

ЭКСПЕРТИЗА.СИБИРЬ

Цена войны: как Россия теряет крупные инфраструктурные проекты

09 июля 2026



Культурный центр в Кемерове

Пока российские власти продолжают наращивать расходы на войну, в стране останавливаются важнейшие инфраструктурные и социальные проекты. Формально чиновники говорят о "сложностях импортозамещения", "дорогих кредитах" и "корректировке проектной документации". Но за этими формулировками обычно скрываются последствия войны в Украине: санкции, разрыв технологических цепочек и перераспределение денег в пользу армии.

Каждый день войны в Украине, по [разным оценкам](#), обходится России приблизительно в 30 млрд рублей. Эта сумма сопоставима с годовым бюджетом среднего по величине города в России.

| "Технологий у России нет"

К 2026 году в России должен был появиться ледокол проекта 23620 класса Icebreaker 7. Согласно проекту 2020 года, планировалось построить два таких судна, подобных которым в России пока не было: ледоколы хотели оснастить энергоустановкой, работающей на сжиженном газе. Суда должны были ходить круглый год в Баренцевом, Белом, Балтийском и морях Тихого океана.

В ноябре 2025 года директор "Росморпорта" Сергей Пылин заявил, что решено отказаться от проекта, поскольку за пять лет его стоимость выросла почти вдвое – до 32 млрд рублей. После вторжения в Украину западное оборудование ушло с российского рынка, а оснастить проект 23620 отечественными комплектующими оказалось непосильно дорого.

– Основная проблема отрасли – доступность технологий, которых у России на текущий момент нет, – говорит директор НКО "Арктида" **Наиль Фархатдинов**. – До 2022 года заказы размещались в том числе на финских верфях, однако после введения санкций это стало невозможным. При отсутствии мощностей и технологий в России до определенного момента было возможно работать с турецкой верфью Kuzey Star Shipyard — именно там предполагалось построить инновационные ледоколы проекта 23620, которые должны были работать на СПГ. Природный газ в России есть, но промышленная база, необходимая в том числе для сжижения, все еще зависит от импортных комплектующих. Турецкая верфь планировала закупать винто-рулевые колонки Azipod и двигатели-генераторы в Финляндии, однако после американских санкций, которые привели к задержкам, проект был в итоге отменен. Россия самостоятельно не в состоянии произвести необходимые компоненты. В итоге решено использовать менее мощные и более медленные буксиры Arc6.



Российский ледокол Андрей Вилькицкий, построенный в 2018 году

Строительство ледоколов в России стало одной из главных отраслей, пострадавших от западных санкций: часть российских судов полностью построены в Финляндии. Если до войны в России спускали на воду один атомный ледокол в год, то за годы войны удалось построить всего одно судно – "Якутию" в 2024 году. Путину доложили, что при строительстве "Якутии" использовались только отечественные комплектующие, однако, согласно таможенным декларациям, финская компания Wartsila Solutions прислала для постройки ледокола норвежские датчики температуры, насосы и подшипники производства Испании, вольтметры производства Нидерландов. Вероятно, финны выполняли довоенные обязательства, но с весны 2022 года они прекратили сотрудничество с Россией.

Часть оборудования для ледоколов, которое раньше поставляли из-за рубежа, стали делать в России – например, винторулевые колонки или буксирные лебедки, но, как показал проект 23620, заменить импортные они не в состоянии.

– Строительство ледоколов, особенно атомных, растянуто во времени – головной атомный ледокол "Арктика" проекта 22220, например, строился с 2013 по 2020 год, – рассказывает Наиль Фархатдинов. – Разумеется, за такой период многое может поменяться, в том числе цены, цепочки поставок и, конечно, доступность технологий, поэтому любые санкции приводят к пересмотру сроков, а иногда и отказу от строительства. Это справедливо не только в отношении атомных ледоколов. Сроки строительства дизель-электрических ледоколов в связи с санкциями тоже продолжают меняться — это касается как гражданских судов, так и военных кораблей.

Россия пока остается мировым лидером по количеству ледоколов (45 судов), в том числе – атомных (8 судов), которые есть только в российском флоте. При этом 19 российских ледоколов старше 40 лет, они исчерпают ресурс к 2027-2028 году. В 2026 году [сообщалось](#), что Финляндия по заказу США и Канады собирается построить 15 ледокольных судов, которые будут использоваться береговой охраной и другими службами.

|"Много причин для плохого танцора"

К 2022 году в Новосибирске власти обещали запустить Центральный, или как его называют в городе – Четвертый мост через Обь, который должен разгрузить трафик и связать оба берега с инфраструктурой федеральных трасс "Иртыш", "Чуйский тракт" и "Сибирь".

Еще в 2017 году власти заключили концессионное соглашение с ООО "Сибирская концессионная компания" (входит в промышленную группу "ВИЗ"). Фактически строительство началось в октябре 2018 года.

