

РУССКИЙ БИЗНЕС

Маглев: шлагбаум поднят

ТЕМА НЕДЕЛИ

Электромобиль теряет тягу

ПОЛИТИКА

Побеждает прагматизм,  
проигрывает Армения

# МОНОКЛЬ

15–21 АПРЕЛЯ 2024 № 16 (1339)

WWW.MONOCLE.RU



## КОСМИЧЕСКАЯ РЕКА РОССИИ

Первая созданная в постсоветский период  
тяжелая ракета успешно вывела  
нагрузку на орбиту

# Содержание

## КУЛЬТУРА

**ДЕНИС ТАГИНЦЕВ: «КОГДА ТАНЦУЕШЬ, ТЫ ПЕРЕЖИВАЕШЬ СОСТОЯНИЕ АБСОЛЮТНОГО СЧАСТЬЯ»** **58**

Чемпион мира и Европы по латиноамериканским танцам, двукратный победитель проекта «Танцы со звездами» — о том, что такое танец

23 апреля в кафедральном соборе святых Петра и Павла фестиваль Sound Up представит российскую премьеру «Another Look at Harmony. Part IV» — сочинения выдающегося американского композитора Филипа Гласса. 16 апреля 2024 года Зоя Богуславская, писатель, драматург и муза поэта Андрея Вознесенского, отметит свой сотый день рождения. 20 и 21 мая на Основной сцене Театра Наций состоится премьера спектакля по роману Ивана Тургенева «Отцы и дети». 16, 17 и 18 апреля на Основной сцене Электротeatра Станиславский пройдет серия показов проекта «Горький. Опыт: Чудаки» лаборатории «Варвары» при кафедре лабораторных исследований теории и техник театра под руководством Анатолия Васильева Московского международного университета. **62**

## КНИГИ

**РЕБЕККА КУАНГ. ЙЕЛЛОУФЕЙС: ИЗНАНКА КНИЖНОГО БИЗНЕСА** **63**

В издательстве Fanzon вышла книга Ребекки Куанг «Йеллоуфейс», обнажающая внутренние механизмы, движущие книгоиздательским миром

**БЕНЗИН РАСТЕКСЯ ПО БИРЖЕ** **34**

Хотя через биржевой рынок проходит более четверти всего топлива на внутреннем рынке, он остается несбалансированным. Следующий шаг — обелить и вывести на биржу мелкий опт, а также приструнить недобросовестных игроков

## ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ

**МОЖЕМ СЕБЕ ПОЗВОЛИТЬ** **35**

Потребительский спрос разгоняется по очевидной причине: у людей стало больше денег и вырос оптимизм. Даже ключевая ставка ЦБ в 16% не мешает увеличивать потребление, в том числе за счет кредитов

**ИЗОЛИРОВАННЫЙ «МИР»** **39**

Карты «Мир» превращаются в бесполезный пластик даже в дружественных странах. И если для переводов возможности остаются и будут развиваться, то об удобном способе безналичной оплаты в зарубежных поездках придется забыть

## НАУКА И ТЕХНОЛОГИИ

**ИСПЫТАНИЕ ВОСТОЧНЫМ** **41**

Тяжелая ракета-носитель «Ангара А5» с третьей попытки успешно взлетела с нового российского космодрома в Амурской области и вывела на орбиту первый в мире рекламный спутник. Следующая высота — ее запуск в серийное производство

## ПОЛИТИКА

**АРМЕНИЯ: МЕЖДУ ИСТОРИЕЙ И РЕАЛЬНОСТЬЮ** **43**

Куда заведет страну прозападный гамбит Никола Пашиняна

**НОВАЯ «БОЛЬШАЯ ИГРА» НА КАВКАЗЕ** **49**

Есть ли у России стратегия для Южного Кавказа

## ОБЩЕСТВО

**ОДИН МЕТР. ОДИН КИЛОГРАММ. ОДНА ГОРДОСТЬ** **54**

Первым человеком в космосе стал 27-летний русский летчик Юрий Гагарин. Ошеломивший весь мир триумф советского космического проекта задал планку, с которой мы уже седьмой десяток лет сверяем свои успехи и неудачи в космосе

## ПОВЕСТКА ДНЯ

**4**

### разное

**ПЛЕСНЕМ БЕНЗИНА В ГОРЯЩИЕ ГКО ДЯДИ СЭМА** **9**

## ТЕМА НЕДЕЛИ

### редакционная статья

**10**

**НА ВСЕХ НЕ ХВАТИТ**

**ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ СОПРОТИВЛЕНИЕ** **11**

Динамика глобального распространения электромобилей замедляется. Развитые страны из-за экономических сложностей сокращают поддержку этого вида транспорта, при этом сами машины на батареях по-прежнему дороги и неудобны для потребителя. Значит ли это, что эра электрокаров закончилась, так и не успев начаться?

## РУССКИЙ БИЗНЕС

**СПРАВИМСЯ БЕЗ ЧУЖИХ ОБЛАКОВ** **18**

Отключение российских компаний от облачных и прочих сервисов иностранных гигантов вроде Microsoft или Amazon неприятно, но не более. Часть компаний уже их не использует, а у других есть сразу несколько вариантов решения проблемы

**ПОЧЕМУ ПАДАЕТ ПОГРУЗКА** **20**

Снижение погрузки на сети железных дорог продолжается уже два квартала подряд. Общий негатив определяет перевозка главного груза РЖД — угля. Рост перевозок зерна, удобрений и контейнеров не может компенсировать угловый провал

**НАШИ ПОЕЗДА ГОТОВЯТСЯ К ВЗЛЕТУ** **25**

На правительственном уровне впервые поддержана инициатива разработки и внедрения в транспортную систему России технологии магнитной левитации

**ВЫБОР ПАЛ НА «АГРОТЕРРУ»** **31**

Один из крупнейших землевладельцев в России зерновая и логистическая компания «АгроТерра» с американскими корнями на днях была передана в управление государству. Критерии выбора именно этой компании с иностранным капиталом для передачи государству пока непонятны

## ИНДИКАТОРЫ

**64**



ЮЛИЯ ЛИСИЧК

СЕРГЕЙ СМИРНОВ

«У нас есть все шансы построить ВСМ сразу на магнитной левитации, если учесть, где находится наш железнодорожный высокоскоростной транспорт, а где магнитно-левитационный».

25



ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ДЕНИСА ТАГИНЦЕВА

ДЕНИС ТАГИНЦЕВ

«Танец, на мой взгляд, становится все более популярным. Но мне кажется, что страх и боязнь танцев все еще существует. Мужчинам до сих пор кажется, что танцевать не принято. И это надо менять. На мастер-классах, которые я веду, люди боятся, зажимаются. Но когда ты их начинаешь раскачивать, когда они совершают элементарные движения, даже сидя на стуле, они потом встают и начинают двигаться, и у них сразу появляются улыбки на лице».

58



WWW.FOCCOSMOS.RU

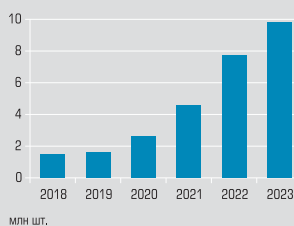
ЮРИЙ БОРИСОВ

«Мы прожили тяжелые три дня. Это не телевизионное шоу и не запуск праздничного фейерверка. Это рутинная тяжелая работа. Мы приступили к летно-конструкторским испытаниям, которые предназначены для того, чтобы выявить все недочеты, все нюансы и обеспечить надежность в будущем при серийных запусках «Ангары»».

41

ПРОГНОЗЫ НОМЕРА

Динамика роста продаж электрокаров замедляется **График 1**

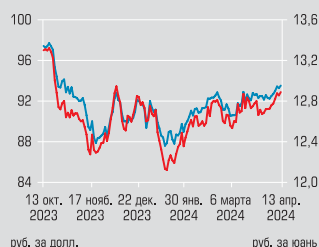


■ Продажи электромобилей (BEV) в мире  
Источники: МЭА, Strategy Partners

В текущем году глобальные продажи BEV будут и дальше замедляться: аналитики предсказывают, что в лучшем случае прирост составит 20%. Это отодвигает время наступления тотального распространения электрокаров.

11

Рубль теряет позиции с начала года

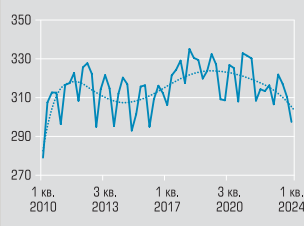


■ Курс доллара ■ Курс юаня (правая шкала)  
Источник: Финам

Кардинальная смена с марта 2022 года структуры нашего валютного рынка повлекла за собой аномальное поведение рубля. Рынок стал более узким и фрагментированным, и любое неосторожное действие крупного игрока приводит к сильным движениям котировок. Или наоборот, продуманное действие крупного игрока, цели которого требуют ослабления рубля.

4

Погрузка на сети РЖД демонстрирует плавный тренд к снижению с 2019 года **График 2**



■ Погрузка на сети РЖД  
Источник: РЖД

Нынешнее снижение перевозок — долгосрочный, а не конъюнктурный феномен. Квартальный показатель погрузки всех грузов — 295,9 млн тонн — оказался минимальным с первого квартала 2014 года. Если очистить квартальную динамику от внутригодовой сезонности, мы увидим плавно снижающийся тренд погрузки с начала 2019 года.

20

НОВЫЙ ФОРМАТ:

подкаст журнала каждую неделю. На soundcloud.com и Apple iTunes



**МИФ ГЛУБОКОЙ ЗАМОРОЗКИ**  
Что собой представляет Северный морской путь в исторической перспективе? Какова его настоящая роль в развитии Российской Арктики?

Обсудить проблематику Севморпути с нами согласился один из лучших российских специалистов по этой теме Михаил Григорьев, директор и совладелец консалтинговой компании «Гекон», приглашенный ведущий научный сотрудник ИМЭМО РАН.



**ОТЧАЯННЫЙ ГАЗОВЫЙ ПОКЕР**

На рынке СПГ есть только два игрока, которые имеют достаточные амбиции и возможности значительного увеличения предложения: США и Россия. Директор по исследованиям Института энергетики и финансов Алексей Белогорьев в первом подкасте журнала «Монокль».



ОЛЕГ СЕРВЕЧНИКОВ

**ФИДЖИТАЛ-ИННОВАЦИИ: КАК ЭТО ДЕЛАЕТСЯ?**

Современные инновации — процесс масштабный и увлекательный, но редко приносящий быстрые деньги. Как вступить на этот путь и пройти его до коммерческого успеха? Подкаст с участием Вадима Рыдкина.



## Рубль падает, чтобы спасти бюджет

Курс рубля продолжает сдавать позиции, опустившись до уровня прошлого ноября. По данным на пятницу 12 апреля, за доллар давали 93,4 рубля, а всего с начала года российская валюта ослабела на 1,65% к доллару и на 1,06% — к юаню.

Причин для удешевления нацвалюты, казалось бы, множество: здесь и ястребиные сигналы ФРС, из-за которых во всем мире дорожает доллар, и анонс очередного по счету европейского пакета санкций, и несколько откатившаяся нефть.

Однако с точки зрения фундаментальных факторов никакого падения рубля даже при таком информационном фоне быть не должно.

Нефть сейчас на 15% дороже, чем в начале года. Это естественным образом повысило экспортные доходы: из опубликованной ЦБ свежей оценки платежного баланса РФ следует, что положительное сальдо счета текущих операций в первом квартале текущего года составило 22 млрд долларов. Это на 43% больше, чем в том же квартале годом ранее. Тогда цифра составляла 15,4 млрд рублей.

При этом в марте профицит сальдо счета текущих операций составил 13,4 млрд долларов, в 2,6 раза больше, чем в феврале. В ЦБ это связывают прежде всего со значительным увеличением экспорта товаров.

В отчете также отмечается, что экспорт в марте составил 39,6 млрд долларов, это на 31% больше, чем месяцем ранее, а импорт — 22,9 млрд, на 1% выше февральского показателя. Вспоминаем: ранее глава Банка России Эльвира Набиуллина заявила, что динамика внешней торговли во многом определяет курс рубля, — и удивляемся: получа-

ется, что экспорт растет, импорт почти нет, профицит текущего счета растет, а рубль падает, хотя должно быть совсем наоборот?

Причина девальвации, похоже, лежит в другой плоскости. Ранее мы уже писали (см. «Кто подставил и спас рубль», «Эксперт» № 34 за 2023 год), что кардинальная смена с марта 2022 года структуры нашего валютного рынка повлекла за собой аномальное поведение рубля. Уменьшение долларовой выручки и попадание крупных игроков рынка в SDN-список сделали рынок более узким и фрагментированным, и любое неосторожное действие крупного игрока легко приводит к сильным движениям котировок. Или наоборот, продуманное действие крупного игрока, цели которого требуют ослабления рубля. Например, чтобы удобнее наполнять бюджет. Либо

экспортировать свои товары на более выгодных условиях. Дополнительным фактором нестабильности выступает проблема продажи валюты экспортерами и боязнь наших партнеров получить вторичные санкции, что приводит к задержкам выплат. Это, в свою очередь, растягивает процесс притока валюты на российский рынок.

Есть и еще один момент. Известно, что погоду на рынке ОФЗ у нас задают системно значимые банки: являясь основными покупателями госдолга, они фактически формируют как рынок, так и ценообразование на нем. Распродавая старые выпуски ОФЗ и продавливая Минфин России на доходности по новым размещениям в районе почти 14% годовых, крупнейшие банки ставят ведомство перед выбором: либо обречь бюджет на заметные траты по обслуживанию нового долга, либо снова обращаться к девальвации как к инструменту наполнения бюджета (см. «Ждем доллар по 130», «Монокль» № 14 за 2024 год).



4 ПОВЕСТКА ДНЯ

### коротко

#### Переработка молока: крафтовый сыр в промышленных объемах

Агрохолдинг «Рота-Агро», объединяющий восемь хозяйств в Подмосковье и занимающийся производством сыра из молока собственного производства, откроет в этом году новый сырный завод. Предприятие площадью 5500 кв. м позволит увеличить выпуск сыра в десять раз, до 5000 тонн в год. В частности, это будет первое в Подмосковье производство овечьего сыра в больших объемах. При этом инвестор обещает, что сохранит ремесленное качество продукта. Компания производит мягкие, полутвердые, твердые и сверхтвердые сорта со сроком созревания до трех лет. Инвестиции в проект составят 2 млрд рублей.



В Подмосковье появится первое промышленное производство овечьего сыра

Поддержка промышленности: полимерные композиты отчитались за льготный кредит



Коровы дают не только молоко

Компания «Полимер-Компаунд» (г. Томск) запустила новое отделение по выпуску композиционных материалов для кабельной, электротехнической, горнодобывающей и автомобильной промышленности. Они используются при изготовлении покрытий магистральных трубопроводов нефти и газа, электротехнических изделий, труб, применяемых при добыче полезных ископаемых, при выпуске оболочек и изоляций силовых, гибких и огнестойких кабельных изделий. Все технологии разработаны специалистами компании, а композиционные материалы предприятия по своим свойствам сопоставимы с лучшими зарубежными образцами. После выхода новой площадки на проектную мощность общий объем выпуска увеличится на 45%, до 12 тыс. тонн в год. Проект стоимостью 115 млн рублей осуществлен при поддержке Фонда развития промышленности, предоставившего в 2022 году льготный кредит на сумму 77 млн рублей.

Агропром: инвестиции в органическое удобрение

Агрохолдинг «Сибирский премьер» открыл в Томской области комплекс по выпуску органических удобрений «Органик агро». Предприятие будет перерабатывать куриный помет и навоз крупного рогатого скота. Линия компостирования с помощью комплекса бактерий, приобретенная в Белоруссии, позволяет сократить технологический цикл до 21 дня. Мощность производства — 24 тыс. тонн гранулированных удобрений и 35 тыс. тонн почвосмесей для садоводства в год. Этого достаточно для восстановления плодородия почв на площади около 30 тыс. га. Инвестиции в проект составили 600 млн рублей.

Венчуры: Samsung Next ушел из Израиля

Samsung Next, корпоративный венчурный фонд, инвестирующий в перспективные стартапы, связанные с электроникой и искусственным интеллектом, прекратил свои операции в Израиле, из-за того что война в Газе наносит существенный урон экономике страны. Впрочем, из 70 израильских компаний, в которые фонд вложился ранее, он пока не выходит.

Золото Ганы: возвращение из Британского музея

Тридцать два золотых и серебряных артефакта возвращаются в Гану через 150 лет после того, как были украдены из сокровищницы короля из династии Асанте—Асантехене в ходе вооруженного конфликта властей Ганы с Британией. Эти артефакты хранились в Британском музее и в Музее Виктории и Альберта, а теперь их вернут королевской семье. Правда, оформлена передача драгоценных изделий будет как передача их в аренду на три года с возможностью продлить еще на три года. Дело в том, что британские законы не позволяют этим музеям возвращать экспонаты на их родину иначе как на время. Оба британских музея сообщили, что счастливы таким способом укрепить сотрудничество двух стран в области культуры.

Китай: связь с обратной стороной Луны

Завершил испытания китайский спутник-ретранслятор «Цюэцяо-2» («Сорочий мост — 2»), предназначенный для обеспечения связи обратной стороны Луны с Землей, сообщило агентство «Синьхуа». Был проведен сеанс связи с лунным зондом «Чэнгэ-4», который исследует обратную сторону спутника Земли. Наладив эту связь, Китай переходит к четвертому этапу своей программы исследования Луны. Спутник также будет оказывать услуги связи миссиям по изучению Луны, как китайским, так и других стран.



Китайцы налаживают лунную связь



## Принуждение к миру

**У**спешные удары российской армии по крупнейшим тепловым и гидроэлектростанциям Украины оставили в тени куда более важное событие — продолжающиеся ракетные удары по подземным газовым хранилищам, находящимся на западе этой страны. До недавнего времени газовая инфраструктура была священной коровой, которую обходили стороной боевые действия. Сами хранилища уничтожить либо невозможно, либо очень трудно: резервуары с природным газом находятся на глубине от 400 метров до двух километров. Ракетные удары разрушают компрессорное оборудование, делая невозможным (до полной замены уничтоженного) пополнить запасы газа или поднять его на поверхность.

Сегодня Украина располагает десятком подземных газовых хранилищ общей емкостью около 30 млрд кубометров, доставшихся ей в наследство от советской газотранспортной системы. Они выполняли ту же маневренную функцию, что и ГЭС и ТЭЦ в электроэнергетике: были задействованы в период пиковых нагрузок. В последние годы Киев активно сдавал в аренду странам ЕС излишки объемов этой инфраструктуры, для потребностей самой украинской экономики хватало запасов в 20 млрд кубов газа на отопительный период, а емкость объемом порядка 10 млрд кубов простаивала.

В итоге украинские подземные газовые хранилища фактически стали частью газотранспортной системы ЕС, позволяя европейским странам запасаться дешевым российским газом летом и ограничивать закупки дорогого сжиженного природного газа зимой. Российские удары по подземным газовым хранилищам намекают на то, что этой зимой проблемы с газом могут возникнуть не только у Украины, но и у стран ЕС.

Как раз в декабре текущего года заканчивается пятилетний контракт на транзит российского газа по территории Украины, заключенный в декабре 2019 года. Украина продолжает выполнять его условия, транзитируя российский газ в страны ЕС и получая за это деньги от России.

В преддверии окончания действия контракта Киев еще в августе 2023 года заявил, что не намерен вести переговоры о пролонгации, что на самом деле свидетельствует лишь о желании до максимума поднять ставки в предстоящих переговорах с Москвой. Но пока не дождался ни паники по этому поводу в Москве, ни предложений (по крайней мере, в публичной плоскости),



Истечение контракта на транзит газа по территории Украины позволит ужесточить российскую позицию в отношении газового рынка ЕС

способных повлиять на его «непреклонную» позицию.

Для России было несколько странно перечислять деньги в бюджет Украины после начала СВО, но, во-первых, она была связана своими обязательствами по поставкам газа в относительно дружественные юго-восточные страны Европы, а во-вторых, бюджет России также зависел от экспорта газа. Однако дружелюбность

получателей дешевого российского газа в основном выражалась в добрых пожеланиях, а когда доходило до дела — введения антироссийских санкций, принятия Финляндии и Швеции в НАТО и недавнего выделения Украине 50 млрд евро из бюджета ЕС, эти страны «под страшным давлением» Брюсселя, Берлина и Парижа каждый раз соглашались на такие явно недружественные по отношению к России шаги, заодно выторговывая себе очередные уступки от Евросоюза.

Однако истечение контракта на транзит газа по территории Украины и напускное нежелание Киева продлевать его открывают новое окно возможностей для ужесточения российской позиции в отношении газового рынка ЕС. Тем более что после обвинения в причастности к теракту в «Крокус Сити Холле» киевских властей переговоры о продлении транзита газа и платежи в украинский бюджет будут выглядеть очень странно.

Отказываться от оставшейся части европейского газового рынка, безусловно, очень жаль, но можно посмотреть на это и с позитивной стороны. Если прекращение транзита газа через территорию Украины способно подтолкнуть страны ЕС и Киев к мирным переговорам, то их итогом должна стать нормализация политических отношений со странами ЕС и полноценное возвращение «Газпрома» на европейский рынок.

## Чипсам становится тесно в России

**К**омпания «Москарт» презентовала новые линии для изготовления чипсов под брендом «Московский картофель» и Golden Life, которые помогут ей нарастить объем выпуска продукции на 25% — до 16 тыс. тонн в год и более. Число вкусов при этом увеличится с нынешних 30 до 34. В 2023 году «Московский картофель» поставил в магазины 13,3 тыс. тонн продукции, что более чем на 23% выше показателя предыдущего года. Это около 10% рынка российских чипсов из натурального картофеля (не считая продукции из картофельной муки и прочего).

Новая линия предприятия стоимостью около 500 млн рублей способна производить более 1500 тонн продукции в месяц. Линия позволяет калибровать лепестки картофеля по размеру и цвету и обеспечивает равномерное распределение специй. После прекращения в 2022 году поставок в Россию чипсов Pringles американской компании Kellogg на рынке появилась свободная ниша, считают эксперты. Но «Московскому картофелю», чьими бенефициарами являются топ-менеджеры компании **Наталья Голубович** и **Алексей Пашкин**,



Конкуренция на рынке чипсов растет

придется конкурировать за внутренний и внешний рынки с такими крупными производителями, как европейская Lorenz Naturals, американская и локализованная в России PepsiCo Lay's, а также отечественными «Хрустящим картофелем» от «КВД Яшкино», Vguto от ФДК, «Русской

► картошкой» от «Русскарт» и еще несколькими десятками компаний. По данным BusinesStat, в 2023 году продажи чипсов в стране повысились на 4,4% к уровню прошлого года — до 134 тыс. тонн.

«Перспективы для развития есть, поскольку ряд брендов ушли из России, потребление понемногу увеличивается. Кроме того, сам картофель на фоне высокого урожая в 2023–2024 годах подешевел, что позволило сдерживать потребительские цены», — говорит исполнительный директор Картофельного союза России **Алексей Красильни-**

**ков.** Другое дело, отмечает эксперт, что в стране появляется немало новых предприятий по выпуску чипсов: в Красноярской области PepsiCo запускает новый завод, российские производители наращивают мощности, вводят в эксплуатацию линии в Подмоскowie, Калининградской, Ленинградской, Орловской, Тульской и других областях. «Вероятно, основные объемы продукции новых предприятий пойдут на экспорт, поскольку внутренний рынок сейчас перенасыщен», — предполагает **Алексей Красильников.** ■

## Грузия становится на консервативные рельсы

**П**равящая партия Грузии «Грузинская мечта» предлагает принять два закона: «О семейных ценностях и защите несовершеннолетних» и «О прозрачности иностранного влияния». Закон об иностранном влиянии предусматривает декларирование своих доходов и расходов всеми НПО и СМИ, у которых зарубежное финансирование составляет более 20% общего бюджета. Этот законопроект уже успели осудить США (где действует собственный закон об иноагентах). «Он подрывает приверженность Грузии евроатлантической интеграции и рискует свести Грузию с ее европейского пути», — заявил представитель Госдепа США **Мэтью Миллер.** Осудили законопроект также НАТО, ФРГ и отделение ООН в Грузии. По мнению грузинского представительства ООН по правам человека, необходимость декларировать иностранное финансирование «чревата тем, что инвалиды, внутренне перемещенные лица, представители меньшинств, пожилые люди, жертвы домашнего насилия и другие нуждающиеся останутся без эффективной помощи и поддержки».

Законопроект о семейных ценностях рассматривает брак как союз одного генетического мужчины и одной генетической женщины, а усыновление или оформление опеки над несовершеннолетними разрешается только супругам или гетеросексуальным лицам, состоящим в браке согласно законодательству Грузии. Запрещаются медицинские операции по смене пола, а в официальных документах будет указан пол только в соответствии с генетическими данными. Кроме того, запрещается пропаганда однополых семейных или интимных отношений, инцеста, усыновления или опеки над несовершеннолетними однополый парой или негетеросексуальным лицом, медицинских операций по изменению пола, а также включение такого рода материалов в образовательный процесс государственных или частных



Премьер-министр Грузии считает, что нет разницы между Михаилом Саакашвили и его западными патронами

учебных заведений. Понятное дело, что эти законодательные инициативы тоже не вызвали восторга на Западе. Оппозиция тут же устроила уличные акции протеста, прозвав эти законопроекты «Запретом ЛГБТ» и «Об иноагентах», намекая на пророссийское происхождение этих норм и стремясь подчеркнуть «пророссийскую» ориентацию власти. В октябре этого года в Грузии должны пройти выборы в парламент страны, однако у прозападной оппозиции нет никаких шансов победить на них и, следовательно, прийти к власти законным путем. Согласно опросу общественного мнения, проведенному международным центром общественного мнения и бизнес-исследований Грузии «Горби», если бы парламентские выборы состоялись сегодня, правящая партия «Грузинская мечта» получила бы 60,4% голосов. А главная прозападная оппозиционная сила «Единое национальное движение» экс-президента **Михаила Саакашвили** в союзе с движением «Стратегия Агмашенебели» — лишь 12,6%. По сравнению с предыдущими выборами, прошедшими осенью 2020 года, на ко-

торых «Грузинская мечта» получила 48,15%, правящая партия значительно укрепила свои электоральные позиции. А объединенная прозападная оппозиция, получившая в 2020 году 27,14% голосов, существенно растеряла и без того небольшую поддержку избирателей.

Единственный шанс грузинской оппозиции — силовой захват власти, который она по своей старой привычке намерена представить как «победу революции». Попытку организовать массовые акции протеста против законопроектов о семье и об иностранном влиянии при явной западной поддержке их действий они рассматривают как едва ли не последний шанс привлечь народные массы на свою сторону.

Однако народные массы как раз и отвернулись от президента **Михаила Саакашвили** и его партии Единое национальное движение на парламентских выборах 2012 года (первых после военной операции 2008 года) из-за разочарования в подобного рода политике. Прозападный курс, выразившийся в постоянных антироссийских заявлениях Саакашвили, сначала привел к потере российского рынка для грузинских производителей, а затем вылился в бездарную попытку установить силовой контроль над территорией Южной Осетии, приведшую к разгромному поражению грузинской армии и утрате даже теоретической возможности вернуть контроль над этим регионом заодно с потерей Абхазии. А что сделал Запад, подталкивавший Грузию к конфликту с Россией? Выразил озабоченность и посоветовал дальше не ссориться, а зафиксировать убытки.

Грузинский избиратель сыт по горло таким «прозападным» курсом. Именно поэтому не только нелегальное возвращение в Грузию осенью 2021 года Саакашвили не привело к ожидаемой им силовой смене власти, но и его арест не вызвал особого сочувствия: под окнами его темницы несколько десятков человек попротестовали несколько дней, а затем разошлись по домам.

Грузинские власти, напротив, пытаются раз и навсегда ограничить возможность иностранного влияния на внутреннюю политику своей страны, которое в итоге привело лишь к гражданским беспорядкам и войнам. «В то время когда эти люди были у власти, они сами подвергали цензуре СМИ. Сегодня у них уже нет возможности это делать, однако там, где они могут, они осуществляют цензуру: в социальных медиа», — заявил премьер-министр Грузии **Иракий Кобахидзе**, таким образом дав понять, что не видит особой разницы между Саакашвили и его западными патронами. ■



## На ВСМ заработают госбанки

**П**ятю апреля на сайте Кремля появился перечень поручений президента по итогам совещания по вопросу строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Санкт-Петербург, состоявшегося в Верхней Пышме еще 15 февраля.

Общая протяженность магистрали составляет 679 км. При этом основная часть ВСМ, между станциями Зеленоград-Крюково и Обухово-2, сооружается в рамках концессионного соглашения. Выход из Москвы и участок в Санкт-Петербурге, от Обухово-2 до Московского вокзала, — в рамках инвестиционной программы РЖД. Глава Минтранса России **Виталий Савельев** в своем докладе на совещании в Верхней Пышме привел и смету работ по концессионному соглашению (1,755 трлн рублей), и сумму инвестиций РЖД в рамках проекта ВСМ (221,5 млрд).

Согласно поручениям президента, предусматривается выделить в 2025 году не менее 300 млрд рублей из средств ФНБ. Это средства возвратные и платные, хотя и очень дешевые: ставка не более 1% годовых с капитализацией процентов в первые десять лет. Предусматривается также софинансирование проекта шестью субъектами федерации, через которые пройдет трасса, на общую сумму 221 млрд рублей, при этом львиную долю (150 млрд) профинансирует Москва. Эти деньги будут оформлены как взнос в уставный капитал концессионера — компании «ВСМ Две столицы».

Предусматривается также предоставить в 2024–2028 годах капитальный грант за счет средств федерального бюджета на выкуп земельных участков под строительство объектов транспортной инфраструктуры, необходимых для реализации этого проекта, в размере 28,5 млрд рублей. Наконец, в перечне поручений есть субсидия из федерального бюджета в размере не более 299,4 млрд рублей, но она не входит в капекс, а будет предоставляться в размере, необходимом для балансировки операционной модели проекта на стадии его реализации.

Чтобы оценить суть происходящего с проектом ВСМ, мы обратились за комментариями к **Петру Лавриненко**, директору по инфраструктурным финансам Центра экономики инфраструктуры.

— В поручениях президента зафиксированы цифры вноса государственных ресурсов в смету сооружения ВСМ в размере 549,5 миллиарда рублей, или чуть менее трети общей суммы концессионного соглашения. В своем докладе на



Петр Лавриненко, директор по инфраструктурным финансам Центра экономики инфраструктуры

*февральском совещании Виталий Савельев называл цифры планируемого привлечения в проект рыночных финансовых ресурсов — размещения облигаций пенсионного фонда «Газфонд» в размере 290 миллиардов рублей и привлечения кредитных средств Сбербанка, ВТБ и Газпромбанка на сумму 903,8 миллиарда рублей. Не приведет ли столь значительное привлечение кредитных средств к избыточному удорожанию проекта?*

— Структура финансирования видится достаточно необычной. Мировой опыт показывает, что доля бюджетных средств все же, как правило, значительно больше в подобных проектах ВСМ, чем в представленной выше модели. Но капитализация процентов является альтернативой бесплатным деньгам на большой срок: десять лет. Плюс проценты низкие. Это позволяет избежать серьезного удорожания. Видится возможной и реструктуризация за такой срок схемы финансирования проекта, что в итоге может увеличить долю государства. В концессионное соглашение закладывается, что риск недополучения выручки будет на государстве, и это можно рассматривать как компромисс. — В поручениях Путина особо оговаривается, что определение стоимости услуг по перевозке пассажиров и багажа будет осуществляться на основании рыночных (нерегулируемых) тарифов. Как вы оцениваете вероятность вынужденного повышения тарифа на ВСМ вследствие несовершенства финансовой модели проекта, что не позволит достичь проектных показателей пассажиропотока на ВСМ Москва — Санкт-Петербург (23 миллиона поездок к 2030 году)?

— В основе разработки проектных решений лежат подробные экономика-транспортные расчеты. В этих расчетах обосновывается оптимальный тариф, при котором достигается точка максимизации выручки. Соответственно, при увеличении тарифа на один процент пассажиропоток будет падать более чем на процент, что приведет к снижению совокупной выручки. В случае уменьшения пассажиропотока относительно прогнозного рост тарифа не приведет к росту выручки.

— Глава государства также поручил распределить риски снижения прогнозного пассажиропотока на ВСМ между федеральным бюджетом, бюджетами субъектов РФ, на территории которых планируется ее строить, и концессионером по следующей схеме. В случае снижения прогнозируемого пассажиропотока не более чем на пять процентов «недостача» возмещается за счет средств бюджетов регионов; в случае последующего снижения пассажиропотока на пять–десять процентов — за счет средств концедента; в случае снижения пассажиропотока более чем на десять процентов — путем распределения в равных долях между концедентом и концессионером. Насколько разумна такая схема? Соблюден ли баланс интересов сторон?

— Основной вопрос — как разделить ответственность между субъектами внутри. Очевидно, что Тверская и Новгородская области вряд ли осилят финансирование рисков. Тут наибольшая роль будет у Москвы и Санкт-Петербурга. Учитывая, что львиная доля пассажиропотока придется именно на перемещение между двумя крупными городами, вполне справедливо между ними распределить и ответственность.

— Как вы оцениваете зафиксированную в поручениях президента схему финансирования дополнительных затрат в случае срыва сроков строительства или роста капекса? Сейчас схема выглядит так: в пределах десяти процентов сметной стоимости строительства перерасход ложится на кошелек концессионера, при более значительном превышении концессионер и концедент договариваются особо по процедуре, прописанной в концессионном соглашении.

— Подобное распределение выглядит уместным. Однако стоит добавить дифференциацию причин роста. Например, при росте цен в экономике в целом выше первоначального прогноза рост стоимости произойдет не по вине концессионера. В таком случае компенсация может осуществляться полностью за счет государства.



# Евгений Огородников Плеснем бензина в горящие ГКО Дяди Сэма



**Б**елый дом загнал себя в угол, при этом высочайшие руководители американской администрации близки к панике. За последний месяц из США пришло с десятком публичных и непубличных просьб, указаний, приказаний, окриков в адрес наместников Украины перестать атаковать объекты энергетической инфраструктуры в России, в первую очередь НПЗ. «В Белом доме недовольны наглými атаками украинских дронов на российские нефтяные объекты», — пишет FT, отмечая «неоднократные предупреждения» СБУ и военной разведки Украины от США. И, о чудо, атаки прекратились!

Участившиеся аварии на американских НПЗ, стратегия ОПЕК+ по ограничению добычи нефти, перекрытие прохода по Красному морю, набирающая обороты война на Ближнем Востоке — все это разгоняет цены на нефть и бензин. И сейчас для властей США это ключевой вопрос. Цены на бензин на заправках в Штатах — главный параметр, определяющий лояльность избирателей действующему президенту. То есть чтобы Джо Байден мог переизбраться, ему необходимо обеспечить в том числе низкие цены на бензин на заправках, а для этого на мировом и американском рынке должен быть избыток топлива. Атаки дронов на российский нефтепром (а объемы экспорта дизеля из России сопоставимы с американскими) сильно дестабилизируют и без того расшатанный мировой рынок.

Кризис дошел до того, что на прошлой неделе на слушаниях в комитете по делам вооруженных сил сената Конгресса США объясняться пришлось министру обороны Ллойд Остину. Генерал заявил, что удары вооруженных сил Украины по российским нефтеперерабатывающим заводам могут негативно повлиять на мировой топливно-энергетический комплекс. Казалось бы, где Пентагон, вооруженные силы США и их стратегические задачи, а где российские многострадальные НПЗ? Но Ллойд Остин хочет поручить ведомством с годовым бюджетом в 850 млрд долларов в год еще один президентский срок Джо Байдена.

Еще один фактор, стимулирующий рост рейтинга действующего президента, — бюджетные траты. В предвыборной гонке бюджет не может быть секвестрован: это прямой путь провалить всенародное голосование. Поэтому по итогам первого полугодия финансового года (в США финансовый год федерального правительства установлен с 1 октября по 30 сентября) дефицит федерального бюджета Штатов достиг рекордных 1,07 трлн долларов. Второе полугодие будет еще более дефицитным, а годовая дыра бюджета заметно превысит 2 трлн долларов. Основная растущая дефицитообразующая статья — проценты на обслуживание госдолга, превысившего невероятные 34 трлн долларов. По расчетам VofA, траты только на проценты могут достичь в этом году 1,6 трлн долларов. Однако это лишь вершина пирамиды.

