

ВЫСТУПЛЕНИЕ ПРЕКСИНА О.М. 15.12.21 НА ЗАСЕДАНИИ ОБЪЕДИНЁННОГО КООРДИНАЦИОННОГО МЕЖВЕДОМСТВЕННОГО НАУЧНОГО СОВЕТА

по комплексному решению проблем интегральной транспортной инфраструктуры Санкт-Петербургского научного центра РАН, посвященном «Необходимости формирования комплексной системы научно-технологического сопровождения реализации Стратегии развития транспорта России на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ 27 ноября 2021 г № 3363-р.»

ТЕМА: «МЕРИДИАН» - РОССИЙСКАЯ ЧАСТЬ ТРАНС-ЕВРАЗИЙСКОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО И ЭКОНОМИЧЕСКОГО КОРИДОРА

Построение Евразийского транспортного каркаса в составе Единой опорной сети транспортного комплекса России – центральная составляющая Транспортной стратегии страны до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г. (ТС). Особое место в ТС отведено международным транспортным коридорам, а среди них – тем, что прокладываются с востока на запад, соединяя через территорию России и соседних государств страны Азии со странами Европейского союза. Они должны получить самое масштабное развитие. Среди первоочередных стоит задача сформировать бесшовное скоростное автомобильное сообщение от границы Казахстана до Белоруссии. Одно из решений - строительство новой автомобильной трассы «Меридиан».

Перевод проекта «Меридиан» с многолетнего изучения в стадию практической реализации состоялся на недавнем совещании у Председателя Правительства РФ М. Мишустина, посвященном развитию международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай». По итогам предметного обсуждения строительства автомагистрали «Меридиан» Минтрансу поручено до конца текущего года представить предложения по его включению в сводный перечень социально-экономических инициатив развития, а до конца мая 2022 г. - подготовить и представить в Правительство технико-экономическое обоснование такого строительства с обеспечением необходимого финансирования. До конца февраля 2022 г. Минтранс и Минфин должны проработать вопросы реализации проекта «Меридиан» на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП) с созданием единого международного оператора, а также финансовую модель строительства с возможностью инвестирования федеральных средств.

О готовности выступить в качестве якорного кредитора строительства трассы «Меридиан» заявил Евразийский банк развития (ЕАБР), подписавший соответствующий Меморандум с инициатором данного проекта - Русской холдинговой компанией (РХК).

Общая протяженность новой платной автодороги с двух-полосным движением в каждую сторону составит порядка 1.300 км. Строительство разбито на 2 этапа: на первом (931 км) автодорога протянется от пункта пропуска «Маштаково» на границе с Казахстаном в Оренбургской обл. и до федеральной трассы «Дон» (М 4) в Липецкой области, а на втором (370 км) дорога продолжится до границы с Республикой Беларусь недалеко от Гомеля. Таким образом, новый трансграничный автомобильный коридор пройдет по 7-ми российским регионам, пересекая с полдюжины федеральных трасс, что сулит ему должную транспортную нагрузку и дополнительное функциональное значение, как катализатора регионального развития. По мнению некоторых экспертов доходы страны от транзита грузов могут превысить нынешние поступления от экспорта энергоносителей, что обеспечит инвестиционную привлекательность строительства трассы. Движение на первом участке новой автомагистрали предполагается открыть в 2025 г.

У России есть шанс не только занять ведущее положение в системе транзита грузов на всем Большом евразийском пространстве, но и обеспечить мощный импульс для социально-экономического развития своих южных регионов.

Обеспечение 2-полосного движения по всему маршруту от Китая до Евросоюза требует модернизации свыше 1.000 км действующих 1-полосных трасс в Казахстане (от Кызыл-орды до российской границы) и прокладки дорог соответствующего класса по Белоруссии. Не отвечает предъявляемым требованиям и польская дорога от Бреста до Варшавы (200 км с движением в одну полосу с ограничением скорости 70 км/ч.). Таким образом, проект является международным во многих отношениях, требуя надлежащей организационной, финансовой и административной координации.

«Меридиан» реализуется как «зеленая инициатива». Экологическая составляющая рассматривается инициаторами проекта как его неотъемлемая часть при прокладке, обустройстве и эксплуатации трассы. Речь не только о «зеленом» топливе и строительстве газозаправочных станций (использование газа в разы снижает топливную составляющую себестоимости рейса и на 15-20% сокращает суммарных расходы на доставку грузов). Дорога пройдет в основном «в чистом поле», что позволит избежать вырубки лесов. Строительство будет вестись с учетом требований ESG (Environmental, Social & Corporate Governance) применительно к работам и сырью, к материалам и строительной технике. Установку дорожных указателей, обустройство автостоянок, сервисных станций и зон отдыха предполагается по возможности ориентировать на использование солнечной и ветровой энергии, применяя лучшие мировые стандарты. Помимо всего прочего, это понизит стоимость заемных средств и расширит круг источников финансирования.

