

Проект «Меридиан» — первая частная автомагистраль в России



М. А. Асаул,
д. э. н., профессор, заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии, профессор кафедры «Экономика автомобильного транспорта» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ)



А. В. Кураков,
к. э. н., доцент, старший научный сотрудник ФГБУН «Институт проблем транспорта им. Н. С. Соломенко Российской академии наук»



А. Е. Мохов,
к. п. н., заместитель начальника отдела естественных монополий Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии

Участие России в проекте «Шелковый путь» открывает для нашей страны благоприятные возможности — развитие собственной транспортной сети и транзита. Скоростная трасса «Меридиан» — первая частная автомагистраль на территории России, строительство которой начнется в 2020 г., создаст кратчайший маршрут для перемещения грузов между Китаем и Европой.

Идея масштабного инфраструктурного строительства в коридоре исторического Шелкового пути нашла свое воплощение в начале XXI века. Русская холдинговая компания начала продвигать собственную концепцию по строительству российского участка автомагистрали Шанхай–Гамбург без привлечения средств федерального бюджета и средств бюджетов субъектов РФ, только за счет частных инвестиций, в том числе иностранных. В 2014 г. проект получил поддержку президента РФ.

Ранее, в 2004 г., президент Казахстана Нурсултан Назарбаев во время своего визита в Китай подписал с председателем КНР Ху Цзиньтао соглашение об «эффективной смычке транспортных сетей». В 2008 г. в Казахстане началось строительство автомагистрали в сторону Китая. Так началось претворение в жизнь идеи нового Шелкового пути, транспортного коридора, по которому товары из Азии доставлялись бы в Европу.

В рамках реализации данного проекта казахстанские строительные компании стали реконструировать существующие дороги, перелицовывать двухполосные магистрали в шестиполосные, строить новые транспортные пути. На некоторых участках были задействованы механизмы государственно-частного партнерства (ГЧП). Оплата этих работ частично шла из государственного бюджета, частично осуществлялась иностранными финансовыми организациями (5 млрд долл. под гарантии правительства выделили Азиатский банк развития, Европейский и Международный банки реконструкции и развития). Частично дороги транспортного коридора сделали платными, чтобы окупать строительство.

В 2013 г. новый китайский лидер Си Цзиньпин на международном форуме «Один пояс, один путь» в Казахстане объявил о создании экономического пояса

Шелкового пути. В таких стратегических документах, как «План социально-экономического развития на 2015 год» и «Доклад о работе правительства», создание «Одного пояса, одного пути» было включено в список важнейших задач, поставленных перед правительством Китая.

Строительство автомагистрали «Меридиан», важной связующей части Нового Шелкового пути, должна осуществить компания «Меридиан» (ООО «Меридиан» зарегистрировано в 2013 г.), которая активно представляла магистраль в министерствах и ведомствах. Однако чиновники разных уровней неоднократно указывали, что в мире нет достаточного опыта строительства окупаемых дорог без участия государства.

В 2016 г. правительственная комиссия по транспорту под председательством тогдашнего вице-премьера правительства России Аркадия Дворковича признала автомагистраль «Меридиан» частью континентального маршрута Европа – Западный Китай (в качестве ответвления от транспортного коридора Россия – Западный Китай). Поддержал проект «Меридиан» и первый зампред правительства Игорь Шувалов, попросив проверить сделанные расчеты трафика и тарифов. Через некоторое время расчеты были обоснованы.

Распоряжением правительства РФ № 2101 от 30.09.2018 проект автомагистрали «Меридиан» был включен в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.

Ныне проект «Меридиан» обрел четкие очертания. Автомобильная трасса «Меридиан» будет первой частной автомагистралью на территории России. Дорога призвана соединить Китай и Европу: российский проект должен стать частью глобального мегапроекта — международного транспортного маршрута по соеди-



Рис. 1. Автомагистраль «Меридиан» – международный транспортный маршрут Европа – Западный Китай

нению автомобильной скоростной дорогой Европы и западного Китая (рис. 1).