Главная проблема минфина США в том, что основная часть этих долгов — краткосрочные бумаги: Notes (2–10 лет) и Bills (до 1 года). Средняя дюрация госдолга на сегодня — около четырех лет. Только в этом году минфин США должен погасить и, соответственно, снова занять около 8,5 трлн долларов на открытом рынке. При этом спроса на долгосрочные бумаги Дяди Сэма нет. Да и сам минфин не горит желанием занимать под рекордно высокие ставки на 10–15 лет. Все это приводит к тому, что в обращении нарастает вал краткосрочных бумаг, из-

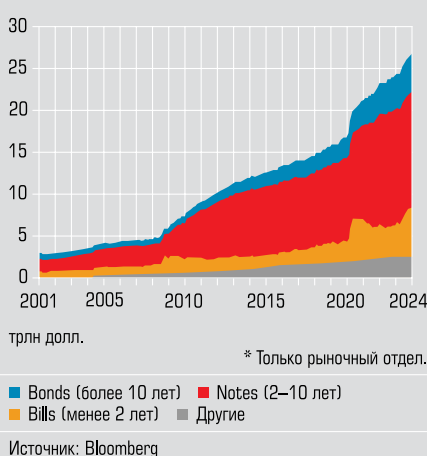
вестных в России как государственные краткосрочные облигации — ГКО.

И тут атаки на российские НПЗ начинают играть новыми красками. Они приводят к росту цен на топливо на заправках во всех странах развитого мира. Этот рост цен тут же трансформируется в инфляцию, так как топливом пользуются не только рядовые потребители, но и бизнес. В итоге скачок цен на бензин и дизель на Санкт-Петербургской международной товарной-сырьевой бирже с лагом в пару месяцев приводит к росту цен на полках американских магазинов. Напомним, основные атаки дронов пришлись на январь–февраль–март этого года. Согласно данным статистики, потребительская инфляция в марте в США достигла 3,5% против 3,2% в прошлом месяце. То есть началось ускорение роста потребительских цен.

Опубликованные данные об инфляции обрушили надежды на скорое снижение ставки ФРС, цены на госдолг США резко пошли вниз. Среди экспертов начались рассуждения о том, что политику ФРС необходимо поднимать, денежно-кредитную политику ужесточать. Однако это совсем не соответствует плачевному состоянию бюджета и госдолга Штатов, убыткам банковской системы и надеждам администрации нынешнего президента США на переизбрание.

Ситуация, когда рейтинг президента, дыра в бюджете и способность обслуживать долг крупнейшей экономики мира зависит от работы нескольких НПЗ расположенной через океан «страны-бензоколонки, едва дающей 2% мирового ВВП», симптоматична. Она говорит о хрупкости нынешней финансовой системы Штатов и всего мира. Спровоцированные аварии в российской ТЭК в масштабе мировой экономики — мелкие форс-мажоры. Но если они способны вызвать такой ажиотаж в Белом доме и заставить оправдываться главу целого Пентагона (ведомства, предназначенного купировать риски), значит, дела у США действительно плохи. Штаты проигрывают на Украине не просто клочок земли в Восточной Европе и даже не контроль над НАТО, удар идет по ядру гегемонии — US Treasures. Это как минимум шах. ■

Рыночный долг Минфина США



## Редакционная статья

# На всех не хватит

Н

едалеко от нашего офиса есть зарядка для электромобилей. На парковке, платной для всех прочих авто, выделено два места для счастливых обладателей электромобилей. Счастливых в том случае, если они успеют их занять: пустыми эти места не бывают.

Это позволяет предположить, что спрос существенно превышает предложение. А рядом припаркованы еще несколько десятков машин с двигателями внутреннего сгорания, всем своим видом демонстрируя свой численный перевес.

От общего парка легковых автомобилей на «электрички» в России приходится сотые доли процента. И хотя их продажи растут сумасшедшими темпами — относительно 2022 года в 2023-м было продано, по данным консалтинговой компании Strategy Partners, в 4,7 раза больше электромобилей — их доля в продажах всех новых авто составила 1,3%. Для примера: в Китае в 2022 году — 29%, в Европе — 21%.

Всего в 2023 году в России было продано чуть более 14 тыс. электромобилей. При этом наиболее значительный объем пришелся на машины премиум класса. Чаще всего это второй-третий автомобиль, который вряд ли будет «ночевать» во дворе многоквартирного дома, а устроится в комфортабельном гараже пригородного дома с доступом к собственной электрозарядной станции (ЭЗС).

Сегодня российское государство стимулирует покупку электромобилей и строительство зарядной инфраструктуры. Вместе с тем, учитывая планы правительства по вводу зарядных станций и увеличению парка электромобилей, по итогам 2024 года на одну публичную ЭЗС будет приходиться 14,4 электромобиля. Такие данные приводит в своем исследовании Strategy Partners, отмечая, что среднемировой показатель составляет 10 «электричек» на одну зарядку. В самом продвинутом с точки зрения электродвижения Китае — 8.

Принятая в 2021 году «Концепция по развитию производства и использования электрического транспорта до 2030 года» предполагает к окончанию срока своего действия строительство почти 82 тыс. зарядных станций, из них почти 31 тыс. станций быстрой зарядки, которые требуют большой электрической мощности и соответствующей энергетической инфраструктуры. Производство электромобилей к 2030 году по замыслу правительства, должно составить 10% от общего объема производства транспортных средств. В год принятия концепции с конвейеров расположенных в стране автозаводов сошло более 1,5 млн автомобилей.

Четкого ответа на вопрос, удастся ли свести баланс между публичными ЭЗС и электромобилями, пока нет. Сотни тысяч электромобилей — это крупный потребитель электроэнергии, чтобы обеспечить его потребности, необходимы значительные вложения в инфраструктуру. И за чей счет?

Уже сейчас понятно: чтобы «запитать» парковку у многоквартирного дома и обеспечить ее достаточным количеством пусть даже и медленных ЭЗС, работающих от бытовой сети, существующей инфраструктуры недостаточно. Нужно прокладывать новые сети, строить электроподстанции. Быстрые ЭЗС, мощностью от 50 кВт, потребуют еще больших вложений. Как это скажется на цене на электроэнергию? Дешевле она точно не станет.

Согласно расчетам Strategy Partners, сейчас стоимость 100 км пробега автомобиля с ДВС находится в диапазоне от 275 до 444 рублей. Такой же пробег электромобиля, заряженного на быстрой ЭЗС, стоит от 230 до 375 рублей. Разница, как видим, невелика. Зарядка от бытовой сети существенно дешевле — 50–150 рублей за те же 100 км пробега. Да вот только трудно себе представить запитанный из квартиры на 23-м этаже электромобиль, стоящий во дворе.

Так что владельцам электромобилей, живущим в крупных российских городах, стоит готовиться к тому, что заряжать своих «коней» им придется на быстрых ЭЗС, где в цену электроэнергии будут заложены немалые затраты на их строительство.

И это еще без учета затрат на дополнительные генерирующие мощности, которые понадобятся для обеспечения электроэнергией парка электромобилей. ■



Алексей Грамматчиков

## Электрическое сопротивление

Динамика глобального распространения электромобилей замедляется. Развитые страны из-за экономических сложностей сокращают поддержку этого вида транспорта, при этом сами машины на батарейках по-прежнему дороги и неудобны для потребителя. Значит ли это, что эра электрокаров закончилась, так и не успев начаться?

市发布会







ышние похороны традиционным автомобилям в развитых странах устраивают уже давно. Но наступление светлой эры электрического автотранспорта как минимум откладывается: мировые продажи электромобилей все еще в плюсе, но динамика их роста существенно замедляется, не оправдывая прогнозы.

По данным Международного энергетического агентства (МЭА) и консалтинговой компании Strategy Partners, в 2023 году в мире было продано 9,8 млн «чистых» электромобилей (Battery electric vehicles, BEV) — аккумуляторных авто, которые передвигаются только на электрической тяге, без учета так

Неплохое достижение, если учесть, что еще три года назад, в 2020-м, доля электрокаров в продажах новых машин в мире была более чем вдвое меньше и составляла около 5%. Но от машин на батареях ожидали большего. Например, глава МЭА Фарих Бирул еще не так давно уверенно прогнозировал, что к 2030 году доля электрокаров сможет смело перешагнуть отметку 50% от всех продаж новых авто в мире. Теперь же эти ожидания выглядят преувеличенными. И уж тем более остается незначительной доля электромобилей в общем мировом автопарке. Если принять во внимание, что общее число автомобилей в мире сейчас оценивается примерно в 1,5 млрд единиц, парк элект-

Mercedes-Benz, Ford Europe, Stellantis Europe, к 2033 году — Volkswagen, к 2035-му — General Motors, BMW, Audi, Toyota Europe.

Но сейчас автокорпорации меняют эти планы. Например, обещание полностью перейти на выпуск электрокаров отозвала Mercedes-Benz, которая объявила о возобновлении исследовательской деятельности в области традиционных ДВС. О нежелании отказываться от ДВС недавно резко заявил глава BMW Оливер Ципсе: выступая на деловом форуме «Рейнско-майнская бизнес-инициатива», глава баварской автокорпорации не только отказался назвать точный срок отказа от традиционных авто, но даже дерзнул вообще



Темпы производства и продаж новых электромобилей замедляются, сейчас уже кажутся нереалистичными планы, что к 2030 году машины на батареях смогут занять до 50% всего мирового рынка новых машин

называемых подключаемых гибридов PHEV. Это на 27% больше, чем в 2022 году, когда было продано 7,7 млн BEV. Прирост существенный, однако такая динамика в два с половиной раза ниже, чем в 2022-м (67%), и почти втрое ниже, чем в 2021-м (77%; см. график 1). В текущем году глобальные продажи BEV будут и дальше замедляться: аналитики предсказывают, что в лучшем случае прирост составит 20%. Это отодвигает время наступления тотального распространения электрокаров.

Если учесть, что всего по итогам прошлого года в мире было продано порядка 90 млн новых авто, доля BEV в продажах составила порядка 11%.

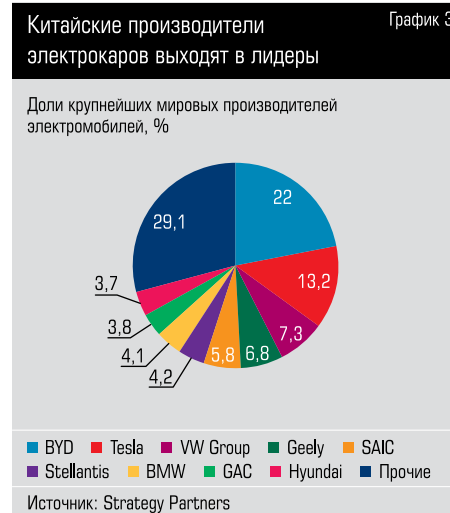
трических машин сейчас едва дотягивает до 2% от этого показателя. Ранее МЭА прогнозировало, что к 2030 году парк электрокаров достигнет порядка 12% всех машин в мире, и эти прогнозы, опять-таки, вряд ли сбудутся.

### Протестные настроения

В последние месяцы охлаждение энтузиазма ведущих автопроизводителей в отношении электрического будущего мирового автопрома усилилось. Например, автомобильная марка Jaguar ранее обещала с 2025 года полностью прекратить выпуск автомобилей с двигателями внутреннего сгорания (ДВС), к 2030 году это планировали сделать Volvo,

поставить под вопрос целесообразность их запрета, подчеркнув, что у покупателя должна быть свобода выбора.

Свой электромобильный проект закрывает американских хайтек-гигант Apple, который осуществлял инвестиции в это направление около десяти лет. Впервые с 2020 года рухнули продажи электромобилей Tesla: за январь–март 2024-го корпорация продала во всем мире 386 тыс. авто, и это не только существенно ниже прогнозов (450 тыс. штук), но и на 20% ниже показателей за аналогичный период прошлого года. Из-за столь существенного падения продаж акции ведущего американского производителя электрокаров в этом



году упали почти на треть. Чтобы подстегнуть спрос, Tesla в очередной раз снизила цены на свою продукцию, с помощью снижения цен пытаются сбыть накопившиеся склады электрокаров также Ford, General Motors, Mercedes-Benz.

Падают акции и других американских производителей электрокаров: например, более чем на 40% в этом году рухнула стоимость бумаг американской компании Rivian, более чем на 30% — другого американского стартапа, Lucid. Невеселый инвестиционный настрой и в Европе: например, Renault отменила IPO своего подразделения электромобилей Ampere, а Volkswagen притормозил инвестиции в свое дочернее предприятие по производству аккумуляторов PowerCo. Как известно, ранее Еврокомиссия постановила, что с 2035 года в ЕС не будут продаваться автомобили с ДВС, однако высока вероятность, что, прежде всего по инициативе Германии, это решение скоро будет пересматриваться.

Бодрым темпом в электрическое будущее движется только Китай: по прогнозу BloombergNEF, в текущем году в КНР будет продано рекордное количество электрокаров — почти 10 млн (включая авто на батареях BEV и подключаемые гибриды PHEV). Таким образом, шесть из десяти произведенных в мире электромобилей в этом году будут произведены в Поднебесной, а доля электрокаров на китайском рынке новых авто достигнет рекордных 38%.

### Дорогое удовольствие

Ключевых факторов глобального торможения электрической мобильности несколько. Во-первых, сам по себе электрокар — это все еще дорогое удовольствие. Например, по данным EV Database, в Германии электрическая модель Volkswagen ID.4 Pro сейчас стоит в среднем 46,3 тыс. евро, в Велико-

британии модель Tesla Model Y предлагается за эквивалент 52,2 тыс. евро, в Нидерландах компактная Renault Zoe — за 34,8 тыс. евро. Это в среднем на 30–40% дороже машин с ДВС.

Причина высокой стоимости электромобилей — все еще дорогие аккумуляторы, на которые приходится порядка 40% цены электрокара. Да, цены на литий-ионные аккумуляторы в свое время серьезно падали: например, по данным BloombergNEF, с 2013 по 2020 год в реальном долларовом выражении они упали почти в пять раз (с 780 до 160 долларов за киловатт-час). Считается, что массовое производство электрокаров станет выгодным, если цена батарей будет менее 100 долларов за киловатт-час, и публика затаив дыхание ждала, когда же этот момент наступит.

Однако в последние годы снижение цен на батареи затормозилось. Более того, из-за роста цен на литий, кобальт и никель в 2022 году стоимость аккумуляторов выросла на 7% и достигла 161 доллара за киловатт-час. В прошлом году цены, правда, опять пошли вниз: по данным BloombergNEF, киловатт-час подешевел на 14%, до 139 долларов (см. график 2).

Участники рынка продолжают надеяться, что цены на аккумуляторы будут падать и дальше. Например, Goldman Sachs прогнозирует, что уже на рубеже 2025 и 2026 годов они наконец опустятся до заветной планки 100 долларов за киловатт-час, а к 2029–2030 году даже упадут ниже 80 долларов. Но сбудутся ли эти прогнозы — пока неизвестно, здесь могут вмешаться самые разные факторы, в том числе турбулентность в мировой добыче и производстве лития (ключевое сырье для выпуска литий-ионных батарей — литий, никель, кобальт, графит и редкоземельные металлы: литий используется как электролит, кобальт

играет роль катода, графит — анода). В последние годы мировые цены на литий ведут себя нервно: если в 2021 году они колебались вокруг отметки 10 тыс. долларов за тонну, то в апреле 2022-го скакнули почти в девять раз, до 86 тыс. долларов за тонну. В 2023 году произошел отскок: литий подешевел в пять раз до 16,3 тыс. долларов за тонну. При такой турбулентности, например, крупнейшая австралийская компания по добыче лития IGO недавно сократила производство, что может опять спровоцировать дефицит этого металла и повышение цен на него.

### Далеко не уедешь

Общепризнанные главные преимущества электрокаров для потребителя — их более высокие динамические характеристики, а также экономия расходов на топливо и обслуживание (считается, что в конструкции электрокара насчитывается в 25 раз меньше подвижных деталей, чем в обычном авто). Но все эти бонусы пока перевешивает жирный минус: у машин на батареях остается ограниченный запас хода.

Автомобиль с бензиновым двигателем с полным баком может легко преодолеть порядка 800 км (например, отечественная Lada Vesta с объемом топливного бака 55 л). А дизельным машинам по силам преодолеть более тысячи километров (например, дизельная модель Peugeot 408 с полным 60-литровым баком может проехать свыше 1200 км). С электрокарами, увы, не так: по данным Inside EVs, сейчас средний запас хода предлагаемых на рынке электрокаров не превышает 300 км, хотя последние модели BEV обещают запас хода более 500 км.

Однако на практике зарядки хватает на гораздо меньшее расстояние, ведь летом еще используется кондиционер, а зимой обогревается салон. Вот и получается, что каждые пару со-

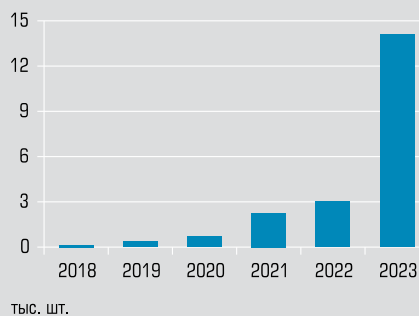


тен километров владелец электрокара начинает думать, где ему зарядить автомобиль. И тут обычно приходится понервничать. Начать с того, что на электрической зарядной станции (ЭЗС) нужно проводить гораздо больше времени, чем на обычной. Если повезет и рядом окажется супербыстрая ЭЗС (с силой тока мощностью от 43 кВт), на зарядку уйдет минут 20–30 (правда, в этом случае сильно изнашиваются батареи, так что специалисты советуют не злоупотреблять таким способом). Быстрая ЭЗС (7–22 кВт) заправит 80% батарей электрокара в среднем за час, а полностью — за несколько часов. Ну а медленная ЭЗС (до 6 кВт), которую используют, в том числе в домашних электросетях, может потребовать до 10 часов.

Существует и дефицит самих зарядных станций. По данным Strategy Partners, общее число ЭЗС в мире превышает 3 млн единиц, теперь их на 50% с лишним больше, чем в 2021 году. Однако во многих странах потребители до сих пор жалуются на острую нехватку мест, где можно пополнить заряд. Например, в Германии при нынешних порядках 70 тыс. зарядных станций поставлена цель увеличить их число как минимум в десять раз в ближайшие пять лет. В США нынешняя сеть — в районе 130 тыс. зарядных стан-

В России динамика роста продаж электрокаров все еще высокая

График 4



■ Продажи автомобилей в РФ  
Источник: «Автостат»

ций — распространена неравномерно: основная их часть пока расположена в Калифорнии.

При этом обращает на себя внимания низкая доля более дорогих в строительстве быстрых ЭЗС. Например, по данным МЭА, в Нидерландах она составляет всего 3%, в Финляндии — 14%, в Германии — 17%. Самая высокая доля быстрых ЭЗС в Китае — более 43%. И в целом по зарядкам Китай сейчас тоже первый в мире: общее число ЭЗС в стране превысило 1,5 млн единиц, то есть в Китае находится половина всех зарядных станций для электрокаров на планете.

Проблема в том, что строить зарядные станции, особенно в черте мегаполиса, — очень затратное и, главное, экономически невыгодное дело. Например, в России стоимость покупки, приобретения и подключения одной быстрой зарядной станции составляет не менее 5 млн рублей. При средней цене многочасовой зарядки одного электрокара 400–500 рублей окупаемость такого объекта как минимум не будет быстрой. Ну и в целом стоит отметить, что мировая энергетика не в восторге от того, что при общем росте потребления и цен на электроэнергию и дефиците генерирующих мощностей появляется еще один крупный потребитель электричества в лице электрокаров.

Помимо сложностей с зарядкой владельцы электрокаров жалуются на невыгодную остаточную стоимость электромобилей. Проблема в том, что аккумуляторы в электрокарах стремительно деградируют, так же как, например, в смартфонах (средний срок их использования в среднем составляет пару лет). Из-за этого, например, в Европе только в первый год эксплуатации электрокар может потерять в цене до 20%. А в ряде авторитетных европейских справочников приводятся примеры, когда за три года пользования и при пробеге, скажем, 60 тыс. км электри-



Ведущие германские автопроизводители, например BMW, заявляют, что они не намерены закрывать производство традиционных авто и хотят давать потребителям право выбора





MAGG\_SVEN SIMON

В мире насчитывается уже более 3 млн зарядных станций для электромобилей, но все равно их остро не хватает, а бизнес по строительству таких объектов невыгоден

ческое авто теряет от первоначальной стоимости порядка 60%.

Под ударом сейчас находится и репутация надежности электрокаров. Ожидалось, что в силу своей более простой конструкции они очень редко будут беспокоить своих владельцев поломками. Но, например, немецкий автомобильный союз ADAC недавно привел такие данные: в 2023 году в Германии число аварий и отказа двигателей у электромобилей выросло на 50%. При этом, согласно статистике ADAC, главный зафиксированный дефект у электрокаров (44%) — отказ аккумуляторов, 23% приходится на проблемы с мотором, есть нарекания владельцев и в адрес бортовой электроники.

### Ослабление господдержки

Но самым серьезным ударом для электрокаров становится все отчетливее проявляющийся курс регуляторов на сворачивание господдержки, которая в последние годы была главной движущей силой развития этого вида транспорта. По данным МЭА, до 2022 года ежегодный мировой объем тех или иных государственных субсидий на поддержку электромобилей достигал более 130 млрд долларов. Сейчас этот внушительный поток государственных денег сокращается.

Некоторые страны продолжают поддерживать политику электрической

мобильности. Это, например, богатая Норвегия, где только за один год казна выделяет порядка 4 млрд долларов на льготы для покупателей электрокаров. При таких существенных госсубсидиях Норвегия стала лидером продаж электрокаров с долей в 79% от продаж новых легковых авто внутри страны по итогам 2022 года. Далее идут Исландия (67%), Швеция (51%), где государство тоже пока находит ресурс платить за программы поддержки электрической мобильности.

Однако в ряде других стран ситуация не такая радужная, из-за экономических трудностей уровень поддержки электромобилей там снижается. Например, в Великобритании в июне 2022 года отменили выдачу гранта в 1500 фунтов стерлингов на покупку электрокара, а с 1 апреля следующего года будет отменен нулевой налог на электрокары (это еще 300–500 фунтов стерлингов в год). В Германии из-за экономических трудностей с начала текущего года прекращена выплата «экологического бонуса» в размере 4500 евро для покупателей электромобилей. Эта выплата практиковалась с 2016 года, и в общей сложности из государственной казны ФРГ на поддержку электрической мобильности было выплачено 10 млрд евро. Не на пользу электромобилей в Германии и в других европейских странах идет

существенное подорожание электроэнергии, которое продолжается, в том числе по причине отказа закупок газа из России.

Что касается США, то здесь пока еще действует налоговый вычет в размере 7500 долларов при покупке нового электромобилей, однако условия ужесточаются: для получения полной суммы вычета необходимо, чтобы не менее 50% компонентов для аккумуляторов производились в Соединенных Штатах.

Пока высоко держит знамя государственной поддержки электрокаров Китай: летом прошлого года здесь была принята внушительная программа помощи продажам таких машин — на 520 млрд юаней (72 млрд долларов). Она рассчитана на четыре года и предполагает освобождение от налога на покупку электромобилей в 30 тыс. юаней (4200 долларов). Столь высокими государственными вливаниями и объясняются впечатляющие успехи КНР в продаже электромобилей. Заголовки западной прессы в последние месяцы угрожают «китайским цунами», которое надвигается на мировой авторынок. Например, The Economist указывает, что если пять лет назад Китай экспортировал в четыре раза меньше автомобилей, чем Япония, то в 2023 году страна стала лидером с показателем в 5 млн автомобилей, значительная



Электрокары все еще на 30–40% дороже традиционных машин, при этом их запас хода составляет в среднем менее 300 км, а зарядка занимает продолжительное время

часть которых — электрокары. Издание констатирует, что китайские электрокары намного дешевле своих западных конкурентов, а производство аккумуляторов в КНР поставлено на поток. По прогнозу фирмы Benchmark Mineral Intelligence, к 2030 году доля китайских автомобильных аккумуляторов во всем мире составит 70%.

Уже по итогам прошлого года ведущий китайский производитель электрокаров BYD (Build Your Dreams) триумфально обогнал прежнего ведущего мирового производителя электрокаров — американскую Tesla. По данным Strategy Partners, BYD заняла 22% глобального рынка электрокаров, в то время как Tesla досталось лишь 13%. И в общей сложности четыре из десяти ведущих мировых производителей электромобилей сейчас китайские компании. Помимо BYD это Geely (7% мирового рынка), SAIC (6%), GAC (4%; см. график 3).

### Русская дорога

В отличие от передовых мировых рынков в России пока спрос на электрокары продолжает расти. Согласно данным «Автостата», по итогам прошлого года он продемонстрировал исторически рекордную динамику: в 2023 году в РФ было реализовано 14,09 тыс. BEV, это в 4,7 раза больше, чем в 2022-м. Ранее динамика развития электрокаров на российском рынке тоже была высокой,

но таких показателей она все же не достигала. Например, в 2022 году прирост их продаж составил 33%, в 2021-м он увеличился в 3,2 раза (см. график 4). Однако даже при таком значимом разгоне электрокары еще далеки до того, чтобы стать массовым средством передвижения в стране. Их доля на рынке новых авто составляет всего 1,3%, а в общем автопарке и вовсе мизерна — всего 0,07%.

Интересно, что в последнее время в России на электрокары сформировалось нечто вроде моды: спросом вдруг начали пользоваться дорогие китайские «электрички» ценой от 5–6 млн рублей. Так, в конце прошлого года взлетел спрос на электрокары китайской марки Zeekr (премиальное подразделение корпорации Geely), которая с показателем 3,72 тыс. проданных авто вышла на первое место, обогнав российский бренд (на основе китайских комплектующих) электрокаров Evolute (2,02 тыс.), а также Volkswagen (2,00 тыс.), Tesla (1,25 тыс.; см. график 5). В текущем году также взлетел спрос на дорогие китайские электрические авто марки Li Auto. Но велика вероятность, что этот хайп скоро спадет.

Напомним, что в РФ недавно была принята государственная программа поддержки электротранспорта, в прошлом году на ее реализацию на период 2023–2025 годов из бюджета было выделено 86 млрд рублей. Правительство

планирует, что к 2030 году порядка 10% всех производимых авто в России будут на электрическом ходу. Сейчас на собираемые в России электрокары покупателю полагается внушительная государственная субсидия в размере до 925 тыс. рублей, это может достигать почти трети розничной цены электромобиля (например, собираемого в Липецке электроседана Evolute i-Pro). Владельцы электромашин в РФ освобождаются от транспортного налога, есть льготы на страховку, им полагаются бесплатные парковки во многих городах, в том числе в Москве, бесплатный проезд по ряду платных трасс, а также бесплатная зарядка на некоторых видах ЭЗС, общее число которых сейчас в России оценивается на уровне семи тысяч.

### Маршрут проложен

Что будет с электромобилями в ближайшем будущем? И означают ли их нынешние трудности полную остановку развития электрического автотранспорта? Скорее всего, аккумуляторные машины все же продолжат свое движение, но не так быстро, как ожидалось. «Я считаю, что мир перейдет на электромобили, как только производителям удастся снизить цену на это транспортное средство. Как только будут разработаны недорогие аккумуляторы и электромобили сравняются по цене с автомобилями, стоит ожидать взрывного спроса на них», — прогнозирует



**Дмитрий Матвеев**, генеральный директор компании «Мой автопрокат».

Электромобили, по всей вероятности, будут больше востребованы в мегаполисах. Реальная экологичность электрокаров все еще дискуссионный вопрос, критики говорят, что промышленное изготовление, а впоследствии утилизация аккумуляторов далеко не безвредно для окружающей среды. Однако факт остается фактом: в мегаполисах с распространением электрокаров экологическая обстановка улучшается. По данным Всемирной организации здравоохранения, от 60 до 80% загрязнений атмосферного воздуха в мегаполисах создают автомобильные двигатели внутреннего сгорания и ежегодно от 7 млн человек умирают от связанных с такими выбросами заболеваниями. Например, в Китае невооруженным глазом видно, как Шанхай, Пекин и другие крупные города с распространением электрического транспорта стали гораздо меньше страдать от смога.

В любом случае распространение электрокаров в крупных городах возможно только при поддержке государства, которому необходимо поддерживать как минимум развитие зарядной инфраструктуры. «У электромобилей все еще остра проблема расстояний и зарядных сетей, очень трудно перекопать исторический центр города, чтобы поставить мощную серию зарядных станций. В то же время очень дорого подвести мощный кабель, например, в

В РФ в моде дорогие китайские электрокары

График 5



удалении от города или от источника генерации. Развитие инфраструктуры для электрокаров произойдет при желании и постоянном внимании со стороны государства. При таких условиях продажи электрических авто должны существенно вырасти», — комментирует **Андрей Ольховский**, генеральный директор автодилера «Автодом».

«Только в Москве, где сейчас работает порядка трехсот зарядных станций, их должно быть не менее трех тысяч, — продолжает Дмитрий Матвеев. — Нужны как медленные зарядные станции, где можно зарядить автомобиль за ночь, так и быстрые, которые справятся со своей задачей за полчаса. И располагаться они должны везде: в спальных районах, возле торговых центров. Чтобы сократить расходы на инфраструк-

туру, можно использовать обычные АЗС в формате партнерств, нужны бесплатные парковки, льготы на зарядку. Еще необходимо способствовать созданию специальных сервисов для техобслуживания электромобилей. Не стоит воспринимать электрокар как игрушку, не нуждающуюся в регулярном техосмотре, которая будет ездить без сбоев долгие годы».

Ну и не надо забывать о потенциале новых технологий. В свое время много говорилось о том, что наука вот-вот сможет революционно перевернуть процесс производства аккумуляторов, но пока значимых предпосылок для этого, к сожалению, нет. Серьезных альтернатив нынешним литий-ионным батареям пока не появилось, на данный момент активно совершенствуется состав аккумуляторов, и новые технологии способны серьезно улучшить их характеристики. «Ярким примером развития технологий сейчас является повсеместный отказ от кобальта в батареях, переход от батарей NMC (литий-никель-марганец-кобальт-оксидные аккумуляторы) на LFP (литий-железо-фосфатные аккумуляторы), — говорит **Андрей Гурленов**, исполнительный директор российской компании Sitronics Electro (производство ЭЭС). — Мы ожидаем прорывных технологий в аккумуляторах, в электродвигателях, в системах заряда. Мир развивается стремительно, электротранспорт точно находится на острие передовых технологий».

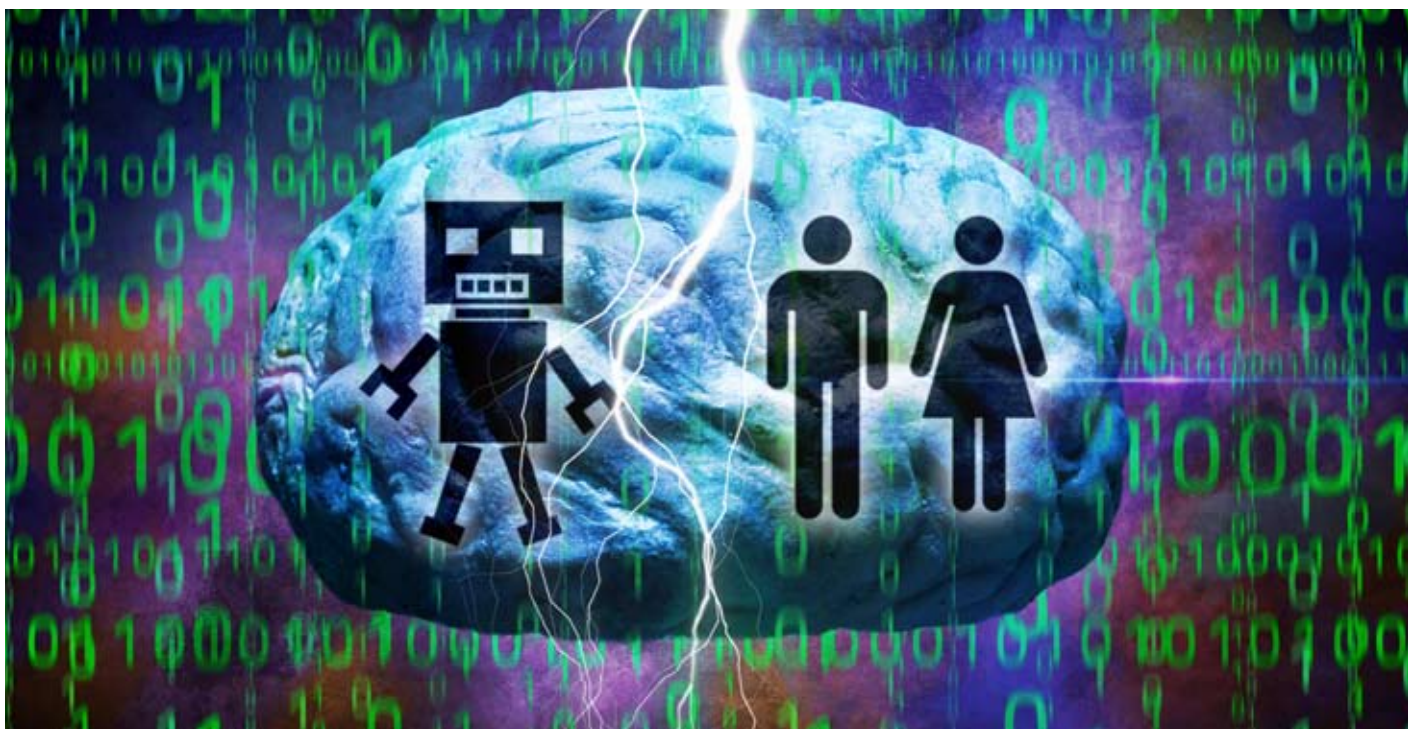


Китай впереди планеты всей по электромобилизации: по итогам текущего года шесть из десяти всех электрокаров в мире будут выпущены в КНР, а доля таких машин на рынке новых авто в самом Китае достигнет рекордных 38%



## Константин Пахунов Справимся без чужих облаков

Отключение российских компаний от облачных и прочих сервисов иностранных гигантов вроде Microsoft или Amazon неприятно, но не более. Часть компаний уже их не использует, а у других есть сразу несколько вариантов решения проблемы



**П**ринцип «уходя — уходи» незнаком американским IT-компаниям. Преследуя свои внутренние цели, они могут официально объявить об отключении российских пользователей от своих сервисов, но не отключить их, а могут внезапно отключить, никого в известность не поставив.

Вот и Microsoft, несмотря на обещание отключить облачные сервисы российским компаниям, в марте так этого и не сделал. Впрочем, надолго откладывать этот шаг корпорация не станет. Тут ничего личного, только бизнес: подпадать из-за работы с контрагентами из РФ под санкции (а с российским рынком обычно работают европейские подразделения американских IT-гигантов) никто не хочет, поэтому аналогичным образом поступают и другие крупные игроки облачного рынка, например тот же Amazon.

Напомним, что ближе к середине марта ряду российских компаний пришли «письма счастья», в которых Microsoft уведомляла, что санкции Евросоюза с 20 марта текущего года запрещают ей поставлять компаниям, зарегистрированным в России, определенное ПО для

управления или проектирования, включая облачные решения. «После 20 марта 2024 года вы не сможете получить доступ к этим продуктам или службам Microsoft, а также к любым хранящимся в них данным», — отмечалось в письме. Угроза пока не приведена в действие, но предупредительный выстрел уже сделан.

### Отключим еще вчера

«Использование облачных сервисов от Microsoft очень широко распространено в РФ, так как они одни из самых популярных в мире. По данным аналитических агентств, объем российского рынка облачных сервисов составляет около миллиарда долларов», — говорит директор по информационным технологиям компании «Юникон» Владимир Здоровило.

