

Продукты информационного агентства "INFOLine" были по достоинству оценены ведущими европейскими компаниями. Агентство "INFOLine" было принято в единую ассоциацию консалтинговых и маркетинговых агентств мира "ESOMAR". В соответствии с правилами ассоциации все продукты агентства "INFOLine" сертифицируются по общеевропейским стандартам, что гарантирует нашим клиентам получение качественного продукта и постпродажного обслуживания.



Крупнейшая информационная база данных мира включает продукты агентства "INFOLine". Компания "Lexis-Nexis" с 1973 года интегрирует информацию от 9000 СМИ всего мира, в рамках работы по мониторингу данных о России и странах СНГ сбор информации осуществляет с помощью продуктов агентства "INFOLine".



Информационное агентство "INFOLine" имеет свидетельство о регистрации средства массовой информации ИА № ФС 77 – 37500.

## Информационная услуга «База событий»

# "Железнодорожный транспорт РФ"

2011-2015

### Информационные услуги для Вашего бизнеса

- Тематические новости
- PR-поддержка
- Отраслевая лента новостей
- Готовые маркетинговые продукты
- Заказные исследования
- Доступ к базе данных 7000 СМИ и многое другое





## Содержание выпуска

### Общие новости железнодорожного транспорта.....5

Сбербанк России и Министерство транспорта РФ заключили Соглашение о стратегическом сотрудничестве и общих принципах организации финансирования инвестиционных проектов..... 5

### Госрегулирование.....6

Ространснадзор запретил эксплуатацию 12 тыс. вагонов с потенциально опасными боковыми рамами..... 6  
 Ространснадзор обязал РЖД изъять из эксплуатации грузовые вагоны с потенциально опасными боковыми рамами..... 6  
 Суд отложил на 16 июня иск к ФАС о сговоре при вывозе угля из Кемерово..... 6  
 Ответ стажации. "Гудок". 26 мая 2014..... 7  
 Законодательная недостаточность. "Гудок". 26 мая 2014..... 8  
 Ространснадзор: Информационное письмо от 22.05.2014..... 9  
 Об утверждении Правил предоставления в 2014 году межбюджетных трансфертов на финансовое обеспечение деятельности "Крымской железной дороги"..... 10  
 Об утверждении Правил предоставления в 2014 году межбюджетных трансфертов на финансовое обеспечение дорожной деятельности в г. Севастополе..... 10

### Железнодорожные грузовые перевозки.....11

"Коридорный" принцип тарифообразования поможет снизить нагрузку на операторов – Л. Мазо..... 11  
 Внесение изменений и дополнений в приказ Минтранса о "тарифных расстояниях"..... 11  
 Индексация нефтяных экспортных тарифов с 1 июля покроет до 7 млрд рублей недополученных доходов РЖД - старший вице-президент..... 11  
 Изменения тарифов должны регулироваться федеральными законами – мнение..... 11  
 Рост тарифов РЖД повысит цены на бензин..... 12  
 Повышение доходов перевозчика положительно влияет на отрасль – ИПЕМ..... 12  
 Ограничения доступа операторов к информации снижают уровень технологичности управления вагонами..... 13  
 Партнерство представило в Минтранс России предложения по условиям перевозки лома черных металлов..... 14  
 Перспективные бизнес-модели для развития российских логистических компаний..... 14  
 Грузовладельцы концептуально меняют подход к логистике, избавляясь от тяжелых активов – эксперт..... 15  
 В России наблюдается сочетание обеих моделей развития транспортно-логистических компаний – мнение..... 15  
 Бизнес-модель heavy assets может быть единственным вариантом развития для компании – мнение..... 15  
 Вагонный парк должен быть сбалансированным. "Гудок". 26 мая 2014..... 15  
 Перевозчик и клиент: общий взгляд в одном направлении. "ИА РЖД-Партнер.ру". 26 мая 2014..... 16  
 Уголь уходит за рубеж. "Российская газета". 27 мая 2014..... 17  
 Для исправления ситуации с погрузкой задействуют координационные советы. "Гудок". 27 мая 2014..... 18  
 Качественно и в срок. "Гудок". 27 мая 2014..... 18  
 Смотрите на номера. "Гудок". 28 мая 2014..... 20  
 Мелочей не осталось. "Гудок". 28 мая 2014..... 20  
 Вопрос дня. "Гудок". 28 мая 2014..... 21  
 Нужна интегрированная технология управления перевозками. "Гудок". 29 мая 2014..... 22

### Международное сотрудничество.....23

РЖД и железные дороги Финляндии запустят контейнерные перевозки - Якунин..... 23  
 Возобновлено движение транспортного состава по маршруту Ухань-Лодзь..... 23  
 Правительство пока не принимало решение о передаче пакета акций "ТрансКонтейнера" в ОТЛК - Соколов..... 23  
 Якунин: Создание ОТЛК окончательно согласовано всеми странами Таможенного союза..... 24  
 Российско-китайский транзит: новые драйверы развития. "ИА РЖД-Партнер.ру". 23 мая 2014..... 24

### Отраслевые мероприятия.....26

22 мая Член Коллегии по энергетике и инфраструктуре ЕЭК Даниил Ахметов принял участие в IX Международной конференции по транспортно-транзитному потенциалу "Трансевразия-2014"..... 26  
 В Барнауле состоится международная научно-практическая конференция НП "ОПЖТ"..... 26  
 В Казани состоится Международная конференция НП "ОПЖТ" и Союза железнодорожной промышленности Германии (VDB)..... 27  
 В Новосибирской области стартовал форум "Транспорт Сибири"..... 27  
 В этом году темой III Международного форума "Транспорт Сибири" стало повышение инвестиционной привлекательности дорожно-транспортного комплекса для инновационного развития..... 28  
 Заканчивается регистрация участников на V практическую конференцию "Железнодорожные перевозки продукции нефте-и газопереработки"..... 28  
 Санкт-Петербургский экономический форум. "Гудок". 28 мая 2014..... 29  
 Приглашение к диалогу. "Гудок". 28 мая 2014..... 30

### Новости ОАО "РЖД".....32

Reuters: РЖД заключала сомнительные сделки на миллиарды долларов с "секретными" компаниями..... 32  
 Президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин: "Развитие транспортной инфраструктуры – основа роста национальной экономики"..... 32  
 ВЭБ готов выкупить облигации ОАО РЖД на сумму 50 млрд. рублей..... 33



ОАО "РЖД" планирует создать в Алтайском крае испытательный центр для оценки качества продукции железнодорожной инфраструктуры..... 33

## Новости ОАО "Первая грузовая компания" .....35

ОАО "ПГК" примет участие в IX Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520" в статусе "Официальный партнер Welcome-приема"..... 35  
 Красноярский филиал ПГК приступил к перевозке грузов для Ванкорского месторождения по мультимодальной схеме..... 35  
 Екатеринбургский филиал ПГК представил грузоотправителям региона услугу сервисного обслуживания..... 35

## Новости дочерних компаний ОАО "РЖД" .....37

Губернатор Свердловской области обсудил с руководителями "Федеральной грузовой компании" перспективы сотрудничества..... 37  
 Ростовский филиал ОАО "ФГК" начал перевозку инертно-строительных грузов на территории Республики Крым..... 37  
 ФГК в апреле утроила погрузку на ДВЖД..... 37  
 "РЖД Логистика" оказывает комплексные услуги одному из крупнейших производителей муки в Омском регионе..... 38  
 "ТрансКонтейнер" может заплатить 20 млн евро за контрольный пакет словацкого ZSSK..... 38

## Новости региональных железных дорог.....39

Погрузка на территории обслуживания Московского региона Октябрьской железной дороги за 4 месяца 2014 года составила более 730 тысяч тонн, что на 28,3% превышает показатели аналогичного периода прошлого года..... 39  
 На Октябрьской железной дороге достигнут максимальный показатель по выгрузке вагонов за все время работы..... 39  
 На Калининградской железной дороге состоялось XIX заседание Координационного Совета по вопросам повышения эффективности грузовых перевозок..... 39  
 Владелец Воронежского керамзавода на 25% увеличил отгрузку железнодорожным транспортом..... 40  
 Волгоград лидирует в ЮФО по снижению тарифов на грузоперевозки..... 40  
 Необходима существенная модернизация Крымской железной дороги – ИЭРТ..... 40  
 На Северо-Кавказской железной дороге в апреле 2014 года погружено свыше 5,5 млн тонн грузов..... 41  
 В Кузбасском регионе Западно-Сибирской железной дороги поставлен рекорд по сдаче поездов..... 41  
 Совет директоров "Железных дорог Якутии" переизбрал генерального директора..... 41  
 Кружак не укатывается за границу. "Коммерсантъ в Хабаровске". 23 мая 2014..... 41  
 Лес стоит. "Гудок". 26 мая 2014..... 42  
 Есть куда развиваться. "Уральская магистраль". 26 мая 2014..... 42  
 Раздельный приём поездов. "Гудок". 26 мая 2014..... 43  
 Место рыбы. "Гудок". 27 мая 2014..... 44  
 Трудный период. "Гудок". 27 мая 2014..... 45  
 Порожняк – к зонам погрузки. "Гудок". 27 мая 2014..... 45  
 Местный груз пойдет по новой технологии. "Гудок". 27 мая 2014..... 46  
 От доставки и адресного хранения до управления заказами. "Гудок". 27 мая 2014..... 46  
 Досчитали до десяти. "Железнодорожник Поволжья". 28 мая 2014..... 47  
 Форсирование инвестиций. "Железнодорожник Поволжья". 28 мая 2014..... 47  
 На разгрузку с "семирядкой". "Призыв". 28 мая 2014..... 49  
 Резервы тяги. "Гудок". 29 мая 2014..... 50  
 Крымскую железную дорогу поддержат рублем. "ИА РЖД-Партнер.ру". 29 мая 2014..... 50  
 Твёрже "ниток" не бывает. "Призыв". 26 мая 2014..... 51

## Происшествия .....53

Техническое заключение по случаю транспортного происшествия 20 мая на перегоне Нара – Бекасово-1 Московской железной дороги..... 53  
 Перевернувшиеся под Псковом цистерны с нефтепродуктами принадлежат украинской компании..... 53

## Новости частных операторов подвижного состава .....54

"СГ-Транс" планирует построить вагоноремонтное депо в Тобольске..... 54  
 "СГ-транс": альтернативе банковскому кредиту от крупнейших российских банков сейчас практически нет..... 54  
 Железнодорожный оператор "Трансойл" планирует инвестировать в развитие 25 млрд рублей в течение 5 лет..... 54  
 Собственники "Трансойла" и Трансмашхолдинга могут создать оператора локомотивов, если рынок будет либерализован..... 55  
 Нефтепереработчик вряд ли будет привлекать новый капитал раньше 2016..... 55  
 «Инкотек Карго» перевезла в Казахстан 3 тыс. тонн энергетического оборудования..... 55  
 ЮниКредит Банк увеличит кредитный лимит для компании ТрансФин-М до 50 млн евро..... 56  
 В мае ООО "УВЗ-Логистик" завершила перевозку негабаритной длинномерной техники Liebherr..... 56  
 "Северсталь" развивает мультимодальные перевозки..... 56  
 Группа "Евросиб" пока не видит предпосылок к развитию компанией контейнерных железнодорожных перевозок..... 57  
 Андрей Поздняков назначен генеральным директором ЗАО "Евросиб СПб – ТС"..... 57  
 Игорю Зюзину разрешили зайти в порт. "Коммерсантъ". 26 мая 2014..... 57  
 Паром доставит грузы по единому документу. "Гудок". 26 мая 2014..... 58  
 Проблем в нашем сегменте не видим. "Гудок". 27 мая 2014..... 59  
 Новое поколение вагонов – выгодное вложение. "ИА РЖД-Партнер.ру". 29 мая 2014..... 59

## Развитие сети ВСМ.....61

Губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев: "В России необходимо создать Ассоциацию субъектов и городов, связанных с сетью высокоскоростного железнодорожного движения"..... 61  
 Президент Татарстана Рустам Минниханов: Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань повысит трудовую мобильность населения..... 61



Светлана Орлова: "Реализация проекта ВСМ-2 "Москва-Казань-Екатеринбург" будет иметь мультипликативный эффект для всех отраслей экономики Владимирской области".....	62
Губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев: "Значимым для нашего региона проектом является строительство высокоскоростной магистрали Москва – Казань – Екатеринбург".....	63
Для ВСМ "Центр-Юг" в Ростовской области понадобится 2 тыс. га земли. "РБК - Ростов". 29 мая 2014.....	63
Железнодорожный самолет. "Ведомости". 30 мая 2014.....	64

## Развитие железных дорог.....66

Инвестиции в инфраструктуру России до 2030 года составят \$970 млрд.....	66
Интервью Министра транспорта РФ Максима Соколова радиостанции «Эхо Москвы» на Петербургском экономическом форуме.....	66
Вице-премьер Дворкович поддерживает выделение РЖД финансовых ресурсов для выкупа железной дороги к Эльгинскому месторождению.....	69
Интервью Министра транспорта РФ Максима Соколова Пятому каналу на Петербургском экономическом форуме.....	70
В России есть производители компонентов для магнитной левитации – мнение.....	71
РЖД – координатор проектов транспортных систем на магнитной левитации.....	71
Белгородская транспортная прокуратура обязала РЖД отремонтировать 5 пешеходных мостов через пути.....	71
Москва продолжит практику крупных инвестиционных проектов.....	72
Сообщение Аркадия Дворковича об энергоснабжении и развитии транспортной инфраструктуры Крыма на совещании с вице-преьерами 26 мая 2014 года.....	72
Межбюджетные трансферты будут способствовать бесперебойной работе Крымской железной дороги – мнение.....	73
Инвестиции в реализацию программы "Комплексная реконструкция участка 9 км - Юровский - Анапа - Темрюк - Кавказ" на Северо-Кавказской железной дороге за четыре месяца 2014 года составили более 924 млн рублей.....	74
Глава Тувы: Проект "Элегст-Кзыл-Курагино" может стать одним из направлений российского прорыва на Восток.....	74
ОАО "РЖД" и Открытое правительство подвели итоги технологического и ценового аудита проекта развития Восточного полигона.....	74
Профессор Дипакадемии МИД РФ: Проект строительства железной дороги в Туву выгоден, он нужен и России и Китаю.....	75
При строительстве железной дороги на участке Междуреченск-Тайшет будут заняты 1,5 тыс. человек (Красноярский край).....	76
РЖД в 2014-2016 гг. инвестирует в инфраструктуру Хабаровского края 67,6 млрд руб.....	77
Архитекторы для Кольцевой железной дороги ищут путь под землю. "Вечерняя Москва". 22 мая 2014.....	77
Государственное устройство: Крым как вызов российскому федерализму. "Ведомости". 26 мая 2014.....	77
Договоры на поставку ресурсов следует заключать своевременно. "Гудок". 26 мая 2014.....	79
БАМ и Транссиб тяжелеют. "Ведомости". 27 мая 2014.....	79
БАМ и Транссиб не увидят денег ВЭБа. "КоммерсантЪ". 27 мая 2014.....	80
Двигатель прогресса. "Гудок". 27 мая 2014.....	81
Тувинское топливо поедет в Ванино. "Гудок". 28 мая 2014.....	81
Особый взгляд. "Гудок". 28 мая 2014.....	82
Все дело в пересадке. "ИА РЖД-Партнер.ру". 29 мая 2014.....	82
Строительству моста пока не достаёт инвестиций. "Гудок". 29 мая 2014.....	84
Контейнеры отправят в полет. "ИА РЖД-Партнер.ру". 29 мая 2014.....	85
"Стройтрансгаз" Тимченко отремонтирует ж/д пути "дочки" "Газпрома" на Ямале. "Ведомости". 29 мая 2014.....	86

## Новости зарубежных железных дорог.....87

"Укрзалізниця" за 4 месяца увеличила перевозки грузов международного сообщения на 3,4%.....	87
Первым замглавы Одесской ж/д назначен исполняющий обязанности начальника Донецкой ж/д Александр Заруба.....	87
Главой Одесской железной дороги назначен Виктор Фрунза.....	87
Украина и ЕС договариваются о строительстве узкоколейной ж/д между Львовом и Варшавой.....	87
Украина готовится диверсифицировать способы поставок товаров в Европу.....	87
На сети "Укрзалізниця" повышается стоимость погрузочного ресурса.....	88
Тарифы на перевозки грузов жед транспортом в пределах Украины будут проиндексированы на 12,5% - "Укрзалізниця".....	88
Железные дороги Грузии и Армении согласовали организацию перевозок.....	88
Казахстан Темир Жолы: День поддержки экспортера.....	88
Национальный железнодорожный оператор Болгарии внедряет управленческую систему стоимостью 4,4 млн евро.....	89
Железная дорога Молдовы за 4 месяца увеличила грузоперевозки на 18%.....	89
Участники проекта "Викинг" утвердили новый сухопутный маршрут.....	89
Избран новый председатель совета Eesti Raudtee.....	90
Польская PKP LHS намерена развивать перевозки контейнеров через Украину.....	90
Канадский экспорт нефти по железной дороге в первом квартале достиг рекордной отметки в 160 тыс. баррелей в сутки.....	90
"Укрзалізниця" увеличила отправку грузов с использованием унифицированной накладной. "УНИАН". 27 мая 2014.....	90
Зачем "Укрзалізниця" занимать деньги на покупку вагонов. "Дело. Ежедневная газета". 28 мая 2014.....	91



## Общие новости железнодорожного транспорта

### Сбербанк России и Министерство транспорта РФ заключили Соглашение о стратегическом сотрудничестве и общих принципах организации финансирования инвестиционных проектов.

Сбербанк России и Министерство транспорта Российской Федерации заключили Соглашение о стратегическом сотрудничестве и общих принципах организации финансирования инвестиционных проектов. Документ подписали Президент, Председатель Правления Сбербанка России Герман Греф и Министр транспорта РФ Максим Соколов.



Соглашение предусматривает взаимодействие Сбербанка и Министерства транспорта Российской Федерации по приоритетным направлениям деятельности министерства, включая финансирование приоритетных проектов.

**Для справки:** Название компании: Сбербанк России, ОАО Регион: Москва Адрес: 117997, Россия, Москва, ул. Вавилова, 19 Вид деятельности: *Банковская деятельность* Телефоны: (495)5005550 E-Mail: [media@sberbank.ru](mailto:media@sberbank.ru); [sbrf@sbrf.ru](mailto:sbrf@sbrf.ru); [media@sbrf.ru](mailto:media@sbrf.ru) Web: <http://www.sbrf.ru> Руководитель: *Греф Герман Оскарович, президент, председатель Правления* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 23.05.14)



## Госрегулирование

### **Ространснадзор запретил эксплуатацию 12 тыс. вагонов с потенциально опасными боковыми рамами.**

Ространснадзор останавливает эксплуатацию более 12 тыс. вагонов с потенциально опасными боковыми рамами, говорится в письме письма ведомства.

"В соответствии с решениями, принятыми на совещании в Управлении государственного железнодорожного надзора 24 апреля 2014 года, получена информация от заводов-изготовителей – ЧАО "Азов электросталь" (клеймо 1291) и ООО "Чебоксарский завод промышленного литья" (клеймо 33) по номерам боковых рам, изготовленных заводами. Ставим в известность, что по данным Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО "РЖД", в эксплуатации находятся более 12 тыс. вагонов, имеющие номера боковых рам, не соответствующие номерам и годам выпуска заводов-изготовителей", – говорится в письме.

Владельцы грузовых вагонов до 1 августа должны проверить номера боковых рам и вывести контрафактное литье из эксплуатации. ([ИА РЖД-Партнер.ру](http://ia.rzd-partner.ru) 23.05.14)

### **Ространснадзор обязал РЖД изъять из эксплуатации грузовые вагоны с потенциально опасными боковыми рамами.**

Ространснадзор обязал ОАО "Российские железные дороги" /РЖД/ изъять из эксплуатации вагоны с потенциально опасными боковыми рамами производства ОАО "ПО Бежицкая сталь", говорится в материалах ведомства. Данное предписание дано в целях предупреждения возможных транспортных происшествий.

"В феврале - марте 2014 года на инфраструктуре ОАО "РЖД" были забракованы 7 рам боковых грузовых вагонов произведенных в 2012 году на ОАО "ПО Бежицкая сталь" / клеймо 12/. В настоящее время на сети дорог эксплуатируются 54 рамы боковые вошедшие в одну плавку с забракованными", - сказано в документе. Согласно предписанию, вагоны с потенциально опасными рамами должны быть изъятые из эксплуатации для замены боковых рам тележек. Номера изымаемых вагонов и боковых рам указан в приложении к предписанию.



**Для справки:** Название компании: *Российская Федерация, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор)* Регион: *Москва* Адрес: *125993, Россия, Москва, ГСП-3, Ленинградский пр., 37, корп. 1* Вид деятельности: *Федеральные органы власти* Телефоны: *(499)2315009* Факсы: *(499)2315535* E-Mail: [head@rostransnadzor.ru](mailto:head@rostransnadzor.ru) Web: <http://www.rostransnadzor.ru> Руководитель: *Касьянов Александр Иванович, руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (ТАСС 29.05.14)*

### **Суд отложил на 16 июня иск к ФАС о сговоре при вывозе угля из Кемерово.**

Арбитражный суд Москвы отложил на 16 июня предварительные слушания по искам ОАО "РЖД" и ряда железнодорожных операторов, которые просят отменить решение ФАС РФ и ряд постановлений о наложении на компании штрафов по делу о сговоре при вывозе угля из Кемерово, сообщили РАПСИ в суде.

Ранее суд объединил в одно производство еще два иска - иск ОАО "СУЭК" и администрации Кемеровской области, в которых они просят отменить решение ФАС РФ. В сентябре ФАС сообщила, что признала администрацию области, РЖД и 16 операторов нарушившими закон из-за заключения антиконкурентного соглашения, в результате чего число участников рынка операторских услуг в Кемеровской области должно было уменьшиться с 230 до 16.

Среди операторов, обвиняемых ФАС, - "Федеральная грузовая компания" (ФГК), ООО "Независимая транспортная компания" (НТК), ОАО "Первая грузовая компания" (ПГК), ЗАО "НефтеТрансСервис", ООО "ТК Новотранс", ООО "СибУглеМетТранс", ООО "РГ-Транс", ООО "ЗапСиб-ТрансСервис", ОАО "СУЭК", ОАО "Новая перевозочная компания", ООО "Мечел-Транс", "ТрансГрупп АС", "РВД-Сервис", ЗАО "Евросиб СПб - Транспортные системы", "Ферротранс", ООО "Фирма "Транзит - Плюс".

В начале декабря 2013 года ФАС назначила штрафы на общую сумму более 2 миллиардов рублей 11-ти компаниям - операторам подвижного состава за заключение антиконкурентного соглашения. Штрафы были назначены ФГК, НТК, ПГК, "Новой перевозочной компании", "Нефетранссервису", ТК "Новотранс", "Сибуглеметтранс", "РГ-Трансу", "Запсиб-Транссервису", "СУЭКу", "Мечел-Трансу".

Ряд компаний обратились в суд с исками, в которых просят отменить решение ФАС и постановления о наложении на них штрафов.





**Для справки:** Название компании: *Арбитражный суд города Москвы* Регион: *Москва* Адрес: *115225, Россия, Москва, ул. Большая Тульская, 17* Вид деятельности: *Суды* Телефоны: *(495)6009696 (495)6009613* Факсы: *(495)6009615* E-Mail: [info@msk.arbitr.ru](mailto:info@msk.arbitr.ru); [a40.slebedeva@ARBITR.RU](mailto:a40.slebedeva@ARBITR.RU) Web: <http://www.msk.arbitr.ru/> (Российское агентство правовой и судебной информации 26.05.14)

### **Ответ стагнации. "Гудок". 26 мая 2014**

#### **Правительство намеревается увеличить инвестиции в транспортную инфраструктуру**

Участники XVIII Санкт-Петербургского международного экономического форума признали необходимость развития транспорта и логистики для повышения темпов и улучшения структуры экономического роста. Однако правительство надеется, что основной вклад сделает бизнес. Предприниматели, со своей стороны, ждут действий государства.

Хотя государственные инвестиции в транспортную инфраструктуру за последние несколько лет заметно выросли, их совершенно недостаточно для развития бизнеса и, соответственно, для роста экономики. В своём программном выступлении на форуме президент Владимир Путин как один из приоритетов назвал наращивание инвестиций, снятие инфраструктурных ограничений для бизнеса.

Тем не менее обсуждение на панельной дискуссии "Новая конкурентоспособность: альтернативы и перспективы", в которой приняли участие министры экономического развития и финансов Алексей Улюкаев и Антон Силуанов, показало, что правительство и бизнес придерживаются несколько различных подходов к финансовому регулированию.

"Главное – обеспечить последовательность реализации принципов экономической политики на практике, – заявил Алексей Улюкаев. – При этом частному инвестору необходимо помочь дерегулированием (снятием излишних бюрократических барьеров) и развитием инфраструктуры". Но Антон Силуанов заметил, что госбюджет у нас неповоротлив: в нём предусмотрены большие расходы на оборону и трансферты в Пенсионный фонд. Без уменьшения этих затрат манёвр на транспортную инфраструктуру быстро не совершишь. Поэтому нужно консолидировать ресурсы государственных компаний и сделать ставку на привлечение частного бизнеса, считает Антон Силуанов. Для чего, в свою очередь, совершенствовать законодательство и улучшать деловой климат. В целом финансовый блок намерен строго контролировать финансовые показатели, чтобы избежать инфляции и разбалансировки бюджета.

Со своей стороны, президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин призвал обратить внимание на то, что необходимо признать ошибки предшествующего периода. "Мы уверовали в концепт абсолютной рыночности. Но сейчас даже МВФ признал необходимость инвестирования государственных средств в развитие транспортной инфраструктуры, – говорит Владимир Якунин. – Также нужно понять и необходимость создания транспортного коридора между Европой и Азией. Экономическая политика не сводится к простому росту ВВП, следованию монетарным принципам, общество это не понимает. Зато ему понятно, когда есть цель и люди видят, что увеличивается общественное благосостояние".

Сейчас в мире происходит переосмысление модели развития, что уже привело к таким процессам, как реиндустриализация в США и Великобритании. Реиндустриализация, в свою очередь, требует развития транспортной инфраструктуры и усиления роли государства в этом процессе. Таким образом, государственное инвестирование в транспортную инфраструктуру – это вполне закономерный процесс.

На форуме Владимир Якунин напомнил о проекте RAZVITIE, который призван создать транспортный коридор между Европой и Азией, используя весь передовой инновационный потенциал государств. Вместе с "Росатомом" РЖД подписали соглашение о научно-техническом сотрудничестве, в котором одним из главных направлений определена разработка нового вида грузового транспорта на магнитном подвесе. После отработки технических вопросов планируется приступить к пилотному проекту по созданию такой системы в порту Усть-Луга протяжённостью около трёх километров.

Первый вице-президент ОАО "РЖД" Александр Мишарин представил аудит проекта ВСМ Москва – Казань, выполненный иностранными компаниями. Государственные инвестиции должны составить 380 млрд руб., но уже через 10 лет эффект для экономики будет исчисляться триллионами.

Тем не менее, как полагают эксперты, участвовавшие в дискуссиях, в России есть значительный резерв по привлечению частных инвестиций в проекты. Ведь во всём мире пропорция частных и государственных вложений выглядит как 70 на 30, а в России это соотношение как раз обратное.

"Нам не обойтись без прямых государственных инвестиций в транспорт, – полагает генеральный директор ОАО "Северсталь" Алексей Мордашов. – По доле таких инвестиций в ВВП мы существенно отстаём от других развитых государств, поэтому и имеем такие проблемы".

Помощник Президента РФ Сергей Глазьев считает, что для инвестиций необходимо найти и мобилизовать внутренние резервы. В частности, имея большие золотовалютные резервы, мы не можем предоставить нашим предпринимателям длительные и дешёвые кредиты, какие есть в западных странах.



"У других стран меньше ресурсов и меньше возможностей, поэтому российское правительство может выбирать крупные приоритеты в энергетике и логистике, – говорит управляющий директор McKinsey & Company Доминик Бартон. – Нужно возобновить взаимодействие государства и частного бизнеса. В России можно существенно улучшить логистику, вкладывать в транспортную инфраструктуру, потому что это сократит издержки. Как ни удивительно, сейчас самая высокая доля инвестиций в железные дороги в Африке. Там не боятся принимать такие смелые решения. Нужно сделать ставку на развитие транспортной инфраструктуры и создавать рабочие места именно в этом секторе". (Гудок 26.05.14)

### **Законодательная недостаточность. "Гудок". 26 мая 2014**

#### **Правовая база по транспортной безопасности требует дальнейшего совершенствования**

Наша беседа о спорных моментах нового закона "О транспортной безопасности" и других законодательных инициативах.

*Александр Старовойтов, депутат Государственной думы Российской Федерации, член президиума ассоциации "Транспортная безопасность"*

**– Александр Сергеевич, в феврале был подписан закон "О транспортной безопасности". Уже есть определённая практика. Как вы считаете, на сегодня все ли пункты, которые вы планировали, там учтены и возможны ли какие-то коррективы?**

– Как вы знаете, данный законопроект был внесён Правительством России. К сожалению, с достаточно серьёзными задержками. Мы ждали его захода в Государственную думу в начале 2012 года, а получили только к середине 2013-го. В течение полугода комитет по транспорту, экспертное сообщество, в которое входили как представители бизнеса, так и заинтересованные министерства и ведомства, готовили данный законопроект ко второму чтению. К сожалению, не все пункты, которые просили учесть представители бизнеса, были учтены. Тем не менее во многом законодательство в области транспортной безопасности было скорректировано с учётом интереса бизнеса.

Моя позиция заключалась в том, чтобы вообще вывести понятие "транспортное средство" из-под действия федерального закона "О транспортной безопасности". Как бы ни убеждали меня коллеги из силовых ведомств, я не понимаю, каким образом гражданская организация в полном объёме может защитить транспортное средство на маршруте движения и кто будет виноват, если что-то случится. Приведу пример, с которым мы часто сталкиваемся, – обстрел транспортного средства из пневматического оружия. Каким образом и кто может нести ответственность за данное правонарушение со стороны транспортной инфраструктуры? Ведь водитель не обладает необходимым багажом знаний, не сможет применить какие-то спецсредства и в целом обеспечить безопасность пассажиров. И кто может повлиять, если кто-нибудь, не дай бог, воспользуется ракетой земля-воздух, чтобы сбить самолёт? Поэтому я ещё раз подчёркиваю свою точку зрения: понятие "транспортное средство" необходимо вообще вывести из-под действия данного закона.

**– В законе даётся понятие "подразделение транспортной безопасности". Там, в частности, говорится о том, что защиту объектов могут осуществлять подразделения ведомственной охраны федеральных органов власти или аккредитованные юридические лица. Вместе с тем закон не расшифровывает, что это за юридические лица, каким образом будет осуществляться контроль за их деятельностью. А это крайне важно для объектов железнодорожной инфраструктуры, где наряду с подразделениями полиции действуют нанимаемые охраняемые структуры.**

– Правильный вопрос, потому что это, пожалуй, самая серьёзная новелла, которая была в законе "О транспортной безопасности". Подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти (ФОИВ) в области транспорта в настоящее время в соответствии с ФЗ-16 уже сейчас являются подразделениями транспортной безопасности.

Помимо них подразделениями транспортной безопасности могут стать юридические лица, которые пройдут в установленном порядке аккредитацию в компетентном органе в области транспортной безопасности. Эти юридические лица будут с особыми уставными задачами. В настоящее время Минтранс России осуществляется подготовка подзаконных актов, регламентирующих данную сферу деятельности. Таким образом, и ведомственная охрана ФОИВ в области транспорта, и аккредитованные юридические лица являются подразделениями транспортной безопасности.

Подразумевается, что ведомственная охрана ФОИВ на транспорте обеспечивает транспортную безопасность ОТИ и ТС, находящихся в ведении ФОИВ, а аккредитованные в качестве подразделений ТБ юридические лица обеспечивают транспортную безопасность иных ОТИ и ТС. Причём и те и другие вправе осуществлять свою деятельность на договорной основе. На объектах ОАО "РЖД" также будут работать аккредитованные подразделения транспортной безопасности. Контролировать работу подразделений ТБ будут государственные органы в пределах своей компетенции: например, в части хранения оружия – МВД, в части исполнения законодательства в области ТБ – Ространснадзор и прокуратура. Ну а конечную ответственность будет нести субъект транспортной инфраструктуры, так как СТИ в соответствии с ФЗ-16 несёт полную ответственность за обеспечение ТБ ОТИ и ТС. Вместе с тем мы столкнулись с тем, что в статистические коды деятельности в настоящее время не внесена деятельность по обеспечению транспортной безопасности. Данное обстоятельство



препятствует аккредитации юридических лиц в качестве подразделений ТБ. В связи с этим ведётся работа по внесению изменений в соответствующие нормативно-правовые акты.

