



РАО РОСАВТОТРАНС



Российская автотранспортная компания

Почтовый адрес: 115035, Москва, Софийская наб., д.34 «В» тел./факс: (495) 943-28-08

ИНН 7707028726 КПП 770601001

<http://www.rosavtotrans.su>, <http://www.rosavtotrans.pf>

inform@rosavtotrans.su

Презентация

«Скоростной транспортный конвейер на автомагистрали «Азия-Европа»

(северный вариант Шелкового пути)»

Резюме Проекта:

Инициатор проекта: Российская акционерная автотранспортная компания открытого типа «Росавтотранс»

Место расположения: Россия, Москва

Сумма инвестиций проекта: 8 648 452 060,00р.

Обзор основных показателей:

1. Поддержка на уровне Совета по транспортной политике при Интеграционном комитете ЕврАзЭС
2. Время освоения инвестиций проекта: 3 года
3. Оборот денежных средств:

	Годы									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Затраты (млн руб)	4 515	5 352	5 823	5 478	5 478	5 478	5 478	5 478	5 478	5 478
Доходы (млн руб)	0	1 058	5 660	11 138	11 138	11 138	11 138	11 138	11 138	11 138
Прибыль (млн руб)	-4 515	-4 293	-162	5 660	5 660	5 660	5 660	5 660	5 660	5 660

Цели проекта

- Создание инфраструктуры транспортного конвейера скоростной доставки грузов.
- Предоставление высококачественных логистических услуг участникам рынка транспортных грузовых перевозок на междугородных автомобильных перевозках.

Суть предлагаемого проекта

Заключается в организации бизнеса и получении прибыли от оказания логистических услуг на коммерческой основе участникам международного автотранспортного рынка грузовых перевозок посредством создания и внедрения скоростных транспортных конвейеров, основанных на базе современных логистических технологий: развития разветвленной сети логистических центров, создаваемых на основе мобильных модульных сооружений, эстафетной технологии передачи грузов и управления автотранспортными потоками, складской логистикой с помощью транспортной аналитической информационной системы «Ямщик».

В результате реализации проекта

Будет создан высокоэффективный скоростной транспортный конвейер по маршруту Казахстан (Достык) – Челябинск – Казань - Москва – Беларусь (Брест) с высоким уровнем логистических услуг, со скоростью движения груза 1200 км в сутки.

Рынок сбыта и структура потребителей:

Предполагается, что созданные в ходе реализации Проекта системы складской, транспортной и информационной логистики будут реализовываться как продукт Проекта для участников рынка транспортных услуг. Потребителями складской, транспортной систем и диспетчерского управления могут быть не только участники международных грузовых перевозок, но и междугородних, что значительно расширяет область внедрения системы скоростных транспортных конвейеров.

Сфера транспортных услуг охватывает на первоначальном этапе хозяйствующих субъектов, выполняющих функции автотранспортных экспедиторов, автоперевозчиков грузов и грузовладельцев.

Наличие инфраструктуры: автомобильные дороги федерального и регионального уровня.

Новизна проекта

1. Создание современной инфраструктуры скоростных транспортных конвейеров на автомагистрали «Европа – Азия» (северный вариант Шелкового пути - Казахстан (Достык) – Челябинск – Казань - Москва – Беларусь (Брест)).
2. Преобразование информационных бизнес-процессов грузоперевозок на базе Интернет-технологий и современных программных решений.
3. Интегрирование отдельных видов автотранспортного бизнеса в Единый скоростной транспортный конвейер:
 - эстафетная технология доставки грузов;
 - диспетчеризация и контроль грузовых перевозок на основе спутниковых навигационных систем и сети интернет;
 - подработка грузов и складская логистика на базе современных технологий.
4. Управление автотранспортными грузовыми потоками на базе современных информационных технологий с использованием транспортной аналитической информационной системы «Ямщик».
5. Строительство и эксплуатация логистических центров на основе мобильных модульных сооружений, не требующих наличия разрешительной документации по возведению объектов, что значительно сокращает сроки ввода в эксплуатацию.
6. Создание комплексной системы безопасности на транспорте при дальних автогрузовых перевозках с использованием современных технологий и созданием благоприятных условий труда и отдыха водительского состава.