И правда, как подсчитали в iKS-Consulting, в 2023 году отечественный рынок облачных сервисов вырос относительно 2022 года на 33,9%, до 121 млрд рублей (примерно 1,3 млрд долларов), из которых на IaaS (Infrastructure as a Service, инфраструктура как сервис — облачная модель услуг, подразумевающая получение основных ресурсов для вычислений, хранения и сетевого подключения по за-

просу с оплатой по мере использования) приходилось 84%. Не сказать, что много, если сравнивать со всем миром. По данным Synergy Research Group, объем мирового рынка облачных инфраструктур достиг в прошлом году 270 млрд долларов. Сервисы AWS (Amazon) занимают 31% рынка, на долю Microsoft приходится 24%, тройку лидеров замыкает Google, у него 11% рынка.

Насчет того, насколько болезненными окажутся отключения для российского бизнеса, оценки расходятся, но в целом особых проблем никто не ждет.

«На сегодня российский рынок Microsoft Azure (облако от Microsoft) близок к нулю, — говорит генеральный директор группы компаний Rusonux Константин Анисимов. — Microsoft ушла из России еще летом 2022 года, и все благополучные компании постарались оперативно найти замену этим сервисам, мы это видели по нашим клиентам, которые переезжали не только из Azure, но и из других иностранных облаков».

Тем более что «звоночки» постоянно шли, говорит глава Rusonux: из последнего — немецкий Hetzner (оператор центра обработки данных, базирующаяся в Гун-

ценхауэне), у которого база клиентов из России была не в пример больше, закрыл доступ российским пользователям к своим сервисам еще 15 декабря 2023 года.

Но речь, конечно, идет не только об Azure. В перечень подпадающего под отключение входит и Office 365 — облачный аналог обычного Microsoft Office, облачный диск OneDrive и ряд прочих основанных на облачных технологиях сервисов, критически важных для функционирования современных компаний.

Точечные отключения от западных сервисов идут уже давно: по данным «Монокля», в прошлом году некоторые российские компании столкнулись с внезапной блокировкой или удалением корпоративных сервисов Microsoft без всякого уведомления, причем речь идет не только о крупных, но и о совсем небольших российских компаниях.

Так что если внимательно следить за действиями наших «западных партнеров», то текущая ситуация наводит на очевидную мысль: это только начало и, скорее всего, отключениями облачных сервисов бизнесу дело не закончится. Очевидно, что техподдержка подсанкционной страны как норма восприниматься тоже не будет, и постепенно проблема коснется и физлиц. Но пока вернемся к бизнесу.

### Патриотизм от безысходности

«Вопрос, переходить или нет на отечественные IT-решения, давно уже не стоит», — говорит директор по проектам и цифровым продуктам Desport Павел Марков. Ведь в условиях нарастающего санкционного давления покупать западное ПО становится все сложнее, а главное, растут риски его использования. По словам Маркова, многие компании уже перешли или продолжают активно переходить на отечественные аналоги, и тот же Desport большую часть своего IT-ландшафта уже импортозаместил и успешно работает.

Свежий пример: «Газпром» внедряет российскую «Ред ОС» вместо Microsoft Windows.

Однако не все так просто. Идея, что, основательно отставая от мировых лидеров в части микроэлектроники, мы вполне можем показать хороший уровень специализированного софта за счет таланта наших программистов, — это всего лишь привычный стереотип. Как оказалось, за ширмой действительно высокого уровня финтех-решений или альтернатив офисному пакету Microsoft скрывается ряд подводных камней. И главный из них в том, что качество альтернатив, а главное, их фактическое наличие не всегда устраивает пользователей.

Если говорить об облачных сервисах, то здесь решить вопрос с импортозамеще-

нием в целом успели. Если взять самый крупный и востребованный сегмент рынка IaaS, то он уже имеет оформившихся отечественных лидеров по доле выручки. В частности «Ростелеком-ЦОД» занял 27,1% сегмента, второе место осталось за Cloud.ru (19%), а на третье попал Selectel (8,5%). А вот со всем остальным, без чего невозможно создать полноценную IT-инфраструктуру, дела обстоят уже не столь радужно.

Константин Анисимов соглашается, что потенциал импортозамещения у нас еще огромный. «Мы перед Новым годом проводили опросы, чтобы узнать, что наши клиенты используют в своих внутренних IT-инфраструктурах, — рассказывает глава Rusonux. — К примеру, до сих пор в системах виртуализации порядка 80 процентов — это ПО от VmWare (американский лидер — разработчик ПО для виртуализации. — «Монокль»). Бывает и так, что отечественные системы внедряются для отчетов, а реально продолжают использоваться западные системы».

Почему так происходит? Есть несколько причин. «Первое: нет обученных специалистов, — рассуждает Анисимов. — Посмотрите, каким системам обучают в российских университетах. До сих пор это западные системы, тех же Microsoft и VmWare, потому что у этих вендоров были очень привлекательные программы сотрудничества с университетами, а наши разработчики редко делали это на системном уровне».

В качестве второй причины Анисимов указывает на зрелость самого ПО. Создать аналоги за два года или даже переориентировать существующие разработки и продукты на новые задачи практически невозможно. Поэтому так много претензий к российским аналогам у IT-специалистов, привыкших использовать самое распространенное в мире ПО, которое разрабатывали и правили десятилетиями.

«Но даже если есть и специалисты, и ПО, само по себе замещение стека ПО в большой компании — это сложный процесс, который может длиться годами», — подытоживает Константин Анисимов.

Теоретически у российских компаний все еще есть возможности для маневра. Если наши решения не удовлетворяют по качеству, можно поискать аналоги привычного софта у дружественных стран. Например, у той же Huawei есть множество софтверных и вполне рабочих решений для бизнеса.

Но на самом деле это всего лишь иллюзия. Ведь, как показывают события последних лет, «дружественные отношения» со странами имеют тенденцию заканчиваться.

Вот и приходится либо поддерживать имеющийся «недружественный» софт неофициально, либо надеяться на параллельный импорт, либо переходить на отечественное, невзирая на то что качество продукта может быть недостаточным. Свои сложности есть в каждом варианте.

### Постепенный переход

Как отмечает Владимир Здоровило, для бизнеса переход с одной системы на другую всегда сопряжен с рисками и дополнительными затратами. Это может включать в себя потерю данных, сбой в работе систем, необходимость переобучения персонала и многое другое. Стоимость таких изменений может достигать миллионов рублей, в зависимости от размера компании и сложности процесса.

Но и способы борьбы с этими проблемами выработаны уже давно. В качестве примера эксперт приводит вариант постепенного перехода, когда компания начинает использовать новый продукт параллельно со старым, постепенно увеличивая его долю в своей работе. Решение сомнительное, половинчатое, но тем не менее оно работает. И выглядит довольно актуально с учетом постоянного откладывания срока «перекрытия кислорода» той же Microsoft в части поддержки и обновлений.

Отдельно отметим еще один момент. Сама ситуация начала подталкивать управленцев снижать риски, используя новые методы. Как COVID-19 быстро научил весь мир, что работать удаленно можно и подчас нужно, так и отключение облаков парадоксальным образом еще больше погнало компании в облака.

«IT-менеджеры активно используют новые возможности, к которым раньше они относились очень осторожно, — рассказывает Анисимов. — К примеру, использование облачной инфраструктуры позволяет быстро начать проекты, использовать “старое” ПО на текущей собственной инфраструктуре, а новое запускать параллельно в облаке провайдера. Это может быть временной схемой, которая сильно сократит капитальные затраты компании на физическую инфраструктуру, а может стать и постоянной схемой, когда строится гибридная катастрофоустойчивая инфраструктура на собственной площадке и площадке провайдера».

Кроме того, как отмечает руководитель Rusonux, компании активно используют разработку на LowCode / NoCode (методы проектирования и разработки приложений с помощью интуитивно понятных инструментов, снижающие потребность в глубоком понимании программирования), что помогает им запускать аналоги прикладных систем буквально за три-шесть месяцев вместо двух-трех лет. ■



## Сергей Кудияров Почему падает погрузка

Снижение погрузки на сети железных дорог продолжается уже два квартала подряд. Общий негатив определяет перевозка главного груза РЖД — угля. Рост перевозок зерна, удобрений и контейнеров не может компенсировать угольный провал



Уголь — самый массовый груз на российских железных дорогах

**П**о итогам марта 2024 года сокращение погрузки грузов на российских железных дорогах увеличилось до 3,5% к марту 2023 года против 1,5% в феврале. Погрузка отстает от прошлогоднего графика уже шесть месяцев подряд, с октября прошлого года. И тянет общую погрузку в минус самый массовый в нашей стране железнодорожный груз — уголь. Погрузка угля в марте нынешнего года была меньше прошлогодней уже на 7,5%, и спад продолжается восемь месяцев подряд, с августа прошлого года (см. график 1).

И, как показывает более тщательный ретроспективный анализ, нынешнее снижение перевозок — долгосрочный, а не конъюнктурный феномен. Квартальный показатель погрузки всех грузов — 295,9 млн тонн — оказался минимальным с первого квартала 2014 года. Если

очистить квартальную динамику от внутригодовой сезонности, мы увидим плавно снижающийся тренд погрузки с начала 2019 года (см. график 2).

На ситуацию уже отреагировал первый вице-премьер **Андрей Белоусов**, отдавший поручение Минтранс России и РЖД разобраться с причинами происходящего.

Показатель «погрузка» на железнодорожном транспорте не включает в себя грузопотоки, прибывшие в Россию без смены вида транспорта и ширины колеи. Поэтому он обычно несколько ниже показателя «объем перевозок» (куда попадает импорт и часть транзита в рамках «пространства 1520»).

На практике погрузка используется как своего рода показатель самочувствия железнодорожной отрасли, измеритель результатов работы железнодорожного транспорта. А поскольку железнодорож-

ный транспорт в России играет ведущие (за вычетом трубопроводов, которые ориентированы на ограниченный набор грузов) роли по объемам грузооборота (на него приходится 86% грузооборота, см. график 3), по погрузке можно косвенно судить и о состоянии дел в производительных секторах экономики страны в целом.

Однако на этот раз по формальному снижению объема погрузки на железнодорожном транспорте нельзя делать вывод о кризисе в промышленном производстве вообще. Похоже, речь идет о кризисе в отдельной взятой — угольной — отрасли, связанном с фундаментальным сжатием ее ключевых экспортных рынков: Индии и Китая.

### Черные слезы белого слона

Из 9,5 млн тонн абсолютного сокращения погрузки в январе–марте по отношению к первому кварталу прошлого

года больше половины, 4,9 млн тонн, пришлось на уголь. Вообще, уголь для РЖД играет особую роль.

Уголь постепенно превратился для РЖД в «белого слона». Как известно, в ряде стран Азии слон-альбинос считался священным животным: избавиться от него нельзя, но и использовать для работы — тоже. Поясним, что мы имеем в виду.

После болезненной рыночной реструктуризации российской угольной отрасли, вчерне завершившейся к концу 1990-х, ключевым драйвером ее развития стал экспорт. Доля зарубежных поставок в физических продажах отечественных угольных компаний выросла с 15% в начале нынешнего века почти до половины в последние годы. Именно экспорт позволил к 2018 году практически восстановить максимальные позднесоветские объемы добычи угля (440 млн тонн в 1988 году), а затем рост экспорта резко замедлился, стабилизировалась и добыча (см. график 4).

Основным средством организации экспортных поставок угля стал железнодорожный транспорт, ориентированный на массовые отправки грузов на большие расстояния. Доля угля в общем объеме погрузки грузов на сети РЖД выросла с 23% в 2010 году чуть более чем до 28% в прошлом году (см. график 5). Российская «железка» стала все больше приближаться по своей специализации к «сырьевым» железным дорогам Канады и Австралии.

Вот только повода для радости железнодорожникам это не приносило. Груз этот относился к числу наиболее малоодоходных, ряд угольных потоков оказывался вообще ниже порога рентабельности перевозок. По итогам 2022 года РЖД декларировала, что на уголь приходилось 29% погрузки, 40% грузооборота, но лишь 21% доходов компании от грузовых перевозок.

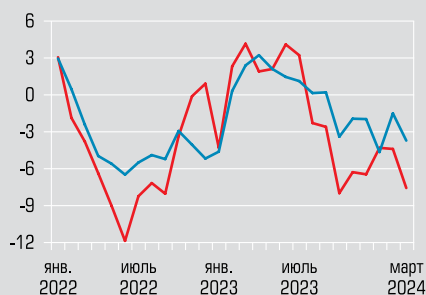
Но вот незадача: этот «чемодан без ручки» — важнейшая отрасль экономики не только угольных регионов, прежде всего Кузбасса, но и всей России. В ней занято 142 тыс. человек (а со смежниками — вчетверо больше), она приносит 17,6 млрд долларов экспортной выручки (последние доступные данные за 2021 год) — это пятая-шестая позиция в национальном экспорте.

### Строптивая Тамань

В начале года Росстат не фиксировал существенного падения добычи: в январе-феврале 2024 года в России было добыто 54,2 млн тонн угля, это даже больше аналогичного показателя предыдущего года (53,2 млн тонн). По предварительным оценкам, которыми поделился 12 апреля

Динамика погрузки грузов на жд ушла в минус в октябре 2023 года, а угля — еще в августе

График 1



изменение погрузки по отношению к соотв. мес. пред. года, %  
■ Все грузы ■ Уголь

Источник: расчеты «Моногля» по данным Росстата и РЖД

замглавы Минэнерго **Сергей Мочальников** (отчетных данных пока нет), добыча угля идет в графике 2023 года, при этом в экспорте зафиксировано некоторое снижение.

Погрузка угля особенно заметно сократилась в направлении портов Азово-Черноморского бассейна — на 4,7 млн тонн к показателю первого квартала прошлого года. То есть практически весь спад погрузки угля «сидит» здесь. Более того, в угольной отрасли называют непосредственный первоисточник проблем — терминал ОТЭКО в порту Тамани. По сообщениям РЖД, сюда в январе-марте этого года по сравнению с аналогичным показателем предыдущего года «не доехали» почти 5,1 млн тонн угля. Железнодорожная монополия объясняет такой спад отсутствием контрактов на перевалку угля в Тамани вследствие слишком высокой ее стоимости. Угольщики подтверждают это мнение.

Первоначально ОТЭКО выставил стоимость перевалки в 38 долл./т. Для сравнения: стоимость российского угля в марте на условиях FOB Тамань в марте находилась на отметке 75 долл./т. Добавим сюда себестоимость добычи, стоимость железнодорожной перевозки, экспортные пошлины — и на выходе чистый минус.

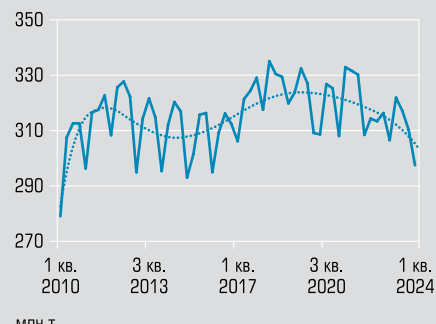
ОТЭКО отличился даже на фоне своих соседей по Азовско-Черноморскому бассейну. Так, ставка в Таганрогском морском торговом порту составляла 11 долл./т, в Новороссийском морском торговом порту (НМТП) — 14 долл./т, Туапсинском морском торговом порту — 15 долл./т.

В ОТЭКО заявляли о снижении ставок до 21–27 долл./т в зависимости от марки угля, но угольные компании настаивали на неприемлемости таких ставок «в условиях существенного снижения цен».

«Таманский терминал — это крупнейший навалочный терминал на черно-

Погрузка на сети РЖД демонстрирует плавный тренд к снижению с 2019 года

График 2



■ Погрузка на сети РЖД

Источник: РЖД

морском побережье России с выгодным географическим положением, специализирующийся в том числе на перевалке угля, — отмечает советник генерального директора Южно-Кавказской железной дороги по стратегическому развитию и проектной деятельности **Алексей Лерон**. — Из-за малой загрузки терминала компания ОТЭКО была вынуждена поднять тариф на перевалку одной тонны угля. В результате рост тарифа привел к тому, что угольные компании отказались отправлять уголь на экспорт через Тамань. Дело в том, что в условиях значительного снижения цен на уголь на мировых рынках тариф в пределах 38 долларов за перевалку тонны угля оказался практически заградительным. Такая ситуация заставила угольщиков развернуть поставки угля на Дальний Восток. А это привело к другой проблеме — к чрезмерной перегруженности Восточного полигона, которой и без того имеет ограниченную пропускную способность. Из-за этого пострадала погрузка как самого угля, так и других номенклатур, что в целом привело к снижению грузопотока РЖД в первом квартале текущего года».

К концу прошлой недели стало известно, что ОТЭКО в очередной раз снизил тариф на перевалку — до 19 долл./т. Но угольщикам и это кажется много — они считают приемлемым — в текущих ценовых внешнеторговых условиях — диапазон 12–15 долл./т. Торг продолжается.

### Конец эры угля?

Угольная коллизия смотрелась бы неприятным конъюнктурным эпизодом, если бы не очень тревожная ситуация на мировом рынке угля. Цены на энергетический уголь находятся сейчас на минимальных за последние три года отметках, и фундаментальных факторов их разворота к росту не просматривается.

Более того, на наших ключевых — и самых емких в мировом масштабе —





Контейнерные перевозки — уверенно растущий сегмент в грузообороте РЖД

угольных рынках, китайском и индийском, происходят весьма знаменательные вещи.

Китай и Индия, крупнейшие мировые потребители, резко сокращают импорт угля. Индия наращивает собственную добычу, в 2023 году она выросла на 7%, до 997 млн тонн. К 2030 году страна планирует нарастить добычу до 1,5 млрд тонн. С учетом собственных запасов (свыше 360 млрд тонн) это реально, и своего угля индийцам хватит надолго.

Китай тоже наращивает собственную добычу. По итогам прошлого года она увеличилась на 2,9%, до 4,6 млрд тонн. То есть монструозные объемы прироста в натуральном измерении. Кроме того, Китай ввел импортные пошлины на уголь в 6% для всех, кроме тех, у кого есть соглашение о свободной торговле. У России такого соглашения нет. У Австралии и Индонезии — есть. Поэтому импорт частично замещается собственной добычей, частично перераспределяется в пользу более «выгодных» беспошлинных поставщиков.

Еще одно важное обстоятельство. Сейчас уже нет ценового давления на рынках альтернативных видов топлива (нефть, газ), где баланс спроса и предложения выровнялся. Поэтому потребители не видят смысла платить за уголь так же много, как на пике цен на газ. У нас ожидают, что цены снова пойдут в рост с 2025 года. Но это будет умеренный рост, ценовых отметок 2022 года в обозримой перспективе не ожидается. Нужно будет приспособливаться к более низким ценам.

Все отчетливее проступает перспектива завершения эры угля, по крайней мере энергетического (в металлургии эффективной альтернативы масштабного использования кокса, продукта переработки коксующегося угля, пока не вид-

но). Перед нашей страной в полный рост встает вопрос смены парадигмы развития угольной отрасли — прекращения привычной гонки за объемами добычи в расчете на экспорт, перехода к стабилизации и последующему управляемому сокращению добычи с перенаправлением усилий на развитие более высоких переделов, в частности углехимии.

Пока же Минэнерго остается в привычной колее. Господин Мочальников подтвердил, что его ведомство продолжает планировать сохранение объемов экспорта на уровне 210–220 млн тонн (в 2023 году он составил, по оценке вице-премьера Александра Новака, 213 млн тонн), а добычи — на уровне 440 млн тонн (против 430,4 млн тонн в прошлом году).

Более того, инерция гонки масштабов царит и у перевозчиков. Расширение провозных возможностей БАМа и Транссиба давно рассматривается в качестве одного из приоритетов инфраструктурного развития страны. В 2024 году РЖД завершает второй этап развития Восточного полигона, в результате провозные способности БАМа и Транссиба в

направлении Дальнего Востока выросли до 180 млн тонн. Сейчас прорабатывается вопрос реализации третьего этапа, который позволит обеспечить провозные возможности БАМа и Транссиба в 255 млн тонн к 2032 году.

«Музыка» начинает затихать, а мы все требуем продолжения «дискотеки».

## Стройку вытасит Новороссия

Еще одним крупным источником формирования спада погрузки в первом квартале этого года стали строительные грузы. К аналогичному прошлогоднему показателю объем погрузки строительных грузов на сети РЖД сократился на 5,3 млн тонн, или на 17% в годовом выражении.

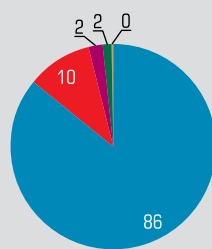
Здесь ситуация похожа на угольную. Основную массу строительных грузов составляют малоценные и потому малоценные для перевозчика материалы, такие как песок, щебень, камень и т. д. В 2022 году РЖД декларировала, что при доле в погрузке 10,8% строительные грузы создают лишь 4% доходов компании от перевозки грузов.

В отличие от угля спрос на перевозки строительных грузов формировался преимущественно за счет внутреннего рынка. Так, доля внутрироссийского сообщения в общем объеме железнодорожных перевозок строительных материалов составляла 91,4% в 2021 году и даже чуть увеличилась до 92% по итогам 2023-го. Таким образом, погрузка строительных грузов на железной дороге довольно точно следует тенденциям в отечественном строительном секторе.

Собственно, в РЖД и объясняют: основной причиной снижения объемов погрузки, особенно в южном направлении (на 3,8 млн тонн — львиная доля всего снижения) в первом квартале стало завершение целого ряда круп-

Железные дороги абсолютно доминируют в структуре грузооборота в России

График 3



млрд ткм

\*Без трубопроводного.

■ Железнодорожный ■ Автомобильный  
■ Внутренний водный ■ Морской ■ Воздушный

Источник: Росстат

ных строительных проектов, таких как строительство участков трассы М-12 и обходов крупных городов (Краснодара, Анапы, Саратова, Грозного, Волгограда и др.).

«Я считаю, что завершение крупных инфраструктурных автодорожных проектов не главная причина снижения объемов погрузки в первом квартале текущего года, — говорит Алексей Лерон. — Автодорожные строители обычно зимой запасают щебень. РЖД в начале 2024 года значительно подняла тарифы на перевозку щебня, и стройподрядчики не стали покупать щебень заранее. На снижение погрузки строительных грузов во внутрироссийском сообщении также повлияло замедление темпов жилищного строительства из-за высоких текущих ставок по ипотечным кредитам».

Нет стройки — нет спроса на материалы. Данные Росстата, к слову, подтверждают: если в январе–феврале 2023 года (данные по марту еще не опубликованы) в России было произведено 27,8 млн тонн строительных песков и 40,7 млн тонн камней/гравия, то в январе–феврале этого года — 26,5 млн и 37,9 млн тонн соответственно. Похожая ситуация с иными «массовыми» строительными материалами.

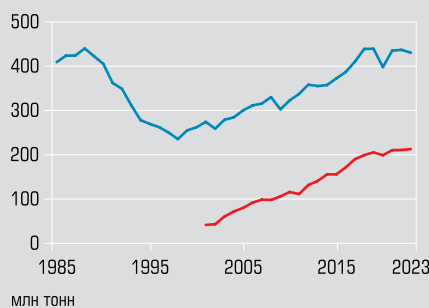
Иначе дело обстоит с материалами, которые можно назвать «домостроительными» (цемент, железобетонные изделия, кирпич, керамика и т. д.). Например, выпуск цемента в России вырос с 5,8 млн тонн в январе–феврале 2023 года до 6,1 млн тонн. Но, как видно уже из этих цифр, эти грузы не дают такого огромного «тоннажа», как простейшие, минеральные, строительные материалы. К тому же здесь куда сильнее ощущается давление со стороны автомобильного транспорта как способа организации перевозки.

По итогам первого квартала 2024 года по сравнению с аналогичным периодом 2023-го сократилась погрузка черных металлов (на 0,7 млн тонн, или на 4,5%) и железных руд (на 1,6 млн тонн, 5,9%). Эти товарные категории довольно значимы для РЖД: черные металлы формировали до 6% объема погрузки в 2010 году, но затем их доля снизилась до все еще заметных 5,5% по итогам 2023 года. Железные руды формировали 8,5% объема погрузки РЖД в 2010 году, к 2021 году их доля выросла до 9,4%, но затем снизилась до 9% по итогам 2023-го. Причиной снижения стало почти двукратное (с 28 до 15,7 млн тонн) снижение экспортных поставок.

Железные руды — массовая, но мало-доходная для РЖД товарная группа. Так, в 2022 году на железные руды приходилось 9,3% объема погрузки, но лишь 3,4%

Единственным локомотивом развития угольной отрасли в России последние четверть века остается экспорт. Торможение роста экспорта в последние пять лет остановило рост добычи

График 4



Источники: Госкомстат СССР, Росстат, ФТС, ЦДУ ТЭК, оценки вице-преьера А. Новака (2022–2023)

доходов компании от перевозки грузов. Напротив, черные металлы — очень выгодная для РЖД товарная группа. Например, по итогам 2022 года черные металлы формировали всего 5,4% погрузки компании, но при этом 10,5% ее дохода от перевозки грузов.

Причины снижения погрузки обеих товарных групп в первом квартале этого года четко прослеживаются в производственной статистике. Руды нужны для выплавки стали, а выплавка стали в России по итогам января–февраля этого года, как сообщает Росстат, снизилась в годовом выражении на 3,1%. По предварительным данным информационно-аналитической компании «Корпорация Чермет», объемы выплавки стали в России по итогам первого квартала снизились на 2,1%, производство металлопродукта — на 2,4%.

Такую ситуацию на рынке аналитики объясняют временным снижением объемов строительства вследствие высоких кредитных ставок, в то время как возможности для экспорта (на протяжении многих лет он играл большую роль для отечественной металлургии) ограничены: традиционные импортеры оказались в числе недружественных стран и стали использовать санкционные меры против российской продукции; важнейшие дружественные страны заинтересованы в развитии собственной металлургии.

«Все имеющиеся причины [снижения погрузки строительных материалов] являются временными факторами. Есть потенциал, связанный с будущими крупными инфраструктурными проектами. Заказчики в скором времени адаптируются к новым железнодорожным тарифам на перевозку щебня. Ипотечные ставки рано или поздно будут снижаться. В результате прежние объемы погрузки будут возвращены на железную дорогу» — отмечает Алексей Лерон.

Кроме того, дополнительным стимулом роста спроса на строительные материалы может стать восстановление регионов Новороссии после завершения СВО. По словам Алексея Лерона, «Росжелдор» сейчас планирует восстановление и строительство единой железнодорожной инфраструктуры новых регионов России.

С 1 января 2024 года положено начало деятельности ФГУП «Железные дороги Новороссии», включающего Донецкую и Луганскую народные республики, Херсонскую и Запорожскую области. Штат объединенной железной дороги уже превысил 15 тыс. человек. В январе правительство России выделило 6,6 млрд рублей на компенсацию убытков «Железных дорог Новороссии». Деньги были направлены на создание единого железнодорожного сообщения в этих регионах. Тем самым будет обеспечена перевозка грузов в объеме на менее 7,4 млн тонн. Это решение правительства позволит создать единую логистическую сеть, обновить подвижной состав и выстроить единую систему управления процессом перевозок.

Новые регионы возрождают машиностроительную отрасль, создают новые рабочие места. Стахановский завод в ЛНР уже выпустил первые 145 вагонов. Это значит, что потребуются много строительных материалов и металла на восстановление и дальнейшее развитие транспортной, энергетической и промышленной инфраструктуры, жилого фонда. В целом экономическая интеграция новых регионов внесет значимый вклад в показатели объемов и структуры грузовых железнодорожных перевозок России и РЖД в частности.

## Зерно и удобрения: глоток оптимизма

Между тем есть товарные номенклатуры грузов, которые имеют шансы стать локомотивами роста погрузки на сети железных дорог РЖД. Сюда можно отнести зерновые и минеральные удобрения (см. график 6).

По итогам первого квартала 2024 года объем погрузки зерна на сети РЖД вырос на 8% (на 0,6 млн тонн) к аналогичному показателю прошлого года. Общий объем погрузки зерновых и продуктов перемола в 2023 году составил 35,7 млн тонн.

В общей структуре погрузки грузов на сети РЖД доля зерновых и продуктов перемола пока остается невысокой: в 2023 году на эти товарные категории пришлось 2,9%. Немного. Однако долгосрочный тренд здесь уверенно повышательный: в 2010 году это было 1,5% общего объема погрузки.



Доминирование угля в погрузках грузов на железной дороге с 2010 года усилилось

График 5



Источник: оценки «Монокля» по данным РЖД

За последние пару десятилетий Россия превратилась в крупного мирового производителя и экспортера зерновых. Валовой сбор зерновых в стране вырос с 59,6 млн тонн в 2010 году до 103 млн в 2014-м и 117,6 млн в 2021 году. По итогам этого года Аналитическое кредитное рейтинговое агентство (АКРА) прогнозирует урожай в 146–148 млн тонн. Институт конъюнктуры аграрного рынка (ИКАР) оценивает сбор зерна в нынешнем году в 147 млн тонн, экспорт — до 50 млн тонн.

Это отразилось и на характере железнодорожных перевозок зерновых. В 2023 году 67% всего их объема пришлось на экспортные поставки, 29% прошло во внутрироссийском сообщении.

Погрузка удобрений на сети железных дорог в первом квартале этого года выросла на 12% к аналогичному показателю 2023-го. В натуральном измерении этот прирост составил 1,8 млн тонн.

В структуре общего объема погрузки грузов на сети железных дорог доля удобрений уверенно росла. Так, в 2010 году на удобрения приходилось 3,8% общего объема погрузки, а в 2023 году он уже составил 5,2%. В структуре железнодорожных перевозок минеральных удобрений примерно по 43% приходится на внутрироссийское сообщение и экспортные поставки.

По данным Росстата, в январе–феврале этого года объем производства минеральных удобрений в России составил 10,3 млн тонн, в то время как за аналогичный период прошлого года было произведено 9,2 млн тонн. В годовом измерении объем производства минеральных удобрений вырос с 36,6 млн тонн в 2010 году до 59,3 млн тонн в 2023-м.

И это не предел. По мнению президента Российской ассоциации производителей удобрений (РАПУ) **Андрея Гурьева**, «в планах отрасли за следующие семь–десять лет инвестировать порядка

Лидеры и аутсайдеры по динамике погрузки на жд в первом квартале 2024 года

График 6



Источник: РЖД

1,8–2 триллиона рублей. Это позволит нам практически удвоить или построить заново отрасль по производству минеральных удобрений... Будем стремиться к 75–80 млн тонн, это вполне реально».

А значит, потенциал роста погрузки удобрений есть.

### Контейнеры — в рост

Наконец, позитивно выступили по итогам квартала контейнерные перевозки, как в международном транзите, так и в погрузке, генерируемой отечественной экономикой.

Международный транзит практически вернулся к показателям мирного 2021 года. Как сообщил заместитель генерального директора ОАО РЖД **Алексей Шило**, «мы перевезли почти 90 тысяч ДФЭ».

Это все еще меньше, чем до начала СВО, но уже немало. Так, в рекордном 2021 году за первый квартал было в транзитном сообщении перевезено 105,8 тыс. ДФЭ.

Алексей Шило признал, что влияние событий в Красном море могло привести к тому, что клиенты вновь обратили внимание на трансроссийский коридор. При этом «коридор достаточно давно сформирован, технологически наиболее развит, скорость доставки грузов от границ Китая до границ ЕС по-прежнему составляет пять–семь дней — это в три–пять раз быстрее, чем коллеги возили ранее».

Европейские источники также сообщали, что активность хуситов в акватории Красного моря привела к тому, что движение по традиционному морскому маршруту через Суэцкий канал оказалось затруднено, в связи с чем запросы грузоотправителей на транзитную перевозку грузов через железные дороги России выросли в первом квартале этого года на 40%.

Сохранился тренд на развитие контейнеризации и во внутрироссийском

сообщении. По итогам квартала этот показатель вырос до 5,8 млн тонн, почти на 9% к январю–марту 2023 года.

Количество фитинговых платформ у всех российских операторов достигло более 360 тыс. ДФЭ, размер контейнерного парка превысил 550 тыс. ДФЭ.

«Считаю, что перевозки контейнеров в целом по сети РЖД в 2024 году могут достичь отметки примерно 7,9 миллиона ДФЭ. Это вполне реально, — говорит Алексей Лерон. — Прирост погрузки контейнеров произойдет именно за счет внутрироссийских железнодорожных контейнерных перевозок. И здесь следует учитывать тот факт, что прирост внутрироссийских железнодорожных контейнерных перевозок может произойти в том числе из-за перевода грузов из вагонов в контейнеры, что в целом не повлияет на увеличение погрузки по сети РЖД. Рост внутрироссийских железнодорожных контейнерных перевозок будет обеспечиваться за счет транспортировки машин и оборудования. Рост также обеспечат потребительские товары, грузы в специализированных контейнерах, химикаты и сода, строительные грузы, химические и минеральные удобрения, зерно, продукты перемола, черные металлы, плодоовощная продукция».

Для увеличения объема внутрироссийских железнодорожных контейнерных перевозок в условиях ограниченности пропускной способности Восточного полигона будет продолжаться работа по увеличению количества контейнерных блок-поездов. С начала 2024 года таких поездов в восточном направлении уже проследовало более 550. РЖД продолжает переводить часть грузов из вагонов в контейнеры, используя это в качестве инструмента увеличения грузопотока на Восточном полигоне.

Следует отметить, что будет происходить рост тарифов на транспортировку контейнеров по ряду направлений. В марте уже значительно выросли ставки на перевозки контейнеров из центра России до Красноярска и восточнее. В РЖД объяснили ситуацию сокращением количества контейнерных поездов на восток в связи с необходимостью перевезти экспортный уголь. В этом году тарифы будут увеличены в среднем на 9–13%, а по отдельным направлениям прирост может быть более 35%.

Разумеется, едва ли стоит ожидать европейских уровней контейнеризации — просто вследствие товарной структуры перевозимых грузов: уголь и руду возить в контейнерах экономически нецелесообразно. Однако тренд на уверенный рост как объемов, так и доли контейнерных перевозок на железнодорожном транспорте хорошо виден. ■

Николай Ульянов

# Наши поезда готовятся к взлету

На правительственном уровне впервые поддержана инициатива разработки и внедрения в транспортную систему России технологии магнитной левитации



Генеральный директор компании «Маглевтех» Сергей Смирнов

из личного архива Сергея Смирнова

**К**ак стало известно «Моноклю», Министерство транспорта России впервые поддержало проект развития в стране технологии магнитной левитации (маглев). Ранее все инициативы, связанные с разработкой и внедрением в транспортную систему страны технологий грузовых и пассажирских перевозок с применением магнитной левитации, «заворачивались».

«Монокль» внимательно следит за развитием ситуации вокруг этой технологии. Тем более что в России создана собственная оригинальная версия магнитного подвеса, которая может быть эффективнее тех, что уже используются в мире (см. интервью с **Анатолием Зайцевым** «Магнит тянет в полет», «Эксперт» № 18 за 2021 год). Анатолий Зайцев был инициатором создания в 2016 году научно-образовательного инженерного кластера «Российский маглев», в рамках которого и была разработана оригинальная технология магнитной левитации. К сожалению, Анатолий Зайцев ушел из жизни в 2022 году.

В 2023 году был создан консорциум разработчиков, производителей и эксплуатантов магнитно-левитационной транспортной системы «Российский маглев», более формализованная структура, нежели кластер. В консорциум вошел ряд организаций из периметра госкорпорации «Росатом». И, как представляется, это усилило лоббистские возможности объединения, что в итоге привело к появлению вышеупомянутого письма. За комментариями мы обратились к **Сергею Смирнову**, генеральному директору компании «Маглевтех», которая в консорциуме занимается оперативным управлением и координацией.

