



2050 СОНАР

СТРОЙКИ ВЕКА

Что, где и за какие деньги планирует построить государство в ближайшие годы.



«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»

www.sonar2050.org





www.sonar2050.org



Автор доклада — глава аналитического бюро Лизан Иван Юрьевич. E-mail: lizan@sonar2050.org. Страница автора: www.sonar2050.org/authors/ivan-lizan



Шеф-редактор — Уралов Семён Сергеевич. E-mail: uralov@sonar2050.org



Глава аналитического бюро — Лизан Иван Юрьевич. E-mail: lizan@sonar2050.org



«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»



Адрес: Российская Федерация, 143180, Московская область, г. Звенигород, мкр. Пронина, д. 2, офис 12



Директор — Боков Василий Сергеевич. E-mail: vb@sonar2050.org

Оглавление

Введение.....	4
Приоритетов много, цель одна	4
Нужно больше золота	5
Стройка важнее всего.....	7
Скоростные и не очень: железные дороги	8
Мосты и автодороги.....	11
Газопроводы.....	16
Выводы	18

Введение

В начале апреля 2024 года президент Путин предложил¹ вернуться к идее строительства моста с материка на Сахалин. Прогнозная стоимость объекта составит от 300 до 400 млрд рублей. Для понимания: Крымский мост обошёлся в 228 млрд рублей. Мост на Сахалин — не первый масштабный инфраструктурный проект, который власти намерены реализовать в ближайшие годы. Однако после каждого такого проекта возникает резонный вопрос о деньгах, значении и экономике каждого отдельного проекта.

С частными стройками всё понятно — их реализация является ведётся на средств (свои или заёмные) бизнеса. Поэтому о подобных проектах в докладе речи идти не будет, хотя таких проектов десятки и многие из них заслуживают особого внимания. В данном исследовании речь пойдёт о стройках, которые прямо инициированы властями и позиционируются в качестве имиджевых и прорывных проектов на федеральном, а в случае с высокоскоростными железными дорогами ещё и мировом уровне.

Приоритетов много, цель одна

Вплоть до начала СВО государство в лице президента Путина декларировало два приоритета развития.

Первый приоритет — Арктика, от освоения которой зависит доступ России к природным ресурсам, а значит и деньгам. Арктика — это различные проекты освоения месторождений минерального сырья, которые разрабатывают корпорации. НОВАТЭК занят добычей газа на шельфе, «Роснефть» осваивает месторождения нефти, «Росатом» вместе с «Норникелем» заняты добычей лития для развития электротранспорта. А ещё Арктика — это Северный морской путь, задача которого — создать возможности для экспорта сырья, а заодно обеспечить альтернативный путь из Азии и Европы. В ближайшие 10 лет в Арктику вложат² 2,6 трлн рублей.

Второй приоритет — развитие Дальнего Востока в рамках проводимого уже не первые годы «поворота» России на Восток. Проектов по ДВ масса и с каждым годом становится всё больше — их, как правило, анонсируют на ежегодном Дальневосточном экономическом форуме. На этом же форуме, к слову, в 2021 году министр обороны Сергей Шойгу предложил³ построить в Сибири от 3 до 5 научно-промышленных центров с населением от 300 тыс. до 1 млн человек. В развитие ДВ планируется⁴ к 2030 году вложить 10,5 трлн рублей.

С началом СВО власть об Арктике и Востоке не забыла, но у неё появилось ещё два приоритета — победа над Украиной, а также интеграция в состав России 4 новых субъектов федерации. На интеграцию Новороссии в ближайшие три года потратят 897,9 млрд рублей только из федерального бюджета.

Очевидно, что успешное завершение СВО для России является экзистенциальным вопросом. Но об Арктике и Дальнем Востоке никто не забыл. Уже после СВО власти анонсировали с

¹ Путин заявил о важности строительства моста между Сахалином и материком. // РБК. 2024. 3 апреля. <https://www.rbc.ru/politics/03/04/2024/660d63309a794774e4e8df50>

² Россия вложит 2,6 трлн рублей в развитие Арктики за 10 лет. // Известия. 2024. 5 марта. <https://iz.ru/1660651/2024-03-05/rossiya-vlozhit-26-trln-rublei-v-razvitie-arktiki-za-10-let>

³ Сергей Шойгу — о новых городах в Сибири. Полная версия. // РБК. 2021. 6 сентября. <https://www.rbc.ru/politics/06/09/2021/6131fab69a79471a71a0b412>

⁴ К 2030 году в Дальний Восток вложат 10,5 трлн руб. инвестиций – Трутнев. // РБК, 2023. 22 сентября. <https://prim.rbc.ru/prim/freenews/650cca779a7947e4ec1de45b>

добрый десяток различных проектов, наиболее дорогим из которых является строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ).

Тем не менее, ярче всего государственные приоритеты характеризуют расходы⁵ федерального бюджета.

Нужно больше золота

Доходная часть федерального бюджета на текущий год — 35,06 трлн рублей (+22,3% к аппг). Расходная — 36,66 трлн рублей (дефицит — 1,66 трлн рублей). В 2025 году дефицит федерального бюджета прогнозируют на уровне 0,83 трлн рублей, в 2026 году он превысит отметку в 1,54 трлн рублей. Для понимания: в 2022 году дефицит превысил⁶ 3,3 трлн рублей, в 2023 году сократился до 3,24 трлн рублей. Впрочем, состояние дефицита федерального бюджета после весны 2023 года общественность интересоваться перестало — год назад, на пике нефтяного и нефтепродуктового эмбарго, Россия не разорилась, в 2024 году о «дыре» в федеральном бюджете обыватель уже не вспоминает — успокоился.

Не менее важно вспомнить приоритеты. Крупнейшая статья расходов — национальная оборона. На неё приходится 29,4% всех трат, денег на победу власти не жалеют: по сравнению с бюджетом 2023 года оборонные расходы вырастут на 68,2%. Социальные расходы также вырастут на 19,1% по сравнению с аппг и достигнут 7,73 трлн рублей. Глава Минфина Антон Силуанов в декабре прошлого года прямо характеризовал⁷ бюджет на 2024-2026 годы «бюджетом победы».

На армию в ОПК Россия в 2024 году потратит 6% ВВП при украинских расходах на аналогичные цели в 21,6% от ВВП. Украина пик военных расходов прошла в 2023 году, пик России — 2024 год.

Таким образом, деньги есть, но источник их возникновения многим непонятен.