**– При этом у аккредитованной структуры, которая получит необходимые коды, будут полномочия для реального обеспечения безопасности?**

– Безусловно. У нас возникали достаточно серьёзные споры по поводу того, кто же будет заниматься досмотром граждан, в какой форме они будут проводиться. Ведь не секрет, что обычно этим занимается полиция с привлечением понятых. Поэтому мы остановились на том, что на объектах транспортной инфраструктуры подразделения транспортной безопасности могут проводить досмотры исключительно с использованием технических средств. В случае выявления каких-либо незаконных предметов уже будет вызываться транспортный полицейский, который будет проводить досмотр уже в соответствии с Кодексом об административных правонарушениях.

**– Нормативно-правовые акты Минтранса, в частности несколько приказов от 2011 года, возлагают оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры на её владельца. Это достаточно дорогостоящее мероприятие. Если говорить об инфраструктуре ОАО "РЖД", называется цифра 1 трлн руб. Кто будет финансировать проведение данного вида работ и насколько это необходимо?**

– Теперь нет необходимости проводить полный комплекс мероприятий по обеспечению транспортной безопасности исключительно всех участков железнодорожных путей. В настоящее время участки железнодорожных путей, обеспечение транспортной безопасности которых необходимо по тем или иным причинам (например, участки путей на территории Северного Кавказа), будут определяться правительством. То же самое с автомобильными дорогами и внутренними водными путями. Таким образом, финансовая нагрузка ОАО "РЖД" в связи с принятием новой редакции ФЗ "О транспортной безопасности" будет гораздо меньше, чем планировалось ранее.

**– Где именно будет проводиться категорирование участков?**

– Возможно, где не всегда есть политически стабильная обстановка.

**– Насколько известно, в этом месяце в Госдуму поступил законопроект, который увеличивает ответственность физических лиц, пострадавших во время несанкционированного нахождения на транспортной инфраструктуре. Расскажите подробнее о его основных положениях.**

– Мной лично в апреле 2014 года в Государственную думу внесён законопроект, которым предлагается усилить административную ответственность за совершение отдельных правонарушений в сфере железнодорожного транспорта. Предыстория вопроса такова. Меня и некоторых депутатов ГД обеспокоила ситуация, связанная с большим количеством травмированных и погибших людей на железнодорожном транспорте, в том числе по их собственной неосторожности и небрежности. При этом как следствие страдают другие люди, а также перевозчики и владельцы инфраструктуры, которые в результате сбоев в движении поездов терпят значительные убытки, что в результате бьёт по экономике страны в целом. В связи с этим я направил запрос в ОАО "РЖД" с просьбой представить статистику по административным правонарушениям в сфере железнодорожного транспорта, а также подготовить имеющиеся у них предложения по внесению изменений в законодательство. Статистика и предложения были представлены. Установлено, что в настоящее время идёт рост правонарушений, связанных с так называемым зацепингом, с нарушением правил нахождения на железнодорожных объектах и т.д. Считаю, что росту правонарушений в большой степени способствует незначительное наказание: предупреждение или штраф 100 руб. Таким образом, предусмотренное в настоящее время за их совершение наказание является малоэффективным средством в части профилактики и предупреждения совершения новых правонарушений. Моя позиция совпала в данном случае с позицией ОАО "РЖД" и на основе их предложений мной был подготовлен соответствующий законопроект, усиливающий административную ответственность за данные виды правонарушений. (Гудок 26.05.14)

#### **Ространснадзор: Информационное письмо от 22.05.2014.**

В соответствии с решениями принятыми на совещании в Управлении государственного железнодорожного надзора 24 апреля 2014 года, получена информация от заводов-изготовителей – ЧАО "Азов электросталь" (клеймо 1291) и ООО "Чебоксарский завод промышленного литья" (клеймо 33) по номерам боковых рам изготовленных заводами.

Ставим в известность,

что по данным Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО "РЖД", в эксплуатации находятся более 12тыс. вагонов, имеющие номера боковых рам не соответствующие номерам и годам выпуска заводов-изготовителей.

В целях предупреждения возможных транспортных происшествий, возникновения угрозы жизни и здоровья граждан и во исполнение Федерального Закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации", предлагаем в обязательном порядке до 01 августа 2014 года собственникам (владельцам) грузовых вагонов провести натурную сверку номеров боковых рам, установленных на вагонах с заводами изготовителями.

В случае подтверждения признаков контрафактной продукции, принять меры, исключающие их эксплуатацию.



Перечень номеров вагонов и боковых рам с наименованием собственников вагонов (архив zip) можно [здесь](#) (Федеральная служба по надзору в сфере транспорта 27.05.14)

**Об утверждении Правил предоставления в 2014 году межбюджетных трансфертов на финансовое обеспечение деятельности "Крымской железной дороги".**

Документ внесён Минтрансом России во исполнение Перечня поручений Президента по вопросам развития транспорта (абзац третий подпункта "в" пункта 1).

В соответствии с прогнозной бюджетной заявкой расходов и доходов государственного предприятия "Крымская железная дорога" объём необходимого финансирования операционной деятельности этого предприятия в 2014 году составит 4 664 614 тыс. рублей.

Часть средств предполагается направить на финансирование железнодорожного транспорта общего пользования в Республике Крым. В связи с этим утверждаются правила предоставления в 2014 году соответствующих межбюджетных трансфертов.

Скачать текст Правил (архив zip) можно [здесь](#) (INFOLine, ИА (по материалам Правительства РФ) 26.05.14)

**Об утверждении Правил предоставления в 2014 году межбюджетных трансфертов на финансовое обеспечение дорожной деятельности в г. Севастополе.**

Документ внесён Минтрансом России во исполнение Перечня поручений Президента по вопросам развития транспорта (абзац второй подпункта «в» пункта 1).

Утверждены Правила предоставления в 2014 году межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджету г. Севастополя на финансирование дорожной деятельности на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения и автомобильных дорогах общего пользования местного значения (далее, соответственно, – правила, межбюджетные трансферты). Правила устанавливают порядок предоставления межбюджетных трансфертов и основные положения заключаемого между Федеральным дорожным агентством и высшим исполнительным органом государственной власти г. Севастополя соглашения.

В соглашении определяются, в частности, целевое назначение, размер и сроки предоставления межбюджетных трансфертов, форма и сроки предоставления органом государственного управления дорожным хозяйством отчёта о расходах.

Контроль расходов бюджета Севастополя, источником финансового обеспечения которых являются межбюджетные трансферты, осуществляется Федеральным дорожным агентством и Федеральной службой финансово-бюджетного надзора.

Текст Постановления от 15 мая 2014 года №446 (архив zip) нажмите [здесь](#) (INFOLine, ИА (по материалам Правительства РФ) 27.05.14)



## Железнодорожные грузовые перевозки

### "Коридорный" принцип тарифообразования поможет снизить нагрузку на операторов – Л. Мазо.

Снять нагрузку на нерудные и операторские компании, занимающиеся производством и перевозкой строительных грузов первого тарифного класса, которая выросла после вступления в действие изменений в приказе Минтранса от 22.01.01.2014 № 9 "Об особенностях определения кратчайших расстояний при перевозке грузов по отдельным участкам российских железных дорог", возможно за счет применения тарифного коридора для перевозок конкретных грузов по определенным маршрутам, считает независимый эксперт, доктор экономических наук Леонид Мазо.

"Причина появления таких непопулярных мер – отказ от индексации тарифов на железнодорожные перевозки в 2014 году, которые привели к убыткам для ОАО "РЖД", – считает эксперт. – Сегодня нужно искать выход из сложившегося положения, которым может стать "коридорный" принцип тарифообразования для щебня, перевозимого из Карелии в сторону Москвы".

Исключительные тарифы, по мнению Л. Мазо, позволят снизить нагрузку на операторов, учитывая тот факт, что при проектировании тарифа в них уже заложено дополнительное увеличение пробегов на проведение плановых ремонтов пути и связанных с ними отклонениями от кратчайших, тарифных расстояний в размере примерно 4%, что в современных доходах ОАО "РЖД" составляет порядка 50 млрд руб. в год.

Напомним, согласно новой редакции приказа, на 10 направлениях, в том числе на полигоне Октябрьской дороги и в пределах Московского узла, железнодорожные тарифы рассчитываются исходя из фактически пройденного, а не кратчайшего расстояния. ([ИА РЖД-Партнер.ру](#) 23.05.14)

### Внесение изменений и дополнений в приказ Минтранса о "тарифных расстояниях".

Шестого апреля 2014 года вступили в силу изменения в приказе Минтранса от 22.01.01.2014 №9 "Об особенностях определения кратчайших расстояний при перевозке грузов по отдельным участкам российских железных дорог". (подробности [online](#))

Согласно приказу, на 10 направлениях, в том числе на полигоне Октябрьской дороги и в пределах Московского узла, тарифы рассчитываются исходя из фактически пройденного, а не кратчайшего расстояния.

Проблемы тарифообразования на этих участках обсуждались в ОАО "РЖД" 22 мая на совещании под руководством первого заместителя президента компании Вадима Морозова. Основным вопросом, рассматриваемым на совещании, стал вопрос о необходимости изменений и дополнений в приказ Минтранса. По словам источника [ИА РЖД-Партнер.ру](#) в компании, вторая часть совещания состоится в понедельник, 26 мая.

Напомним, что в апреле текущего года положения приказа вызвали неоднозначную реакцию со стороны правительства Республики Карелия и ряда карельских компаний, занимающихся производством и перевозкой нерудных материалов. Так, по отдельным направлениям расчетные расстояния выросли в несколько раз, например, с ряда карельских станций до Бологого с 600 до 1,5–2 тыс. км. ([ИА РЖД-Партнер.ру](#) 23.05.14)

### Индексация нефтяных экспортных тарифов с 1 июля покроет до 7 млрд рублей недополученных доходов РЖД - старший вице-президент.

Индексация тарифов на экспортные перевозки нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом на 13,4 проц с 1 июля 2014 года позволит ОАО "Российские железные дороги" /РЖД/ покрыть до 7 млрд рублей доходов, недополученных монополией в связи с заморозкой тарифов на 2014 год. Об этом сообщил журналистам старший вице-президент РЖД Вадим Михайлов на Петербургском международном экономическом форуме.

Отвечая на вопрос о том, какую сумму может покрыть повышение нефтяных тарифов на 13,4 проц, он сказал: "6-7 млрд рублей". "В лучшем случае это будет с 1 июля", - добавил он.

Михайлов пояснил, что отказ от планировавшейся ранее индексации грузовых тарифов в 2014 году на 7 проц привел к недополучению РЖД 70 млрд рублей, и этот дефицит переносится на 2015 год. Кроме того, он напомнил, что неиндексация нефтяных тарифов не позволила РЖД получить 16 млрд рублей, а за счет роста инфляции и потребительских цен при условии планируемой ранее индексации тарифов на 4,8 проц в 2015 году общий дефицит составит порядка 120 млрд рублей.

По словам Михайлова, если в 2015 году грузовые тарифы будут проиндексированы на 6 проц, в соответствии с последним прогнозом социально-экономического развития, это позволит покрыть 60 млрд рублей. В то же время РЖД считает экономически обоснованным повышение грузовых тарифов в 2015 году на 16 проц с учетом не проводившейся их индексации в 2014 году. (ТАСС 23.05.14)

### Изменения тарифов должны регулироваться федеральными законами – мнение.

Вопрос изменения тарифных ставок настолько серьезен, что он должен регулироваться не ведомственными приказами и подзаконными актами, а федеральными законами, считает начальник службы вагонного хозяйства ООО "ТК Фаст Деливери" Александр Токарев.



"Расходы на повышение тарифа в конце концов возлагаются на конечного потребителя продукции, операторы меньше страдают от этого, – отметил он. – Но для нас становится большой проблемой планирование собственных логистических схем на среднюю и более далекую перспективу из-за невозможности расчета окончательной стоимости доставки. Мы не можем рассчитать конечную цену перевозки потребителю наших услуг".

Напомним, согласно новой редакции приказа Минтранса от 22.01.2014 № 9 "Об особенностях определения кратчайших расстояний при перевозке грузов по отдельным участкам российских железных дорог", вступившей в силу 6 апреля, на 10 направлениях, в том числе на полигоне Октябрьской дороги и в пределах Московского узла, железнодорожные тарифы рассчитываются исходя из фактически пройденного, а не кратчайшего расстояния. ([ИА РЖД-Партнер.ру](http://ia.rzd-partner.ru) 23.05.14)

#### **Рост тарифов РЖД повысит цены на бензин.**

Летом 2014 г. железнодорожники планируют увеличить тарифы на перевозку нефтеналивных грузов на 6%, чтобы покрыть затраты, связанные с "убыточными" пригородными перевозками и отменой дотаций от региональных властей. В результате на перевозку нефти ОАО "РЖД", по оценкам экспертов, получит дополнительно около 12 млрд рублей в год.

Стоит отметить, что железнодорожные тарифы - заметная часть расходов нефтяных компаний, поэтому действия РЖД неминуемо отразятся на розничной цене топлива. Точную величину назвать невозможно, она будет находиться в зависимости от того, какая доля нефтяных грузов транспортируется по железной дороге в данном регионе.

"Допустим, на внутреннем рынке повышается тариф на перевозку дизтоплива на 12,5%. Чего же нам ждать - давайте подсчитаем. Средний тариф из Уфы в европейскую часть России - от 2 до 2,5 тыс. рублей за тонну, то есть повышение на 300 рублей. Средняя цена дизтоплива на заводе в Приволжском округе 33,5 тыс. рублей. Если происходит повышение тарифа на внутреннюю перевозку дизтоплива на 12,5%, то мы получаем цену 33,8 тыс. рублей. Таким образом, имеем повышение цены топлива на 0,9%", - привёл расчёты аналитик Reuters Максим Назаров.

Аналитик отметил, что это только предварительные цифры. "Ни у кого нет информации о том, когда будут введены повышенные тарифы на железнодорожные перевозки нефтепродуктов. Официального документа нет", - подчеркнул М.Назаров. Рост цен может оказаться и выше, поскольку на ряд нефтеперерабатывающих заводов сырьё также поставляется по железной дороге. В этом случае повышенный тариф придётся заплатить дважды - как при перевозке сырой нефти, так и при доставке готовой продукции потребителю. Соответственно, влияние транспортных тарифов на конечную цену будет более выраженным. Эксперты предполагают, что к нынешней цене литра топлива при определенных условиях может добавиться 0,2-0,3 рубля.

Кстати, уже сейчас на расстояние в пределах 500 км от нефтеперерабатывающего завода бензин и дизельное топливо выгоднее перевозить автомобильным транспортом, и нефтяники все чаще используют бензовозы. По данным РЖД, в 2013 г. объем перевозок нефтеналивных грузов снизился на 3%, несмотря на увеличение продаж нефтепродуктов на внутреннем рынке.

Стоит ожидать, что дальнейшее повышение тарифов еще сильнее повысит привлекательность автомобильной транспортировки топлива. Потому может получиться и так, что вместо ожидаемых от повышения тарифов 12 млрд рублей в год РЖД получит значительное сужение своего самого прибыльного сегмента бизнеса. Ведь похожая тенденция уже наблюдается в секторе пассажирских перевозок: при нынешних ценах поездка на юг на собственной машине обходится намного дешевле железнодорожного билета. ([Regnum](http://ia.rzd-partner.ru) 28.05.14)

#### **Повышение доходов перевозчика положительно влияет на отрасль – ИПЕМ.**

Введение в действие новой редакции приказа Минтранса РФ от 22.01.2014 г. № 9 не влияет на работу операторских компаний, хотя и увеличивает транспортные расходы грузовладельцев, отметил руководитель отдела исследований грузовых перевозок Института проблем естественных монополий Александр Поликарпов.

"При этом с точки зрения ОАО "РЖД" и федеральных органов власти подобные изменения положительно влияют на отрасль, так как сокращают число искажений тарифной системы и повышают доходы перевозчика", – добавил он.

При этом, по мнению А. Поликарпова, для ряда грузоотправителей строительных материалов (в первую очередь, щебня) из Карелии в Московский регион транспортные расходы могут вырасти в несколько раз, что может снизить погрузку данного вида груза на сети РЖД.

"Как известно, стоимость перевозок железнодорожным транспортом рассчитывается в зависимости от возможного кратчайшего расстояния перевозки, которое определяется с помощью Тарифного руководства № 4, – пояснил А. Поликарпов. – В связи с началом курсирования поездов "Сапсан" все грузовое сообщение между Северо-Западным и Московским регионом было переведено с кратчайшего маршрута Санкт-Петербург – Москва на объездные маршруты (кружности). В результате фактическое расстояние перевозки грузов на части маршрутов в 1,5–2-3 раза превышало расчетное". ([ИА РЖД-Партнер.ру](http://ia.rzd-partner.ru) 23.05.14)



## Ограничения доступа операторов к информации снижают уровень технологичности управления вагонами.

Заместитель исполнительного директора СРО НП "Совет операторов железнодорожного транспорта" Андрей Тонких принял участие в деловом семинаре "Правила перевозок грузов и порожних вагонов", организованном 22 мая 2014 года редакцией журнала "РЖД-Партнер".

В ходе дискуссии участники семинара обсудили текущее состояние нормативно-правовой базы и планируемые изменения в правила грузовых перевозок, первые итоги оптимизации логистических схем доставки порожних вагонов (технологический аутсорсинг), вопросы перемещения невостробованного подвижного состава на станции платного отстоя, процедура оформления и согласования заявки на перевозку грузов.

В своем выступлении исполнительный директор Партнерства Андрей Тонких отметил негативные последствия введения в начале текущего года ограничений в информационном обмене между операторами и перевозчиком. Запрет на выдачу информации ограничивает возможности своевременного направления в ОАО "РЖД" уведомления на предстоящую порожнюю перевозку. Отсутствие такой возможности существенно затрудняет своевременное оформление перевозочных документов на следующий порожний рейс, что особенно важно для операторов, учитывая перспективу принятия в ближайшем будущем положений Устава железнодорожного транспорта о платном занятии инфраструктуры.

Путь решения проблемы в текущем периоде Партнерство видит в согласовании пользователями системы "ЭТРАН" и ОАО "РЖД" доступа к оригиналам накладных с отметками о прибытии грузов/вагонов на станцию назначения на основе договоров на электронный обмен документами.

Также, по словам Андрея Тонких, Партнерство предложило Минтрансу России нормативно урегулировать вопрос доступа к полным перевозочным документам – внести дополнения в Правила заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом (утв. Приказом МПС РФ от 18.07.2003 года № 39). "В дальнейшем, при внесении комплексных изменений в отраслевое законодательство, права операторов как участников перевозочного процесса должны найти закрепление на уровне законов", - отметил он.

Относительно внедряемой ОАО "РЖД" модели технологического аутсорсинга, Андрей Тонких отметил, что данная попытка совершенствования технологии управления вагонными парками имеет свои положительные стороны, в частности, документ содержит положения об имущественной ответственности РЖД за исполнение обязательств, вводит индивидуальные технологические показатели, определяет каналы диспетчерского взаимодействия между оператором и перевозчиком.

Тем не менее, схема взаимодействия, заложенная в основу такой оферты, может нести ряд рисков. Предложения перевозчика разбивают услугу предоставления подвижного состава на две составляющие: определение станции погрузки конкретного порожнего вагона и взаимодействие с заказчиком по согласованию коммерческих условий предоставления вагона под погрузку. При этом нарушается целостность услуги по предоставлению вагона. С одной стороны, ОАО "РЖД" определяет своим решением дату и станцию прибытия конкретного порожнего вагона под погрузку, а, соответственно, оператор такое право теряет. Тем самым, компетенцию по логистике и оптимизации корреспонденций перевозки порожнего вагона получает перевозчик, а значит, оператор, взяв на себя ответственность за своевременное и в полном объеме обеспечение грузовладельца подвижным составом, передает исполнение взятых на себя обязательств третьему лицу – ОАО "РЖД". С другой стороны, РЖД не участвует в согласовании с грузовладельцем коммерческих условий предоставления вагона (в том числе станции и даты погрузки) и, следовательно, не несет перед ним ответственности. Принимая решение о переходе на обслуживание по технологическому аутсорсингу, оператор передает данную компетенцию в распоряжение другого хозяйствующего субъекта, и таким образом, перестанет нести ответственность за экономику своего бизнеса, становится просто инвестором, владельцем вагона.

"В любом случае, каждый оператор сам должен оценить для себя риски, негативные стороны, выгоды и преимущества технологического аутсорсинга при принятии решения о передаче управления своими вагонами на аутсорсинг", - отметил Андрей Тонких.

Технологическая и экономическая эффективность управления обезличенным парком с применением балансового метода, на котором основывается технологический аутсорсинг, должна быть подтверждена временем, но ее преимущества с точки зрения технологичности по сравнению с адресным методом очевидны. Тем не менее, одновременное функционирование двух технологий и двух видов парка, с одной стороны, искажает экономические стимулы для развития системы перевозок, с другой – фактически разрушает единство технологических подходов к управлению вагонопотоками. В совокупности с введенными ограничениями на предоставление информации, это негативно отражается не только на хозяйственной деятельности операторов железнодорожного подвижного состава, но и понижает уровень технологичности управления вагонными парками в целом.

В целом, как полагает Андрей Тонких, сейчас участники рынка пытаются решить одну из существующих проблем – технологическую, однако необходимо смотреть шире, четко определив целевую модель рынка, которую планируется реализовать в перспективе: с конкуренцией перевозчиков или возврат к модели МПС. "Только ответив себе на эти вопросы, мы сможем двигаться дальше", - подчеркнул Андрей Тонких. (INFOline, ИА (по материалам компании) 26.05.14)



## **Партнерство представило в Минтранс России предложения по условиям перевозки лома черных металлов.**

СРО НП "Совет операторов железнодорожного транспорта" (Партнерство) в соответствии с Поручением Правительства представило свои предложения по вопросам, связанным с изменениями условий перевозок лома черных металлов.

Напомним, приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19.09.2013 г. № 294 "Об утверждении Перечня грузов, которые могут перевозиться железнодорожным транспортом насыпью и навалом" при перевозке металлолома предусмотрено обязательное использование деревянных щитов, которыми необходимо укрывать пол люковых полувагонов, а также груз в люковых и полувагонах с глухим кузовом.

Данное требование вызвало ряд обращений со стороны участников рынка услуг железнодорожного транспорта в Правительство Российской Федерации. По оценке представителей объединения "Русская сталь", российскими железными дорогами ежегодно перевозится до 16 млн. тонн металлолома. Дополнительные расходы металлургических компаний по оборудованию вагонов с металлоломом щитами могут составить 11 млрд. рублей.

В соответствии с поручением Правительства Российской Федерации Минтрансу России, ОАО "РЖД", НП "Русская сталь" и Партнерству было поручено рассмотреть и выработать предложения по условиям перевозки лома черных металлов с целью сохранности груза при перевозке.

Партнерство представило свои предложения в Минтранс России, в которых указывает, что формальное внесение в Перечень подобных дополнительных мер не может решить проблему сохранности, поскольку отсутствуют необходимые требования к параметрам щитов и технологии их укладки и крепления в вагоне. При этом эксперты Партнерства отмечают, что отсутствие четких требований к установке щитов создает также дополнительные риски для безопасности перевозок.

"Необходимо, прежде всего, осуществить самую тщательную проработку целесообразности внесения в Перечень подобных изменений, так как велика вероятность того, что установленные на вагон деревянные щиты станут таким же объектом хищений, как и перевозимый под их укрытием лом черных металлов", - отмечают эксперты Партнерства.

В своих предложениях, направленных в адрес Минтранса России, Партнерство отмечает, что до принятия решения об изменении условий перевозки необходимо провести оценку масштаба проблемы и причин ее возникновения.

Партнерство также предлагает обратиться в соответствующие правоохранительные органы с просьбой провести тщательное расследование массовых хищений лома черных металлов при железнодорожных перевозках на определенных маршрутах и принять жесткие меры по их пресечению.

По мнению Партнерства, решение проблемы, связанной с хищениями лома черных металлов, путем изменения нормативной правовой базы следует целесообразно только в случае, если эта проблема носит общесетевой масштаб проблемы и не может быть решена за счет принятия организационных мер. При этом важно сохранить конкурентоспособность перевозок лома черных металлов железнодорожным транспортом.

По имеющейся информации, проблема сохранности груза при перевозках лома черных металлов носит локальный характер, и может быть решена путем разработки и согласования между перевозчиком и грузоотправителями Технических условий погрузки и крепления данного груза. В документе для каждого конкретного случая должны быть предусмотрены особые способы погрузки лома черных металлов, обеспечивающие их сохранность.

В настоящее время Минтранс России уже опубликовал проект приказа, предусматривающий отмену требований по укрытию при перевозках лома черных металлов деревянными щитами.

**Для справки:** Название компании: *Совет операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ)* Регион: Москва  
Адрес: 105082, Россия, Москва, Спартаковская площадь, 16/15, стр. 1 Вид деятельности: Железнодорожный транспорт  
Телефоны: (495)7886040 Факсы: (495)7886041 E-Mail: [mailbox@railsovet.ru](mailto:mailbox@railsovet.ru) Web: <http://www.railsovet.ru>  
(INFOLine, ИА (по материалам компании) 28.05.14)

## **Перспективные бизнес-модели для развития российских логистических компаний.**

На ПМЭФ-2014 прошел круглый стол "Системная интеграция: выход из тупика для российской логистики", посвященный проблемам формирования и развития логистической системы РФ.

В блоке тем, предложенных участникам дискуссии, обсуждалось сегодняшнее состояние данного рынка, его отличительные особенности, развитие комплексной и контрактной логистики, и, в том числе, варианты наиболее перспективных бизнес-моделей для отечественных логистических компаний.

Мировая практика показывает, что данный бизнес развивается, как правило, в двух направлениях – либо по модели light assets, в которой основная роль отдана росту профессиональных компетенций и информационных активов,



либо в рамках модели heavy assets, для которой характерно преобладание материальных активов – то есть подвижной состав, складские терминалы и пр.

"В США и ряде стран Западной Европы модель heavy assets, как правило, не создавала значимую добавленную стоимость в процессе деятельности, но в России именно она становится перспективной бизнес-моделью для доминирующих игроков рынка транспортно-логистических услуг", – отметил партнер и управляющий директор The Boston Consulting Group Андрей Тимофеев.

Участники круглого стола в своих выступлениях также поясняли, что доминирование материальных активов в ходе развития российских логистических компаний объясняется особенностями отечественной экономики, в том числе – преобладанием сырьевого сектора. ([ИА РЖД-Партнер.py](#) 29.05.14)

#### **Грузовладельцы концептуально меняют подход к логистике, избавляясь от тяжелых активов – эксперт.**

Грузовладельцы концептуально меняют подход к логистике, избавляясь от тяжелых активов и стараясь отдалить затраты на транспортировку грузов стороннему игроку.

Это делает управленческие расходы более прозрачными и снижает их, отметил генеральный директор INFOLine-Аналитика Михаил Бурмистров.

"Большинство горно-металлургических компаний ушли от содержания кэптивных операторов и продали бизнес (включая материальные активы). Грузовладельцы отдают внутреннюю логистику на аутсорсинг, однако требуют за это определенную плату – инвестиции, – отмечает эксперт. – Грузовладельцы боятся заключать долгосрочные контракты, потому что оператор может их подвести. Но если последний уже купил компанию с контрактом на грузовую базу или построил свой терминал, то это позволяет грузовладельцу чувствовать себя спокойно". ([ИА РЖД-Партнер.py](#) 30.05.14)

#### **В России наблюдается сочетание обеих моделей развития транспортно-логистических компаний – мнение.**

В России наблюдается пестрое сочетание обеих моделей развития транспортно-логистических компаний, отмечает управляющий партнер ZPL-провайдера LogLab Михаил Малахов.

"Если компания осуществляет железнодорожные перевозки, то она не сможет обойтись без подвижного состава, который будет являться фактором ее конкурентоспособности. Модель heavy assets характерна для предприятий такого типа. Если рассматривать компании, как LogLab, то могу констатировать, что мы, изучив мировой опыт, выбрали стратегию light assets operator", – комментирует М. Малахов.

Но такой выбор является вынужденным и связан с неразвитостью российской банковской системы и института кредитования, которые сдерживают возможность финансирования деятельности компаний, подчеркнул М. Малахов. ([ИА РЖД-Партнер.py](#) 30.05.14)

#### **Бизнес-модель heavy assets может быть единственным вариантом развития для компании – мнение.**

Бизнес-модель heavy assets в современных экономических условиях может стать единственным вариантом развития для логистической компании, считает независимый эксперт Алексей Клецко.

В условиях дефицита подвижного состава на сети железных дорог логистические и сырьевые компании предпочитали максимизировать свою стоимость и покупать вагоны, в том числе – в долг. В 2013 году ситуация поменялась – сейчас при текущей стоимости дневной аренды срок окупаемости полувагона превышает 30 лет. "В таких условиях разумно управляемые логистические компании в теории должны были бы избавляться от активов, возврат которых становится ниже стоимости обслуживания долга, – отмечает А. Клецко, – Однако на практике это вряд ли возможно, так как стоимость реализации активов меньше долга, за счет которого была профинансирована покупка". ([ИА РЖД-Партнер.py](#) 30.05.14)

#### **Вагонный парк должен быть сбалансированным. "Гудок". 26 мая 2014**

Процесс полной замены подвижного состава на сети новыми инновационными моделями необратим, но проводить его надо постепенно. Обновление парка должно отвечать интересам всех участников рынка.

С таким выводом согласились участники семинара "Производство подвижного состава: качество, спрос, предложение, тенденции".

"Сравнивая динамику перевозок и наличие парка в период с 2008 по 2013 год, мы пришли к оценке потребности российского рынка, это 910 тыс. вагонов", – сообщил руководитель информационно-аналитической комиссии НП "Объединение вагоностроителей" Станислав Золотарёв. По его данным, профицит на конец 2013 года составляет 260 тыс. единиц. Между тем от всех производителей на железные дороги России в прошлом году поступило более 78 тыс. вагонов. При этом на сети эксплуатировалось около 300 тыс. вагонов с продлённым сроком службы.

Согласно прогнозам управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО "РЖД", за период с 2014 по 2020 год производители планируют произвести ещё 440 тыс. новых вагонов. За тот же период по нормативному сроку службы прекращается эксплуатация 431 тыс. единиц подвижного состава.



Судя по этим цифрам сохраняется примерный баланс между сокращением старого парка и его обновлением. В то же время у процесса постепенной реструктуризации подвижного состава есть оппоненты, предлагающие больше загрузить мощности машиностроителей и заменить весь парк подвижного состава примерно за десять лет.

Однако в таком случае в последующие годы придётся резко снизить объёмы производства, обращает внимание начальник управления вагонного хозяйства ЦДИ Алексей Сакеев. По его мнению, резкое обновление парка было бы нецелесообразным. В то же время его следует сокращать, выводить старые вагоны, причём с учётом интересов всех участников рынка. Это можно сделать только одним способом: изменив курс интересов производителей и владельцев подвижного состава. Сейчас он направлен на изготовление и эксплуатацию "новых" вагонов образца 70-х годов. А для сбалансированного пополнения и снятия с эксплуатации старых вагонов на сети нужно брать вектор на покупку подвижного состава с улучшенными техническими характеристиками.

"Это позволит соблюсти баланс интересов, уравнивать соответствие парка и потребности инфраструктуры, даст возможность постепенного вывода из эксплуатации старых вагонов. При этом никто не останется без работы – ни производители, ни ремонтники, ни эксплуатационники", – полагает Алексей Сакеев. (Гудок 26.05.14)

### **Перевозчик и клиент: общий взгляд в одном направлении. "ИА РЖД-Партнер.ру". 26 мая 2014**

Реализация клиентоориентированного подхода требует от транспортных компаний трансформации бизнес-процессов, роста эффективности внешних и внутренних коммуникаций, формирования системы обучения и мотивации персонала. Все эти направления вошли в перечень приоритетных задач, стоящих перед холдингом "РЖД" в 2014 году. О целях перемен рассказывает начальник департамента управления транспортно-логистическим бизнес-блоком ОАО "РЖД" Алексей Каменобродский.