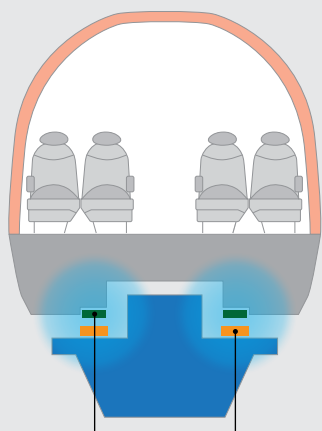
— Эта история началась летом 2023 года. На выставке «Иннопром» в Екатеринбурге мы продемонстрировали министру промышленности, вице-премьеру Денису Мантурову стенд с магнитно-левитационным подвесом. Он проявил интерес к нашей технологии. И ряду федеральных министерств было поручено представить свое мнение относительно технологии магнитной левитации: насколько она проработана и на-



МОНОКОПЬ № 16 15–21 АПРЕЛЯ 2024

Основные типы магнитолевитационной транспортной технологии

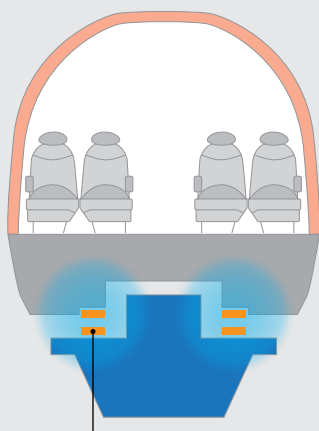
Электродинамическая технология,  
electrodynamic suspension (EDS)



Сверхпроводящие электромагнитные катушки  
Электромагнитные катушки

Сверхпроводящие электромагнитные катушки, расположенные внутри вагона, отталкиваются от электромагнитных катушек, расположенных на несущей конструкции пути (эстакаде). «Включение» магнитной левитации происходит после набора скорости

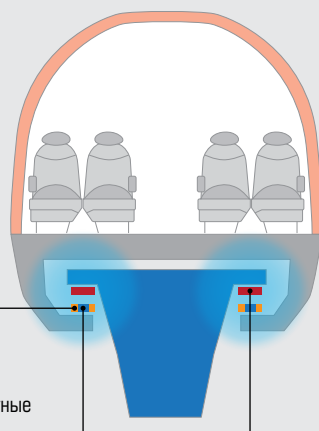
Электромагнитная технология,  
electromagnetic suspension (EMS)



Электромагнитные катушки

Электромагнитные катушки, расположенные и на вагоне, и на несущей конструкции пути (эстакаде), отталкиваются друг от друга

Росмаглев



Электромагнитные катушки

Постоянные магниты

Ферромагнитная направляющая

Постоянные магниты, расположенные на внешней конструкции вагона, притягиваются к ферромагнитной направляющей, расположенной на несущей конструкции пути (эстакаде). За счет электромагнитных катушек регулируется сила притяжения

сколько перспективно ее использование в России. Минтранс тогда дал, так скажем, далеко не положительную оценку. Надо сказать, что с того момента, когда Анатолий Александрович Зайцев этот проект инициировал, с 2010-х годов, поддержки в министерстве мы никогда не находили.

Мы посчитали целесообразным провести отдельную встречу с представителями Министерства транспорта. И она состоялась в марте этого года на территории госкорпорации «Росатом». Мы подробно объяснили нашу позицию, рассказали, на чем основана наша технология, какой путь ее дальнейшего развития мы предлагаем: через строительство испытательных полигонов с привлечением частных инвестиций. В итоге наши аргументы возымели действие. В своем новом письме в адрес Минпромторга Минтранс полностью поддержал нашу инициативу строительства полигона в Санкт-Петербурге и второго полигона — в условиях вечной мерзлоты в Республике Саха (Якутия). Министерство также готово делегировать своих сотрудников в рабочую группу, которая создается консорциумом «Росмаглев», корпорацией «Росатом» и, соответственно, Минтрансом. Эта группа будет мониторить результаты проводимых испытаний, соотносить полученные результаты с заявленными характеристиками.

— *То есть после встречи представители министерства увидели перспективу в этой технологии?*

— Наверное, согласие участвовать в оценке результатов испытаний можно считать косвенным подтверждением этому. Но прямым текстом этого не сказано. По крайней мере, Минтранс одобряет создание испытательных полигонов.

— *Чем для вас важен сам факт появления такого письма?*

— Важно то, что теперь нет противостояния с нами на уровне федеральных министерств. Для создания полигона в Санкт-Петербурге мы не видим никаких препятствий. Это будет трасса длиной в пределах двух километров. Главная наша задача здесь — собрать вместе все подсистемы и протестировать. Мы, конечно, не разовьем на нем скорость, которую

заявляем, 300 километров в час. Но у нас помимо полигона, то есть прямой линии с уклонами, будет еще круговой стенд, на котором мы сможем развивать скорость 300 километров в час, для того чтобы проверить работу магнитов, линейного двигателя, токосъема.

Более протяженная трасса в Якутии, 30 километров, где мы намерены испытывать беспилотные магнитно-левитационные транспортные средства, подпадает под закон «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в РФ». И у нас есть возможность работать в его рамках. Я разговаривал с министром транспорта республики, они готовы нам содействовать в создании экспериментальной зоны у себя на территории.

— *Что вам даст работа в рамках экспериментального правового режима?*

— Мы сэкономим серьезный временной ресурс за счет сокращения различных согласований. Экспериментальное правовое регулирование позволяет некоторое послабление в сертификации транспортных средств на время их опытной эксплуатации.

— *Кто ваш инвестор?*

— Пока не могу сказать.

— *А какой объем инвестиций предполагается?*

— В Санкт-Петербурге порядка двух-трех миллиардов рублей, в Якутии — ближе к 30 миллиардам.

— *Трасса в Якутии — это просто полигон для отработки технологии или она сразу будет построена так, чтобы потом была возможность ее коммерческого использования?*

— Да, она будет в коммерческой эксплуатации, как грузо-пассажирская, в ТОР «Якутия».

— *И пассажиров можно будет возить? Насколько я помню, ранее предполагалось использовать эту трассу только для перевозки грузов.*

— Она ориентирована на грузовые перевозки, но поскольку все это работает в абсолютно одинаковом режиме, мы туда сможем достаточно легко добавить и пассажирское движение.

## Технология «Росмаглев»

Подсистема	Степень готовности	Внедрение	Инновационность
Левитация	Разработана, смоделирована, испытана	Макет	Опережает зарубежные аналоги
Линейное электродвижение	Освоенная технология	Транспортные системы, ГОЗ для морского флота	На уровне аналогов
Управление движением, автопилотирование	Подготовлена адаптация к магнитной левитации	Метрополитен Санкт-Петербурга, трамвайный подвижной состав	На уровне аналогов
Контактный токосъем	Готовая промышленная продукция	ГОЗ для морского флота	Опережает зарубежные аналоги
Композитные конструкции пути и подвижного состава	Готовая промышленная продукция	ОАО РЖД, контейнерные линии	Опережает зарубежные аналоги
Алюминиевые конструкции пути и подвижного состава	Готовая промышленная продукция	Автомобильный транспорт, строительные объекты	Опережает зарубежные аналоги

Источник: «Российский маглев».

## Готовы показать

— В марте в Государственной думе прошел «правительственный час» с главой РЖД Олегом Белозеровым. Тема — «О перспективах развития железнодорожного транспорта». В числе прочего ему был задан вопрос о технологии магнитной левитации. О том, есть ли в планах РЖД создание подвижного состава на магнитном подвесе. Из его ответа можно сделать вывод, что РЖД сосредоточены на развитии высокоскоростного движения, а технологию маглева считают недостаточно проработанной. Впрочем, там не исключают, что смогут подключиться к проекту в будущем. Как вы прокомментируете это его заявление?

— В нашем сообществе это выступление обсуждалось и отчасти вызвало некоторое недоумение. Господин Белозеров ссылаясь на уровень готовности технологий — это, видимо, линейка TRL — сказав, что технология магнитной левитации находится на третьей-четвертой ступени из девяти возможных. Соответственно, третий-четвертый уровни — это макеты. Но, простите, магнитная левитация от стадии макетов ушла в 1970-х годах.

В 2017 году я участвовал в первом международном форуме по магнитной левитации. Он проводился в Китае, в провинции Хэнань, и был приурочен к открытию городской линии маглева. К тому моменту японцы отработали, что их городская линия Linimo в городе Нагоя уже окупилась. За пятнадцать лет. Это не скоростная линия, идет от центра города к международному выставочному центру. Там был очень серьезный пассажиропоток в самом начале, когда она была построена, затем по ней перемещались студенты, плюс там есть деловая зона. В общем, линия работает, у них было очень мало инцидентов за все время эксплуатации.

В Китае высокоскоростная линия по технологии Transrapid протяженностью 30 километров в коммерческой эксплуатации работает с начала 2000-х годов. И работает успешно. Да, там есть определенные проблемы с пассажиропотоком, но они искусственные. И это подтверждается тем, что в 2021 году китайцы анонсировали план развития этой линии: продление ее еще на 30 километров. То есть они от нее не отказываются.

Обе эти линии работают по технологии электромагнитного подвеса (EMS), где левитация обеспечивается за счет взаимодействия электромагнитов с ферромагнитными направляющими.

В Японии действует и высокоскоростная линия, где используется электродинамический подвес (EDS) на сверхпроводящих магнитах. В этом случае поезд «взлетает» после того, как набирает на обычных колесах скорость более 100 километров в час. И японцы по этой линии в тестовом режиме перевезли уже десятки тысяч человек.

Так что третий-четвертый уровень TRL здесь не просматривается, простите, никак.

Может быть, глава РЖД имел в виду российские разработки маглева, говоря о низком уровне готовности технологии? Да, у нас пока нет полноценной трассы. Но здесь нас во многом сдерживала как раз позиция Министерства транспорта и отсутствие реального инвестора. Теперь обе эти проблемы сняты.

У нас есть опыт Советского Союза, который дошел до тестовой линии: в городе Раменское была построена достаточно протяженная линия. Были также планы строительства маглева в Армении, и даже эстакаду там начали строить. То есть нам остается полшага сделать до гораздо более высокого уровня, все готово.

Но вот что хотелось бы отметить. В том, что касается технологии высокоскоростного железнодорожного транспорта, господин Белозеров уверен, что тут достигнут девятый уровень готовности? Ведь он наверняка говорит о той технологии, которую планируется использовать в России и которая предполагает скорость до 400 километров в час. Но со скоростью 400 километров в час не ездят нигде в мире. Все рекорды, которые были установлены, 400 километров в час и выше, были сделаны на опытных образцах, которые для коммерческой эксплуатации предназначены не были. Проблема в инфраструктуре — рельсах, устройствах токосъема. Самая скоростная линия, рассчитанная на 350 километров в час, — это Китай. Но она одна. Остальные — 300 и медленнее.

— Но у нас предполагается скорость на ВСМ 360 километров в час.

— Последние разговоры были о том, что эти поезда повезут пассажиров со скоростью 400 километров в час. Но хочу заметить, что у РЖД, кроме эскиза поезда, ничего нет.

— То есть вы хотите сказать, что со своей технологией магнитной левитации продвинулись дальше РЖД с их высокоскоростным движением?

— Получается так. Это выглядит смешно на самом деле. Я же не только магнитной левитацией занимаюсь. Я имею прямое

Магнитно-левитационная транспортная технология представляет собой технологию колеевого транспорта, базирующуюся на эффекте магнитной левитации: подвес тела в магнитном поле, компенсирующем гравитационное поле Земли.

Магнитно-левитационная транспортная система — транспортная система с поездами на магнитном подвесе, движимыми и управляемыми магнитными силами (сила тяжести уравновешивается силой магнитного поля). В процессе движения поезд или платформа не соприкасаются с путевой структурой — между ними существует регулируемый воздушный зазор. Это исключает трение и сопутствующий износ конструктивных элементов, а главной противоположно направленной силой является аэродинамическое сопротивление воздуха. Левитационный путь при этом располагается на эстакаде, установленной на сваях, в том числе в вечной мерзлоте.



## Некоторые проекты подвижного состава на магнитном подвесе в мире

### Коммерческая линия маглев в Шанхае (Китай)

Соединяет аэропорт Шанхая Пуудун с линией метро.

Построена консорциумом Siemens (поезд Transrapid) и ThyssenKrupp (дорога). Движение начато в 2004 году. протяженность линии — 30 км. Стоимость проекта — 1,3 млрд долларов. Используется электромагнитная технология (EMS), когда левитация обеспечивается за счет магнитного поля электрических катушек.

Максимальная скорость поезда на этой трассе — 431 км/ч. Время в пути — около 7 минут 30 секунд.

### Проект CRRC 600 (Китай)

Высокоскоростной поезд на магнитном подвесе, способный развивать скорость до 600 км/ч. Разрабатывается китайской государственной компанией CRRC Corporation.

Для обеспечения левитации используется технология EMS. Первый состав был представлен в 2021 году.

### Проект T-Flight (Китай)

Проект высокоскоростного поезда на магнитном подвесе, который движется в трубе с разреженным воздухом. Развитие американского проекта Hyperloop. Разработкой занимается Китайская аэрокосмическая научно-промышленная корпорация (CASIC).

Какая технология используется для магнитного подвеса, не раскрывается. Не исключено, что применена гибридная схема — сверхпроводящие электромагнитные катушки и постоянные магниты. В феврале этого года CASIC сообщила, что, двигаясь по трубе низкого вакуума, поезд достиг скорости свыше предыдущего рекорда 623 км/ч, который был поставлен им же в 2022 году, но в атмосфере. Какой именно скорости поезд достиг в трубе, не сообщается. Ранее в СМИ проходила информация, что проект T-Flight предполагает достижение скорости до 2000 км/ч.

### Проект JR-Maglev (Япония)

Разрабатывается Японским исследовательским институтом железнодорожной техники совместно с оператором Japan Railways с 1970-х годов. Построено уже несколько поколений поездов. Для создания левитации используется технология электродинамического подвеса на сверхпроводящих магнитах (EDS). Эффект левитации возникает после того, как поезд наберет скорость свыше 100 км/ч на дополнительных колесах. Максимальная достигнутая скорость — 603 км/ч. Поезд используется и для перевозки пассажиров в качестве демонстрации технологии. Испытательная трасса длиной порядка 19 км в перспективе будет включена в состав скоростной линии маглева Токио — Осака.

### Проект Transport System Bögl (TSB)

Проект разрабатывает немецкая строительная компания Max Bögl, специализирующаяся на инфраструктурных проектах. Компания заявляет, что TSB имеет некоторые различия с системой на магнитном подвесе Transrapid, в том числе имеет более низкую скорость (до 150 км/ч) и предназначена для внутригородских беспилотных пассажирских перевозок. Как утверждает Max Bögl, ее система позволяет на 20% снизить эксплуатационные расходы по сравнению с традиционными системами «колесо — рельс».

Совместно со своим китайским партнером Chengdu Xinzhu Road & Bridge Machinery Co компания построила в Китае демонстрационную трассу длиной 3,5 км в расчете на китайский рынок. Вместе с тем ранее сообщалось, что рассматривается возможность использования TSB в аэропорту Мюнхена (Германия). Впрочем, на сайте TSB последние новости датированы 2021 годом.

отношение к Петербургскому университету путей сообщения, а университет достаточно глубоко вовлечен в проект ВСМ. И я знаю, что на текущий момент у нас нет своих рельсов, которые рассчитаны на такие скорости. У нас нет двигателей, у нас нет токосъема, у нас нет колесных тележек, что важно. Это достаточно серьезные вопросы.

— *А что вы по технологии маглева можете прямо сейчас показать?*

— У нас полностью собран макет в размере один к трем. Сейчас мы настраиваем совместную работу магнитов линейного двигателя, и я надеюсь, что через месяц мы сможем продемонстрировать левитацию и электродвижение на этом макете.

Макет — это сам путь и тележка грузоподъемностью 400 килограммов. Это фактически готовый промышленный образец. Сколько-нибудь значимую скорость там не развить, поскольку размеры лаборатории не позволяют, но тележка подвешивается в воздухе и движется. Используются гибридные магниты, то есть постоянные и электромагниты в тандеме. Последние увеличивают и уменьшают силу притяжения к левитационной полосе в зависимости от того, насколько нагружена тележка.

— *Как обстоит дело с созданием полигонов?*

— По первому, в Санкт-Петербурге, готовим проект. По второму предварительную трассу мы определили и в мае у нас будет обсуждение в Якутске. Настрой серьезный. Сейчас по Якутии разрабатываем обоснование строительства линий магнитной левитации. Там северный завод, там обеспечение жизнедеятельности портов Северного морского пути.

— *Я правильно понимаю, что вы на Севере можете целую сеть линий маглева развернуть?*

— Да. Более того, в этом есть заинтересованность у «Росатома», который отвечает у нас за арктическую зону, за развитие Северного морского пути, контролирует северный завод.

— *«Росатом» еще и ответственный за развитие редкоземельной промышленности. А это постоянные магниты, которые необходимы для вашей технологии магнитной левитации.* (См. «Дойти до конца цепочки», «Монокль», № 6 за 2024 год.)

— Да, здесь все удачно срастается.

## Магнит против колеса

— *В России дан старт строительству ВСМ Москва — Санкт-Петербург. Это будет железнодорожная магистраль. Выбор сделан?*

— Когда перед Китаем встала проблема перемещения больших масс населения, обеспечения его мобильности, на уровне государства шел выбор технологии, которая позволит все это сделать. Они сразу отметили технологию ВСМ и технологию маглев. И взяли обе. Для маглева построили полигон 30 километров, а для ВСМ около 200. И мотивировали это тем, что маглев они взяли на перспективу, потому что на тот момент коммерческой эксплуатации высокоскоростного маглева не было. А ВСМ они взяли сразу как решение, которое уже готово к коммерческой эксплуатации. Но ВСМ они стали строить на эстакадах, заранее закладывая возможность перешивки железной дороги на магнитную левитацию, предполагая сэкономить достаточно серьезные средства.

Национальный транспортный план Китая предполагает строительство 6600 новых линий магнитной левитации, но при этом заложен и постепенный перевод линий ВСМ на линии маглев. Предполагается, что перевод начнется по мере окончания жизненного цикла железнодорожных путей на высокоскоростных линиях. Это абсолютно нормальная, рабочая история. Можно поаплодировать дальновидности китайцев.

## Состав консорциума «Российский маглев»

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I.

АО «Научно-исследовательский институт мостов и дефектоскопии».

Компания «Литий» (разработка и производство токоприемников и электрических машин малой мощности).

НПП «Апатэк» (создание изделий из композитных материалов).

«Гостмост» (строительство путепроводов, эстакад и транспортных развязок, мостов и тоннелей).

НПК «Энергодвижение» (разработка и производство электрических машин на постоянных магнитах).

НИИЭФА им. Д. В. Ефремова (разработка и создание энергоэффективных подвесов для магнитно-левитационных транспортных систем).

ООО «НИИЭФА-Энерго» (исследования, конструирование, проектирование, изготовление электротехнического оборудования).

НИИИС им. Ю. Е. Седакова (производство электроники).

ИПК «Страж» (разработка и производство систем безопасности и геопозиционирования).

«Форс Технологии» (проектирование, моделирование).

«Маглевтех» (оперативное управление и координация деятельности входящих в консорциум организаций).

— Я в первую очередь все-таки ориентируюсь на развитие территорий нашей страны. У нас есть огромные регионы, где железная дорога отсутствует. Я, например, не верю в сказки про железнодорожный Северный широтный ход (проект строительства железной дороги в Ямало-Ненецком автономном округе длиной 707 км, которая должна связать западную и восточную части округа и Северную железную дорогу со Свердловской. — «Монокль»). А вот в магнитно-левитационный ход верю, для меня это совсем не сказки.

У любой технологии наступает переломный момент, когда она уходит в прошлое. У нас были, если говорить про транспорт, перевозки на конной тяге, были водные внутренние перевозки, и путь из Петербурга в Москву занимал по воде от 16 суток, а когда пришла железная дорога, случилась настоящая революция, потому что перевозки существенно ускорились. Железная дорога на этом маршруте водный вид транспорта подвинула, так как проявила свою конкурентоспособность.

А вот в северном завозе не смогла: от Северного морского пути вниз по Якутии она менее конкурентоспособна, чем внутренний водный транспорт, несмотря на все проблемы, которые там есть. К этому нужно спокойно относиться.

Более того, компания «Российские железные дороги» — это не частная корпорация. Это государственная корпорация, которая должна в первую очередь руководствоваться не узкокорпоративными интересами, а интересами государства.

Знаете, мне нравится одна фраза, которую любит повторять Андрей Фурсов, историк и политолог: «Нужно открывать рот только на то, что ты сможешь прожевать».

Я считаю, что это вполне относится к нашему взаимодействию с РЖД: не нужно пытаться нам испортить жизнь при работе в Якутии просто потому, что железная дорога там построена не будет. С точки зрения развития страны, наоборот, полезно, чтобы появлялись северные линии маглева.

— Вы хотите сказать, что по вечной мерзлоте, на севере, рациональнее строить маглев?

— Конечно. Это намного эффективнее. Давайте простой бытовой пример. Как проще всего идти по глубокому снегу?

— На лыжах.

— Конечно. А если дама пойдет в сапожках на шпильках, это, наверное, будет одним из самых плохих решений, правильно?

— С этой точки зрения жаль, что мы между Санкт-Петербургом собираемся строить железнодорожную высокоскоростную магистраль по земле, а не по эстакадам.

— Вы знаете, я думаю, что у нас есть все шансы построить ВСМ сразу на магнитной левитации, если учесть, где находится наш железнодорожный высокоскоростной транспорт, а где магнитно-левитационный.

— Насколько я понимаю, «Синара» готовится отдать на испытания высокоскоростной поезд уже в 2026 году, а начать поставки — в 2028-м. На этот же год планируется запуск движения по ВСМ.

— Я не против того, чтобы «Синара» пыталась построить высокоскоростные поезда. Но срок этот достаточно близкий. И по строительству линии. У нас строительство железной дороги — это порядка 30 километров в год при двухлучевой организации строительства. Все железнодорожные проекты у нас реализуются с такой скоростью. Начав строить ВСМ даже в двух местах, мы получим 60 километров в год. Да даже сто! От Москвы до Питера их 700. Семь лет минимум.

— А если навалится всем миром, что называется, поделят на участки и одновременно будут строить?

— А как же Восточный полигон? Там дефицит кадров. Вот в чем проблема: строительство железной дороги — очень ресурсоемкое мероприятие. Оно требует очень много техники и очень много людей. Это факт.

Строительство линии магнитной левитации не настолько ресурсоемкое. Один метр пути маглева в четыре раза легче, чем железная дорога. Для строительства маглева не нужна тяжелая строительная техника. Эстакаду мы делаем на винтовых сваях и сверху кладем на них заводские модульные конструкции, балки. И все. Получается такой легкий путь.

Поэтому мы и говорим, что это можно сделать быстро.

— Хорошо, сама линия маглева будет легче, а будет ли дешевле? В Китае 30 километров обошлись в 1,3 миллиарда долларов. Правда, вместе с подвижным составом. Но все равно дороже железной дороги.

— Там действительно было дороже, но на то был целый ряд причин. Сейчас мы предполагаем, что мы построим, уложившись в стоимость обычной железной дороги, не высокоскоростной.

— А что касается эксплуатации и окупаемости, кто выигрывает: магнитная левитация или «колесо — рельс»?

— Коллеги из Германии сравнили поезда ICE3 (высокоскоростной электропоезд производства Siemens, на регулярных перевозках развивает скорость порядка 300 км/ч. — «Монокль») и поезд Transrapid по стоимости жизненного цикла. Получилось, что у маглева стоимость жизненного цикла существенно ниже благодаря тому, что линии магнитной левитации требуется значительно меньше обслуживания и ремонтов, чем железной дороге.

У маглева нет трения, нет ударных контактов, соответственно, долговечность конструкций намного выше. Нужно меньшее количество инспекций. Расходы в разы ниже. А раз меньше ремонтов, то объем фактической перевозки ближе к общей пропускной способности магистрали. По тому же Восточному полигону грузов перевозится меньше, чем его пропускная способность, из-за ремонтов полотна. На длинном плече это особенно заметно.

— Во время нашего с вами предыдущего разговора, в ноябре прошлого года, вы отмечали, что маглев не конкурент железной дороге. Что это две разные транспортные системы и они могут развиваться и существовать параллельно. А сейчас у меня закрадывается подозрение, что вы отчасти поменяли свое мнение и не исключаете, что маглев может стать конкурентом железной дороге на каких-то направлениях.



Вот так и маглев свою нагрузку передает на путь через левитационную лыжу, по сути через всю плоскость магнита. Нагрузка на путь получается порядка одного килограмма на квадратный сантиметр поверхности. А железнодорожный транспорт — через маленькое пятно контакта колеса с рельсом. Здесь получается от пяти до десяти тысяч килограмм на квадратный сантиметр. Разница — три-четыре порядка. Плюс нагонная волна, которую колеса создают. Тот, кто прокладывает железную дорогу по вечной мерзлоте, совершает реальный подвиг. На Транссибе есть «золотой километр». Участок пути с 6277-го километра по 6278-й. Здесь происходит постоянная деформация земляного полотна, рельсы проседают. Несколько раз в год нужно ремонтировать, скорость снижена до 40, а порой и до 15 километров в час.

— *Тоже вечная мерзлота?*

— Да, она там отличается от той, что на севере, но тем не менее.

И поэтому магнитная левитация здесь может стать альтернативным решением.

## Маглеву — быть!

— *Как развивается технология магнитной левитации в мире? Вот, к примеру, Китай сегодня развивает два направления — проект поезда T-Flight, который стал развитием проекта Hyperloop, и CRRC 600.*

— Если опираться на транспортный план Китая и на то, что они анонсируют Международному совету по магнитной левитации, то основной фокус у них сделан на развитие собственной атмосферной левитационной технологии. И в 2026–2027 годах они будут готовы продемонстрировать этот поезд во всей его красе.

Что касается вакуумной истории, она, на самом деле, не такая простая. Мы тоже вакуумом занимаемся, как и сверхпроводимостью. Там есть вопросы, которые требуют решения, но, в принципе, это то, к чему мы, вероятно, придем достаточно быстро с точки зрения отработки технологии. Вопрос в том, насколько быстро мы ее начнем использовать.

— *Насколько я понимаю, для достижения высокой скорости, тех 600 километров в час, нужно применять сверхпроводимые магнитные катушки.*

— Мы сейчас, скажем так, взяли шефство над лабораторией, которая занимается сверхпроводниковой левитацией, и разработки, которые они вели, и следующий цикл разработок, который мы инициировали, как раз нацелены на то, чтобы получить очень скоростной маглев.

— *Очень скоростной — это сколько?*

— В атмосфере — 600 километров в час, а в трубе, из которой выкачан воздух, мы пока скромно говорим, что где-то в пределах 2400 километров в час. Это сопоставимо с той скоростью, которую развивали Ту-144 и «Конкорд», сверхзвуковые пассажирские лайнеры.

— *Этот поезд, получается, должен будет преодолевать сверхзвуковой барьер...*

— При движении в вакууме это не самая главная проблема. И помимо этого есть приличное количество задач, которые нужно решить. На уровне Международного совета по магнитной левитации у инженеров нет единого мнения по поводу того, каким образом нужно переходить к вакууму.

Вы знаете, в транспорте всегда нужно предусматривать максимальное количество гадостей, которые могут произойти с самим транспортным средством, с инфраструктурой. Когда мы технологию Hyperloop изучали и писали отзыв на нее, то в конечном счете потопили эту технологию здесь, в России. Просто на тот момент для огромного количества потенциальных проблем Hyperloop не было решения. По крайней мере,

в том варианте, который предлагали американцы. Как мы сможем избежать всего этого? Пока далеко забегать, наверное, не будем. У нас есть решение, которое мы готовы поставить «на магнит» — сказать «на колеса» будет неправильно — и запустить.

— *В конце марта были сообщения, что японские железные дороги переносят срок запуска маглева между городами Токио и Нагоя. Длина этой линии — 286 километров. Запустить ее предполагалось в 2027 году. Новая дата пока не определена. Ранее сообщалось, что в перспективе линия может быть продлена до Осаки, что в сумме составило бы 438 километров. Это уже вполне себе коммерческая линия. Как скажется этот перенос на продвижении технологии магнитной левитации?*

— Да, переносят. Там есть сложности с трассировкой, не могут определиться с маршрутом. Рельеф сильно пересеченный, нужно строить много тоннелей. Плюс префектуры начали подключаться к проекту: «Мы хотим, чтобы у нас была остановка». — «И у нас». — «И нас»... В итоге из-за частых остановок под угрозой оказалось то, что поезд сможет развивать скорость 600 километров в час. В конце концов этот вопрос префектурам зарубили и решили вести строительство директивным способом.

Еще и ковид повлиял на сроки. Но начало строительства вокзала под маглев в Нагое я видел собственными глазами.

— *То есть у японцев нет проблем с технологией и постройкой поезда?*

— Конечно. Они уже отработали технологию, и уже не одно поколение поездов сменилось.

— *Какие планы относительно маглева в США?*

— Последняя информация была о том, что они хотят взять японскую технологию. Проводились общественные слушания на предмет строительства линии Вашингтон — Балтимор. И вроде как даже было положительное решение. А потом этот проект из информационного поля ушел.

— *А в Европе что происходит?*

— В Европе достаточно большую активность проявляет компания Max Bögl.

У них интересная технология. Она ограничена скоростным режимом 120–150 километров в час. Но экономические результаты они показывали очень хорошие. У них есть схожесть с нашей технологией с точки зрения определения активной и пассивной части линейного двигателя между инфраструктурой и подвижным составом. Они добились действительно очень хороших результатов, просто фантастических. У них была демонстрационная линия в Гамбургском порту. Потом порт купили китайцы, срок экспозиции прошел, линию разобрали, вернули на место, где она была у них в тестовой эксплуатации. Они достаточно активно вели переговоры с градоначальниками Мюнхена на тему строительства внутригородской пассажирской линии.

— *Трамвай на магнитном подвесе?*

— Да. Вы знаете, мы говорим, что фокусируемся на грузовом движении, но мы тем не менее сумели концептуально реализовать идею создания вагона маглев с радиусом поворота как у трамвая. Это открывает достаточно серьезные перспективы с точки зрения расширения возможности использования технологии.

— *Я так понимаю, что вы решили действовать по всем направлениям применения магнитной левитации — и грузовые перевозки, и высокоскоростное пассажирское движение, и внутригородской транспорт. Так уверены, что маглев в России будет?*

— Да, обязательно будет. Мы уверены, что он пойдет на пользу стране, отечественной промышленности и гражданам. ■

Александр Лабыкин

# Выбор пал на «АгроТерра»

Один из крупнейших землевладельцев в России зерновая и логистическая компания «АгроТерра» с американскими корнями на днях была передана в управление государству. Критерии выбора именно этой компании с иностранным капиталом для передачи государству пока непонятны



КОМПАНИЯ «АГРОТЕРРА»

Элеваторы «АгроТерры» — привлекательный для потенциальных покупателей актив

**П**о указу президента **Владимира Путина** входящая в топ-20 крупнейших землевладельцев России компания «АгроТерра» перешла под управление Росимущества. Механизм изъятия активов у компаний с иностранным участием появился с апреля прошлого года как ответ на конфискацию в США и «примкнувших к ним» государствах имущества России, российских граждан или компаний. Эксперты отмечают, что только в различных отраслях агропромышленного комплекса России есть десятки компаний с иностранным участием, но по каким критериям правительство изымает активы у одних компаний и не трогает другие, пока не ясно.

## Родом из зернотрейдеров

Активы группы «АгроТерра» были переданы во временное управление Росимуществу на том основании, что ее фактическим владельцем является нидерландский холдинг AgroTerra Investments B. V, основанный американской компанией NCH Capital Inc., которую создал американец украинского происхождения **Джордж Рор**. Он с 1990-х годов инвестировал в сельхозактивы стран СНГ и Восточной Европы, и к 2012 году его компании управляли уже более 800 тыс. га земли в России, Болгарии, Казахстане, на Украине, Румынии и еще ряде европейских стран, производя до 4 млн продукции растениеводства в год.

Российская «АгроТерра» была создана в 2008 году и занималась поначалу в основном экспортом зерновых и масличных культур. При этом компания активно собирала сельхозземли в России различными способами — как приобретала в собственность, так и брала в долгосрочную аренду. По данным самой компании за прошлый год, группа объединяла 24 хозяйства в Курской, Тамбовской, Тульской, Рязанской, Пензенской, Липецкой и Орловской областях. По данным консалтинговой компании BEFL, на май 2023 года «АгроТерра» контролировала 265 тыс. га сельхозземель (в Украине земельный банк компании почти вдвое больше — свыше 400 тыс. га), занимая 18-е



место среди российских латифундистов. Стоимость ее сельхозугодий в 2022 году Forbes оценивал в 23,2 млрд рублей, тогда компания занимала 15-ю строчку в топ-20 землевладельцев. Компания достаточно быстро перешла от простого экспорта зерна к самостоятельному производству сои, пшеницы, сахарной свеклы, подсолнечника и рапса. Выстроила логистику для сохранности зерна и увеличения возможности продавать его на пике цен, для чего возвела 19 собственных зернохранилищ и элеваторов общей мощностью более 500 тыс. тонн с подъездными железнодорожными путями к ним. Это обеспечило ей преимущество при экспорте как своего зерна, так и зерна сторонних хозяйств.

Более того, с 2014 года группа компаний «АгроТерра» развивает направление семеноводства, обеспечивая семенами не только себя, но и другие хозяйства. А в прошлом году начала проектировать строительство семенного завода в Курской области мощностью 440 тыс. посевных единиц кукурузы и подсолнечника. Планировалось, что 12% всех семян кукурузы для российских аграриев будет производиться на этом заводе. Окупаемость нового семенного центра оценивалась топ-менеджерами компании в 9–10 лет.

Согласно указу президента, в управление Росимущества перешли четыре компании холдинга, отвечающие за ключевые направления: ООО «Капитал АгроФинанс», ООО «АгроТерра», ООО «АгроСистема-Регионы» и ООО «АгроСистема». Все они через другие компании подчинены головной американской. «На данный момент компания еще не получила дополнительной информации относительно указа о передаче долей в уставном капитале группы «АгроТерра» во временное управление Росимуществу, — говорит руководитель пресс-службы группы **Мария Деревцова**. — Что касается текущей работы, то посевная кампания стартовала еще на прошлой неделе. Сейчас практически все хозяйства «АгроТерры» приступили к полевым работам».

Эксперт зернового рынка **Александр Корбут** подтверждает, что это так: «Ресурсы у них закуплены, сев начался, техника есть, причем техника хорошего качества, так что вопрос операционной деятельности по созданию продукции можно считать закрытым. Смена собственников на это влияния оказывать не будет», — уверен он.

### Изъяли, но позволили продать

В прошлом году механизм изъятия активов иностранных компаний во временное управление государством был применен к финскому энергетическому концерну Fortum и сети типографий «Прайм Принт»,

принадлежащий норвежской Amedia. В аграрном и пищевом секторе такой рестрикции подверглись доли иностранных компаний в российской «дочке» Danone и производителя пива и напитков «Балтика». Холдинг Danone принадлежит французской Produits Laitiers Frais Est Europe и, по данным «Союзмолока», занимает первое место среди переработчиков молока в России с выручкой 126,9 млрд рублей. Его ближайший конкурент «Вимм-Билль-Данн» (входит в американскую PepsiCo), выпуска-

Закировым за 17,7 млрд рублей, из которых 7,7 млрд пойдет на погашение долга. Эксперты рынка считали эту сумму заниженной, а также не понимали, войдут ли в ее стоимость бренды, разработанные владельцами Danone.

В молочной подотрасли АПК подобный опыт продажи активов уже был: финский производитель масла и плавленых сыров Valio еще в 2022 году нашел покупателя на свой российский бизнес — это производитель колбасных изделий компания



МАРК ОЛЬШАНСКИЙ/ТАСС

«АгроТерра» делает ставку на выращивание наиболее маржинальных сельхозкультур — кукурузы, сои и других

ющий молочной продукции на 117,2 млрд рублей в год, решения о передаче активов в управление государству избежал.

