



**Концепция реорганизации
внутри региональных / межрегиональных/ международных,
пассажирских / грузовых / авиа перевозок,
комплекса инфраструктурных объектов, задействованных
в процессах оказания услуг, развитие сопутствующих
направлений производства и услуг.**

Содержание:

**описание существующего
функционирования системы
перевозок Волгоградской области,
потенциальных бизнесов по
оказанию транспортных и
сопутствующих услуг и оценка их
размера**

Содержание

1 ИСХОДНЫЕ УСЛОВИЯ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ И ДРУГИХ НАПРАВЛЕНИЙ	4
2 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ФОРМИРОВАНИЮ НОВОЙ СИСТЕМЫ ПЕРЕВОЗОК В ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ.....	9
3 ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ВИДЫ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РАМКАХ ПЕРСПЕКТИВНОЙ ЭКОСИСТЕМЫ ПЕРЕВОЗОК.....	14

Концепция реорганизации внутри региональных, межрегиональных, международных пассажирских/грузовых/авиа перевозок, комплекса инфраструктурных объектов, задействованных в процессах оказания услуг, развитие сопутствующих направлений. Обоснование потенциальных доходов от пилотной реализации в Волгоградской области, и масштабирования в рамках Национальной Транспортной Стратегии Российской Федерации на период до 2030 года,

В документе проведен краткий анализ пассажирских автобусных /грузовых / авиа перевозок в Российской Федерации и Волгоградской области и обозначены тенденции их развития. Анализ сложившейся системы перевозок в Волгоградской области позволяет отметить ряд недостатков в ее функционировании, основными из которых являются отсутствие необходимых и востребованных сервисов для пассажиров, изношенный парк автотранспорта, непрозрачность отношений между участниками рынка и возможное сокрытие значительной доли доходов (более 50% по оценкам экспертов).

Далее представлены предложения по реформированию существующей системы и выстраиванию прозрачных отношений между участниками рынка пассажирских/грузовых/ авиа перевозок с целью активного привлечения инвесторов и модернизации данной отрасли.

Кратко рассмотрены потенциальные виды коммерческой деятельности, которые могут функционировать на этом едином рынке, описаны их взаимосвязи и взаимодействия, а также проведен предварительный расчет валового дохода от их осуществления.

Инициатором выступает инициатор проекта «НАРОБУС» - Слетин И.А., и стороны, заинтересованные в участии в проекте развития транспортной системы и инфраструктуры, направленного на решение задачи растущей «Зелёной» экономики, внедрения инновационных технологий в отрасли.

Потенциальная клиентская база 8-14 млн. пассажиров на территории Волгоградской области, и более 37 тыс. юридических лиц, а в масштабах страны более 12 млрд. пассажиров, что в разы превышает Ж.Д. перевозки 1,2 млрд., авиа 128 млн. *(данные открытых источников)*

Стоимость предполагаемых инвестиций в пилотный проект более 160 млрд. руб. (включает цифровизацию и создание экосистемы перевозок, реконструкцию, строительство инфраструктурных объектов, зданий сооружений, дорожного строительства, замену подвижного состава транспорта, а также сопутствующие направления, обеспечивающие безопасное питание, проживание и другие сервисы, необходимые пассажирам в любой момент времени)

Срок реализации 3 года, с возможностью начать масштабирование на второй год после начала реализации пилотного проекта, и привлечения средств, проведением IPO

1 Исходные условия функционирования комплекса автовокзалов Волгоградской области

Рассмотрим ситуацию с перевозками пассажиров автобусным транспортом в Российской Федерации.

Таблица 1

Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования, млн. человек

	2015	2016	2017	2018	2019
Транспорт - всего	19122	18689	18483	18144	20 427
в том числе по видам:					
железнодорожный	1 025	1 040	1 121	1 160	1 127
автобусный	11523	11296	11185	11185	11 278
воздушный	94	91	108	118	128

Источник: Федеральная служба государственной статистики

Таблица 2

Пассажирооборот по видам транспорта общего пользования, млрд. пассажиро-километров

	2015	2016	2017	2018	2019
Транспорт – всего	530	519	560	570	596
в том числе по видам:					
железнодорожный	120	124	123	129	132
автобусный	126	124	123	122	120
воздушный	226	215	259	286	320

Источник: Федеральная служба государственной статистики

Данные Таблиц 1 и 2 демонстрируют стабильность и рост как общего числа перевозимых пассажиров автобусным транспортом, так и значительную долю автобусных перевозок от общего числа пассажирооборота. Кроме этого, отметим устойчивую тенденцию роста объёма перевозок воздушным транспортом, но его доля в общем объеме перевозок все еще незначительна, к тому же невозможно даже в отдаленной перспективе значительно сократить долю автобусных и железнодорожных перевозок на внутри региональных маршрутах и значительной части межрегиональных маршрутов. Стоит уделить больше внимания мультимодальным перевозкам и цифровизации системы, которая необходима для решения этой задачи.