Автодорога позволит значительно сократить скорость перевозки грузов между Европой и Азией. Новый сухопутный путь замкнет на себя часть грузов, доставляемых из Азии в Европу по Суэцкому каналу, а также несколько разгрузит Транссибирскую магистраль и БАМ. Проектирование магистрали проводится с учетом проезда автопоездов (длиной до 36,6 м – два стандартных полуприцепа), в перспективе беспилотных.

Строительство трассы включает возведение большого моста через Волгу в Саратовской области (рис. 2). По оценкам инициатора проекта, общие затраты на проект составят порядка 600 млрд рублей. Предполагается, что эти средства инвестирует частный капитал.

Трасса «Меридиан» уникальна в новейшей истории России: первая частная автомагистраль. Ее протяженность превышает 2000 км (2021 км с подъездными путями, 1968 км – так называемый «прямой ход»). Она пройдет от границы Беларуси по восьми областям России (Оренбургской, Самарской, Саратовской, Тамбовской, Липецкой, Орловской, Брянской и Смоленской) до границы Казахстана и создаст кратчайший маршрут для перемещения грузов между Китаем и Европой (рис. 3).

Китайский участок маршрута Европа – Западный Китай был сдан в 2016 г., построен и казахстанский отрезок.

О необходимости строить и реконструировать дороги в направлении КНР неоднократно говорил президент Владимир Путин. В правительстве РФ рассматривают несколько маршрутов трассы, которая

сможет обеспечить необходимый объем транзита грузов из ЕС в КНР и в обратном направлении. Трасса «Меридиан» – один из вариантов транспортного коридора Европа – Западный Китай. Можно спроектировать новую трассу Москва–Казань, реконструировать трассу М7 с обходом крупных городов. Указанные маршруты, по сути, конкурирующие.

Инициаторы проекта рассчитывают заключить с правительством РФ соглашение о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК), по которому государство не будет строить/реконструировать дороги в том же генеральном направлении Европа–Китай, что и компания «Меридиан». В противном случае создаваемая трасса может потерять необходимый транзитный трафик. Частный коммерческий проект «Меридиан» можно успешно воплотить, если на практике

подтвердится необходимая грузовая база и будет непрерывно идти финансирование из внебюджетных источников.

Фактическим конкурентом проекта «Меридиан» остается проект госкомпании «Автодор» – новая магистраль с тем же функционалом, что и автодорога «Меридиан» (речь об автодороге Москва–Казань), также способная соединить Евросоюз с Западным Китаем. Оба проекта внесены в магистральный план, но финальное решение – какая трасса будет построена – правительством пока не принято, хотя зампред правительства Максим Акимов и поручил готовить проект территориального планирования для трассы «Автодора». Реализация указанного проекта требует серьезного бюджетного финансирования, и, если «Меридиан» получил поддержку,

