздуха (ОАО ПКО «Теплообменник»), молниезащита (ООО НПП «СКАТ»), концентратор данных (Ульяновское КБ приборостроения), титановые детали (ВСМПО-АВИСМА), звенья подкосов шасси (ОАО «Гидромаш»), изделия из композитных материалов (ВАСО), кессон крыла, центроплан (АэроКомпозит). Все остальное бывшая авиакосмическая сверхдержава выписывает из-за рубежа у примерно 90 фирм-производителей, в основном в США, Германии и Франции.

Да, я знаю, о чем сейчас заверещат апологеты единственно верного экономического курса: мол, сейчас хороший самолет нельзя сделать по совковой идеологии замкнутого цикла, надо перенимать мировой опыт, тот же Boeing привлекает сотни иностранных подрядчиков и не горюет – 3–4 миллиарда годовой чистой прибыли имеет. Разница между откатно-распиловочной ОАК и корпорацией Boeing в том, что последняя производит востребованный рынком продукт, да к тому же является монополистом (делит рынок дальнемагистральных пассажирских самолетов с Airbus), и потому, разумеется, заинтересована в минимизации производственных издержек, для чего привлекает сторонних производителей с дешевой рабочей силой. А в случае с SSJ100 все строго наоборот – привлекаются подрядчики в странах с высокой стоимостью рабочей силы, а рыночная ниша ближнемагистральных лайнеров занята бразильцами (Embraer) и канадцами (Bombardier). После того, как на рынок выйдут японцы со своим Mitsubishi Regional Jet и китайцы с ARJ21, на «Суперджете», как коммерческом проекте, можно будет окончательно поставить жирный крест.

Кстати, прибыли Boeing «Суперджетом» прирастать будут. Двери для этого самолета американская компания поставяет по астрономической цене \$2 млн. В отличие от заокеанской авиастроительной корпорации ОАК не приносит ничего, кроме убытков. На конец 2009 г. долги этой шарашкиной конторы составляли 122 млрд. руб., на следующий год превысили 154 млрд. руб. Учитывая, что в 2011 и 2012 гг. убыточность компании только нарастала, не удивлюсь, что сегодня долговое бремя объединения превышает 200 миллиардов.

Может быть, региональный самолет нужен нам самим на внутренних линиях? Конечно, нужен, потому что к 2014 году в стране не останется ни одного Ту-134, а к 2026-му будут списаны и все Ту-154. Вот только Sukhoi SuperJet 100 изначально не предназначался для внутренних авиалиний, а проектировался исключительно на экспорт. В наших условиях это «чудо техники» может эксплуатироваться только очень ограниченно – SSJ 100 – это «паркетник» с низкой посадкой двигателей, он требует чистое бетонное покрытие и ангарное хранение. В России всего 56 аэропортов могут принимать SSJ100.

* * *

Только не надо визжать, что я клевету на «суперсамолет», за которым иностранные авиакомпании уже выстроились в очередь. Никому он не нужен. На недавнем авиасалоне в Фарнборо «Сухому» не удалось подписать ни одного контракта на поставку SSJ100. А трескотня кремлядской пропаганды о портфеле заказов на десятки машин – тупое и наглое вранье. Вот что пишет И. Муртазин, в статье «Суперпылесос» для «Новой газеты»: «19 января на лентах российских информационных агентств появилось сообщение о том, что в ближайшее время в страны Ближнего Востока будет продано около 60 российских самолетов Sukhoi Superjet 100. Сообщались и подробности: в день открытия международного авиасалона Bahrain International Airshow король Бахрейна Хамаб бен Иса аль-Халиф «лично осмотрел самолет SuperJet 100» и выразил заинтересованность пополнить авиапарк национального перевозчика Bahrain Air пятью российскими самолетами. Информация исходила от первого вице-премьера России Виктора Зубкова, находящегося с официальным визитом в Королевстве Бахрейн и участвующего в работе авиасалона.