Рассмотрим ситуацию с перевозками автобусным видом транспорта в Волгоградской области.

Пассажирские перевозки на регулярных автобусных городских и междугородних маршрутах в Волгоградской области осуществляют 1 809 перевозчиков, располагающих 7 259 единицами автобусов (согласно данным Программы развития конкуренции в Волгоградской области на 2010–2012 годы), в том числе:

- в городском округе город-герой Волгоград – 478 перевозчиков (26%);
- в городском округе город Волжский – 585 перевозчиков (32%);
- в городском округе город Камышин – 430 перевозчиков (24%).

Таким образом, 82% перевозчиков зарегистрированы в трех городских округах.

Из общего количества перевозчиков только 28 (1,5%) относятся к государственной или муниципальной форме собственности.

Предприятиями государственной и муниципальной формы собственности обслуживается 160 городских маршрутов, 282 пригородных и 226 междугородных.

Перевозчиками частных форм собственности обслуживаются 240 городских, 109 пригородных и 85 междугородных маршрутов.

Объем перевозок пассажиров за 2019 год составил более 25 млн. человек,

Сдерживающими факторами развития малого и среднего предпринимательства на рынке пассажирских городских и междугородных перевозок являются:

- несовершенство нормативной правовой базы и недостаточная защищенность интересов малого и среднего предпринимательства в транспортном комплексе;
- ограниченность доступа субъектов малого и среднего предпринимательства к транспортной инфраструктуре.

Объективным ограничителем сферы развития малого предпринимательства на товарном рынке пассажирских городских и междугородних перевозок Волгоградской области является необходимость обеспечения жестких стандартов безопасности и технологического единства.

Таблица 3

Перевозки пассажиров и пассажирооборот транспорта общего пользования в Волгоградской области

	2015	2016	2017	2018	2019
Перевезено пассажиров – всего, млн. человек	119,9	233,9	255,9	259,3	252,7
Пассажирооборот – всего, млн. пасс.-км.	3802,4	4449,3	4861,1	4866,5	4779,9
из него автобусного транспорта	3 332	3 274	3 730	3 708	3 673

Источник: Федеральная служба государственной статистики

Таким образом, можно сделать ряд выводов о состоянии и тенденциях развития пассажирских перевозок автобусным видом транспорта в Волгоградской области:

1. Автобусные перевозки пассажиров (особенно на междугородних и областных маршрутах) занимают значительную долю рынка пассажирских перевозок, и потребность в этом виде перевозок будет сохраняться в дальнейшем.
2. Убыточность транспортных и автовокзальных предприятий области является свидетельством ошибочного операционного управления, а также объясняется сохранением принципов устаревшей системы пассажирских перевозок. Кроме этого возможны факты перевозки, неучтенных в официальной отчетности (по оценкам экспертов доля подобных перевозок может достигать более 50%).
3. Прибыльность и активное развитие таких независимых автобусных перевозчиков как «Группа компаний «Ной», «Нейс-Тревелинг» и «А-Линии» только подтверждают предположения о рентабельности автобусных перевозок, а их независимость по оценкам экспертов является вынужденной мерой в виду невозможности ведения бизнеса в рамках существующей автовокзальной системы.
4. На рынке междугородних перевозок активно развиваются также частные перевозчики, осуществляющих перевозки на небольших микроавтобусах. Перевозки организованы без соблюдения каких-либо требований безопасности, графиков и маршрутов. Но все они пользуются высоким спросом, так как даже при указанных серьезных недостатках, значительно выигрывают у большинства эксплуатируемых автобусов по комфорту и скорости перевозки.

Подобная ситуация требует внесения изменений в саму систему пассажирских перевозок и схемы организации и функционирования предприятий, действующих в ее рамках.

Исходные условия авиационных перевозок Волгоградской области

Авиационные перевозки представлены только немногочисленными межрегиональными и единичными международными маршрутами. Отсутствием внутри региональных маршрутов. Это связано как с экономическими особенностями развития региона, и отсутствием инфраструктуры, необходимого сервиса для обслуживания персептивных направлений.

Уникальное географическое расположение Волгоградской области позволяет создать авиационный Хаб, который значительно разгрузит существующие авиационные узлы, **значительно сократив стоимость, и сроки существующих логистических процессов для более трети населения России.**

Важно отметить возможность интеграции инфраструктуры пассажирских автотранспортных перевозок с малой авиацией, для внутри региональных перевозок, это не только медицинская и сельхоз авиация, востребованная коммерческая.

В силу несравненно малого трафика пассажиропотока малой авиации, по сравнению с автотранспортными перевозками, и нецелесообразности создания под этот пассажиропоток инфраструктуры, данная синергия для малой авиации, **единственная возможность развития**, востребованной для развивающейся и динамичной, современной России.