– **Алексей Анатольевич, какой, с Вашей точки зрения, должна быть клиентоориентированная компания?**

– Для того чтобы ответить на этот вопрос, в первую очередь следует понять, что такое клиентоориентированность. Это не только ориентир на потребителя, но и общий с ним взгляд, причем в одном направлении. Компания, понимающая это, разделяет цели и задачи клиента, сопровождает его по мере расширения бизнеса. Такая стратегия открывает для ОАО "РЖД" множество возможностей для получения прибыли, в том числе и за счет оказания комплексных логистических услуг. Для ее реализации все технические и информационные средства, производственные мощности, а также образ мышления сотрудников должны быть направлены на максимизацию выгоды для обеих сторон. Только тогда клиент будет доволен и продолжит пользоваться нашими услугами, а не пересядет, скажем, на автотранспорт. Более того – он посоветует наш сервис коллегам и друзьям.

– **Какие параметры, на Ваш взгляд, важны для клиента в процессе взаимодействия с транспортной компанией?**

– Компании-грузоотправители ищут оптимальное сочетание цены и качества, но оно не одинаково для всех клиентов, и на этом принципе базируется их сегментация. Что для грузоотправителя значит качество? Это срок доставки, сохранность груза, простота оформления заказа, внимание персонала, дополнительные услуги и другие показатели. У каждой группы клиентов свои приоритеты, но есть и общий для всех параметр – соблюдение сроков доставки. Уровень тарифа и географический охват перевозок также важны. В плане географического охвата холдинг уникален, так как вошедшая в его состав в 2012 году компания GEFCO оперирует по всему миру – и в Евразии у нас теперь самая обширная география доставки.

Дополнительные услуги, включающие страхование груза, упаковку, отслеживание статуса доставки через интернет, информационно-аналитические услуги, персональный клиентский менеджмент, играют не последнюю роль при выборе транспортной компании. Они взаимосвязаны, поэтому цепочка работы с клиентом от базовой услуги до полного цикла должна быть объединена с помощью системы взаимоотношений с клиентом (CRM), которую мы сейчас разрабатываем.

– **Каким образом компания формирует клиентоориентированный образ?**

– Клиентоориентированный подход не исчерпывается хорошо отлаженными бизнес-процессами. Можно добиться высокого качества сервиса с помощью автоматизации процедур, организованных по принципу конвейера, и не замечать при этом конкретного клиента. Сегодня все чаще требуется индивидуальное обслуживание, и конвейерность не всегда является преимуществом.

Для клиента очень важен первый контакт с компанией, и ее лицом становится персонал. Тут, как говорится, встречают по одежке. Способность клиентского менеджера избавлять грузоотправителя от головной боли, связанной с перевозкой, формирует положительный образ компании. Эту же функцию могут выполнять средства маркетинговой коммуникации. Например, сайт с понятной навигацией, интегрированными онлайн-сервисами, call-центр. Но главное – это способность персонала решать проблемы еще до их появления, а также оперативно реагировать на те, что уже возникли. Если это реализовать, то и провозжать будут по уму.

– **Что вы меняете в своей компании, для того чтобы она стала клиентоориентированной?**

– В 2013 году активно реформировалась структура ОАО "РЖД". В целях повышения качества обслуживания клиентов в холдинге был сформирован транспортно-логистический бизнес-блок и создан департамент для управления этой структурой. Дочерние общества также нацелены на клиентоориентированность. В ОАО "ФГК" развивается стандартизация предоставляемых услуг, предусматривающая внедрение системы контроля и



стандартов качества. В ОАО "ТрансКонтейнер" внедряется система кросс-функциональной мотивации смежных подразделений, отвечающих за исполнение заказа. В GEFCO, ОАО "РЖД Логистика", ОАО "ТрансКонтейнер" и ОАО "ФГК" созданы справочно-информационные call-центры, на сайтах компаний работают онлайн-сервисы, позволяющие в режиме реального времени оформлять заказы.

В 2014 году мы наметили выполнение следующих приоритетных задач: внедрение принципа одного окна и формирование клиентоориентированной культуры, развитие института клиентских менеджеров, разработку системы оплаты труда, зависящей от прибыли при продаже услуг транспортировки грузов, продолжение работы по созданию комплексных логистических продуктов с высокой добавленной стоимостью, а также дальнейшую разработку и внедрение в эксплуатацию CRM-системы.

**– Какова, с Вашей точки зрения, цель клиентоориентированности – удовлетворение ожиданий клиента или получение прибыли?**

– Мы уже говорили о том, что повышение клиентоориентированности ведет к росту лояльности потребителя. Управление лояльностью имеет тем больший эффект, чем выше вклад клиента в прибыль компании. Связь между прибылью и удовлетворением ожиданий грузоотправителя логична и очевидна. Сложность состоит в том, чтобы грамотно выстроить эту взаимосвязь и привязать показатели эффективности к одной ясной и понятной цели – максимизации прибыли, особенно в том случае, когда дело касается такой крупной организации, как ОАО "РЖД". ([ИА РЖД-Партнер.ru](http://ИА РЖД-Партнер.ru) 26.05.14)

### **Уголь уходит за рубеж. "Российская газета". 27 мая 2014**

Из России и других стран СНГ из-за падения внутреннего спроса по нарастающей экспортируется уголь.

Это может привести к закрытию минимум половины шахт и разрезов в СНГ. Таковы основные оценки международной конференции "Уголь России и СНГ". Директор департамента исследований ТЭК Института проблем естественных монополий Александр Григорьев отметил, что если добыча угля в РФ в 2013-м (347 млн тонн) осталась в основном на уровне 2012 г., то спрос внутри страны упал примерно на 15%. Вследствие чего экспорт вырос до 138 млн тонн - это на 10% больше уровня 2012 г. Причем "более отчетливо эта тенденция проявилась в I квартале 2014 года: добыча упала на 2%, а экспорт вырос на 16%", отметил Григорьев. По мнению других участников форума, растущая зависимость от поставок на экспорт является сегодня серьезной угрозой для российской угольной отрасли. "Ситуацию для этой отрасли РФ, - уточнил Григорьев "РГБ", - усугубляет и то, что среднемировые цены на уголь к концу I квартала 2014 года понизились до 78,6 долл. за тонну, то есть на 16,4% к уровню в конце марта прошлого года"

В результате этих тенденций падает спрос на перевозки угля и, соответственно, уменьшаются тарифы на эти перевозки. "Если в 2013 году ставка доходности по договорам с операторами полувагонов составляла 500 руб. в сутки, то в этом году мы идем на более низкие цены. А операторы готовы их подписывать на два года, - заявил Денис Илатовский, директор по логистике СУЭК. - Такие расценки показывают, что внутренняя конъюнктура по углю в РФ сохранится негативной по крайней мере два предстоящих года". Внутророссийский рынок угля "просел" минимум на 20%. Сохранение такой ситуации потребует сокращения добычи.

Впрочем, по данным Илатовского и других игроков рынка, частично ситуацию удастся "купировать" экспортом угля, прежде всего сибирского, в дальневосточные страны. Но здесь с начала 2014 года растет конкуренция со стороны поставщиков из КНР, Австралии, Индонезии, Монголии и Северной Кореи. Причем три последние страны готовы и впредь вывозить уголь по "сверхнизким" ценам.

На угольных рынках Казахстана, Украины и Киргизстана наблюдается ситуация, схожая с российской. Но в 2014 году вывоз угля с Украины может сократиться минимум наполовину, если не удастся урегулировать ситуацию в Донбассе, обеспечивающем свыше 70% общеукраинской добычи. Тогда РФ выйдет в лидеры по поставкам угля в страны черноморско-балканского региона. "Экспортный поток кузбасского угля - в объеме не менее 2 млн тонн в год - вскоре "захочет" переместиться из украинских портов в российские Ейск, Азов, Ростов, Керчь, - пояснил "РГБ" гендиректор Ейского морского порта Андрей Панычев. - Поэтому требуется срочное углубление подходных каналов к азовским портам РФ в Ростовской области и Краснодарском крае".



**ДОБЫЧА УГЛЯ В СНГ (% К ОБЪЕМУ, ЗА 2011-2013 ГГ.)**

Источник: Институт Адама Смита



(Российская газета 27.05.14)

**Для исправления ситуации с погрузкой задействуют координационные советы. "Гудок". 27 мая 2014**

На прошедшей неделе ситуацию с выполнением плана погрузки не удалось изменить в лучшую сторону – отставание составило 1,6%, а к прошлому году – 2,6%. Об этом было объявлено вчера на оперативном совещании, которое провёл первый вице-президент ОАО "РЖД" Вадим Морозов.

При этом первый вице-президент обратил внимание на складывающуюся ситуацию с грузопотоками и закономерности грузовой работы. Снижение грузооборота и к плану, и к прошлому году наблюдается на Московской, Северной, Северо-Кавказской и Юго-Восточной дорогах при его заметном росте на Приволжской. И сейчас надо будет уделить наибольшее внимание вопросам оптимизации расходов, особенно в дирекциях тяги и инфраструктуры, а также совершенствованию планирования объёмных показателей на Восточном полигоне.

Всего же, по прогнозам ЦФТО, по итогам месяца сеть может недополучить порядка 1600 тыс. тонн, что в первую очередь связано со значительным снижением предъявления строительных грузов.

Далеко не в лучшую сторону на выполнении плана сказались производственные проблемы и на меткомбинатах. Так, на НЛМК принято решение о приостановке работы основной доменной печи № 5 и запуске ранее законсервированной печи № 3. Все восстановительные работы там должны завершиться к середине июня, но восстановление в полном объёме отставание к концу месяца уже не предоставляется возможным. Есть и проблемы, связанные с увеличением сроков ремонта оборудования на НТМК и Нижнесергинском заводе. В целом же потери чёрных металлов оцениваются порядка 170 тыс. тонн.

Пока в полном объёме не удастся грузить и лесные грузы, что связано, в частности, с пожарами в отдельных регионах, и со снижением цены на продукцию китайскими потребителями.

Сегодня адресная работа проводится прежде всего с предъявителями номенклатур 2-го и 3-го классов. Для точного определения потребностей в строительных грузах ведутся переговоры с Росавтодором и Центральным округом Москвы.

В этой связи Вадим Морозов акцентировал внимание на необходимости привлечения для исправления ситуации такого инструмента, как координационные советы на местах, доведения нужной информации до сведения бизнеса и властных структур. В суточный срок начальникам дорог поручено отчитаться о проделанной работе. (Гудок 27.05.14)

**Качественно и в срок. "Гудок". 27 мая 2014**

**Повышение скорости доставки остаётся приоритетной задачей ОАО "РЖД"**

В апреле сохранилась устойчивая с начала года тенденция падения внутрироссийских перевозок – более чем на 3% по сравнению с прошлым годом. Одновременно экспортная составляющая выросла почти на 7%.

Этим обстоятельством в основном объясняется существенный прирост грузооборота (с учётом пробега собственных порожних вагонов) на 7% в апреле и на 4,1% по итогам четырёх месяцев. При этом экспорт на Украину и в страны дальнего зарубежья транзитом через Украину сократился к прошлому году на 14%.

В непростых экономических условиях на сети удалось справиться с планом погрузки – среднесуточные объёмы апреля оказались на 0,2% выше плана. Вместе с тем как в апреле, так и по итогам четырёх месяцев в целом по сети



не удалось выйти на нулевой прирост погрузки по отношению к прошлому году – отставание составило соответственно 0,7% и 0,2%.

В то же время в прошлом месяце сразу семь дорог преодолели достигнутые в 2013 году объёмы погрузки – Октябрьская, Калининградская, Приволжская, Южно-Уральская, Западно-Сибирская и особенно Куйбышевская и Свердловская – у них прирост составил 4,9% и 4,1% соответственно. Кроме этих дорог, за январь – апрель отличились ещё большим ростом Западно-Сибирская и Калининградская дороги.

По сравнению с апрелем 2013 года более чем на 6% выросли грузы второго класса при снижении более чем на 3% грузов первого класса, третий класс опустился незначительно – на 0,5%. Тем не менее это явилось одним из факторов, повлиявших на доходную ставку – этот показатель из расчёта на 10 ткм снизился к аналогичному уровню прошлого года на 3,3%.

В апреле так же, как и по итогам четырёх месяцев, были выполнены все плановые задания по большинству качественных показателей использования подвижного состава. Так, среднесуточная производительность локомотива в минувшем месяце выросла к заданию на 132 тыс. ткм брутто, средний вес грузового поезда на 3 тонны, а к уровню прошлого года на 12 тонн. Участковая скорость к прошлому году подросла на 0,6 км/ч.

В то же время маршрутная скорость движения сквозных отправительских маршрутов из гружёных вагонов при задании 640 км/сут. достигла лишь 566 км/сут., что на 0,5% ниже уровня апреля 2013 года. А вот пропуск контейнерных поездов был организован более качественно. За четыре месяца их маршрутная скорость составила 911 км/сут., что на 3,2% выше, чем годом ранее, а в рамках реализации проекта "Транссиб за 7 суток" – 1115 км/сут., что на 6,2% выше, чем в 2013 году. Следует отметить и такое событие, как доставка груза из Сучжоу в Варшаву за 13 дней первым контейнерным поездом в рамках стратегического сотрудничества между ООО "Проектный офис ОТЛК" и DHL Global Forwarding. Ведётся подготовка регулярного еженедельного сервиса контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа.

Обеспечение конкурентоспособности перевозок контейнеров в составе контейнерных поездов и повышение скорости их доставки будет оставаться в числе приоритетных задач ОАО "РЖД" и в дальнейшем. С этой целью компания выступает за сохранение ранее действующего порядка определения тарифных расстояний для таких перевозок.

В апреле возросла и надёжность доставки грузовых отправок до 87,5% против 79,4% в апреле 2013 года. Несмотря на разворот ремонтно-путевых работ, приоритетной остаётся задача повышения качества транспортного обслуживания.

В апреле заметно, на 9,2% выше уровня прошлогоднего периода, до 97,3%, улучшен график отправления грузовых поездов в целом по сети. Ещё более убедительный рост наблюдался по проследованию – на 17% выше показателя, достигнутого в 2013 году.

Во многом достижению таких результатов способствовала работа по повышению качества управления работой сортировочных станций и прежде всего снижению простоя вагонов.

Вагонооборот в среднем на одну станцию вырос на 2,7% и составил 11,1 тыс. вагонов. Простой транзитного вагона с переработкой в среднем на одну станцию равнялся 12,6 часа, что ниже уровня прошлого года на 1,4 часа, или 10,2%. Простой транзитного вагона без переработки, составив 2,8 часа, оказался выше на 0,3 часа установленной нормы и ниже уровня 2013 года на 0,04 часа, или на 1,4%.

Как и следовало ожидать, увеличение погрузки в адрес морских портов обусловило и заметный рост грузооборота, особенно на дорогах Восточного полигона – Красноярской и Восточной-Сибирской – на каждой на 8,1%, на Забайкальской и Дальневосточной – на 7,3% и 13,1%, на Октябрьской – на 8,5%.

В целом же в апреле погрузка экспортных грузов назначением на припортовые станции и нефтебазы России, стран СНГ и Балтии выросла на 8%, в адрес российских портов и припортовых нефтебаз ещё больше – на 14%. Но ещё более стремительно росла выгрузка вагонов в российских портах – на 20% больше прошлогоднего уровня.

По известным причинам перевозки грузов через погранпереходы в адрес портов и нефтебаз Украины упали по сравнению с прошлым годом в два раза и составили 436 вагонов в сутки. В то же время весьма заметный, на 5%, рост наблюдался через балтийские порты, составив 2,6 тыс. вагонов в сутки.

Необходимо отметить, что критическая ситуация отмечается и в пассажирском сообщении с Украиной. Продвижение поездов по территории этой страны в направлении Крыма и обратно обеспечивалось со значительными задержками (до 4 часов) из-за неурегулированности порядка их проезда через вновь созданный пункт пропуска Джанкой на границе Украины и Крыма.

Всё это оказывало заметное влияние и на сохранение отрицательной динамики пассажиропотока в целом в межгосударственном пассажирском сообщении. В апреле перевозки здесь по сравнению с 2013 годом упали на 26%. По состоянию на конец прошлого месяца продажа проездных документов в межгосударственном сообщении на май сократилась на 33%.

За четыре месяца в целом по сети удалось сохранить рост объёмов перевозок пассажиров к прошлому году на 2,5%, но всё это за счёт пригородного сообщения. Падение в дальнем следовании составило 7%.

В апреле число перевезённых пассажиров в целом по сети осталось на прошлогоднем уровне при ещё большем падении в дальнем следовании, на что повлияла опережающая индексация тарифа в регулируемом сегменте.



Сегодня мы предлагаем вниманию читателей таблицы ключевых показателей работы дорог  
Для получения рисунков и таблиц (архив zip) нажмите [здесь](#) (Гудок 27.05.14)

#### **Смотрите на номера. "Гудок". 28 мая 2014**

##### **Необходимо проверить более 12 тыс. грузовых вагонов**

Управление государственного железнодорожного транспорта Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Госжелдорнадзор) предложило собственникам 12 тыс. грузовых вагонов до 1 августа проверить их на наличие контрафактных комплектующих.

В Госжелдорнадзор поступила информация о несоответствии номеров боковых рам тележек находящихся в эксплуатации грузовых вагонов с номерами и годами выпуска рам, изготовленных заводами ЧАО "Азовэлектросталь" (клеймо 1291) и ООО "Чебоксарский завод промышленного литья" (клеймо 33). По данным управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры, в эксплуатации находится более 12 тыс. таких вагонов.

В связи с этим Госжелдорнадзор рекомендует в обязательном порядке до 1 августа собственникам вагонов провести натурную сверку номеров боковых рам с заводами-изготовителями.

По словам заместителя начальника департамента безопасности движения РЖД Александра Косарева, никаких срочных мер в связи с этим не подразумевается – собственникам просто рекомендуется тщательно проверить своё имущество и только в случае подтверждения признаков контрафактной продукции принять меры, исключающие их эксплуатацию.

"Проверка позволит выявить контрафактные (а значит, потенциально опасные) комплектующие, если таковые имеются. Эти 12 тыс. вагонов ещё никто не отставлял от эксплуатации, подвижной состав продолжает свою работу, но находится, скажем так, "на карандаше", – подчеркнул Александр Косарев.

В департаменте безопасности движения также сообщили, что именно введённая с 1 декабря прошлого года автоматизированная система учёта и контроля выполненного ремонта и комплектации грузового вагона дала возможность контролировать оборот боковых рам. В текущем году из всего количества их изломов порядка 30% пришлось на контрафакт. (Гудок 28.05.14)

#### **Мелочей не осталось. "Гудок". 28 мая 2014**

##### **Расходы на транспортировку угля можно существенно сократить**

Участники саммита "Уголь России и СНГ" предложили логистические и технические меры, которые уменьшат издержки транспортировки угля и сделают его более конкурентоспособным товаром.

Застарелой проблемой угля, большая часть которого добывается в Кузбасском регионе, является длинное транспортное плечо. И, как следствие, связанные с ним высокие расходы, доходящие до трети себестоимости добычи. При этом тарифы на перевозку – самые низкие в мире, и РЖД не окупают затрат. Но уголь является одним из основных грузов для железной дороги: 24% в погрузке и 36% в грузообороте.

Как рассказал начальник управления движения Центральной дирекции управления движением ОАО "РЖД" Анатолий Кужель, за последние 10 лет объём перевозок этого сырья вырос почти на 40%, и динамика погрузки носит характер стабильного роста. Терять такую грузовую базу нельзя, хотя ценовое давление на уголь со стороны конкурентов из других государств постоянно растёт. Поэтому залогом сохранения перевозок является снижение доли затрат на транспортировку.

Одно из решений, которые предлагает ОАО "РЖД", – это технологический аутсорсинг, что уменьшает затраты на порожний пробег вагона, снижает непроизводительные расходы, с одной стороны, и увеличивает перевозки – с другой. Как говорит Анатолий Кужель, на сети порядка 260 тыс. "лишних" полувагонов. Необходимо создавать консолидированный парк, потому что затраты РЖД, к примеру, на маневровые работы за последние годы возросли в десять раз. "Сейчас по договору о технологическом аутсорсинге с РЖД работает Федеральная грузовая компания, и уже есть несколько заявок от других операторов, – говорит Анатолий Кужель. – Когда практика покажет, что порожний пробег снизился, это может стать сигналом для других операторских компаний. Например, для ФГК в апреле (в сравнении с прошлым годом) этот показатель уменьшился с 43% до 38%.

Как говорит заместитель генерального директора Сибирской угольной энергетической компании (СУЭК) Денис Илатовский, определённый эффект уже виден: оборачиваемость вагона заметно улучшилась, скорость перевозок увеличилась за 4 месяца на 10–15%.

"В Мурманском транспортном узле мы совместно с РЖД разработали технологию управления порожними парками, и сейчас без всяких дополнительных вложений вместо 500 вагонов в сутки там перерабатывают 550 вагонов", – замечает Денис Илатовский.

Ещё более удешевить перевозки могут и инновационные вагоны. Как говорит заместитель генерального директора Объединённой вагонной компании (ОВК) Александр Лукьяненко, на сети порядка 5 тыс. инновационных вагонов производства Тихвинского вагоностроительного завода, из них чуть больше 4 тыс. – полувагоны со стандартной кубатурой кузова и тележкой Varber. Несмотря на стандартные размеры кузова, в них вмещается на 6 тонн больше груза. Тележка Varber показала себя надёжной – за два года зафиксировано лишь две поломки, а благодаря новой



технологии вагоны меньше воздействуют на путевую инфраструктуру. "От использования инновационных вагонов выигрывают все: грузоотправитель получает возможность провезти больше груза одним составом, оператор может сэкономить на обслуживании, а владелец инфраструктуры заинтересован в минимальном воздействии на полотно", – говорит Александр Лукьяненко.

Денис Илатовский из СУЭК подтверждает, что компания уже получила эффект от тихвинских вагонов. "Мы подписали соглашение об увеличении гарантийного плеча на участке Чегдомын – Ванино, протяжённость свыше трёх тысяч километров, и теперь проезжаем это расстояние без осмотра, – говорит представитель СУЭК. – За счёт этого мы выиграли два дня и сократили количество подвижного состава".

Тестируют инновационные вагоны и в ОАО "Кузбассразрезуголь" (КРУ), которое использует до 10 маршрутов, но в западном направлении. Заместитель генерального директора КРУ по перспективному развитию Ирина Ольховская говорит, что на восток из Кузбасса сложно выехать с тяжёлыми составами из-за неразвитости инфраструктуры, а на западном направлении инфраструктура гораздо современнее, включая и весовое оборудование. "Мы провели уже тестовые поезда и намерены дальше их использовать, ставя на "кольцо", поскольку это наиболее выгодно для оперирующей компании, – говорит Ирина Ольховская. – Мы намерены и дальше использовать эти вагоны".

"Безусловно, за таким подвижным составом будущее, – говорит Анатолий Кужель. – Однако пока на сети только один процент таких вагонов, и совокупный эффект оценить сложно. Он будет виден, когда их будет 40–50%".

Тем не менее, пока для угольных компаний такой подвижной состав дороговат – он на 200–300 тыс. руб. дороже обычного вагона. Поэтому операторы и грузовладельцы не покупают эти вагоны, а берут в аренду. Кроме того, как поясняет Денис Илатовский, сейчас Тихвинский завод ещё не выпустил в серию, но проводит испытания новых моделей повышенной грузоподъёмности с нагрузкой на ось в 27 тонн. Для грузовладельцев они могут быть ещё эффективнее. Нынешний же инновационный парк по тому договору, который подписала СУЭК, соответствует суточной стоимости обычного вагона в 400–450 руб. Пока средняя цена на рынке несколько выше (порядка 500 руб. в сутки), и до тех пор, пока она не понизится, инновационный вагон для угольной компании будет эффективным. (Гудок 28.05.14)

#### **Вопрос дня. "Гудок". 28 мая 2014**

##### **Целесообразно ли введение жёсткого планирования грузоперевозок?**

Дмитрий Михеев, заместитель начальника службы движения Октябрьской дирекции управления движением:

– Работать над организацией движения грузовых поездов по расписанию на Октябрьской дороге мы начали ещё в конце 2011 года. Практика показывает: надо и дальше развивать перевозки по расписанию с фиксированным временем отправления и прибытия. Для этого, в частности, надо активнее проводить картирование перевозочного процесса на узлах, участках и далее на всём маршруте следования грузов. Анализ результатов и реализация проектов по совершенствованию перевозочного процесса позволяет находить схемы оптимизации затрат. Для совершенствования системы управления перевозочным процессом целесообразно внедрять календарное планирование. Его мы внедрили уже в сегменте перевозок руды, леса, щебёнки. Работаем над нефтяными грузами и минеральными удобрениями. Такая система позволяет эффективнее планировать эксплуатационную работу с учётом наличия ресурсов (локомотивы, бригады, пропускные способности с ремонтными "окнами") на более длительный период, чем сменно-суточное планирование.

Владимир Тарасенко, генеральный директор ООО "УГМК-Транс":

– Жёсткие "нити" графика, по моему мнению, только положительно бы повлияли на состояние отрасли. Главное, чтобы за обеспечение таких "ниток" перевозчик не брал дополнительных сборов. При этом, конечно, необходимо учитывать взаимную ответственность всех участников перевозочного процесса. Разумеется, на всеобъемлющее планирование рассчитывать будет сложно в силу специфики работы грузоотправителей. К слову, с предприятий УГМК также иногда идут отправления отдельно от общей группы, ограниченными партиями по 7–8 вагонов, как правило, это уголь некоторых "немассовых" марок. И такие небольшие отправления есть у многих производственных и добывающих предприятий. Но в общей массе, конечно, это лишь капля в море. Как бы то ни было, к установке жёстких "ниток" графика мы должны стремиться.

Николай Резвов, генеральный директор ЗАО "Русская тройка":

– Мы уверены, что жёсткое планирование грузоперевозок – это движение в правильном направлении. Мы всегда придерживались данной точки зрения, так как это решает большую часть проблем в области диспетчеризации и выгодно с точки зрения экономики перевозок. Однако необходимо учитывать, что введение расписания возможно далеко не везде. Даже в контейнерном сегменте внедрить по всем направлениям такой подход к перевозке (регулярными поездами или сцепами по графику) нереально. Планирование применимо там, где можно консолидировать груз по направлению и есть устойчивые контракты с понятными объёмами и графиками. Ещё один краеугольный вопрос – взаимодействие со смежными транспортниками. Зачастую интересы владельца инфраструктуры и перевозчика (ОАО "РЖД"), портовиков, операторов подвижного состава, а также грузовладельцев не совпадают. В своё время внедрялись узловые соглашения, они давали хороший результат как раз в плане упорядочения управления перевозочными процессами и парком на стыках.

Ильдус Халиков, директор Группы компаний ООО "Агентство Рефперевозки":



– Безусловно, введение тщательного планирования позволит более качественно контролировать весь процесс грузоперевозок, что сделает их более качественными. Кроме того, это решение гарантировало бы адресату конкретные сроки доставки грузов. При организации жёсткого планирования необходимо иметь в виду фактор инфраструктуры и переход с одной железной дороги на другую – позволит ли инфраструктура сформировать жёсткие "нити" графика грузоперевозок. Впрочем, и эту трудность можно решить с помощью чёткого взаимодействия участников перевозочного процесса.

Александр Шаповалов, первый заместитель генерального директора УК "РэйлТрансХолдинг":

– Грамотное планирование перевозок позволяет снизить уровень встречных порожних вагонопотоков, сократить время оборота вагонов и, как следствие, увеличить доходность компаний. Демонопользация отрасли привела к возникновению множества мелких и средних собственников вагонов. Многие производители и потребители сырья и готовой продукции очень быстро реагируют на рыночные тенденции и быстро меняют направления своих перевозок. И осуществлять точное планирование, тем более на сетевом уровне, в данных условиях достаточно непросто. (Гудок 28.05.14)

### **Нужна интегрированная технология управления перевозками. "Гудок". 29 мая 2014**

Создание в ОАО "РЖД" в ходе реформирования единой Дирекции управления движением имеет целый ряд преимуществ. Одно из них – объединение в единый технологический комплекс всех процессов, связанных с организацией перевозок.

Игорь Шапкин, профессор МИИТа, д.т.н.

Используемый при этом принцип единоначалия позволяет управлять пропуском вагонопотоков, исходя из экономических критериев, определяемых интересами компании. Одновременно стало проще обеспечить оптимизацию развития и специализацию важнейших направлений сети, повысить их пропускные и перерабатывающие способности.

В свою очередь, принцип экстерриториальности Дирекции управления движением даёт возможность увеличить протяжённость тяговых плеч и гарантированных участков безопасного следования вагонов и локомотивов, рациональнее организовать работу локомотивных бригад и диспетчеров.

Вместе с тем в условиях приватизации вагонного парка необходимо модернизировать существующие и разработать новые АСУ и АРМы по управлению вагонными парками. При этом нужно улучшить информационное обеспечение (в том числе ввести в системы признак оператора подвижного состава), пересмотреть некоторые технико-экономические нормативы для станций, участвующих в формировании поездов.

Например, требуется учитывать снижение маршрутной скорости грузовых поездов при включении одиночных порожних вагонов в гружёные составы.

А в целях совершенствования эксплуатационной работы на основе современной нормативно-правовой базы, создания оптимальных тарифных условий для клиентов, строгого соблюдения графика движения поездов и плана формирования надо разработать взаимоувязанный технологический процесс доставки грузов и пассажиров.

Он будет включать маршруты следования вагона или пассажира по цепочке назначений поездов от пункта зарождения до пункта погашения потока. Кроме того, предстоит усовершенствовать технологию работы всех объектов сети железных дорог (транспортные коридоры, железные дороги, районы управления, диспетчерские участки, станции).

Не менее важно разработать целевые показатели качества и критерии оценки работы каждого участника перевозочного процесса, чтобы привести систему премирования к современным условиям. Словом, нужно создать на сети интегрированную технологию управления перевозочным процессом.

Она позволит оперативно учитывать изменения в объёме и структуре железнодорожных перевозок, обеспечивать в диалоговом режиме выбор рациональных вариантов пропуска поездопотоков. С её помощью можно будет предлагать варианты оптимального использования пропускной способности при организации движения грузовых поездов по расписанию с учётом предоставления "окон", а также находить решения по корректировке плана формирования.

В то же время важно шире использовать передовой опыт диспетчеров, лучше согласовывать работу станций и прилегающих к ним участков и перегонов на основе автоматизированного комплексного расчёта приоритетов прибытия и отправления поездов. Это позволит точнее соблюдать график движения на всей сети отечественных железных дорог.

Считаю, что разработка и внедрение подобной интегрированной технологии организации перевозочного процесса является необходимым условием развития современных интеллектуальных систем управления на железнодорожном транспорте. А как известно, данное направление является одним из важнейших при модернизации отрасли. (Гудок 29.05.14)



## Международное сотрудничество

### РЖД и железные дороги Финляндии запустят контрейлерные перевозки - Якунин.

ОАО "РЖД" и железные дороги Финляндии планируют в ближайшее время запустить принципиально новый продукт - контрейлерные перевозки/комбинированные железнодорожно-автомобильные перевозки прицепов, трейлеров или съемных кузовов на железнодорожных платформах - прим ред./, сообщил в ходе Петербургского международного экономического форума глава российской компании Владимир Якунин.

Сейчас специалисты обеих сторон прорабатывают вопросы ценообразования, маркетинга и совершенствования таможенных процедур с целью формирования конкурентоспособного продукта.

Как напомнил Якунин, одной из основ тесной связи экономик двух стран на протяжении более чем 50 была именно логистика. "Вместе с железными дорогами Финляндии ОАО "РЖД" впервые начало создавать совместные дочерние общества в сфере контейнерной логистики и оперирования подвижным составом, и время показало, что эти решения были правильными и востребованы рынком", - заявил президент РЖД, являющийся сопредседателем Российско-финского делового совета. (ТАСС 23.05.14)

### Возобновлено движение транспортного состава по маршруту Ухань-Лодзь.

С конца апреля текущего года возобновлено движение железнодорожного маршрута Ухань (Китай) - Лодзь (Польша), предназначенного для перевозки товаров китайского производства, экспортируемых в Европу.

Доставка грузов по железной дороге является способом более быстрым по сравнению с морскими транспортировками и более дешевым, если сравнивать с авиаперевозками.

Движение грузов по маршруту, который предназначен для доставки товаров из китайского города Ухань в польский Лодзь, было приостановлено в 2012 году из-за проблем с таможенным оформлением.

По мнению экономистов, возобновление доставки товаров из такого крупного промышленного центра Китая, как Ухань и близлежащих к нему районов в Европу, повысит конкурентоспособность китайских товаров. Проходящий вдоль нового экономического пояса "Шелковый путь" рейс Ухань-Лодзь до прибытия в пункт назначения минует крупные населенные пункты, расположенные в северо-западной и центральной частях Казахстана, России и Белоруссии.