В тот день я тоже был на Bahrain International Airshow. И подумал, что упустил сенсацию. Да, я видел, как король Бахрейна в сопровождении первого вице-премьера России поднялся на борт самолета Sukhoi Superjet 100. Пробыли в салоне минут пятнадцать, вышли. Ни о каком контракте на поставку Sukhoi SuperJet 100 в Бахрейн речи не было. Промолчали о контракте и бахрейнские газеты. Но уже на следующий день выяснилось, что ничего я не пропустил. «Российская газета» сообщила подробности королевского посещения салона Sukhoi SuperJet 100: «Король остался доволен. В шутку ему предложили купить сразу пять лайнеров. Аль-Халиф пообещал подумать».

Примерно та же ситуация и с «твердыми контрактами» на поставку SSJ100. Сначала подписывается соглашение о поставке, тема с помпой пиарится в СМИ, потом покупатель заявляет, что передумал, но по этому поводу шумиху никто не устраивает. Сначала от самолета отказались «стратегические партнеры» проекта – итальянцы, которым в лице Alenia Aeronautica принадлежит блокирующий пакет ГСС.

Далее в упомянутой статье Муртазин описывает вкратце описывает ситуацию с портфелем заказов на Sukhoi SuperJet 100:

«19 декабря 2006 года ГСС заключил договор с авиакомпанией ФГУП «Дальавиа» о поставке шести самолетов Sukhoi SuperJet 100. В июле 2008-го «Дальавиа» перечислила ГСС аванс. А уже осенью 2008-го были арестованы счета «Дальавиа» и начата процедура банкротства авиакомпании. 26 января 2009 года Федеральное агентство воздушного транспорта аннулировало сертификат эксплуатанта ОАО «Дальавиа».

Обанкротился и альянс AirUnion, у которого был договор на поставку пятнадцати Sukhoi SuperJet 100 на сумму 400 млн. долларов и опцион еще на 15 самолетов.

В 2009-м на авиасалоне во французском Ле Бурже было заявлено, что ГСС подписал контракт на поставку тридцати Sukhoi SuperJet 100 с венгерской авиакомпанией Malev. Но и этот контракт оказался пустышкой. У Malev начались финансовые проблемы, и она отказалась от планов закупки российских самолетов.

На том же авиасалоне в Ле Бурже был подписан контракт с пермской компанией «Авиа-лизинг» на сумму 715 миллионов долларов на поставку 24 самолетов Sukhoi Superjet 100/95.

В 2010-м на британском авиасалоне «Фарнборо2010» снова было объявлено о «растущей популярности» Sukhoi SuperJet 100. СМИ писали: «Уже сегодня фирма Сухого заключила контракты со швейцарскими, итальянскими, испанскими, польскими и рядом других авиакомпаний...» Но о реальных поставках самолетов «швейцарским, испанским, польским...» эксплуатантам до сих пор ничего не слышно.

В прошлом году на авиасалоне в Жуковском ГСС подписал контракт с компанией ВЭБ-лизинг на сумму 760,8 миллиона долларов на поставку 24 самолетов Sukhoi SuperJet-100 для авиакомпании Utair. Там же, в Жуковском, индонезийская авиакомпания «Скай авиэйшн» подписала контракт на приобретение двенадцати самолетов Sukhoi SuperJet 100.

Дотошное изучение заключенных договоров поставок дает серьезные основания полагать, что практически все эти контракты, по большому счету, есть попытка замаскировать продолжение вливания многомиллиардных сумм из бюджета России в проект Sukhoi SuperJet 100. При том, что самолет уже давно должен быть в серийном производстве и приносить прибыль.

Выясняется, что тот же ФГУП «Дальавиа» в виде аванса перечислил не свои деньги, а кредитные – полученные у государственного банка ВТБ.

Авиакомпания Malev только по названию и базированию – венгерская. 49 % акций компании принадлежат российскому государственному Внешэкономбанку. И деньги на 30 Sukhoi SuperJet 100 то ли выделил, то ли собирался выделить именно Внешэкономбанк.