Также стоит отметить перспективы развития на базе планируемой инфраструктуры технологий с применением БПЛА (беспилотные летательные аппараты), для перевозки грузов, и развития Агро БПЛА для авиа хим. работ. Обусловлено высокой емкостью рынка

Площадь сельскохозяйственных угодий Волгоградской области по всем категориям собственников земли и землепользователей составляет 2027.2 тыс. га, из них пашня 1741.3 тыс. га, многолетних насаждений - 53.9 тыс. га, сенокосы - 50.9 тыс. га, пастбища - 181.1 тыс. га. Что сравнимо с площадью некоторых европейских государств.

По данным Всемирной организации беспилотных систем (the Organization for Unmanned Vehicle Systems Worldwide), экономическая эффективность дронов в сельском хозяйстве к 2025 году составит около \$82 млрд.

Рынок БПЛА для Агросектора активно развивается, показывая Высокую эффективность и активный рост.

Направление входит в быстро развивающуюся отрасль, с высокой инвестиционной привлекательностью.

Исходные условия грузовых перевозок Волгоградской области

Грузовые перевозки представлены только межрегиональными маршрутами.

Отсутствием внутри региональных маршрутов. Это связано с наследием

«плановой экономики», отсутствием инфраструктуры, способной предоставить необходимый логистический сервис для хранения, обработки и доставки грузов.

Исторически сложилось, что основные потоки грузов направляются сначала в региональные центры это связано в первую очередь с технической возможностью принять и обработать грузы и неготовностью районных центров и малых населенных пунктов к приему, обработке и обслуживанию «последней мили».

Такая ситуация крайне негативно влияет на временные издержки, увеличивая количество посредников участвующих в снабжении районных центров и малых городов, увеличивая стоимость товаров иногда, более чем на 50 %, учитывая уровень доходов населения в региональных территориях, критично влияет на уровень жизни и удовлетворённости населения проживающего вне региональных центров, в малых населенных пунктах.

Не позволяя развивать возможности по созданию важных, и востребованных продуктов

и услуг для населения, значительной части территории России.

Уникальное географическое расположение Волгоградской области

позволяет создать сеть грузовых Хабов, которые значительно разгрузят региональные центры, значительно сократив стоимость и сроки существующих логистических процессов для более трети (50 млн. человек) населения России.

Важно отметить возможность интеграции инфраструктуры пассажирских автотранспортных, авиационных перевозок с грузовым трафиком, для внутри региональных перевозок, это придаст импульс к развитию территорий, за счет синергии, создаст предпосылки к изменению стоимости логистических услуг и срокам доставки грузов, значительно снизив стоимость логистики, и как следствие стоимость и доступность товаров для населения проживающего на обслуживаемой территории России.

Создавая рабочие места, открывая новые востребованные бизнесы и производства, в партнёрстве с создаваемой сетью логистических хабов. Расширяя географию проживания, прирастая новыми населёнными пунктами, привлекательными для граждан, открывая перспективы молодым жителям Волгоградской соседних областей. Меняя тенденцию оттока, на вектор притока населения в Волгоградскую область. В полной мере реализуя уникальное географическое расположение, превращая в мощный экспортно-импортный центр каспийского региона с его круглогодичным выращиванием с/х культур, переработкой, и востребованной продукцией произведённой на территории каспийского регионов, Волгоградской области, России, других стран.

2 Предложения по формированию новой системы пассажирских перевозок в Волгоградской области

Активный рост Российской экономики, изменения национальных груза и пассажиропотоков, рост требований к качеству транспортного обслуживания требует структурной перестройки автотранспортной отрасли. Одновременно в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Сегодняшние объемные и качественные характеристики транспорта, особенно его инфраструктуры, не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи растущей экономики.

Эти тенденции отмечены в Национальной **Транспортной Стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, от 22 ноября 2008 г. №1734-р**, Согласно финансовому плану Стратегии объёмы ежегодного участия федерального бюджета не превысят 1% ВВП, что полностью соответствует мировой практике. При этом необходимый объем финансирования транспортной отрасли только на капитальные вложения составляет порядка 600 млрд. руб. в год в ценах 2004 года (т.е. около 4% от ВВП).

Одной из приоритетных задач Минтранса России становится привлечение инвестиций из разных источников. Формируются новые экономические инструменты развития транспортной системы. Особое место здесь отводится разработке механизмов государственно-частного партнерства для реализации высокоэффективных проектов, имеющих общегосударственное значение.