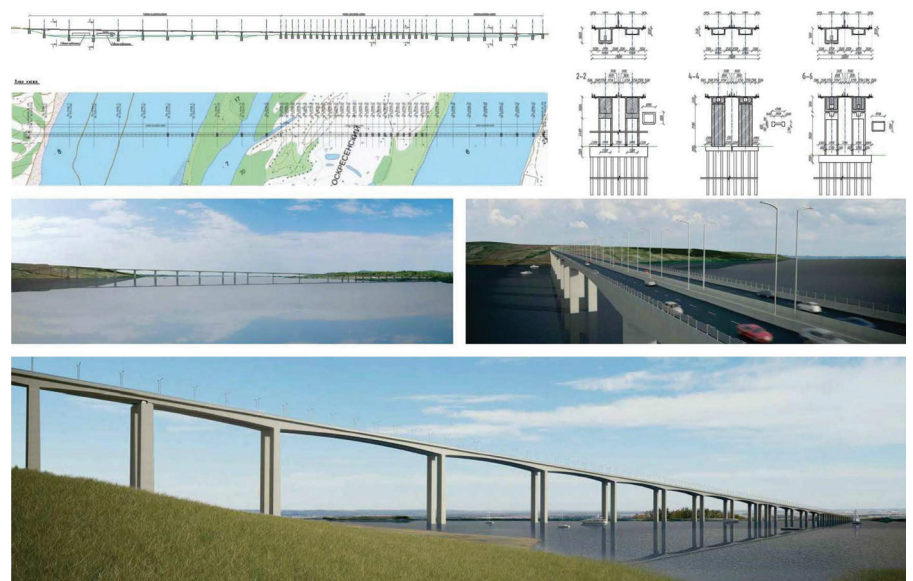


Рис. 2. Мост через р. Волга



Рис. 3. Маршрут прохождения по территории России

шансы на прокладку дороги «Автодора» существенно снижаются. Кроме того, строительство и реконструкция государственных дорог на указанном маршруте оцениваются в один триллион рублей против 600 млрд руб., необходимых на автотрассу «Меридиан», при сопоставимой протяженности. Стоимость одного километра трассы инициаторы проекта «Меридиан» оценивают приблизительно в 300 млн руб., некоторым экспертам такая сумма кажется заниженной.

Минфин, Минэкономразвития, Минтранс и Минстрой России сформировали согласованную позицию: по источникам финансирования, расходам, экономическим и политическим рискам реконструкции трассы М7 «Волга» (фактически конкурирующего проекта по отношению к автомагистрали «Меридиан»).

Этот же вариант сейчас рассматривается как альтернатива новой государственной трассе Москва–Казань. Стоимость новой трассы сопоставима со стоимостью реконструкции М7. Вероятно, вариант с реконструкцией М7 будет отложен: Минтранс уверен, что она возможна только после окончания строительства новой трассы Москва–Казань, к тому же это займет больше времени, чем новое строительство. Речь идет о крупнейшей трассе страны, реконструкция может занять до шести лет, и трассу нужно будет перекрывать.

Помочь окупить проект «Меридиан» могли бы платежные обязательства по контрактам, если появится генеральная стратегия развития инфраструктуры вблизи территории трассы. Но инициаторы «Ме-

ридиана» рассчитывают на большее: окупить затраты на дорогу, перехватив часть (примерно 3,5 %) трафика Суэцкого канала.

Путь грузов через Суэц из восточноазиатских портов до западноевропейских занимает 40–45 дней и стоит 4300 долл. за 40-футовый контейнер. Перевозка такого же контейнера по имеющейся железнодорожной сети длится около 25 дней и обходится в 8000 долл., а самолетом — три-пять дней, и обходится в «неконкурентные» 38 000 долл. Большегруз может проехать весь путь (примерно 9400 км) за 10–11 дней. Если считать по среднеевропейскому тарифу за один километр пробега (1,18 долл.) для грузовиков, вмещающих ~2 (условно 1,8) 40-футовых контейнера, то перевозка контейнера по маршруту Европа – Западный Китай обойдется в 6100 долл., что дороже, чем через Суэц, но дешевле, чем по железной дороге. Согласно расчетам (выполняла крупная консалтинговая компания по заказу ООО «Меридиан») с учетом экономии времени в пути и стоимости оборотного капитала итоговая цена перевозки по суше сравняется с морской, если стоимость товара в контейнере будет более полумиллиона долларов. По оценкам ООО «Меридиан» через казахстанско-российскую границу будут проезжать в сутки около 600 транзитных фур (следуя от пограничного пункта Сагарчин в Оренбургской области до пункта Красный Камень на белорусской границе и в обратном направлении).

Приграничный трафик (например, из Казахстана в Россию и обратно) может

составить более 700 грузовиков, внутрироссийский грузовой трафик — более 2000 грузовиков, а российский легковой — более 2500 машин. Для транзитных грузовых автомобилей проезд будет стоить 30 руб./фуру-км (в ценах 2019 года), для грузовых внутренних перевозок 5 руб./фуру-км, для легковых — 2 руб./км. При таком трафике проект должен окупиться не позднее чем через 12 лет после завершения строительства. Годовая выручка только от всех видов трафика должна составить не менее 40 млрд руб. Около трети доходов, порядка 20 млрд руб., должны обеспечить продажа топлива и придорожный сервисный бизнес. Получаемые в сумме 60 млрд руб. и должны обеспечить окупаемость проекта в течение 10–12 лет.