Команда проекта:

1. Президент РАО «Росавтотранс» Цибилов Юрий Михайлович – Руководитель проекта;
2. Стружкин Н.П. (наука и информационные технологии) – Первый вице-президент РАО «Росавтотранс», к.э.н.;
3. Муленок А.Г.(автомобильный транспорт) – Вице-президент РАО «Росавтотранс»;
4. Грищенко С.М. (проектирование инфраструктуры) – Генеральный директор ЗАО «Гипротрансдорпроект»;
5. Степанов А.А. (логистика и автомобильный транспорт) – д.э.н., профессор кафедры автомобильного транспорта ГУУ;
6. Слюсарева Н.И. (инвестиционное проектирование и оценка земельных ресурсов) – Генеральный директор ОАО «Земельные ресурсы», к.э.н.,
7. Дудков А.А. (вопросы страхования) – Заместитель руководителя Центра автомобильного страхования «ВСК-Страховой дом»

Предполагаемый штат сотрудников: 1600 водителей, обслуживающий персонал – 180, управленческий и административный аппарат – 50.

Описание Проекта:

В 2010 году лидерами трех стран России, Казахстана и Белоруссии было заключено соглашение о создании на территории этих стран Таможенного союза, а также был подготовлен и ратифицирован Таможенный кодекс Таможенного союза. Эти шаги позволили выйти на новый уровень межгосударственных взаимоотношений, особенно в области грузоперевозок и обеспечения транзитного перемещения грузов по территориям этих стран. Ни для кого не секрет, что транзитный потенциал России и стран ЕврАзЭС развит недостаточно, а эффективность грузоперевозок в России по сравнению с советским периодом ниже в несколько раз.

<h3>О компании</h3> 
<ul style="list-style-type: none">• 1990 год – создание Государственного концерна «Росавтотранс»• 1993 год – создание Российской акционерной автотранспортной компании открытого типа «Росавтотранс»• Компания объединяет более 30 региональных автотранспортных организаций


Таможенный союз дает возможность приступить к реальному решению этих двух проблем и создает предпосылки для организации высокоэффективных грузоперевозок автомобильным транспортом. Компания «Росавтотранс» ставит одной из своих важнейших задач создать такой рынок международных и междугородних грузоперевозок, где конкурентоспособность автомобильных перевозок будет существенно повышена и будет соответствовать не ниже уровню

аналогичных перевозок в развитых странах.

Компания «Росавтотранс» работает на рынке оказания транспортных услуг на базе автомобильного транспорта с 1990 года. В составе компании более 30 региональных организаций. Услуги предоставляются более чем 22 000 единицами грузовой, пассажирской и специальной техники. В своей деятельности компания оказывает услуги грузовых и пассажирских перевозок, а также экспедиторского и информационно-аналитического обслуживания перевозок. В последние несколько лет компания сильно диверсифицировала свой бизнес, существенно расширив спектр предоставляемых услуг.



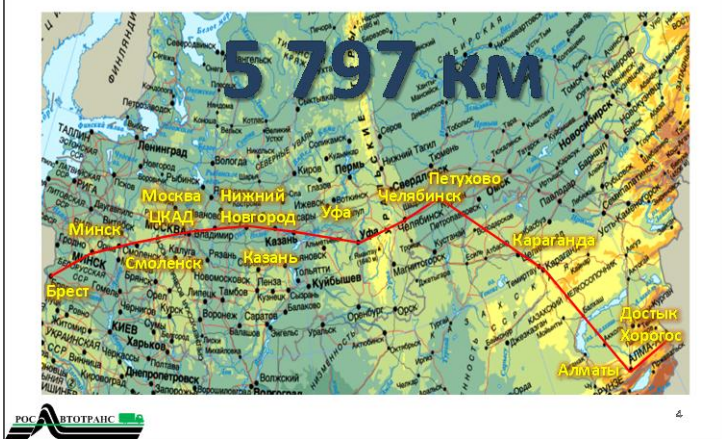
С 2005 года компания «Росавтотранс» разрабатывает Проект по организации скоростных грузоперевозок, получивший название «Скоростной транспортный конвейер». В 2010 году по этому Проекту был подготовлен Пилотный проект «Скоростной транспортный конвейер на автомагистрали Азия-Европа (северный вариант Шелкового пути)», где основной целью является реализация технологии грузоперевозки в максимально короткие сроки в рамках действия Таможенного

союза России, Казахстана и Белоруссии в рыночных условиях с использованием эстафетной технологии доставки грузов. В результате внедрения Пилотного проекта может быть достигнута скорость доставки грузов по территории государств Таможенного союза 1200 км/сутки с применением эстафетной технологии грузоперевозки.