Общая сумма товаров этого состоящего из 41 вагона состава более 12 млн долларов. Большую долю экспортируемых товаров представляет продукция компании Hon Hai/Foxconn, крупнейшего поставщика электроники, сотрудничающего с такими мировыми гигантами, как Apple, Sony и Nokia.

Объем экспорта товаров китайского производства в Россию стабильно растет. И хотя Китай является одним из мировых лидеров в поставках электроники, серьезную долю рынка занимают также одежда, обувь, товары для дома и многое другое. Одним из наиболее крупных поставщиков китайских товаров является OSell. Компания сотрудничает более чем с 10000 китайских производителей и поставщиков, ассортимент продукции которых составляет более 30 миллионов наименований.

Основным принципом OSell является возможность осуществления прямых поставок товаров клиентам напрямую от производителей и поставщиков, что позволяет устанавливать на товары цены ниже, чем у конкурентов. Кроме того, действующая на территории России профессиональная команда поддержки избавляет клиентов компании от языковых и многих других трудностей, зачастую возникающих при заключении сделок.

OSell внедрил строгую систему контроля качества на всех этапах движения товара и систему возврата и обмена некачественных, бракованных или поврежденных во время транспортировки товаров, полностью соответствующую российскому законодательству. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 26.05.14)

### Правительство пока не принимало решение о передаче пакета акций "ТрансКонтейнера" в ОТЛК - Соколов.

Правительство РФ пока не принимало решений о передаче пакета акций компании "ТрансКонтейнер" в Объединенную транспортно-логистическую компанию /ОТЛК/, а также по продаже принадлежащего ОАО "РЖД" пакета акций Федеральной грузовой компании. Об этом сообщил журналистам министр транспорта РФ Максим Соколов.



"Решения правительства /о передаче акций "ТрансКонтейнера" в ОТЛК нет. РЖД активно развивает логистический бизнес. Ищут другие источники для повышения доходности железнодорожного бизнеса. Правительство никаких границ о судьбе ОТЛК не ставит. Вопрос активно в повестке дня не стоит", - сказал Соколов.

По его словам, также нет каких-либо решений о продаже пакета акций Федеральной грузовой компании.

"По приватизации Федеральной грузовой компании никакой активности я сейчас не вижу", - сказал Соколов. По его словам, если продать акции частному инвестору сейчас, то многие задачи, которые стоят перед РЖД, будет решать проблематичнее.



"У РЖД есть задача по обеспечению перевозок всех видов грузов всех грузоотправителей вне зависимости от доходности грузоперевозки и гарантированности дохода. Она может быть невыгодной, малообеспеченной и будет ли такими перевозками заниматься частный оператор, который ориентирован на извлечение дохода, это вопрос. У РЖД помимо задачи доходности есть еще и задача доступности /грузоперевозок/", - заявил министр транспорта.

**Для справки:** Название компании: ТрансКонтейнер, ОАО Регион: *Москва* Адрес: *125047, Россия, Москва, Оружейный переулок, 19* Вид деятельности: *Железнодорожный транспорт* Телефоны: *(495)7881717 (495)2628506* Факсы: *(495)2627578* E-Mail: [trcont@trcont.ru](mailto:trcont@trcont.ru) Web: <http://www.trcont.ru> Руководитель: *Баскаков Петр Васильевич, генеральный директор* (ТАСС 27.05.14)

### **Якунин: Создание ОТЛК окончательно согласовано всеми странами Таможенного союза.**

Страны Таможенного союза - Россия, Казахстан и Белоруссия - окончательно согласовали документы по созданию "Объединенной транспортной логистической компании" /ОТЛК/, заявил президент ОАО "Российские железные дороги" /РЖД/ Владимир Якунин журналистам в кулуарах заседания высшего евразийского совета на уровне глав государств в Астане /Казахстан/.



"Мы согласовали все материалы", - сказал он, отметив, что после подписания документы "приобретут характер директивы, которая позволит реализовать эту задачу и создать ОТЛК". "Весь процесс пройден, поддержка есть", - добавил президент РЖД.

Национальные железнодорожные компании России, Казахстана и Белоруссии заключили соглашение о создании ОТЛК в июне 2013 года. В октябре 2013 года стороны договорились о базовых принципах создания и деятельности ОТЛК. Учредителями компании выступят РЖД, АО "Национальная компания "Казахстан темир жолы" и государственное объединение "Белорусская железная дорога". Доли учредителей ОТЛК определяются исходя из рыночной стоимости вносимого в капитал имущества, при этом целевая модель создания ОТЛК предусматривает возможность в будущем доведения долей партнеров до паритета /по 33,3 проц/. В конце ноября 2013 года совет директоров РЖД одобрил вклад в уставный капитал ОТЛК в виде 50 проц плюс две акции ОАО "ТрансКонтейнер" TRCN +0,53% и 100 проц минус одна акция ОАО "РЖД Логистика", принадлежащих РЖД.

Согласно бизнес-плану РЖД, общий грузооборот ОТЛК к 2020 году превысит 4 млн TEU /эквивалент 20-футового контейнера/. Дополнительный доход национальных железнодорожных компаний от использования инфраструктуры к 2020 году составит около 1,6 млрд долларов. Кумулятивный вклад в ВВП стран ЕЭП к 2020 году, согласно расчетам, составит 11,3 млрд долларов, в том числе для России - почти 5 млрд долларов, для Казахстана - 5,3 млрд долларов, для Белоруссии - около 1 млрд долларов.

**Для справки:** Название компании: Российские железные дороги, ОАО (РЖД) Регион: *Москва* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Вид деятельности: *Железнодорожный транспорт* Телефоны: *(495)2629901 88007750000* Факсы: *(499)2629095* E-Mail: [info@rzd.ru](mailto:info@rzd.ru) Web: <http://www.rzd.ru> Руководитель: *Якунин Владимир Иванович, Президент; Целько Александр Витальевич, вице-президент; Илларионов Алексей Викторович, вице-президент* (ПРАЙМ 29.05.14)

### **Российско-китайский транзит: новые драйверы развития. "ИА РЖД-Партнер.ру". 23 мая 2014**

Подписанное в Шанхае соглашение о стратегическом сотрудничестве между ОАО "РЖД" и Китайскими железными дорогами – новый шаг в обоюдном развитии грузовых перевозок России и Поднебесной. При этом для нашей страны важно укрепить сухопутные связи между азиатским и европейским рынками, которые проходят через ее территорию.

Согласно документу, предстоит создать условия для увеличения пропускной и провозной способности железных дорог в связи ожидаемым ростом объемов международных железнодорожных перевозок между Россией и Китаем и транзита по их территориям. Также будет совершенствоваться процесс непосредственной организации перевозок, улучшаться работа погранпереходов.

Кроме того, стороны намерены оптимизировать условия и технологии контейнерных отправок, в том числе за счет организации регулярных графиковых контейнерных поездов, способствовать созданию конкурентоспособных тарифных условий на железнодорожные перевозки по транзитным маршрутам Китай – Россия – Европа. Также планируется работа, необходимая для сокращения сроков доставки транзита по территориям причастных государств, совершенствования систем безопасности, расширения терминально-складских комплексов на основных маршрутах перевозок.

Напомним, что в 2013 году объем грузопотока через погранпереходы в сообщении с КНР увеличился по сравнению с 2012-м на 8% и составил 30,5 млн т, в том числе: экспорт – 27,9 млн т, импорт – 2,5 млн т, транзит в КНР – 75,4 тыс. т, транзит из КНР – 135,5 тыс. т. При этом объем перевозок крупнотоннажных контейнеров превысил 407,8



тыс. TEU (+7% соответственно). А тот же показатель за I квартал 2014 года составил 103 159 TEU, что на 8% больше, чем за аналогичный период 2013-го.

Увеличивающийся товарооборот между РФ и Китаем также потребует укрепить логистику и железнодорожную инфраструктуру, обслуживающую евро-азиатские перевозки, заявил во время визита в Санкт-Петербург министр транспорта России Максим Соколов. Без этого сложно будет обеспечить намеченный рост товарооборота, который к 2015 году может составить \$100 млрд, а к 2020-му – до \$200 млрд против \$70 млрд в нынешнем году.

Усиление координации специалистов КНР и РФ в сфере железнодорожного транспорта, как считает генеральный секретарь Китайского народного общества дружбы с заграницей Ли Сикуй, поможет реализовать многие проекты, способные стать прорывными в развитии международных грузоперевозок. И прежде всего необходимо строить новые пути. По словам и. о. ректора Пекинского транспортного университета Чень Фэна, одним из важнейших проектов назван железнодорожный мост Тунцзян – Нижнеленинское, сооружение которого намечено начать в ближайшее время.

Кроме того, для успешного развития железнодорожных перевозок между РФ и КНР нужно внедрять инновации. Этому должно способствовать уже запланированное более глубокое научно-исследовательское сопровождение реализуемых железнодорожных проектов. И новое соглашение о стратегическом сотрудничестве между ОАО "РЖД" и Китайскими железными дорогами открывает здесь новые грани сотрудничества. Не случайно намечены меры по углублению интеграции между отраслевой наукой двух стран. В перспективе на основе существующих научно-исследовательских центров и лабораторий могут появиться технопарки.

Инновации, как считает президент НП "Гильдия экспедиторов" Семен Резер, ускорят прохождение железнодорожного транзита из Китая в РФ. "Одно из узких мест для трансграничных перевозок грузов – погранпереходы, – отметил С. Резер. – Они оснащены устаревшими технологиями, в контролирующих службах недостаточно развиты системы электронного документооборота". Другое обстоятельство, сдерживающее рост грузоперевозок, – уровень логистического сервиса. Модернизация погранпереходов помогла бы не только существенно ускорить пропуск грузов, но и повысить доходность транзитных перевозок, полагает С. Резер.

Руководитель отдела исследований грузовых перевозок ИПЕМ Александр Поликарпов добавил, что в целом разрабатываемые меры помогут укрепить сухопутные связи не только между РФ и КНР, но и между азиатским и европейским рынками. ([ИА РЖД-Партнер.ru](#) 23.05.14)



## Отраслевые мероприятия

### 22 мая Член Коллегии по энергетике и инфраструктуре ЕЭК Даниал Ахметов принял участие в IX Международной конференции по транспортно-транзитному потенциалу "Трансевразия-2014".

22 мая Член Коллегии (Министр) по энергетике и инфраструктуре ЕЭК Даниал Ахметов принял участие в IX Международной конференции по транспортно-транзитному потенциалу "Трансевразия-2014". Конференция прошла в Астане на площадке VII Астанинского экономического форума. В своем выступлении Д.Ахметов рассказал о транспортной политике будущего Евразийского экономического союза (ЕАЭС). В частности, он отметил, что ключевым элементом развития инфраструктуры ЕАЭС будет проведение скоординированной (согласованной) транспортной политики. Один из ее основных приоритетов – создание общего рынка транспортных услуг. Общий рынок транспортных услуг подразумевает под собой либерализацию доступа к рынку услуг, установление единых подходов по развитию конкуренции и предотвращению недобросовестной конкуренции, формирование унифицированной тарифной политики, устранение нефизических барьеров.

"Порядок, условия и этапы либерализации будут определяться отдельными международными договорами в рамках Союза с учетом отраслевых особенностей. Так, например, в области развития автомобильного транспорта государства-члены к 1 января 2016 года примут программу поэтапной либерализации в сфере каботажных перевозок на период с 2016 по 2025 годы", - пояснил Д.Ахметов.

По его словам, существенному росту транзитной привлекательности стран будущего ЕАЭС способствует создание железными дорогами Беларуси, Казахстана и России объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК). Доля транзитных перевозок из Китая в Европейский союз через территорию Единого экономического пространства (ЕЭП) железнодорожным транспортом увеличится более чем в 10 раз и составит к 2020 году около 7%. В соответствии с Концепцией и бизнес-планом создания ОТЛК к 2020 году доходы от использования инфраструктуры составят 1,6 млрд долл., кумулятивный вклад в ВВП наших стран – 11,1 млрд долл., появится более 43 тысяч новых рабочих мест, общий грузооборот превысит 4 млн контейнеров.

Относительно "Единого евразийского неба" Д.Ахметов сообщил, что оно будет создаваться поэтапно и с учетом интересов всех стран Евразийского экономического союза. "Мы должны смотреть в будущее, и мы понимаем, что замыкаться в одном пространстве ни одна страна не должна. Понятно, что сегодня российская авиация имеет некоторые конкурентные преимущества перед авиацией Беларуси и Казахстана, именно поэтому программа будет предусматривать этапность, создание конкурентных условий и многое другое", - подчеркнул Министр ЕЭК. Он напомнил, что формирование "Единого евразийского неба" предусматривает создание общего рынка авиационных услуг и единой зоны транспортировки воздушным транспортом. Проект будет способствовать превращению воздушного пространства ЕЭП в востребованный транзитный мост между Европой и Юго-Восточной Азией, и другими континентами. После конференции "Трансевразия-2014" состоялся пресс-брифинг с участием Д.Ахметова на тему "Энергетика в рамках ЕАЭС". Отвечая на вопросы журналистов, Д.Ахметов сообщил, что Беларусь, Казахстан и Россия в середине 2015 года планируют принять концепцию общего электроэнергетического рынка, а в 2016 году – программу.

"Опережающие темпы электроэнергетической отрасли обусловлены тем, что наши три государства обладают большим электроэнергетическим потенциалом, мы имеем общую техническую и технологическую базу. Когда-то в прошлом мы работали в единой энергетической системе, что позволяет нам создать общий электроэнергетический рынок без существенных проблем, но с учетом новых реалий. Общий рынок электроэнергетики будет выгоден всем странам Евразийского экономического союза. Например, за счет перетока электроэнергии из Казахстана в Россию высвободятся существенные объемы российского газа, которые сегодня идут на выработку электроэнергии", - отметил Д.Ахметов.

Что касается создания общего рынка углеводородов, он должен начать функционировать в 2025 году. "Создание общего рынка углеводородов станет важнейшим решением интеграции. Этот рынок позволит странам ЕАЭС четче координировать свои действия и повысить за счет этого свою конкурентоспособность на мировом рынке, а также получать продукцию с высокой добавленной стоимостью", - подчеркнул Министр ЕЭК. (INFOline, ИА (по материалам Евразийской экономической комиссии) 23.05.14)

### В Барнауле состоится международная научно-практическая конференция НП "ОПЖТ".

27-29 мая в Алтайском крае состоится международная научно-практическая конференция Некоммерческого Партнерства "Объединение производителей железнодорожной техники" (ОПЖТ), посвященная теме: "Грузовой подвижной состав. Жизненный цикл от проектирования до утилизации". Конференция организована совместно с ОАО Холдинговая Компания "СДС-Маш".

Мероприятие пройдет под председательством старшего вице-президента ОАО "РЖД", председателя Комитета по железнодорожному машиностроению Союза машиностроителей России, президента НП "ОПЖТ" Валентина Гапановича. Делегацию Правительства Алтайского края возглавит губернатор Александр Карлин. Модератором конференции выступит вице-президент по машиностроительной отрасли ЗАО ХК "СДС" Дмитрий Медведев.



В мероприятии примут участие директор Департамента транспортного и специального машиностроения Минпромторга России Александр Морозов, заместитель председателя Комитета государственной Думы РФ по транспорту Владимир Гридин, президент ЗАО ХК "СДС" Михаил Федяев, начальник Управления инфраструктуры и перевозок Федерального агентства железнодорожного транспорта России Дмитрий Шпади. В конференции также примут участие представители органов власти Сибирского Федерального округа и Алтайского края, железнодорожных администраций Белоруссии, Литвы, Латвии, Эстонии, Казахстана, представители НП "ОПЖТ" и Союза машиностроителей России, собственники подвижного состава, руководители ведущих предприятий транспортного машиностроения России и стран ближнего зарубежья.

В ходе конференции участники рассмотрят перспективы вагоностроения до 2020 года, пути повышения качества и надежности грузовых вагонов в эксплуатации, роль Испытательного центра в доказательстве качества и надежности вагонного литья. Кроме того, обсудят вопросы технического регулирования и внедрения новых стандартов в связи с вступлением в силу в августе технических регламентов Таможенного союза.

Участники конференции также посетят ЗАО "Испытательный Центр технических средств железнодорожного транспорта" и предприятия ОАО "Алтайвагонзавод", расположенные в Новоалтайске и Рубцовске. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 26.05.14)

### **В Казани состоится Международная конференция НП "ОПЖТ" и Союза железнодорожной промышленности Германии (VDB).**

5-6 июня в республике Татарстан состоится международная конференция Некоммерческого Партнерства "Объединение производителей железнодорожной техники" (ОПЖТ) и Союза железнодорожной промышленности Германии (VDB) "О перспективах российско-германского сотрудничества в области железнодорожного машиностроения".

Мероприятие пройдет под председательством Президента НП "ОПЖТ", старшего вице-президента ОАО "РЖД" Валентина Гапановича и президента VDB доктора Мартина Ланге. Делегацию Правительства Республики Татарстан возглавит заместитель премьер-министра – министр промышленности и торговли Равиль Зарипов.

В мероприятии примут участие представители органов власти Республики Татарстан, представители ОАО "РЖД" и НП "ОПЖТ", собственники подвижного состава, руководители ведущих российских и европейских предприятий транспортного машиностроения.

В ходе конференции будут определены основные направления сотрудничества с привлечением передового инновационного опыта малых и средних предприятий железнодорожного машиностроения Германии и России. Кроме того, будут проведены круглые столы, посвященные внедрению системы бережливого производства и стандарта IRIS. Также в рамках круглого стола будут вручены сертификатов IRIS.

Кроме того, в рамках конференции состоится выставка промышленных предприятий Республики Татарстан и биржа кооперации. На бирже будут представлены немецкие предприятия Alstom Transport Deutschland AG, Siemens AG, Thales Transportation System GmbH, Vossloh AG, Arxes Information Design Berlin GmbH, Bombardier transportation GmbH, DuPont Science and Technologies LLC, Goldschmidt Thermit GmbH, Knorr-Bremse, EPHY-MESS Gesellschaft für elektro-physikalische Messgeräte, Schaeffler Technologies GmbH and Co.KG, Tyco Electronics AMP GmbH, SMA Railway Technology и другие.

В рамках конференции участники посетят крупные промышленные предприятия ОАО "Казанькомпрессормаш", ОАО "Зеленодольский завод им. А.М.Горького", ОАО "ПО "Завод имени Серго" и ОАО "Казанский электротехнический завод", а также ознакомятся с работой передвижного выставочно-лекционного комплекса (ПВЛК). (INFOLine, ИА (по материалам компании) 27.05.14)

### **В Новосибирской области стартовал форум "Транспорт Сибири".**

В нем принимают участие российские и международные специалисты в сфере транспорта. Гостей III Международного форума поприветствовали 28 мая на открытии: врио Губернатора Владимир Городецкий, заместитель Министра транспорта РФ Валерий Окулов и заместитель председателя комитета Государственной Думы по транспорту Сергей Тен.

Международный форум, посвященный развитию транспортной инфраструктуры, проходит в новосибирском Экспоцентре с 28 по 31 мая. Главной темой, которую обсудят его участники, является повышение инвестиционной привлекательности дорожно-транспортного комплекса для инновационного развития.

В ходе открытия форума Владимир Городецкий отметил, что транспортная отрасль важна для каждого региона: "Эта сфера определяет комфортность проживания для населения, эффективность развития территории - уровень развития транспортной инфраструктуры влияет на мобильность населения, процессы логистики, ведение бизнеса. Именно поэтому каждый руководитель территории ищет механизмы более эффективного развития транспортной составляющей. Третий транспортный форум должен стать уникальной площадкой для обмена мнениями, практикой по развитию всех видов транспорта, обеспечения их взаимодействия в единой схеме. Это уникальная возможность обменяться своими представлениями по развитию транспортной инфраструктуры".



Заместитель председателя комитета Государственной Думы Федерального Собрания РФ по транспорту Сергей Тен подчеркнул важность развития транспортной сферы для Сибири: "В 21 веке роль России как ключевой транспортной державы будет возрастать. В этом процессе важную роль будет играть Сибирь и, в частности, Новосибирская область – важнейший транспортный узел в своем регионе. Эта территория должна быть комфортной для проживания, поэтому мы будем активно обсуждать межрегиональные перевозки, их совершенствование".

Также Владимир Городецкий, Валерий Окулов и Сергей Тен осмотрели экспозицию выставки, на которой представлены проекты в транспортной сфере.

В ближайшие несколько дней на форуме будут обсуждены вопросы функционирования всех видов транспорта, дорожного комплекса, подготовка кадров для отрасли и другие вопросы.

В мероприятиях Форума примут участие представители Правительства Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, законодательной и исполнительной власти федерального и регионального уровней, руководители профильных федеральных агентств и ведомств, отраслевых союзов и ассоциаций, крупных отечественных транспортных компаний, представителей дорожно-строительного комплекса. (INFOLine, ИА (по материалам Администрации) 28.05.14)

### **В этом году темой III Международного форума "Транспорт Сибири" стало повышение инвестиционной привлекательности дорожно-транспортного комплекса для инновационного развития.**

В ходе круглых столов участники Форума - российские и международные специалисты – обсуждали различные аспекты развития транспортного каркаса.

Ключевые вопросы эксперты обсудили в ходе пленарного заседания.

Участники бесспорно отметили, что развитию транспортной инфраструктуры со стороны органов власти уделяется особое внимание. В своем выступлении заместитель председателя комитета Государственной Думы по транспорту Сергей Тен, напомнил, что перед дорожной отраслью стоит сегодня задача в удвоении объемов ввода новых дорог и реконструкции дорог. Большая работа в этом направлении проводится и в Новосибирской области.

Сергей Тен высоко оценил те мероприятия, которые проводятся для сохранения дорожной сети в нашем регионе, а также подчеркнул, что Новосибирская область является важнейшим центром интеллектуальных транспортных систем.

Действительно, наш регион демонстрирует уникальные технологии при строительстве транспортных объектов и является одним из передовых в этом направлении. "Мы уделяем особое внимание развитию совокупности дорожно - транспортной отрасли. Эта сфера определяет комфортность проживания для населения, эффективность развития территории", - отмечает врио Губернатора Владимир Городецкий.

Затронули участники мероприятия и перспективные направления развития отрасли как в масштабах страны, так и региона. Среди них – строительство объектов на основе государственно – частного партнерства. Врио Губернатора Владимир Городецкий привел примеры объектов, которые будут реализованы таким способом в ближайшей перспективе - это четвертый автомобильный мост через реку Обь, станции метрополитена, а также участок дороги от Новосибирска (кольцо на Толмачево) до с. Верх - Тула.

Свое развитие за последнее время получила не только дорожная сеть, но и воздушный транспорт. Идет реконструкция аэропорта "Толмачево", в этом году будет введен новый международный терминал. Увеличивается пассажиропоток, а за счет этого и направления маршрутной сети. Это дает возможности региону и дальше развиваться как крупному логистическому центру.

Помимо деловой части Форум включает в себя и выставочную программу. На площадках Новосибирск – Экспоцентра разместились выставочные экспозиции – стенды компаний, работающих в дорожной отрасли. Владимир Городецкий, Сергей Тен, заместитель министра транспорта РФ Валерий Окулов, а также другие почетные гости мероприятия ознакомились с ведущими компаниями. Среди них –ОАО "Трансконтейнер", ОАО "Аэропорт Толмачево", ФКУ "Сибуправтодор", ОАО "Сибмост", ТУАД, Управление госавтоинспекции по Новосибирской области и другие.

Несмотря на то, что Форум проводится в нашем регионе уже в третий раз – вопросов для обсуждения затронуто не мало. Форум уже называют уникальной площадкой, которая собирает профессионалов на одной территории. "Предыдущие площадки показали свою востребованность. В этом году у нас больше гостей из разных уголков . Мы ждем заинтересованного диалога профессионалов, которые реализуют дорожно-транспортную отрасль региона и страны в целом", - подводит итоги первого дня Форума Владимир Городецкий. (INFOLine, ИА (по материалам Администрации) 28.05.14)

### **Заканчивается регистрация участников на V практическую конференцию "Железнодорожные перевозки продукции нефте-и газопереработки".**

Конференция состоится 5 июня в отеле Marriott Aurora (г. Москва, ул. Петровка, 11).

В мероприятии примут участие более 100 делегатов из России, Казахстана, Белоруссии, Эстонии.



Среди зарегистрированных участников и докладчиков представители компаний: ISR Транс, Spacem AS, БалтТрансСервис, Башнефть, Батыс Жер, ВПК-Ойл, ВРК - 2, Газпром газэнергосеть, Газпромтранс, Желдорсервис, Евротранс Групп, ДжиЭйТиЭкс Рэйл Восток, Иркутская нефтяная компания, Казтемиртранс, Куйбышевазот, Лукойл-Ухтанефтепереработка, Нефтетранспортная компания, Нефтетранспорт, РОЗА МИРА, Роснефть, РН-Транс, РТХ-Логистик, Петербургский нефтяной терминал, ПромТрансСервис, СИБУР, Спецтрансгарант, Сырьевые ресурсы - Бел, Сургутэкс, Тенгизтрансгаз, ТЭК Шереметьево, Трансойл, Черниговский НПЗ, Уралвагонзавод, ХимИнвестТранс, ТрансВагонСервис, Трансойл и многие другие.

#### Среди ключевых тем докладов:

- о Транспортировка нефти, нефтепродуктов и нефтехимических грузов железнодорожным транспортом. Основные маршруты
  - о Тарифы и конкуренция: состояние и перспективы
  - о Развитие железнодорожной инфраструктуры ОАО "РЖД" для перевозок нефтеналивных грузов
  - о Динамика и структура перевозок СУГ в России. География поставок СУГ на мировые рынки
  - о Транспортная инфраструктура Дальнего Востока по перевалке/экспорту СУГ и наливной химии
  - о Перевозка СУГ и нефтехимии в танк-контейнерах (ТК): проблемы, особенности, пути развития. Соответствие ТК, эксплуатируемых на территории РФ, требованиям Российского законодательства
  - о Перспективы стабилизации цен на аренду нефтебензиновых цистерн. Негативные тенденции в отрасли
  - о Проблемы повышения эффективности маршрутизации нефтеперевозок и использования парка цистерн
  - о Перспективы развития железнодорожных грузоперевозок на севере Уральского федерального округа с учетом обеспечения вывоза углеводородного сырья региона
  - о Работа с порожним подвижным составом. Перспективы оптимизации логистических схем доставки порожних вагонов
  - о Текущее состояние и прогноз спроса и предложения подвижного состава для перевозок нефтеналивных грузов на рынках России и Казахстана
  - о Возможности вагоностроительных заводов по выпуску цистерн для перевозки продукции нефте-и газопереработки. Подвижной состав. Продление. Инновации
- Компания МАХConfergence совместно с партнерами вечернего приема Barcelo Hotels & Resorts, Mobile Bar С.Н.М., авиакомпанией "Трансаэро" и благотворительным фондом "Даунсайд Ап" подготовили специальную программу с розыгрышем призов для участников конференции.

#### Главные призы:

- сертификат на 2 лица на перелет регулярными рейсами а/к "Трансаэро" в классе Империял/Бизнес;
  - сертификат на 2 лица на проживание в одном из отелей сети Barcelo Hotels & Resorts в Карибском регионе.
- Зарегистрироваться и получить программу конференции можно по тел. +7(495) 745-75-42 или e-mail: info@maxconf.ru. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 27.05.14)

#### Санкт-Петербургский экономический форум. "Гудок". 28 мая 2014

Хочу поделиться некоторыми впечатлениями от участия в Петербургском международном экономическом форуме. В этом году состав стран – участниц ПМЭФ отличался от предыдущих собраний, однако по содержательности программы, градусу дискуссий, числу подписанных контрактов форум оказался очень продуктивным. Мы, например, подписали важное соглашение с "Росатомом" о научно-техническом сотрудничестве, чем закрепили статус и перспективы тех разработок, которые уже совместно ведутся. Одним из чрезвычайно интересных направлений этого сотрудничества является применение магнитной левитации для перемещения контейнерных грузов.

В рамках деловой части форума у меня было много интересных встреч, в том числе с зарубежными коллегами. И хотя руководители ряда иностранных компаний, имеющих крупные инвестиционные контракты в нашей стране, не приехали из-за позиции их правительств по отношению к России, все понимают, что санкции – это палка о двух концах, и с точки зрения экономики, бизнеса это никому не нужно. Немцы сказали, что в России у них работает 6 тысяч компаний, и если контракты перестанут исполняться, то многие в Германии потеряют рабочие места. Я, в свою очередь, могу судить об этом по объемам совместного бизнеса в ж/д отрасли. У концерна Siemens, например, заявленная инвестиционная программа в России, значимая часть которой приходится на технологическое сотрудничество в железнодорожной сфере – 1 млрд евро. То же касается французов, испанцев, итальянцев и других европейских компаний, с которыми ОАО "РЖД" не первый год плодотворно сотрудничает по различным проектам. Наши партнеры сегодня открытым текстом говорят, что на них оказывается политическое давление, но они при этом считают необходимым продолжать развитие делового сотрудничества с нами.

На нынешнем Петербургском форуме много говорилось о том, как развиваться, как действовать России в условиях нестабильной экономической ситуации, наличия политической напряженности и других глобальных вызовов, с которыми сталкивается сейчас общество. Мне довелось поучаствовать в довольно жарких дискуссиях и изложить свою точку зрения. Выходом из создавшегося положения стагнации экономики может стать опережающее (по отношению к другим отраслям) развитие инфраструктуры. Этот рецепт не нов, но практика доказала, что он



работает, а для России с её естественным географическим положением это особенно актуально. Другими словами, развитие транспортной инфраструктуры может спасти нас от кризиса. В этом смысле решение Президента РФ и Правительства России о выделении средств на модернизацию и развитие БАМа и Транссиба является знаковым. На заседании президиума РАН пару месяцев назад я докладывал Концепцию проекта интегрированного солидарного развития "Транс-Евразийский пояс развития" (ТЕПР), который направлен на развитие экономической активности, социальной и культурной жизни на базе инфраструктуры, идущей по оси БАМа и Транссиба. В Сибири и на Дальнем Востоке в зоне тяготения этих магистралей находятся колоссальные природные ресурсы, которые не добываются, потому что туда не дотянуты ветки, не проложены линии электропередачи, нет автодорог и средств коммуникации. Если начать всё это развивать, то вдоль и вокруг начнётся жизнь – так было всегда. То есть развитие зоны БАМа и Транссиба может стать инфраструктурной частью мегапроекта по созданию протяжённого промышленно-экономического кластера со всеми вытекающими градостроительными и социокультурными программами. ТЕПР рассматривается нами как возможный проект международного сотрудничества. Заинтересованность в нём демонстрируют и европейцы, которые очень хорошо понимают, что на сегодняшний день при формальном избытке денежной массы проектов, способных эту массу аккумулировать и превратить в конкретную продукцию и услуги, по большому счёту нет. Очевидно также, что современное глобальное состояние экономики и финансов неизбежно закончится очередной катастрофической волной кризиса, если не будут выработаны соответствующие решения проблемы. История показывает, что именно такие мегапроекты способны за счёт концентрации усилий различных сфер экономики, политических интересов, социальных групп, национальных суверенных интересов дать толчок глобальному развитию, и в этом смысле ТЕПР отвечает требованиям времени. (Гудок 28.05.14)

### **Приглашение к диалогу. "Гудок". 28 мая 2014**

1 июля в Москве откроется Международная конференция "Байкало-Амурская магистраль: геоэкономика железнодорожного транспорта и стратегическая роль в развитии Сибири и Дальнего Востока". Она проводится в рамках большой программы мероприятий, приуроченных к 40-летию с начала строительства северной широтной магистрали.

Цель этого международного форума – обсудить не только долгосрочные перспективы развития БАМа, но и проекты эффективного освоения огромных территорий Сибири и Дальнего Востока, создания индустриального пояса вдоль железнодорожной магистрали, который даст новый импульс экономике всей страны.

В международной конференции примут участие представители правительства, депутаты Государственной думы, всех заинтересованных ведомств, главы регионов зоны БАМа, руководители ОАО "РЖД", учёные Российской академии наук и отраслевых институтов, руководители крупных бизнес-структур. Приглашены и зарубежные гости.

Программа форума очень насыщенная – все три сессии пройдут за один день. На пленарном заседании "БАМ: ретроспектива долгосрочного роста" будет обсуждаться транзитный потенциал крупнейшего международного транспортного коридора "Восток – Запад", а также возможности реализации экспортно ориентированных проектов развития Сибири и Дальнего Востока. В них заинтересован не только крупный российский бизнес, но и страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Коксующийся уголь Нерюнгринского месторождения в Южной Якутии уже много лет покупает Япония. А теперь в общий грузопоток вливается и уголь с богатейшего Эльгинского месторождения.