Пермский «Авиализинг», как выяснилось позже, заключая контракт на 715 млн. долларов, рассчитывал на кредит Сбербанка. В свою очередь, у государственного Сбербанка не было ни единого шанса отказать в выдаче кредита, потому все 24 самолета предназначались государственной авиакомпании «Россия». [http://http// censor.net.ua/resonance/205474/suhoyi_superdjet_simvol_putinskogo_vranya_i_vorovstva]

* * *

Государственный «Аэрофлот» административным путем заставили закупить несколько машин, и теперь они мучаются с ними, испытывая существенные проблемы с поставкой запасных частей и проведением регламентных работ, о чем недавно заявили представители компании «Аэрофлот». Так, поставщик смог в срок обеспечить компанию лишь 56 % запрошенных запчастей, 31 % был поставлен с опозданием более 10 дней, а 13 % и вовсе не были получены. Аналогичные проблемы испытывает и армянская Armavia. Ну, а что вы хотели? Это раньше можно было позвонить на завод и попросить, чтоб к завтрашнему дню прислали нужные комплектующие. Ныне надо выписывать их из-за границы, а иные делаются только под заказ (серийное-то производство не налажено, потому и запаса комплектующих нет).

С крупными индонезийскими заказами на SSJ100 картина совсем уж сюрреалистична. Очевидно, что «твердые контракты» с Kartika Airlines и Sky Aviation – звенья коррупционной цепи. Эти маленькие и совершенно нищие авиакомпании, даже не имеющие собственных воздушных судов, якобы делают заказ на постройку... 42 «суперджетов». Под этот «твердый контракт» ССГ выдают из бюджета деньги на постройку лайнеров, а потом индонезийцы от них откажутся. Во-первых, денег у этих нищедранцев нет, а даже если бы и были, то зачем местным островным авиалиниям столько суперлайнеров – они что, собираются наращивать пассажиропотоки на Бали в 180 раз? Пока, насколько мне известно, индонезийская туриндустрия переживает спад. Контракты на самом деле липовые, и нужны они лишь как повод выдать из бюджета очередную порцию денег. Куда денут невостребованные азиатами самолеты, если их все-таки построят? Да не проблема – впячат в приказном порядке все тому же «Аэрофлоту». А скорее всего, самолеты строить не будут, деньги умыкнут, а затраты спишут в убытки. Объяс-

нение будет очень убедительным: мол, правительство Индонезии запретило своим авиакомпаниям покупать Sukhoi SuperJet-100 после известной майской катастрофы, когда самолет разбился во время демонстрационного полета.

Картина вырисовывается следующая: государство вбухивает из бюджета в проект SSJ100 порядка \$3 млрд. в основном через баблотмывочную ОАК, полмиллиарда зеленых ГСС занимает (под госгарантии, разумеется), еще порядка миллиарда из бюджета «инвестируется» в «модернизацию» производственных мощностей, а потом осуществляется накачка теми же бюджетными деньгами через как бы заказы авиакомпаний по линии принадлежащих государству банков. Всего «Суперджет» всосал в себя уже по приблизительным расчетам более \$8 млрд., и эта черная финансовая дыра продолжает ненасытно поглощать казенные деньги. На одну только рекламу за границей ухлопали десятки миллионов баксов, и останавливаться суперджетовцы не намерены. Совершенно очевидно, что эта афера никогда не окупится. Но разве главу ОАК Погосьяна это расстраивает? Вовсе нет, ведь это акционеры Boeing получают гешефт лишь тогда, когда корпорация работает с прибылью, а в Рашке наиболее доходны как раз убыточные проекты, точнее, доходна схема, при которой убытки перекадываются на налогоплательщика, а доход отдельных лиц формируется путем выстраивания хитрых офшорных схем.