Впрочем, и Danone, возможно, тоже не останется в руках государства. Его 13 заводов в разных регионах страны были переданы Росимуществу летом прошлого года, а генеральным директором был назначен бывший зампред правительства Чечни и экс-министр сельского хозяйства республики **Якуб Закриев**, переименовавший бизнес в Health & Nutrition (H&N). Но уже в марте этого года президент отменил свой указ, поскольку на активы Danone нашелся покупатель — компания «Вамин» из Татарстана, которая принадлежит **Минтимеру Мингазову**, вошедшему в совет директоров российской структуры Danone вскоре после того, как холдинг возглавил Якуб Закриев. Директор одной из компаний, принадлежащих «Вамин», **Айрат Мухамадеев** прежде писал главе Минсельхоза **Дмитрию Патрушеву**, что «Вамин» готов приобрести российские активы Danone в равных долях с Якубом

«Велком». «Скорее всего некоторых топ-менеджеров будут менять и в «АгроТерре», — предполагает **Александр Корбут**. — Тех, кто отвечает за финансы, закупки и прочее, а также линейных менеджеров, которые отвечают за операционную деятельность, поменять будет сложнее, очень много специфики в хозяйствах «АгроТерры». Найти покупателей на этот актив труда, думаю, не составит, потому что показатели у компании хорошие, активы высокотехнологичные, завидная логистика».

### Из опасения «саботажа»

Председатель правления Союза экспортеров зерна **Эдуард Зернин** отмечает, что в растениеводстве иностранные инвесторы владеют в России уже более 1 млн га земли сельхозназначения (из почти 200 млн га), причем это наиболее востребованные земли, в основном в Центральной черноземной зоне страны. Например, французская группа компаний Sueden производит в России более 550 тыс. тонн зерновых

культур в год. А один из крупнейших мировых поставщиков сырьевых товаров французская Louis Dreyfus входит в топ-10 крупнейших экспортеров зерна, владея в России 12 зерновыми элеваторами. Компания также контролирует более 100 тыс. га в собственности и долгосрочной аренде в Южном федеральном округе (Ростовская область и Ставропольский край).

Правда, Louis Dreyfus еще в прошлом году заявила, что приостанавливает экспорт зерна из России и начинает ис-

Из наиболее заметных — французская Bonduelle в Краснодарском крае, которая владеет двумя заводами по переработке овощей производственной мощностью более 85 тыс. тонн продукции в год и около 11 тыс. га собственных посевных площадей. Некоторые японские и южнокорейские компании управляют землями в Приморье, хотя их страны теперь не считаются дружественными, а значит, их бизнесу тоже может грозить передача в управление Росимущества.



КОМПАНИЯ «АГРОТЕРРА»

Семеноводство — самое технологичное и перспективное направление в компании «АгроТерра». В прошлом году компания начала проектировать строительство семенного завода в Курской области, который может занять до 12% российского рынка семян кукурузы

кать инвесторов, которые приобретут ее здешние активы. Так же в прошлом году поступили другие крупные экспортеры зерновых и масличных — американская Cargill и канадская Viterra. На активы последних двух претендовал производитель удобрений «Уралхим», но пока о подготовке сделки не сообщалось (та же «Виттера-Рус» переименовалась в «МЗК Экспорт» и передала часть акций в управление менеджменту для обхода западных санкций). «В растениеводстве компаний с иностранным участием немало, ту же компанию Sucden пока никто не трогает, — говорит Эдуард Зернин. — Я не знаю, кто может быть инвестором «АгроТерры», это во многом зависит от амбиций их топ-менеджеров».

Эксперты также отмечают, что некоторые компании с иностранным участием обходят закон, по которому иностранцы не могут владеть землями сельскохозяйственного назначения в России, если их участие в российской компании более 50%. Для этого здесь создают «внучек» головных компаний.

Немало проектов с иностранным участием в молочном бизнесе, например чешская PPF Group, нидерландская Olam International, которая в партнерстве с Русской молочной компанией возвела молочный комплекс в Пензенской области, а также чешская «РАВ Агро». Куда более известен один из крупнейших производителей и переработчиков молока в России и Европе агрохолдинг «Эко-Нива», основанный обрусевшим немецким предпринимателем **Штефаном Дюрром**. «Эко-Нива» владеет предприятиями в 12 регионах страны и управляет около 632 200 га сельхозземель, развивая на них главным образом молочное и племенное скотоводство, переработку молока, выращивание зерновых, производство семян и прочее.

Немало иностранных инвесторов поднимали и отечественное свиноводство. Например, с 2001 года институциональный инвестор из Франции **Патрик Хоффман** создал в России свиноферму «Белоген», а потом и селекционно-

генетический комплекс «Отрада ген» — один из немногих центров, который избавил наших свиноводов от необходимости завозить в страну родительские стада поросят. Помимо Хоффмана комплексом владеют американский инвестфонд Natural Pork, французская Sucden и несколько физлиц — граждан Франции, США и России. Свинофермы также строил в России и один из крупнейших мясопереработчиков Европы немецкий Toennies Lebensmittel GmbH & Co. «Несмотря на большое число инвесторов, вложивших в российское свиноводство миллиарды долларов, мы не видим какого-то беспокойства среди них по части изъятия активов в управление государством, — говорит генеральный директор Российского союза свиноводов **Юрий Ковалев**. — Никто из них не желает уходить из России, поскольку это более емкий рынок сбыта, чем в той же Европе. Возможно, поэтому их эта тенденция не коснется. К тому же у нас в свиноводство в основном инвестировали частные лица, а не крупные глобальные компании, которые первыми оказываются под прицелом при изъятии активов».

Ранее, при обсуждении закона о возможности изъятия активов иностранных компаний из недружественных стран, правительство объясняло такую необходимость вероятностью «саботажа» со стороны иностранных владельцев и того, что пищевой сектор может от этого пострадать. «Но ничего такого мы не видели ни с одной агрокомпанией, несмотря на заявления некоторых об уходе с российского рынка, они под тем или иным предлогом остаются здесь, — говорит управляющий партнер консалтинговой группы «Агроинвестсервис» **Игорь Гоц**. — Поэтому, полагаю, критерии оценки того, у кого изъять в управление имущество, а у кого нет, слишком субъективные. Или же за этим стоят какие-то интересы других игроков рынка, о которых мы пока не знаем».

Доцент кафедры макроэкономической политики и стратегического управления, МГУ им. М. В. Ломоносова **Олег Буклемишева** считает, что все манипуляции вроде «зуб за зуб, око за око» со стороны правительства не имеют перспективы, а лишь приводят к осложнению ситуации. «Изымать активы инвесторов из недружественных стран лишь потому, что их правительство арестовали активы наших компаний, думаю, в целом вряд ли верный подход, — говорит он. — Дело даже не в том, что государство — менее эффективный собственник при управлении бизнесом. Просто такое, пусть и временное, изъятие бизнеса приведет к дальнейшим встречным недружественным шагам, и это только загоняет ситуацию в угол».



## Евгения Обухова Бензин растекся по бирже

Хотя через биржевой рынок проходит более четверти всего топлива на внутреннем рынке, он остается несбалансированным. Следующий шаг — обелить и вывести на биржу мелкий опт, а также приструнить недобросовестных игроков

3

а последний год цены на бензин охлаждали дважды: в сентябре 2023-го и в феврале 2024-го. И оба раза в пакет «охлаждающих» мер входило увеличение норматива продажи топлива на бирже. Доля дизеля, которая должна обязательно отправляться на СПБМТСБ, в октябре поднялась с 9,5 до 12,5%, в феврале — с 12,5 до 16% (подробнее см. «Топливо оставили дома», «Монокль» № 10 за 2024 год). Доля бензина была повышена с 13 до 15% в прошлом октябре. Эти нормативы нужны для тех нефтяных компаний, которые до сих пор неохотно продают свой товар через биржу. Через СПБМТСБ уже проходит более четверти всего топлива на внутреннем рынке (31 млн тонн в прошлом году), но это заслуга преимущественно одной крупной «социально ответственной» нефтяной компании, которая заводит на биржу до 40% своего производства.

Вообще, смысл перевода торговли бензином и дизелем, а также другим сырьем на биржу в том, что это мешает компаниям разгонять цены, так как биржа в теории представляет собой совершенный рынок, где спрос и предложение балансируются моментально, а цена всегда справедливая. Более того, на СПБМТСБ говорят, что именно биржевая цена сейчас определяющая для рынка топлива. «То, что мы получим здесь, во время спот-торгов и регистрации внебиржевых сделок, моментально транслируется во внебиржевые договоры», — заявил на прошедшем в марте форуме «Биржевой товарный рынок — 2024» глава СПБМТСБ Игорь Артемьев. Дело в том, что большинство компаний перешли на формульное ценообразование, и какая цена сегодня сложилась на бирже — такая и будет во внебиржевом договоре фактической поставки.

Кажется странным, что, коль скоро через биржу продается уже больше четверти всего топлива, мы до сих пор видим ценовые всплески (см. график). Но на самом деле биржевой рынок тоже несовершенен.

### От шока не спастись

По мере того как все больше сырья начинает продаваться на организован-

ных торгах, все ярче проявляются их особенности.

Самая яркая особенность — волатильность: биржевые игроки моментально реагируют на любые новости. Другая особенность — неравномерный спрос: игроки могут уходить и приходить, и логично, что они начинают особенно активно пользоваться биржевой инфраструктурой в периоды пикового спроса. Это подстегивает цены.

Именно за счет достаточно большого размера биржевого рынка топлива любой товарный шок, которому подвергается отечественный рынок, быстро транслируется участниками биржевых торгов в ценовые параметры, пишет старший вице-президент СПБМТСБ Антон Карпов в статье «Биржа как трансмиссионный механизм в условиях открытой экономики» («Энергетическая политика», № 3 за 2024 год).

Скачок цен на бензин и дизтопливо августа–сентября 2023 года на СПБМТСБ объясняют тем, что нефтяные компании снизили предложение топлива на торгах на 10–15% относительно уровня 2022 года и одновременно со стороны покупателей начал появляться ажиотажный спрос, плюс на биржу начали выходить новые участники торгов, включая сельхозпроизводителей, которые не смогли купить топливо на внебиржевом рынке. В результате спрос в моменте возростал в 3,8–4,5 раза.

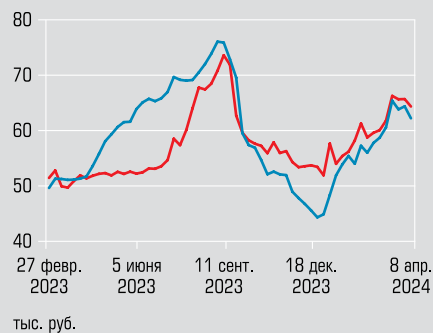
Еще до осеннего запрета на экспорт биржа ввела в действие собственные механизмы, чтобы не допустить экспорта топлива, купленного на площадке (напомним, торги на СПБМТСБ являются поставочными).

СПБМТСБ также изменила ценовые границы для заявок, ограничив их +0,5% в сторону увеличения цены, ввела механизм «дискретного аукциона» для призаоводских базисов (то есть для НПЗ), ограничила число пустых заявок, постаралась пресечь использование торговых роботов и завела реестр недобросовестных игроков.

### Те самые спекулянты?

Кроме того, структура биржевого предложения все еще сильно перекошена: глава Российского топливного союза

Биржевая торговля обычно связана с заметной волатильностью цен



■ Бензин 95, бирж. цена  
■ Дизель летний, бирж. цена

Источник: СПБМТСБ

(РТС) Евгений Аркуша в ходе форума «Биржевой товарный рынок — 2024» заявил, что большой объем продаж топлива на бирже, как уже говорилось выше, обеспечивается одной ведущей компанией. И если по объективным причинам ее продажи падают, это сразу выливается в нарушение баланса между спросом и предложением и цены идут вверх. «Мы неоднократно предлагали эту социальную ответственность распротранить и на другие компании путем увеличения норматива продаж», — говорит Аркуша.

Не застрахован биржевой рынок и от недобросовестных практик. Недаром в феврале Федеральная антимонопольная служба и СПБМТСБ пообещали оценить поведение участников биржевых торгов нефтепродуктами на предмет манипулирования рынком.

На цены влияют покупки нефтяными компаниями товара друг у друга. С этим долго боролись, говорит глава РТС, потому проблема была решена: появилась дополнительная сессия, где компании по адресным заявкам покупали друг у друга. Но потом дополнительная сессия исчезла. «Должны быть приняты какие-то решения, для того чтобы исключить покупки между нефтяными компаниями во время основной сессии. Они продают, они же покупают. Должно быть действительно рыночное ценообразование», — настаивает Аркуша.

Гендиректор «Уфаойл» Ринат Фатахов обращает внимание на большую «серую зону» в мелком опте. «Есть один путь — выводить мелкий опт на биржу, — уверен он. — У нас емкость рынка топлива не меняется, объемы производства не падают, и если мы убираем серый экспорт — то куда деваются объемы? Если у нас завтра выйдет на биржу 100–150 нефтебаз, это очень хорошо сбалансировать спрос в остальных оптовых стаканах».





Потребительский спрос разгоняется. Невзирая на все усилия Банка России по борьбе с перегревом экономики, потребительская активность населения постоянно повышается, в том числе за счет кредитования. Так, к концу марта индекс реальных потребительских расходов от сервиса «СберИндекс» почти достиг 113 пунктов. Напомним, что за 100 в нем приняты расходы населения в декабре 2018 года. Предыдущий рекорд был зафиксирован аккурат перед началом СВО и составил 109,55.

После небольшого спада в ноябре и вялого декабря граждане снова охотно тратят деньги, причем спрос растет третий месяц подряд — в марте этого года потребительские расходы достигли шестилетнего максимума. В номинальном выражении они увеличились за год на 17,4%, в реальном — на 8,8%. Сильнее всего выросли траты на непродовольственные товары (14,3% в реальном выражении), слабее всего — на услуги и общепит (2,8 и 2,9% соответственно). Отметим, что, согласно «СберИндексу», услуги и общепит уже давно превысили пик 2022 года, а вот интерес к «непродам» (одежде, обуви, мебели и прочему) возродился только недавно.

Как объяснили в пресс-службе Сбербанка, мартовское ускорение практически полностью объясняется увеличением расходов на непродовольственные товары (1,8% к февралю). Из всех категорий снижение было только у трат на продовольствие (–0,5% к февралю). При этом индикатор потребительской активности «СберИндекса», отражающий разное поведение расходов населения в разных категориях (покупки в аптеках, маркетплейсах, траты на бытовую технику, туризм, кафе и т. д.), остается примерно на уровне прошлого года.

## Оптимизм по-русски

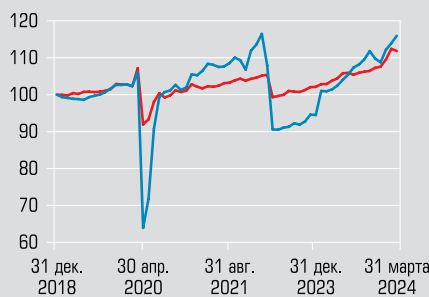
Предположений, почему после спада 2022 года потребительские расходы начали расти, много. Основная версия — увеличение доходов и уверенность в завтрашнем дне. Из опроса «инФОМ», проведенного по заказу Банка России, следует, что индекс потребительских настроений повышается третий месяц подряд и в марте достиг очередного исторического максимума — 113,3 пункта (+9,5 за год).

Опросы Росстата дают похожую картину. Индекс потребительской уверенности, отражающий совокупные потребительские ожидания населения, в первом квартале 2024 года поднялся по сравнению с предыдущим кварталом на шесть процентных пунктов, составив –7%. То есть оптимистов оказалось

на 7% меньше, чем пессимистов, нейтральные ответы в подсчетах не учитывались. Это «оптимизм по-русски»: если вспомнить, что во втором квартале 2022 года данный показатель демонстрировал впечатляющие –31%, то становится понятно, что нынешние –7% — очень позитивное значение. Такого уровня оптимизма в стране не было со второго квартала 2014 года.

«После стресса 2022 года, когда россияне переключились на сберегательную

Потребление преодолело уровни перед СВО График 1

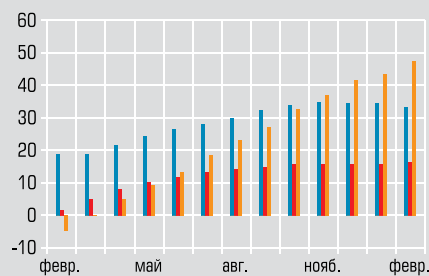


индекс реальных потребительских расходов, пункты, декабрь 2018 года = 100

■ Непрод. товары ■ Продовольствие

Источник: СберИндекс

С квартир население переключилось на автомобили, но в целом быстро растут все кредиты физлицам График 3



прирост г/г, %

■ Ипотечные жилищные кредиты  
■ Потребительские ссуды ■ Автокредиты

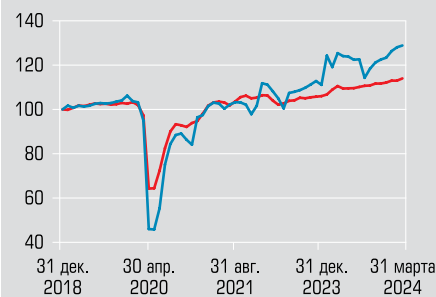
Источник: Банк России

модель поведения, отличающуюся экономией, осторожностью и самоограничениями, в 2023 году потребительские настроения вместе с аппетитами к кредитованию существенно повысились», — рассуждает генеральный директор Объединенного кредитного бюро Михаил Алексин.

Но вот парадокс: рост спроса, который мы видим, происходит на фоне усиления склонности граждан сберегать свои средства. Доля опрошенных, которые предпочитают откладывать свободные деньги, в марте составила 53,9% (–3,4 процентного пункта за год), а доля тех, кто предпочитает тратить, — 29,2% (+4,2 процентного пункта).

Правда, в последние месяцы тенденция начала меняться на противоположную: в марте доля людей, склонных к накоплению, выросла на 0,6 процентного пункта, а доля предпочитающих расходовать деньги, наоборот, снизилась на 1,4. Данные ЦБ подтверждают результаты последних опросов: средства физических лиц в банках (без эскроу) на конец февраля достигли 46,1 трлн рублей (+2,5% за месяц, +22,7% за год).

А сектор услуг и общепита давно превысил уровни 2022 года График 2

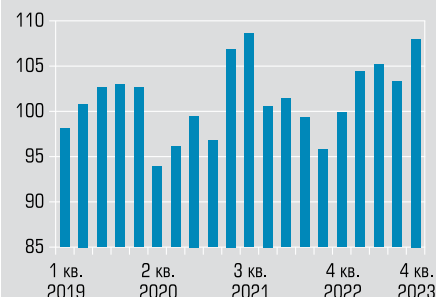


индекс реальных потребительских расходов, пункты, декабрь 2018 года = 100

■ Кафе, рестораны ■ Услуги

Источник: СберИндекс

После спада в 2022 году, в 2023 году реальные доходы населения вернулись к росту График 4



% к АППГ

■ Динамика реальных располагаемых доходов

Источник: Росстат

Ключ к этому парадоксу — потребительское кредитование, которое в значительной степени поддерживает нынешний уровень потребления.

## Повышение зарплат и автокредит в подарок

Годовой прирост потребительских кредитов на конец февраля составил 16,5% (портфель достиг 13,9 трлн рублей), автокредитов — 47,7% (1,8 трлн). Граждане все активнее пользуются кредитными картами: к концу 2023 года держателей кредитных карт впервые стало больше, чем имеющих кредит наличными — их число превысило 27 млн (+6,6 млн за 2023 год), тогда как

количество граждан, взявших заем наличными, за год практически не изменилось и составило 24 млн.

«По данным Банка России, темпы роста потребительского кредитования остаются выше ожиданий, что поддерживает потребление. Во многом это связано с увеличением выдач кредитных карт, где ставки всегда были высокими. Наличие беспроцентного периода также поддерживает интерес к карточному продукту», — рассуждает главный аналитик Совкомбанка Анна Землянова.

В финансовых организациях происходящее описывают со сдержанным оптимизмом, предполагая, что праздник потребления вот-вот закончится. Управляющий по анализу банковского и финансового рынков ПСБ Дмитрий Грицкевич считает, что потребление в первом квартале находилось в завершающейся фазе восстановления после просадки 2022 года.

Кроме того, по мнению представителя ПСБ, хотя с начала года инфляционные ожидания населения снижаются, они все еще остаются существенными и могут способствовать сохранению повышенной потребительской активности.

Наконец, важный фактор — быстрый рост зарплат, особенно у людей с небольшим доходом. «На фоне повышения МРОТ и дефицита на рынке труда в 2023 году опережающими темпами увеличивается заработная плата у населения с доходами ниже среднего уровня. Эта категория граждан пока не склонна сберегать и потому слабо реагирует на ужесточение денежно-кредитной политики. Существуют также отдельные сегменты потребительского рынка (например, легковых автомобилей), где реализуется отложенный спрос на фоне высоких инфляционных ожиданий», — перечисляет Грицкевич.

Напомним, что выросла не только номинальная заработная плата, но и реальные располагаемые доходы населения. В прошлом году, по данным Росстата, они поднялись на 5,4% (после снижения на 1% в 2022-м). Интересно, что в структуре расходов граждан доля обязательных платежей, взносов и прочих трат упала с 15,9 до 14,4%, объем сбережений увеличился с 3,4 до 6,4%, а наличная масса сократилась с 2,4 до 0,5%. Поскольку в наличных учитывается как рублевая, так и валютная составляющая, ничего удивительного в таких показателях нет: похоже, россиянам приходится в принудительном порядке отказываться от складирования долларов и евро под матрасами.

Анна Землянова соглашается: причина высокого потребительского спроса в увеличении доходов. И похоже, в 2024

Парадокс: рост спроса, который мы видим, происходит на фоне усиления склонности россиян сберегать. Доля опрошенных, которые предпочитают откладывать свободные деньги, в марте составила 53,9%, доля тех, кто предпочитает тратить — 29,2%

году ситуация не изменится: рынок труда остается напряженным, уровень безработицы обновил исторический минимум (2,8% в феврале). В результате реальные зарплаты продолжают повышаться — в январе они показали рост на 8,5% год к году.

Конечно, всплеск интереса к займам также поддерживает спрос. Один из драйверов — автокредиты: этот сегмент бурно развивается на фоне реализации отложенного спроса еще с 2022-го — начала 2023 года, когда предложение автомобилей было невелико.

В пресс-службе ВТБ рассказали, что в первом квартале основными драйверами розничного рынка стали автокредиты и кредиты наличными. Ключевыми факторами, обеспечившими высокий спрос в этих сегментах, были господдержка и специальные программы, которые позволили клиентам даже в условиях высокой ключевой ставки получить займы с небольшой финансовой нагрузкой, а в части потребительского кредитования — адаптация банков к мерам регулятора по охлаждению рынка.

Что касается автокредитов, то, как пояснили в ВТБ, в марте авторынок получил мощный импульс на фоне ожидаемого роста цен, вызванного изменением условий начисления утильсбора: многие заемщики спешили провести сделку до вступления закона в силу. Дополнительными факторами выступили сезонные акции и скидки на новые автомобили, которые в этом году оказались весьма привлекательными. В первом квартале ВТБ выдал автокредиты 88,6 тыс. заемщиков на 120,6 млрд рублей, что в 4,9 раза по количеству и более чем в пять раз по объему превысило итоги сопоставимого периода прошлого года.

### Ипотека подстегнула потребкредитование

Интересный штрих добавляют данные Объединенного кредитного бюро. За 2023 год средний срок по POS-кредитам (point of sale — займы, выдаваемые непосредственно в торговых точках) увеличился с 12 месяцев примерно до 20. Как объясняет Михаил Алексин, здесь сработало сразу несколько причин. С одной стороны, рост среднего чека и повышение процентных ставок (вслед за ключевой) способствовали существенному увеличению ежемесячного платежа. С другой стороны, макропруденциальное регулирование было, напротив, направлено на снижение долговой нагрузки и вынуждало кредиторов принимать меры по сохранению платежей на прежнем уровне. Решением проблемы стало предоставление займов на более длительный срок. Ну и поскольку POS-кредитование



является целевым, то есть используется для финансирования конкретных покупок, главный фактор, который определяет цену товаров и услуг, а значит, и средний размер кредита, — инфляция, добавляет глава ОКБ.

Начальник аналитического управления, член совета директоров банка БКФ **Максим Осадчий** считает, что частично парадокс роста объемов потребкредитования при заоблачных ставках объясняется использованием таких займов для рефинансирования долгов и для оплаты первоначального взноса по ипотеке. Эксперт напоминает, что в прошлом году регуляторы начали активно охлаждать рынок ипотеки, повысив первоначальный взнос до 30%. Однако спрос перетек в сегмент автокредитов, который начал активно разогреваться. Как писал Михаил Ломоносов, ежели в одном месте чего убудет, то в другом — присовокупится. Соответственно, не исключено, что ЦБ скоро перенесет фокус внимания на сферу автокредитования, стремясь охладить и ее. Максим Осадчий также напоминает, что с 16 августа и до конца 2023 года ЦБ не накладывал ограничений на полную стоимость кредита по потребительским и иным видам займов. Позже послабление было продлено на первый, а затем и на второй квартал 2024 года.

Действительно, в материале ЦБ «Анализ тенденций в сегменте розничного кредитования на основе данных бюро кредитных историй» сообщается, что доля заемщиков, бравших потребительский кредит на сумму свыше 100 тыс. рублей до получения ипотеки, в течение всего 2023 года находилась на уровне 6,2–6,9% — и полученные средства могли быть использованы в качестве первоначального взноса. Кроме того, льготные ипотечные программы могли стимулировать потребительское кредитование еще через один механизм. По данным ЦБ, в 30% случаев ипотечный заемщик в течение года дополнительно берет потребкредит — очевидно, на ремонт.

### Пока без плохих долгов

Но не растут ли вместе с объемом розничного кредитования риски для отдельных финансовых организаций и банковской системы в целом? «Ситуация ухудшается: охлаждается наименее рискованный сегмент — рынок ипотеки, где просрочка составляет всего 0,6 процента, зато наиболее рискованный — рынок необеспеченного потребительского кредита, где просрочка на порядок выше, — разогревается, да еще и на фоне роста задолженности по микрозаймам и увеличения закреди-

Причина сильного потребительского спроса в росте доходов. И похоже, в 2024 году ситуация не изменится: рынок труда остается напряженным, уровень безработицы обновил исторический минимум. В результате реальные зарплаты про-

тованности населения», — предупреждает Максим Осадчий.

Впрочем, по последним данным ЦБ, за февраль доля проблемных займов не изменилась, оставшись на уровне 4,3%. При этом в необеспеченном потребительском кредитовании объем проблемных кредитов сократился с 7,9 до 7,8%. Для сравнения: в сегменте ипотеки такой показатель держится на уровне 0,6%. Проблемные розничные кредиты на начало марта покрыты индивидуальными резервами на 91%, общими — на 138%.

Что касается МФО, то и тут Банк России высказывается достаточно оптимистично. На конец 2023 года среднее количество кредитов у одного заемщика снизилось до 1,9. Долг, приходящийся на каждого клиента, стал расти медленнее и составил в среднем 45,8 тыс. рублей. В то же время за год доля граждан, взявших деньги в разных МФО, увеличилась с 17,6 до 21,6%.

Директор по маркетингу Национального бюро кредитных историй **Алексей Волков** успокаивает: для банковской системы регулятор ограничил риски, введя жесткие макропруденциальные лимиты. «Несмотря на то что число физлиц, имеющих активные кредиты, превысило 50 миллионов человек, такой рост скорее положителен. Он свидетельствует о том, что рынок развивается за счет новых заемщиков, а не старых, уже закредитованных», — полагает эксперт.

Сами банки уверены, что все рассчитали правильно. Как поясняет Дмитрий Грицкевич, помимо их внутренних скоринговых моделей ЦБ ограничивает кредитный риск через макропруденциальные лимиты. Так, допустимая доля выдачи потребкредитов клиентам с показателем долговой нагрузки (ПДН) от 50 до 80% на второй квартал 2024 года составляет 25%, для кредитных карт — 10%. При ПДН более 80% лимит по потребкредитам и картам составляет всего 5% от объема выдачи.

«Темпы роста потребкредитования по сравнению с прошлым летом уже замедлились. В январе–феврале объем выдачи займов увеличился на 0,9 процента месяц к месяцу, тогда как с мая по август 2023 года этот показатель повышался в среднем на 1,9 процента ежемесячно», — подчеркивает Анна Землянова.

По прогнозу ВТБ, охлаждение рынка розничного кредитования может начаться в июле из-за модернизации ипотечных госпрограмм. Но при этом в банке предполагают, что ежемесячный общерыночный объем выдачи кредитов сохранится на высоком уровне (более 1 трлн рублей), поскольку во втором полугодии ожидается снижение ключевой ставки. ■

Александр Столяров

# Изолированный «Мир»

Карты «Мир» превращаются в бесполезный пластик даже в дружественных странах. И если для переводов возможности остаются и будут развиваться, то об удобном способе безналичной оплаты в зарубежных поездках придется забыть



В Киргизии под давлением Запада ограничили работу карт «Мир»

**П**латежные системы дружественных стран отказываются обслуживать карты «Мир», внезапно ставшие токсичными из-за американских санкций. Больше ими не удастся расплатиться ни в Киргизии, ни в Армении, ни в Узбекистане, ни в Казахстане. Теперь держателям российских карт придется открывать счета в зарубежных банках или искать альтернативу в виде независимых платежных систем и криптовалюты.

## Не сошлись платежами

Последней на сегодня страной, отключившей «Мир», стала Киргизия. Межбанковский процессинговый центр (МПЦ), оператор местной платежной системы

«Элкарт», прекратил обслуживание российских карт утром 5 апреля и уведомил Национальную систему платежных карт (НСПК), российского оператора карт «Мир», о приостановке сотрудничества.

Теперь в Киргизии «Мир» не работает. Российским пластиком нельзя расплатиться, с карты невозможно снять деньги в местных банкоматах, сделать перевод или воспользоваться онлайн-банком.

Глава правительства Киргизии **Акылбек Жапаров** объяснил такое решение шантажом со стороны Латвии. Дело в том, что программное обеспечение для киргизского МПЦ создала и по сей день поддерживает латвийская компания. Она-то и прислала письмо с обещанием отключить весь МПЦ, если он не пере-

станет работать с «Миром». Позже Акылбек Жапаров признал, что «Мир» способен принести Киргизии больше пользы, чем самой России, и попросил открыть в республике российский банк.

В конце марта обслуживать карты «Мир» прекратила армянская платежная система ArCa. Правда, в Армении осталась лазейка, на которую наметнул киргизский премьер: там с нашими картами продолжает работать дочерняя компания ВТБ — «ВТБ Армения». Точно так же через казахскую «дочку» ВТБ можно совершать переводы в Казахстане, где ранее некоторые банки тоже отказались от «Мира».

В Узбекистане российские карты не принимают с сентября 2022 года — якобы из-за некой технической процедуры,



которую проводит местная платежная система. Тогда же «Мир» перестал действовать и в Турции. Обе страны отказались от нашего пластика после первых сигналов от OFAC (Управление по контролю за иностранными активами минфина США), которое еще в 2022 году угрожало санкциями организациям, поддерживающим «Мир». 23 февраля текущего года угрозы стали реальностью: на НСПК были наложены ограничения. В итоге те дружественные страны, которые прежде не отказывались от «Мира», спешат сделать это, опасаясь вторичных санкций.

Теперь российские карты можно свободно использовать только в двух странах — Беларуси и Таджикистане, а также в двух непризнанных республиках — Абхазии и Южной Осетии. Частично «Мир» работает в Венесуэле (его поддерживает крупнейший местный банк Banco de Venezuela), на Кубе (можно платить в POS-терминалах в туристических локациях) и во Вьетнаме (принимает ВРБ — Вьетнамско-российский совместный банк, созданный российским ВТБ и вьетнамским BIDV). Однако не исключено, что в ближайшее время эти страны также приостановят сотрудничество с НСПК.

### Удар против всех

По словам опрошенных «Моноклем» экспертов, пострадают в такой ситуации буквально все: и релоканты, и туристы, и малый и средний бизнес. «Вероятно, сильнее всего карты будет не хватать туристам и гражданам РФ, проживающим в дружественных странах, — особенно тем, кто продолжает удаленно работать в России или получает значительное количество переводов из наших банков по другим причинам. Раньше люди могли использовать российские карты для оплаты покупок в магазинах, снимать деньги в большинстве банкоматов. Теперь это невозможно», — рассуждает партнер коллегии адвокатов Pen & Rareг **Кира Винокурова**.

Начальник управления по контролю за внедрением и технологическим развитием Росдорбанка **Михаил Петров** считает, что дело серьезнее: ограничения ударят по финансовым и экономическим потокам между странами в целом. «Российские туристы будут реже приезжать и реже совершать крупные покупки. Релоканты начнут испытывать трудности, и им придется искать новые пути получения денежных средств из России», — рассуждает эксперт.

А вот основатель **Vespalov Finance Александр Беспалов**, напротив, уверен, что никакой катастрофы не произойдет. Он полагает, что к «Миру» за границей

никто серьезно не относился: российский пластик не считался надежным платежным средством, а был, скорее, бонусом, дополнительной возможностью. «Даже в дружественных странах эти карты принимали далеко не везде, и ситуация постоянно менялась», — говорит Беспалов. Так что и релоканты, и российский бизнес давно обзавелись зарубежными счетами. Карты местных банков достаточно легко получить в Казахстане, Киргизии и Грузии. В некоторых случаях открыть счет за границей удастся даже дистанционно — с помощью посредников.

«Россияне также могут воспользоваться сервисами денежных переводов, например “Золотой короной”. Переводы в них обслуживаются за счет собственной инфраструктуры и не зависят от НСПК», — добавляет Кира Винокурова. Правда, для оплаты покупок эти сервисы не подойдут.

Управляющий партнер **Lenar Wealth Management Ленар Рахманов** отмечает, что платежи можно проводить через крипто, встречные переводы (трансферы через личные счета) либо «серые» обменники (см. статью «Менялы вместо банков», «Монокль» № 14 за 2024 год).

Но так или иначе, про карты «Мир» за рубежом можно забыть. Удобного сервиса, позволяющего обычным россиянам быстро и без проблем снять наличные или расплатиться в магазине, больше не будет. Теперь придется собирать большой пакет документов и пытаться открыть счет в зарубежном банке. Либо пользоваться неудобными альтернативными сервисами — с высокими комиссиями и посещением отделений банков, куда зачисляются деньги.

### Новые решения

Симметрично ответить Западу Россия в краткосрочной перспективе не может. Глава ЦБ **Эльвира Набиуллина**, отвечая на вопрос, планирует ли Банк России принять меры против стран, запретивших карты «Мир», заявила, что теоретически возможно введение и ограничений, и запретов. «Но я думаю, что их нужно рассматривать как крайнюю меру в отношении стран, если они не ведут себя конструктивно и не работают в поиске принятия альтернативных механизмов», — сказала председатель Центробанка.

В НСПК на запрос «Монокля» о том, какие решения сейчас разрабатываются, не ответили.

Кира Винокурова не исключает, что «Мир» начнут продвигать в других местах — например, в Индии или Африке. По мнению юриста, выходом могло бы стать наращивание присутствия россий-

ских банков в дружественных странах. Чтобы они, как ВТБ в Армении и Казахстане, обслуживали карты «Мир». Но это решит проблему лишь частично: «дочки» отечественных банков обеспечат возможность снятия и зачисления денег на карту в своих банкоматах и офисах, но расплачиваться ею в магазинах и кафе по-прежнему не удастся. Для того чтобы была доступна оплата, банкам придется запустить собственную систему платежных терминалов, а это дело небыстрое, добавляет Кира Винокурова.

По мнению **Ленара Рахманова**, большинству российских финансовых организаций правительства дружественных стран, опасаясь санкций, просто не позволят купить или создать банк. Но даже если это получится, новая структура для сохранения лицензии все равно будет вынуждена соблюдать местное законодательство. А значит, ей также могут запретить работать с системой «Мир».

Российские карты в нынешних условиях не имеют перспектив за рубежом, считает **Александр Беспалов**. Затраты на их продвижение не окупятся.

Заведующая кафедрой «Финансы и кредит» экономического факультета РУДН **Дарья Динец** предлагает сделать другой шаг — начать активнее использовать криптовалюту и цифровые финансовые активы (ЦФА), обеспеченные реальными активами внутри страны и позволяющие совершать достаточно крупные операции.