Комментарий: эстафетная технология предполагает, что полуприцеп с грузом, пришедший на логистический центр, перецепляется на другой тягач без нарушения таможенных пломб и продолжает движение по намеченному маршруту на другом тягаче. В результате, сохраняя расстояние, проходимое одним транспортным средством, в 400-800 километров в сутки, обеспечивается перемещение грузов в сутки на расстояние 1200 километров. При этом средняя скорость транспортного средства будет составлять 50 км/ч, что соответствует текущему положению дел в грузоперевозках на территории Российской Федерации. Создание Таможенного союза и принятие Таможенного кодекса создали условия для реализации данной технологии при международных и междугородних грузоперевозках в рамках маршрута по территориям государств Таможенного союза.

По мере развития автомобильных дорог в России и других странах средняя скорость движения транспортных средств будет увеличиваться, что приведет к увеличению расстояния, на которое будет перевозиться груз в сутки.

Маршрут грузоперевозки



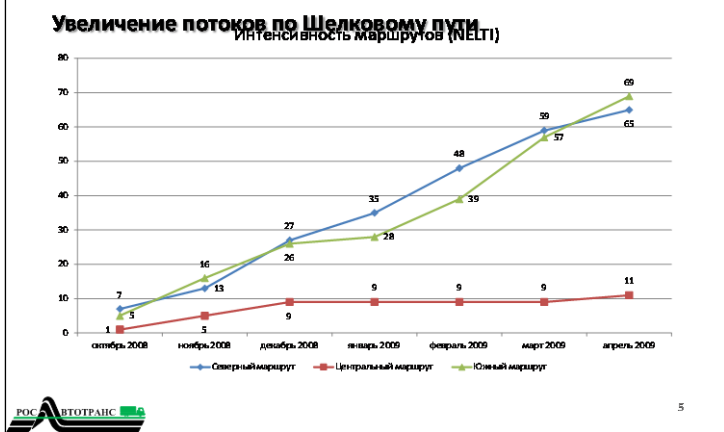
Весь проект направлен на создание транспортно-информационной инфраструктуры грузоперевозок из Китая в Европу и обратно через страны Таможенного союза. В качестве базового маршрута для реализации Проекта был выбран северный вариант «Шелкового пути» через города: Брест, Минск, Смоленск, Москва, Нижний Новгород, Казань, Уфа, Челябинск, Караганда, Астана, Алматы. В современных условиях состояния развития транспортной инфраструктуры данный маршрут является наиболее предпочтительным. К тому же, данный маршрут, по оценкам экспертов и аналитиков, является одним из наиболее часто используемых при автомобильных грузоперевозках, что отражено на данном слайде.

Комментарий: из Китая сегодня сформировано 2 основных рентабельных маршрута «Шелкового пути»: южный вариант через Алматы и далее через Киргизию в Турцию и Европу, северный вариант через Алматы, Астану в Россию и далее Белоруссию, Украину, Литву в Европу. Выбор северного варианта обусловлен высоким товарооборотом, существующей автомобильной дорогой, обеспечение соизмеримого транзитного потенциала государств на маршруте, участием государств в Таможенном союзе.

Сегодня в Казахстане восстанавливаются и строятся новые дороги. В частности, формируется маршрут через Алматы, Шымкент, Кзыл-орду в направлении Оренбурга. Сроки строительства данного маршрута Казахстанским правительством определены к концу 2012 года, в то время, как Пилотный проект предполагается реализовать к концу 2011 года. Также в пользу используемого северного варианта говорит определенность в маршруте через Уфу, Челябинск с выходом на погранпереход в Петухово.

В случае необходимости, за счет использования мобильных модульных сооружений в логистических центрах Пилотного проекта, в течение месяца нужные логистические центры могут быть перебазированы на новые места размещения в соответствии с изменяемыми автодорожными маршрутами и экономической целесообразностью.

