**«Бизнес-онлайн»**

**Все о новом автобане Казань – Москва: куда «воткнут» мост за 54 миллиарда?**7 НОЯБРЯ

«БИЗНЕС Online» выяснил, как по РТ пройдет платная автострада — часть трассы для товаров из Китая, о которой столько лет грезил Фоат Комаров

В рамках одного из путинских нацпроектов уже в 2024 году должен быть достроен российский участок коридора Европа — Западный Китай. Как выяснил «БИЗНЕС Online», через Татарстан пройдут 133 км трассы, которые обойдутся примерно в 121 млрд рублей. Между тем до последнего была опасность, что «Новый шелковый путь» минует республику, а поставленные сроки уже сейчас вызывают большие сомнения.
ИЗ КАЗАНИ В МОСКВУ ЗА 6,5 ЧАСА
Новой трассе Москва – Казань окончательно дан зеленый свет. Ее строительство предусмотрено комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, который в начале октября утвердил президент РФ Владимир Путин. План этот разработан в соответствии с очередным «майским указом», так что проект — в числе главных приоритетов страны.

Новая дорога — это часть транспортного коридора Европа – Западный Китай, который по масштабу замысла часто сравнивают с Суэцким каналом и тоннелем под Ла-Маншем. Общая протяженность коридора — 8,4 тыс. километров. Время в пути — 10 суток. По морю, как сейчас и идет основная торговля, надо плыть 24 тыс. км и 45 суток, так что выигрыш по времени — в первую очередь для китайских товаров — очевиден. Есть еще Транссиб, дорога по которому занимает 14 суток, но он больше ориентирован на потоки из северной части Китая, тогда как новый — на юго-восточную.
А что для простого автомобилиста из Татарстана? Как ожидается, путь от Казани до Москвы сократится вдвое — с нынешних 12 до 6,5 часа. Этим плюсы для татарстанской экономики, конечно, не исчерпываются. Во-первых, местные производители тоже смогут использовать торговый путь для своих товаров — например, рынок сбыта сельхозпродукции в Азии необъятен. Во-вторых, у региона будет возможность заработать на придорожном сервисе — в конце концов, фурам надо заправляться, а мы как раз пару НПЗ построили. И так далее.
Первые соглашения о «Новом шелковом пути» были подписаны еще в 2008 году. С тех пор китайский и казахский участок уже достроен, а российский воз и ныне там. Протяженность нашей части — 2,3 тыс. километров. Она, в свою очередь, состоит из участков, каждый из которых можно назвать отдельным проектом. Первый — от Санкт-Петербурга до Москвы (573 км). Второй — интересующий нас автобан Москва – Казань (729 км) — пройдет между уже действующими М7 «Волга» и М5 по территории Московской, Владимирской, Нижегородской областей, Чувашии, Мордовии, Ульяновской и Самарской областей и Татарстана, где закончится стыковкой с 325-километровой дорогой Шали – Бавлы, которую в инициативном порядке строит Фоат Комаров, а точнее АО «Автострада», дорожно-строительное подразделение принадлежащего ему АО «СМП-Нефтегаз».
Длина татарстанского участка трассы — 133 км, рассказал «БИЗНЕС Online» замминистра транспорта и дорожного хозяйства РТ Артем Чукин. Трассировка уже корректировалась два раза и сейчас известна в общих чертах. Дорога войдет в республику в Кайбицком районе и проляжет по территории Апастовского, Верхнеуслонского, Камско-Устьинского, Лаишевского и Пестречинского районов. Пересекая федеральные трассы Казань – Буинск – Ульяновск (Р241), Казань – Оренбург (Р239), мимо Никольского и Кирби она выходит на вышеупомянутую дорогу Шали – Сорочьи Горы.
В ходе детальной планировки трассы проектировщикам предстоит «обойти» населенные пункты, особо охраняемые территории, скотомогильники, ЛЭП, газопроводы. «Например, если у какого-то поселения зона отведена под развитие, будем ее обходить, — заверил замминистра. — Нет задачи проложить дорогу посередине населенного пункта, наоборот, поставлена задача минимизировать затраты, да я бы и не сказал, что на пути трассы есть особая застройка». Уже сейчас, на этапе «рисования» по карте, заинтересованные татарстанские министерства и ведомства внесли свои правки. При более глубоких изысканиях их число будет только множиться.
ГДЕ ПОСТРОЯТ МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ?
Ключевое для Татарстана приобретение — новый мост через Волгу, который станет дублером Займищенского моста. «Это опасно, когда один мост, — отметил в беседе с „БИЗНЕС Online“ бывший ди⁠ректор института „Транспроект“ Александр Федоров. — Если с нынешним что случится — все, Казань отрезана. Плюс получаем новый обход столицы РТ, а то нынешний объезд по М7 скоро совсем превратится в городскую дорогу».