В долгосрочной перспективе нашей стране придется создавать альтернативные системы платежей, банковские и кредитные структуры в рамках ЕвразЭС. По словам заместителя заведующего кафедрой инфраструктуры финансовых рынков НИУ ВШЭ **Андрея Столярова**, создать новую инфраструктуру платежей Россия сможет только совместно с дружественными регуляторами. «Не секрет, что среднеазиатские страны не меньше нас заинтересованы в беспрепятственном переводе средств от мигрантов: эти деньги составляют значительную часть их госбюджета. Вероятно, некоторые проекты уже реализуются, но не афишируются», — полагает эксперт.

Одну из таких схем уже предложила Турция: если создать новые финансовые организации на Северном Кипре и в Абхазии, то переводы из Турции можно будет делать через кипрский банк, а из России — через абхазский. Северный Кипр и Абхазия и так находятся под санкциями, и банковское эмбарго им не грозит. Для Турции тоже никакого риска не будет, поскольку подобные переводы станут проводиться через систему «Мир» и их не удастся отследить извне. ■

Наталья Быкова

# Испытание Восточным

Тяжелая ракета-носитель «Ангара А5» с третьей попытки успешно взлетела с нового российского космодрома в Амурской области и вывела на орбиту первый в мире рекламный спутник. Следующая высота — ее запуск в серийное производство

**К**лубы дыма, столб пламени и затихающий гром в небе. Одиннадцатого апреля, накануне Дня космонавтики, новая российская тяжелая ракета-носитель «Ангара А5», призванная заменить работающие на токсичном топливе «Протоны», впервые полетела в космос с космодрома Восточный. Все пять ключевых этапов полета — старт, отделение первой и второй ступеней ракеты, сброс головного обтекателя и отделение разгонного блока с испытательной нагрузкой — прошли штатно, с точностью до секунды.

Ранее, в 2014, 2020 и 2021 годах, тяжелые версии «Ангары» по заказу Минобороны РФ в тестовом режиме запускали с космодрома Плесецк, и они тоже отработали нормально.

Сейчас уже испытывали не столько ракету, сколько две ключевые, абсолютно новые системы. Первая — специально построенный на Восточном для запусков «Ангары» стартовый комплекс «Амур», который включает в себя пусковой стол, откуда ракеты начинают набирать скорость и высоту, и сопутствующую инфраструктуру, отвечающую за проверку, заправку, подготовку и запуск космических аппаратов. Все эти сооружения отличаются от аналогичных построек на Байконуре, откуда летают «Протоны», главным образом тем, что они построены с использованием современных технологий и материалов, новейших цифровых систем управления и элементной базы последнего поколения.

Вторая система, которую проверяли в полете, — разгонный блок (РБ) «Орион»: своеобразный локомотив, похожий на верхнюю ступень ракеты, но с более сложным устройством. За счет включения двигателя он может регулировать высоту и наклонение орбиты и, как правило, используется для доставки спутников по заданным координатам на разную высоту (в частности, «Ориону» доступен огромный диапазон высот — от 370 км, где находится низшая точка траектории МКС, до геостационарной орбиты на высоте 35 700 метров от экватора. Для сравнения: дельта спутников Илона Маска — всего 550–1500 км). Сейчас в «Протонах» используют РБ «Бриз М» — не очень удачный про-



Тяжелая ракета «Ангара А5» с третьей попытки взлетела с космодрома Восточный

дукт ракетостроения 1990-х годов. Из-за плотной компоновки многие его узлы и детали работают на пределе своих технических возможностей. Идея его замены назревала давно: еще в 2014 году РКК «Энергия» получила заказ на проект нового РБ «Персей», адаптированного под строящиеся ракеты. Но все предыдущие носители серии «Ангара», как тяжелые, так и легкие, летали именно с «Бризом-М», а единственный пуск «Ангары А5» с «Персеем» завершился нештатной ситуацией: успешно отделившись от ракеты, разгонный блок сошел с орбиты вместе со спутником и неконтролируемо упал в Тихий океан. Дальнейшая судьба проекта РБ «Персей» неизвестна. С космодрома Восточный тяжелая «Ангара» взлетела уже с «Орионом». О завершении работ по его изготовлению «Роскосмос» сообщил относительно недавно — в декабре 2023 года; большой презентации этого разгонного блока не было. Согласно разрозненным сведениям из релизов космических предприятий, в новом «разгоннике» использован маршевый двигатель с улучшенными характеристиками, изменилась пневмогидросистема и топливные баки, что повысило его мощность и тягу, а в качестве топлива используется экологичная пара «жидкий кислород — керосин».

В свой тестовый полет РБ «Орион» вывел на низкую околоземную орбиту первый в мире рекламный спутник «Гагаринец», разработанный российской компанией Avant Space. Он станет первым космическим аппаратом в составе группировки «Созвездие», которая будет состоять из нескольких десятков таких спутников и, перемещаясь по орбите на высоте 600–800 км над Землей, проецировать логотипы на ночном небе. Похожий проект есть в разработке американского SpaceX.

## Козырь — двигатель

Но вернемся на Землю, к нашей «Ангаре». Подготовка к старту ракеты с Восточного была тревожной. Автоматика дважды за считанные минуты до запланированного пуска отменяла команду на взлет. Девятого апреля был выявлен сбой системы наддува бака окислителя центрального блока, который устранили в течение суток. Десятого апреля обнаружили погрешности в системе контроля запуска двигателя, с которыми также разбирались 24 часа.

«Мы прожили тяжелые три дня, — заявил после удачного старта глава «Роскосмоса» **Юрий Борисов.** — Это не телевизионное шоу и не запуск праздничного фейерверка. Это рутинная тяжелая работа. Мы приступили к началу летно-конструкторским



испытаниям, которые предназначены для того, чтобы выявить все недочеты, все нюансы и обеспечить надежность в будущем при серийных запусках «Ангары». Это всего-навсего четвертый пуск тяжелой «Ангары» за десять лет. Ракета еще не брала нужного уровня готовности».

В российском сегменте «Ангара А5» является прямым конкурентом «Протона», который в 2026 году будет окончательно снят с производства. Ее грузоподъемность — 24,5 тонны, тогда как у «Протона» — 23 тонны. Но основную «добавленную стоимость» в сравнении с «Протоном» новому тяжеловесу создает не мощность, а топливо — пара «жидкий кислород — керосин», которая практически не оказывает вредного воздействия на биосистемы, тогда как «Протон» заправляют высокотоксичным диметилгидразином (кодовое название гептил).

На мировом уровне ракет тяжелого класса не так много. Козырь «Ангары А5» — разработанный НПО «Энергомаш» двигатель РД-191, потомок легендарного РД-170, спроектированного для проекта «Энергия — Буря». За счет уникальных технических решений он имеет высокий удельный импульс — 311,5, это показатель, характеризующий эффективность мотора в совокупности с используемым топливом. Это преимущество конвертируется в большую мощность готового изделия: к примеру, тяжелая ракета Илона Маска Falcon 9 FT, работая на том же «кислороде — керосине», тянет на две тонны меньше «Ангары А5» — всего 22,5 тонны. А европейская Ariane 5, которую заправляют даже более эффективной парой «кислород — водород», проигрывает по грузоподъемности нашей ракете 4,5 тонны. Еще один американский тяжеловес — запущенный в эксплуатацию в 2024 году и уже слетавший к Луне Vulcan Centaur — за счет использования горючего нового поколения, энергетически самого емкого на сегодня «кислорода — метана» — способен поднять нагрузку в 27,2 тонны, пока это рекорд среди ракет тяжелого класса.

В России также идут эксперименты с более прогрессивным топливом. В науке появляется все больше работ об эффективности и простоте коктейля «кислород — метан» в качестве заправки для ракет. На практике в очередной модификации «Ангары» — «Ангара А5В», запуск которой запланирован на 2027 год, — предусмотрен частичный переход на «кислород — водород», что позволит увеличить грузоподъемность носителя сразу до 37,5 тонны.

## Немного истории

Сейчас очевидно, что «Ангара» станет основной российской ракетой легкого и тяжелого классов на ближайшие десятилетия. По словам Юрия Борисова, «с ней пред-

## Характеристики тяжелой ракеты-носителя

### «Ангара А 5»:

Количество ступеней: 3.  
 Длина с головной частью: 56,23 м.  
 Диаметр: 8,86 м.  
 Стартовая масса: 773 т.  
 Масса полезной нагрузки: 24,5 т.  
 Число запусков: 3.  
 В том числе успешных: 2.  
 Неудачных: 0.  
 Частично успешных: 1.

### Двигатели:

— первая и вторая ступени: РД-191;  
 — третья ступень: РД-012 4А.

### Горючее:

керосин РГ-1;

окислитель: жидкий кислород.

Создатели: Центр Хруничева (разработчик и изготовитель ракеты-носителя «Ангара А5»), РКК «Энергия» (изготовитель разгонного блока «Орион»), ЦЭНКИ (оператор российских космодромов), НПО «Энергомаш» (создатель двигателей для ракеты-носителя), НПО ЦАП (системы управления ракеты и разгонного блока), РКС (средства измерения), ЦНИИмаш (научно-методическое и экспертное сопровождение).

стоит много работать, чтобы обеспечить ее надежность, а в 2028 году с ее помощью в космос будет запущен пилотируемый корабль». Однако этому проекту далеко не всегда доверяли и оказывали поддержку. Семейство ракет «Ангара» — один из наших многочисленных космических долгострелов, «гадкий утенок» и enfant terrible отрасли, которому неоднократно меняли концепты и замораживали финансирование.

Впервые о необходимости его создания заговорили в 1992 году, когда стало понятно, что отношения с бывшими советскими республиками, на которые были завязаны российские полеты в космос, могут не пройти проверку на прочность. На вчера еще советском космодроме Байконур, который отошел независимому Казахстану, бунтовали солдаты; на Украине, где располагались десятки предприятий ракетно-космической отрасли СССР, начались первые конфликты вокруг Черноморского флота РФ и массированное навязывание националистической повестки. Пуски «Протонов» и «Союзов» становились все более уязвимыми перед внешними факторами. Гарантировать продолжение космических программ, в том числе по линии Минобороны РФ, могла только отечественная ракета, взлетающая с российских космодромов.

Конкурс на ее строительство был жестким — с десятком сильных проектов от ключевых предприятий отрасли. В финале встретились РКК «Энергия», предложившая кислородно-керосиновую ракету «Энергия-3» с двигателями, которые создавались для лунной ракеты Н-1; и ГКНПЦ им. М. В. Хруничева с проектом «Ангара-2»,

напоминавшем модифицированную ракету «Зенит», которая после распада СССР оказалась «разорванной» между двумя странами (70%, включая двигатели, делала Россия, остальное — Украина) и буквально боролась за выживание.

Победителя выбрали по чисто рациональным причинам: предлагаемая «Ангара» с минимальными доработками устанавливалась на стартовый стол в Плесецке, который к тому времени почти построили для «Зенита» (стартовый комплекс обычно потребляет до 40% инвестиций). В 1995 году на высшем уровне был утвержден проект линейки ракет «Ангара», состоящей из носителей легкого, среднего и тяжелого классов.

Однако вскоре планы поменяли. От идеи создания трех ракет в серии было решено отказаться; обновленный концепт предполагал строительство универсальных ракетных модулей (УРМ), которые соединялись бы по принципу конструктора, повышая класс носителя от легкого до сверхтяжелого. Каждый УРМ, по замыслу разработчиков, представляет собой законченную конструкцию, состоящую из баков окислителя и горючего, соединенных проставкой, и двигательного отсека (позже этот модульный принцип в ракете Delta IV реализует корпорация Boeing). Этот невероятный в обычное время маневр с переигровкой одобренного проекта объяснялся тем, что государство тогда фактически устранилось от решения вопросов космической отрасли.

Дальше последовали и другие трансформации, которые, впрочем, уже не нашли воплощения в итоговой конструкции: версия установки дополнительных твердотопливных ускорителей, которые повысили бы грузоподъемность ракеты на 100–200 кг; добавление ступени, работающей на природном газе и жидком кислороде, и другие. Доходило до того, что параллельно в рабочем обороте было несколько комплектов конструкторской документации по вариантам ракет, которые вступали в противоречие друг с другом. Постоянным было только хроническое недофинансирование. В какое-то время инвестором семейства ракет «Ангара» даже стала американская корпорация Lockheed Martin, вложившая в проект 68 млн долларов. А импульс продолжению работ дало начавшееся крайне неудачно сотрудничество с Южной Кореей в создании двухступенчатой ракеты-носителя легкого класса KSLV-1, первой ступенью которой стал штатный модуль проектируемой «Ангары» УРМ-1. Успешному запуску корейской ракеты в 2013 году предшествовали две аварии, но результат того стоил: Республика Корея благодаря «Ангаре» стала космической державой, а разработчики нашей ракеты получили аргумент в пользу развития своего проекта. ■

Елена Горбачева

# Армения: между историей и реальностью

Куда заведет страну прозападный гамбит Никола Пашиняна



Участники протестной акции на армянско-азербайджанской границе

АЛЕКСАНДР ПАТРИНГАС

**Х** аотичное разрушение старой системы мироустройства — процесс болезненный. Старые договоренности уже не работают, а новые еще не созданы. Велик риск застрять в заржавевших шестеренках в попытках вырваться из прежних политических парадигм. Для одних государств само попадание в эти шестеренки смерти подобно: неверное движение может привести к утрате государственности. Для других — будет больно, неприятно, но не смертельно.

Процессы в Закавказье, которое для России веками являлось одним из базовых кирпичиков архитектуры региональной безопасности, заметно усложнились. Прекратил свое существование Карабах, зашевелились интересанты окончательного, как им нравится думать, изгнания России из региона — как новые, так и старые. Вместе с тем как будто сами собой возникают тактические союзы с недавними региональными соперниками и даже врагами и все становится, как

сейчас говорят, «неоднозначно». А где-то между всем этим застряла небольшая страна Армения, которая в попытках переосмыслить свое прошлое легко может потерять свое будущее.

## Новая Армения: куда идем?

В январе этого года премьер-министр Армении **Никол Пашинян** заявил, что стране нужна новая конституция. Причем не поправки в старую или какие-то косметические изменения, а совершенно новый текст, который сделал бы республику «более конкурентоспособной и более жизнеспособной в новых геополитических и региональных условиях».

Одним из нововведений в новой армянской конституции может стать исключение ссылки на Декларацию о независимости Армении от 1989 года как основного правового документа, устанавливающего существование государства, поскольку в преамбуле к Декларации слово «Карабах» присутствует дважды.

Азербайджан уже указывал Армении на то, что для их стороны это представляет определенную правовую проблему, а Ереван с этим не слишком-то и спорит. Таким образом, после принятия новой конституции Армения перейдет к новой формации — к Четвертой республике, что, по словам Пашиняна, пока обсуждается как «одна из идей».

После распада СССР столпом армянского национального самосознания были Нагорный Карабах и победа в войне за него с азербайджанцами, но в какой-то момент новые элиты решили, что Карабах — обуза, мешающая выстраивать конструктивные отношения с соседями и с миром.

После сознательной «утраты» Карабаха и самоликвидации Нагорно-Карабахской республики армянские политики пытаются убедить самих себя и народ, что Армения возможна и без Нагорного Карабаха, хотя еще несколько лет назад таким вопросом никто в Ереване не задавался. Видимо, не до конца осознавая силы происходящих





Трехсторонняя встреча ЕС — США — Армения в Брюсселе. 5 апреля 2024 года

вокруг региона трансформаций, армянские власти решили поиграть в многовекторность — по крайней мере, так это подается. Новым элитам это далось относительно легко: дружбу с Россией они уже не считают столь важной для армянской государственности.

Текущий процесс Никол Пашинян описал как «переход от исторической Армении к реальной», потому как одно другому якобы не соответствует и «создает серьезные угрозы друг для друга». А о России изящно высказался так: «Наше видение исторической Армении всегда будет приводить нас в ловушку геноцида, где нам всегда будет нужен спаситель, без которого мы не сможем существовать, а страх геноцида всегда будет держать нас в статусе форпоста».

### Цена национального самосознания

Армянский народ, точнее армянская элита или какая-то часть этой элиты, которая сейчас контролирует власть, встала на очень интересный путь — редуцирование национального сознания, поделился с «Моноклем» своим видением ситуации директор Центра евроазиатских исследований МГИМО **Иван Сафранчук**. «Общий вектор развития национального сознания такой: вы все больше думаете о себе, все больше свою значимость осознаёте, и до большего вам есть дело, и все больше вам надо. То есть чаще этот процесс представляет собой перманентную инфляцию нацио-

нального сознания. А примеров того, когда это происходит в обратную сторону, в мировой истории очень мало».

Одновременно, полагает Сафранчук, есть некоторая усталость населения от размышлений по поводу того, во сколько Армении это национальное самосознание обходится. «Да, раньше стоило удерживать Карабах, и для этого нужно было сильное государство. Но оно погрязло в коррупции: в какой-то момент на низовом уровне накопилось раздражение этими проблемами, и оно выплеснулось таким вот образом. Примерно так же, как в позднесоветское время критическая масса людей устала и сказала себе: не хотим больше ничего, хотим джинсы и жвачку». Судя по тому, что после утраты Карабаха действительно серьезных массовых волнений, способных заставить власть изменить решение, в Армении не произошло (а то, что произошло, не заставило), основная масса населения относится к этим событиям как минимум индифферентно.

При этом с потребительскими благами у Армении именно сейчас, кажется, все как раз неплохо. Экономические показатели радуют: промышленное производство — +28,9% в начале 2024 года по сравнению с аналогичным периодом года предыдущего. Растут внешняя торговля, объемы строительства, ВВП.

Торговый оборот Армении с другими странами ЕАЭС в 2023 году составил 7,6 млрд долларов, из них с Россией — 7,3 млрд. Только из России в 2023 году в Армению было переведено 3,9 млрд долла-

ров. Кроме того, 40% всех иностранных вложений в экономику Армении — российские: почти 2,2 млрд долларов. То, что Армения переживает экономический бум, видно не только по графикам, но и по внешнему виду столицы.

Ереван сумел извлечь свою выгоду из гибридного противостояния между Россией и Западом. Сюда, как мы помним, после начала СВО и объявления частичной мобилизации потянулись релоканты из России, и не с пустыми руками. Армения играет значимую роль в обеспечении России параллельным импортом с Запада и в то же время традиционно является каналом поставок российской продукции на Восток.

Вероятно, этот благоприятный экономический фон стал серьезным доводом в пользу «прагматичного» подхода к внешней политике — без Карабаха, «зависимости» от России, в сторону новых партнеров.

### Путь к Четвертой Республике лежит через... Запад?

При этом Армения вовсе не собирается ссориться с Россией, упорно пытается убедить нас Никол Пашинян. «По моей оценке, происходит переход к отношениям реальной Армении и Российской Федерации. Это так же болезненно, как переход от исторической Армении к реальной Армении, болезненно, как наша внутренняя трансформация, но это должно произойти, и мы готовы к такой работе с Россией», — заявил армянский премьер.



Никол Пашинян во время визита во Францию в феврале 2024 года

Одновременно с этим резко активизировались контакты между Арменией и странами Запада. Не то что бы их не было раньше, однако сам факт, безусловно, вызывает опасения внутри России: уж не против ли нас вы там дружить собрались, и почему именно сейчас?

«Республика Армения заявила о намерении и далее диверсифицировать свои торгово-экономические связи. Подобную экономическую политику сегодня проводят практически все страны, и это не делается против какой-либо страны или союза. Политика диверсификации торгово-экономических отношений не направлена против какого-либо союза, тем более ЕАЭС», — успокаивает нас вице-премьер Армении **Мгер Григорян**.

Продолжая состоять в альянсах с Москвой в виде военного ОДКБ (с ним Ереван заморозил, но пока не разорвал сотрудничество) и экономического ЕАЭС, Ереван открыто провозглашает курс на европейскую интеграцию и активизирует сотрудничество в военной сфере со странами Запада.

При этом от участия в саммитах и военных мероприятиях совместно с Россией Пашинян в последнее время демонстративно отказывается. Москва явно нервничает и устами своих официальных лиц неоднократно давала понять, что на подобные истории смотрит неодобрительно. «Не уверена, что можно говорить, что Армения взяла курс полного разворота от кого-то к кому-то... Запад, чьи планы на украинском направ-

лении полностью провалились, такой же звериной хваткой теперь вцепился в Армению. Пытается «оторвать» ее от России», — заявила официальный представитель МИД России **Мария Захарова** еще в ноябре 2023 года.

Пятого апреля уже этого года Пашинян гостил в Брюсселе, где встретился не только с председателем Еврокомиссии **Урсулой фон дер Ляйен**, но и с госсекретарем США **Энтони Блинкеном**, а также с руководителем Агентства США по международному развитию (USAID) **Самантой Пауэр**. «Провели отличные консультации с коллегами из США и ЕС. Обсудили расширение сотрудничества с целью укрепления экономики и демократии в Армении», — сообщил по итогам встреч Пашинян.

Армению также пригласили на предстоящий саммит глав парламентов стран Евросоюза в Испании. «Никто из постсоветских стран еще не получал такого приглашения, даже страны-кандидаты в ЕС», — с гордостью отметил спикер парламента Армении **Ален Симонян**. Он также заявил, что Армения всегда стремилась в ЕС, пока ее «не втянули в другую систему» (вероятно, речь идет об ЕАЭС).

К слову, ЕС и США пообещали вложить в экономику Армении совокупно свыше 300 млн долларов. Средства пойдут на развитие энергетики и транспортной инфраструктуры, а также на «диверсификацию экономической стабильности и безопасности продуктов питания», добавил Блинкен.

## Кричали женщины «Кецце!» и в воздух глхарки бросали

Куда более настороженно относится Москва к заигрываниям Пашиняна с военными структурами Запада.

Когда в 2021 году Армения разрабатывала концепцию очередной реформы собственной армии, ключевым помощником в этом деле вполне официально значилась Россия. Пашинян тогда называл нашу страну «партнером номер один по безопасности», и это действительно было так: контакты между министерствами обороны Армении и России еще совсем недавно были очень плотными, включая помощь и в техническом перевооружении, и по другим направлениям военного сотрудничества.

Концепция уже была практически готова, но в конце 2022 года Азербайджан перекрыл Лачинский коридор, связывающий Нагорный Карабах с Арменией. Пашинян тут же поспешил косвенно обвинить в блокаде Москву, хотя она мало что могла сделать в данной ситуации, учитывая неоднократное признание лично Пашиняном территориальной целостности Азербайджана (чем в Баку немедленно и воспользовались).

Почти сразу же Пашинян заявил, что концепция, созданная в сотрудничестве с Россией, реализована не будет. Мол, мы почти были готовы, но теперь «должны подумать, с кем еще мы можем иметь отношения». Несмотря на стремительную «диверсификацию» военного сотрудничества, менее чем через год Армения осталась без Карабаха.





Карабах был краеугольным камнем национального самосознания Армении после развала СССР. В сентябре 2023 года так и не признанная Арменией республика официально прекратила свое существование

Сейчас основными партнерами Еревана в плане технического переоснащения армии заявляются Индия и Франция, а также другие страны, о которых Армения пока «не хочет говорить». Начатый процесс необратим в положительном смысле, считает министр обороны Армении **Сурен Папикян**. Армянское военно-политическое руководство «диверсификацией», несмотря на печальное окончание истории с Карабахом, явно воодушевилось. Кто станет главным помощником Еревана в формировании новой концепции реформирования армии — пока не ясно. В качестве образца вооруженных сил Пашинян неоднократно приводил в пример армию Швейцарии. А пока что одним из изменений в армии Армении станет отказ в обновленном уставе от восклицания «ура!», оставшегося еще с советских времен: его «импортозаместят» армянским словом «кецце», что переводится как «да здравствует».

Дрейф Пашиняна в сторону западных военных структур заметен, что называется, невооруженным взглядом. И вот уже российский МИД не просто выражает озабоченность, а прямо обвиняет Пашиняна во лжи и предостерегает от военного сотрудничества с Западом. «Армянское руководство под надуманными предложениями, извращая историю последних трех — трех с половиной лет,

сознательно ведет дело к обрушению отношений с Российской Федерацией», — заявил глава МИД **Сергей Лавров** и припомнил Пашиняну в одном из последних интервью его «соросовское» прошлое.

### Недовольна не только Москва

Кроме несоответствия денежных инвестиций от ЕАЭС и Европы с США в глаза бросается также демонстративный отказ Запада от попыток повлиять на Азербайджан в угоду интересам Армении. Тот же Энтони Блинкен звонил президенту Азербайджана **Ильхаму Алиеву** и обещал, что интересы Баку затронуты не будут. Азербайджан крайне встревожен встречей в Брюсселе, полагая, что это лишь первый шаг к разрушению переговорного механизма Россия — Армения — Азербайджан.

За «диверсификацией» международного сотрудничества Армении пристально наблюдают не только в Москве и в Баку, но и в Анкаре. Например, бывший глава МИД Турции **Мевлют Чавушоглу** заявил, что турки дадут Азербайджану втрое больше оружия, если Запад решит перевооружить Армению.

Кроме того, не стоит забывать и об иранском факторе. По мнению Ивана Сафранчука, некоторые иранские эксперты высказывают соображения, что когда-то Персидская империя в Зака-

вказье очень активно действовала, но закавказские народы ушли под власть Белого царя. «Теперь они рассуждают так: тогда мы с этим смирились, смирились и в 90-е, когда это все развалилось, хотя мы долго боролись за этот регион. Но теперь если это не ваше, то чье? Кто туда придет? Иран очень обеспокоен этим вопросом».

Россия, в свою очередь, диверсифицирует отношения со всеми региональными игроками, стараясь не попадать в ловушку блокового мышления. Собственно, концепций российского присутствия в Закавказье две, пояснил «Моноклю» политолог **Александр Караваев**. «Одна — с упором на интересы Армении. Вторая концепция исходит из того, что необходимо выстраивать сложную систему взаимообусловленных связей со связкой Турция — Азербайджан. И исходя из этой связки выстраивать остальные линии, которые подчиняются условиям, которые создаются по линии в треугольнике Россия — Азербайджан — Турция. Активное сближение России с Турцией по историческим меркам началось относительно недавно — с конца 2000-х. До этого стратегические выкладки ограничивались постсоветским пространством в рамках конкуренции двух векторов: Россия — Армения и Россия — Азербайджан. А когда активную роль на-



Приток россиян в Ереван после начала СВО значительно повлиял на жизнь армянской столицы

АЛЕКСАНДР ПАТРИН/ТАСС

чали играть российско-турецкие связи, выстроилась более сложная система».

### От чего отказывается Пашинян

Если взглянуть на карту Закавказья, может показаться, что и без Армении все страны региона прекрасно обойдутся. «Посмотрите, как растет товарооборот с Азербайджаном. Посмотрите, как растет торговля с Ираном, и посмотрите, что происходит с многострадальным транспортным коридором «Север — Юг». В его железнодорожной части он пройдет по территории Азербайджана. Это тоже очень важный элемент влияния, важный фактор связи России с регионом, — рассказал «Моноклю» ведущий научный сотрудник Института международных исследований МГИМО МИД России **Николай Силаев**. — Вы видите, как рационально ведет себя грузинское руководство по поводу украинского кризиса, и, если вы посмотрите, как за прошлый год вырос сектор транспортной логистики в Грузии, вы тоже, наверное, оцените, что здесь происходит».

Может показаться, что Россия отворачивается от Армении из-за того, что связи с Турцией и Азербайджаном на данный момент ей кажутся более выгодными. Но эта выгода отнюдь не краткосрочна, добавляет Александр Караваев. «Вообще-то у России с Арменией товарооборот даже

выше, чем с Азербайджаном. Но тут дело в той экономической мощности, которая уже есть на данный момент и которую можно экстраполировать в полноценные проекты развития на ближайшие десятилетия. И это волею судьбы оказалось именно у Азербайджана и у Турции. У Азербайджана, потому что они нефтеэкспортную стратегию развивали так, чтобы вкладывать часть ресурсов в свою экономику. А Турция уже многие десятилетия представляет собой логистический хаб в восточной части Средиземноморья и Черного моря».

Собственно, для полноценного функционирования транспортных коридоров Россия прежде всего заинтересована в сотрудничестве либо с Азербайджаном, чтобы обойти Каспий, либо с Туркменией и Казахстаном. Среди экспертов нет единого мнения, какой из маршрутов более перспективный, но на данный момент они оба в работе. И в этом смысле, безусловно, Армении уже нельзя назвать передним краем в свете экономических интересов в направлении региона и дальше.

На данный момент в более общей картине применительно к закавказскому региону меняются акценты, поясняет Иван Сафранчук: «Допустим, раньше Кавказ был нашим, так сказать, клином к Ближнему Востоку, и еще в 90-е это был значимый фактор. Взять тот же Азербайджан: когда-то там была Габалинская радиоло-

кационная станция, мы не могли без нее, так же как и без некоторых других объектов, в том числе на территории Украины, потому что они обеспечивали нашу систему предупреждения о ракетном нападении. И Россия на многое шла, чтобы сохранить эту РЛС. Но потом появилось новое поколение РЛС, и оказалось, что они и с российской территории отлично все задачи выполняют».

Значимость Армении для России, по крайней мере если смотреть на это с русских берегов, заключалась в том числе и в общем историческом наследии, в вековых связях, которые не стоит разрывать. Но благодаря нынешним армянским властям сейчас геополитическое значение Армении для России меняется, проходит эволюцию: старые ценности размыты, новые еще не появились. И на это, добавляет Сафранчук, накладывается еще и тот факт, что они и сами заявляют: мы — без вас, мы теперь сами по себе. Ну что ж, попробуйте.

### Зачем Западу Армения?

Приемы в европейских столицах, похлопывания по плечу и обещания денег в обмен на «демократию» не должны вводить в заблуждение ни Москву, ни Ереван. Как бы ни пытались элиты Армении заигрывать с Западом, сценарий для них, по всей видимости, будет один. Какой? Тот, который уже не раз реализовывался на пространстве бывшего СССР.



Миролюбивые заверения Никола Пашиняна о том, что Армения не хочет ссориться с Россией, до боли напоминают высказывания **Михаила Саакашвили** на заре его политической карьеры. Когда-то он заявлял о любви к русской культуре и говорил о себе как о последнем президенте Грузии, который может цитировать Пушкина, Лермонтова, Бродского, Есенина. Он далеко не сразу объяснил Грузии, что она теперь полностью переориентируется на Запад. Но затем развязал войну.

Хотел ли Саакашвили воевать? Быть может, и не хотел, поясняет Иван Сафранчук: «Но как только ваша небольшая страна, как вам кажется, уходит в самостоятельное плавание, она автоматом попадает в зависимость от других. Быть может, Саакашвили хотел просто что-то доказать кому-то, но его стали отдельные американские сенаторы накручивать, оружие ему поставлять. Приехали советники, помогали, своих каких-то голворезов привезли — и все. Дальше он эту игру контролировать уже не смог, как, к слову, и Владимир Зеленский на Украине. Был ли у него с самого начала план воевать? Наверное, тоже нет. Но он позволил себя втянуть в отношения с такими людьми, которые его завели туда, куда он изначально идти не предполагал. В Армении реализуется та же логика, к которой толкали Саакашвили, а теперь толкают и Зеленского. Эта схема проявляется уже сразу в нескольких местах, примерно в одном и том же виде. Некая национальная идея, с которой связана гордость национальная, мечта, но она мешает полностью переориентироваться на Запад. И тогда находится лидер, который подводит к тому, что надо от этого отказаться».

У Запада нет и не будет никакого другого интереса в бывших постсоветских странах, кроме одной: насолить России. Те, кто думают, что Запад поможет элитам небольших стран отойти от России и спокойно жить без нее, обманывают свой народ, считает Сафранчук. «Западу нужно только одно: чтобы они встали на антироссийскую траекторию».

Финалом таких сценариев, как уже очевидно, является война как высшая точка эскалации в глазах народа и точка перелома, после которой будет невозможен возврат к прежним добрососедским отношениям с Россией. Война с Грузией в 2008 году завершилась очень быстро. Саакашвили с позором был изгнан, а сама Грузия, к счастью, все же удержалась от геополитического суицида. Военные действия на территории Украины растянулись на десять лет, начавшаяся в 2022 году СВО стала для России важнейшим историческим вызовом. Именно

там сосредоточены сейчас усилия всей страны — и государства, и общества. В этот момент создание еще одной точки напряженности, безусловно, негативно скажется на общем ходе процессов. Война в Закавказье не в интересах России. А то, как ведет себя новая армянская элита, заставляет думать, что война, к сожалению, еще впереди.

### Туманные контуры будущего

Некоторые считают, что Россия навсегда теряет Армению. Но Армении сложно найти такого равновесного партнера в лице того же ЕС, считает Александр Караваев: «Армения войдет в более глубокий кризис, чем она находилась в середине 90-х, когда была мощная блокада со стороны Турции, когда продолжались конфликты в Грузии, и сейчас это может обрести более сложными обстоятельствами. Да, у Армении полноценный суверенитет, разветвленная связь с западным миром благодаря мощной диаспоре, различные аспекты давления на политические группы во Франции, в США. Армения никогда бы не могла полноценно выступать в роли безусловного военно-политического плацдарма для России просто потому, что она обладает большим набором дополнительных интересов, кроме российских. Но в экономическом плане они в достаточной степени вросли в российскую экономику, и вырвать это с мясом было бы неразумно с точки зрения армянского экономического сообщества, бизнеса, с точки зрения даже армянской олигархии, малого и среднего бизнеса».

Азербайджан, в свою очередь, чувствует за собой моральное право давить на Армению и поэтапно требовать от нее все больших и больших территориальных уступок, что мы уже и наблюдаем. Кроме того, Азербайджан крайне обеспокоен сотрудничеством в военной сфере между Арменией и Францией, что также подталкивает его к более активным действиям на армянском направлении. В конце прошлого года Баку даже выслал двух сотрудников французского посольства, и это можно назвать очень смелым поступком, поскольку от постсоветских государств такого поведения в Европе обычно не ожидают.

Сейчас сложно предсказать, в каком виде будет существовать Армения, с каким набором национальных идей и с какой территорией, считает Иван Сафранчук. По его словам, сейчас ничего исключать нельзя, вплоть до того, что какие-то силы в Армении вполне могут заявить, что им нужно вступать в состав Турции, чтобы спастись от Азербайджана, — ведь жили же армяне в Османской империи долгое время.

Частично ответ на то, каким свой путь видит Армения, мы, вполне возможно, сможем увидеть уже в ближайшее время. Дело в том, что Никол Пашинян угрожал провести осенью в стране внеочередные парламентские выборы, не дожидаясь 2026 года. План был прост: пока общественное недовольство не достигло критической точки, а оппозиция дезорганизована, переизбраться и завершить изменение властной структуры под «новую Армению» — ту самую, «реальную» и без истории. Однако после серии поездок Пашиняна и членов его команды по городам и селам от идеи досрочных выборов, судя по всему, решили отказаться.

Видимо, результаты общения с людьми показали Пашиняну настоящую, реальную — теперь уже без кавычек — Армению: рейтинг Никола Пашиняна упал до исторического минимума, составив в марте 2024 года всего 8% (по оценке Gallup). Возможно, и будущий референдум по новой конституции окажется под вопросом, ведь вместе с исчезновением отсылки в преамбуле к Декларации независимости, где упоминается Карабах, пропадет и упоминание геноцида армянского народа, а это уже отказ от истории на куда более значительном временном отрезке, чем 30 лет после развала Союза.

Уйдет ли Армения из ОДКБ — сама или под давлением своих новых лучших друзей? Вполне возможно, отвечает Николай Силаев. «Зачем это Армении, я не понимаю, но, видимо, дело к этому идет. Да, наше военное присутствие сократится. Трагедия это? Нет, не трагедия. Военная база в Армении нужна прежде всего для обеспечения безопасности Армении, и, если Армения считает, что ей эта военная база не нужна и не нужны гарантии безопасности со стороны России... Следить за тем, что происходит в регионе, мы можем и другими средствами. Мы не знаем, как будут развиваться отношения с Азербайджаном, мы сейчас воспринимаем его как важного партнера, но едва ли как близкого друга. Но и Азербайджану надо будет как-то компенсировать турецкое влияние».