Всем уже очевидно, что, так и не встав до конца с колен, путинская Рашка позорно обделалась с Sukhoi SuperJet 100. Но это же просто прекрасно, значит надо ввалить в проект еще больше бабла, планы надо строить с еще большим размахом. И вот уже торжественно объявлено, что теперь все силы ГСС будут брошены на разработку Sukhoi SuperJet 130 – самолета на базе концепции «Суперджет», но большей пассажировместимости, с новыми двигателями (в этот раз хотят ставить Pratt & Whitney), с новым фюзеляжем и новыми перспективами на мировом рынке. Министерство промышленности и торговли РФ готово выложить \$30 млн. всего лишь на... проведение исследований целесообразности. Чувствуется, на этом деле отсосут из бюджета просто феерически. Как говорится, следите за рекламой...

Но еще раз постараюсь впечатать в ваш мозг столь трудноусвояемую обывателем мысль – если бы миллиарды просто украли, но SSJ100 не делали – было бы лучше, потому что ради наращивания объемов отката наномодернизаторы начали уничтожать даже тот сегмент авиапрома, который выжил всем гнидам назло. Собственно, еще в тот момент, когда обсуждалась лишь идея проектирования SSJ100, в РФ было все готово для запуска в серийное производство ближнемагистрального Ту-334, который приспособлен для суровых русских условий, и к тому же, производить его можно полностью на отечественной базе. Но проект Ту-334 был похерен путинцами уже на стадии опытного производства. Реальная причина одна – если у нас уже есть современный ближнемагистральный лайнер, то обосновать необходимость вваливания \$8 млрд. в некий виртуальный «Суперджет» будет очень трудно, а воровать на реальном производстве, да еще и без участия зарубежных партнеров, практически невозможно. Ведь если закладывать воровство в себестоимость продукции, ее брать не будут.

* * *

Еще одна жертва суперджетовщины – российско-украинский Ан-148. Машина более современна, чем Ту-334, и прекрасно адаптирована для эксплуатации в российских условиях, из-за более высокого расположения двигателей значительно безопаснее, чем SSJ100. Производится лайнер в Воронеже по лицензии. Точнее, производился. Без всякой рекламной шумихи и многомиллиардных бюджетных подсосов там было собрано 16 серийных машин – больше, чем «Суперджетов». Несмотря на то, что в приказном порядке Аны никому не впаривали, более того, многие банки из-за административного давления отказывали потенциальным покупателям в кредитах на покупку, 148-е оказались востребованы рынком при цене в \$25 млн. Видимо, именно эта востребованность и стала угрозой вакханалии суперджетовского баблота.

отмыва. Поэтому Авиакомпания «Россия» (ага, та самая, которую заставили брать «Суперджеты»), дочернее предприятие «Аэрофлота», отказалась от ранее заказанных машин, что привело к остановке их производства на воронежском авиазаводе. Официально Кремль тут же поспешил заверить, что наоборот, собирается наращивать производство до 30 машин в год, вот только надо бы производственную линию модернизировать. Черт побери, и сюда уже модернизаторы дотянулись! Как только путинцы начинают что-то модернизировать, жди беды.

В 2010 г. главарь ОАК, эффективный менеджер путинского разлива Погосян был в Казани с целью получения знака «Почетный профессор Казанского авиационного института», после чего он прочел студентам и профессорам лекцию о перспективах отечественного авиастроения. Значительную часть своего выступления он кидал какашки в конкурента своего SSJ100, причем наговорил такой ахинеи, что даже мне, не связанному с авиапромом, видно было, что гонит он пургу. Например, к преимуществам «Суперджета» он отнес то, что в случае попадания в самолет боевой ракеты топливные баки его не взорвутся. Да какая разница, взорвется самолет в воздухе или при ударе об землю? Но, по мнению Погосяна, раз у Ту-334 «нестингероустойчив», то он несовременный. Или вот еще перл: «С Ту-334 невозможно реализовать бесстапельную сборку, а значит, трудоемкость процесса будет в три раза выше» [http://vpk.name/news/41193_mihail_pogosyan_ne_nado_govorit_chno_suhoi_zakryil_programmu_tu334_ya_nichego_ne_zakryival.html].