Для перехода через Волгу рассматривалось три варианта, сообщил Чукин. В итоге выбрали место в 44 км от нынешнего моста — неподалеку от села Кзыл-Байрак на территории Верхнеуслонского района. Ширина реки в этом месте — 2,5 км, строительная ширина моста — 3,32 километра. Путь через этот мост на другую сторону Волги предпочтут те, кто живет, к примеру, в Приволжском районе Казани, отметил замминистра. Надо ли огорчаться, что мост находится не близко от столицы? «В Казани не хватает загазованности и пыли? — иронизирует Комаров. — Это международный коридор, а не городская автодорога. Она должна проходить в 50–60 километрах от крупных населенных пунктов».
«ЕСЛИ СТРОИТЬ НЕ ДЛЯ ПОКАЗУХИ…»: БЕТОНКА ИЛИ АСФАЛЬТ?
По словам Чукина, новая трасса будет четырехполосной — примерно 200 м вместе с придорожной полосой. Ей присвоена категория 1Б, то есть это магистраль без пересечений на одном уровне, но с возможностью светофорного регулирования. Расчетная скорость движения — 120 км/ч.

Немаловажный вопрос: не предполагается ли сделать трассу цементобетонной? «Это было бы хорошее решение», — отметил замминистра транспорта и дорожного хозяйства РТ, но уточнил, что пока разговоров о типе покрытия не ведется. Именно этот пункт представляется особо важным. «Есть один момент, который дорожники почему-то не учитывают или об этом не говорят, — отмечает исполнительный ди⁠ректор ООО „Реверс“, НП „Логистика и автоперевозки Татарстана“ Сергей Сотников. — При повышении скорости увеличивается динамическая нагрузка на дорогу, при нынешних наших строительных ГОСТах дорога не выдержит таких нагрузок — нет соответствующих технологий и материалов. Если же все-таки хотим строить, то это должна быть цементобетонная дорога, иначе межремонтный интервал — 12 лет — выдержать не удастся, опять скажем, что грузовики рушат дороги».

Заведующий кафедрой технологии строительных материалов, изделий и конструкций КГАСУ Вадим Хозин тоже уверен, что дорога должна быть только цементобетонной: «Сейчас даже сметная стоимость полотна из цементобетона и асфальтобетона примерно одинаковая. Но долговечность первого в наших условиях — 25 лет, а второго — 3–5. Поэтому, если строить дорогу не для показухи, нужен цементобетон. Проблем с материалами сегодня нет — мы можем любой сделать. Есть производительная техника. Это главный строительный материал во всем мире. Китайцы за 5 лет построили 43 тысячи километров цеменобетоных дорог, у нас же в силу консерватизма и страшного уровня коррупции ничего не строят, хотя решение и было принято». Все трудности  и разговоры о дороговизне цементобетонных покрытий надуманные, уверен Хозин.
СКОЛЬКО БУДЕТ СТОИТЬ И КТО ЗАПЛАТИТ?
Проект предполагается реализовать в форме государственно-частного партнерства, оператором которого выступает госкомпания «Автодор». Как ожидается доля частных инвесторов составит не менее 30–40%, остальную часть профинансирует федеральный бюджет. Вложений ждут в первую очередь от китайцев, у которых создан специальный фонд развития Шелкового пути. Еще в 2015 году «Автодор» подписал меморандум о сотрудничестве с Банком развития Китая.

Ориентировочная стоимость всей российской части транспортного коридора — 1,5 трлн рублей, в том числе трасса Москва – Казань обойдется примерно в 650 миллиардов. Татарстанский же участок — в 121 млрд рублей: 67 млрд — сама дорога, 54 млрд — переход через Волгу, остальное — искусственные сооружения (а их предполагается достаточно большое количество, например мосты через малые водные преграды, пересечения с инженерными коммуникациями). «Но пока все цифры достаточно условны, — предупредил Чукин. — Проработано технико-экономическое обоснование — и на данный момент это все».

Впрочем, эксперты уже выражают скепсис. «Для 133 километров дороги с мостом указанной суммы недостаточно, — полагает Комаров. — Простые расчеты говорят, что только на перевозку инертных материалов для строительства одного километра дороги потребуется 45 миллионов рублей. Цены на все растут невероятно».