Во-первых, подсобила девальвация рубля с 67,5 рублей за доллар по итогам 2022 года до заложенных в бюджет на 2024 год 90,1 рублей за доллар. Этот момент, хоть и обусловлен рыночными факторами (проблемы с экспортом в прошлом году при одновременном восстановлении импорта), однако играет власти на руку: продавая тот же объём нефти можно ощутимо выиграть за счёт курсовой разницы и профинансировать больший объём расходов. Бочка нефти за 100 долларов при 67,5 — 6750 рублей, та же бочка нефти за те же 100 долларов, но уже при курсе в 90,1 — 9010 рублей. Разница — 2260 рублей или 25%.

Нефтегазовые доходы в 2023 году оказались на 23,9% меньшими, чем в 2022-м. Сказалась высокая база сравнения (за счёт газа в 2022 году), а также скидки на нефть.

Во-вторых, сказалась нефтяная дипломатия в рамках ОПЕК+, а также активность хуситов к Красному морю. Хорошие отношения с саудитами позволяют удерживать цены на нефть за счёт ограничения её добычи картелем, а атаки на суда в Баб-эль-Мандебском проливе поддерживают нервозность на мировых рынках. В кассу и растущий градус противостояния между Израилем и Ираном. В этом плане рыночная

⁵ Расходы уходят в оборону. 12 графиков с главными цифрами бюджета на 2024–2026 годы. Коммерсант.

⁶ Бюджет переходного периода. Минфин угадал дефицит 2023 года. // Коммерсант. 2024. 11 января. <https://www.kommersant.ru/doc/6444931>

⁷ Силуанов назвал «бюджетом победы» финансовый план до 2026 года. // РБК. 2023. 14 декабря. <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/657a34de9a794783e4e85527>

конъюнктура на нефть в 2022-2024 годах кардинально отличается от конъюнктуры 2014-2017 годов, когда федеральный бюджет столкнулся с серьёзным сокращением доходов.

Прогнозная цена барреля нефти на 2023 год — 63,4 доллара (-16,2 доллара по сравнению с аппг). А вот на план на 2024 год — 71,3 доллара за баррель. Всё, что выше этого пойдёт в чистый плюс, помогая покрывать дефицит бюджета. Но дело в том, что цены на нефть марки Urals выросли к началу апреля 2024 года на 35% по сравнению с прошлым годом и приближаются к максимуму 2022 года. Поэтому нефтяные доходы растут, скидки 2022 и 2023 годов при продаже нефти испарились. 7 апреля портал investing.com указывал⁸, что спотовая цена барреля сырой нефти Urals превышала 84 доллара (план на 2024 год — 71,3 доллара). Одним словом, нефть-матушка помогает сводить дебет с кредитом.

Основа стратегии властей при финансировании государственных расходов — максимизация прибыли, задача достигается за счёт:

- девальвации рубля (больше рублей при экспорте того же объёма товаров за валюту);
- восстановления доходов от экспорта (этому способствует минимизация размеров скидок на сырьевые товары кроме угля);
- поиска внутренних источников доходов (НДФЛ, национализации, дополнительные доходы от «плавающих рублёвых пошлин», windfull tax).

Оставшееся закрывают за счёт заимствований.

Математика ФНБ

Базовая бюджетная математика (при прочих равных) сейчас следующая:

— каждые 10 долларов/барр. в среднегодовой цене на нефть Urals эквивалентны ~1.6 трлн. рублей нефтегазовых доходов (НГ);

— каждые 10 руб. среднегодового курса USD/RUB эквивалентны ~1.2 трлн. рублей нефтегазовых доходов;

— каждый 1% отклонения от плана в добыче/экспорте нефти, газа и нефтепродуктов эквивалентен ~100 млрд рублей нефтегазовых доходов.

Внешний долг гасится исходя из соображений минимизации рисков для государства (в том числе признания страны банкротом путём создания проблем с погашением долга, что было актуальной проблемой летом 2022 года), а также удешевления обслуживания внешних займов (они номинированы в валюте). Вместо этого наращиваются внутренние заимствования — они номинированы в рублях, что позволит государству (при необходимости) вновь девальвировать рубль по отношению к внешним валютам и погасить рублёвые долги за счёт возросшей валютной выручки (дешевле рубль — больше валюты от экспорта).

Поэтому Минфин размещает облигации федерального займа (ОФЗ). Последние выпуски облигаций размещаются под рекордную доходность (свыше 13% годовых). В 2022 году Минфин занял⁹ 3,26 трлн рублей, в 2023 году — 3,2 трлн рублей, план на 2024 год — 2,63 трлн рублей. Планируется, что к 2026 году государственный долг России вырастет до 40,9 трлн рублей с 22,28 трлн рублей по итогам 2022 года. **При этом внешний долг продолжат сокращать, а внутренний будет активно наращивать.**

⁸ Спотовая цена сырой нефти Urals. 2024. 7 апреля. investing.com. <https://ru.investing.com/commodities/crude-oil-urals-spot-futures-streaming-chart>

⁹ 2022 год уступил лишь 2020 по доле первичных размещений ОФЗ/ Frank RG. // Регион Брокер. 2023. 25 января. <https://region.broker/about/news/53418/>

На худой конец Минфин может продавать ОФЗ коммерческим банкам, который затем будет предоставлено финансирование из ЦБ РФ¹⁰ (так работает печатный станок) — у него 590,4 млрд долларов резервов (из них около 300 млрд долларов заморожены США и ЕС).

Плюс власти залезли в «кубышку» — активно используются средства из Фонда национального благосостояния. Однако деньги из ФНБ власти пытаются расходовать предельно экономно. Формальном денег в ФНБ порядочно¹¹ — свыше 12,5 трлн рублей. Однако важен не общий объём ФНБ, а его ликвидная часть. Она с начала СВО снизилась на 3,7 трлн рублей и к началу 2024 года составляла 5 трлн рублей. Как видно, денег стало меньше, но Минфин не унывает и обещает довести ликвидную часть ФНБ к концу текущего года¹² до 6,7 трлн рублей.

При действующем бюджетном правиле, призванном нивелировать влияние сырьевой конъюнктуры, риск сокращения ФНБ появляется¹³ только при среднегодовой нефти ниже 60 долларов за баррель. При нефти выше 60 долларов за баррель будет лишь недобор дополнительных нефтегазовых доходов относительно плана, их объем за вычетом 1,3 трлн рублей «отклонения от БП» и определит общее изменение ФНБ в 2024 году, а с 2025 года ФНБ начнёт расти. Дополнительно ФНБ в рублях будет меняться из-за валютной переоценки. Но плановые инвестиции из ФНБ будут снижать размер доступной властям «ликвидной страховки».