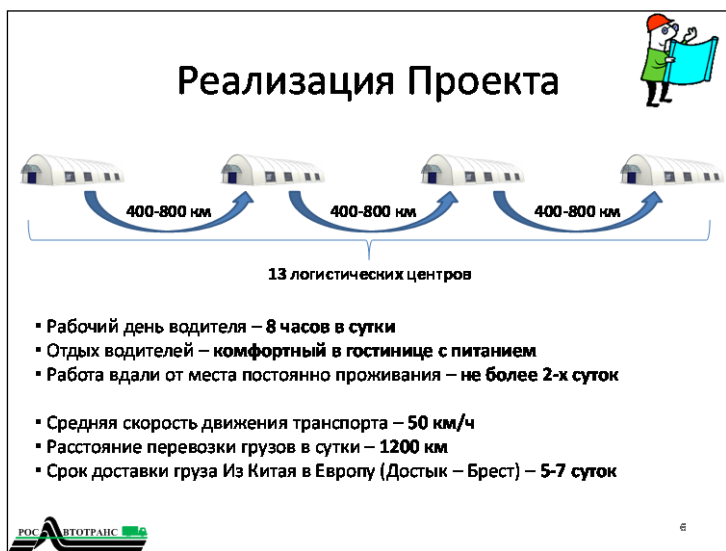
Маршрут грузоперевозки



В 2008-2009 годах по маршрутам «Азия-Европа» реализовывался Проект NELTI, который позволил оценить интенсивность различных маршрутов этого направления. Оценка проводилась не только по грузоперевозкам из Китая в Европу, но и в обратном направлении. Результаты данного исследования показали, что основными по интенсивности грузопотоков являются направления северного и южного маршрутов, где северный вариант пролегает через территории Казахстана, России и

Белоруссии.

Это видно на представленном графике, где два поднимающихся вверх графика соответствуют Северному и Южному маршрутам. Эти два графика показывают, что интенсивность грузопотоков по обоим маршрутам примерно идентична, но отсутствие в составе Таможенного союза других Азиатских стран пока не позволяет говорить о практической возможности в реализации нашего Пилотного проекта. Поэтому основным наиболее предпочтительным маршрутом является Северный вариант «Шелкового пути».



Реализация Пилотного проекта предполагает создание или использование существующих логистических центров, общим количеством 13 центров, размещенных на расстоянии друг от друга в 400-500 километров и, в некоторых случаях, 700-800 километров. Такая организация размещения логистических центров позволяет реализовать наиболее удобные условия труда водителей, обеспечивая 8-ми часовой рабочий день, возможность комфортного отдыха между рейсами, возвращение водителей к месту

постоянного проживания не более чем через 2 суток. При этом эстафетная технология, реализуемая при грузоперевозке, дает возможность везти груз по маршруту следования практически без задержек на логистических центрах, позволяя при средней скорости в 50 км/ч доставлять груз на расстояние в 5500 километров за 5-7 суток, в то время как текущее время доставки составляет 12-19 суток, а в некоторых случаях и более. Принятие и ратификация Таможенного кодекса Таможенного союза открыла непосредственные возможности организации подобной технологии скоростной доставки грузов.



Каждый логистический центр в Проекте является не только элементом инфраструктуры для складирования грузов, но и инструментом реализации комфортных условий работы водителей и обеспечения грузоперевозки.

Одной из ключевых особенностей данных логистических центров является их мобильность и модульность, позволяющая оперативно передислоцировать их в случае изменения маршрутов грузоперевозки, а также оперативно (менее месяца) развернуть их на

выделенной территории, обеспечив, при этом необходимый уровень безопасности для грузов, транспорта и людей.

В состав логистического центра включаются:

- складские помещения для кратковременного хранения отправляемых и принимаемых грузов;
- отстойник для автомашин, обеспечивающий удобные условия стоянки машин между рейсами и возможность оперативной замены автотранспорта;
- ремонтная база для контроля и оперативного ремонта автотранспортных средств;
- гостиница для отдыха водителей с организацией двухразового питания;
- автозаправочная станция для обеспечения автотранспорта качественным топливом;
- медицинский пункт для контроля медицинских параметров водителей, отправляемых в рейс;
- информационный центр для обеспечения информационно-документарного обслуживания грузоперевозки и реализации оперативного диспетчерского обслуживания.