Сроки сдачи моста переносили трижды – сначала с 2022-го на 2024-й, затем на 2025-й, и наконец – на 2026 год. Глава региона Андрей Травников в мае 2026 года отметил, что одной из причин срыва сроков сдачи стали западные санкции.

"Наш партнер, компания "ВИС", в прошлом году в суде доказала объективность продления сроков. Действительно, периоды, в которые реализовывался этот проект, – там и пандемия, и все эти санкционные вещи, – наверное, создавали дополнительные сложности", – [заявил](#) Травников.



Четвертый мост через Обь открыт, но не достроен

"Дополнительных сложностей", и правда, было немало. После российского вторжения в Украину, в июне 2022 года, компания "ВИС" объявила, что не сможет запустить техническое движение по мосту из-за санкций: иностранные специалисты отказались работать в России, а в строительстве объекта использовались ванты французского производства – специальные тросы, которые крепят дорожное полотно моста к главной несущей конструкции – пилону (в Новосибирске он залит в форме буквы "Н"). Представитель компании Сергей Козловский [заявил](#), что сами ванты подрядчик закупил еще до начала войны, но монтаж задерживается на три месяца, поскольку нужно найти специалистов в России. В марте 2023 года [сообщалось](#), что в России найден подрядчик для установки 70 вантов французской компании Freyssinet. Предполагалось, что монтаж завершится к осени 2023 года. Его смогли [закончить](#) в августе.

При строительстве моста применялись и другие комплектующие из-за рубежа, которым пришлось срочно искать замену. Например, в июле 2021 года депутат новосибирского городского совета Александр Бурмистров [сообщил](#), что на стройке использовались не предусмотренные проектом немецкие трубы компании "Хобас", а турецкие трубы, патент на которые принадлежал российской компании ООО "Новые трубные технологии".

В 2024 году сроки строительства снова сдвигались: сначала из-за того, что в проектно-сметной документации [нашли](#) ряд ошибок, затем – из-за [недостатка](#) финансирования.

За последние четыре года проект моста через Обь подорожал почти на 10 млрд рублей – это примерно 25% от начальной стоимости: в 2022 году сообщалось, что он стоил 37 млрд, в 2025 году – стоимость достигла 46,8 млрд. По данным компании "ВИС", концессионер вложил 16 млрд, а большая часть средств поступила из федерального бюджета, в том числе – 7,2 млрд на "удорожание строительных материалов". Региональный бюджет также направил на строительство около 2 млрд в 2024 и 2025 годах.

И вот в мае 2026 года мост все-таки открыли. Но только частично – без дорожных развязок, которые подрядчик обещает сдать до конца 2026 года. Пока мост не готов окончательно, проезд по нему будет бесплатным (при этом двигаться пока можно со скоростью не выше 40 км\ч). В дальнейшем будет взиматься плата: власти обещают, что она не превысит 300 рублей с одной машины.

Задержки в строительстве и удорожание проекта привели к тому, что платный мост через Обь вряд ли сможет окупаться, а содержать его придется региональному бюджету, говорит источник Сибирь.Реалии, близкий к городскому совету Новосибирска.

– Сначала нам говорили, что выросла цена на металл, поэтому они не могут, нормально строить – отстают, – говорит собеседник редакции. – Потом им пандемия и санкции стали мешать. Можно выявить кучу причин, что мешает плохому танцору. Единственное, что можно сказать точно – выросла стоимость моста. Причем выросла как часть, которую должен внести концессионер, так и бюджетная часть. По условиям соглашения, мост будет платным, но бюджет области будет платить за недополученную прибыль: если по мосту будет проезжать меньше 70 тысяч автомобилей в сутки. А сейчас проезжает 38 тысяч в сутки, учитывая, что мост пока бесплатный. То есть, примерно 4,5 млн ежедневно региональный бюджет будет отдавать группе компаний "ВИС".

|"Слишком много проблем"

В июне 2025 года глава государственной корпорации "Ростех" Сергей Чемезов доложил Владимиру Путину, что компания приостанавливает строительство трех мусоросжигательных заводов – одного под Казанью и двух в Москве. По словам Чемезова, "Ростеху" почти удалось построить в Московской области лишь один завод из четырех, что планировались изначально. В качестве причин он назвал пандемию ковида и западные санкции, которые привели к затягиванию проекта.



Встреча Путина и Чemezова

"Оставшиеся три завода – два завода в Подмосковье, один в Казани – мы вынуждены будем заморозить до лучших времён, когда будут более "дешевые" деньги или какая-то помощь от государства, если возможно, появится", - сказал Чemezов, добавив, что "денег не хватает".

За несколько минут до этого заявления Чemezов сообщил Путину, что выручка госкорпорации выросла на 27%, а чистая прибыль увеличилась на 119% и составляет 131 миллиард 500 миллионов. 80% вооружения, которое Россия производит для войны в Украине, обеспечивает "Ростех".