Одну из полос новой дороги планируется выделить для беспилотного грузового транспорта, что позволит ему двигаться по безопасному коридору со средней скоростью в 90 км/ч. Таким образом, весь российский участок дороги вместе с двумя пограничными переходами можно будет преодолеть менее чем за сутки. Но, чтобы перевозки действительно стали скоростными и бесшовными, они должны оформляться с использованием электронных таможенных накладных и электронных пломб.

В условиях многократного удорожания отгрузок из Азии в Европу морским путём через Суэцкий канал и существенного удлинения сроков таких перевозок, эксперты ждут роста трансграничных автомобильных перевозок. Оценивая потенциальный трафик по новой трассе, они считают, что среднегодовой объем перевозок по новой трассе составит от 6 до 11,5 млн т к 2035 г. с прохождением до 12 тыс. автомобилей в сутки.

В среднем по любой федеральной трассе в России ежесуточно проходит не меньше 2,5 – 3 тыс. грузовых машин, а стоимость проезда по российским платным автодорогам для грузовой машины составляет сейчас 8-10 руб. за 1 км пути. К 2025 г., когда должно открыться движение по трассе «Меридиану», тариф вырастет по прогнозам до 12 руб., что повысит окупаемость проекта.

Рассчитывая стоимость строительства (а это пока дискуссионный вопрос), инициаторы проекта полагают, что 1 км дороги по европейским стандартам обойдется в 360 млн руб., включая НДС, и закладывают сумму капитальных затрат в 468 млрд. руб. Госкомпания «Автодор», которая к 2024 г. должна запустить автотрассу «Москва – Казань», считает эту цифру «маленькой», планируя для себя стоимость 1 км дороги в 540 млн. руб. РХК с Автодором расходятся и в оценках эксплуатационных затрат (14 млн руб./год/км у первых против 28 у вторых).

Основным источником финансирования проекта «Меридиан» должны стать внебюджетные средства. Его инициаторы уже вложили изрядные деньги в выкуп земель под новую трассу, а также в приобретение близлежащих месторождений песка, инертных материалов. ЕАБР как главный организатор финансирования строительства готовится собрать до 200 млрд. руб. Интерес проекту проявляют и другие многосторонние банки развития, инвестиционные фонды и коммерческие банки в России и за рубежом, в частности, в Китае и на Ближнем Востоке. До 50% необходимой суммы РХК рассчитывает получить в счет бюджетного финансирования, включая средства ФНБ.

Говоря об окупаемости проекта, будет ошибкой толковать её в узком смысле, учитывая лишь плату за проезд. «Меридиан» - это и новые рабочие места при строительстве, обустройстве и эксплуатации трассы (например, на автозаправках, станциях ремонта и техобслуживание, в мотелях и предприятиях общепита), и новые производства и логистические центры, и, наконец, дополнительные возможности для развития местного туризма.

Социально-экономический эффект прокладки новой автомагистрали по линии Восток - Запад значительно усилится с запуском автотранспортного коридора «Север – Юг» (древнего пути «из варяг в греки» в реалиях XXI века). Такой коридор обеспечит дополнительные грузопотоки в Европу из Индии, Ирана, Турции, Закавказья и обратно. Он может пройти через Азербайджан и/или Армению – Грузию – Южную Осетию, усиливая в том числе транспортно-логистические связи между государствами ЕАЭС. Сочетание международных транспортных коридоров «Север - Юг» и «Восток – Запад» создаст в транспортном каркасе Евразии несущий «Евразийский крест», на который сможет опереться формирование Большого Евразийского Пространства (БЕП).

Продолжением проекта «Меридиан» при благоприятных политических обстоятельствах могут быть ответвление на Украину, открывающее путь на Венгрию, Молдову, Румынию и Болгарию и/или прибалтийское плечо (в страны Евросоюза через Литву и Калининградская область). Бенефициарами мега-проекта станут Северо-Запад России и северная столица- Санкт-Петербург.

Предлагается использовать проект «Меридиан» в качестве экспериментальной площадки для отработки оптимальных форм и методов ГЧП при строительстве крупных инфраструктурных объектов, добиваясь активного привлечения к его реализации внешних участников и обеспечения за счёт участия частный сектор доли внебюджетной составляющей в финансировании проекта до 75%.

Объединённому координационному межведомственному научному совету по комплексному решению проблем интегральной транспортной инфраструктуры Санкт-Петербургского научного центра РАН рекомендовано обеспечить мониторинг подготовки, строительства и эксплуатации автодороги «Меридиан» для возможного внедрения в экспериментальном порядке и последующего распространения успешного передового опыта бесшовного автотранспортного сообщения между странами и регионами на основе ГЧП.