Вновь акцентирую внимание на том, что нефть марки Urals примерно с сентября прошлого года продаётся в Индию и Китай практически без скидок (но с возросшей примерно с 2 до 6 долларов за баррель стоимостью доставки из-за большего транспортного плеча по сравнению с ЕС). Исчезновение скидок стало следствием перестройки мирового рынка: нефти физически больше не стало и если Россия потеряла рынок ЕС, то на этот рынок зашли арабские страны, перенаправившие туда свою нефть, которая ранее экспортировалась в Азию. Как следствие, нефть Urals подорожала до 84 долларов за баррель.

Этот экскурс в государственные финансы необходим для понимания того, что деньги у государства есть. Чиновники в Минфине вертятся как уж на сковороде, изыскивая деньги, а вице-премьер Новак уже достоин прижизненного памятника за содействие в сведении дебета с кредитом. И, как видно, власти излечились от синдрома Плюшкина, став тратить, а не копить.

Стройка важнее всего

В возросших расходах есть своя чисто экономическая логика: эти деньги стимулируют экономику, позволяя выдерживать экономический и санкционный удары от недружественных стран. Главный риск при таком подходе — финансовое перенапряжение. И вот тут важно вернуться к инфраструктурным проектам.

Анонсированных гигантских строек наберётся больше десятка в разных сферах от скоростных и не очень железных дорог до автобанов, мостов и газопроводов.

¹⁰ Международные резервы России в марте увеличились на 1,3%, до \$590,4 млрд. // Интерфакс. 2024. 5 апреля. <https://www.interfax.ru/business/954295>

¹¹ Объем ФНБ за март вырос на 275 миллиардов рублей. // РИА Новости. 2024. 2 апреля. <https://ria.ru/20240402/fnb-1937406826.html>

¹² Силуанов рассказал о ситуации с пополнением ФНБ. // РИА Новости. 2024. 26 февраля. <https://ria.ru/20240226/fnb-1929464872.html?in=t>

¹³ ФНБ теряет «ликвидность». Насколько все серьезно? // Финанс. 2024. 19 января. <https://www.finam.ru/publications/item/fnb-teryaet-likvidnost-naskolko-vse-serezno-20240119-1707/>

Скоростные и не очень: железные дороги

Наиболее дорогостоящими проектами являются железные дороги.

Строительство четырёх новых высокоскоростных железных магистралей обойдётся¹⁴ примерно в 11 трлн рублей. Речь о дорогах из Москвы в Санкт-Петербург, Екатеринбург, Адлер и Минск. По этим дорогам планируется возить исключительно пассажиров — грузы во всем мире перевозят только по обычным железным дорогам.



Инфографика: «Ведомости»

- ВСМ Москва — Санкт-Петербург обойдётся примерно в 1,7 трлн рублей, время в пути составит около 2 часов 15 минут вместо текущих 4 часов на «Сапсанах». Из Москвы в Тверь можно будет

Схема финансирования ВСМ Москва-Санкт-Петербург

В качестве базового сценария финансирования проекта ВСМ рабочей группой была принята следующая структура финансирования.

- 218,5 млрд рублей — взносы в уставный капитал концессионера;
- 290 млрд рублей облигации пенсионного фонда «Газфонд»;
- 903,8 млрд рублей — привлекаемые кредитные средства банков Сбербанк, ВТБ, Газпромбанк, которые готовы участвовать в проекте;
- также потребуется совокупная поддержка государства в объеме 609 млрд рублей на период строительных работ по проекту, в том числе 580,6 млрд рублей за счет средств ФНБ под 3% годовых с полным возвратом к 2050 году.

¹⁴ Что дадут экономике высокоскоростные магистрали. // Российская газета. 2023. 27 августа. <https://rg.ru/2023/08/27/что-dadut-ekonomike-vysokoskorostnye-magistrali.html>

доехать за 39 минут, до Валдая — за 1 час и 15 минут, до Великого Новгорода — за 1 час и 41 минуту. Вблизи перспективной ВСМ Москва — Санкт-Петербург проживает не менее 30 млн человек или 20% населения страны. Строительство отдельной пассажирской линии освободит для грузоперевозок железнодорожный участок между Москвой и Петербургом. Это позволит нарастить грузоперевозки на 30 млн тонн до 74 млн тонн в год.

- Стоимость ВСМ Москва — Воронеж — Ростов-на-Дону — Адлер оценивают в 3,2 трлн руб. Трасса позволит сократить время в пути примерно до восьми часов. В теории эту ВСМ могут продлить до Донецка и Луганска. Маршрут до Адлера более чем в два раза длиннее маршрута до Санкт-Петербурга. Поэтому даже при том, что время в пути сокращается в два раза, эффект скорости будет не таким разительным как в случае с ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом.
- ВСМ Москва — Нижний Новгород — Казань — Екатеринбург будет стоить 4 трлн руб., дорога будет занимать около шести с половиной часов.
- ВСМ Москва — Смоленск — Минск обойдется в 1,9 трлн руб., время в пути составит около трех часов.

Крайняя дороговизна ВСМ обусловлена необходимостью строительства таких железных дорог с нуля.

Во-первых, вокзалы для них выносятся за город. Во-вторых, дорога строится с максимально плавными поворотами и минимальным количеством остановок. В-третьих, при строительстве не используется балласт из щебня как при возведении обычных ж/д: основание ВСМ выполнено из бетона. Кроме того, потребуется выкуп многих земельных участков, по которым пройдет ВСМ, а также создание нового подвижного состава.



Локомотив и вагоны уже разрабатывает «Синара». Поезд планируют представить в 2027 году, а на 2028 год запланирована поставка 50 поездов для РЖД.

Изначально планировали собирать машины¹⁵ на новом заводе в Зеленограде, который ещё нужно было построить. Однако в марте¹⁶ 2024 года стало известно, что поезда «Синара» будет строить совместно с «Трансмашхолдингом» на базе «Уральских локомотивов» в Верхней Пышме в 7 км к северу от Екатеринбурга (там собирают «Ласточки»). На заводе построят два новых корпуса общей

площадью 60 тыс. м².

Главные проблемы с ВСМ — их убыточность. Окупаемость ВСМ является¹⁷ проблемой даже для Китая: там в период с 2011 по 2016 годы прибыль принесла¹⁸ лишь ВСМ Пекин — Шанхай, чей пассажиропоток в 2015 году превысил 130 млн пассажиров. При этом КНР является мировым лидером по строительству ВСМ и обладает большой численностью и высокой плотностью населения.