Депутат Госсовета Татарстана Николай Атласов [писал](#), что "Ростех" заплатил за оборудование швейцарско-японской компании Hitachi Zosen Inova, однако из-за санкций его поставку заблокировали. В 2024 году фирма "РТ-Инвест" (инвестор завода в Татарстане, входит в "Ростех") [объявила](#) о подписании соглашения с производителем оборудования из Китая Chongqing Sanfeng Covanta Environmental Industry Co., LTD. Ранее инвесторы заявляли, что постараются найти поставщика оборудования внутри России, однако ни тот, ни другой вариант в итоге не был реализован.

– В России оборудование для таких заводов частично производят, но только не основное "железо". О чем говорить, если у нас продолжают работать два мусоросжигательных завода, которым по 50 лет?, – говорит эксперт в области экологии (*мы не называем имена многих наших собеседников из соображений их безопасности* – СР).

Как писали Idel.Realii, строительство завода началось в 2020 году, а в 2024 году было выполнено 25% работ, но после смены поставщика оборудования, вероятно, все пришлось бы строить с нуля.

– К этим мусоросжигательным заводам с самого начала были вопросы, – говорит эксперт – Такой способ обращения с отходами является вредным, поэтому местные жители протестовали против строительства. Хотя, я не думаю, что инвесторов смутили протесты. Просто санкции повлияли. Думаю, от покупки китайского оборудования в итоге отказались, потому что это делало проект еще дороже. Плюс китайское оборудование все еще не отвечает европейским правилам в области экологии. Например, степень газоочистки там в несколько раз ниже. Но главное, думаю, что конечную стоимость проекта никто не мог просчитать. В 2018 году он оценивался в 28 млрд, а сколько вышел бы в итоге на фоне санкций – страшно представить.

|"Доля расходов на войну неуклонно растет"

За годы войны из-за санкций были заморожены десятки важных проектов по всей России.

В Башкирии к 2025 году планировали запустить завод по производству полимеров, однако из-за санкций сдачу пришлось отложить на 2028 год. Стоимость проекта из-за задержки проекта выросла с 14 до 20 млрд рублей.

В Красноярске из-за санкций на неопределенный срок отложили строительство аквапарка. Как заявил экс-глава города Владислав Логинов, что для строительства такого объекта необходимо турецкое оборудование, поэтому подрядчик больше "не вписывается в проектные и финансовые обязательства". Строительство задумали еще в 2017 году, однако после начала войны в Украине оно было прекращено.

В 2025 году были отложены сроки ввода в эксплуатацию культурно-образовательного комплекса в Кемерове. По словам губернатора Ильи Середюка, возникли сложности "при подборе в формате импортозамещения аналогов технологического оборудования инженерных систем и специального оборудования театральных технологий". В июне 2026 года объект не готов, хотя Владимир Путин лично курировал проект и требовал сдать его к 2024 году.

В марте 2026 года в Перми подрядчик покинул стройку Северного железнодорожного обхода и моста через Каму. Источник издания 59.RU в строительной компании рассказал, что причина остановки строительства - недофинансирование со стороны "РЖД", которая не заплатила даже за уже выполненные работы. Госкорпорация на фоне войны сначала нарастила объем

инвестпрограммы до рекордных отметок – более 1 трлн в 2023 году и почти 1,5 трлн в 2024, однако в 2025 и 2026 году столкнулась с заметным сокращением – 700-800 млрд.

Из-за отсутствия финансирования отложили сдачу скоростной автомобильной магистрали Джубга – Сочи. Власти заявили, что строительство сложно продолжать в условиях высокой ставки ЦБ, когда подрядчики не могут взять кредиты на оборотные средства.



Борис Грозовский

На затягивание реализации проектов влияют не только санкции (невозможность купить оборудование или его удорожание), но и другие факторы, связанные с текущей войной в Украине, полагает экономист, главный редактор журнала "Страна и мир" **Борис Грозовский**. Прежде всего, речь о больших затратах на войну, в результате чего федеральный бюджет и бюджеты развитых регионов сталкиваются с дефицитом. Кроме того, негативно влияет высокая ключевая ставка, которую ЦБ ввел, чтобы противостоять инфляции на фоне огромных денежных вливаний государства в военную сферу.

– Что касается технологического оборудования, то в России его, конечно, делают, но не всё, – говорит Грозовский. – Сейчас нет стран, которые бы все делали сами, поэтому и торговля очень важна. В России сейчас пытаются заместить все, что могут, китайскими поставками. Санкции, как правило, затрагивают военное оборудование, технологии двойного назначения и ТЭК. Но общее исключение России из экономических и финансовых связей делает поставки оборудования

крайне сложным. Обходными путями ввезти можно все, что угодно, но это дорого, а в условиях, когда доля расходов на войну в бюджете неуклонно растет, на инфраструктурные проекты, особенно завязанные на импорт оборудования, просто не остаётся денег.

Этот контент также в категориях

[Цена войны](#)

[Регионы](#)

[Экспертиза.Сибирь](#)