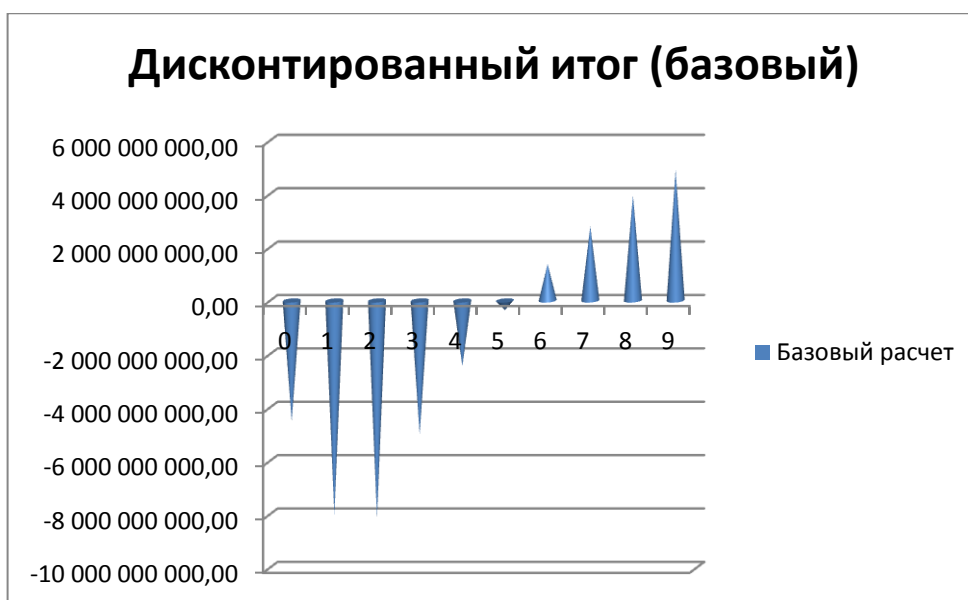
Комментарий: все логистические центры представляются комплексами мобильных модульных сооружений, которые позволяют их легко демонтировать и разместить в новом месте. Подобные сооружения имеют широкое применение в оборонной сфере и могут быть применены для гражданских потребностей. За счет мобильности данных сооружений нет необходимости в оформлении большого количества разрешительной документации на строительство. При этом, подобные сооружения могут функционировать в полностью автономном режиме, что дает возможность, при острой необходимости, разместить их без подведения или с минимальным подведением коммуникаций. Высокий уровень экологичности данных сооружений также дает существенное преимущество таких логистических центров перед капитальными строениями.

Сегодня уже разработан макет такого логистического центра.



Создание Таможенного союза и развитие современных информационных технологий также обеспечивает реалистичность реализации скоростного транспортного конвейера. В частности, Пилотный проект предусматривает использование навигационной системы на базе ГЛОНАСС. Дополнительно, чтобы обеспечить оперативность работы сотрудников по организации грузоперевозки и отправки водителей в рейс, Проект предусматривает создание единого информационного пространства на

всем рассматриваемом маршруте, использующего технологии электронного документооборота с применением механизмов электронной цифровой подписи. Также в рамках единого информационного пространства создается информационно-аналитического блока для сбора, консолидации и формирования загрузки транспорта в любом из логистических центров, повышая эффективность работы автомобильного транспорта, не позволяя автотранспорту двигаться по маршруту пустым.



Для реализации Пилотного проекта по расчетам экономистов компании «Росавтотранс» требует около 8,5 млрд. рублей, имея сроки окупаемости – 5 лет с момента начала финансирования. В результате реализации Проекта грузоперевозки перейдут на новый качественный уровень оказания транспортных услуг, а государства Таможенного союза смогут существенно повысить свой транзитный потенциал.

Пилотный проект скоростного транспортного конвейера является инновационным проектом с высоким уровнем рентабельности и включающим современные технологические и инфраструктурные решения для организации высокоэффективных грузоперевозок.

Для оценки экономической эффективности использовалась норма дисконта 21,91%, рассчитанная относительно:

- годовая инфляция – 7,5%;
- ставка рефинансирования – 8%;
- норма риска проекта – 5%.

В соответствии с данными исходными данными экономические расчеты следующие:

	Базовый	Оптимистичный	Пессимистичный
Ставка дисконта – 21,91% (инфляция – 7,5%, ставка рефинансирования – 8%, риск проекта – 5%)			
NPV (руб)	4 896 248 557,20 руб.	7 440 839 849,72 руб.	2 772 297 253,43 руб.
IRR (%)	35%	43%	30%
PI	2,08	2,83	1,61
Окупаемость (лет)	6 лет	5 лет	7 лет

Риски Проекта:

При выполнении Проекта «Скоростной транспортный конвейер на автомагистрали «Азия-Европа» (северный вариант Шелкового пути)» предполагается внедрение инновационной технологии для современного развития России и стран ЕврАзЭС и СНГ, входящих в состав Таможенного союза. Предыдущий опыт использования данной технологии основывался на том, что ключевым игроком являлось государство: фельдгегерская служба, система УТЭПов в СССР. Современные условия предполагают, что основу системы составляют рыночные отношения, прикрепленные к государственным услугам на уровне таможенного регулирования и организации движения транспорта по транспортным маршрутам.

В результате рассмотрения текущего состояния дел в странах Таможенного союза выделены следующие риски и их решения.