¹⁵ «Синара» решила построить завод в Зеленограде для выпуска поездов к ВСМ. // РБК. 2023. 25 августа. <https://www.rbc.ru/business/25/08/2023/64e7bbaf9a79471c1b8e0e41>

¹⁶ «Синара» будет производить поезда для ВСМ в кооперации с ТМХ. // ТАСС. 2024. 14 марта. <https://tass.ru/ekonomika/20233081>

¹⁷ Применим ли в России китайский опыт строительства высокоскоростных железных дорог? // Профиль. 2023. 21 сентября. <https://profile.ru/scitech/primenim-li-v-rossii-kitajskij-opyt-stroitelstva-vysokoskorostnyh-zheleznih-dorog-1388217/>

¹⁸ В мире может стать на одну окупаемую ВСМ больше. // РЖД Партнёр. 2016. 22 июля. <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/v-mire-mozhet-stat-na-odnu-okupaemuiu-vsm-bolshe-415026/>

Если ВСМ из Москвы в Санкт-Петербург ещё можно окупить, то другие направления некупаемы в принципе в силу малого пассажиропотока. При этом даже применительно к ВСМ Москва — Санкт-Петербург есть вопросы. Формально «Сапсаны» к ВСМ не относятся — их скорость на пике достигает 250 км/ч — так как поезда следуют по обычным железнодорожным путям и являются просто скоростными поездами. Но пусть на «Сапсане» между двумя столицами занимает 4 часа, а по ВСМ он сократится до 2,5 часов. Стоит ли экономия 1,5 часов в пути таких расходов — вопрос риторический. **Однако ВСМ в России является скорее историческим, политическими, а также имиджевым проектом.** Такие проекты — заявка на вхождение в клуб высокотехнологичных стран, среди государств с ВСМ нет, к слову, США — там дорогу начали строить, но так и не построили.

ВСМ на расстоянии до 1 тыс. км конкурируют с авиаперевозками, что отчасти обесмысливает вложения в аэропорты.

Поэтому в случае с ВСМ главным фактором будет являться способность государства десятилетиями субсидировать эти железные дороги, которые будут генерировать убытки. Или (как вариант) — способность перевести всё пассажирское сообщение с городами, куда протянут ВСМ, на новый вид транспорта, освободив существующую железнодорожную сеть для перевозки грузов при условии роста грузооборота.



Источник: «Монокль»¹⁹

¹⁹ По тундре, по железной дороге. // Монокль.ру. 2024. 22 января. <https://monocle.ru/monocle/2024/04/po-tundre-po-zheleznoy-doroge/>

Менее дорогостоящие, но не менее важные проекты — развитие существующей железнодорожной сети для перевозки грузов (но не только). «Узких мест» в ней хватает, поэтому идут работы по:

- строительству Приазовской железной дороги для связи между Россией и её новыми регионами, стоимость дороги неизвестна, но работы планируют завершить уже к концу текущего года;
- расширению пропускной способности «Восточного полигона» (БАМ и Транссиб), которое обойдётся в итоге примерно в 1,5 трлн рублей.

На частные деньги ведётся строительство Тихоокеанской железной дороги длиной 500 км в Хабаровском крае стоимостью 140 млрд рублей к порту Эльга. Дорога будет использоваться для перевалки 30 млн тонн угля в год.

На 2027-2031 годы съехали²⁰ работы по строительству Северного широтного хода пропускной способностью 23,9 млн тонн грузов длиной 700 км от Салехарда до Надыма с мостом через Обь. Проект стоимостью около 700 млрд рублей пока испытывает трудности с поиском финансирования.

Задача²¹ СШХ — связать воедино ныне разрозненные железнодорожные линии Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) и тем самым дать возможность вывоза нефтегазовых материалов региона в западном направлении без колоссального крюка на юг через Тюмень. Протяженность СШХ составит 707 км. Проект включает в себя строительство двух крупных мостов через реки Обь и Надым (2,4 и 1,3 км соответственно), а также реконструкцию существующей трассы Надым — Пангоды — Новый Уренгой — Коротчаево (270 км) и железнодорожной станции Обская. Строительство будет проходить в сложных условиях вечной мерзлоты.

Расширения требует и Новороссийский транспортный узел — его пропускной способности не хватало и до начала СВО, а сейчас и подавно. Планируется²² увеличение пропускной способности железной дороги с 8 млн до 43 млн тонн грузов в год. Стоимость проекта может превысить 500 млрд рублей.

Средняя техническая скорость всех составов РЖД, учитывая разгон и торможение, — 48 км/час, что является одним из наиболее высоких показателей в мире. К 2031 году средняя техническая скорость пассажирских поездов должна вырасти до 65 км/час с 57 км по итогам 2017 года.

Как видно, в сети РЖД есть над чем работать. Важнейшие приоритеты — развитие сети и ликвидация «узких» мест. Кроме того, в России электрифицирована лишь половина железных дорог.

Мосты и автодороги

Главные автомобильные проекты — обход Адлера и продление трассы М-12 до Владивостока.

Строительство 152-км четырёхполосной трассы Джубга-Сочи стоимостью 1,4 трлн рублей уже начато. Трасса строится²³ в четырёхполосном исполнении, а из-за пересечённого рельефа местности с

²⁰ Северный широтный ход никак не выходит. Правительство может отложить стройку до 2027 года. // Коммерсант. 2023. 19 июня. <https://www.kommersant.ru/doc/6053991>

²¹ По тундре, по железной дороге. // Моноколь.ру. 2024. 22 января. <https://monocle.ru/monocle/2024/04/po-tundre-po-zheleznoy-doroge/>

²² Железнодорожную инфраструктуру под Новороссийском расширят с отсрочкой платежа. Logirus.ru/ 2024. 26 января. https://logirus.ru/news/infrastructure/zheleznodorozhnyu_infrastrukturu_pod_novorossiyskom_rasshiryat_s_otsrochkoy_platezha.html

²³ Она точно будет платной. Расскажем, что известно о строительстве новой трассы Джубга — Сочи за 1,5 триллиона рублей. // 93.ру. 2023. 2 июня. <https://93.ru/text/transport/2023/06/02/72364550/>

перепадом высот до 300 метров потребуются строительство большого количества мостов и тоннелей, а также строительство подпорных стен. Схема финансирования — смешанная, 600 млрд рублей в дорогу вложит частный капитал, 800 млрд рублей возьмут из ФНБ на 15 лет под 3% годовых. Сама трасса будет платной, реализация проекта приведёт к росту привлекательности Сочи как курорта и масштабным инвестициям в его туристическую инфраструктуру. Предполагается, что количество туристов в Сочи вырастет на 25 млн человек в год, что потребует строительства 100-150 тыс. гостиничных номеров (эквивалент 1 трлн рублей инвестиций). По оценкам вице-преьера Марата Хуснуллина трасса и строительство сопутствующей инфраструктуры обеспечат прирост ВВП на 2,2 трлн рублей.



