

Презентация проекта "Новое метро России - частное надземное метро".

1

Часть 1

Как решить транспортную проблему в городах России?

Транспортная проблема в городах РФ, по опросам населения, стоит по остроте на следующем месте после жилищной.





- 1. Для решения транспортной проблемы в городах и регионах России требуется построить в короткий срок линии метро.**
- 2. В федеральном, региональных и городских бюджетах нет денег на строительство метро в необходимом объеме.**
- 3. Следует строить во много раз менее затратное надземное метро за счет частного финансирования без участия государственного сектора.**
- 4. Надземный метрополитен должен находиться в частной собственности и управляться частной компанией в виде публичного акционерного общества (ПАО).**

Для решения транспортной проблемы в городах и регионах России требуется построить в короткий срок линии метро.



1. В городах и регионах России существует потребность в строительстве линий метро (массового скоростного внеуличного транспорта).
2. Строить метро возможно не только в городах-миллионниках, но и в городах с населением свыше 300 тысяч человек.
3. В странах Европы метрополитен представлен также в городах с населением около 500 тысяч человек (Глазго, Нюрнберг, Севилья, Генуя, Роттердам, Осло, Лиссабон, Лион и другие).
4. С учетом зарубежного опыта в городах-миллионниках следует иметь от 50 км до 150 км линий метро. В других городах - от 20 км до 80 км.
5. Минимально нужно построить 10 км линий метро в городах. Дополнительно к тому 20 км для связи с пригородами.

**Проблемы в строительстве метрополитена в РФ.
При нынешних темпах строительства в РФ потребность в линиях метрополитена будет удовлетворена только через 50 лет.**



1. В Санкт-Петербурге метро строится в среднем по 2 км тоннелей в год. Дополнительные 100 км линий метрополитена в городе будут построены только через 50 лет. Но в линиях метро нуждаются еще и многочисленные пригороды Петербурга. Нужно построить еще 200 км.
2. Нижний Новгород, Казань, Самара, Екатеринбург, Новосибирск - города с метрополитеном. В этих городах за 20 лет построили не больше 5 км линий метрополитена. Челябинск, Омск, Красноярск - строительство прекращено.
3. Нижний Новгород и Самара - самый низкий в стране абсолютный и относительный пассажиропоток, перевозки дотируются из бюджета. В Екатеринбурге и Новосибирске - городах с населением свыше 1,5 миллиона - метрополитен перегружен по пассажиропотоку.

В федеральном, региональных и городских бюджетах нет денег на строительство метро в необходимом объеме.



1. Ранее затраты на строительство метрополитена были около 5 млрд. рублей на 1 км линий.

Сейчас затраты выросли в 2-3 раза.

На постройку 10 км метрополитена нужно от 50 млрд. рублей.

2. Невозможно рассчитывать на федеральную финансовую помощь для строительства метрополитена.

3. Московский метрополитен строится только за счет бюджета Москвы без участия федерального бюджета.

Бюджет Москвы превышает бюджеты городов в сотни раз, а бюджеты регионов - в десятки раз.

4. Таких трат ни регионы, ни города не могут себе позволить.

В подавляющем большинстве городов и регионов бюджеты сводятся с дефицитом.

Следует строить во много раз менее затратное надземное метро за счет частного финансирования без участия государственного сектора.



1. Надо искать менее затратные способы создания массового скоростного внеуличного транспорта.

2. Во многих странах большинство линий городского метрополитена составляют надземные линии на эстакадах. Затраты на строительство надземного метро в 20 раз меньше, чем на подземный метрополитен. Надземное метро дешевле в эксплуатации, безопаснее и комфортабельнее для пассажиров.

3. Низкие затраты позволят перевозить жителей города по минимальным тарифам. Надземное метро можно строить быстрым темпом. За несколько лет возможно решить транспортную проблему в городах России. При этом без привлечения государственных средств.

Надземный метрополитен должен находиться в частной собственности и управляться частной компанией в виде публичного акционерного общества (ПАО).



1. Метрополитен во многих странах управляется частными компаниями. В Аргентине и Японии линии метро были приватизированы и находятся в частной собственности.
2. В городах и регионах России следует решать транспортную проблему за счет частного сектора, то есть метро должно строиться за счет частных инвестиций и находиться в частной собственности.
3. В связи с длительными сроками окупаемости строительства метрополитена финансирование должно происходить с помощью привлечения акционерного капитала путем создания публичного акционерного общества (ПАО) и продажи акций всем желающим.
4. Создание параллельной транспортной системы (массового скоростного внеуличного транспорта) позволит сократить затраты на содержание государственного транспорта, а также снизить нагрузку на коммерческий транспорт.
Частный надземный метрополитен будет приносить налоговые доходы в государственную казну.

Часть 2

**Проект Новое метро России.
Строительство в городах и регионах России частного надземного метро.**



Общая длина надземных трасс в свыше 60 городах и регионах РФ - свыше 3 тысяч км.

Капитализация публичного акционерного общества Новое метро России - свыше 10 триллионов рублей.

Экономическое обоснование.