Основная проблема маршрутных сетей в России на данный момент, по мнению многих специалистов, это наследие доставшейся от старой советской системы организации и распределения пассажиропотоков как внутри так и между регионами, не учитывающей требований пассажиров к удобству, комфорту и безопасности путешествий на автомобильном транспорте. Огромный перекося в сторону центров - связь осуществляется лишь через «перевалочные пункты» столиц регионов. Такая организация маршрутов не только не учитывает пожелания пассажиров, но значительно удорожает поездки, при этом перевозчики сетуют на невозможность замены, модернизации подвижного состава, обеспечение безопасности перевозок и создание элементарных условий для пассажиров.

Недоступными для пассажиров остаются новые модели автобусов, сохраняются автостанции с архаичным сервисом прошлого века, а современные технологии организации пассажирской логистики сознательно блокируются существующей структурой управления автоперевозками, которая понимает, что внедрение этих начинаний выявит несостоятельность последней.

Необходимо использовать мировой опыт, в котором для решения проблемы развития рынка перевозок с минимальными издержками была реализована идея объединения пассажирских потоков в узловых центрах посредством «Хабов», расположенных на основных направлениях пассажира/грузо потоков.

Хабы – это узловые распределительные центры, которые служат для того, чтобы пассажирские/*грузовые* потоки, стекаясь в одну точку и перераспределяясь там, расходились дальше по множеству направлений. При построении таких распределительных схем учитывается географическая направленность и мощность потоков. Цель создания хабов – концентрация пассажиро/*грузовых* потоков в узлах, повышение рентабельности перевозок, увеличение количества направлений и частоты рейсов.

Практика показала, что создание хабов – наиболее эффективный способ формирования широкой маршрутной сети высокой частоты сообщения при минимальных издержках и рисках недозагрузки. Создание распределительных центров – это альтернатива существовавшей когда-то в Советском Союзе системе сообщений по принципу «Каждый с Каждым».

На основных транспортных магистралях с необходимой частотой (на расстоянии в среднем 100-150 км.) строятся современные транспортные узлы, которые обслуживают прилегающую территорию в своем радиусе. Основным критерием размещения подобного узла является время в пути, которое позволяет добраться до хаба и продолжить далее свое путешествие. Перевозки до транспортных узлов осуществляются с использованием транспорта, созданного для поездок на небольшие расстояния (микроавтобусы), а перевозки между хабами осуществляются на комфортабельных автобусах, которые соответствуют всем современным требованиям для путешествий на значительные расстояния.

К реализации проектов по созданию подобных транспортных центров проявляют интерес инвесторы. Здесь необходимо взаимодействие с государством, которое займётся развитием – транспортной инфраструктуры, - а частный капитал будет инвестировать средства в развитие открывающихся ниш для ведения бизнеса.

Подобные масштабные изменения в системе пассажирских перевозок могут послужить стратегической целью развития отрасли на долгосрочную перспективу.

Необходимо внесение ряда изменений в сложившуюся систему функционирования междугородних пассажирских перевозок в Волгоградской области. Это в свою очередь должно позволить сформировать бизнес среду с обозначенными правилами ведения бизнеса в рамках единой системы, что в свою очередь привлечет потенциальных инвесторов, которые видят доходность данного сегмента и обладают необходимым набором компетенций для ведения соответствующего бизнеса.

Основная цель подобного рода изменений – формирование качественной, эффективной, современной, безопасной, привлекательной для инвесторов инфраструктуры, которая обслуживает существующий и планируемый пассажиропоток на территории Волгоградского региона и областей, между которыми осуществляются автобусные перевозки.

Для достижения результатов (в рамках утверждённой Транспортной Стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, и «Развитие транспортной системы и обеспечение безопасности дорожного движения») предполагается:

- создание ЭКОСИСТЕМЫ с необходимым набором сервисов вокруг Пассажира, с использованием современных информационных технологий, доказавших свою эффективность на примере работы таких структур как: «Яндекс», Google, ПАО «Сбербанк», и др., создавая условия для (безопасных, комфортных и доступных) перемещений регулярными автобусными маршрутами, возобновление авиа перевозок и синергетического развития сопутствующих сервисов, связанных с перевозками:

- строительства (новые автобусные узловые станции, реконструкция старых, строительство прилегающих дорожных покрытий, основные транспортные магистрали, а также внутри региональные),

- строительство грузовых логистических хабов

- строительство новых прилегающих населённых пунктов с применением новых современных перспективных технологий

- строительство и развитие сети станций, зарядки электротранспорта и

- СПГ/водородных станций на объектах проекта

- создание авиационной инфраструктуры на базе пассажирских хабов

- гостиничный сервис, развивая, делая привлекательным туристический кластер

- организации питания, создание предприятий обеспечивающих потребности сети и Региона

- создание современных логистических каналов (доставки товаров и услуг),

- создание и внедрение современных информационных, цифровых технологий для удобства пассажиров на всем протяжении получения услуг

- обновление «Зелёного» автопарка от автобусов до такси, с возможным созданием сборочного производства на территории региона