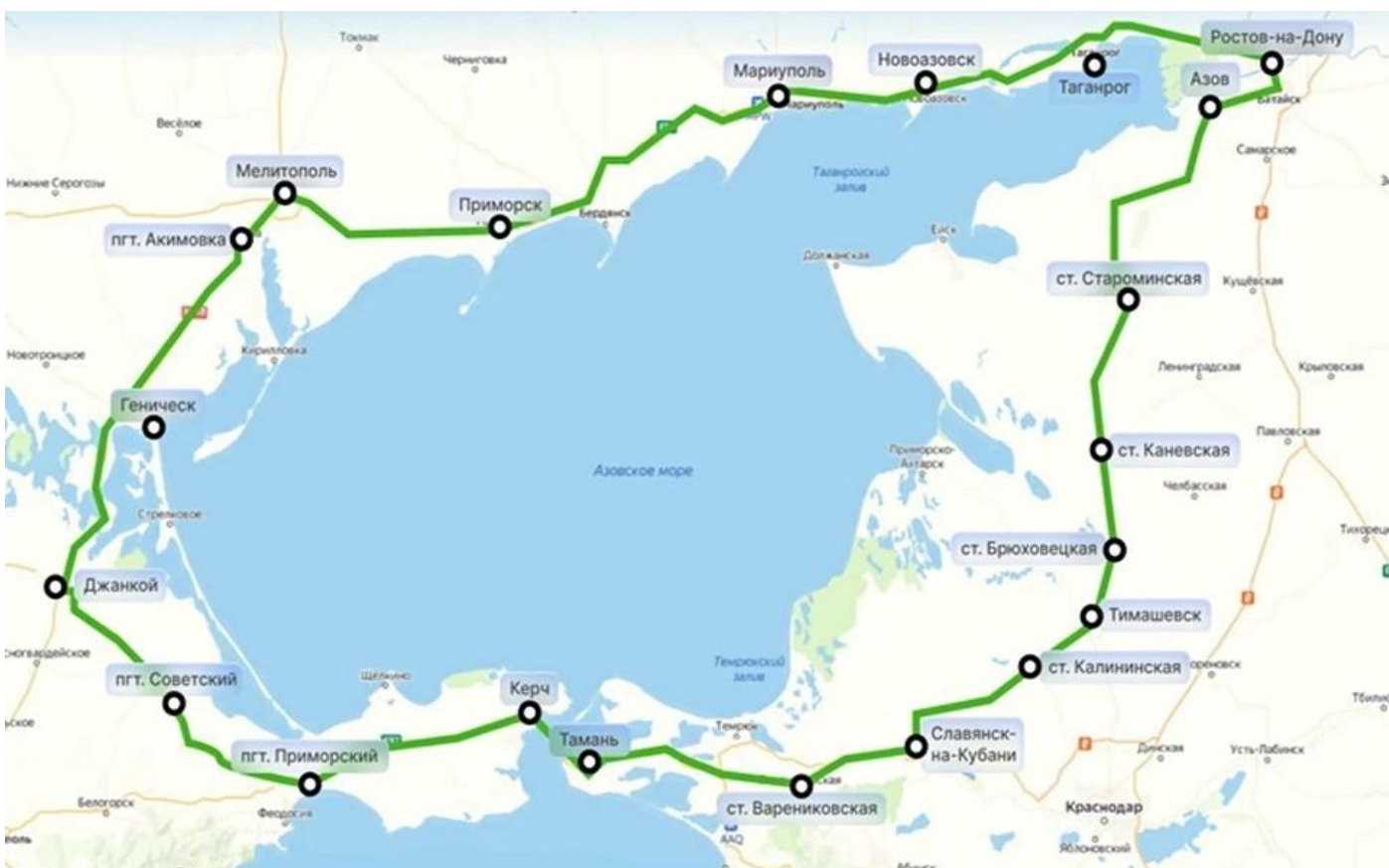
Дорога должна²⁴ сократить путь из Горячего Ключа в Сочи с 7 до 1,5 часов. Строительство начали с конца — с возведения двух 6-км тоннелей на маршруте обхода Адлера. Строительство трассы планируется полностью завершить к концу 2029 года. К концу 2027 года будет построен обход Адлера, а в 2028 году планируют построить обход Туапсе.

²⁴ Путь к морю станет короче, но дорожке: «Автодор» рассказал, где будет проложена новая трасса Джубга — Сочи. // 93.ru. 2024. 13 марта. <https://93.ru/text/transport/2024/03/13/73329089/>



Трассу М-12 «Восток» от Москвы до Казани открыли 21 декабря 2023 года. Протяженность дороги, которая связывает Московскую, Владимирскую и Нижегородскую области, Республики Татарстан и Чувашию, превысила 800 км. Новая трасса позволит сократить время в пути от Москвы до Казани с 12 до 6,5 часа. Помимо прочего, по ней можно добраться из столицы до Владимира за 1 час 40 минут, а до Нижнего Новгорода — за 3 часа 30 минут. Разрешенная скорость составит до 110 км/ч.

Однако М-12 планируют²⁵ продлить её до Владивостока через Екатеринбург и Тюмень. Стройка рассчитана до 2030 года и обойдётся в 600 млрд бюджетных рублей. В стоимость входит строительство обходов Омска и Новосибирска. После реализации трасса будет называться «Россия», а на границе с КНР дорога будет выходить на Казахстан, Монголию и КНР через модернизированные пограничные переходы, что упростит автомобильную логистику со странами Азии. Именно неразвитость дорожной сети России и недостаточная пропускная способность пунктов пропуска были главными логистическими проблемами в 2022 году.



²⁵ Продление автотрассы М12 до Владивостока потребует 600 млрд рублей. // Ведомости. 2022. 29 декабря. <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/12/29/957614-prodlenie-avtotrassi-m12>

Уже в этом году будет завершено²⁶ строительство кольцевой автодороги вокруг Азовского моря. Из 1,4 тыс. км кольцевой дороги вокруг Азовского моря 800 км являются четырехполосными. Трасса пройдет через Ростов-на-Дону, Таганрог, Мариуполь, Мелитополь, Геническ, Скадовск, Джанкой, будет пролегать крымскому побережью, проследует через кубанские города, в том числе Славянск-на-Кубани и Тимашевск, и замкнется в Ростовской области. Затем — в ближайшие 2-3 лет — будут доведены до нормативного показателя дороги в Новороссии.