Возможно, и самим армянам, и всем остальным странам Закавказья стоит готовиться к новым конфликтам и новым потерям: в период турбулентности и колоссального давления извне они неизбежны. А что касается России, то, возможно, пришло время перестать полагаться исключительно на военную либо только на экономическую мощь и вспомнить, чем еще мы располагали и умело пользовались: той самой мягкой силой, которой сейчас нам так не хватает.

Петр Скоробогатый

## Новая «Большая игра» на Кавказе

Есть ли у России стратегия для Южного Кавказа



Российский БТР-82А на территории Лачинского коридора около погранично-пропускного пункта

СЕРГЕЙ САВОСТЬЯНОВ/ТАСС

**Д**рейф Армении из зоны российских интересов сегодня уже кажется вполне очевидным. Премьер-министр **Никол Пашинян** грезит ни много ни мало переучреждением армянской государственности, называет процесс «демаркацией между реальной и исторической Арменией», призывает отринуть «отягчающие обстоятельства» в виде национального самосознания, сформированного победой над Азербайджаном в начале 1990-х и присоединением Нагорного Карабаха.

Главной задачей провозглашается новое региональное позиционирование Армении с точки зрения исключительного прагматизма: отказ от «карабахской» идентичности и статуса пророссийского форпоста для привлечения в страну иностранных инвестиций и встраивания в закавказские транспортные коридоры. Пока что о выдворении российских военных с армянской территории речи не

идет, как и о выходе из ОДКБ, но, вероятно, это лишь вопрос времени и окончательных условий мирного договора с Азербайджаном.

Таким образом, перед Россией маячит перспектива потери военного присутствия в Закавказье. Это не значит, что на месте 102-й военной базы в Гюмри немедленно появится инфраструктура НАТО, а в регионе усилятся политические позиции европейцев и американцев. Они и без того достаточно сильны, но для развертывания полноценного армейского присутствия у Запада нет ни средств, ни воли.

В то же время в регионе нарастает небывалая геополитическая конкуренция уже не только по привычной линии противостояния двух ядерных сверхдержав, но и с участием новых игроков многополярного мира — Турции и Ирана. Переплетение интересов, мозаичность регионального полотна, отсутствие ярко выраженных стратегий приводят к мысли о начале новой «Большой игры» в Закавказье.

И нам, конечно, интересно, какие цели и задачи в этой игре преследует Россия, которая, безусловно, с развала Союза потеряла влияние в регионе, но при этом остается важным игроком, хотя бы с точки зрения масштаба и объема ресурсов. Надо полагать, что сегодняшняя бурная динамика геополитических событий в мире пока никак не влияет на географию евразийского континента, а значит, исторические предпосылки стремления Российской империи на Кавказ остаются актуальными и ныне.

### Торговля и безопасность

Для континентальной державы, которой была Россия в середине прошлого тысячелетия, выход к морям считался стратегически наиважнейшей задачей. И если на севере рубили окно в Балтику, то на юге — к Каспию и Черному морю. Сначала при Петре Первом, затем при Екатерине Великой империя мощно продвинулась на юг.



Кавказ тогда разрывало и опустошало соперничество османов и персов — поэтому Россия получила и долгие войны с обеими империями, и лояльность местных правителей, страдающих от постоянных набегов. Княжества, царства и ханства на территории современных Азербайджана, Армении и Грузии вошли в состав России в конце XVIII — начале XIX века, и только потом Москва начала военную кампанию против племен Северного Кавказа — чтобы обезопасить логистику в Закавказье, в том числе по грандиозной Военно-грузинской дороге, которая шла из Владикавказа в Тифлис (Тбилиси).

Зачем русским тогда было нужно Закавказье? Причин так много, что отпадают все вопросы к мотивации русского трона. Это не только выход к морям, но и освоение значительных торговых марш-

В итоге он остался «буферным» между Севером и Югом, что и предопределило его дальнейшее место в геополитических раскладах.

Любопытно, что стремительный бросок немцев на Кавказ в Великую Отечественную войну был мотивирован не только стремлением получить бакинскую нефть, но и планами в перспективе соединиться с частями Вермахта на Ближнем Востоке, чтобы перерезать иранский ленд-лиз в СССР. Это еще раз подчеркивает уникальное географическое значение данной территории для России.

Кавказские земли оказались отнюдь не бедными (ископаемые, плодородные земли, рекреационный потенциал), но все же логистика и безопасность оставались ключевым фактором реализации национальных интересов России в данном регионе. А для наших соперников, коими

зился в кровавые распри, территориальные споры, моральную и экономическую деградацию.

### Ставка на статус-кво

На беду местных народов, и Россия к концу 1980-х пришла к выводу об ущербности своего цивилизационного проекта и, отринув имперское прошлое, перестала не только расширять, но и опекать свои окраинные территории. Могла бы, вероятно, и совсем покинуть Закавказье, если бы не угроза уже внутренней безопасности.

Россия в первую очередь была вынуждена решать вопросы с войнами как на территории соседей, так и на своей — в Чечне. Ответственность за кавказское направление довольно быстро перешла в руки военных. Экономические отношения ушли в серую зону как в крупных



Акция «Бессмертный полк» в Ереване



АЛЕКСАНДР ПАТРИН/ТАСС (2)

рутов между Севером и Югом, Востоком и Западом, которые формировались и были ключевыми в самых разных исторических эпохах.

С одной стороны, это путь на манящий Ближний Восток и в далекую Азию, а с другой — естественный высокогорный буфер от беспокойства на южных границах Российской империи. В том числе преграда против фанатичного религиозного экстремизма — какие ужасы он несет с этого направления, мы хорошо изучили в первую чеченскую войну. А ранее, в разгар «Большой игры» с британцами за Центральную Азию, горцев, не присягнув они русскому трону, могли бы использовать для постоянных набегов на русские Кубань, Дон, Волгу и Крым.

В перспективе Россия планировала использовать Кавказ в качестве моста на юг Евразии и для выхода к Индийскому океану — в начале XX века в результате договоренностей с британцами была поделена Персия, и на ее северные территории вошли русские войска. Первая мировая война и революция разрушили эти планы, которые могли принципиально изменить лицо кавказского региона.

оставались и британцы, и персы, и турки, многонаселенный, многоконфессиональный и многонациональный, ментально взрывной Кавказ стал потенциальным триггером для давления на Российскую империю во всех ее итерациях.

В Москве, конечно, понимали эти риски. Могли пойти путем «просвещенной» западной цивилизации — устроить геноцид на землях Кавказа, переплавить местных в новую гражданскую общность или переселить сюда русских, вытравить ислам. Было бы непросто, но по силам.

Россия же пошла иным путем: уважая национальную идентичность своих народов, принесла на Кавказ спокойствие и безопасность, грамотность и культуру, промышленность и сельское хозяйство. За считанные десятилетия опустошенный регион стал многолюдным: повысилась рождаемость. Советский проект (а современный Кавказ — это абсолютное его наследие) добавил цивилизацию и прогресс. Как только интернациональный фундамент этого проекта дал трещину, а русских окрестили захватчиками и начали изгонять с этих земель, регион погру-

проектах, так и на «челночном» уровне. Политика же оставалась в рамках официоза высоких встреч.

Только с приходом к власти **Владимира Путина** и постепенным умиротворением в Чечне начали восстанавливаться полноценные экономические связи, проторенные советским опытом. Однако во многом именно крупный капитал в дальнейшем начал определять внешнеполитические стратегии России в рамках СНГ. Это укрепило наши связи, восстановило коллективные обязательства и ответственность, способствовало решению проблем безопасности. Но привело к еще более значительной архаизации национальных интересов, их упрощению, сведению к прагматике и сиюминутным выгодам.

Самый страшный результат этого подхода мы увидели на Украине. Вероятно, постепенный отход от России Грузии и теперь Армении — следствие этой недальновидной политики минувших тридцати лет.

Показательно, что из трех стран региона мы сохранили теплые отношения только со старыми элитами в Баку. В других же просто не пытались проводить по-

литику мягкой силы и выстраивать отношения с разными группами влияния, делая ставку на привычных партнеров и считая, что можно скидками на газ приобрести лояльность в виде голосования за одних и тех же политиков с запятанной репутацией. В итоге и в Грузии, и в Армении к власти пришли антироссийские интересанты — не без помощи Запада, очевидно, но и с нашего упущения.

В то же время будет справедливо указать на естественное ослабление российского потенциала во всех смыслах после развала СССР и проигрыша в холодной войне: Кавказ остался без арбитра и погрузился в хаос войн и противоречий, а враждующие друг с другом страны и элиты естественным образом потянулись к иным патронам. Грузия открыла ворота в регион для США, Армения — для Европы, Азербайджан — для Турции.



Астраханский морской порт, важнейший перевалочный пункт транспортного коридора «Север—Юг»



Газовые платформы у побережья Азербайджана в Каспийском море

ФРИК РОМАНЕНКО/ЛАСС, ДИМА/ТАСС

## Поиск себя

Одновременно внутри региона проходили процессы, не зависящие от Москвы. Как после развала Российской империи, так и после распада СССР, местные элиты и сообщества были вынуждены начинать поиск своей идентичности, с разной скоростью и результатом, но неизменно вокруг представлений о своих границах и в попытках интересантов извне влезть во внутривнутриполитические расклады.

Грузия раньше всех вошла в период турбулентности, вкусила неолиберальных реформ от залетных политиков и в итоге сегодня нащупала хрупкий баланс в стремлении к прагматичному взгляду на свою роль в регионе.

Армяне строили нацию на «миацуме» — единстве Армении и Нагорного Карабаха — и победном эпосе после войны с Азербайджаном. И этот проект естествен-

какие-либо блоки, что прозападные, что пророссийские. Армения была долгим исключением, поскольку рассматривала Россию в качестве единственного союзника в вопросе защиты Карабаха и прорыва транспортной блокады. Отказавшись от этой территории, новые армянские элиты тоже потянулись к многовекторности, рассчитывая на дивиденды от участия в международных политических и торговых раскладах. Эту стратегию в Ереване вынашивали давно, просто до поры до времени она не была столь популярна и актуальна.

Нащупывая свои исторические траектории врозь, в то же время государства Закавказья встраиваются в общее экономическое и торгово-логистическое пространство, которое отчасти и без их инициативы создается соседями по периметру. Причем во многом уже без

Не имея достаточных сил и во многом желая национальной элиты для перезагрузки своей стратегии, Россия тем не менее осталась в регионе, пользуясь военным форпостом в Армении, авторитетом и капиталом диаспор, советским культурным наследием в общении. И избежала главного — не дала себя втянуть ни в один конфронтационный блок (и не создала новый), фактически сохранив отношения и торговые связи со всеми местными игроками.

При этом Москва во многом вынужденно, во многом сознательно стремилась сохранить статус-кво в регионе, дабы заморозить постсоветские конфликты и не допустить дробления региона, масштабирования межнациональных столкновений, то есть в целом сохранить пространство безопасности вокруг нашего Северного Кавказа. И, к слову, все государства региона должны быть за это России сильно благодарны — даже несмотря на эксцессы с Южной Осетией и Абхазией, которые во многом были спровоцированы Западом, как и украинский кейс многим позже.

Одновременно потерпел крушение после поражения тридцать лет спустя. Баку, напротив, развивался ради реванша и, добившись своего, теперь также должен определить для себя смысл дальнейшего национального и геополитического позиционирования.

Разрешение карабахского кризиса фактически подвело черту под переходным периодом постсоветского Кавказа, но процессы развала старого мироустройства, начало СВО и усилившаяся конфронтация России с Западом серьезно затрудняет дальнейшее становление государственности Армении, Грузии и Азербайджана в условиях новых вызовов для региона.

Подчеркнем, что все три страны, соседствующие на компактной территории, проходят этот трудный путь врозь, без попыток образовать какую-нибудь межстрановую коалицию или интеграцию. В то же время отсутствие законченных проектов национального развития, мозаичность политических и элитных группировок, значительные диаспоры как в России, так и на Западе, препятствуют втягиванию государств Закавказья в

влияния внешних игроков (США, Европы), которые серьезно проигрывают в конкретике региональной многополярности. Ресурсно Запад уже не способен зайти в далекий для себя регион так, как еще лет двадцать назад.

В итоге новый баланс сил на Кавказе определяют Россия, Турция и Иран. Главным интересом, как и много веков, является географическое положение, логистика и торговля, а мотивацией — в разы увеличившийся товарооборот по коридорам Север — Юг и Запад — Восток.

## Битва за коридоры

Таких логистических коридоров и торговых путей в регионе около десятка только крупных, правда, большая часть из них до сих пор в проектах, в ожиданиях да мечтах, в расчете на еще более значительное повышение товарооборота, перенаправление ресурсов и значительные инвестиции в инфраструктуру.

Сложившийся энергетический коридор из Каспия и Азербайджана через Грузию в Турцию и далее в Европу, то есть с Востока на Запад, пока ограничен объемами поставок углеводородов и никак





Заседание глав МИД Азербайджана, Турции, Армении и России по Южному Кавказу в Тегеране в октябре 2023 года

не может наполниться внушительным объемом иных грузов что в одну, что в другую сторону. Одна из веток Великого Шелкового пути туманным образом проходит по Закавказью, но пока удобнее использовать северные пути через Россию и южные через Суэцкий канал. Траектории через опасный Афганистан, подсанкционный Иран и беспокойный Ближний Восток весьма нестабильны и отпугивают западных и китайских инвесторов, а строить на этих территориях нужно много.

В то же время после начала СВО и формирования новых геополитических коалиций резко вырос поток грузов через коридор Север — Юг — и здесь уже есть понятные рынки сбыта, а безопасность путей на юг гарантированы и иными отношениями союзников, и военным присутствием участников коридора. Тут тоже нужно инвестировать и в обычные дороги, и в железнодорожные. И, что примечательно, и Россия, и соседи уже занимаются этой стройкой.

Трудновоспроизводимое сочетание тонкостей, рисков и интересов всех игроков и позволяет говорить о «Большой игре» на Кавказе. В то же время это также препятствует образованию блоков и коопераций — что предупреждает конфронтацию, но и не дает импульса к сотрудничеству.

Давно и серьезно заходит в регион Анкара, турецкие инвестиции активно проникают во все три кавказских госу-

дарства, особенно в сферы недвижимости, строительства и торговли. Плотное партнерство турок с Азербайджаном привело к триумфу в Карабахе и усилению турецкого реноме в мусульманском мире. Но перспектива дальнейшего развития тюркского проекта «Великий Туран», равно как и согласие Баку на статус младшего партнера в проекте «Одна нация — два государства» довольно туманны и требуют совсем иных вложений, в то время как экономические прогнозы собственно самой Турции не так оптимистичны.

Впрочем, есть и обратная точка зрения: считается, что после передачи Зангезурского коридора Азербайджану выстроится сквозная дорога из Турции в Азербайджан через Нахичевань и таким образом появится новый «пантуранский» коридор для расширения влияния тюркской идеологии (на данный момент прямого сообщения между Турцией и Азербайджаном нет).

Этот коридор отсечет от северного направления конкурента суннитской Турции — шиитский Иран, у которого также масса своих интересов на Южном Кавказе. Для него эта логистика приобретает жизненно важное значение из-за стремления пробить изоляцию и получить прямой доступ на европейские рынки. Оттого у Тегерана такие неоднозначные отношения с Баку — от полувоенной конфронтации до партнерских инфраструктурных проектов. Возможно, поэтому Иран предлагает построить до-

рогу из Азербайджана в Нахичевань через свою территорию, то есть под своим контролем. Похоже, этот проект имеет все шансы на реализацию.

И Турция, и Иран экономически заинтересованы в развитии и расширении коридора Север — Юг с Россией, для которой после перекрытия западных магистралей он приобрел стратегическое значение (как маршрут ленд-лиза во Вторую мировую). И по понятным причинам коллективный Запад будет предпринимать максимальные усилия, чтобы затруднить коммуникацию по этому направлению. Занятно, что дальше интересы у «коллектива» расходятся: в интересах Европы развить альтернативный коридор Запад — Восток, в том числе для импорта углеводородов из Средней Азии и китайских товаров по Шелковому пути, а вот в интересах США это направление тоже прихлопнуть для выгод атлантической торговли. Кстати, как и прикрыть «северную» логистику для Ирана.

Таким образом, именно со стороны Вашингтона и Британии мы наблюдаем сложную и многолетнюю игру в Закавказье, направленную в большей степени на создание контролируемого хаоса, сохранение конфликтов между странами, стравливание разновекторных интересов региональных держав, уничтожение любых значительных торговых коридоров, наконец, ликвидацию влияния России в черноморском и закавказском регионах, устранение ее из любых переговорных

процессов, в том числе мирных. Ставка на гибридный подход. Ведь если еще лет десять-пятнадцать назад Запад лелеял надежду основательно войти в регион с помощью военных баз, то сегодня такими силами он не располагает. Но будет рад убрать южный военный форпост России — 102-ю военную базу в Армении.

В связи с этим нелишним будет упомянуть проект «пакта шести», или «3+3», системы региональной безопасности в Закавказье с участием Армении, Азербайджана, Грузии и России, Турции и Ирана, то есть без участия США и Европы. Эта идея всплывала в разных вариациях, начиная с 2008 года и поддерживалась в Анкаре, Москве и Тегеране, тогда как региональная «тройка» уходила от диалога из-за территориальных претензий к России и друг к другу. Кроме того, до некоторых пор в этом формате видели амбиции Турции по плотному вхождению в региональные расклады. Теперь же, после карабахской войны, Анкара и так получила статус ключевой силы в Закавказье. Логично предположить, что у партнеров появился еще один повод выключить сторонних игроков из региональных раскладов.

Пока, впрочем, у всех перечисленных государств очень много недоверия друг к другу и стремления выиграть конкуренцию в обход общих договоренностей. Хотя в конце концов общий экономический интерес от развития региона может их сплотить.

## Стратегия России

Если обратить внимание на карту существующих и части запланированных транспортных коридоров любого направления, легко заметить, что они огибают Армению, оставляя ее не только в блокаде, но и без существенной части прибыли от транзита. Хотя для многих раскладов траектория через Армению была бы короче и выгоднее. Все это следствие карабахской проблемы, от которой сегодня Ереван стремится избавиться, а значит, может прагматично включиться в новый торговый расклад в регионе.

Показательно недавнее предложение Армении о создании транспортного проекта «Перекресток мира»: предполагается транспортная, складская и логистическая инфраструктура на территории страны, комфортные таможенные пункты с Ираном, Азербайджаном и Турцией, модернизированные железные дороги и трассы, в том числе маршрут между Нахичеванью и Азербайджаном (надо полагать, под контролем армян и без российских пограничников — но в качестве альтернативы решению проблемы Зангезурского коридора, на которой настаивает Баку).

Проблем на этом пути много и главные — конкуренция с уже существующими маршрутами и объем инвестиций: полмиллиарда долларов только на этапе вхождения. Россия частично уже участвует в развитии армянской инфраструктуры (строит проходящий по Армении автодорожный маршрут МТК «Север — Юг, рассматривает возможность прокладки Каджаранского тоннеля), но в условиях антироссийской риторики Еревана вряд ли пойдет на дорогостоящие риски.

В то же время Москва могла бы использовать перспективу подключения Еревана к крупным логистическим проектам в регионе (с помощью инвестиций и перенаправления собственного товарного потока) в качестве торгового по иным аспектам сотрудничества, включая сохранение своего военного присутствия в Армении. Идеологическая проблематика осталась в прошлом, побеждает прагматика и торговая выгода.

Но будет ли одной прагматики достаточно для сохранения российского влияния в регионе?

Вопрос, есть ли у России стратегия в Закавказье, вызвал неоднозначную реакцию экспертного сообщества и палитру мнений: одни считают, что Москва давно потеряла этот регион и в перспективе будет лишь уступать остатки советского наследия. Другие говорят о тонкой игре в прагматизм после внешнеполитического расточительства 1990-х: мол, географию никто не отменял, торговые интересы тоже, а пример Грузии показывает, что от экономических реалий соседям уйти непросто.

Во-первых, надо признать, что Россия последние тридцать лет продолжает «уходить» с Южного Кавказа, причем речь идет не столько о военном и геополитическом компонентах, сколько о культурном. Русский цивилизационный код был постепенно смещен англосаксонской и турецкой «ролевой моделью» в образовании, бизнесе, политическом и партийном строительстве. Многочисленные вложения в НКО и религиозный сегмент лишь дополняли эту цивилизационную перезагрузку региона. Сегодня Брюсселю, Вашингтону и Анкаре куда проще выстраивать отношения с новыми кавказскими элитами даже вне традиционной схемы «клиент — патрон» — они просто разговаривают на одном языке и в прямом, и в переносном смысле.

Россия же потеряла советский задел культурного влияния в регионе и не смогла или не захотела серьезно вложиться в экспорт «мягкой силы» в Закавказье. Именно поэтому, хотя «география никуда не делась», нас в регионе сегодня рассматривают не как близких по духу союзников, но как партнеров в духе прагматизма

и «реалполитик». Что, впрочем, совсем неплохо, если учесть, что очень многие мечтали вообще выкинуть Москву из региональных раскладов. Но все же пока никакой стратегии России по конструированию проектов «мягкой силы» в Закавказье не видно.

Во-вторых, под большим вопросом и военное присутствие Москвы в регионе. После разрешения карабахской проблемы и смены армянской ориентации довольно сложно придумать основания для сохранения в регионе 102-й базы. Надо понимать, что для России речь идет не только о вопросах безопасности, борьбы с терроризмом и экстремизмом на путях на Северный Кавказ, проекции геополитического влияния в регионе, но и о непосредственной коммуникации с сердцем региона, обратной связью и контролем за логистическими потоками. В то же время следует ожидать выдвижения турецких военных в эту зону — например, для осуществления мер безопасности в Нагорном Карабахе.

Впрочем, пока нет и мирного договора между Ереваном и Баку, риски военного конфликта сохраняются, а значит, и от российских миротворцев никто не отказывается.

Однако, и это в-третьих, после сложных внутренних потрясений Россия нашла силы остаться в регионе если не с помощью геополитических стратегий, то при реализации своего ресурсного, инвестиционного и логистического потенциала. Надо учесть, что Закавказье в ближайшие десятилетия станет ареной для конкуренции и противостояния всех региональных держав, которые в первую очередь намерены контролировать торговые потоки по всем четырем направлениям.

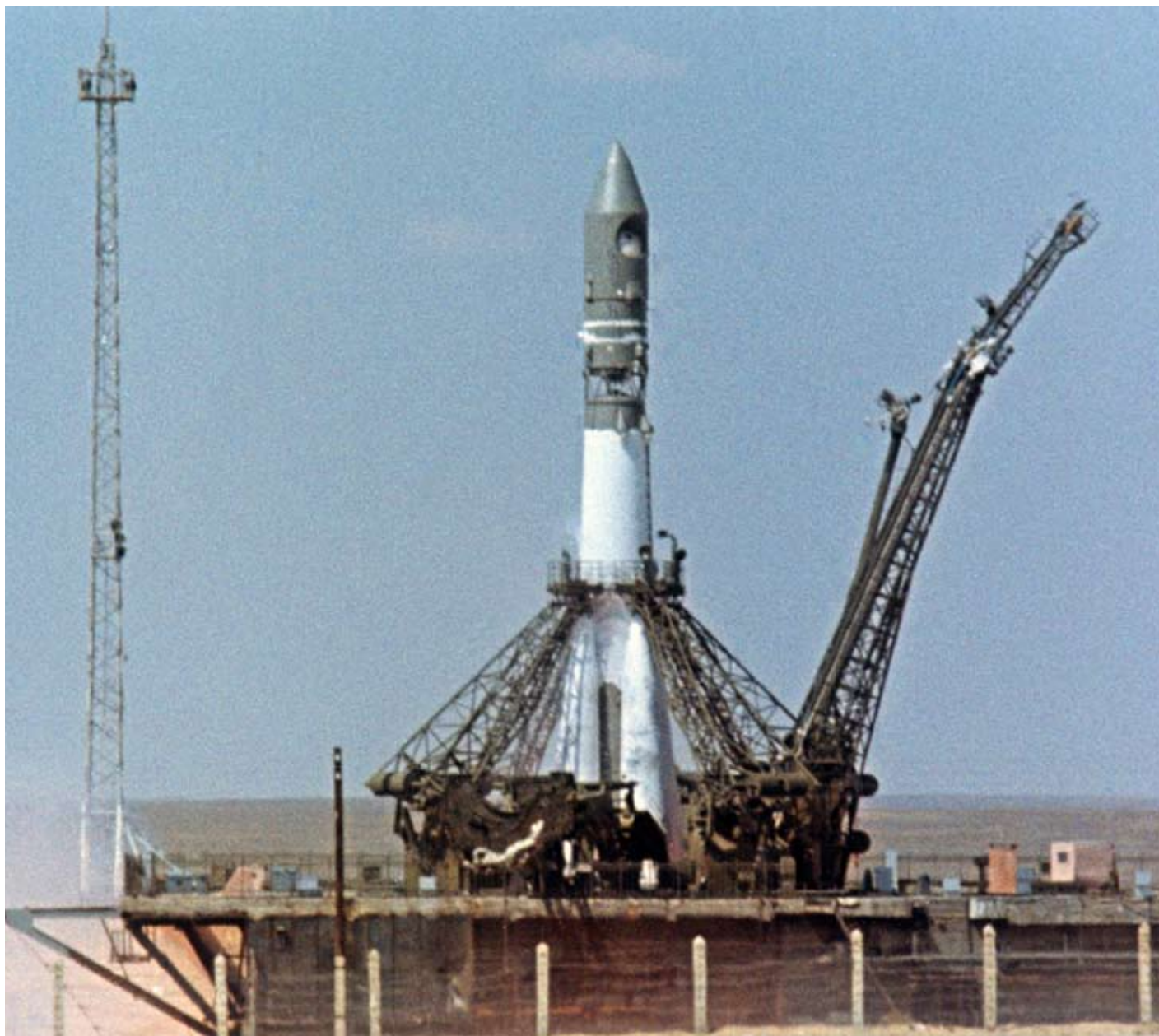
С одной стороны, России нельзя отдавать ренту от контроля за этими коридорами. С другой стороны, что важнее, необходимо обеспечить их функционирование и обезопасить маршруты от попыток Запада изолировать страну с юга. В этом заинтересованы все страны региона, а значит, это перспективная платформа для сращивания и консолидации усилий вокруг бесконфликтного развития Закавказья без пришлых интересантов с Запада. Хотя стоит оговориться, что в партнерстве России с Китаем можно найти дополнительный импульс развитию региона.

Видимо, такой и будет стратегия России на Южном Кавказе — в духе прагматизма и равноправия, с учетом интересов сторон, с фокусом на развитие торговли, логистической инфраструктуры и транспортных коммуникаций. В стремлении поставить экономические интересы над политическими манипуляциями. ■



## Александр Ивантер Один метр. Один килограмм. Одна гордость

Первым человеком в космосе стал 27-летний русский летчик Юрий Гагарин. Ошеломивший весь мир триумф советского космического проекта задал планку, с которой мы уже седьмой десяток лет сверяем свои успехи и неудачи в космосе



Ракета-носитель «Восток» с советским космическим пилотируемым кораблем «Восток-1» под управлением Юрия Алексеевича Гагарина на стартовом столе площадки № 2 космодрома Байконур за несколько секунд до пуска 12 апреля 1961 года

«Менее чем через 1300 дней после начала космической эры 4 октября 1957 года, когда на орбиту был выведен первый советский спутник, первый человек вышел в космос и благополучно вернулся на Землю. Это действительно важная веха в долгой борьбе человека за освоение

среды обитания. Ни один американец не может избавиться от укола сожаления по поводу того, что русское имя — майор Юрий Гагарин — будет высечено на этом памятном камне, а не имя одного из наших соотечественников» — это строки из передовицы американского еженедельника Aviation Week & Space Technology, вышедшего через пять дней

после исторического полета Гагарина на корабле «Восток-1». Признание первенства Советов в космосе смешано с острой обидой, завистью и досадой. Оно хорошо передает дух времени — напряженную гонку между двумя сверхдержавами по всем фронтам человеческой деятельности — от выплавки стали до спортивных рекордов, от количества



Почти двадцать лет в СССР тщательно скрывали, что первый космонавт приземлился не в спускаемом аппарате, а на парашюте, катапультировавшись из капсулы на высоте 7 км

атомных бомб и средств их доставки до первенства в изящных искусствах.

### Как приземлялся Гагарин

Публикация в американском журнале содержит среди прочего одну малоизвестную деталь. Оказывается, представители СССР по возвращении Гагарина из космоса подали в Международную авиационную федерацию (Federation Aeronautique Internationale, FAI) заявку на три мировых рекорда — по высоте полета, его продолжительности, а также по массе груза, выведенного на орбиту.

С этими рекордами связан любопытный казус. Почти два десятилетия в СССР тщательно скрывали тот факт, что пилот «Востока-1», как, впрочем, и пять его последователей на кораблях «Восток-2» (Герман Титов), «Восток-3» (Андрян Николаев), «Восток-4» (Павел Попович), «Восток-5» (Валерий Быковский) и «Восток-6» (Валентина Терешкова), возвращались на Землю не в спускаемом аппарате (СА), а на парашюте после катапультирования из СА. Дело в том, что одним из пунктов регламента FAI по фиксации рекордов являлось возвращение космонавта в том же аппарате, в котором он стартовал на орбиту. Вот и пришлось идти на некоторые умолчания.

Итак, на высоте 7 км происходил отстрел люка СА, через который космонавт катапультировался на своем кресле. До высоты 4 км он находился в свободном падении, потом раскрывался его парашют, после чего отделялось кресло, и непосредственно посадку космонавт в скафандре проводил как парашютист.

Все пилоты кораблей

«Восток» — Юрий Гага-

рин, Герман Титов, Андри-

ян Николаев, Павел Попо-

вич, Валерий Быковский

и Валентина Терешко-

ва — проводили посадку

на собственном парашюте

после катапультирования

из спускаемого аппарата

на высоте 7 км

Спускаемый аппарат на своем парашюте приземлялся поблизости.

Двухступенчатая схема приземления первых космонавтов не была прихотью или недоработкой: расчетная скорость встречи СА, даже спускающегося на парашюте, с Землей превышала безопасный для человека порог. Требовалось разработать специальную систему мягкой посадки. Она действительно появилась, но только на кораблях «Восход» в 1964 году: пороховые двигатели мягкой посадки размещались на стропах двухкупольной парашютной системы аналогично системам, успешно зарекомендовавшим себя к тому времени в десантной технике.

А теперь напомним краткую предысторию гагаринского полета, воспользовавшись наиболее полным и надежным источником по истории советской космической программы — четырехтомником мемуаров заместителя Сергея Павловича Королева в ОКБ-1 Бориса Евсеевича Чертока «Ракеты и люди».

### Путь к мечте

Предварительная проработка вопроса о создании спутника Земли с человеком на борту относится к августу 1958 года. Уже через месяц Королев утвердил секретный отчет «Материалы предварительной проработки вопроса о создании спутника Земли с человеком на борту». Документ был направлен в Военно-промышленную комиссию, Госкомитет Совмина по оборонной технике (ГКОТ) и Академию наук. В конце того же года началась разработка систем управления, жизнеобеспечения и других приборов и аппаратуры корабля. В апреле 1959 года





Триумфаторы: главный конструктор ОКБ-1 Сергей Павлович Королев (слева) и Юрий Гагарин во время торжеств в Москве после удачного полета



Воодушевление народа после успешного полета соотечественника в космос было необычным. Юрий Гагарин выступает перед рабочими одного из заводов Ленинграда



В первые месяцы после первого полета в космос Юрию Гагарину выпала непростая миссия быть посланцем своей страны в новой космической эре на всех континентах. На фото: встреча первого космонавта на Кубе 24 июля 1961 года. В первом автомобиле кортежа справа от Гагарина лидер кубинской революции Фидель Кастро

появился «Эскизный проект корабля «Восток»», а в мае — первые баллистические расчеты с вариантами спуска части корабля — специальной капсулы с системной жизнеобеспечения — на Землю.

Косвенную поддержку нашей пилотируемой программе оказали американцы. По инициативе ЦРУ они приступили к разработке спутников-разведчиков. Фотопленку со спутников Discoverer они научились возвращать на Землю в специальной капсуле. И в этом элементе нас опередили: в 1959 году мы еще не владели техникой возвращения полезных грузов с орбиты.

Двадцать второго мая 1959 года вышло совершенно секретное постановление правительства по теме «Восток-1». В нем на ОКБ-1 возлагалась задача экспериментальной отработки систем и конструкций автоматического спутника-разведчика. С помощью академика Мстислава Келдыша, директора Института прикладной математики АН СССР, и Константина Руднева, председателя ГКОТ, Королеву удалось в это постановление добавить семь слов: «... а также спутника, предназначенного для полета человека».

Боевая межконтинентальная ракета Р-7 (первый успешный пуск состоялся 21 августа 1957 года) в модернизированном варианте Р-7А (с увеличенной дальностью 11 тыс. км против 8 тыс. у базовой версии), дополненная третьей ступенью — блоком «Е», была в состоянии вывести на низкую околоземную орбиту корабль массой до пяти тонн. Этого было достаточно для начала экспериментальных пусков человека.

В ходе работ над «Востоком» возникало много самых разнообразных инженерно-технических задач, опыта решения которых не было. Так, сразу же возникла задача тормозного ракетного двигателя. Без выдачи им тормозного импульса корабль не смог бы сойти с орбиты и начать приземление. Непонятно было, какие именно двигатели использовать для тормозной двигательной установки — твердотопливные или жидкостные. Горячие многочасовые споры. Поиск, часто и уговоры исполнителей.

Ажиотаж вокруг полета человека в космос разгорался. Его подогрели сообщения о подготовке в США к запуску пилотируемой миссии на ракете-носителе Atlas. Легкие испытания боевой версии этой ракеты начались в июне 1957 года, почти одновременно с нашей «семеркой». Однако расчетной дальности американская ракета достигла только на одиннадцатом пуске в августе 1958-го. После ряда модернизаций она могла вывести на орбиту полезный груз массой до 1300 кг — почти вчетверо меньше нашей Р-7А в трехступенчатом варианте. Тем

ФОТО ПАВЛА ФЕДOTOVA/ФОТОГРАФИКА АСС

ТАСС

не менее американцы спроектировали для этого носителя компактный корабль Mercury и запланировали полет астронавта в космос на 1961 год.

Медико-биологические аспекты пребывания живых организмов на орбите в СССР изучали на собаках. Прежде Гагарина в космосе побывало несколько десятков братьев и сестер наших меньших, не все они вернулись домой. Одной из самых драматичных была судьба Лайки, отправленной в космос на втором спутнике в ноябре 1957 года на заведомую гибель — спусковой аппарат в принципе не предусматривался. Обитательницам «Спутника-5» Белке и Стрелке повезло больше: после 25-часового полета в августе 1960 года они благополучно вернулись на Землю и дожили до глубокой старости, принеся многочисленное потомство. Одного из щенят из первого после возвращения с орбиты выводка Стрелки, дочку Пушкинку, Никита Хрущев подарил супруге американского президента Жаклин Кеннеди, большой любительнице собак.

Параллельно собачьим пускам шли тренировки летчиков-истребителей, отобранных в специально организованную в марте 1960 года в/ч 26266 — будущий Центр подготовки космонавтов. Из 250 кандидатов, прошедших медицинское обследование, отобрали 20 человек. Руководителем программы подготовки космонавтов был назначен генерал-лейтенант Николай Каманин, один из легендарной семерки летчиков — участников операции по спасению экипажа раздавленного льдами теплохода «Челюскин» в 1935 году, ставших первыми обладателями высшей награды страны — Героями Советского Союза. В первом отряде космонавтов были только мужчины. Первый набор женщин-парашютисток состоялся уже в 1962 году.

В качестве базовой системы управления на «Востоке» была выбрана автоматическая. Было также предусмотрено дублирование автоматов ручной системой управления для возвращения на Землю на случай отказа автоматической системы. Кроме автоматической и ручной систем управления для гарантирования приземления был разработан и сценарий неуправляемого баллистического спуска. На тот случай, если откажет тормозной двигатель, орбиту выбирали такой высоты, чтобы при аэродинамическом торможении в верхних слоях атмосферы спускаемый аппарат оказался на Земле не более чем через пять-семь суток. Правда, в непредсказуемом районе: по теории вероятности — скорее всего в океане. Борис Черток пишет, что одной из версий появления ручной системы

управления «Востоком» было требование Королева как уступка летчикам. Королев не забывал, что в юности сам управлял летательными аппаратами.