Скажите, вам, как пассажирам, какая разница, на стапелях собирали самолет, или нет? А эксплуатантам какое дело до технологий сборки самолета? Вот только 130-местный Ту-334 стоит \$17 млн., а 95-местный SSJ100 – \$35 млн. А может, ну ее, эту бесстапельную сборку, на фиг? А еще Погосян упрекнул КБ им. Туполева, что они не привлекли в качестве консультанта при проектировании Ту334 фирму Boeing, а кумекали все своим скудным совковым умишком, затратив на все про все каких-то \$100 млн. А вот ССГ все сделали правильно – проектирование «Суперджета» обошлось в \$1,4 млрд., зато нарисовали чертежи на компьютере, а не на кульмане бумагу марали.

Кстати, кто бы объяснил, с какого перепугу соучастником проектирования SSJ100 был выбран именно Boeing? Они однажды попытались сунуться на рынок ближнемагистральных воздушных судов со своим Boeing 717, однако проект оказался провальным, и выпустив с 1995 г. всего 156 машин, фирма сняла его с производства в 2006 г., после того как в течение пяти лет не получила ни одного заказа.

Полтора месяца назад Погосяна убрали с должности председателя совета директоров ОАК. Думаете, за то, что нагло «суперджетил» казенные деньги? Нет, скорее за то, что «суперджетил» недостаточно эффективно. На освободившееся место поставлен банкир Вова Дмитриев – председатель государственной корпорации «Внешэкономбанк», которая активно участвует в баблотмывочном процессе. Думаю, на пару они смогут более успешно попилить бюджет 130-го «Суперджета».

Итак, мы видим, что если Ельцин не добил авиапром отсутствием денег, то нынешний нано-президент успешно добивает авиапроизводство усиленными инвестициями в отрасль. Короче, Путин – это Сталин сегодня с точностью до наоборот.

Диагноз – скорая смерть

2011 год был юбилейным для РФ, но Кремль старательно не замечает круглой даты. Не из скромности, а из страха. В декабре 2011 года исполнилось 20 лет правящему режиму. 20 лет «новой России», как пафосно говорят либерасты. Юбилей – хороший повод для подведения итогов. Но именно этого кремлядь панически боится. Поэтому юбилей категорически приказано было не замечать СМИ. Ну, не то, чтобы приказано, просто профессиональные журналюхи, обладающие отменным чутьем, понимали и без всяких приказов, что этой темы лучше не касаться.

Что же противники Кремля? Как ни странно, но и придворная оппозиция в лице КПРФ и оранжевая демшиза не пожелали использовать отличный повод для того, чтобы пнуть правящий режим. Это редчайший случай, когда НИКТО не заинтересован в том, чтобы поднимать вопрос об итогах двух десятилетий «свободы, демократии, реформ и модернизации». Ибо итог пугает до усрачки всех, в том числе и тех, кто вроде бы не питает к власти особой симпатии.

Что страна приобрела за эти годы? Даже лучшие из кремлядских пропагандонов вроде того же путинофила-фанатика Коли Старикова, мнящего себя «экспертом» (причем он эксперт абсолютно во всем, как и подобает классическому пациенту, сбежавшему из-под надзора врачей) никогда не пытаются выразить успехи правящего режима в объективных макроэкономических показателях, ограничиваясь слюнявым воспеванием «вставания с колен матушки-Расеи». Так и воспевать-то, по правде говоря, нечего. Наделали долгов в полтриллиона долларов. Угробили авиастроение, почти добились судостроения (корпуса варить еще кое-где могут, но создавать конечный продукт, например, атомный ледокол – уже нет), да и в других отраслях индустрии феерических успехов не наблюдается.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.