Финансовые успехи проекта будут зависеть от соотношения времени и стоимости перевозок, часть товаров, идущих через Суэц, прежде всего скоропортящихся, можно переориентировать на маршрут автомагистрали «Меридиан». Важно, чтобы Евразийский экономический союз и Европейский союз двигались по пути свободы торговли вместо введения различных ограничений.

К 2019 г. инициаторы проекта выкупили более 80 % необходимого объема земель на территории России в будущем транспортном коридоре (100 % земли в Самарской и Тамбовской областях, 96 % — в Смоленской, 90 % — в Оренбургской).

Серьезные трудности возникли в Брянской области, где пока для целей проекта практически ничего не удалось выкупить.

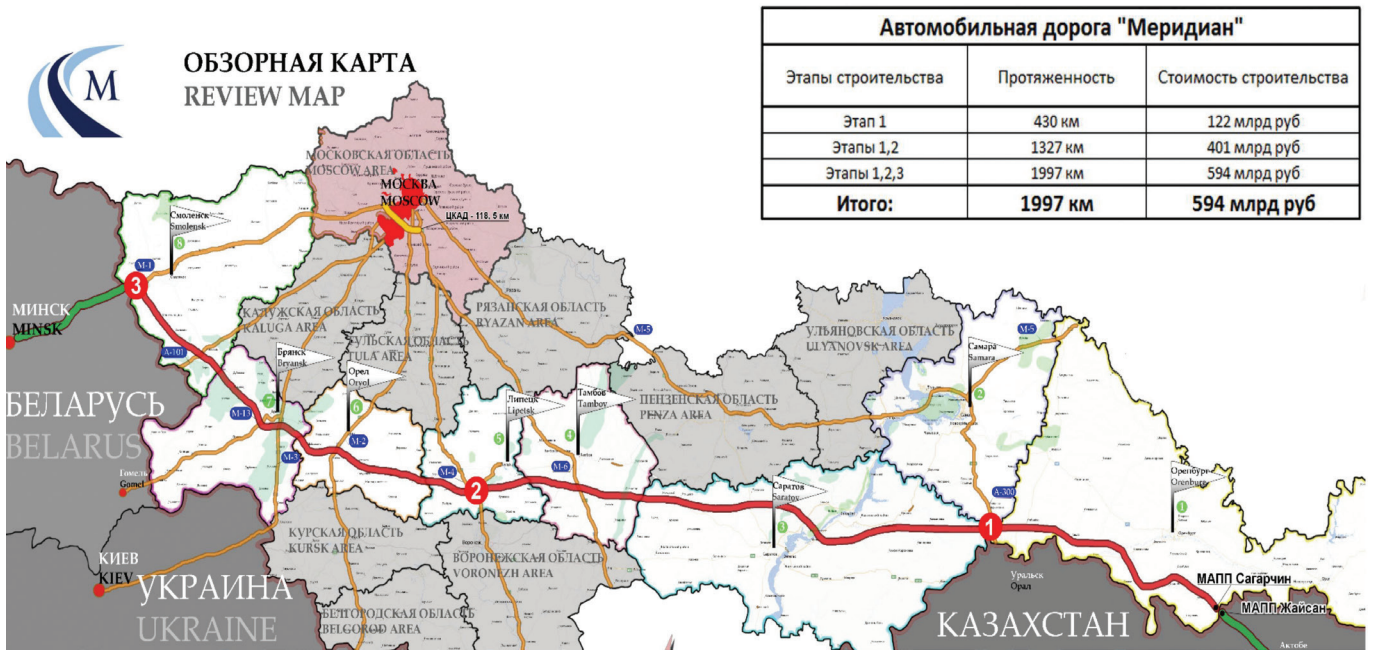


Рис. 4. Три этапа строительства автомобильной дороги «Меридиан»

По заявлению одного из руководителей компании «Меридиан» Романа Нестеренко, по всей длине трассы будущей автомагистрали выполнена аэросъемка с помощью беспилотников, на ее основе сделана трехмерная модель рельефа местности.