В ходе сессии "Экономика БАМа: слагаемые непростого уравнения" участники форума обсудят вопросы социализации БАМа и Транссиба, перспективы транспортного обеспечения разработки богатейших месторождений полезных ископаемых на востоке страны, а также механизмы взаимодействия участников перевозочного процесса по линии грузовладелец – перевозчик – морской порт. В недрах территории, прилегающей к магистрали, содержится вся таблица Менделеева. Здесь находится треть российских запасов меди и две трети цинка, а также железная руда и сырьё для минеральных удобрений.

Актуальной теме организации движения тяжеловесных поездов и современным технологиям транспортного строительства будет посвящена сессия "Технологии создания и строительства инновационной инфраструктуры". Всё это будет широко использоваться при модернизации БАМа и Транссиба.

В приветственном письме будущим участникам форума президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин пишет:

"Одна из наиболее очевидных тенденций последних лет – всё более заметная передислокация грузовых потоков в сторону дальневосточных портов, и происходит это вне зависимости от спада или роста погрузки в целом по сети. Можно констатировать, что вопрос о дальнейшем наращивании пропускных способностей Восточного полигона железных дорог набирает актуальность буквально с каждым днём.

БАМ жизненно необходим не только для долгосрочного роста экономики. Магистраль имеет большое геополитическое значение: надёжно скрепляя российские регионы, она позволяет формировать новые квалифицированные рабочие места, повышать уровень жизни".

А министр транспорта Максим Соколов так сформулировал цель международного форума:



"Задача конференции – обсудить вопросы максимально полной загрузки БАМа и перспектив его дальнейшего развития в современных условиях. И, конечно, задуматься, как воспользоваться колоссальным историческим опытом уже пройденного строительства". (Гудок 28.05.14)



## Новости ОАО "РЖД"

### **Reuters: РЖД заключала сомнительные сделки на миллиарды долларов с "секретными" компаниями.**

Агентство Reuters утверждает, что компания РЖД, возглавляемая Владимиром Якуниным, заплатила миллиарды долларов подрядчикам, которые скрывают своих бенефициаров и редко или вообще не появляются в местах, где официально зарегистрированы компании, сообщается в опубликованном расследовании.

По данным агентства, по итогам проводимых РЖД тендеров, контракты на сотни миллионов долларов заключались с компаниями, которые якобы конкурировали между собой, но на самом деле были связаны. Reuters пишет, что на 43 тендерах на общую сумму в \$340 млн, проводимых с 2010 по 2013 год, основными соперниками каждый раз были две компании ЗАО "МПЦентр ЖАТ" и компания под названием "ТрансСервисАвтоматика".

В расследовании агентства говорится, что обе компании были зарегистрированы 21 июня 2005 года неким В.И. Блюмкиным, а имена их конечных владельцев не раскрываются. Счета фирм были открыты в один день в "Столичном торговом банке" (ликвидирован в 2011 году — "Русская планета"), а также за два года работы в компаниях совпадало число сотрудников. На один из тендеров обе компании подали заявки с разницей в одну минуту, подчеркивает Reuters.

По адресам компаний, указанных в едином федеральном реестре сведений о фактах деятельности юридических лиц никого не оказалось, пишет агентство. По адресу офиса "МПЦентр ЖАТ" оказался таунхаус с детской площадкой. По словам охранника, компания расположена на втором этаже здания, однако сотрудники там появляются не чаще чем раз в неделю. Офис "ТрансСервисАвтоматики", согласно реестру, расположен в 15-этажном здании рядом с МКАД. По данным Reuters, в здание находится бизнес-центр, фитнес-клуб, салон красоты, отделения двух банков, цветочный магазин и бакалея. Охраннику здания удалось найти упоминание фирмы на своем компьютере, однако офиса фирмы, по его словам, там нет.

Среди прочего, Reuters, в своем расследовании пишет о сомнительных банковских операциях: "Анализ показывает, что РЖД перечисляло миллионы долларов компаниям, которые, в конечном итоге, не имели ничего общего со строительством железных дорог. Некоторые из этих компаний российские власти признали фиктивными". Reuters отмечает, что сделки проходили через небольшой банк, совладельцем которого был бизнесмен Андрей Крапивин.

В качестве примера Reuters приводит строительство на отрезке железной дороги Санкт-Петербург — Хийтола (Финляндия). Одним из главных бенефициаров строительства стало ЗАО "Сетьстройэнерго", которому в период с 2007 по 2013 год было перечислено около миллиарда долларов. Агентство отмечает, что после проведения транзакции деньги практически сразу переводились на счета других фирм. Так, в период с 2007 по 2009 год, РЖД осуществило 98 платежей "Сетьстройэнерго" на общую сумму \$211 млн. Во всех случаях деньги в тот же день или на следующий переводились компании "Строймонтаж". Далее около двух третей полученных средств "Строймонтаж" переводила другим компаниям. Reuters не нашло упоминания этих компаний в сфере железнодорожного строительства.

(rusplt.ru) (23.05.14)

### **Президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин: "Развитие транспортной инфраструктуры – основа роста национальной экономики".**

"Приоритетами развития российской экономики должны стать рост инновационной составляющей в ВВП, увеличение в 1,5 раза нормы инвестирования, модернизация национальной инфраструктуры и социальной сферы и повышение на этой основе качества жизни населения, - отметил президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин, выступая на панельной дискуссии "Индустриализация - инструмент экономического роста?" в рамках Петербургского международного экономического форума. При этом основой роста экономики, по его мнению, является транспортная инфраструктура.



Совокупные мультипликативные эффекты от развития железнодорожной инфраструктуры, по словам президента ОАО "РЖД", значительно превосходят прямые эффекты и в финансовом выражении составляют 3,77 рубля на 1 рубль инвестиций.

Не менее значимый результат, подчеркнул Владимир Якунин, принесет и развитие пассажирского железнодорожного сообщения. В долгосрочной перспективе, по оценкам экспертов, около 50% роста ВВП России будет обеспечиваться в агломерациях. Этот рост требует соответствующей инфраструктурной поддержки и развития скоростных пригородных железнодорожных перевозок как наиболее экологичного, безопасного и эффективного вида сообщения.

"Расчеты на примере Московской области показали, что при доведении уровня качества пригородных перевозок до лучших европейских аналогов уровень жизни населения вырастет на 30%", - отметил Владимир Якунин.

**Для справки:** Название компании: Российские железные дороги, ОАО (РЖД) Регион: Москва Адрес: 107174,



Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2 Вид деятельности: Железнодорожный транспорт Телефоны: (495)2629901 88007750000 Факсы: (499)2629095 E-Mail: [info@rzd.ru](mailto:info@rzd.ru) Web: <http://www.rzd.ru> Руководитель: Якунин Владимир Иванович, Президент; Целько Александр Витальевич, вице-президент; Илларионов Алексей Викторович, вице-президент (INFOLine, ИА (по материалам "РЖД") 26.05.14)

### **ВЭБ готов выкупить облигации ОАО РЖД на сумму 50 млрд. рублей.**

ВЭБ согласился выкупить инфраструктурные облигации ОАО РЖД из средств пенсионных накоплений общей суммой на 50 млрд. рублей, сообщает "Коммерсант" со ссылкой на источники. Данный вопрос будет вынесен на рассмотрение наблюдательного совета ВЭБа в июне. Источники также отмечают, что такое решение было принято при активном содействии правительства в лице Игоря Шувалова.



Изначально предполагалось, что облигации пойдут на привлечение инвестиций в проекты Восточного полигона /БАМ и Транссиб/. Однако, исходя из списка инвестиционных проектов, представленных ВЭБу главой РЖД Владимиром Якуниным, большая часть средств /26,8 млрд./ пойдет на покупку локомотивов. Среди других проектов - реконструкция путей в Северо-Западном регионе, строительство вторых путей и развитие погранстанций в Южном и Северо-Западном регионах, на Урале и в Западной Сибири, реконструкция участка Трубная-Аксаарайская (соединяет Волгоградскую область с Астраханской). Денег же на модернизацию БАМа и Транссиба не предусмотрено вообще.

По мнению главы агентства "Infoline-Аналитика" Михаила Бурмистрова, перераспределение облигационных средств из БАМа и Транссиба на другие проекты свидетельствует об отсутствии со стороны ОАО РЖД четких обязательств перед ВЭБом, а неясность критериев про отборе проектов существенно ограничивают возможности ВЭБа контролировать действия монополии.

**Для справки:** Название компании: Российские железные дороги, ОАО (РЖД) Регион: Москва Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2 Вид деятельности: Железнодорожный транспорт Телефоны: (495)2629901 88007750000 Факсы: (499)2629095 E-Mail: [info@rzd.ru](mailto:info@rzd.ru) Web: <http://www.rzd.ru> Руководитель: Якунин Владимир Иванович, Президент; Целько Александр Витальевич, вице-президент; Илларионов Алексей Викторович, вице-президент (ТАСС 27.05.14)

### **ОАО "РЖД" планирует создать в Алтайском крае испытательный центр для оценки качества продукции железнодорожной инфраструктуры.**

Сегодня об этом было заявлено в ходе рабочей встречи Губернатора Александра Карлина, старшего вице-президента ОАО "РЖД", председателя Комитета по железнодорожному машиностроению Союза машиностроителей России, президента НП "ОПЖТ" Валентина Гапановича, заместителя председателя комитета Государственной Думы по транспорту Владимира Гридина. Гости прибыли в Алтайский край для проведения международной научно-практической конференции по вопросам развития вагоностроения. Организатором форума выступило Некоммерческое Партнерство "Объединение производителей железнодорожной техники" совместно с ОАО Холдинговая Компания "СДС-Маш". В форуме принимают участие около 200 делегатов из различных регионов России и из-за рубежа, среди которых представители Белоруссии, Казахстана, ряда европейских стран. Это руководители органов власти, предприятий транспортного машиностроения и другие представители некоммерческого партнерства.



Как отметил Валентин Гапанович, подобные форумы организуются в стране ежегодно и имеют высокую эффективность. Алтайский край стал местом проведения конференции в связи с большими планами по дальнейшему развитию в регионе промышленных площадок в сфере вагоностроения, прежде всего на базе "Алтайвагона". Как отметил старший вице-президент ОАО "РЖД", в регионе будет организован Центр грузового вагоностроения - вторая в России крупная площадка.

Александр Карлин поблагодарил вице-президента ОАО "РЖД" за выбор Алтайского края в качестве площадки для проведения конференции. "Это очень хороший знак для нас и для алтайской промышленности. Что касается вагоностроения и транспортного машиностроения, мы по целому ряду направлений занимаем лидирующие позиции. В частности, по линии формирования колесных пар, которые недавно на "Уралвагоне" запускали, а мы начали эту работу на 1,5 года раньше. Тот же самый испытательный центр – это вообще уникальная площадка, которая поражает даже не специалиста", - заметил глава региона.

Валентин Гапанович рассказал о планах по расширению данного центра. Здесь будет реализован совместный проект с немецкой компанией "Фосло", крупнейшей в мире по производству рельсовых скреплений - предполагается создание технического центра для проверки качества продукции для железнодорожной инфраструктуры.



"Производственное оборудование планирует приобрести немецкая сторона. Центр будет загружен испытаниями объектов инфраструктуры, в частности, железобетонных шпал. И алтайский завод будет серьезно развиваться", - пояснил Валентин Гапанович. Он также затронул вопрос необходимости подготовки кадров, в связи с чем перед Алтайской высшей школой и специализированными колледжами будет поставлена новая задача.

Александр Карлин рассказал о предпосылках дальнейшего развития в крае объектов железнодорожной инфраструктуры: "Наши железнодорожники являются лидерами по ряду направлений системы РЖД. Мы формируем здесь самый тяжелый грузовой состав - 9-тысячник. По среднесибирскому ходу у нас самый длинный среднестыковочный рельс в системе "39 километров". Второй мостовой переход через Обь в районе Камня-на-Оби - самый быстро окупившийся инвестиционный проект в системе РЖД".

Валентин Гапанович поделился также планами о замене парка локомотивов в следующем году, для экономии электроэнергии их планируют оснастить системами автоведения.

"Ко всему, что относится к железнодорожному транспорту, мы относимся исключительно уважительно. Мы единственный регион, к которому нет претензий по пригородным перевозкам. У нас нет ни копейки задолженности, все решается на достойном уровне. В крае работают фирменные пригородные поезда. Претензий по работе нет ни от населения, ни от железнодорожников. Среди трудностей - есть не до конца решенные сюжеты по новосибирскому направлению", - поделился Александр Карлин.

Валентин Гапанович пообещал оказать содействие в решении этих вопросов. "У нас есть хороший подвижной состав модификации "Ласточка", прошедший испытания в период Олимпиады. В случае его использования время пути "Барнаул - Новосибирск" через Черепаново составит порядка двух с половиной часов. С технической точки зрения элементарно можно организовать межобластное сообщение, запустить 2-3 таких комфортабельных поезда", - подчеркнул вице-президент ОАО "РЖД".

Был затронут вопрос формирования тарифов на железнодорожные перевозки, поскольку Алтайский край является крупнейшим поставщиком сельскохозяйственной продукции. Валентин Гапанович отметил, что Алтайский край даже в самые трудные времена был надежным сельскохозяйственным тылом для страны. "Бывало, едешь по Алтайскому краю, и душа радуется, на полях все цветет. При этом раньше в некоторых районах России полная разруха в сельском хозяйстве была", - вспомнил высокий гость. Также в ходе рабочей встречи были рассмотрены вопросы участия ОАО "РЖД" в реализации туристических проектов. Визитной карточкой Алтайского края стали фирменные поезда "Калина красная", "Восток", "Просторы Алтая".

**Для справки:** Название компании: Некоммерческое партнёрство Объединение производителей железнодорожной техники (НП ОПЖТ) Регион: Москва Адрес: 107996, Россия, Москва, Рижская пл., 3 Вид деятельности: Железнодорожное машиностроение Телефоны: (495)2622773 Факсы: (495)2629540 E-Mail: [opzt@inbox.ru](mailto:opzt@inbox.ru); [opzt@opzt.ru](mailto:opzt@opzt.ru) Web: <http://www.opzt.ru> Руководитель: Гапанович Валентин Александрович, президент

**Для справки:** Название компании: ХК СДС-МАШ, ОАО Адрес: 658087, Россия, Алтайский край, Новоалтайск, ул. 22 Партсъезда, 16 Вид деятельности: Машиностроение Телефоны: (38532)36199 (38532)36222 Факсы: (38532)47624 E-Mail: [sdsmash@altvagon.ru](mailto:sdsmash@altvagon.ru) Web: <http://www.sdsmash.ru> Руководитель: Медведев Дмитрий Евгеньевич, Вице-президент по машиностроительной отрасли ЗАО ХК "СДС"

**Для справки:** Название компании: Российские железные дороги, ОАО (РЖД) Регион: Москва Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2 Вид деятельности: Железнодорожный транспорт Телефоны: (495)2629901 88007750000 Факсы: (499)2629095 E-Mail: [info@rzd.ru](mailto:info@rzd.ru) Web: <http://www.rzd.ru> Руководитель: Якунин Владимир Иванович, Президент; Целько Александр Витальевич, вице-президент; Илларионов Алексей Викторович, вице-президент (Официальный сайт Алтайского края 28.05.14)



## Новости ОАО "Первая грузовая компания"

### ОАО "ПГК" примет участие в IX Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520" в статусе "Официальный партнер Welcome-приема".

Первая грузовая компания (ПГК) входит в железнодорожный дивизион международной транспортной группы UCL Holding, включающей также стивидорный бизнес в портах на Северо-Западе и Юге страны (UCL Port), судоходные и судостроительные компании (VVTN) и логистические активы.

ПГК осуществляет перевозки грузов по всей сети железных дорог России и на международных направлениях в пределах колеи 1520.

ПГК владеет самым крупным парком подвижного состава в России, включающим в 208 тыс. грузовых вагонов, в том числе 113 тыс. полувагонов и более 53 тыс. цистерн. Компания представлена филиалами в 14 городах России, дочерними предприятиями в Украине и Казахстане, а также совместным предприятием в Финляндии. Сбалансированный клиентский портфель насчитывает около 5 тыс. грузоотправителей, 80% из которых - ведущие отраслевые предприятия страны. ПГК обеспечивает потребности в транспортировке грузов крупнейших компаний в сегментах добычи и производства нефти и газа, металлов, угля и других отраслей промышленности.

IX Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" состоится 18-20 июня в г.Сочи. Форум является уникальной площадкой для совместного поиска эффективных решений наиболее неоднозначных вопросов железнодорожного сектора, затрагивающих интересы абсолютно всех участников рынка перевозок: промышленные предприятия, транспортные и логистические компании, производители вагонов и локомотивов, мелкий и средний бизнес. Деловая программа мероприятия включает более 20 различных дискуссионных и интерактивных форматов, в которых принимают участие порядка 1400 специалистов из более чем 30 государств. Аудиторию форума составляют ведущие компании транспортного сектора из России, стран СНГ и Евросоюза. Ежегодно в рамках работы Форума заключаются крупные международные соглашения по стратегическим направлениям развития железных дорог на "пространстве 1520", а также крупные контракты на поставку и обслуживание железнодорожной техники. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 28.05.14)

### Красноярский филиал ПГК приступил к перевозке грузов для Ванкорского месторождения по мультимодальной схеме.

В мае 2014 года Красноярский филиал ОАО "Первая грузовая компания" (ПГК) осуществил перевозку первой партии из 8 тыс. тонн щебня для строительства дорог на Ванкорском нефтегазовом месторождении.

Район Ванкорского месторождения отдален от железнодорожных дорог, поэтому при доставке грузов использовалась мультимодальная транспортная схема. Груз следовал в полувагонах ПГК со станции Ербинская Красноярской железной дороги (КрЖД) до речного порта на реке Енисей для перевалки на баржи, а затем речным транспортом до конечного пункта назначения.

В целях соблюдения запланированных сроков строительства дорог Красноярский филиал ПГК осуществил оперативную транспортировку груза к началу половодья на малых реках и обеспечил высокий уровень сервиса.

В июне в вагонах ПГК на объекты Ванкорского месторождения планируется доставить до 12 тыс. тонн щебня. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 29.05.14)

### Екатеринбургский филиал ПГК представил грузоотправителям региона услугу сервисного обслуживания.

23 мая 2014 года Екатеринбургский филиал ОАО "Первая грузовая компания" (ПГК) провел круглый стол по вопросам повышения качества обслуживания грузоотправителей. В мероприятии приняли участие клиенты компании, представители региональной власти, руководство Свердловской железной дороги, а также руководство центрального аппарата и Екатеринбургского филиала ПГК.

Председатель Законодательного Собрания Свердловской области Людмила Бабушкина сообщила участникам круглого стола о серьезном внимании руководства страны к развитию промышленности и транспортно-логистической инфраструктуры, обслуживающей потребности реального сектора экономики. При этом ведущую роль в логистической системе занимает железнодорожный транспорт, обеспечивающий основной объем грузоперевозок. Людмила Валентиновна отметила, что Екатеринбургский филиал ПГК является эффективным оператором регионального рынка, с гибким и ответственным подходом к потребностям грузоотправителей Свердловской области.

В этой связи исполнительный директор ПГК Александр Сапронов подчеркнул, что клиенты находятся в центре внимания компании: "Качество сервисного обслуживания тех, кто дает нам работу и оплачивает наши услуги, является нашим ключевым приоритетом".

Александр Сапронов представил собравшимся услугу сервисного обслуживания ПГК, позволяющую клиентам использовать опции отсрочки платежа, информационного сервиса, а также содействия в согласовании плана перевозок ГУ-12. "Мы приглашаем к сотрудничеству и предлагаем рассмотреть возможности сервисного



контракта, предусматривающего полную ответственность ПГК за перевозки готовой продукции и доставку сырья. Подобные соглашения с нами уже заключили Северсталь, Русский алюминий и Группа компаний НЛМК" - добавил Александр Сапронов.

Директор Екатеринбургского филиала ПГК Виталий Кущенко представил участникам мероприятия итоги деятельности филиала, а также рассказал о планах на 2014 год. В частности, он отметил, что по итогам 2013 года объем погрузки филиала вырос на 34% относительно 2012 года и составил более 16,3 млн тонн. Для перевозок грузов отправителей региона в основном используются полувагоны и цистерны (83% от общей погрузки).

"В период общей стагнации рынка основной потребностью грузоотправителя и главной задачей нашего филиала является обеспечение своевременной доставки грузов с минимальными транспортными расходами. Это способствует повышению конкурентоспособности товаров, производимых в России. В 2014 году мы планируем продолжить работу по сокращению издержек при порожних пробегах, а также укрупнению групповых отправок", - подвел итоги встречи Виталий Кущенко. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 29.05.14)



## Новости дочерних компаний ОАО "РЖД"

### Губернатор Свердловской области обсудил с руководителями "Федеральной грузовой компании" перспективы сотрудничества.

Губернатор Евгений Куйвашев 22 мая провел встречу с генеральным директором ОАО "Федеральная грузовая компания" (ОАО "ФГК" - дочернее общество ОАО "РЖД") Виталием Евдокименко и заместителем гендиректора Михаилом Шариним.

ОАО "Федеральная грузовая компания" начало деятельность в 2010 году. По инициативе региональных властей компания получила прописку на Среднем Урале.

"Подводя итоги деятельности компании за трехлетний период, была дана высокая оценка эффективности принятых ранее решений, которые были направлены на повышение инвестиционной привлекательности. Это позволило компании не только осуществлять свою деятельность, но и реализовывать инвестиционную программу: за три года было приобретено более 20 тысяч единиц подвижного состава, 14,5 тысячи из них - производства "Уралвагонзавода", - отметил Виталий Евдокименко.

Он добавил, что в 2013 году компанией было приобретено у УВЗ 1,4 тысячи цистерн.

"ФГК" и сегодня намерена приобретать подвижной состав - так, потребность в полувагонах оценивается на уровне до 5 тысяч единиц. "Ситуация на рынке требует корректировки инвестиционных планов. Все эти вопросы увязаны с целым рядом решений, которые должны быть приняты органами регулирования. Мы ждем этих решений, и окончательные наши инвестпланы будут сформированы как раз после того, как эти решения будут приняты", - добавил гендиректор компании.

За годы деятельности "Федеральная грузовая компания" перечислила в региональный бюджет почти 6 миллиардов рублей. Кроме того, компания создала 300 рабочих мест в Нижнем Тагиле - здесь появилось вагоноремонтное предприятие "ФГК".

Все это делает ОАО "ФГК" одним из важнейших экономических партнеров нашего региона.

"Компания удовлетворена сотрудничеством со Свердловской областью, и дальнейшие планы развития связывает со Средним Уралом", - сказал Виталий Евдокименко. (Правительство Свердловской области 22.05.14)

### Ростовский филиал ОАО "ФГК" начал перевозку инертно-строительных грузов на территории Республики Крым.

С мая 2014 года Федеральной грузовой компанией начата перевозка инертно-строительных грузов на территории Республики Крым.

По словам директора Ростовского филиала ОАО "ФГК" Александра Титовича, перевозимый известняк предназначается для крупнейшего в Европе завода по производству соды – ПАО "Крымсода". Перевозки осуществляются "кольцевыми" маршрутами от станции Нижнегорская до станции Краснопереконск.

Ожидается, что ежемесячно Федеральная грузовая компания будет перевозить более 10 тысяч тонн данного вида груза, а до конца 2014 года объемы перевозки увеличатся.



**Для справки:** Название компании: Федеральная грузовая компания, ОАО (ФГК, ранее ОАО Вторая грузовая компания) Адрес: 620026, Россия, Свердловская область, Екатеринбург, ул. Куйбышева, 44 Вид деятельности: Железнодорожный транспорт Телефоны: (343)3807144 (499)2621777 Факсы: (343)3806938 E-Mail: [info@railfgk.ru](mailto:info@railfgk.ru) Web: <http://railfgk.ru> Руководитель: Евдокименко Виталий Михайлович, генеральный директор (INFOline, ИА (по материалам компании) 28.05.14)

### ФГК в апреле утроила погрузку на ДВЖД.

ОАО "Федеральная грузовая компания" (ФГК, "дочка" ОАО "РЖД") в апреле 2014 года погрузило на Дальневосточной железной дороге 1,021 млн тонн грузов, что в 3,1 раза больше, чем в апреле прошлого года, сообщила пресс-служба Хабаровского филиала компании.

Согласно данным компании, в апреле на полигоне ДВЖД было погружено 15,911 тыс. вагонов. Объем среднесуточной погрузки составил 530 вагонов против 193 вагонов - в апреле 2013 года.

Перевозчик отмечает рост объемов перевозок глинозема более чем в 4,5 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года - до 39,7 тыс. тонн (625 полувагонов). Роста показателей удалось достичь за счет своевременной и бесперебойной подачи подвижного состава, а также применения технологических новаций погрузки насыпных грузов, поясняет компания. (Интерфакс - Россия 28.05.14)



**"РЖД Логистика" оказывает комплексные услуги одному из крупнейших производителей муки в Омском регионе.**

Новосибирский филиал ОАО "РЖД Логистика" оказывает комплексные услуги одному из крупнейших производителей муки в Омском регионе.

ОАО "Черноглазовские мельницы" - один из крупнейших производителей муки в Омской области. Предприятие оснащено современным итальянским оборудованием, с помощью которого производится пшеничная хлебопекарная мука первого и высшего сортов, манная крупа, зародыш пшеничный, кормовой зернопродукт и отруби.

С февраля 2014 года обособленным подразделением ОАО "РЖД Логистика" в Омске произведена отправка более 4700 тонн продукции для 35 потребителей Дальнего востока, Ямало-ненецкого автономного округа, Приволжского и Уральского федеральных округов.

В комплексную услугу, оказываемую клиенту, входит выполнение функций грузоотправителя, разработка и согласование эскизов погрузки груза в крытый вагон, оформление перевозочных документов, предоставление подвижного состава, экспедирование по территории РФ. Кроме того, специалисты ОАО "РЖДЛ" производят осмотр подвижного состава, разрабатывают схемы погрузки груза клиента в крытых вагонах. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 26.05.14)

**"ТрансКонтейнер" может заплатить 20 млн евро за контрольный пакет словацкого ZSSK.**

ОАО "ТрансКонтейнер" может заплатить около 20 млн евро за контрольный пакет словацкого оператора ZSSK Cargo Intermodal, сообщил журналистам источник в одном из акционеров российского оператора.

Ранее "ТрансКонтейнер" заявлял о планах покупки более 50% этого словацкого оператора.

"Они ("ТрансКонтейнер") свои условия выдвинули: чтобы это была не операторская компания, а перевозочная, и часть земель была выведена из периметра актива. В зависимости от этих условий сумма сделки может быть в районе 20 млн евро", – сообщил один из источников РИА Новости в кулуарах ПМЭФ.

Собеседник отметил, что словацкая сторона перенесла выбор покупателя на более поздний срок. По словам другого источника, речь идет об июне текущего года.

В октябре словацкая железнодорожная грузовая компания ZSSK Cargo сообщила, что намеревается продать часть акций двух своих дочерних компаний, в частности, долю в интермодальном подразделении ZSSK Cargo Intermodal. Оценка стоимости акций должна была завершиться в марте 2014 года, а продажа ожидалась во второй половине текущего года.

"ТрансКонтейнер" для упрощения грузовых операций в месте стыковки железных дорог европейского и российского стандартов колеи арендует у ZSSK Cargo словацкий терминал Добра. "ТрансКонтейнер" объяснял интерес к покупке акций ZSSK в том числе этим аспектом. ([ИА РЖД-Партнер.ру](#) 26.05.14)



## Новости региональных железных дорог

### Погрузка на территории обслуживания Московского региона Октябрьской железной дороги за 4 месяца 2014 года составила более 730 тысяч тонн, что на 28,3% превышает показатели аналогичного периода прошлого года.

Объемы погрузки на полигоне Московского региона Октябрьской железной дороги – филиала ОАО "РЖД" в январе – апреле 2014 года составили 734,1 тысяч тонн, что на 28,3% больше показателей 4 месяцев 2013 года.

В сравнении с показателями января-апреля 2013 года увеличение погрузки произошло по следующим номенклатурам грузов: остальные и сборные, метизы, металлолом, промтовары, промсырье, огнеупоры, строительные и лесные грузы.

По итогам 4 месяцев 2014 года на территории Московского региона ОЖД погружено 185,5 тыс. тонн строительных грузов; 152,8 тыс. тонн лесных грузов; 83,3 тыс. тонн промсырья; 78 тыс. тонн металлолома; 54,5 тыс. тонн огнеупоров; 43,9 тысяч тонн промтоваров; 38,8 тыс. тонн метизов; 30,8 тыс. тонн остальных и сборных грузов; 21,6 тыс. тонн грузов в контейнерах; 12,5 тыс. тонн нефти.

В апреле 2014 года план погрузки на полигоне Московского региона Октябрьской железной дороги выполнен на 100,8%. Погружено 202,7 тысяч тонн, что на 13,5% превышает показатели апреля 2013 года. (INFOLine, ИА (по материалам Октябрьской железной дороги) 26.05.14)

### На Октябрьской железной дороге достигнут максимальный показатель по выгрузке вагонов за все время работы.

24 мая 2014г. на полигоне Октябрьской железной дороги достигнут максимальный показатель по выгрузке вагонов за все время работы.

На станциях дороги было выгружено 9304 вагона. Среднесуточная выгрузка за 24 дня мая на полигоне дороги составила 8314 вагонов, это выше аналогичного уровня прошлого года на 9,5%, а с начала 2014 года выгрузка выросла на 12%.

Существующий объем выгрузки позволяет обеспечить возрастающие потребности грузополучателей Северо-Западного региона.

Достичь рекордного показателя позволила слаженная работа дорожного центра управления движением и центров организации работы станций, гарантировавших 23 мая развоз 9350 вагонов, что позволило обеспечить выгрузочными ресурсами грузополучателей Северо-Западного региона.

По-прежнему основную роль в увеличении выгрузки на Октябрьской железной дороге играют припортовые станции, где выгрузка 24 мая достигла рекордных 6216 вагонов. С начала мая выгрузка на терминалах морских портов составила 5338 вагонов в сутки, что выше уровня прошлого года на 11%.

Среди припортовых станций наиболее динамично развивающейся является станция Лужская, обслуживающая порт Усть-Луга. В мае станция Лужская увеличила выгрузку вагонов с экспортным грузом до 2280 среднесуточно. Прирост выгрузки к уровню прошлого года составляет 48%. Кроме того, 24 мая совместными усилиями портовиков и железнодорожников было выгружено 3003 вагона.

Прирост выгрузки достигнут в основном за счет увеличения слива нефтеналивных грузов на терминалах ОАО "Усть-Луга Ойл" и ООО "Сибурпортэнерго".

Значительному увеличению выгрузки способствуют развитие железнодорожных подходов к станции и усиление станционной инфраструктуры. Так, в декабре 2013 года введен в эксплуатацию парк отправления станции Лужская-Сортировочная. Ведется строительство сортировочного парка и парка приема.

Планирование подвода поездов в адрес терминалов порта Усть-Луга организует логистический центр Октябрьской дирекции управления движением, а маневровые операции в Усть-Лужском узле осуществляет единый маневровый оператор "Пул Транс".

Сейчас в порту работают 8 морских терминалов, перегружаются уголь, наливные грузы, сера, удобрения и контейнеры. (INFOLine, ИА (по материалам Октябрьской железной дороги) 27.05.14)

### На Калининградской железной дороге состоялось XIX заседание Координационного Совета по вопросам повышения эффективности грузовых перевозок.

В заседании принимали участие руководители Калининградской железной дороги, министерства развития инфраструктуры правительства Калининградской области, представители Санкт-Петербургского филиала ОАО "ФГК" и региональных компаний-грузоотправителей.

В рамках заседания Совета состоялось обсуждение актуальных вопросов грузовых перевозок. Как отметил начальник Калининградской магистрали Сергей Коломеец, благодаря отлаженной системе взаимодействия с региональными грузоотправителями собственная погрузка с начала года демонстрирует стабильно положительную динамику. Объем погрузки за январь-апрель увеличен на 4,1% в сравнении с прошлым годом и на 11,2% к уровню 2008 года. Системное взаимодействие железной дороги с грузополучателями, а также внедрение технологии



грузового движения по твердым ниткам графика позволили сократить оборот вагона на 25,4 часа (- 20,3%) к уровню 2013 года. Стабильно высокой на протяжении всего периода обеспечивалась участковая скорость, которая составила за отчетный период 50,3 км/час (+ 2,7%).