Трасса будет платной. Как будет взиматься плата и какой она будет по размеру, определится позже, говорит Чукин. Тарифы могут быть фиксированными и переменными. В Татарстане опыта эксплуатации платных дорог до сих пор не было, но в целом по России это достаточно хорошо отработанная вещь. Стоимость проезда определит правительство РФ.
  УСПЕЮТ ЛИ К КОНЦУ ЧЕТВЕРТОГО СРОКА?
Срок реализации мегапроекта установлен ди⁠рективно — к 2024 году, как и все проекты «майского указа». Но сойдется ли политический календарь с технологическим? 15 октября Счетная палата РФ под руководством Алексея Кудрина выдала диагноз: если делать по уму, успеть невозможно. Дело в том, что проектно-сметную документацию по таким крупным объектам в среднем готовят в течение четырех лет, за это же время получают положительное заключение государственной экспертизы. Затем еще примерно год или полтора выбирают подрядчиков, а строительство занимает 7 лет. «Таким образом, существуют значительные риски выполнения всего комплекса работ до конца 2024 года», — говорится в заключении.

«2024 год — это очень быстро, — замечает Чукин, хотя он и более оптимистичен в оценке сроков проектирования. — Только на проектирование и экспертизу понадобится минимум полтора года». Бывший главный инженер «Каздорстроя» Ринат Шафиков в беседе с «БИЗНЕС Online» припомнил, что о коридоре до Китая говорят уже не один десяток лет: «Про эту дорогу еще с 80-х слышу, ее тогда называли Пекинкой (от Москва — Пекин), но мы сегодня трассу Казань — Челны кое-как закончили, по крохам деньги давали. Так что это дело не ближайшего будущего».

Комаров же полагает, что при желании можно построить и к 2025-му: «Если поставить задачу, проблемы нет. Производственные возможности России достаточно серьезны. Крымский мост же построили, а ведь никто не верил, что он будет».
А МОЖЕТ, ЛУЧШЕ ПРИВЕСТИ В ПОРЯДОК М7?
Между тем перевозчики, которым и придется платить за проезд по новой трассе, восторга не испытывают. «Не могу понять смысл строительства второй дороги между Москвой и Казанью, — отметил в беседе с „БИЗНЕС Online“ исполнительный ди⁠ректор транспортной компании „КазаньАвтоТранс“ Ирек Сулейманов. — Это все равно что между Казанью и Зеленодольском сделать еще одну трассу и сказать, что она будет лучше, чем первая. Лучше бы привели в порядок М7, да она фактически уже приведена в порядок — в Татарстане осталось доделать челнинский участок, и в республике она станет идеальной, а потом и другие регионы подтянутся. Да и вся инфраструктура — заправки, стоянки и так далее — на М7 уже действует, люди привыкли по ней ездить».

С этой точкой зрения согласен Сотников. «Количество транспорта не увеличится кратно, — указал он в беседе с „БИЗНЕС Online“, — поэтому можно просто модернизировать М7: сделать объезды от населенных пунктов, сделать минимум по три (а лучше — четыре) полосы в одном направлении. И с какой целью строится новая трасса? Соединить Европу и Китай? То есть развивать чужие страны? Если рассчитывают на грузопоток, то его надо элементарно просчитать, но об этом почему-то никто не говорит, не называет конкретных цифр. А если китайцы посчитают, что пользоваться этой дорогой невыгодно? Плюс есть потенциал развития у направления Китай – Индия – Иран – Астрахань – Москва. Получается, мы потратим много денег непонятно для кого и для чего, дорога останется незагруженной. Надо прежде всего развивать собственную территорию, а потом думать обо всем другом. Чью экономику мы хотим развить благодаря этой дороге — нашу, чужую — или просто есть задача триллион рублей освоить и мы придумали самый простой способ? Абсолютно новая дорога — это очень затратно, окупаемость проекта не видна. Не вижу трафика для того, чтобы сделать данную дорогу окупаемой. Построим, а потом инвестор скажет: рассчитывали на один трафик, а его нет. Есть такое понятие, как выпадающие доходы, кто их будет покрывать? Думаю, создаем дополнительную кучу проблем. Львиную долю вкладывает государство, а не инвестор. И я пока вижу, что основной интересант — дорожные строители. Тех средств, которые государство планирует вложить в новую дорогу, за глаза хватит на модернизацию М7, никакой платности не понадобится — все в виде налогов вернется».

С мнением о том, что достаточно модернизировать М7, категорически не согласен Комаров: «Вы когда-нибудь квартиру ремонтировали?! Вдоль старой дороги построено столько инженерных коммуникаций, что переустройство влетит в копеечку».