Предварительное проектирование трассы проведено с учетом проезда наиболее длинных (до 36,6 м) грузовых автопоездов, используемых в Европе, и больших беспилотных автопоездов, поскольку им нужны более широкие радиусы поворотов, разворотов и заездов. Для автостреды «Меридиан» специалисты НИИ «МАДИ-Проект» разработали специальные строительные условия (согласованные в Минстрое). Сейчас ООО «Меридиан» для строительства будущей трассы официально разрешено использовать некоторые европейские нормативы: в проект теперь заложена более низкая насыпь.

Строительство предполагается осуществлять в три этапа (рис. 4).

Возможность участия в финансировании проекта изучают во Внешэкономбанке, ведутся переговоры с управляющей компанией «Лидер» (управляет средствами НПФ и активно инвестирует в разнообразную инфраструктуру), имеющей опыт концессий по финансированию и строительству дорожных объектов.

Решение вопроса с инвесторами и выкупом земли долгое время тормозило старт проекта «Меридиан». Несмотря на все трудности строительство первой в России частной автомагистрали «Ме-

ридиан» начнется в 2020 г. Первым будет построен участок в Саратовской области. Движение по трассе планируют открыть к концу 2024 г.

Литература

1. Асаул М. А., Мохов А. Е. Формирование единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг Евразийского экономического союза / под ред. заслуженного деятеля науки РФ, д-ра экон. наук, проф. М. А. Асаула. – СПб.: АНО «ИПЭВ», 2018. – 250 с.
2. Малыгин И. Г., Асаул А. Н., Комашинский В. И. Интеллектуальная мультимодальная транспортная система Российской Федерации // Транспорт России: проблемы и перспективы – 2016: матер. межд. науч.-практ. конф. – СПб.: ИПТ РАН, 2016. С. 8–15.
3. Asaul A., Malygin I., Komashinskiy V. The Project of Intellectual Multimodal Transport System // Transp. Res. Proced. 2017. Vol. 20. P. 25–30. – URL: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.01.006>.
4. Асаул А. Н., Малыгин И. Г., Комашинский В. И. и др. Концептуальные подходы к построению интеллектуальной мультимодальной транспортной системы РФ // Информ. и космос. 2016. № 3. С. 8–17.
5. Асаул А. Н., Малыгин И. Г., Комашинский В. И. Четвертая промышленная революция (industrie 4.0) в транспортной и сопутствующих отраслях // Пробл. управл. рисками в техносфере. 2016. № 2 (38). С. 70–78.

6. Комплексное освоение территории Российской Федерации на основе транспортных пространственно-логистических коридоров. Актуальные проблемы реализации мегапроекта «Единая Евразия: ТЕПР – ИЕТС» / отв. ред. акад. РАН В. В. Козлов, чл.-кор. РАН А. А. Макоско. – М.: Наука, 2019. – 463 с.
7. Асаул М. А., Мохов А. Е. Новые транспортные маршруты между Европой и Азией // Транспорт РФ. 2017. № 6 (73). С. 31–35.
8. Цыганов В. В., Малыгин И. Г., Комашинский В. И. и др. Инфраструктура Сибири, Дальнего Востока и Арктики: состояние и три этапа развития до 2050 г. / под ред. чл.-кор. РАН А. А. Макоско. М.: ИПТ РАН, 2019. 465 с.
9. Асаул М. А. Некоторые аспекты реализации и развития транзитного потенциала в рамках Евразийского экономического союза // Экон. и управл. 2016. № 6 (128). С. 4–7.
10. Малыгин И. Г., Комашинский В. И., Михалев О. А. и др. Транспортные технологии и глобализация в период 4-й промышленной революции: проблемы и перспективы // Информ. и космос. 2018. № 1. С. 6–13.
11. Асаул М. А., Мохов А. Е. Формирование единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг в ЕАЭС // Транспорт РФ. 2018. № 2 (75). С. 6–9.
12. Цыганов В. В., Малыгин И. Г., Еналеев А. К. и др. Большие транспортные системы: теория, методология, разработка и экспертиза. – СПб.: ИПТ РАН, 2016. – 215 с.