По словам начальника Калининградского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Дмитрия Бакунина, за четыре месяца дорога осуществила погрузку в объеме 819,5 тыс. тонн, что на 4,08% выше аналогичного периода 2013 года. Положительная динамика погрузки сохраняется и в мае. Фактически за 27 дней мая погружено 187,93 тыс. тонн. Увеличение плана погрузки в мае к уровню прошлого года ожидается на 5,9%, - отметил Дмитрий Бакунин.

Тем не менее, специалисты КЖД продолжают работать над вопросом привлечения дополнительных объемов грузов. Одним из вариантов, по мнению начальника КЖД Сергея Коломейца, является проведение работы в рамках подписанного меморандума о сотрудничестве сторон в обеспечении международных перевозок грузов между Калининградским морским торговым портом, Калининградской, Белорусской и Литовскими железными дорогами по формированию сквозного тарифа конкретному грузополучателю под конкретный груз.

Также, железной дорогой проводится анализ тарифных условий для подготовки предложений в ОАО "РЖД" о применении дополнительных понижающих коэффициентов для привлечения дополнительных объемов транзитных грузов. Напомним, что до 1 января 2014 расчет тарифа при перевозке транзитом по РЖД производился по Прейскуранту 10-01, а с начала года - по правилам Тарифной политики. По оценке специалистов, введение понижающих коэффициентов позволит снизить стоимость перевозки до уровня 2013 года.

Кроме того, в целях увеличения погрузки небольших объемов грузов отправителями, работающими в одном сегменте рынка, прорабатывается вопрос предоставления скидок к тарифу в рамках "Ценовых коридоров" группе компаний при предоставлении гарантированных объемов погрузки одного рода.

Участники совещания позитивно оценили предложения железной дороги, отметив, что это позволит повысить привлекательность калининградского транспортного направления. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 30.05.14)

#### **Владелец Воронежского керамзавода на 25% увеличил отгрузку железнодорожным транспортом.**

Холдинг Unitile (один из основных — активов Воронежский керамический завод) увеличил объемы отгрузки железнодорожным транспортом на 25%, подписал протоколы согласования цены с ведущими собственниками вагонного парка до 31 декабря 2014 года, а также согласовал для своих партнеров неприменение штрафных санкций за несвоевременную выгрузку вагонов.

Рост отгрузок железнодорожным транспортом по ведущему грузоотправителю в холдинге — шахтинской производственной площадке "Стройфарфор" — в 2013 году относительно 2012 года составил 13%. В первом квартале 2014 года эта динамика поддерживается. Относительно аналогичного периода 2013 года рост погрузки — 25%.

— Помимо фиксации цен вне зависимости от сезонных колебаний спроса на крытый подвижной состав, с ведущими собственниками вагонного парка — предприятиями "ФГК" и "ПГК" подписаны протоколы согласования цены до 31 декабря 2014 года, — отмечает заместитель директора холдинга "Юнитайл" по коммерческой деятельности Вячеслав Кононенко.

Если за 2012 год совокупная отгрузка готовой продукции по России с производственных площадок холдинга составила 3 679 вагонов, то в 2013 году этот показатель составил 3 885 вагонов, что "кардинально отличается" от общесетевой динамики.

Усилия транспортного менеджмента холдинга направлены на "предсказуемую и гарантированную" доставку товара за счет координации усилий между всеми участниками перевозочного процесса, что позволяет обеспечить, прежде всего, клиентам холдинга, "стабильную ситуацию".

Напомним, что в декабре 2013 года долги "Юнитайла" составляли 2,8 млрд рублей. Затем в рамках оптимизации производства компании удалось сэкономить на логистике до 6 млн рублей.

(facto.ru) (26.05.14)

#### **Волгоград лидирует в ЮФО по снижению тарифов на грузоперевозки.**

Согласно данным Росстата, Волгоградская область лидирует по снижению грузо-транспортных тарифов.

Так, за I квартал 2014 года региону удалось снизить грузо-транспортные тарифы даже несмотря на сложную экономическую ситуацию. Индекс тарифов относительно того же периода прошлого года опустился до 87,4%.

Для сравнения: в среднем по России индекс составил 98,6%, в Краснодарском крае – 98,3%. В остальных же регионах ЮФО грузовые перевозки и вовсе подорожали – в Астраханской области, например, до 105,8%. (РосБизнесКонсалтинг 26.05.14)

#### **Необходима существенная модернизация Крымской железной дороги – ИЭРТ.**



В связи с потенциальным увеличением объема грузоперевозок необходима существенная модернизация ГП "Крымская железная дорога", считает заведующий отделением развития транспортного рынка ОАО "Институт экономики и развития транспорта" (ИЭРТ) Алексей Замковой.

"Мы сейчас формируем генеральную схему развития железнодорожного транспорта и, в связи с вновь появившимися обстоятельствами, вносим в нее корректировки. Особое внимание, например, будет уделено наращиванию возможностей портовой инфраструктуры в Азово-Черноморском бассейне, а также строительству обхода Краснодарского железнодорожного узла и развитию ж/д линий на Таманском полуострове. Все эти проекты напрямую связаны с развитием инфраструктуры в Крыму", – пояснил эксперт.

Напомним, глава правительства Дмитрий Медведев подписал постановление об утверждении правил предоставления в 2014 году межбюджетных трансфертов на финансовое обеспечение деятельности Крымской железной дороги. В соответствии с прогнозной бюджетной заявкой расходов и доходов государственного предприятия "Крымская железная дорога" объем необходимого финансирования операционной деятельности этого предприятия в 2014 году составит 4 млрд 664 млн 614 тыс. руб.

А. Замковой не пояснил о каких конкретно проектах по увеличению пропускной способности Крымской железной дороги идет речь. Однако он пояснил, что сейчас рассматривается несколько сценариев развития, ориентированных на разные объемы перевозок и разные маршруты.

"На сегодняшний день всплеска заявок от грузовладельцев мы не зафиксировали. Но Крымский полуостров имеет определенный объем зарождения и потребления грузов. Значительная их часть до 2013 года завозилось с территории Украины. Теперь перевозки практически прекращены, а потребности у населения остались. Поэтому будут налаживаться новые торгово-экономические связи. И со стороны России объем отправок будет постепенно увеличиваться", – добавил эксперт. ([ИА РЖД-Партнер.py](#) 27.05.14)

#### **На Северо-Кавказской железной дороге в апреле 2014 года погружено свыше 5,5 млн тонн грузов.**

В апреле на Северо-Кавказской железной дороге погружено свыше 5,5 млн тонн грузов, что на 1% больше планового задания месяца.

Грузооборот на полигоне Северо-Кавказской железной дороги в апреле превысил плановое задание месяца на 1,5% и составил около 8,5 млрд тарифных т-км.

Выросла на полигоне и маршрутная скорость перевозок. В апреле она достигла 321,1 км/сут., что на 1,4% превысило данный показатель марта текущего года. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 23.05.14)

#### **В Кузбасском регионе Западно-Сибирской железной дороги поставлен рекорд по сдаче поездов.**

По итогам прошедших суток 26 мая 2014 г. кузбасскими железнодорожниками сдано 85 поездов в восточном направлении. Таких результатов удалось достигнуть впервые за последние 15 лет. Так, по стыку Мариинск было сдано 60 поездов, по стыку Междуреченск - 25 поездов за сутки.

Железнодорожники Кузбасского региона ЗСЖД продолжают в полном объеме обеспечивать прием к перевозке предъявляемых грузов на Восток. Благодаря слаженной работе угольщиков и коллектива Западно-Сибирской железной дороги с начала года в восточном направлении отправлено более 14 млн. тонн угля, что на четверть больше, чем за аналогичный период прошлого года. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 27.05.14)

#### **Совет директоров "Железных дорог Якутии" переизбрал генерального директора.**

Совет директоров ОАО "АК "Железные дороги Якутии" на заочном заседании избрали генерального директора.

Как сообщает пресс-служба компании, генеральным директором на три года избран Василий Шимохин. Он уже в четвертый раз становится главой ЖДЯ.

В. Шимохин с 2002 года занимал пост исполнительного директора ОАО "АК "Железные дороги Якутии". В 2005 году избран генеральным директором компании. ([ИА РЖД-Партнер.py](#) 28.05.14)

#### **Кругляк не укатывается за границу. "Коммерсантъ в Хабаровске". 23 мая 2014**

##### **Российские экспортеры леса пострадали от падения цен в Китае**

Как стало известно „Ъ“, из-за обрушения цен на древесину в Китае крупные лесозэкспортеры Дальнего Востока приостановили отправку своей продукции в сопредельное государство. Если ранее экспорт приносил прибыль, то теперь лесопромышленники теряли бы на каждом кубометре \$20. До снижения созданного КНР запаса древесины, купленной на юге, цены могут остаться прежними, говорят эксперты. Лесники заверяют, что ищут пути сокращения издержек.

Главный потребитель дальневосточного леса Китай резко снизил цены на покупаемое сырье, сообщили „Ъ" сразу несколько российских лесозэкспортеров. "Где-то с 15 апреля ситуация на лесном рынке развивается негативно. Цены рухнули, и 5 мая мы практически остановились. По всем станциям нашей отгрузки идет большое скопление лесного груза",— говорят в департаменте логистики ООО "Торговый дом РФП" (RFP Group). Отправлять лес по расценкам, предлагаемым китайцами, в компании отказываются, поскольку "работать себе в убыток непозволительно".



По данным начальника Дальневосточного территориального центра фирменного транспортного обслуживания Максима Белоусова, за первую половину мая на железную дорогу недогружено 46 тыс. т лесных грузов (погрузка за январь-апрель на ДВЖД составила 1,5 млн т). При этом многие лесопогрузочные площадки заполнены древесиной, а подготовленный для их вывоза подвижной состав простаивает.

Гендиректор ЗАО "Смена трейдинг" Александр Сидоренко уточняет, что сейчас дальневосточные поставщики в среднем имеют убыток на продаже 1 куб. м древесины в КНР \$20. Только за последнюю неделю стоимость куба упала на \$25 (на конец прошлого года средняя цена на китайском рынке составляла \$130 за куб). "Мы также решили прекратить погрузку", — проинформировал гендиректор ОАО "Тындалес" Кирилл Ткаченко.

Причина снижения стоимости — в перепроизводстве лесоматериалов на юге Китая. Улучшение конъюнктуры может произойти ориентировочно через два месяца. В южные китайские порты завезено 4 млн куб. м древесины из различных государств. "Это трехмесячный запас, и пока он не снизится до 1 млн, какого-то движения цены вверх не произойдет", — говорит Александр Сидоренко.

Тем не менее, считает господин Сидоренко, отгрузка древесины может возобновиться в ближайшее время. По его словам, госсовет КНР озабочен нынешним положением дел и намерен поддержать девять логистических зон, одна из которых расположена в Суйфэньхэ. Китайские власти инвестируют в нее \$235 млн. За счет господдержки ежегодная потребность у этой зоны в лесных грузах должна увеличиться с 3 млн до 5-6 млн куб. м. "Таким образом, погранпереход Гродеково—Суйфэньхэ будет основным направлением для экспорта леса", — заключает Александр Сидоренко.

В RFP Group также ищут выход из ситуации, который позволит сократить издержки. "Мы ведем переговоры с операторскими компаниями, чтобы они снизили свои ставки на перевозку лесных грузов в вагонах. У части компаний нашли взаимопонимание, но не со всеми. Все же, думаю, решение вскоре будет найдено", — сказал представитель компании. (Коммерсантъ в Хабаровске 23.05.14)

#### **Лес стоит. "Гудок". 26 мая 2014**

##### **Резкое снижение цен на древесину в Китае привело к сокращению погрузки на Дальнем Востоке**

На Дальневосточной дороге отставлено от движения более 500 порожних вагонов, подготовленных согласно заявкам отправителей под перевозку леса.

Как заявил начальник Дальневосточного ТЦФТО Максим Белоусов на межрегиональном координационном совете, дорога за 18 дней мая отставала от плана погрузки на 74 тыс. тонн, в том числе по лесным грузам на 58 тыс. тонн. При этом многие лесопогрузочные площадки в Хабаровском крае и Амурской области затоварены древесиной и пиломатериалами.

Главные отправители лесных грузов, которые экспортируются преимущественно в КНР, в том числе через погранпереход Гродеково – Суйфэньхэ, приостановили отгрузку из-за падения цен. Причина в перепроизводстве лесоматериалов на юге КНР. Как рассказал глава департамента логистики ООО "Торговый дом РФП" Виктор Конюхов, с середины апреля цены на лес рухнули. Только за последнюю неделю стоимость 1 куб. м кругляка упала на \$25.

"5 мая мы практически остановились, — отметил он. — Лес скапливается по всем станциям нашей отгрузки". У компании готово к отгрузке больше 120 тыс. тонн леса, но расценки, предложенные китайскими партнерами, не устраивают. "Работать в убыток непозволительно", — подчеркнул Виктор Конюхов. "Мы решили прекратить погрузку", — добавил генеральный директор ОАО "Тындалес" Кирилл Ткаченко.

Такие скачки цен были и прежде, отметил председатель ассоциации "Дальэкспортлес" Александр Сидоренко. Но, поскольку раньше многие лесозаготовители экспортировали древесину через Ванинский торговый порт, основной объём накапливался у его причалов и колебания рынка не отражались на железной дороге. А сегодня через Ванино в основном идёт уголь. По словам Александра Сидоренко, Госсовет КНР озабочен положением дел и намерен поддержать девять логистических зон, одна из которых расположена в Суйфэньхэ. "В ближайшее время в неё планируют вложить \$235 млн. Ежегодная потребность в лесе здесь должна увеличиться с 3 млн до 5–6 млн куб. м. Таким образом, Гродеково – Суйфэньхэ будет основным направлением для экспортёров", — сказал глава ассоциации.

Пока же лесозаготовители ищут временные выходы. "Ведём переговоры с операторскими компаниями, чтобы они снизили ставки на перевозку лесных грузов, с некоторыми нашли взаимопонимание", — отметил Виктор Конюхов. "Мы не имеем права подводить партнёров, а РЖД – наш главный партнёр. Надеюсь, в ближайшие дни отгрузка возобновится", — заключил Александр Сидоренко.

Между тем к концу прошлой недели ситуация с погрузкой леса не улучшилась. Как уточнили в ТЦФТО, отставание по лесным грузам от плана уже превысило 62 тыс. тонн. (Гудок 26.05.14)

#### **Есть куда развиваться. "Уральская магистраль". 26 мая 2014**

В этом году в рамках технического перевооружения на станции Екатеринбург-Сортировочный планируется завершить монтаж комплексной системы автоматизации управления сортировочным процессом (КСАУ СП) нечётной системы.



По информации главного инженера станции Михаила Крижевских, реализация этого проекта, который внедряется на станции с 2012 года, позволит снизить долю ручного труда при расформировании составов на нечётной сортировочной горке и автоматизировать этот процесс.

За полтора года подрядчиками выполнена большая часть работ, в том числе по монтажу напольных горочных устройств, укладке кабелей, общестроительные работы на посту, а также монтаж постового оборудования, – говорит Михаил Васильевич. – В настоящее время в рамках подготовки станции к вводу КСАУ СП необходимо произвести выправку продольного профиля 18 путей сортировочного парка, установить и подключить новую управляющую аппаратуру вагонных замедлителей, заменить стрелочные переводы, смонтировать устройства парковой связи и видеонаблюдения.

Все монтажные работы и мероприятия по переключению оборудования будут закончены в этом году. Пуск в эксплуатацию системы КСАУ СП запланирован на 2015 год.

Также в этом году на станции Екатеринбург-Сортировочный будут продолжены работы по реконструкции чётной сортировочной системы. Напомним, что первый пусковой объект в её рамках был введён два года назад. Именно тогда завершилось переустройство путей Южного парка с переносом семи пассажирских путей в сторону Верх-Исетского пруда. В этом году был уложен дополнительный путь и три стрелочных перевода. В ближайший месяц планируется соединить этот путь с чётным парком отправления. Тем самым будет организован пропуск транзитных грузовых поездов с Нижнетагильского и Кузинского направлений через Южный парк.

В свою очередь, реконструкция чётного парка приёма и чётной сортировочной горки, окончание которой запланировано на 2018 год, позволит обеспечить пропуск поездов длиной 100 условных вагонов. Ожидается, что в рамках проекта в парке приёма будет уложено два дополнительных пути полезной длиной 1500 метров. До 1050 метров удлинит и имеющиеся в этом парке пути. Благодаря таким мерам станция будет беспрепятственно принимать поезда унифицированной длины – 71 вагон.

По словам Михаила Крижевских, для увеличения перерабатывающей способности чётной сортировочной горки станции Екатеринбург-Сортировочный планируется провести модернизацию плана и профиля её спускной части. Эксплуатируемые вагонные замедлители будут заменены на современные устройства, а третью (парковую) тормозную позицию ждёт механизация. Реконструкция чётного парка приёма и чётной сортировочной горки направлена на увеличение пропускной и перерабатывающей способностей чётной системы. (Гудок 26.05.14)

#### **Раздельный приём поездов. "Гудок". 26 мая 2014**

##### **Пропускная способность станции Рыбное повысится за счёт реконструкции парка "Б"**

Сортировочная станция Рыбное – одна из крупнейших и решающих на сети российских дорог, её вагонооборот составляет в среднем в сутки 14,5 тыс. вагонов. К тому же эта "фабрика маршрутов" является стыковой: в процессе грузовых перевозок здесь сходятся тяговые плечи трёх магистралей – Московской, Куйбышевской и Юго-Восточной. И потому изменение технологии в парке "Б" окажет положительное влияние не только на оптимизацию работы станции Рыбное, но и в целом на процесс перевозок, в том числе на решение проблем, связанных с рациональным использованием локомотивных бригад соседних дорог.

Вагонооборот и пропускная способность этой станции значительно возрастут за счёт переоборудования сортировочного парка "Б" в сортировочно-отправочный путём его электрификации. Такое предложение по сокращению непроизводительных потерь и более рациональному использованию станционных ресурсов разработано рабочей группой станции Рыбное по внедрению проекта "Бережливое производство" во главе с начальником станции Виктором Латышевым. Эта инициатива была поддержана начальником МЖД Владимиром Молдавером, согласована с руководством Рязанской дистанции электроснабжения. Первый этап масштабной работы уже осуществлён.

А суть предложения в следующем. Согласно проведённому анализу установлено, что одной из причин простоя и "бросания" поездов, прибывающих с Куйбышевской и в особенности с Юго-Восточной дорог, является их неравномерный, пачковый подвод к станции Рыбное с 20.00 до 3.00 часов. Ежедневно сюда подходит в среднем 60 поездов с соседних магистралей, и при пачковом подводе в указанное время приоритет приёма отдаётся поездам с Куйбышевской дороги по второму главному пути, а поезда с Юго-Восточной простаивают на перегоне Блокпост 204 км – Рыбное. Станция с трудом справляется с поездопотоками, что влияет на её качественные и количественные показатели, а у локомотивных бригад соседних дорог нарушается режим работы, растёт число сверхурочных часов.

Эти потоки предложено разделить: "куйбышевские" поезда, прибывающие в транзит без переработки, принимать в приёмо-отправочном парке "Г" станции Рыбное, а "юго-восточные" – параллельно в парке "А". Это станет возможным за счёт реконструкции парка "Б", для чего необходимо обновить там контактную сеть, электрифицировать с первого по 14-й пути, подвести оборудование для опробования тормозов, создать оптимальные условия труда в междупутьях.

– Работы ведутся согласно разработанному плану по внедрению этого проекта, – говорит главный инженер станции Рыбное Егор Зубков. – Как было намечено, в первом квартале текущего года в парке "Б" уже электрифицированы 12-й, 13-й и 14-й пути, где и междупутья приведены в порядок – убраны валуны, материалы верхнего строения



пути, подведена воздушная магистраль для опробования тормозного оборудования. И уже в ближайшее время с подачей электроэнергии эти пути станут работать как сортировочно-отправочные.

Участие в этом важном деле принимали все причастные смежные предприятия: движенцы, энергетики, путейцы и вагонники. Самый большой объем работ – по обновлению контактной сети, выполнен силами энергетиков Рязанской дистанции электроснабжения – коллективом ЭЧК-Рыбное, возглавляемом Иваном Юцаем, с которым мы побывали на объекте – в парке "Б".

– Всё, что от нас зависит, сделали на совесть. Оборудование будет работать надёжно, – заверяет Иван Юцай. – С февраля по март мы заменили старотипные подвесные изоляторы на современные, установили новый секционный изолятор, мачтовый разъединитель и его привод, через который будет подаваться электропитание в парк "Б", произвели регулирование контактной подвески, воздушных стрелок. Для фиксации одной из двух имеющихся воздушных стрелок установили новую опору контактной сети.

Во время второго, очередного этапа реализации проекта таким образом будут электрифицированы с седьмого по 11-й пути, а затем с четвёртого по шестой пути. Переоборудование парка "Б" позволит принимать транзитные "куйбышевские" поезда с ходу в парк "Г", а ёмкость парка "А" высвободится для приёма "юго-восточных". Возобновление подачи электроэнергии в парк "Б" даст возможность исключить ожидание перестановки и саму перестановку составов из этого парка в приёмно-отправочный парк "Г", что повысит пропускную способность станции.

Конечно, на всё это затрачиваются солидные силы, средства и время, но они оправданы. По предварительным расчётам от реализации проекта по переоборудованию парка "Б" в сортировочно-отправочный общая экономия составит более 28,3 млн руб. в год. Прежде всего – за счёт экономии вагоно-часов рабочего парка, ведь в парке "Б" в ожидании перестановки в парк отправления в среднем в сутки простаивают 10 составов (730 вагонов). В свою очередь ускорение отправления поездов позволит повысить переработку вагонов на сортировочной горке – на восемь поездов в среднем в сутки больше. А элемент "простой в парке отправления" будет и вовсе исключён из технологической цепочки. И что немаловажно, по завершению электрификации парка "Б" на станции можно будет сократить один маневровый локомотив.

С надеждой и одобрением воспринимают нововведение и на соседних дорогах – Куйбышевской и Юго-Восточной. Коллеги интересуются ходом работ, ведь своевременный приём поездов на станции Рыбное позволит им сократить на московском направлении потребное число локомотивов и локомотивных бригад приписки Рузаевка и Кочетовка, а также случаи нарушения режима рабочего времени бригад. (Гудок 26.05.14)

### **Вместо рыбы. "Гудок". 27 мая 2014**

#### **На Сахалине появился ещё один канал для экспорта угля**

После долгих лет простоя возобновил работу незамерзающий Невельский морской рыбный порт. Дальневосточная дорога получила возможность компенсировать снижение перевозок угля благодаря экспортным поставкам.

С 2003 года порт на юге Сахалина находился в состоянии банкротства, пока в 2010-м долги основного стивидорного предприятия не выкупил инвестор. После смены собственника проведена реконструкция порта, так что сегодня он может работать с различными грузами.

Сейчас через Невельск экспортирует продукцию крупный угледобытчик острова – ООО "Горняк-1". "В прошлом месяце предприятие отгрузило порядка 35 тыс. тонн угля, а до конца мая по железной дороге планируется отправить в Невельск 14 тыс. тонн твёрдого топлива", – проинформировал заместитель главного инженера ДВЖД по Сахалинскому региону Владимир Кривоzubов.

Таким образом, для вывоза сахалинского угля появилось ещё одно направление с участием железной дороги. (Прежде погрузка на экспорт шла преимущественно в адрес Холмского морского торгового порта.)

Уголь – стратегическая номенклатура для островной магистрали, но его перевозится всё меньше вследствие поэтапной газификации объектов энергетики. Так, полностью на альтернативный энергоноситель перешла крупнейшая ТЭЦ области – в Южно-Сахалинске. Как следствие, в январе – апреле со станций Сахалинского региона ДВЖД отправлено чуть более 271 тыс. тонн угля – это лишь 40% к аналогичному показателю 2008 года. При этом по сравнению с прошлым годом погрузка угля составила 91,6%.

"Если бы не привлечение на железную дорогу дополнительных объёмов угля, в том числе следующего на экспорт (в перевозках угольной продукции на Сахалине активно задействован и автотранспорт. – Ред.), этот разрыв мог быть больше", – констатировали в Сахалинском агентстве фирменного транспортного обслуживания.

В министерстве энергетики и ЖКХ Сахалинской области отметили, что процесс сокращения внутреннего рынка угля закономерен. Угольщики острова переориентировались на поставки продукции за границу. В первом квартале 2014 года они экспортировали в страны Азиатско-Тихоокеанского региона более 280 тыс. тонн угля, что в 3,3 раза больше, чем в январе – марте 2013-го. Из этого объёма 222,3 тыс. тонн отгружено в Китай, остальное – в соседнюю Японию.

На увеличение отправок, уточнили в министерстве, повлияла в том числе благоприятная ледовая обстановка минувшей зимой – впервые за несколько лет отгрузка на флот производилась в замерзающих портах острова, таких как Шахтёрск. Дальнейший рост в ведомстве связывают и с возобновлением перевалки в Невельске.



По словам руководителя Невельского района Владимира Пака, руководство ООО "Горняк-1" развивает рынок сбыта. Ведётся разработка новых угольных месторождений, так что в этом году объёмы производства предприятия увеличатся. "Очень хотелось бы, чтобы в будущем в порт зашли и рыбодобывающие компании", – добавил Владимир Пак.

Кстати, Япония намерена увеличить потребление российского угля. Как сообщил руководитель департамента технических исследований японской корпорации JFE Techno-Research Corp. Нобуфуми Инада, в настоящее время угольная продукция из России занимает третье место (после Австралии и Индонезии) в импорте Страны восходящего солнца. Хотя из ежегодно ввозимых 175 млн тонн угля на Россию приходится менее 11 млн, имеются возможности нарастить поставки, в том числе с Сахалина, за счёт более дешёвой логистики. (Гудок 27.05.14)

### **Трудный период. "Гудок". 27 мая 2014**

Затяжной старт первой половины месяца требует дополнительных усилий от центров фирменного транспортного обслуживания

То, как в первой половине мая на Московской дороге выполнялся установленный план погрузки, вызвало тревогу руководства магистрали. В чём причины этого, и каковы перспективы реализации заданных параметров? Об этом мы побеседовали с начальником МТЦФТО Андреем Мартыновым.

*Андрей Мартынов, начальник Московского ТЦФТО*

– **Андрей Анатольевич, существовали ли реальные поводы для волнения?**

– За 15 дней мая при плане погрузки 211 тыс. т в сутки этот показатель равнялся 197 тыс. т, что составляет 93,4% к плану и 92,8% к уровню прошлого года.

Основное снижение было допущено по строительным грузам, лому чёрных металлов, нефтепродуктам, зерну, грузам в контейнерах и сборным грузам, а также химикатам.

– **Можно много говорить как об объективных, так и субъективных причинах сложившегося положения дел. Но сегодня речь идёт о том, как выйти из данной ситуации.**

– Для восполнения отставания разработан комплекс мер. Однако ситуация продолжает оставаться сложной.

С 13 по 31 мая на МЖД выдано повышенное задание по погрузке в объёме не менее 223,5 тыс. т в сутки. Исходя из этого, каждый регион получил конкретные ориентиры. Так, в Московско-Курском регионе должны ежедневно грузить не менее 40 тыс. т, в Московско-Рязанском – 45 тыс. т, в Орловско-Курском, где у нас один из крупнейших в России клиентов – Михайловский ГОК, – 57,5 тыс. т.

Ежедневно мы контролируем, насколько грузоотправители обеспечены на станциях пригодным подвижным составом. В случае если установленные на сутки показатели не выполнены, анализируем причины этого и устраняем их. К слову, изучив результаты первой половины мая, мы выяснили, что вины железной дороги за невыполнение принятой заявки на погрузку нет. Более того, нами максимально сокращены сроки приёма, рассмотрения и согласования заявок грузоотправителей, обеспечивается приём к перевозке всех заявленных ими объёмов.

– **В чём, по-вашему мнению, кроются резервы, которые позволят железнодорожникам решить проблему в целом по месяцу?**

– Прежде всего, это сокращение отставания погрузки нефтеналивных грузов в связи с окончанием ремонтных работ на Рязанском НПО (станция Стенькино-2, грузоотправитель – ЗАО "РН-Транс").

В мае планируем погрузить здесь не менее 1013 тыс. т. Планируется также привлечь дополнительно к плану 30 тыс. т дизельного топлива по станции Брянск-Восточный, которые ООО "Транснефть-Логистика" должно поставить в Нидерланды. На станции Яничкино ожидаем погрузки не менее 474 тыс. т нефтепродуктов. В данном случае клиент – ООО "Газпромнефть-Логистика".

Активизируется и ООО "НЛМК-Калуга", руководство которого планирует дополнительно к плану погрузить на станции Ворсино не менее 15,5 тыс. т стального проката и стальных заготовок, столь необходимых на внутреннем рынке.

– **А строительные грузы?**

– После праздников постепенно начали получать оплату за свою продукцию от её получателей и входить в рабочий режим ОАО "Вяземский ГОК" и ОАО "Вяземский щебзавод". Вяземский ГОК обязуется погрузить в мае не менее 130 тыс. т. Вяземский щебзавод – не менее 55 тыс. т. Ведётся работа по увеличению погрузки щебня по ОАО "Михайловский ГОК". Сыграли позитивную роль наши обращения в адрес руководства Курской области, и с 14 мая отмечается постепенное увеличение заявок. (Гудок 27.05.14)

### **Порожняк – к зонам погрузки. "Гудок". 27 мая 2014**

Открывая заседание Московского регионального координационного совета (МРКС), начальник МЖД Владимир Молдавер отметил, что деятельность этого органа координирования набирает обороты, расширяется круг решаемых задач, всё более активное участие в обсуждении вопросов принимают руководители субъектов РФ на полигоне деятельности МЖД.



Их Владимир Молдавер поблагодарил, в частности, за единогласную поддержку инициативы ОАО "РЖД" по внесению изменений в Федеральный закон о железнодорожном транспорте в части оплаты собственниками вагонов использования инфраструктуры общего пользования компании "Российские железные дороги".

Весьма важна для железнодорожников и тема, предложенная к обсуждению на данном заседании МРКС, – восполнение потерь начала мая. План погрузки, установленный столичной магистралю на май, составляет в сутки 211 тыс. т. К 14 мая он выполнялся на уровне 92,4% к заданию. Ещё ниже показатель, если сравнивать с аналогичным периодом прошлого года. Причём, в первой половине месяца погрузка не выполнялась ни одним регионом МЖД. Из 35 номенклатур, заданных дороге, план реализован лишь по 13-ти. Основные и значительные потери допущены в погрузке строительных грузов (67,7% выполнения плана), зерна (75,5%), металлолома (74,8%), груза в контейнерах (75,3%), химикатов (90,3%).

Это не может не беспокоить руководство МЖД, хотя грузоотправители и пытаются убедить его: мол, основная причина снижения объёмов предъявления тех же строительных грузов кроется в отсутствии спроса на рынках сбыта, а также в задолженности грузополучателей в части оплаты за уже поставленную продукцию.

– В то же время, несмотря на уменьшение погрузки в мае текущего года, среднесуточное наличие порожних вагонов различной собственности составляет на МЖД 57,6 тыс. единиц, – заявил Владимир Молдавер. – Это более 70% от суммарного содержания рабочего парка. Избыточное количество порожних, невостребованных вагонов сокращает пропускные возможности инфраструктуры, способствует появлению узких мест, увеличению потребностей в тяговых и энергетических ресурсах.

По словам председательствовавшего, для того чтобы восполнить отставание по погрузке, железнодорожники предлагают совместно с руководителями субъектов РФ выработать общие решения по сбалансированной и взаимовыгодной деятельности, которая позволит увеличить поток грузов, предъявляемых для перевозки по железной дороге. В свою очередь, МЖД готова принять все меры к своевременному продвижению порожняка к местам погрузки. (Гудок 27.05.14)

#### **Местный груз пойдёт по новой технологии. "Гудок". 27 мая 2014**

Выступивший на заседании Региональной оперативной комиссии первый заместитель начальника Московской дирекции управления движением Сергей Кобзев основное внимание уделил мероприятиям, направленным на разгрузку Мосузла, особенно в границах Москвы, и обеспечению прогнозируемого роста объёмов грузовой работы.

– За последнее время на МЖД исключены из работы семь бывших сортировочных станций, расположенных в Москве, – напомнил он. – Внутри Мосузла остались три сортировки – Перово, Люблино-Сортировочное и Лосиноостровская.

Рассказав о применяемой здесь технологии развоза местного груза, Сергей Викторович отметил, что по итогам работы за 2013 год переработка вагонов на данных станциях сократилась в среднем на 10%. Это привело к переключению транзитных вагонопотоков с Малого окружного кольца (МОК), где идёт реконструкция, на БМО.