№	Риски	Решения
1.	<p>Юридические риски</p> <ul style="list-style-type: none"> • таможенное оформление грузов предполагает глубокое юридическое сопровождение Проекта. Текущие условия таможенного оформления предполагают задержки транспорта на границе до 7-12 суток; • национальное законодательство не предполагает свободной схемы организации перецепки/перегрузки грузов или смены водительского состава на всем протяжении перемещения груза. Для организации проекта в рамках национального законодательства используется разрешительная система грузоперевозки, что приведет к увеличению задержек в доставке грузов на 2-3 дня в рамках работы каждой автогрузовой станции 	<p>Обеспечение свободного прохода через таможенные терминалы обеспечивается: собственным брокером на таможенных терминалах, электронным документооборотом (это вписывается в стратегические программы развития России и Таможенного союза), четким следованием графику передвижения транспортных средств</p> <p>Законодательство Таможенного союза (ст.122 Таможенного кодекса) предусматривает использования уведомительной системы грузоперевозки при организации эстафетной технологии. Это позволяет организовать на территории Таможенного союза эстафетную технологию</p> <p>Впоследствии работы национальных законодательных органов национальное законодательство будет приведено в соответствие с законодательством Таможенного союза. Данная задача стоит в программе оптимизации законодательства стран Таможенного союза и ЕврАзЭС</p>
2.	<p>Экономические риски</p> <p>Недостаточная загрузка транспортных средств грузами с последующим снижением прибыльности Проекта</p>	<p>Текущее развитие взаимоотношений между Китаем и Европейскими государствами показывает, что в ближайшие 3-5 лет объем грузопотока будет увеличиваться в несколько раз. Россия, по договоренности с Китайским Правительством, на территории Китая (Шанхай) организовала товарную биржу, через которую на Россию и через Россию будут организовываться поставки товаров</p> <p>В России организован китайский бизнес-парк Гринвуд, который обеспечивает поставки китайских товаров в России</p> <p>Строительство дороги по территории Казахстана подтверждает высокую вероятность увеличения товаропотоков из Китая на Россию</p> <p>Часть транспортных средств будет выведена в работу по подвозу грузов из</p>

№	Риски	Решения
		промышленных зон стран Таможенного союза
3.	<p>Технологические риски</p> <p>Задержки в грузоперевозках и невозможность выхода на проектные скорости</p>	<p>Использование современных информационных технологий в части навигационного отслеживания, электронного документооборота, электронной коммерции, тотальной автоматизации процессов, - и организации движения транспорта по графику движения на базе ВРМ технологий снижает риск до незначительных величин.</p> <p>Для каждой операции разрабатывается инструктивный и методический материал по организации работы. В течение 3-х лет развития технологии грузоперевозки с постепенным введением транспорта в систему весь процесс будет отлажен.</p>
4.	<p>Кадровый риск</p> <p>Недостаточное количество высококвалифицированных специалистов и водителей влияет на скорость развития Проекта</p>	<p>В интересах Проекта создается специализированный образовательный центр, который в дополнение к образованию в профильных ВУЗах обеспечивает повышение квалификации специалистов и водителей для Пилотного проекта.</p> <p>При рассмотрении производителей отдельных марок седельных тягачей учитывается фактор возможности организации обучения водителей и технических специалистов работе скупаемыми транспортными средствами.</p>
5.	<p>Политический риск</p> <p>В период 2011-2012 годы в России проходят выборы в Государственную Думу и Президента РФ.</p> <p>Этот риск оказывает влияние на стабильность обстановки в политических кругах, от которых зависит продвижение проекта</p> <p>Заинтересованность стран Таможенного союза в реализации Пилотного проекта может оказаться достаточно низкой</p>	<p>По экспертным оценкам политологов политическая и экономическая стратегия развития России и Таможенного союза на очередной президентский срок не должна измениться.</p> <p>Экспертами оценивается вероятность изменения политического развития России менее 10%</p> <p>Заинтересованность может быть повышена за счет следующих факторов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • существенное увеличение налоговых поступлений в страны, где ведется грузоперевозка; • организация новых рабочих мест в регионах организации автогрузовых станций; • существенное развитие транзитного потенциала стран Таможенного

№	Риски	Решения
		союза; • повышение эффективности и оптимизация работы автомобильного транспорта на транспортных коридорах.

Коммерческое предложение:

- участие в финансирование Проекта;
- участие в управлении Проектом;
- участие в реализации Проекта;
- участие в распределении прибыли.