Потенциальная клиентская база 8-14 млн. пассажиров на территории Волгоградской области, более 37 тыс. юридических лиц, а в масштабах страны более 12 млрд. пассажиров, что в разы превышает Ж.Д. перевозки 1,2 млрд., авиа 128 млн. (*данные открытых источников по состоянию на 2019г.*)

Общая стоимость предполагаемых инвестиций в пилотный проект более 160 млрд. руб. (включает цифровизацию и создание экосистемы перевозок, реконструкцию, строительство инфраструктурных объектов, зданий сооружений, дорожного строительства, замену подвижного состава транспорта, а также сопутствующие направления, обеспечивающие безопасное питание, проживание и другие сервисы необходимые пассажирам в любой момент времени)

Срок реализации предлагаемого проекта 3 года, с возможностью начать масштабирование на второй год после начала реализации пилотного проекта, и привлечения средств, проведением IPO.

Отметим, что в рамках подобной системы организации процесса перевозок пассажиров (далее – система перевозок), активно привлекается частный бизнес для оказания услуг и выполнения необходимых функций. Однако, необходимо сохранить единую управляющую компанию (далее – Управляющая компания), основными функциями которой будут:

- Предоставление зданий и территорий для функционирования системы перевозок (инфраструктуры);
- Формирование единой системы взаимоотношений между подрядчиками и агентами (единые правила ведения бизнеса в рамках данной системы перевозок), и контроль их соблюдения (прозрачность, понятность отношений, возможности свободного доступа к системе заинтересованных предпринимателей);
- Формирование и контроль соблюдения единых стандартов обслуживания пассажиров (безопасность, доступность, комфорт).

Частный бизнес привлекается для осуществления операционной деятельности в соответствующих видах услуг на условиях открытого конкурса, при соблюдении всех требований, предъявляемых к ним.

Реализация проекта создаст синергетический эффект:

- **создав значительное количество новых рабочих мест, более 45000 только в Волгоградской области**
- **развитие всех видов бизнеса задействованных в проекте,**
- **модернизация автотранспортного парка, автобусов, такси, маршрутных такси, авиационного парка**
- **сделать доступной территории, за счёт развитой маршрутной сети, и доступной стоимости услуг**
- **гарантируя безопасность пассажиров**
- **увеличение налоговой базы, прозрачные правила ведения бизнеса**
- **развитие внутреннего туризма**
- **привлечение инвестиционных партнёров**

Потенциальные виды коммерческой деятельности в рамках единой системы перевозок

Рассмотрим потенциальные виды коммерческой деятельности, которые могут функционировать в рамках представленной новой системы перевозок:

- 1. Автобусные кассы;**
- 2. Перевозчики: Пассажиров, Грузов, Авиационные;**
- 3. Маршрутные такси;**
- 4. Такси;**
- 5. Служба безопасности;**
- 6. Автовокзал;**
- 7. Автобусная почта.**
- 8. Гостиничный Сервис + Фуд. Сервис**
- 9. ОРЦ (Оптовые Распределительные склады/центры)**
- 10. Производство/переработка продуктов питания**
- 11. Строительство с использованием префаб и аддитивных технологий**

Отметим, что органом, который организует, и контролирует деятельность предприятий в рамках единой системы перевозок, является Управляющая компания. Указанная функция контроля реализуется посредством заключения с каждым хозяйствующим субъектом, который претендует на участие в системе перевозок, соответствующего соглашения, в котором указываются права и обязанности сторон, ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение принятых обязанностей и размер и порядок вознаграждения, а также иные специфические требования.

Как указывалось ранее, заключение подобных соглашений с предприятиями происходит в рамках проведения открытого конкурса на право осуществлять соответствующую коммерческую деятельность в данной системе перевозок, и оценки соответствия кандидата установленным требованиям.

1. Автобусные кассы

Предприятие, которое оказывает услуги по информированию потенциальных пассажиров (интернет-сайт, справочная служба) и осуществляет продажу билетов на пассажирские рейсы, в том числе мультимодальные, обслуживаемые перевозчиками, а также выполняет сервисные функции по вызову авторизованных служб такси.

Все продажи билетов ведутся единой системы перевозок, а также кассах автовокзалов и автостанций, с помощью удалённого доступа (интернет технологии, агентства, терминалы, банкоматы), в рамках единой автоматизированной системы. Система

обеспечит фиксацию информации о продажах билетов, рейсах и обслуживающих их перевозчиков, с целью осуществления в дальнейшем взаиморасчётов за предоставленные пассажирских перевозок. Данный программный продукт должен быть защищен от несанкционированного изменения данных в системе, должен быть понятен в использовании и обеспечивать интересы всех участвующих сторон.