После реализации на Малом окружном кольце проекта организации пассажирского движения к 2020 году дефицит пропускной способности на подходах к вышеназванным сортировочным станциям составит более восьми тыс. вагонов в сутки. Это вытеснит сборные поезда на БМО. Вместе с тем, хотя в пределах МОК останутся предприятия с законченным циклом производства и производственные структуры муниципального комплекса столицы, в результате перераспределения в два раза увеличится объём грузовой работы на 20 железнодорожных станциях Мосузла. Изменится и технология развоза местного груза, организация подачи и уборки вагонов на путях необщего пользования, примыкающих к станциям МОК, закрытым для грузовых операций.

– Сборно-разборное движение организуется на участках Люблино-Сортировочное – Черкизово, Москва-товарная Смоленская – Пресня, Перово – Новопролетарская, – конкретизировал докладчик. – К примеру, на участке Москва-товарная Смоленская – Пресня вагоны назначением на станцию Пресня поступают со станции Москва-товарная Смоленская в составах передаточных поездов, для чего задействуется отдельный магистральный локомотив серии 2М62 (машинист и помощник машиниста локомотивного эксплуатационного депо Лихоборы-Окружные, явка по станции Пресня в 8.00/20.00), – добавил Сергей Кобзев. – По расчётам, на МОК с 18 до девяти сократится количество поездных локомотивов и с девяти до шести – маневровых. Новая технология позволит перераспределить по 25 человек из штата осмотрщиков, составителей поездов и приёмосдатчиков.

Ещё одно направление развития транспортно-логистической деятельности – это совершенствование терминально-складской инфраструктуры. В Мосузле планируется строительство семи терминально-логистических центров (ТЛЦ), в том числе ТЛЦ "Северянин", "Ступино", "Можайск", а также реконструкция грузовых дворов на станциях Москва-товарная Рязанская, Москва-Бутырская, Москва-товарная Павелецкая. Общий грузооборот ТЛЦ "Ступино", к примеру, составит 12 млн т в год. Здесь предусмотрено строительство станции с приёмоправочными, сортировочными путями, оборудованными горкой средней мощности. (Гудок 27.05.14)

#### **От доставки и адресного хранения до управления заказами. "Гудок". 27 мая 2014**

Говоря о развитии транспортно-логистической системы, не обойти стороной и деятельность терминально-складского комплекса на полигоне МЖД.



Начальник Московской дирекции по управлению терминально-складским комплексом Анатолий Логинов изложил основные предложения, направленные на развитие терминально-складской и железнодорожной инфраструктуры существующих и перспективных грузовых дворов.

В настоящее время на территории столицы расположено 10 грузовых терминалов, на которых операции выполняются силами этой дирекции. Их совокупная перерабатывающая способность составляет 3,3 млн т в год.

– В перспективе грузовая работа на Мосузле возрастет к 2015 году с 33 млн т до 40, а к 2025-му – до 45 млн т, – отметил он. – На терминалах дирекции грузопереработка увеличится до 25 млн т. Наибольший прирост предполагается по инертно-строительным грузам и тем, что перевозятся в крупнотоннажных контейнерах. В связи с этим нами разработана программа строительства, реконструкции и капитального ремонта повышенных путей и эстакад для выгрузки инертно-строительных грузов.

Например, по статье капремонта планируется реконструировать повышенные пути и эстакады на станциях Серпухов, Кашира, Сотниково, Люберцы-2, Раменское. Воскресенск, Егорьевск, Голутвин, Лесок, Толстопальцево, Новоиерусалимская. За счёт инвестиций предполагается реконструкция повышенных путей и эстакад на станциях Люберцы-2, Раменское, Новоиерусалимская. А на таких станциях, как Солнечная и Лосиноостровская, на этих же началах планируется строительство повышенных путей и эстакад.

К примеру, в районе станции Солнечная должен появиться терминал инертных грузов (ТИГ) "Солнечный", где в 2016 году намерены выгрузить 800 тыс. т, а в 2017-м – в два раза больше. В 2016-м планируется 160 млн руб. дохода, а в следующем – уже 337,2 млн, в то время как расходы составят 118,4 и 249,5 млн руб. Специалисты подсчитали, пояснил Анатолий Логинов, что срок окупаемости проекта ТИГ "Солнечный" составит 6,3 года. Он представил финансовые модели и по другим перспективным объектам.

Начальник дирекции акцентировал внимание на необходимости расширять спектр услуг, в том числе формировать партии грузов (кросс-докинг), фасовать, упаковывать и растаривать их, а также предоставлять грузовладельцам кредит на время реализации груза под залог его самого (факторинг). Нельзя забывать о гибкой ценовой политике.

– Сегодня дирекция имеет средства и условия для предоставления комплекса логистических, транспортных, таможенных услуг от доставки и адресного хранения до управления заказами и отслеживания движения товаров в рамках любой отрасли промышленности, – заявил Анатолий Логинов. (Гудок 27.05.14)

#### **Досчитали до десяти. "Железнодорожник Поволжья". 28 мая 2014**

Второй узловой рабочей группе Астраханского региона, чтобы войти в число лучших, не хватило совсем немного. Среднесуточный объём погрузки по станциям Верхний и Нижний Баскунчак в первом квартале текущего года составил 3,8 тысячи тонн. Согласно данным о выполнении ключевых показателей эффективности узловой рабочей группы, станции отработали по погрузке с превышением плана на 2,3 процента. Выполнение задания по выгрузке прошло с более значительным перевесом – на 17,9 процента.

За первые три месяца текущего года было переработано 225826 вагонов, что позволило выполнить план с небольшим "заделом". Количество грузовых поездов, отправленных по графику, составило 97 процентов.

Число отказов технических средств первой, второй и третьей категорий по сравнению с аналогичным периодом прошлого года снижено на 13,7 процента.

Всё это позволило узловой рабочей группе выполнить показатели эффективности на 10 баллов, недобрав до максимального уровня всего два балла и один балл – чтобы догнать "бронзовых" победителей, ершовцев и астраханцев. Но главное – в сравнении с прошлым годом есть заметное улучшение. (Гудок 28.05.14)

#### **Форсирование инвестиций. "Железнодорожник Поволжья". 28 мая 2014**

Компания направит три миллиарда рублей на развитие Приволжской железной дороги

В связи с последними событиями на Украине наше государство выделяет дополнительные средства для реализации крупнейших инвестиционных проектов, направленных, помимо всего прочего, на повышение пропускной способности Приволжской магистрали.

Распоряжение об увеличении уставного капитала ОАО "РЖД" почти на 13 миллиардов рублей подписано премьер-министром Дмитрием Медведевым. Четвёртую часть этой суммы холдинг направит на реализацию важнейшего, со стратегической точки зрения, проекта "Комплексная реконструкция участка им. Максима Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла", предусматривающего строительство на этом направлении вторых путей.

Несмотря на то, что для реализации данного проекта требуется значительно больше средств, решение правительства следует воспринимать как своевременную помощь. Строительство вторых путей от станции имени Максима Горького до Котельниково приведёт к увеличению пропускной способности Приволжской магистрали. Это необходимо не только для расширения коридора, ведущего к южным портам России, но и в связи с возникшей насущной необходимостью транспортного обеспечения Крыма.

– В первом квартале 2014 года уже произошло много печальных событий, которые внесли известные коррективы в работу Приволжской магистрали, в первую очередь я имею в виду ситуацию на юго-востоке Украины, – подчеркнул старший вице-президент ОАО "РЖД" Валерий Решетников в ходе недавнего совещания, состоявшегося



в управлении Приволжской магистрали. – Тем не менее, мы должны постараться организовать свою работу таким образом, чтобы никакие негативные тенденции не сказались на качестве оказываемых нами услуг. Непростая политическая обстановка в нашей стране, разумеется, отразилась на стратегии развития холдинга. Мы прогнозируем дальнейшее увеличение объёмов инвестиций в несколько крупных проектов, реализуемых на полигоне Приволжской железной дороги и направленных на повышение пропускной способности.

Помимо вышеупомянутого проекта, в соответствии с генеральной схемой развития сети ОАО "РЖД" в период до 2020 года запланирована комплексная реконструкция участков между станциями Трубная и Аксарайская, которая позволит увеличить размеры тяжеловесного движения на Приволжской железной дороге. Средняя составность поездов на этих направлениях возрастёт с 81 до 107 вагонов, а экономический эффект, полученный от реализации данного проекта, превысит 100 миллионов рублей.

Не исключён и такой вариант, что в связи с напряжённой обстановкой на Украине уже в этом году может произойти увеличение грузового транзитного вагонопотока через Приволжскую магистраль. Это связано с тем, что некоторые грузоотправители, стремясь свести к минимуму возможные риски, предпочитают перевозить свои грузы подальше от границы с нестабильным соседом. Сделать подобный вывод позволяют определённые тенденции, наблюдающиеся с начала 2014 года.

По сообщениям корреспондентов "Гудка" , по сравнению с аналогичным периодом прошлого года экспорт на Украину и в страны дальнего зарубежья транзитом через Украину сократился на 14 процентов, а перевозки грузов через погранпереходы в адрес портов и нефтебаз Украины упали почти в два раза и сегодня составляют 436 вагонов в сутки. В то же время по итогам апреля погрузка экспортных грузов в адрес российских портов и припортовых нефтебаз увеличилась на те же самые 14 процентов. Что касается выгрузки вагонов в российских портах, то она выросла более чем на 20 процентов относительно прошлого года.

Если эта тенденция сохранится, то в дальнейшем, по оценкам специалистов, через полигон Приволжской железной дороги на юг будет проходить ещё больше транзитных грузовых составов.

– Таким образом, в перспективе Чёрноморские порты могут стать главными в нашей стране, – продолжает Валерий Решетников. – И если этот транспортный коридор не будет расширен вовремя, то задачи по вывозу грузов и по обеспечению доходности компании, соответственно, не будут решаться в полном объёме. Мы всегда смотрим в будущее и просчитываем всевозможные варианты развития нашего холдинга. И если вдруг произойдут какие-то события, которые смогут помешать доставке грузов и пассажиров в порты Азовского моря, мы будем готовы к этому уже сегодня. Это должны понимать все, кто задействован в перевозочном процессе.

Несмотря на то, что строительство вторых путей от станции имени Максима Горького до Котельниково и дальше на юго-запад осуществляется при серьёзной финансовой поддержке государства, очень многое будет зависеть от работников Приволжской магистрали. Перед нашими железнодорожниками в очередной раз поставили очень непростую задачу. Ведь ни для кого не секрет, что прокладывать вторые пути всегда сложнее, чем строить первые. Правда, развернуть работы в полном объёме и сразу не получится, ведь инвестиционные периоды по этому проекту рассчитаны на несколько лет. Так что сегодня никто не решается назвать точную дату завершения комплексной реконструкции. Всё будет зависеть от финансирования.

Надо отметить, что, несмотря на имеющиеся бюджетные ограничения, участие государства в развитии железнодорожной инфраструктуры Приволжской магистрали и прежде было достаточно существенным. В настоящее время на полигоне дороги в различной стадии реализации за счёт средств федерального бюджета находятся ещё несколько крупных проектов. Достаточно вспомнить реконструкцию станции Гремячая, которую удалось завершить в начале текущего месяца, причём в рекордно короткие сроки (по сравнению с остальными инвестиционными проектами, осуществляемыми на средства ОАО "РЖД"). Поэтому есть надежда, что строительство вторых путей до Краснодара не будет растянуто на долгие десятилетия.

В компании уверены, что откладывать решение этого вопроса "на потом" нельзя. Ведь ситуация, сложившаяся в пределах южного соседа России, не лучшим образом сказывается и на пассажирском движении. Согласно официальной статистике, продажа проездных документов в межгосударственном сообщении в мае сократилась на треть. Всё это, разумеется, заметно сказалось на сохранении отрицательной динамики пассажиропотока в межгосударственном пассажирском сообщении. К примеру, с начала 2014 года в Центральной дирекции управления движением был запланирован пуск нового поезда сообщением Волгоград – Киев. Этот пассажирский состав уже давно был согласован обеими странами и заложен в график. Однако по известным причинам этот маршрут пришлось временно "заморозить".

Для того, чтобы негативные тенденции больше никак не отразились на качестве услуг, оказываемых нашими пассажирниками, в течение всего мая на полигоне Приволжской магистрали работала комиссия, которая оценивала уровень готовности структурных подразделений функциональных филиалов ОАО "РЖД" к началу массовых летних пассажирских перевозок. Самый главный вывод, который был сделан по итогам проверки, таков: в целом дорога к лету готова. Однако существует ещё целый ряд проблем, которые наши железнодорожники обязались устранить в самое ближайшее время.

– Летний период для всех железнодорожников – особенный. С июня по сентябрь мы традиционно работаем в очень непростых условиях, – сделал акцент начальник Приволжской железной дороги Александр Храпатый. – Наряду с



обеспечением транспортной безопасности, самое главное – это то, как компания выглядит в глазах общества. Работа всего нашего холдинга в первую очередь оценивается пассажирами. Мы всегда должны помнить о том, что все железнодорожные хозяйства неразрывно связаны друг с другом. Непричастных к осуществлению перевозочной деятельности нет! Поэтому, несмотря на все политические и экономические трудности, мы должны работать сообща для увеличения спроса на наши услуги в целом и укрепления доверия населения к пассажирским перевозкам – в частности. Предстоящим летом мы должны обеспечить работу этого блока на достойном уровне. (Гудок 28.05.14)

### **На разгрузку с "семирядкой". "Призыв". 28 мая 2014**

Нехитрое приспособление повысило производительность труда в семь раз.

В ПМС-36 вспомнили, как в семидесятых годах прошлого века с помощью самодельной траверсы, которую смастерили местные умельцы, выгружали с платформы за один раз по семь рельсов длиной 25 метров, и решили реанимировать нехитрое приспособление.

Вернуться к столь далёкому, но очень ценному опыту помог случай. Однажды в Карталинской путевой машинной станции был большой наплыв рельсов, которые согласно технологии шли на сборку рельсошпальной решётки. Крановщик и стропальщики буквально с ног валились от усталости, выгружая их. Представьте себе ситуацию: вам подогнали солидную бочку с водой и вместо ведра дали чайную ложку. Так примерно случилось и здесь. Кран с помощью траверсы мог брать с платформы только один рельс и потом вез его к месту складирования. И так на протяжении целого дня.

Краткая справка. В общей сложности на производственной базе ПМС-36 за год приходится выгружать или грузить, а также производить штабелёвку почти 167 километров рельсов. То есть необходимо переместить 6664 рельса.

Не случайно занятые на этой операции работники то и дело ломали голову над проблемой повышения производительности труда. Однажды после прихода очередной крупной партии рельсов крановщик Марина Воробьёва и дорожный мастер Сергей Смоленцев опять задумались над ускорением процесса разгрузки. Специалисты они опытные, давно работают в ПМС-36 и при обсуждении проблемы вспомнили, что где-то в семидесятых годах прошлого века рельсы разгружали с помощью семирядной траверсы. Они предложили тогдашнему главному механику сделать нечто подобное. Он тут же смекнул, что предложение дельное и есть смысл взяться за его реализацию.

– Честно говоря, мне непонятно, почему такое приспособление кануло в Лету. Его применение сулило огромную выгоду предприятию, – рассказывает бывший главный механик, а ныне главный инженер предприятия Андрей Енбахтов. – Да и сама по себе идея очень интересная, а вот техническое решение довольно простое и в то же время оригинальное. Удивительно, что в течение сорока лет оно было забыто. В феврале этого года мне довелось выступать с этим проектом в рамках программы "Бережливое производство" в Москве, и семирядная траверса вызвала неподдельное восхищение у моих коллег с других предприятий сети. Им тоже захотелось занять подобное грузозахватное приспособление. Пришлось поделиться идеей.

К большому сожалению, в архивах ПМС-36 чертежей и точного технического описания траверсы не сохранилось, но крановщица и дорожный мастер знали примерный принцип её работы. Всё остальное уже, как говорится, дело техники.

Конечно, сделать подобную траверсу в условиях предприятия большого труда не составит и головастые рационализаторы мигом бы её собрали. Но тут важно соблюсти все соответствующие нормы и требования промышленной безопасности для таких изделий. И опять помог его величество случай. Однажды в ПМС-36 работала одна из челябинских фирм, которая занимается изготовлением специальных приспособлений, с помощью которых поднимают различные по тяжести грузы. Когда Андрей Енбахтов рассказал в общих чертах о проблеме с выгрузкой и путях её решения с помощью траверсы, то представители фирмы нашли идею очень интересной и тут же ухватились за данное изделие. Не откладывая дело в долгий ящик, ударили по рукам: карталинцы подарили челябинцам непосредственно саму идею, а те взамен сделали бесплатно две семирядные траверсы.

– Совершив подобную сделку, мы сэкономили предприятию на изготовлении 80 тыс. рублей, – делится главный инженер Андрей Енбахтов. – Кроме того, фирма выдала нам паспорт изделия и предоставила соответствующие условиям промышленной безопасности сертификаты. Так что теперь можем работать без опаски.

Таким образом, с помощью семирядной траверсы удалось значительно повысить производительность труда и оптимизировать технологический процесс погрузки и выгрузки материалов верхнего строения пути. Если раньше полезная работа на данной технологической операции составляла всего 13 процентов, то сегодня она значительно больше. Посудите сами. При выгрузке одной сплотки однорядной траверсой, которая давала возможность поднимать только один рельс, машинисту козлового крана приходилось выполнять 52 цикла подъёма, перемещения, опускания и возврата к месту выгрузки. Применение семирядной траверсы позволило сократить количество этих циклов до 8, уменьшить потери времени с 228 минут до 52 и тем самым увеличить процент полезной работы до 40.

Сама по себе "семирядка" – устройство довольно простое. Она состоит из корпуса, захватов и запорного механизма. Стropальщик заводит захваты под головки семи рельсов, потом с помощью специального механизма поворачивает



их, а затем намертво фиксирует. Всё. Траверса готова к подъёму груза. Правда, "семирядка" несколько усложнила работу. Дело в том, что грузоподъёмность козлового крана составляет 10 тонн, а с помощью новой траверсы можно поднять семь рельсов общим весом 11 375 килограммов. Поэтому теперь в целях безопасности приходится задействовать два подъёмных механизма вместо одного. Но тем не менее даже привлечение дополнительно ещё одного козлового крана позволило сократить расход электроэнергии и снизить общие затраты в четыре раза. По подсчётам экономистов, применение семирядной траверсы для разгрузочно-погрузочных работ помогло сэкономить предприятию 332 111 рублей. А если это новшество применить на путевых машинных станциях в масштабах всей сети, то получится очень приличная сумма. (Гудок 28.05.14)

### **Резервы тяги. "Гудок". 29 мая 2014**

Департамент экономики проанализировал работу Дирекции тяги за первый квартал 2014 года. Общие результаты позитивны. Выросли к плану объёмы выполненной работы, как следствие – улучшены показатели использования энергетических ресурсов, производительности локомотива и среднего веса грузового поезда. Производительность труда работников, занятых в перевозочной деятельности, выросла более чем на 6% к уровню прошлого года. Ирина Костенец, начальник департамента экономики ОАО "РЖД"

Однако коэффициент соотношения эксплуатируемого парка локомотивов к рабочему составил 1,38 вместо планируемого 1,22, а это дополнительное содержание в эксплуатируемом парке локомотивов с затратами на горячий простой. С экономией затрат в первом квартале отработало 119 эксплуатационных локомотивных депо, 27 депо плановые параметры бюджета затрат не выполнили. Наибольшее количество депо, не выполнивших параметры затрат, находятся в Восточно-Сибирской и Дальневосточной дирекциях тяги.

Не выросла, хотя это предполагалось по плану, участковая скорость. Она составила, как и в прошлом году, 40 км/ч. Положительным достижением является то, что в Дирекции тяги с учётом задания по снижению непроизводительных потерь и оптимизации численности реализованы мероприятия по оптимизации затрат на сумму свыше 2 млрд руб. при задании в 1,7 млрд руб. Эта задача выполнена на условиях экономии парка локомотивов, ввода новых серий тягового подвижного состава, сокращения расхода дизельного топлива через снижение удельных норм на тягу поездов, экономии по материальным ресурсам, в том числе за счёт вовлечения залежалых материалов в хозяйственный оборот. Программа оздоровления тягового подвижного состава, выполняемая на условиях заводского ремонта за счёт основных видов деятельности (без производства работ по продлению срока службы локомотивов), выполнена на 96% к плану.

В объёме капитального и среднего ремонта отремонтировано 706 секций локомотивов, не выполнен ремонт 31 секции. Основное отставание произошло по Улан-Удэнскому и Оренбургскому заводам.

Соотношение стоимости дополнительных работ, предъявленных локомотиворемонтными заводами к плановой стоимости основных цикловых работ (основного ремонта локомотива), остаётся на уровне прошлого года и составляет почти 15% в среднем по сети. Допущен и определённый перерасход по обслуживанию локомотивов сервисными компаниями. Основная причина – это предъявление Дирекции тяги сервисными компаниями затрат на новое и отремонтированное в условиях завода оборудование при его замене на текущем виде ремонта по циклу TP-3.

Тем не менее как позитив можно отметить, что за счёт роста фактического коэффициента технической готовности с 0,909 до 0,926 по существующим договорам получена экономия почти в 70 млн руб. с высвобождением в перевозочный процесс 132 локомотивов.

За первый квартал на внеплановый ремонт в гарантированный межремонтный пробег зашло более 34 тыс. грузовых локомотивов. Рост к аналогичному периоду прошлого года составил 1,2%. За всё время существования компании тяжёлым ремонтом отремонтировано свыше 35 тыс. локомотивов. Выросли на 0,4% непроизводительные потери рабочего времени локомотивных бригад при годовом задании снижения этого показателя на 13%. В локомотивных депо у одних машинистов может быть существенная переработка, а у их коллег, наоборот, нехватка рабочих часов до нормы. За этим также стоят существенные затраты, что составляет резерв для экономии. (Гудок 29.05.14)

### **Крымскую железную дорогу поддержат рублем. "ИА РЖД-Партнер.ру". 29 мая 2014**

Глава правительства Дмитрий Медведев подписал постановление об утверждении правил предоставления в 2014 году межбюджетных трансфертов на финансовое обеспечение деятельности ГП "Крымская железная дорога". Позволят ли эти инвестиции увеличить грузо- и пассажирооборот госпредприятия?

Как сообщает пресс-служба Кремля, документ внесен Минтрансом во исполнение перечня поручений президента по вопросам развития транспорта (абзац третий подпункта "в" пункта 1). В соответствии с прогнозной бюджетной заявкой расходов и доходов государственного предприятия "Крымская железная дорога" объём необходимого финансирования операционной деятельности этого предприятия в 2014 году составит 4 млрд 664 млн 614 тыс. руб. "Часть средств предполагается направить на финансирование железнодорожного транспорта общего пользования в Республике Крым. В связи с этим утверждаются правила предоставления в 2014 году соответствующих межбюджетных трансфертов", – говорится в сообщении.



По мнению экспертов, межбюджетные трансферты будут способствовать бесперебойной работе Крымской железной дороги, а также переориентированию транспортной инфраструктуры полуострова. "За счет данных средств появится возможность начать развитие инфраструктуры, а в будущем построить мост через Керченский пролив", – пояснил юрист компании "Налоговик" Павел Ивченков. По его мнению, пропускная способность и грузооборот магистрали в этом году, скорее всего, останутся на прежнем уровне либо немного возрастут.

Заведующий отделением развития транспортного рынка ОАО "Институт экономики и развития транспорта" Алексей Замковой считает, что в связи с потенциальным увеличением объема грузоперевозок необходима существенная модернизация ГП "Крымская железная дорога". "Мы сейчас актуализируем Генеральную схему развития железнодорожного транспорта и в связи с вновь появившимися обстоятельствами вносим в нее корректировки. Особое внимание, например, будет уделено наращиванию возможностей железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, включая комплексную реконструкцию участка им. М. Горького – Котельниково – Крымская со строительством обхода Краснодарского железнодорожного узла, а также развитие железнодорожных линий на Таманском полуострове. Все эти проекты напрямую связаны с развитием инфраструктуры в Крыму", – пояснил эксперт.

Он также рассказал, что сегодня рассматривается несколько сценариев развития, ориентированных на разные объемы перевозок грузов и пассажиров в сообщении с Крымской железной дорогой и разные маршруты их обеспечения.

"После присоединения к РФ всю транспортную инфраструктуру Крыма придется переориентировать в обход Украины, что предполагает не только строительство моста через Керченский пролив, но и реконструкцию ветки Джанкой – Феодосия – Керчь. Эти цели могут быть внесены в федеральную целевую программу по развитию Крыма, при этом инвестиции могут составить около \$3,6 млрд", – отмечает аналитик "Инвесткафе" Игорь Арнаутов.

Такой же точки зрения придерживается и ведущий эксперт УК "Финам Менеджмент" Дмитрий Баранов. По его мнению, перспективы Крымской железной дороги будут напрямую зависеть от того, как скоро удастся решить вопрос устранения ее изоляции. "Нужно и договариваться с Украиной о движении через ее территорию, и строить полноценный железнодорожный мост через Керченский пролив, и расширять соответствующую железнодорожную инфраструктуру в Краснодарском крае. Только после того как эти проблемы будут решены, можно будет говорить о перспективах развития Крымской магистрали", – подчеркнул эксперт.

По словам члена экспертного совета Центра исследования проблем имущественного фонда Дарьи Колесниковой, сегодня необходимо решить главную задачу – организовать регулярное сообщение между полуостровом и материком. "Отсутствие нормальной связи с полуостровом препятствует туристической привлекательности региона – на данный момент наземные транспортные потоки проходят через неудобные участки. Большинство авиакомпаний, конечно, предлагают льготные авиабилеты в Крым, но только лишь этим всех проблем не решить", – добавила она.

По мнению участников рынка, благодаря трансфертам ГП "Крымская железная дорога" сможет продолжать свое существование до момента реконструкции железнодорожной ветки Джанкой – Феодосия – Керчь и строительства моста через Керченский пролив. Однако некоторые эксперты считают, что это в первую очередь шаг для обеспечения законодательной базы для последующего выделения трансфертов. "Это юридическая и организационная мера, которая вносит необходимые изменения в законодательство и другие нормативные документы, чтобы привести их в соответствие в связи с включением Крыма в состав России", – пояснил Д. Баранов. Несмотря на принимаемые меры, говорить об увеличении пассажиро- и грузопотока, по мнению экспертов, пока рано. Для начала необходимо наладить бесперебойную работу на сети. "На сегодняшний день всплеска заявок от грузовладельцев мы не зафиксировали. Но Крымский полуостров имеет определенный объем зарождения и потребления грузов. Значительная их часть до 2013 года завозилась с территории Украины. Теперь перевозки практически прекращены, а потребности у населения и предприятий Крымского федерального округа остались. Поэтому будут налаживаться новые торгово-экономические связи. И со стороны России объем отправок начнет постепенно увеличиваться", – добавил А. Замковой. ([ИА РЖД-Партнер](#).py 29.05.14)

#### **Твёрже "ниток" не бывает. "Призыв". 26 мая 2014**

Благодаря объёмам погрузки Стойленская в особом представлении не нуждается: 1300 вагонов в сутки, 35 процентов дорожного показателя.

Обслуживая Стойленский и Лебединский ГОКи, ЗАО "Оскольский цементный завод", ОАО "Оскольский завод металлургического машиностроения", внеклассная станция в числе первых применяет передовые технологии.

Об одной из них на ЮВЖД заговорили с июля 2012 года, когда для обеспечения потребностей НЛМК в железорудном сырье в нормативном графике движения на участке Стойленская – Чугун II были выделены "нитки" под восемь пар грузовых поездов в сутки. Расписание разрабатывалось специалистами с учётом минимального влияния "окон", при этом погрузка определялась по часам суток.

На станции работают шесть маневровых локомотивов. Парки А и Б, соединённые однопутным перегонном, который оборудован полуавтоматической автоблокировкой, управляются с разных постов ЭЦ. Для расформирования-



формирования поездов в парке А служит механизированная горка малой мощности, оборудованная двумя тормозными позициями. Согласно новой технологии поезд на всём пути следования ведёт одна бригада. В связи с использованием трёхсекционных локомотивов серии ВЛ-80с, весовая норма для которых составляет шесть тысяч тонн, отпала необходимость в применении толкачей.

Достигнута одна из основных целей – согласованная работа со всеми участниками перевозочного процесса. Прибытие на НЛМК маршрутов концентрата весом шесть тысяч тонн и возврат порожних на Стойленский ГОК с интервалами в три часа повлекли за собой улучшение показателей эксплуатационной работы. Участковая скорость увеличилась на 4,59 километра в час, на 1,4 часа сократился простой руд, рост производительности локомотива составил 100 тысяч тонн-километров брутто. Последовала экономия расходов в 345 тысяч рублей.

В 2012 году Стойленская дважды признавалась победителем среди железнодорожных станций России. Удачным оказался и первый квартал года нынешнего – порадовал третьим местом в сетевом соревновании. За январь – март погрузка составила 7,9 миллиона тонн (+ 0,4 процента к плану), выгрузка – 2,7 тысячи вагонов (+0,4 процента). Производительность труда выполнена на 100,1 процента.

По достоинству отмечен добросовестный труд составителя поездов Сергея Дорошева – почётной грамотой Центральной дирекции управления движением, сигналиста Раисы Зубковой – почётной грамотой начальника дороги, приёмо-сдатчика груза и багажа Татьяны Гуковой – почётной грамотой начальника Юго-Восточной дирекции управления движением.

– Ведение грузовых поездов по "твёрдым ниткам" графика обеспечивает ритмичность отправки железорудного сырья и возврата порожнего подвижного состава, сокращение эксплуатационных расходов, согласованную работу железнодорожного транспорта с НЛМК, – делится опытом начальник станции Владимир Семёнов. – Однако мощности ГОКов растут, а это ставит перед нами новые задачи. Например, необходимо произвести реконструкцию парка А с целью удлинения сортировочно-отправочных путей, продолжить внедрение новой техники и технологий. (Гудок 26.05.14)



## Происшествия

### Техническое заключение по случаю транспортного происшествия 20 мая на перегоне Нара – Бекасово-1 Московской железной дороги.

Комиссия Ространснадзора под председательством руководителя Службы Александра Касьянова составила Техническое заключение по случаю транспортного происшествия 20.05.2014 г. с поездами № 341 и № 1484 на перегоне Нара – Бекасово-1 Московской железной дороги – филиала ОАО "РЖД".

Копия Технического заключения передана в ОАО "РЖД", на Московскую железную дорогу и в Московское межрегиональное следственное управление на транспорте Следственного комитета РФ.

Расследование происшествия продолжается.

Скачать текст Технического заключения (архив zip) можно [здесь](#) (Федеральная служба по надзору в сфере транспорта 27.05.14)

### Перевернувшиеся под Псковом цистерны с нефтепродуктами принадлежат украинской компании.

Стали известны обстоятельства железнодорожной аварии, произошедшей в минувшее воскресенье, 25 мая, у станции Березки под Псковом. Напомним, в полдень с рельс сошли пять цистерн с газойлем (продукт нефтепереработки, компонент дизельного топлива), три из них перевернулись, из двух начало вытекать содержимое. Спасательно-восстановительная операция продлилась до 4 часов утра.

Было инициировано расследование обстоятельств аварии, результаты которого стали известны "Псковской правде".

- Событие связано с нарушением инструкций по ремонту железнодорожного подвижного состава, - сообщила специалист службы корпоративных коммуникаций Октябрьской железной дороги Елена Косякова. - Ответственность отнесена на счет вагонного ремонтного депо Саратов ОАО "ВРК-1".

Вагон с неисправностью, который первым сошел с пути и потянул за собой остальные, принадлежит украинской компании ООО "ФМС групп".

Напомним, ранее сообщалось, что причиной схода вагон явился излом рамы тележки вагона-цистерны. (pravdapskov.ru) (28.05.14)



## Новости частных операторов подвижного состава

### "СГ-Транс" планирует построить вагоноремонтное депо в Тобольске.

Железнодорожный оператор "СГ-Транс" планирует построить вагоноремонтное депо в Тобольске, сообщил журналистам президент компании Алексей Тайчер.

"Вполне возможно, собственные вагоноремонтные мощности начнем строить - прежде всего в Тобольске. Еще нет проекта, но есть земля", - сказал он, добавив, что стоимость строительства составляет сотни миллионов рублей. "Сейчас мы предварительные изыскания запустили. Должны осенью принять решение, а на стройку выходить с учетом сезона - в следующем году", - отметил он.