Другие аргументы против включения М7 в транспортный коридор приводил предправления «Автодора» Сергей Кельбах. По его словам, трасса проходит через города, а ее параметры не соответствуют требованиям к скоростной автостраде. Кроме того, она безальтернативна, а значит, по закону ее нельзя сделать платной. Добавим, что если планы по перехвату грузопотока из Китая в Европу оправдаются, то M7 попросту будет парализована. К слову, уже появились утечки, что, возможно, новую трассу вообще изначально адаптируют к скоростному движению беспилотных автопоездов.
КАК ОБЪЕХАТЬ «МЕРИДИАН»?
Надо сказать, что одобрение на уровне Путина маршрута Казань – Москва в Татарстане встретили вздохом облегчения, ведь наряду с «Автодором» свой проект коридора между Китаем и Европой усиленно продвигает группа «Меридиан» (совладельцы — бывший зампред «Газпрома», экс-президент «Стройтрансгаза», член совета ди⁠ректоров РЖД Александр Рязанов и его партнер Роман Нестеренко). Конкурирующая трасса идет в обход республики, через Самару, Саратовскую область, Ульяновск, Пензу, Орловскую область с выходом на Смоленск и Беларусь. Главным аргументом в пользу меридиановского варианта были заверения в том, что дорога будет построена исключительно за счет частных денег. Правда, уже тогда эксперты указывали на то, что декларируемая «Меридианом» стоимость километра в 70–150 млн рублей нереальна — нужно не менее 300 миллионов.

Единственное, о чем просили инициаторы «Меридиана», — это не строить альтернативную дорогу через Татарстан до тех пор, пока их проект не окупится. И на первых порах все получалось — в 2016 году правительство РФ официально признало проект ответвлением транспортного коридора Европа – Западный Китай. Разумеется, руководство республики демонстрировало крайнюю обеспокоенность. «Все время появляются какие-то новые проекты, начинается торг — где это будет», — констатировал президент Татарстана Рустам Минниханов. А на последней коллегии минтранса РТ в конце января 2018 года министр Ленар Сафин уже прямо обратился к тогдашнему главе минтранса России Максиму Соколову: «Очень много чего происходит на фоне обсуждения альтернативных маршрутов. Просьба — поддержать, чтобы путь пролегал через Татарстан». Соколов пообещал, что планы «экзотических маршрутов» в обход РТ не пройдут, однако вскоре (в мае) лишился министерского портфеля, интрига осталась незавершенной.

В итоге в марте строительство «Меридиана» официально стартовало без каких-либо гарантий — на страх и риск самих инвесторов. Комаров полагает, что вряд ли стоит говорить о какой-то победе над другим проектом или о возникающей между ними конкуренции. «Дорог в России никогда слишком много не будет: сколько бы ни строили, не хватает, — отметил он в беседе с „БИЗНЕС Online“. — Поэтому „Меридиан“ абсолютно не конкурент. В конце концов, он идет южнее и пересекает другие регионы». Наш собеседник добавил, что «Меридиан» впоследствии может принять поток индийского направления — создание коридора Индия – Иран – Россия сегодня активно обсуждается.
Главным аргументом против «Меридиана» стало как раз то, что он проходит по второстепенным для России экономическим центрам, минуя в том числе и Москву. Татарстанско-нижегородский же маршрут еще и открывает перспективу на дальнейшее ответвление до Екатеринбурга. Есть и геополитические соображения — заканчиваясь в Питере, дорога выходит к морю, а путь через Беларусь упирается в «буферные» страны — Прибалтику, Польшу и Украину, которые могут и перекрыть движение в угоду США.

Свою роль сыграл и построенный «упертым» Комаровым 300-километровый участок трассы Шали – Бавлы (перемычка между федеральными трассами М7 и М5). Еще три года назад в то время полпред президента РФ в ПФО Михаил Бабич констатировал, что в Татарстане, Башкортостане и Оренбургской области в создание автомагистралей, которые рассматриваются в качестве отрезков коридора, уже выделены значительные средства: «Мы не имеем права неэффективно распорядиться вложенными ресурсами». Как сообщил «БИЗНЕС Online» сам Комаров, всего он инвестировал в дело 23 млрд рублей, еще 1,3 млрд выделил Татарстан. «Работаем, исходя из своих возможностей: есть рубль — вкладываем, есть три — вкладываем», — говорит бизнесмен. Рассчитывает ли компания, учитывая нынешние решения по коридору, на какую-то финансовую помощь (на завершение дороги требуется 50–60 млрд рублей)? «Думаю, в ближайшие два-три года никаких подвижек по нашей дороге не будет, — полагает Комаров. — Финансирование нашего отрезка начнется, только когда появится определенная завершенность с участком Москва – Казань».

<https://m.business-gazeta.ru/article/401583>