Незадолго до полета Гагарина, 23 марта 1961 года, отряд космонавтов понес первую утрату — на Земле. Во время тренировки в барокамере в результате пожара погиб Валентин Бондаренко. До трагической гибели Владимира Комарова при возвращении с орбиты в апреле 1967 года жертв у нас в космосе не было.

**Борис Черток: «Если бы**

**12 апреля 1961 года по-**

**лет Гагарина закончился**

**неудачей, американский**

**астронавт Нил Армстронг**

**не ступил бы на Луну 20**

**июля 1969 года»**

«Если исходить из современных стандартов надежности ракет-носителей, то у нас к апрелю 1961 года не было оснований для оптимизма, — признается Борис Черток. — Из пяти кораблей-спутников, запущенных в 1960 году для отработки систем, взлетели четыре. Из этих четырех на орбиту вышли три, а приземлились два. Из двух вернувшихся только один приземлился нормально! До запуска человека было совершенно необходимо провести еще два-три успешных беспилотных».

И это было сделано. 12 февраля 1961 года был проведен удачный запуск ракеты «Молния» с первой в истории автоматической межпланетной станцией «Венера-1» (первый старт аналогичного аппарата 4 февраля оказался частично удачным — первые три ступени носителя отработали штатно, а вот разгонный блок для ускорения аппарата до второй

космической скорости не заработал, и станция осталась на околоземной орбите). 9 и 25 марта были успешно выполнены пуски и приземления спутников с манекенами космонавтов и собаками. Вечером 29 марта 1961 года на заседании Военно-промышленной комиссии в Москве под председательством Дмитрия Устинова предложение Королева о запуске корабля «Восток» с человеком на борту было поддержано.

### **Парадокс пилотируемых программ**

Восьмого апреля 1961 года Государственная комиссия утвердила первое в истории задание человеку на космический полет: «Выполнить одновитковый полет вокруг Земли на высоте 180–230 км продолжительностью 1 час 30 минут с посадкой в заданном районе. Цель полета — проверить возможность пребывания человека на специально оборудованном корабле, проверить оборудование корабля в полете, проверить связь корабля с Землей, убедиться в надежности средств приземления корабля и космонавта».

И четыре дня спустя это задание было исчерпывающе выполнено Юрием Гагариным.

Первенство СССР на старте космической гонки было неоспоримым. Свой искусственный спутник Земли американцы запустили почти на четыре месяца позже нас, а 15-минутный суборбитальный (на высоте 187 км) полет Алана Шепарда 5 мая 1961 года за пределами Штатов никто не заметил — его затмила охватившая все континенты эйфория от полета Гагарина. Первый полноценный трехвитковый космический полет у американцев совершил Джон Гленн на доработанном корабле Mercury 20 февраля 1962 года.

Полет Гагарина стал сильнейшим стимулом для развития американских пилотируемых программ, увенчавшихся успешной высадкой астронавтов на Луну. «Я уверен, что если бы 12 апреля 1961 года полет Гагарина закончился неудачей, американский астронавт Нил Армстронг не ступил бы на Луну 20 июля 1969 года, — пишет Борис Черток. — Исторический парадокс космонавтики состоял в том, что достижения ракетной техники стимулировали конфронтацию двух сверхдержав, а успехи пилотируемых программ, основанные на этих достижениях, способствовали сближению, сотрудничеству и стремлению к обмену идеями и опытом. Каждый новый полет человека вокруг общей для всех людей планеты объективно служил призывом к объединению, к ослаблению конфронтации». ■



Вячеслав Суриков  
Денис Тагинцев: «Когда танцуешь,  
ты переживаешь состояние абсолютного счастья»

Чемпион мира и Европы по латиноамериканским танцам, двукратный победитель проекта «Танцы со звездами»

— о том, что такое танец



Денис Тагинцев — генеральный продюсер первого в России танцевального шоу «История в отеле»

**Д**енис Тагинцев — профессиональный танцор, хореограф-постановщик, Чемпион мира, Европы и России по латиноамериканской программе. Он победитель проекта «Танцы со звездами» на телеканале «Россия 1» в 2016 и 2022 годах, победитель Blackpool Dance Festival в программе Exhibition, гранд-финалист проекта Dance Revolution на Первом канале. Кроме того, Тагинцев — организатор Кубков мира, Европы и России по бальным танцам в Екатеринбурге, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде. В 2023 году он спродюсировал первое в России танцевальное шоу «История в отеле». «Монокль» поговорил с Денисом Тагинцевым о том, почему танцевальные шоу так важны для российских танцоров.

**— В отличие от ледовых шоу, куда спортсмены приходят после окончания карьеры, в вашем шоу танцуют действующие чемпионы мира по танцам. Как им удается совмещать репетиции и подготовку к соревнованиям?**

— Ваша параллель с ледовыми шоу уместна, поскольку мы рассматриваем их как конкурентов. И там иногда выступают действующие спортсмены. В нашей постановке таких шесть человек. Остальные — кто-то закончил карьеру год назад, кто-то в октябре прошлого года, перед запуском шоу, кто-то заканчивает спортивную карьеру в ближайшее время. Когда я собирал команду, я хорошо понимал, что график выступлений на профессиональных соревнованиях и в шоу с трудом совместимы. Со всеми танцорами, у которых продолжается спортивная карьера, мы сразу договорились, что они не будут танцевать во всех представлениях. Я понимал, почему мы берем этих людей и как мы их можем заменить на других артистов.

Жизнь среднестатистического танцовщика состоит из соревнований и работы с учениками. Топовые танцоры иногда танцуют на каких-то событиях или их приглашают на показательные выступления, но это редкость. Выступлений в шоу, за которые платят деньги, до сих пор не было. Те первые танцоры, которых мы пригласили, участвуют в нем с азартом создания того, чего пока еще не было. И действующие спортсмены согласились в нем участвовать, потому что им было интересно.

**— В шоу есть сложные номера, требующие хорошей физической подготовки. Как с ними справляются танцовщики, закончившие карьеру? Выходит, ради шоу они возвращаются к интенсивным тренировкам?**

— Танцы в ходе спортивной карьеры и в шоу предполагают разный уровень физической активности. Спортивный режим подразумевает большое количество туров, прогонов и сборов. Со стороны можно подумать, что бальные танцы — это красиво и легко. На самом деле танцовщику высокого уровня требуется такая же физическая подготовка, как футболисту или фигуристу сборной. Это постоянные многочасовые тренировки. Для шоу тоже требуется поддерживать форму, но не на таком уровне, который необходим для того, чтобы танцевать несколько раундов большого турнира, идущего с восьми утра и до десяти-одиннадцати вечера.

Бывших артистов не бывает. Я посвятил танцам тридцать лет — я занимаюсь ими с пяти. Закончив карьеру, я не был готов оставить танцевальную индустрию. Танцы — это возможность выразить свою творческую энергию. Люди, посвятившие значительную часть жизни танцам, не могут перестать танцевать. Многие находят смысл жизни в том, чтобы воспитывать чемпионов, но желание выступить на сцене, подарить свои эмоции зрителям и получить от них отклик остается у них в крови.

У каждого спортсмена наступает возраст, когда ты становишься недостаточно крепок физически для того, чтобы соревноваться с восемнадцатилетними и девятнадцатилетними. Да, ты можешь и в сорок, и даже в сорок с лишним побеждать за счет опыта, но у тебя уже не та энергия, сила и скорость. Поэтому взрослым спортсменам рано или поздно приходится принимать решение о прекращении карьеры. Молодое поколение наступает на пятки, и тебе не хочется выглядеть хуже на их фоне. В шоу этого нет. Здесь ты можешь соединить свои физические качества с артистическими, которые могут нарабатываться в любом возрасте.

**— Что за люди занимаются спортивными танцами? Почему им, в отличие от артистов балета, так важно побеждать?**

— Одно из преимуществ танцев — их многогранность. Родители отправляют заниматься танцами своих детей, чтобы они были пластичными. Кто-то видит в них возможность научиться общаться с противоположным полом. Для кого-то танцы становятся образом жизни, потому что в них есть и музыка, и движение, и поэзия, и духовное начало. Каждый в танцах находит что-то свое. До сих пор артист после окончания карьеры в бальных танцах либо кардинально менял вид деятельности, либо становился руководителем танцевального клуба, либо шел преподавать. На этом его возможности исчерпывались.

Проект «Танцы со звездами» расширил восприятие танцев. И сейчас на нашем выступлении в концертном зале «Москва» зрители говорили нам: «Куда нам отдать детей учиться танцевать? Вы такие классные. Мы хотим, чтобы наши дети тоже танцевали». Шоу стало еще одним направлением для артистов, которые уходят из спорта, но хотят продолжать танцевать. При этом их амбиции уже реализованы. Я выиграл главный титул, который я хотел получить, и после этого я принял решение больше не биться за результат и идти дальше. Ты принимаешь эту ситуацию. Так делают очень многие. Но случается и так, что люди устают и разочаровываются в карьере: победитель бывает только один. В каждой индустрии есть свои законы: ты должен быть постоянно на виду, ты должен ездить на турниры, брать уроки у лучших преподавателей. Ты не можешь сидеть где-то в регионе, не выезжая в Москву и за границу, а потом приехать и победить на чемпионате. И многие сдаются, когда понимают, что не в силах пробить эту стену. Они завершают карьеру, но по-прежнему хотят выражать эмоцию танцами. Им не удалось реализоваться, но иногда эта нереализованность добавляет их танцу душевности — им есть что рассказать.

**— Что мешало появлению шоу «Истории в отеле» хотя идея лежала на поверхности?**

— Впервые танцевальное шоу появилось в Америке в 1997 году, и его продюсером стал Элтон Джон. На своем дне рождения он увидел людей, эффектно исполняющих бальные танцы, и подумал: почему бы не сделать из этого нечто большее? Он собрал двадцать пар танцоров и создал шоу Burn the Floor (в переводе с английского — «Зажигая паркет»). — «Монокль», которое за год объехало порядка двухсот городов. Это шоу до сих пор существует.

В Советском Союзе танцевальные турниры одно время проводились только на закрытой площадке в Звездном городке — в этом зале я был не раз. Там собирались ценители танца и устраивали между собой состязания. И в моем родном городе Екатеринбурге проходили закрытые турниры. У нас сложная история развития танцев. В России их воспринимают несколько иначе, чем в других странах мира.

**— Но разве реакция зрителей на «Историю в отеле» не говорит об обратном?**



— Если вы посмотрите на самый высокий рейтинг проекта «Танцы со звездами», он все равно будет в десять, а то и в двадцать раз ниже, чем рейтинг аналогичного шоу в США. У них уже прошло 35 сезонов этого шоу, и его танцоры, как и в Европе, — звезды первой величины, потому что это шоу смотрят едва ли не в каждом четвертом телевизоре каждой из стран. В России такой популярности у «Танцев со звездами» пока нет.

Я разговаривал с продюсерами «Танцев со звездами» о том, чтобы организовать туры по городам, но они не были финансово к этому готовы. В шоу надо вложить деньги, чтобы потом получить от него отдачу. Почему мое шоу появилось именно сейчас? Благодаря стечению обстоятельств. Оно очень важно для проявления позитивной энергии, которая позволяет радоваться жизни.

Мне удалось найти и объединить людей для реализации этого проекта. В него предстоит еще много инвестировать, тратить на него силы и время, чтобы доказать, что этот вид искусства может быть наравне с ледовыми шоу. Чтобы привлечь на них пять тысяч зрителей, не надо завешивать билбордами всю Москву. Сейчас, перед показами в Питере, у нас много рекламных поверхностей, но люди реагируют на них с осторожностью. Они не понимают, что это такое. Но я думаю, что время для такого шоу пришло. Я развиваю сеть танцевальных клубов в России и вижу статистику обращений. За последний год у нас на тридцать процентов увеличилось число желающих заниматься танцами. И в 2009 году, когда был экономический кризис, в танцевальной индустрии также произошел рост на тридцать процентов.

— **Как вы отбирали танцоров? Был ли кастинг?**

— Те, кто попал в основной состав шоу, — это первые танцоры страны. Нам повезло, что кто-то из них в последние несколько лет перебрался жить в Россию, хотя до этого жил в каких-то других странах. У меня есть записная книжка с их телефонами, и я просто обзвонил их. Процентом двадцать сказали мне, что не потянут по времени, а те, кто был свободен от спортивных выступлений и кому это предложение показалось интересным, сразу же откликнулись. Кастинга не было. Но уже летом мы начинаем работу над «Историей в отеле — 2», которое мы хотим отвезти во мно-

жество гастрольных туров. Я понял, что ребята их просто не выдержат, и мы набрали еще двадцать человек. Мы условно называем их «вторым составом», но мы хотим, чтобы их воспринимали равноправными артистами шоу. Эти ребята проходят кастинг. Они приходят, рассказывают, почему они хотят попасть в это шоу, что для них важно. Мы смотрим, как они танцуют, понимаем, сколько времени они готовы уделять проекту. Потом на сцене театра будет внутреннее представление, благодаря которому мы поймем, как нам их распределить: либо мы возьмем их в основной состав этого шоу, либо в новые постановки.



Денис Тагинцев — организатор Кубков мира, Европы и России по бальным танцам в Екатеринбурге, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде

Сейчас мы получаем огромное количество обращений от танцоров: «А можно к вам? Будут у вас еще какие-то постановки? Возьмите нас!» Мне кажется, что среди танцоров отклик на эту постановку даже больше, чем у зрителей, хотя и они, я думаю, смогли оценить его уникальность. Мы уже запустили проект «Академия», который занимается обучением профессиональных спортсменов артистическим навыкам. Если мои планы реализуются, я создам театр бальных танцев, в котором девяносто процентов шоу будут сделаны на основе нашей хореографии. Мы хотим брать танцоров, которые приходят из спорта и пока еще двигаются как спортсмены, и давать им базовые навыки, чтобы они могли перестроиться для работы на сцене.

— **Кто ставил номера для «Истории в отеле»?**

— Мы сознательно отказались от одного хореографа. Мы хотели показать разноплановость танцевальных стилей. У нас было семь хореографов. Каждый

из них ставил свой блок. В шоу 22 номера. Мы собрались советом хореографов и сами распределили, кто какой танец ставит с учетом своего опыта, характера и потенциала. Мне очень понравилась эта работа, потому что каждый из хореографов был мотивирован на работу. И когда нам приходится перестраивать шоу, я вижу, как хореографы между собой договариваются. Обычно этого не происходит, в спорте они не коммуницируют. Одни готовят одну пару, чтобы она победила, другие — другую. А здесь все работают на результат. И во втором шоу мы хотим пойти тем же путем.

— **Как вы вышли на Егора Перегудова? Как он согласился стать режиссером шоу? И в чем заключалась его роль?**

— Егор сам на меня вышел. Тридцать первого декабря 2022 года он позвонил мне и сказал, что ему нужен человек, который разбирается в танцах. Мы с ним встретились, и нам удалось сработаться. Я был хореографом его спектакля в Театре Маяковского «Любовь по Маркесу» и был поражен его открытостью, тому, как он чувствует артистов и команду, с которой работает. Он реагирует на все очень просто: если так не получается, сделаем по-другому, и будет еще лучше. Я совсем другой человек: легко впадаю в какие-то крайности и начинаю переживать.

Эта легкость меня сильно впечатлила. Я сходил на все его спектакли. И мне стало интересно, что может привнести режиссер, работающий в одном из лучших театров страны, в танцевальное шоу. И ему тоже стало это интересно. Он сразу мне сказал: «Я драматический режиссер и не понимаю, как у вас все устроено. Вы к этому готовы?» На что я ответил: «Да. Как раз это мне и нравится». Его основная работа заключалась в том, чтобы придумать персонажей и эпизоды, а затем выстроить их один за другим.

**— Еще один эффект этой постановочной технологии — в шоу легко считывается драматургия каждого из танцев.**

— Я начал заниматься танцевальными шоу десять лет назад. За все эти годы я видел сотни, а может быть, тысячи номеров. У девяноста процентов из них нет никакой идеи, никакого сценария, никакой концепции. Наши танцоры не видят в этом необходимости. Они просто показывают красивые движения тела под музыку. Это ни плохо, ни хорошо, это данность. Возможно, поэтому у нас танцоры исчисляются тысячами, а не миллионами.

**— Выходит, мои, зрителя, ожидания наличия сюжета в танце обоснованны. Например, «мужчина и женщина встретились и объясняются друг другу в любви».**

— Вы этого ждете, я этого жду, а многие танцоры об этом не думают. Поэтому некоторые танцы неинтересно смотреть. Тем более если они некачественно исполнены.

**— Танец — это тоже история?**

— Абсолютно. За три минуты танца надо рассказать историю. Тогда он будет получать отклик у куда большего числа людей. В своих лекциях по шоу-номерам я говорю, что подготовка каждого номера должна проходить как съемка полнометражного фильма. Нужна идея, нужен сценарий, должны

быть какие-то детали, нужно очень внимательно подойти к музыкальному сопровождению и правильно подобрать костюмы. Без комбинации всех этих элементов танец не получится. Так выходит не всегда. Это моя боль. Я понимаю, что танец не станет массовым, пока все складывается именно так. Надо, чтобы все видели, что в танце, как в кино и в театре, есть история. Танец — это не просто набор движений.

**— Что еще можно сделать для популяризации танцев?**

— Для этого нужна совокупность факторов. Если посмотреть короткие ролики в социальных сетях, они в основном

танцевальные, флеш-мобы тоже носят танцевальный характер. Концерты звезд эстрады сопровождаются танцами. Сейчас поющий артист редко выходит сам по себе на сцену. Это еще может быть рок-исполнитель, но эстрада вся с подтанцовками. Мне нравится, что театры стали практиковать танцы на сцене: в мюзиклах, в драматических постановках.

Танец, на мой взгляд, становится все более популярным. Но мне кажется, что страх и боязнь танцев все еще существует. Мужчинам до сих пор кажется, что танцевать не принято. И это надо менять. На мастер-классах, которые я веду, люди боятся, зажимаются. Но когда ты их начинаешь раскачивать, когда они совершают элементарные движения, даже сидя на стуле, они потом встают и начинают двигаться, и у них сразу появляются улыбки на лице.

**— Как танец может изменить жизнь обычного человека?**

— Это прежде всего физическая форма. За двадцать лет обучения

танцам людей я много раз видел, как люди меняются: они начинают по-другому одеваться, начинают смотреть на себя в зеркало и любить свое тело. И потом, ты ведь танцуешь под любимую музыку — и она придает тебе еще больше вдохновения. Танцуя, человек раскрепощается, он входит в трансное состояние, поэтому в древние времена танец был элементом ритуала поклонения богам. И в самом деле, когда ты танцуешь, время протекает внутри тебя особым образом, ты переживаешь эйфорическое состояние абсолютного счастья. Ты забываешь обо всем. Но чтобы привести людей в танцевальный класс, должны быть шоу, должны быть хорошие преподаватели, и мы как раз над этим сейчас и работаем

■ Фотографии из личного архива Дениса Тагинцева



Денис Тагинцев — профессиональный танцор, хореограф-постановщик, чемпион мира, Европы и России по латиноамериканской программе



## Музыка Филипа Гласса в кафедральном соборе святых Петра и Павла



Музыка Филипа Гласса прозвучит в исполнении ансамбля Intrada под управлением Екатерины Антоненко и органистки Ксении Свириденко

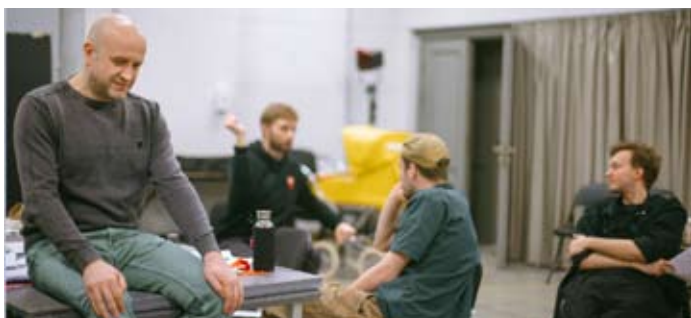
СOUND UP

23 апреля в кафедральном соборе святых Петра и Павла фестиваль Sound Up представит российскую премьеру «Another Look at Harmony. Part IV» — сочинения выдающегося американского композитора Филипа Гласса. Этот концерт пройдет в рамках серии Meditation — формата, придуманного для слушателей, чтобы они могли погрузиться в состояние умиротворения и самосозерцания.

Филип Гласс — один из первопроходцев минимализма, хотя сам он предпочитает, чтобы его называли

сочинителем «музыки с репетитивными структурами». «Another Look at Harmony. Part IV», композиция для хора и органа, появилась в 1975 году. В тот же период Гласс работал над самым известным своим сочинением — оперой «Эйнштейн на пляже». Как и в ней, в «Another Look at Harmony. Part IV» композитор переворачивает традицию, складывавшуюся в западной музыке столетиями, и выводит на первый план захватывающий ритм, производной функцией которого становится гармония и затем уже мелодия. ■

## «Отцы и дети» в Театре Наций



В спектакле помимо классического текста Ивана Тургенева используются фрагменты интервью советских рок-музыкантов и отсылки к культовым фильмам конца 1980-х

ПРЕСС-СЛУЖБА ТЕАТРА НАЦИЙ

20 и 21 мая на Основной сцене Театра Наций состоится премьера спектакля по роману Ивана Тургенева «Отцы и дети». Режиссер — Семен Серзин, неоднократный лауреат театральных и кинофестивалей. В ролях — Народный артист РФ Петр Семак, Заслуженный артист РФ Виталий Коваленко, Заслуженный артист РФ Владимир Майзингер, Петр Скворцов, Сергей Волков, Ирина Старшенбаум, Александра Бортич и другие актеры.

По замыслу режиссера тургеневский конфликт поколений из середины XIX

века перенесен в более близкие современному зрителю обстоятельства — в условное перестроечное время, когда все стояло перед выбором дальнейшего пути. Художник-постановщик Софья Матвеева поместила героев в пространство железнодорожной станции, подчеркнув таким образом неустойчивость мира и неизбежность его скорого переустройства.

«Перестройка — это то время, из которого выросли сегодняшние мы, и оно, как мне кажется, мощно резонирует с литературным первоисточником», — говорит режиссер Семен Серзин. ■

## Зоя Богуславской — сто лет



Зоя Богуславская. Коннектикут. У Миллера

ИНТЕ-МОРА ПРЕДОСТАВЛЕНО ПРЕСС-СЛУЖБОЙ ЦЕНТРА ВОЗНЕСЕНСКОГО

16 апреля 2024 года Зоя Богуславская, писатель, драматург и муза поэта Андрея Вознесенского, отметит свой сотый день рождения. К юбилею идейного вдохновителя Центра Вознесенского в пространстве музея на Большой Ордынке откроется экспозиция «Всегда Зоя. Выставочный роман», рассказывающая о творческом пути Зои Борисовны, ее жизни, проектах и путешествиях. «Всегда Зоя» — именно так подписывает каждое свое письмо героиня выставки. Кураторы выставки — Диана Джангвеладзе и Елизавета

Сливаковская, художник-архитектор — Алексей Трегубов, продюсер — Кирилл Носырев.

Экспозиция, выстроенная согласно принципу обратной хронологии, рассказывает о жизни Зои Богуславской, ее творческом пути и воспоминаниях о знакомствах с ключевыми в истории XX века фигурами: Марком Шагалом, Аркадием Райкиным, Хулио Кортасаром, Артуром Миллером, Юрием Любимовым, Владимиром Высоцким, Михаилом Барышниковым и многими другими. ■

## «Горький. Опыт: Чудаки» в Электротеатре Станиславский



Участники лаборатории Екатерина Андреева, Мария Беляева, Дарья Далия, Иван Котик, Антон Лукин и другие

ПРЕСС-СЛУЖБА ЭЛЕКТРОТЕАТРА СТАНИСЛАВСКИЙ

16, 17 и 18 апреля на Основной сцене Электротеатра Станиславский пройдет серия показов проекта «Горький. Опыт: Чудаки» лаборатории «Варвары» при кафедре лабораторных исследований теории и техник театра под руководством Анатолия Васильева Московского международного университета. Это вечер этюдов по пьесе Горького «Чудаки». Основная цель проекта — изучение современного человека в традициях русского театра

психологического реализма. Отсутствие у спектакля «жесткой» формы, импровизация, незавершенность дают зрителю возможность познакомиться с театральным процессом изнутри и стать непосредственным участником театра «упрямого» действия. В эти вечера актеры открывают процесс репетиций спектакля методом этюда для публики. Они могут играть любых персонажей и в любой последовательности. ■

Полосу подготовил Вячеслав Суриков

Вячеслав Суриков

## Йеллоуфейс: изнанка книжного бизнеса

В издательстве Fanzon вышла книга Ребекки Куанг «Йеллоуфейс», обнажающая внутренние механизмы, движущие книгоиздательским миром

Главная героиня книги Джунипер Хейворд — писательница, которой не удалось поразить читателей дебютным романом. И все же она получила за него аванс в десять тысяч долларов — ни о чем подобном подавляющее большинство отечественных дебютантов и мечтать не могут. Чтобы приблизиться к этой сумме, им потребуется написать по меньшей мере несколько востребованных читательской аудиторией книг. Гонорар сокурсницы Джунипер Хейворд по Йельскому университету Афины Лю за дебютную книгу исчисляется шестизначной суммой — автор не уточняет, какой именно. Читателю остается полагаться на свою фантазию. Автору важно подчеркнуть контраст между доходами ее героинь, находящихся на разных ступенях социальной лестницы.

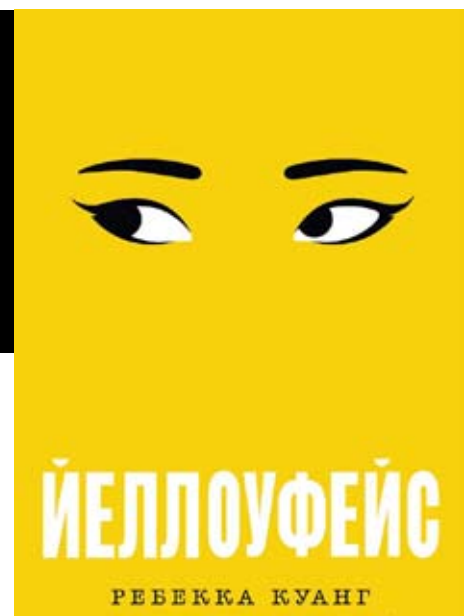
Они снова проводят время вместе, и в один из таких вечеров Афина Лю рассказывает, что написала новый роман, о котором никто не знает. Спустя некоторое время внезапно давится едой и начинает задыхаться. Джунипер Хейворд пытается ей помочь, но безуспешно. Афина Лю умирает. Джунипер Хейворд похищает ее рукопись и присваивает себе. Ребекка Куанг подробно и убедительно описывает этот процесс: героиня романа переписывает и тщательно редактирует исходный текст. Она вставляет туда куски собственного и переиначивает некоторые эпизоды. Это придает ей уверенности в том, что именно она автор текста. Но есть нюанс: Афина Лю — китаянка по происхождению и ее герои — китайцы, принимавшие участие в Первой мировой войне. У Джунипер Хейворд нет азиатских корней, что в глазах части читательской общественности лишает ее права вторгаться в китайскую историю. И чтобы преодолеть этот барьер, ей придется приложить дополнительные усилия, но она с этим справится.

Призрак Афины Лю преследует ее, иногда в буквальном смысле слова. В романе есть сцена, в которой Джунипер Хейворд является видение Афины Лю, но повествование не переходит

границы жанра реализма. Похищенная рукопись позволяет ей взобраться на одну из вершин социальной лестницы. И она наслаждается всеми благами, которые вдруг становятся ей доступны: известностью и достатком. Но национальность не единственный изъян в ее репутации. Их даже слишком много. Джунипер Хейворд отражает один удар за другим. И эта борьба истощает ее. Сначала она сливается с личностью Афины Лю, чтобы стать неотличимой от той и быть убедительной в качестве автора присвоенной рукописи. Но отделиться от нее, после того как читательское внимание к книге иссякает, ей не удастся. Она снова обращается к текстам Афины Лю, и здесь ее опять ждет ловушка. Она попадает в нее, но ей удастся из нее выкарабкаться.

Ребекка Куанг выстраивает изощренный сюжет. Ее героиня совершает преступление и при этом вызывает не столько осуждение, сколько сочувствие. Она сражается со всеми, кто подвергает сомнению ее репутацию, но читателю трудно не сопереживать ей, хотя Джунипер Хейворд лжет и всеми доступными ей способами расправляется со своими недоброжелателями. У нее не хватило таланта написать собственную книгу, однако судьба предоставила ей шанс другого рода, и она всего лишь не упустила его. Но и цена проступка не так уж мала: писательская карьера — это непрерывная гонка, как в России, так и в США. Стоит писателю на время выпасть из общественного внимания, как читательская публика о нем забывает. Переход в зону забвения, которому ты не можешь противостоять, — болезненный процесс, и героине приходится его пережить. «Скелет» из ее личного шкафа то и дело вываливается на всеобщее обозрение. И она снова и снова заталкивает его обратно, делая при этом вид, что ничего особенного не происходит. И этот поединок с собственным прошлым оказывается на редкость занимательным.

■ Ребекка Куанг. Йеллоуфейс / пер. с англ. Александра Шабрина. М.: Fanzon, 2024. 432 с. Тираж: 15 000 экз.



Вы когда-нибудь наблюдали, как кто-то из ваших знакомых внезапно превращается из обычного в полузnamenитость — гляцевый искусственный образ, знакомый сотням тысяч людей? Какой-нибудь музыкант-старшеклассник, который добился успеха? Как кто-то из обычного человека, кого вы реально знали, вдруг превращается в набор маркетинговых и рекламных штучек, которые старательно перенимают и восхваляют фанаты, думаящие, что знают его, но на самом деле это не так, а все равно боготворят его и перевозносят не смотря ни на что?



## Платежный баланс укрепляется

## Месячная инфляция в марте замедлилась

## Дефицит федерального бюджета в первом квартале — всего 0,3% ВВП

Положительное сальдо текущего счета платежного баланса в первом квартале подскочило до 22 млрд долларов — это почти на 43% больше итога января–марта 2023 года, сообщил ЦБ. Баланс торговли товарами вырос едва заметно, на 2,3%, до 31,1 млрд долларов. Зато резко, примерно на 40%, сократился дефицит в торговле услугами и примерно столь же интенсивно сжался негатив в балансе первичных и вторичных доходов.

Значительное увеличение товарного экспорта в марте (он вырос до 16,7 млрд долларов, более чем вдвое к февралю) закономерно привело к росту нетто-продаж валюты российскими экспортерами. Согласно свежим данным ежемесячного мониторинга Банка России, продажи 29 крупнейших экспортеров в марте выросли на 16% к февралю, до 12,1 млрд долларов. Тем не менее это не остановило плавное ослабление рубля: за март его курс к доллару снизился на полтора процента. Ползучая девальвация продолжилась и в апреле. Дело в том, что обязательная продажа валюты составляет лишь около десятой части

оборота внутреннего биржевого валютного рынка.

В структуре биржевого и внебиржевого рынка спот преобладающую долю заняли торги юанем. В абсолютных значениях доля юаня достигла исторических максимумов в обоих сегментах рынка — 53,0% на биржевом и 39,6% на внебиржевом.

Оцениваемая ЦБ доля продаж валютной выручки крупнейших экспортеров за январь составила 91% (94% в декабре 2023 года) — это близко к максимумам на фоне 60% в августе 2023 года, на пике курсового кризиса.

В марте потребительская инфляция замедлилась до 0,39% в месячном выражении, годовой рост цен — к марту 2023 года — увеличился до 7,72%. В секторе продовольственных товаров рост цен замедлился до 0,17% месяц к месяцу за счет удешевления плодоовощной продукции (-2,09%). В сегменте непродовольственных товаров рост цен сохранился практически на уровне февраля (0,27%): подешевели отечественные легковые автомобили, электротовары и другие бытовые приборы. В секторе услуг инфляция замедлилась до 0,83%.

Сводка Минфина о предварительной оценке исполнения бюджета в первом квартале принесла обнадеживающие новости. Доходная часть казны исполнена в размере 8,7 трлн рублей, что в 1,53 раза превышает доходы января–марта 2023 года. Расходы тоже опережают прошлогодний график, но не так значительно: они достигли 9,3 трлн рублей, +20% к январю–марту прошлого года. Квартальный дефицит — всего 607 млрд рублей, или 0,3% ВВП.

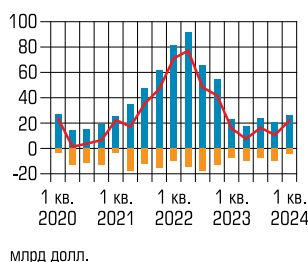
Уточнение Федеральным казначейством оперативных данных Минфина за январь–февраль скорректировало вниз оценку расходов на 341 млрд рублей, соответственно на эту же сумму была завышена первая оценка февральского дефицита — его истинное значение, как теперь выясняется, чуть превысило 1 трлн рублей. Тем не менее налицо более чем восьмикратный рост дефицита в феврале по отношению к январю, когда он составил 124 млрд рублей. Февральский скачок расходов Минфин объяснял оперативным заключением контрактов и авансированием финансирования по отдельным контрактным расходам.

Обязательная продажа валюты составляет лишь около десятой части оборота внутреннего биржевого валютного рынка

Однако уже в марте график исполнения расходной части нормализовался: расходы марта снизились на 13% по отношению к февралю, до 3,17 трлн рублей. Одновременно резко выросли доходы, как нефтегазовые (1,3 трлн рублей, +38% к февралю), так и нефтегазовые (2,4 трлн рублей, +42%). В результате по итогам марта федеральный бюджет оказался в изрядном плюсе: профицит превысил полтриллиона рублей.

Доля нефтегазовых доходов в суммарных доходах федерального бюджета по итогам первого квартала составила 35,4%. Десять лет назад она составляла 52%. ■

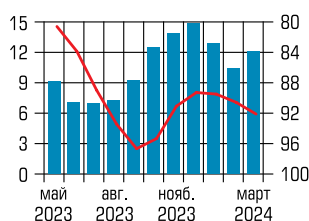
По итогам января–марта 2024 года платежный баланс РФ лучший за пять кварталов



■ Торговый баланс (товары и услуги)  
■ Баланс первичных и вторичных доходов  
■ Счет текущих операций

Источник: Банк России

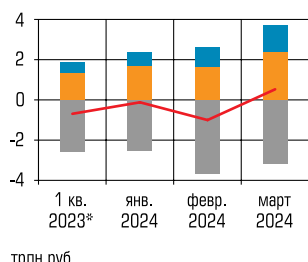
В марте 2024 года чистые продажи валюты экспортерами заметно выросли. Но это не остановило плавное ослабление рубля



\* По 29 крупнейшим экспортерам.  
■ Чистые продажи валюты экспортерами\*  
■ Среднесред. обменный курс (правая шкала)

Источники: опрос Банком России крупнейших экспортеров, ПАО «Московская Биржа», расчеты «Монокля»

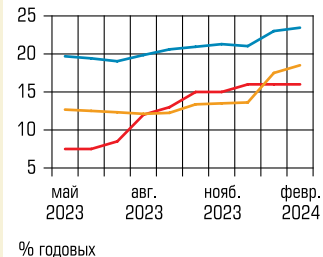
Федеральный бюджет сведен в марте с профицитом более полутриллиона рублей



■ Нефтегазовые доходы  
■ Нефтегазовые доходы  
■ Расходы  
■ Сальдо

Источник: расчеты «Монокля» по данным Минфина и Федерального Казначейства

Кредиты физлицам сильно подорожали в январе–феврале 2024 года, несмотря на стабильность ключевой ставки



■ Средняя ставка по кредитам физическим лицам на срок до 1 года  
■ Средняя ставка по кредитам физическим лицам на срок свыше 1 года  
■ Ключевая ставка ЦБ

Источник: Банк России