Ещё будет построен «букет» мостов.

Проект моста через реку Лену

Автодорожный мост свяжет район Якутска и часть Республики Саха с другими регионами России. Проект на данный момент не утвержден.

2025 год

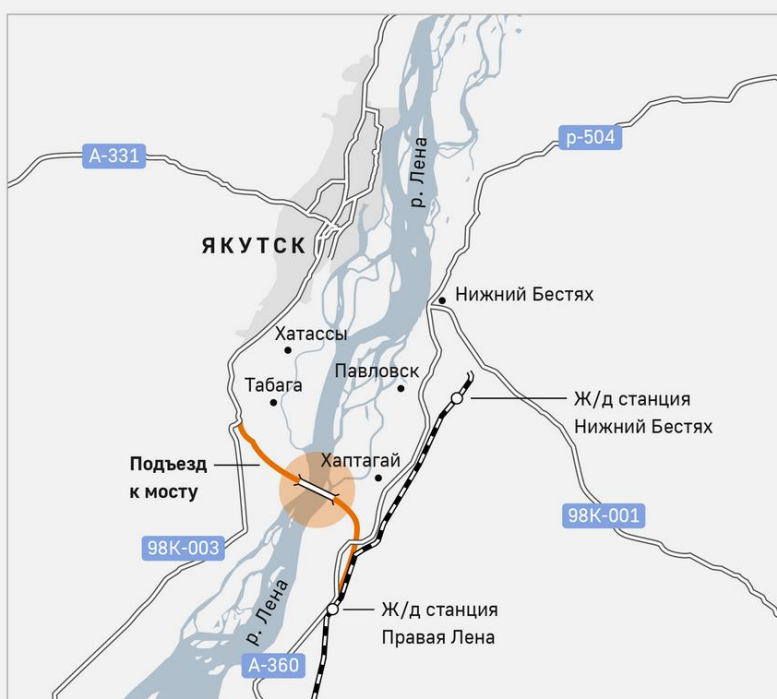
ожидаемое завершение строительства

~80 млрд ₽

стоимость моста

~3 км

длина моста



© ТАСС, 2019. Источник: ТАСС.

оцениваются в 80 млрд рублей ежегодно.

Мост через Лену в Якутии обойдется в 130 млрд рублей вместо первоначальных 176 млрд рублей.

Кроме моста рассматривали вариант с туннелями, но от их строительства отказались из-за особенностей почв и вечной мерзлоты.

Сократить расходы на мост требовал²⁷ вице-премьер Марат Хуснуллин. Строительные работы начались²⁸ 1 февраля 2024 года с земляных работ — планируется отсыпать 250 тыс. м³ песка.

После завершения строительных работ в зону круглогодичного транспортного сообщения попадут 83 % жителей Якутии. Только за счёт сокращения затрат на «северный завоз» ежегодно будут экономиться около 4 млрд рублей, а цены на товары и услуги в Якутии должны сократиться на 7-10%. ВПР Якутии вырастет на 3%. Заодно начнётся освоение полезных ископаемых, а прогнозные поступления от их добычи за счёт НДП в федеральный бюджет

Благодаря мосту Якутск перестанет быть единственным административным центром России без круглогодичного транспортного сообщения с выходом на федеральные трассы. Трасса

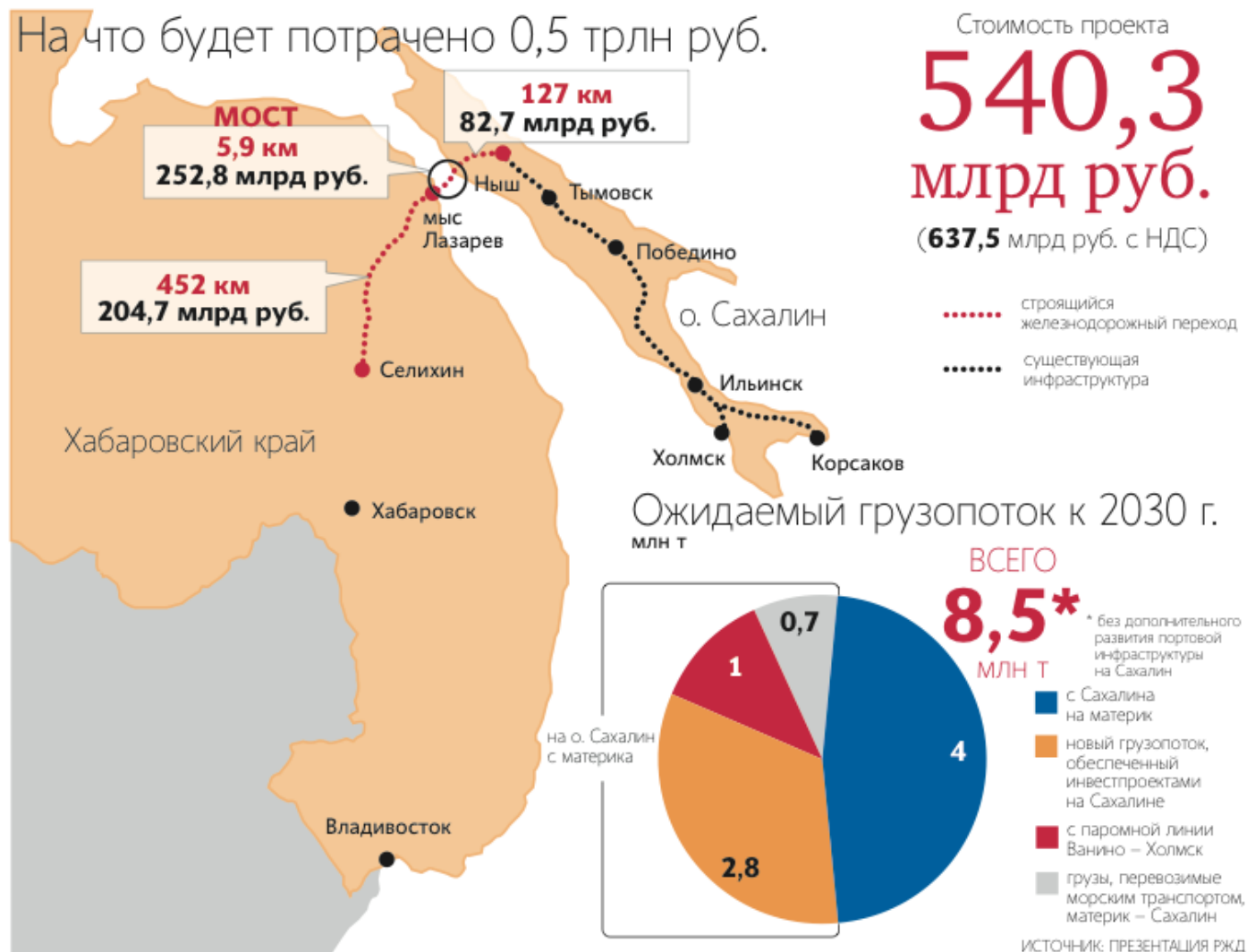
²⁶ Кольцо вокруг Азовского моря: когда появится новая автодорога. // РИА Новости Крым. 2023. 15 июня. <https://crimea.ria.ru/20230615/koltso-vokrug-azovskogo-morya-kogda-poyavitsya-novaya-avtodoroga-1129415568.html>