Работа данной системы должна контролироваться Управляющей компанией для гарантирования всем участникам системы перевозок, точности учёта всех перевозок и других взаимоотношений. Кроме этого со стороны Управляющей компании к «Автобусным кассам» предъявляются технические требования к бесперебойности работы и к обеспечению безопасности информации.

Организация функционирования автоматизированной системы базируется на цифровой платформе Экосистемы, с учётом государственных регламентирующих правил.

Доходы данного предприятия складываются из агентского вознаграждения оказанных услуг.

2. Перевозчики

Предприятие, которое осуществляет перевозки пассажиров/грузов по вытребованным маршрутам. Ключевой обязанностью перевозчиков является своевременная подача транспортного средства к месту отправления и доставка пассажиров/грузов до места пребывания и маршруту.

Со стороны Управляющей компании к «Перевозчикам» предъявляются требования к техническому состоянию транспортного средства, к безопасности перевозок, к соблюдению правил осуществления пассажирских перевозок, а также к соблюдению режима труда и отдыха водителей.

«Перевозчик» самостоятельно несет расходы по поддержанию транспортных средств в технически исправном состоянии, а также другие расходы по их содержанию.

Доходы данного предприятия складываются из вознаграждения от каждого проданного билета за минусом агентского вознаграждения Автобусных касс и обязательных отчислений на функционирование всей системы перевозок.

3. Маршрутное такси

Предприятие, которое осуществляет доставку пассажиров в границах места их проживания до места отправления (хаб, автовокзал, автостанция) и обратно для пребывающих пассажиров. Важнейшей обязанностью данного предприятия является организация внутригородских маршрутов до места отправления и следование установленному расписанию. Кроме этого, необходимо предусмотреть возможность безопасной и комфортной перевозки людей с багажом, что является специфической особенностью путешествующих пассажиров.

Таким образом, маршрутные такси получают гарантированный поток пассажиров, которые имеют потребность добраться с багажом до места отправления. «Маршрутные такси», с которыми заключены соглашения получают возможность въезжать на территорию автовокзала и загружать/выгружать пассажиров.

Доход данного предприятия складывается из вознаграждения от каждого пассажира за следование по конкретному маршруту.

4. Такси

Предприятие, которое осуществляет преимущественно доставку пассажиров от места пребывания (автовокзал, автостанция) до места назначения. Справочная служба автовокзала, как отмечалось, также оказывает сервисные услуги по вызову такси для пассажиров как в момент обращения, так и к определенному времени по заблаговременной просьбе (например, к моменту прибытия автобуса).

Соглашением с Управляющей компанией регламентируются требования к техническому состоянию предоставляемых транспортных средств. Наличие выделенного ряда таксомоторных предприятий сможет гарантировать пассажирам требуемый уровень комфорта, уровень цен, а также безопасность.

Доход данного предприятия складывается из вознаграждения от каждого пассажира за вычетом доли, перечисляемой «Автобусной кассе» за вызов. Кроме этого, возможно полностью взимать оплату за перевозку на такси с пассажира в кассе автовокзала (например, безналичный расчет по пластиковым картам), а в дальнейшем осуществлять взаиморасчеты.

5. Служба безопасности

Предприятие, обеспечивающее безопасность на территории автовокзала (автостанции), а именно защиту жизни и здоровья и личного имущества пассажиров, а также имущества автовокзала и других хозяйствующих субъектов в границах территории автовокзала. Кроме этого служба безопасности в своих действиях руководствуется соответствующими требованиями законодательства и взаимодействует с органами внутренних дел.

Доход данного предприятия определяется соглашением с Управляющей компанией, является фиксированной величиной и пересматривается ежегодно в двухстороннем порядке.

6. Автовокзалы/автостанции

Предприятие, которое эксплуатирует здания, помещения и территории автовокзала (автостанции) с целью поддержания их в технически исправном состоянии и состоянии чистоты и порядка, а также управляет составом арендаторов площадей автовокзала в соответствии с утвержденным планом использования зданий и территории (чтобы исключить нецелевое использование помещений отдыха, ожидания и других).

Возможность участия частных инвесторов в эксплуатации Автовокзала должна предусматривать первоначальные вложения в их строительство, реконструкцию и ремонт.

Аренда площадей осуществляется на конкурсной основе для всех заинтересованных хозяйствующих субъектов, коммерческая деятельность которых целесообразна и разрешена на территории автовокзала.

Соглашением с Управляющей компанией прописываются вопросы периодичности проведения капитальных и текущих ремонтов, содержания в чистоте и порядке

эксплуатируемых зданий и территории. Кроме этого определяется размер оплаты за эксплуатацию от Управляющей компании (за содержание общих и обязательных помещений, коммерческая эксплуатация которых изменит условия для пассажиров).