1. Затраты на строительство в расчете на 1 км трассы надземного метро - 300 млн.рублей.
2. Доходы в расчете на 1 км трассы надземного метро - 326 млн.рублей.
Из них:
Плата за проезд - 146 млн.рублей.
Плата за аренду коммерческих помещений в составе станций - 180 млн.рублей.
3. Капитализация в расчете на 1 км надземного метро - свыше 3 миллиардов рублей.

Условия для обоснования.

1. Пассажиропоток в сутки в расчете на 1 км путей - 20 тысяч поездок.
2. Тариф за 1 поездку - 30 рублей.
3. Себестоимость перевозки пассажира - не более 10 рублей.
4. Норма коммерческих помещений в составе станций в расчете на 1 км трассы - до 10 тысяч кв. метров.
5. Годовая арендная плата - 18 тысяч рублей за 1 кв.метр.

Часть 3

Конечная цель создания Нового метро России (частного надземного метро) - публичное акционерное общество с капитализацией свыше 1 триллиона долларов.



Этапы достижения цели.

1. Строительство частного надземного метро.
2. Приватизация государственного подземного метрополитена.
3. Слияние частного надземного метро и приватизированного подземного метрополитена в единое акционерное общество.
4. Экспансия на внешние рынки.
5. Капитализация свыше 1 триллиона долларов.

Городские и региональные власти не заинтересованы в реализации проекта строительства частного надземного метро.



Задачи и интересы городских и региональных властей.

1. Удержание власти в своих руках.
2. Получение личного дохода от:
 - а) распоряжения государственной собственностью
 - б) распоряжения государственным бюджетом
 - в) отправления государственных функций

Решение транспортной проблемы и строительство частного надземного метро противоречит интересам городских и региональных властей.

Как преодолеть сопротивление проекту городских и региональных властей?



Приобретение союзников в лице населения, местного бизнеса и власти.

1. Население.

С помощью просвещения, пропаганды и агитации.

2. Бизнес.

Долевое участие в сопутствующих проектах частного надземного метро (доли в ТРК, жилищном строительстве и т.д.).

Бизнес будет лоббировать проекты частного надземного метро пользуясь своими связями в органах власти.

3. Власти.

Долевое участие в сопутствующих проектах частного надземного метро.

Представители власти будут приобретать акции проектов частного надземного метро и будут заинтересованы в развитии проекта.

С чего начать реализацию проекта в регионах?



1. Строительство трассы частного надземного метро на частной земле для связи с пригородами.
Покупка земли для трассы надземного метро, для строительства суперкомплекса и строительства города-спутника.
2. Строительство надземного метро в городе.

Стадия стартапа.



1. Создание публичного акционерного общества (ПАО) Новое метро России.
2. Создание эскизного проекта частного надземного метро.
Затраты - 1 млн.рублей.
3. Разработка строительного проекта первой линии надземного метро длиной 10 км.
Затраты - от 10 млн.рублей.
4. Покупка земельных участков для строительства первой линии надземного метро.
Затраты - от 50 млн.рублей.

Бизнес-модель Нового метро России (частное надземное метро).

Большую часть дохода Нового метро России будет составлять арендная плата за коммерческие помещения в составе станций.

В городах и регионах РФ - от 50% в составе дохода.

В Санкт-Петербурге и пригородах - от 70% в составе дохода.

Норма коммерческих помещений в составе станций в расчете на 1 км линий - 10 тыс. кв. метров.

Годовая арендная плата в городах РФ - 18 тысяч рублей за кв. метр.

В Санкт-Петербурге - 36 тысяч рублей за кв. метр.

Обоснование бизнес-модели частного надземного метро.

Большой поток пассажиров через станции увеличивает доходность торговых и сервисных предприятий. Потoki через станции метро в городах являются максимальными в сравнении с другими местами скопления населения.

Арендная плата и площадь коммерческой недвижимости прямо пропорциональны проходящему потоку.

Например, в Санкт-Петербурге возле многих станций метрополитена были построены ТРК с площадью в квадратных метрах, которая превышает цифру суточного потока пассажиров через станции (при суточном потоке 80 тысяч человек площадь ТРК может превышать 80 тысяч кв. метров в 1,5-2 раза).

Сопутствующие проекты Нового метро России.



1. Строительство мегамоллов с площадью около 200 тыс. кв.метров в 10 км от городов.

Долевое участие Нового метро России - до 50%.

2. Строительство городов-спутников в 10 км от городов.

Долевое участие Нового метро России - до 20%.

3. Строительство ТРК с площадью до 40-60 тыс.кв.метров возле станций надземного метро.

Долевое участие Нового метро России - до 50%.

**Ринат Бичурин,
автор и инициатор проекта создания частного надземного метро в
РФ.**

Новое метро России - частное надземное метро.

Санкт-Петербург

E-mail: obmetro@yandex.ru

Телефон: +7-952-356-69-10

Группа в Контакте:

<https://vk.com/novmetroros>

Сайт:

<http://rosnovmetro.tilda.ws/>

Петиция и обращение к властям РФ:

<http://www.change.org/ru/petitions/14422102>