²⁷ Проект строительства моста через Лену подешевел почти на 50 млрд. // РБК. 2023. 21 июня. <https://www.rbc.ru/business/21/06/2023/649017fb9a794720f94959b1>

²⁸ «Стройка века» началась в самом большом регионе России. // Лента.ру. 2024. 1 февраля. <https://lenta.ru/news/2024/02/01/stroyka-veka-nachalas-v-samom-bolshom-regione-rossii/>

между двумя частями Якутка функционирует лишь в холодное время года, когда проходит по замерзшей реке Лена, а летом сообщение прекращается и грузы возят паромами.

Финансирование у проекта смешанное: часть денег выделяют из федерального и регионального бюджетов (50% и 30% соответственно), 20% расходов покрывает бизнес. Например, «Сбербанк» выделит на мост 25 млрд рублей.



Мост на Сахалин оценивают²⁹ в 300 млрд рублей, во столько же обойдётся строительство подходов к нему. Мост построят в самом узком месте Татарского пролива, отделяющего Сахалин от материка. В начале 1950-х советская власть пыталась построить тоннель, однако после смерти Сталина работы свернули. Остров так и остался отрезанным от материка: зимой пролив замерзает, а в штормовую погоду на остров перестают ходить суда и паромы.

Последняя опубликованная редакция проектных документов по строительству транспортного перехода предусматривает³⁰ использование маршрута от станции Селихин на линии Комсомольск-на-Амуре – Ванино к проливу Невельского, а затем к станции Ныш на Сахалине. В таком варианте новая железная дорога будет иметь протяженность в 585 км, включая 6-километровый мост через пролив.

²⁹ Лимаренко оценил стоимость строительства моста на Сахалин. // РИА Новости. 2024. 3 апреля. <https://ria.ru/20240403/most-1937692925.html>

³⁰ Мост на Сахалин стал для России стратегической необходимостью. // Деловая газета «Взгляд». 2024. 5 апреля. <https://vz.ru/society/2024/4/5/1261885.html>

Стоимость строительства новой дороги оценивалась ОАО РЖД в 540,3 млрд рублей без НДС, из которых постройка моста обойдется в 252,8 млрд рублей. Кроме расходов на строительство материковой части дороги и моста через пролив, РЖД нужно вложить 92,1 млрд рублей в железные дороги Сахалина.

Как отмечает эксперт по железным дорогам бывшего СССР Сергей Сигачёв, у моста проблемы с экономической составляющей — он в текущих условиях некупаем, однако стоит втрое дешевле ВСМ Москва-Петербург, но при этом обладает важным геополитическим значением. Мост обеспечит прочную всепогодную связь с Сахалином и возможность скачкообразно нарастить силы на острове в случае роста напряжённости с недружественной Японией.

Однако в рамках развития экономики Сахалина на острове предполагается построить новый глубоководный порт. Он позволит привлечь до 23,4 млн тонн генеральных грузов с Восточного полигона, до 10 млн тонн угля из Монголии и до 5 млн тонн контейнерных грузов. Также перспективными выглядит освоение месторождений каменного угля, которыми богат Сахалин.

Мост через реку Обь (Салехардский мост) в рамках возведения Северного широтного хода обойдётся примерно в 300 млрд рублей, но сроки начала работ пока не определены.

Газопроводы

Также предстоит построить протяжённые газопроводы.

Важнейшая стройка, к которой пока даже не приступали, — газопровод «Сила Сибири-2». Помимо увеличения экспорта газа в КНР и частичной компенсации потери европейского газового рынка, СС-2 позволит соединить Единую систему газоснабжения западной части России с газотранспортной системой на востоке страны. Обойдётся газопровод СС-2 в 10-13 млрд долларов. Строить его начнут не раньше, чем будет достигнута договорённость с КНР о закупках газа, но Пекин уже не первый год тянет с этим вопросом.

ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ МАРШРУТ НОВОГО ГАЗОПРОВОДА В КИТАЙ

ИСТОЧНИК: «ГАЗПРОМ».



Второй важный проект — газопровод³¹ «Белогорск-Хабаровск» (тонкая синя пунктирная линия в правой части инфографики), который соединит месторождения Восточной Сибири с системой газопроводов Дальнего Востока. Трасса пройдет от Амурского ГПЗ, находящегося на газопроводе «Сила Сибири», в Белогорске до врезки в газопровод «Сахалин — Хабаровск — Владивосток» в районе Хабаровска. Труба протяженностью 830 км обойдется как минимум в 300 млрд рублей, но позволит покрыть дефицит газа на ДВ. Стройку начнут уже в этом году, а закончат прокладку труб к 2029 году.

Общая протяженность газотранспортной системы на территории России превышает 179,3 тыс. км.

27 марта 2023 года «Газпром» обновил³² программы развития газоснабжения и газификации на 2021-2025 годы с 27 российскими регионами.

В период с 2005 по 2020 годы «Газпром» потратил³³ на газификацию лишь 451 млрд рублей, а уже до 2025 года компания планирует потратить на газификацию в 2,8 раз больше — 1,3 трлн рублей. Для понимания: 1,3 трлн рублей — это 8 раз меньше прогнозируемой экспортной премии «Газпрома» за период с 2021 по 2025 годы, а уже израсходованные к началу 2023 года 451 млрд рублей в 17 раз меньше суммы, затраченной на строительство новых экспортных труб.