7. Автобусная почта

Необходимо дополнительно отметить отдельный вид коммерческой деятельности, которая будет являться сопутствующей процессу перевозки пассажиров. Таким видом деятельности является автобусная почта, основной услугой которой является логистика перевозок багажа, посылок и конвертов, других грузов по маршрутной сети. В местах отправления и пребывания организуются центры приема и выдачи отправлений. Оказывая комплекс требуемых, сопутствующих услуг.

«Автобусная почта» оплачивает арендные платежи за используемые помещения «Автовокзалу», а также оплачивает услуги «Перевозчиков» за перемещение отправлений.

Доходами данного предприятия являются платежи клиентов за перевозку отправлений по установленным маршрутам.

8. Гостиничный сервис

Обеспечение потребностей пассажиров и путешествующих гостиничными услугами маршрутной сети предоставления услуг

Оценка валового дохода от потенциальных видов коммерческой деятельности

Произведем оценку размера потенциальных доходов от указанных видов деятельности в рамках единой системы перевозок (Таблице 4).

Таблица 4

Сводная таблица потенциальных доходов от различных видов деятельности

Вид деятельности	Источник дохода	Размер дохода (доля или тариф)	Совокупный доход
Автобусные кассы	Выручка от междугородних перевозок (4 млрд. руб.) [1]	5%	200 млн. руб.
Перевозчик	Выручка от междугородних перевозок (4 млрд. руб.) [1]	80%	3,2 млрд. руб.
	Выручка от перевозки отправлений и багажа (375 млн. руб.) [2]	50%	187 млн. руб.
Маршрутное такси	Выручка от городских перевозок на маршрутном такси (160 млн. руб.) [3]	100%	160 млн. руб.
Такси	Выручка от городских перевозок на такси	100%	150 млн. руб.

	(150 млн. руб.) [3]		
Автовокзал	Выручка от аренды помещений (480 млн. руб.) [4]	100%	480 млн. руб.
Автобусная почта	Выручка от перевозки отправлений и багажа (373 млн. руб.) [2]	50%	187 млн. руб.
Управляющая компания	Выручка от междугородних перевозок (420 млн. руб.) [1]	15%	600 млн. руб.
	Выручка от рекламы (120 млн. руб.) [5]	100%	120 млн. руб.

Примечания к таблице:

[1]: Выручка от междугородних перевозок рассчитана как объем перевозок (10 млн. чел.), умноженный на среднюю стоимость перевозки (400 руб.). Объем перевозок определен расчетным путем как доля междугородних перевозок в общем объеме перевозок автобусным транспортом (по РФ составляет 1,15%). В 2019 году по Волгоградской области объем подобных перевозок составил 3,67 млн. чел. С учётом увеличения «прозрачных» перевозчиков, объем перевозок прогнозируем на уровне 10 млн. чел. С подобной оценкой соглашаются эксперты рынка.

[2]: Для расчетов доходов от перевозки отправок и багажа принято, что общий объем данных перевозок составит 2 млн. шт. (около 20% пассажиров провозят с собой дополнительное место багажа кроме одного бесплатного, кроме этого дополнительные объемы отправок, перевозимых сегодня, будут легализованы); средний размер багажа и отправления 5 кг.; средний тариф перевозки багажа за кг. 100 руб.

[3]: Перевозки пассажиров до места отправления в целом составляют 10 млн. человек. Доля пассажиров, которые воспользуются маршрутным такси составляет 85%, а доля тех, кто воспользуется услугами такси, - 15%. Средняя стоимость поездки на маршрутном такси составляет 100 руб., аналогичная поездка на такси – 20 руб.

[4]: Доход от аренды определен как произведение всех площадей, которые могут быть сданы в аренду, средней ставки аренды за 1 кв.м. площади в месяц и 12 месяцев. Общая площадь принимается в 160000 м.кв. Площадь, подлежащая коммерческому использованию, составляет 50% от общей площади. Заметим, что все коммерческие предприятия, которые ведут деятельность на территории автовокзала уплачивают аренду (в частности, автобусные кассы, автобусная почта и другие). Средняя ставка ежемесячной аренды составляет 500 руб.

[5]: Доход от размещения рекламы оценен экспертным путем.

Выводы:

1. Система перевозок пассажиров автобусным транспортом в Волгоградской области нуждается в реформировании в разрезе организации пассажирских/грузовых перевозок и взаимодействия участников этого процесса.
2. Стратегической целью данного реформирования является изменение маршрутной сети пассажирских/грузовых/авиа перевозок от действующей в настоящее время системы по принципу «Каждый с Каждым» к организации перевозок по структуре «хабов» (пассажирских узлов).
3. Уже в настоящее время необходимо и возможно изменить сложившиеся отношения в системе перевозок между автовокзалами и перевозчиками с целью активного привлечения частных инвесторов в пассажирские перевозки. Коммерческие компании заинтересованы в подобном участии, так как получают постоянный гарантированный поток пассажиров (потенциальных клиентов).
4. Важнейшим условием участия частного капитала в модернизации отрасли автобусных перевозок является построение понятных и прозрачных (без коррупционных схем и составляющих) взаимоотношений между участниками рынка.
5. С другой стороны, социальная значимость пассажирских перевозок, а также необходимость гарантировать безопасность и качество перевозок, подтверждают важность формирования контролирующего органа, который обязан разрабатывать требования к участникам рынка и контролировать их исполнение. Инструментом подобного контроля может выступать заключение соглашений с каждым участником рынка, в котором прописываются права и обязанности, а также ответственность и вознаграждение.
6. Предварительные расчеты доходов потенциальных видов деятельности, которые могут осуществляться в рамках единой системы перевозок, подтверждают заинтересованность частных инвесторов в подобном бизнесе.
7. Ключевыми преимуществами предлагаемой единой системы перевозок являются прозрачность взаимоотношений хозяйствующих субъектов (в том числе значительная легализация части доходов) и гарантии безопасности, комфорта и доступности автобусных перевозок для пассажиров.

Синергетический эффект реализации проекта:

Современный высоко технологичный проект, с нулевым углеродным следом, решает задачи правительства по масштабной реализации планов модернизации отрасли: пассажирских/грузовых/авиа перевозок, интеграции с другими отраслями экономики, развитие мультимодальных перевозок и новых экономически выгодных отношений между различными отраслями экономики. Реализуемый как пилотный проект, для последующего масштабирования. Обладает мощнейшей синергией с различными отраслями экономики, различных ведомств и Министерств, существующим научным потенциалом.

Для **жителей Волгоградской области** проект, создаёт рабочие места, открывая новые востребованные бизнесы и производства, в партнёрстве с создаваемой сетью логистических хабов. Расширяя географию проживания, прирастая новыми населёнными пунктами, привлекательными для граждан, открывая перспективы молодым жителям Волгоградской области. Меняя тенденцию оттока, на вектор притока населения в Волгоградскую область. В полной мере реализуя уникальное географическое расположение, превращая в мощный экспортно-импортный центр каспийского региона с его круглогодичным выращиванием с/х культур, переработкой, и востребованной продукцией произведённой на территории Волгоградской области, России, других стран.

Для учебных и научно технических заведений, подготовка кадров, развитие научной базы, поставщиков специалистов в развивающиеся отрасли.

Поддерживая современную тенденцию на развитие и внедрение «Зелёных» технологий, делая территорию области комфортной, безопасной и доступной. Развивая непроизводственные сектор, туристических кластеров, включая зону прогрессивного развития островной системы о. Голодный - о. Сарпинский, и других уникальных природных заповедников и территорий, востребованных гражданами России, других стран, в создаваемой инфраструктуре логистических хабов.

Инвесторам - инфраструктурные проекты всегда были наиболее привлекательны, особенно применяющие, современные передовые технологии, с нулевым углеродным следом. Инвестируя в синергию многолетнего опыта и знаний специалистов различных отраслей и стран, в самый востребованный сектор экономики – Логистику.

Минпромторг - развитие перспективных разработок и технологий «зеленого» направления, с нулевым углеродным следом. Сеть зарядных электрических и газовых, водородных станций, для обслуживания сети логистических хабов и территорий обслуживаемой этой сетью с населением более 14 млн. человек, и дальнейшего масштабирования по России.

Минсельхоз – реализация государственной программы по созданию федеральной сети ОРЦ и программы импортозамещения, а также продовольственной безопасности страны.

Минтранс – выполнение планов Национальной стратегии Российской Федерации, Федеральных законов о Транспортной безопасности, доступности для граждан России.

Росатом – создание и развитие электрических и водородных технологий, с использованием как собственных так и зарубежных разработок, строящимся совместным производствам на территории России, это уникальная возможность по тестированию в реальном проекте на территории Волгоградской области.

Ростех – развёртывание и тестирование сетей 5G, создание совместных предприятий по выпуску различной продукции, машиностроения на территории области, на новых технологиях с уникальными логистическими возможностями сети Хабов по обслуживанию значительной территории России.

России – синергия усилий граждан, министерств и ведомств на примере реализации пилотного проекта, для дальнейшего масштабирования в масштабах страны.

Проект базируется на: **ESG** — стратегия работы бизнеса, основанная на трёх принципах: **Environmental, Social and Corporate Governance** (окружающая среда, социальная ответственность и корпоративное управление). **ВЭБ начал поддержку ESG-трансформации в 2020 году, а также утвердил ESG-стратегию, которая стала частью общей стратегии развития группы до 2030 года.** Поддерживая проекты, содержавшие современные стратегии развития отраслей экономики базирующихся на этих принципах.



Слетин
Игорь Анатольевич

Руководитель проекта
+79195459387
PROJECT@NAROBUS.RU