Особую важность приобретает газификация Восточной Сибири и Дальнего Востока:

- Газификация Якутии базируется на развитии мощностей Чаяндинского НГКМ и МГП «Сила Сибири-1». Чаяндинское месторождение как раз находится на территории Якутии.
- Газификация Иркутской области будет проведена благодаря второму месторождению МГП «Сила Сибири-1» — Ковыткинскому ГКМ.
- Забайкальский край и Бурятию газифицируют лишь после строительства МГП «Сила Сибири-2» Маршрут МГП Сила Сибири-2 практически определен, сейчас Газпром рассматривает проект газопровода-отвода от МГП Сила Сибири-2 до Читы Реализовать проект Газпром готов в течение 5,5 лет с момента подписания контракта с Китаем на поставки газа по МГП «Сила Сибири-2».
- Газификация Красноярского края также зависит³⁴ от «Сили Сибири-2».

Газификация в России – это не только имиджевый проект для власти, которая преследует как политические, так и экологические цели, так и экономический проект — по мере догазификации России «Газпром» сможет больше зарабатывать на внутреннем рынке и немного меньше зависеть от экспортных рынков.

³¹ Дальнему Востоку поставят далекий газ. «Газпром» начал соединять газопроводы региона с Восточной Сибирью. // Коммерсант. 2024. 21 марта. <https://www.kommersant.ru/doc/6581700>

³² Газпром обновил программы развития газоснабжения и газификации на 2021-2025 гг. с 27 российскими регионами. // Нефтегаз.ру. 2023. 7 апреля. <https://neftegaz.ru/news/gazoraspredelenie/776119-gazprom-obnovil-programmy-razvitiya-razvitiya-gazosnabzheniya-i-gazifikatsii-na-2021-2025-gg-s-20-ro/>

³³ Уровень газификации России остается низким. // Ведомости. 2021. 27 октября. <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/10/27/893155-uroven-gazifikatsii>

³⁴ Красноярские власти замахнулись на газификацию районов края. Но это получится, только если «Силу Сибири-2» проведут в Китай. // ngs24.ru. 2023. 21 октября. <https://ngs24.ru/text/ecology/2023/10/21/72834494/>

Газификация российских регионов до 2025 года позволит увеличить объемы потребления газа на внутреннем рынке на 18,6 млрд м3/год или на 7,5%.

Кроме того, Россия планирует увеличить поставки газа в страны Средней Азии.

Транзит российского газа в Узбекистан через Казахстан с 2026 года может быть увеличен³⁵ в четыре раза, до 11 млрд кубометров. Прежде «Газпром» уделял мало внимания этим рынкам из-за их меньшей маржинальности по сравнению с Европой. До сих пор поставки в регион были незначительны: в 2023 году компания поставила в Казахстан около 7,25 млрд кубометров (это переработанный на Оренбургском ГПЗ газ Карачаганакского месторождения), в Узбекистан — около 1,22 млрд кубометров, в Киргизию — 0,39 млрд кубометров. Собственная добыча газа в Узбекистане снижается из-за истощения месторождений. Зимой в пиковые нагрузки стране не хватало до 20 млн м3 в сутки, что приводило к массовым отключениям электроэнергии, перебоям в теплоснабжении и подаче газа. При этом у Узбекистана есть экспортный контракт в Китай на 10 млрд кубометров газа в год, который не выполняется в полном объеме.

Ещё одно газовое направление — газификация северных регионов Казахстана. 9 апреля 2023 года QazaqGaz и «Газпром» согласовали маршрут для газификации северных и восточных регионов Казахстана.

Сейчас показатель газификации Казахстана — 54,3% (по 6 регионам показатель превысил 90%), по плану к 2025 году он должен подняться до 60%. Пока не газифицированы города Петропавловск, Кокшетау, Усть-Каменогорск, Семей, Павлодар совокупным населением 1,7 млн человек. Для сравнения: в России показатель газификации — 73% (+33% с 1991 года, а план к 2024 году — 75%, а к 2030 году — 82,9%), на Украине к 2014 году составлял 72% (с 2014 года — 1,4% если без Крыма и Донбасса, где газификацией занимаются новые власти).

Между прокладкой собственных газопроводов и получением газа из России власти Казахстана выбрали газ из России. Бонус для России — увеличение экспорта газа (но по евразийским, а не европейским ценам) и возможность построить международный газопровод Россия — Казахстан — Китай.

Выводы

Несмотря на все различия, включая сроки окупаемости, объединяет все проекты два момента. Первый — почти все они находятся в ведении вице-преьера Марата Хуснуллина. Второй момент — подобные гигантские стройки обладают очень большим мультипликативным эффектом, то есть создают производственные цепочки. При этом важна не только длина данной цепи, но нахождение конечной точки этой цепи в пределах России — деньги не должны выходить за пределы российской экономики. Именно поэтому для ВСМ выбраны российские поезда, пусть их и пока нет даже в проекте. Деньги должны остаться в России, а не уйти в Китай какими бы ни были тёплыми отношения с данным государством.

Заодно такие проекты стимулируют развитие регионов: увеличивают ёмкость внутреннего рынка, снижая зависимость от экспорта, а также сокращают расстояния за счёт роста скорости движения или облегчения логистики или стимулируют приток туристов.

Удастся ли реализовать все эти проекты в срок? Безусловно, нет. Переносы неизбежны, равно как и рост смет. Впрочем, это нормально для подобных проектов — они реализуются несколько лет, за это время скачут цены и меняются подрядчики.

³⁵ «Газпром» сменил Берлин на Ташкент. // Коммерсант. 2024. 6 марта.
https://www.kommersant.ru/doc/6553261?from=doc_vrez

Отечественные строители научись качественно строить, а чиновники — управлять гигантским проектами.

Масштабы отдельных строек, к слову, превзошли советские стройки: развитие метрополитена в Москве обошлось в 1,3 трлн рублей, а на пике на стройке были задействованы 15 проходческих щитов — сопоставимые цифры ранее были только в Пекине и Шанхае, а в советские годы количество комбайнов не превышало пяти.

Ещё один яркий пример — 19-км Крымский мост, построенный за 2 года, и переживший два теракта с обрушением пролётов. Для сравнения: ориентировочный срок восстановления рухнувшего после столкновения с контейнеровозом моста длиной 2,75 км в американском Балтиморе составит 10 лет.

Можно не сомневаться, что мы станем свидетелями «сдвигов сроков вправо», но объекты непременно построят — в России научились управлять сразу несколькими стройками века.

2050 СОНАР

Союз
Россия
Беларусь
Фабрика смыслов
Нарратив
Кооперация
Интеграция
Политэкономика
Идентичность
будущее
Прогноз
Анализ
Обороноспособность
Наука и техника
Промышленность
Культура
Точки роста