Тайчер подчеркнул, что "СГ-Трансу" интересен выход в сегмент вагоноремонта в целом. Отвечая на вопрос, интересно ли компании приобретение "Вагоноремонтной компании-2" / ВРК-2/ и ВРК-3, которые планирует продавать РЖД, он сказал: "Мы ждем решение правительства по этому поводу. Эти активы посмотрим и посмотрим плотно". По его словам, в случае приобретения вагоноремонтных активов РЖД, "СГ-Транс" может выделить это направление в отдельный бизнес.



**Для справки:** Название компании: *СГ-Транс, ОАО* Регион: *Москва* Адрес: *119048, Россия, Москва, Комсомольский пр., 42, стр.3* Вид деятельности: *Железнодорожный транспорт* Телефоны: *(495)7771414* Факсы: *(495)7771430* E-Mail: [office@sgtrans.ru](mailto:office@sgtrans.ru) Web: <http://www.sgtrans.ru> Руководитель: *Тайчер Алексей Роменович, президент* (ТАСС 26.05.14)

### "СГ-транс": альтернатив банковскому кредиту от крупнейших российских банков сейчас практически нет.

ОАО "СГ-транс" (СГТ) при возникновении потребностей в заемном капитале в ближайшее время будет делать ставку на банковское кредитование, заявил "Интерфаксу" президент СГТ Алексей Тайчер.

"Сейчас рынок облигаций вообще закрыт, объективных ставок нет. Поэтому, на наш взгляд, альтернатив банковскому кредиту от крупнейших российских банков сейчас практически нет", - сказал он.

В частности, он напомнил, что в рамках прошедшего Петербургского международного экономического форума СГТ подписал соглашение о стратегическом партнерстве со Сбербанком. "Мы уверены, что существенный вклад в программу развития оно даст", - отметил А.Тайчер. В конце 2013 г. топ-менеджер не исключал, что в 2014 г. "СГ-транс" может разместить рублевые облигации на сумму до 10 млрд руб. "Вопрос - какой рынок будет", - правда, оговаривался он. "Скорее всего, это будет замещение части существующего долга - замещение лизингового финансирования на облигационное", - добавлял А.Тайчер, уточняя, что соотношение чистого долга и EBITDA у компании - 5.

Для финансирования сделок планируется использовать и собственный капитал.



**Для справки:** Название компании: *СГ-Транс, ОАО* Регион: *Москва* Адрес: *119048, Россия, Москва, Комсомольский пр., 42, стр.3* Вид деятельности: *Железнодорожный транспорт* Телефоны: *(495)7771414* Факсы: *(495)7771430* E-Mail: [office@sgtrans.ru](mailto:office@sgtrans.ru) Web: <http://www.sgtrans.ru> Руководитель: *Тайчер Алексей Роменович, президент* (Финмаркет 27.05.14)

### Железнодорожный оператор "Трансойл" планирует инвестировать в развитие 25 млрд рублей в течение 5 лет.

Железнодорожный оператор "Трансойл" планирует инвестиции на уровне 25 млрд рублей в течение 5 лет, заявил ИТАР-ТАСС генеральный директор компании Владимир Соколов в кулуарах Петербургского международного экономического форума /ПМЭФ/.

"Пятилетний горизонт планирования стратегии определен инвестиционным планом на уровне 25 млрд рублей" - сказал он.

По его словам, стратегия нацелена на "органический рост основного бизнеса", что предполагает "покупку операторов". "Подход к оценке игроков: операторы, обладающие длинными контрактами и устойчивой технологией их обслуживания и парком от 1 тыс до 5 тыс вагонов", - сказал Соколов.

Гендиректор "Трансойла" также добавил, что стратегия компании предполагает в течение 5 лет рост выручки и EBITDA компании на 10-15 проц. (ТАСС 26.05.14)



## **Собственники "Трансойла" и Трансмашхолдинга могут создать оператора локомотивов, если рынок будет либерализован.**

Акционеры железнодорожного оператора ООО "Трансойл" и крупнейшего производителя железнодорожной техники ЗАО "Трансмашхолдинг" /ТМХ/ могут создать оператора локомотивных перевозок, если рынок локомотивной тяги будет либерализован. Об этом сообщил журналистам в кулуарах Петербургского международного экономического форума совладелец обеих компаний и генеральный директор ТМХ Андрей Бокарев.



"Мы говорим о том, что если состоится либерализация рынка локомотивной тяги, если будет рынок, то у "Трансойла" точно есть намерения рассматривать свое место совместно со структурами ТМХ по созданию операторской компании локомотивной тяги", - сказал он.

"На какой базе - будет это "Трансойл", будет это новое совместное предприятие, будет это какое-то дочернее подразделение Трансмашхолдинга - мы пока не знаем", - отметил он. Бокарев добавил, что совладелец группы "Н-Транс", а также совладелец "Трансойла" Андрей Филатов / владеет 7 проц/ сможет в случае заинтересованности поучаствовать в этом бизнесе.

Накануне владелец 80 проц "Трансойла" Геннадий Тимченко сообщил, что его компания готова приобрести 200 локомотивов при условии либерализации рынка локомотивной тяги.

**Для справки:** Название компании: *Трансмашхолдинг, ЗАО* Регион: *Москва* Адрес: *127055, Россия, Москва, ул. Бутырский Вал, 26, стр.1* Вид деятельности: *Железнодорожное машиностроение* Телефоны: *(495)7447093* Факсы: *(495)7447094* E-Mail: [info@tmholding.ru](mailto:info@tmholding.ru); [press@tmholding.ru](mailto:press@tmholding.ru) Web: <http://www.tmholding.ru> Руководитель: *Бокарев Андрей Рэмович, президент; Ледовских Анатолий Алексеевич, председатель Совета директоров; Андреев Андрей Анатольевич, генеральный директор* (ТАСС 23.05.14)

## **Нефтетранссервис вряд ли будет привлекать новый капитал раньше 2016.**

"Нефтетранссервис" (НТС) сомневается в привлечении нового капитала для развития рынка ранее 2016 года.

"В 2015 году - пока не знаю. Посмотрим по ситуации", - сообщил "Интерфаксу" совладелец, член совета директоров компании Алексей Лихтенфельд в кулуарах Петербургского международного экономического форума в четверг, отвечая на вопрос, планирует ли НТС "размораживать планы" внешних заимствований. По его словам, пока в компании намечено лишь "точечное развитие", но о конкретных планах говорить отказался.

Осенью 2013 г. топ-менеджер заявлял, что "Нефтетранссервис" отложил планы привлечения средств. "Мы планировали привлекать капитал, чтобы развиваться. Такая была концепция. Сейчас концепция в долгосрочной перспективе, безусловно, осталась та же, но на текущем рынке мы не думаем, что сейчас самое правильное время для больших инвестиций", - говорил он тогда, отмечая рынок заставляет внимательно смотреть на новые инвестиции.

В начале 2013 г. компания планировала привлечь средства на развитие бизнеса через IPO, но в итоге отказалась от идеи размещения бумаг на бирже. Кроме того, НТС обсуждал возможность привлечения средств у Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ). В конце 2013 г. А.Лихтенфельд отмечал, что с точки зрения долговой нагрузки потенциальная возможность для привлечения средств у компании сейчас есть, уточняя, что тема IPO остается актуальной, хотя и "не сегодня", а идея привлечения средств РФПИ не находится в активной стадии.

В то же время, отвечая в четверг на вопрос, планирует ли компания диверсифицировать бизнес (сейчас НТС занимается перевозкой грузов в полувагонах и цистернах) А.Лихтенфельд отметил, что "прорабатываются разные варианты", хотя никаких конкретных решений в этой связи не принято. "Парк подвижного состава в стране профицитный, ставки падают, вагоностроители строят подвижной состав в 5 раз больше, чем необходимо. Все это на рынок давит. Должна сформироваться какая-то стратегическая концепция его развития, иначе все придет в полное запустение. В зависимости от того, какой будет эта стратегия, может быть рассмотрен и курс, куда двигаться дальше", - отметил топ-менеджер. (Интерфакс 22.05.14)

## **«Инкотек Карго» перевезла в Казахстан 3 тыс. тонн энергетического оборудования.**

"Инкотек Карго" перевезла 3 тыс. т. энергетического оборудования для модернизации крупнейших электростанций Казахстана – Экибастузской и Аксусской ГРЭС.

Отгрузки производились в рамках долгосрочных контрактов, которые "Инкотек Карго" реализует с 2011 г. В январе-апреле 2014 г. компания отправила в адрес Экибастузской ГРЭС 18 вагонов и полувагонов с негабаритными грузами. Общий объем перевозок проектных грузов в Казахстан с 2011 года по май 2014 года составил 3 тыс. т. Как отметили в компании, перевозки оборудования продолжаются. (InfraNews 26.05.14)



### **ЮниКредит Банк увеличит кредитный лимит для компании ТрансФин-М до 50 млн евро.**

20 мая кредитным комитетом ЮниКредит Банка принято решение об увеличении действующего кредитного лимита, открытого для лизинговой компании ТрансФин-М, до 50 млн евро.

Срок кредита составляет 36 месяцев с даты подписания соглашения. Полученные от Банка средства будут направлены на финансирование новых сделок и рефинансирование действующих договоров лизинга. В качестве обеспечения ТрансФин-М предоставит в залог железнодорожные вагоны.

Генеральный директор ТрансФин-М Дмитрий Зотов: "В ситуации сокращения свободной ликвидности на российском финансовом рынке и оттока иностранного капитала из экономики в целом для нас наиболее важной задачей является работа по привлечению финансирования. Мы активно работаем над диверсификацией источников фондирования, по итогам 2013 года доля кредитов российских банков в структуре пассивов составила 53%, что на 30 процентных пунктов больше, чем по итогам 2012 года. ТрансФин-М начала сотрудничество с ЮниКредит Банком еще в 2012 году, и на сегодняшний день уже было получено финансирование в объеме порядка 30 млн евро. Увеличение кредитного лимита сегодня демонстрирует доверие менеджмента Банка к нашей компании и перспективам ее развития".

Помимо кредитов российских банков ТрансФин-М продолжает привлекать финансирование путем размещения облигаций. С начала 2014 года уже были размещены 3 облигационных выпуска на общую сумму 6,244 млрд. руб. Всего в обращении находится 32 выпуска облигаций ТрансФин-М на сумму 31,244 млрд. рублей. (INFOline, ИА (по материалам компании) 23.05.14)

### **В мае ООО "УВЗ-Логистик" завершила перевозку негабаритной длинномерной техники Liebherr.**

В мае в кооперации с немецкой экспедиторской компанией CIS-Cargo GmbH безукоризненно завершена сложная перевозка негабаритной длинномерной техники Liebherr из Германии по маршруту Драугисте-Порт – Новополоцк в адрес крупного белорусского нефтехимического комплекса ОАО "Нафтан". Перевозка осуществлена по кодам и под контролем "УВЗ-Логистик".

Также компания заключила новый контракт на перевозку 200 контейнеров из Роттердама в Казахстан. В кооперации с эстонской компанией Silviгом, являющейся уполномоченным представителем "УВЗ-Логистик" на территории Эстонии и Латвии, в подвижном составе и по кодам "УВЗ-Логистик" в июне 2014 года из Риги в Петропавловск будут отправлены первые 70 контейнеров с горно-шахтным оборудованием. (INFOline, ИА (по материалам компании) 27.05.14)

### **"Северсталь" развивает мультимодальные перевозки.**

Череповецкий металлургический комбинат, один из крупнейших интегрированных заводов по производству стали в мире (входит в состав дивизиона "Северсталь Российская Сталь"), оптимизирует стоимость и сроки доставки грузов за счет мультимодальных перевозок.

Компания "Северсталь" на Северо-Западе России имеет возможность доставлять груз несколькими видами транспорта, включающими в себя авто-, ж/д и водный виды транспорта. На эффективность в их комбинации и направлены изменения в транспортной схеме доставки сырья и продукции.

Машины, перевозящие готовую продукцию в г. Санкт-Петербург для клиентов ОАО "Северсталь", возвращаются обратно в Череповец с импортным сырьем для ЧерМК. Такую схему удалось осуществить благодаря вовлечению в цепочку доставки стивидорного предприятия компании "Северсталь" - ЗАО "Нева-Металл".

Подобная организация процесса транспортировки грузов улучшает показатели по вывозу готовой продукции автомобильным транспортом, что, в конечном счете, выгодно клиентам компании.

"Комбинируя возможности автомобильного, железнодорожного и водного транспорта, мы решаем задачи снижения себестоимости продукции, что соответствует целям бизнеса, - отметил директор по планированию и снабжению производством дивизиона "Северсталь Российская сталь" Денис Уйманов. - Привлекая в схемы по транспортировке грузов дочерние предприятия ОАО "Северсталь", мы увеличиваем финансовые показатели всего дивизиона. Поэтому в развитии транспортной логистики мы видим серьезный потенциал".

**Для справки:** Название компании: *Череповецкий металлургический комбинат, ОАО (ЧерМК, дивизион Северсталь Российская Сталь)* Адрес: *162608, Россия, Вологодская область, Череповец, ул. Мира, 30* Вид деятельности: *Черная металлургия* Телефоны: *(8202)530900* Факсы: *(8202)530915* E-Mail: [severstal@severstal.com](mailto:severstal@severstal.com) Web: <http://www.severstal.ru> Руководитель: *Торопов Сергей Сергеевич, генеральный директор; Луценко Андрей Николаевич, технический директор-главный инженер дивизиона Северсталь Российская Сталь* (INFOline, ИА (по материалам компании) 30.05.14)





**Группа "Евросиб" пока не видит предпосылок к развитию компанией контейнерных железнодорожных перевозок.**

Группа "Евросиб" пока не видит предпосылок к развитию компанией контейнерных железнодорожных перевозок. "Была инициатива со стороны ОАО "Российские железные дороги", мы сделали свое предложение, но считаем, что это вопрос комплексной регуляции. Во всем мире дотационный, можно было бы этим заняться, но, к сожалению, комплексно никто не подошел - ни министерство транспорта, ни РЖД", - сообщил "Интерфаксу" генеральный директор компании Дмитрий Никитин в кулуарах Петербургского международного экономического форума в субботу. "Второе: рынка грузовиков нет. Для кого этот продукт, клиент кто? Автотранспортные предприятия? А где они? Отдельные фуристы - вот и все", - добавил он.

Как сообщалось ранее, в 2012 г. структура "Евросиба" - ЗАО "Евросиб СПб - Транспортные системы" (ЕСТС) - и РЖД договорились о 5-летнем стратегическом партнерстве в сфере внедрения новых видов перевозок. "Мы запланировали проектирование и изготовление опытного образца вагона-платформы для контейнерных перевозок, для чего ЕСТС заключит с ООО "Инновационное вагоностроение" договор на НИОКР. Финансирование проекта наша сторона возьмет на себя. В дальнейшем под руководством РЖД рассчитываем поставить производство инновационных платформ для железнодорожной перевозки грузовиков "на поток", - говорил директор по развитию ЕСТС Михаил Иванов. При этом он подчеркивал, что проект непростой, "поэтому необходимо будет заручиться поддержкой руководителей государственных служб".

В этой связи Д.Никитин говорил, что "Евросиб" готов предложить выкупить долю "Трансгаранта" в "Русской тройке" и создать контейнерного - контейнерного оператора, чтобы снизить риски запуска технологически сложного проекта". В субботу Д.Никитин заявил "Интерфаксу", что выкуп доли в "Русской тройке" по-прежнему актуален. "Только кто продает?", - отметил он. "Евросиб" владеет и управляет парком из 13,4 тыс. вагонов, а также эксплуатирует 2 терминально-логистические комплекса - в Санкт-Петербурге (Шушары) и Новосибирске. Группа предоставляет комплексное транспортно-логистическое обслуживание, включая организацию железнодорожных перевозок по различным направлениям с привлечением собственного и арендованного подвижного состава, услуги комплексной логистики, терминального оператора. (Финмаркет 24.05.14)

**Андрей Поздняков назначен генеральным директором ЗАО "Евросиб СПб – ТС".**

Генеральным директором ЗАО "Евросиб СПб – Транспортные системы" назначен Андрей Поздняков, сообщила пресс-служба компании.

"Цель назначения – усиление коммерческой работы и клиентоориентированности компании в условиях спада на рынке транспортно-логистических услуг, проектное внутриотраслевое развитие, внедрение передовых бизнес-технологий", – говорится в сообщении.



**Для справки:** Название компании: *ЕВРОСИБ СПб - транспортные системы, ЗАО* Регион: *Санкт-Петербург*  
Адрес: *197046, Санкт-Петербург, ул. Мичуринская, 4* Вид деятельности: *Железнодорожный транспорт* Телефоны: *(812)3268111 (812)3268116* Факсы: *(812)3268116* E-Mail: [transport@eurosibspb.ru](mailto:transport@eurosibspb.ru); [PR@eurosib.biz](mailto:PR@eurosib.biz) Web: <http://www.eurosib.biz> Руководитель: *Андрей Поздняков, генеральный директор (ИА РЖД-Партнер.ру 30.05.14)*

**Игорю Зюзину разрешили зайти в порт. "Коммерсантъ". 26 мая 2014**

**"Мечел" может купить 75% порта Ванино, но пока не будет этого делать**

Обремененный долгами "Мечел" Игоря Зюзина получил одобрение ФАС на покупку 75% акций порта Ванино. Компания недолгое время уже была официальным владельцем порта, но продала свои акции офшорам и структуре, связанной с ОАО РЖД. Офшоры, контролирующие Ванино, на рынке связывают с Игорем Зюзиним, но аналитики уверены, что по формальной цене контроль над портом продаваться не будет, а по рыночной стоимости "Мечел" сейчас купить его не в состоянии. В "Мечеле" говорят, что Ванино — "стратегически важный актив", но денег для сделки нет и ходатайство в ФАС "техническое".

Логистическая структура "Мечела" Игоря Зюзина, ООО "Мечел-Транс", получила одобрение ФАС на покупку 75% плюс одна акция ОАО "Ванинский морской торговый порт", сообщила служба в пятницу.

У "Мечела" с портом Ванино связана длинная и запутанная история сделок. "Мечел-Транс" приобрел 73,33% обыкновенных акций Ванино (55% от уставного капитала) на приватизационном конкурсе в декабре 2012 года за беспрецедентно высокую сумму — 15,5 млрд руб. (участники рынка оценивали пакет в 6–10 млрд руб.). Но компания практически сразу перепродала почти весь пакет (72,78%) за 15,2 млрд руб. трем кипрским офшорам, так как "нуждалась в деньгах для возврата средств, потраченных на покупку акций", говорится в отчете "Мечела" по форме 20-F. Кто стоит за офшорами, не раскрывалось, в "Мечеле" говорили о "консорциуме инвесторов", которые отдают "Мечелу" контроль над управлением портом. Участники рынка и источники, близкие к сделке, говорили





"Ъ", что офшоры действуют в интересах Игоря Зюзина. Затем в январе 2013 года "Мечел-Транс" выкупил пакет в Ванино у Еп+ Олега Дерипаски, за 28% акций компания заплатила около \$160 млн. Эти акции также были проданы офшорам. Кроме того, в августе 2013 года 24,99% акций Ванино купило аффилированное с ОАО РЖД ЗАО "Титан". Источники "Ъ" говорили, что пакет покупается по сделке репо сроком на три года.

По состоянию на конец 2013 года у "Мечел-Транса" не было акций Ванино, говорится в годовом отчете "Мечела". Но, раскрыла компания, в 2013 году Игорь Зюзин и принадлежащая ему Calridge Ltd приобрели 0,9% и 0,6% обыкновенных акций порта Ванино (с учетом привилегированных акций это 1,12% от уставного капитала) в целом за \$9,92 млн. Исходя из этой сделки, 100% порта Ванино стоят \$885,7 млн, а 75% — \$664 млн.

В "Мечеле" заявили, что порт Ванино является стратегическим объектом для компании, которая считает необходимым иметь техническую возможность его приобретения. Заявка была подана в ФАС в связи с тем, что вышел срок действия ранее выданного разрешения ФАС на приобретение акций порта, объясняют в компании. "Это не означает, что "Мечел" собирается покупать порт — это сложный вопрос, связанный с финансированием и договоренностями", — утверждают в "Мечеле". По словам представителя компании, получение разрешения — "сугубо технический момент, пока реальной возможности на приобретение порта у "Мечела" нет". Порт Ванино нужен "Мечелу" для экспорта угля на рынок АТР: в 2013 году порт перевалил 7,1 млн тонн грузов, из которых на экспорт угля пришлось 3,8 млн тонн (77,5% от всего экспорта). Мощности Ванино предполагается увеличить для поставок угля с крупного Эльгинского угольного месторождения "Мечела", в которое привлекаются азиатские инвесторы.

Большинству источников "Ъ", близких к "Мечелу" и его кредиторам, а также к самому порту Ванино, неизвестно, зачем компания сейчас подала ходатайство в ФАС по Ванино. Один из собеседников "Ъ" предположил, что перевод акций Ванино на баланс "Мечел-Транса" может проводиться в рамках деофшоризации, о необходимости которой говорил в январе Владимир Путин. "Мечел" ведет переговоры с правительством о получении госгарантий, поэтому, возможно, для их получения необходимо, чтобы все российские активы группы, контролируемые ее структурами или основным акционером, были оформлены на российские юрисдикции, говорит он. Еще один источник "Ъ" слышал о том, что консолидация Ванино может быть нужна компании для получения бридж-кредита от банков на 20 млрд руб. Но в "Мечеле" официально опровергают эти версии.

Олег Петропавловский из БКС говорит, что вряд ли офшоры, контролирующие порт, согласятся продавать пакеты дешевле, чем приобретали, а у "Мечела" нет свободных средств для такой сделки — чистый долг компании на конец апреля составлял \$8,6 млрд, в год компания зарабатывает всего \$600–700 млн EBITDA, идущих на капзатраты и выплату процентов. Сложно представить, что акции Ванино могут быть проданы по номинальной цене и с учетом рыночной информации о том, что офшоры действуют в интересах Игоря Зюзина, который сам привлекал кредиты для приобретения крупных пакетов акций Ванино, говорит аналитик. Поэтому сейчас ходатайство "Мечела" на покупку акций Ванино "выглядит технической процедурой", соглашается он.

**Для справки:** Название компании: *Мечел, ОАО* Регион: *Москва* Адрес: *125993, Россия, Москва, ул. Красноармейская, 1* Вид деятельности: *Черная металлургия* Телефоны: *(495)2218888* Факсы: *(495)2218800* E-Mail: [mechel@mechel.com](mailto:mechel@mechel.com) Web: <http://www.mechel.ru> Руководитель: *Зюзин Игорь Владимирович, председатель Совета директоров; Коржов Олег Викторович, генеральный директор* (Коммерсантъ 26.05.14)

#### **Паром доставит грузы по единому документу. "Гудок". 26 мая 2014**

На линии порт Кавказ – порт Керчь ОАО "РЖД Логистика" в партнёрстве со своей дочерней судоходной компанией ООО "Блэксиа феррис и инвестиции" организовали железнодорожно-паромное сообщение.

Два паромов совершают 4–6 кругорейсов в сутки. Общая вместимость судов составляет 80 условных вагонов.

"У переправы есть преимущества, – рассказал директор Ростовского филиала ОАО "РЖД Логистика" Григорий Ковалёв. – Это большая вместимость судов. Кроме того, паромы приходят в Керчь, а не в Крым, что сокращает дальнейший сухопутный путь на 26 км до грузополучателей в Севастополе и Симферополе".

Перевозки организованы по единому документу, вся работа по оформлению доставки груза сформирована по принципу "одного окна".

В минувшем году паромной переправой Кавказ – Крым было перевезено более 635 тыс. тонн экспортного груза, в то время как импорта не было. В результате обратный путь вагоны следовали порожняком.

"Мы ведём переговоры с крымскими предприятиями по поводу доставки их продукции на материк через паром, – отметил Григорий Ковалёв. – Таким образом мы сможем организовать обратную загрузку, обеспечив дополнительную прибыль как железной дороге, так и владельцу подвижного состава. Сейчас крымские предприятия проходят перерегистрацию. После её завершения, думаю, эта схема будет работать".

"Предложение будет востребовано бизнесом, – уверен генеральный директор ООО "РТЛ" Михаил Решетников. – Пока моста, который свяжет Крым с материковой частью, нет, эта услуга – безальтернативный вариант связи".

То, что поток груза в направлении Крыма будет увеличиваться, не вызывает сомнений. "К нам уже обратилась одна из компаний, которая доставляет в Крым каменный уголь, – рассказал Григорий Ковалёв. – Они планируют взамен



украинского угля, поставлявшегося на полуостров ранее, везти топливо с шахт Ростовской области. Мы прорабатываем этот проект".

Новая паромная переправа также готова к перевозке крупных негабаритных грузов на железнодорожных транспортёрах. Сегодня такие грузы приходят в порты Новороссийска и Туапсе, но за счёт разницы в стоимости перевалки в крымских портах маршрут с использованием парома может быть для грузовладельцев выгоднее. (Гудок 26.05.14)

#### **Проблем в нашем сегменте не видим. "Гудок". 27 мая 2014**

ЗАО "Русагротранс" как основной оператор по управлению вагонами-зерновозами России готов в полной мере обеспечить потребности грузоотправителей в перевозках зерновых при условии соблюдения установленных сроков погрузочно-разгрузочных работ и продвижения вагонов по сети.

Такое заявление сделал в ходе заседания Московского регионального координационного совета заместитель директора департамента транспортно-экспедиционного обслуживания ЗАО "Русагротранс" Юрий Парахин. По его словам, в настоящий момент по МЖД прогнозируется погрузка зерновых на уровне двух тыс. вагонов в месяц. С учётом наличия парка зерновозов проблем с данными перевозками специалисты компании не видят.

– В целом подача подвижного состава грузоотправителям дороги осуществляется в соответствии с графиком и составляет 114,6% к плану, – сообщил он. – Процент вагонов, следующих по МЖД с нарушением сроков доставки, сведён к минимуму. Мы выражаем признательность МДУД и МТЦФТО за оперативное решение возникающих вопросов и чёткое взаимодействие. (Гудок 27.05.14)

#### **Новое поколение вагонов – выгодное вложение. "ИА РЖД-Партнер.ру". 29 мая 2014**

О стратегии ООО "ЗапСиб-Транссервис" по обновлению и увеличению вагонного парка, в том числе за счет приобретения инновационного подвижного состава, рассказывает генеральный директор ЗСТС Андрей Муравьев.

– **Андрей Сергеевич, какие, по Вашим оценкам, основные тенденции наблюдаются на рынке перевозок угля – по итогам 2013 года, а также с учетом первых месяцев 2014-го? Какова средняя динамика ставок операторов и от каких факторов будут зависеть дальнейшие колебания?**

– Период активного роста перевозок угля завершился еще несколько лет назад. Объемы его транспортировки сохраняются на уровне 2012 года, как и объемы добычи. Небольшое снижение внутренних перевозок компенсируется увеличением экспортного грузопотока (+7% в 2013 г.). И я думаю, что в 2014-м заметных изменений здесь ждать не стоит. Уголь по-прежнему является низкодоходным грузом. Основные месторождения находятся на значительном расстоянии от потребителей, а вагоны не всегда обеспечены грузом под обратную загрузку. Их оборачиваемость постоянно ухудшается с развитием профицита полувагонов на сети, и операторский бизнес существенно теряет в доходности. Если еще в 2013 году суточная доходность на полувагон была на уровне 700–800 руб., то сегодня она снизилась до 500–600 руб.

Ситуацию можно изменить следующими способами: либо не продлевать срок службы старых полувагонов (более 25% от российского парка), что увеличит пропускную способность сети и решит вопрос с профицитом; либо активно переходить на эксплуатацию вагонов нового поколения. Последние имеют специальный тариф на порожний пробег, увеличенную грузоподъемность (некоторые модели) и низкую стоимость жизненного цикла (что позволяет существенно снизить расходы). Однако, на наш взгляд, рынок не может идти по пути запретительных мер. Операторы должны сами оценить все экономические преимущества перехода на инновационный парк.

– **В таком случае каковы планы развития парка ЗСТС? Состоится ли переход на инновационные вагоны и каким парком компания управляет сейчас?**

– Сегодня наш парк насчитывает более 13 тыс. собственных и арендованных вагонов, средний возраст которых составляет около 7 лет. Начиная с 2000 года, с самых первых дней работы, компания постепенно наращивала объемы перевозок грузов и увеличивала свой парк ровно настолько, чтобы в первую очередь обеспечить качество транспортных услуг.

В ближайшие 2 года мы намерены нарастить свой парк как собственных, так и арендованных вагонов до 20 тыс. единиц. В прошлом году мы сделали большие шаги в этом направлении. Так, сделка по приобретению ООО "Кузбасская транспортная компания" (кэптивный оператор Кузбасской топливной компании) позволила увеличить парк ЗСТС на 3 тыс. вагонов. Также мы заключили контракт с Объединенной Вагонной Компанией (ОВК) на аренду 1 тыс. полувагонов на инновационных тележках "Барбер". В 2014–2015 гг. мы рассматриваем возможность расширить наш парк вагонов нового поколения, поскольку для нас важно не только оперативно доставлять груз клиентам, но и предоставлять под погрузку качественный подвижной состав и снижать себестоимость услуг.

– **Расскажите, пожалуйста, подробнее о сделке по аренде вагонов производства Тихвинского вагоностроительного завода. Чем был обусловлен ваш выбор этих моделей? Какие преимущества инновационных вагонов на тележках "Барбер" для вас наиболее существенны?**

– Вагоны на тележках "Барбер" – это новое поколение подвижного состава для пространства 1520. Подготовка к сделке шла несколько месяцев. Мы изучали технико-экономические характеристики новых вагонов, ситуацию с эксплуатацией и ремонтом их по всей колее 1520 мм.



Принять решение нам помогло несколько факторов. Во-первых, наша компания одна из первых на рынке ознакомилась с техническими преимуществами данных вагонов, так как Сибирская Вагоноремонтная Компания, входящая в структуру ООО "ЗапСиб-Транссервис", стала партнером ОБК в рамках организации сети сервисных центров по обслуживанию инновационных вагонов. Говоря о технических преимуществах, я имею в виду увеличенный межремонтный пробег до первого деповского ремонта (500 тыс. км, теперь это уже 6 лет) и увеличенный до 12 лет срок службы колесных пар. Все это позволяет значительно сократить стоимость обслуживания и ремонта вагона.

Во-вторых, просчитав экономику вагона за счет предоставляемой скидки на порожний пробег, мы увидели, что сможем снизить себестоимость транспортировки грузов. Сегодня в зависимости от маршрута (и особенно на дальних плечах перевозки, где нет обратной загрузки) ежедневно мы получаем 200–250 руб. дополнительной прибыли на вагон. В-третьих, вагоны, вопреки бродившим ранее домыслам, прекрасно проходят по габаритам и весу в новые вагоноопрокидыватели.

Поэтому в конце прошлого года "ЗапСиб-Транссервис" заключил контракт с ОБК на поставку 1 тыс. универсальных полувагонов с разгрузочными люками модели 12-9761-02 производства Тихвинского вагоностроительного завода. На сегодняшний день подвижной состав уже передан нам и используется для перевозки каменного угля и гематита, в основном на экспортном направлении.

**– Как будет организовано сервисное обслуживание новых вагонов ТВСЗ, их текущий отцепочный ремонт? Заключены ли уже соответствующие договоры?**

– Обслуживание инновационных вагонов проходит в сервисных центрах Объединенной Вагонной Компании, организованных на базе ВРК-1, ВРК-2 и других предприятий, в том числе Сибирской Вагоноремонтной Компании, входящей в структуру "ЗапСиб-Транссервиса". На сегодняшний день организовано 30 таких точек на территории России и Казахстана, где проводится текущий отцепочный ремонт, организованы склады хранения деталей и узлов тележек "Барбер". Так как наш инновационный парк эксплуатируется на всей сети, то в случае непредвиденной ситуации мы будем обращаться в ближайшее депо. Но судя по тому, как вагоны показывают себя в деле, будет это еще не скоро. ([ИА РЖД-Партнер.ру](http://ИА РЖД-Партнер.ру) 29.05.14)



## Развитие сети ВСМ

### Губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев: "В России необходимо создать Ассоциацию субъектов и городов, связанных с сетью высокоскоростного железнодорожного движения".

22 мая 2014 года Губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев принял участие в Петербургском международном экономическом форуме – 2014 в Санкт-Петербурге. В рамках мероприятия Губернатор выступил с докладом на панельной сессии "Соединяя Россию: итоги технологического и ценового аудита обоснования инвестиций в строительство первой отечественной высокоскоростной железнодорожной магистрали "Москва-Казань".

"Строительство высокоскоростных магистралей во всем мире стало "визитной карточкой" развитых стран. ВСМ – это рычаг, способный поднять престиж государства и стать символом долгосрочного экономического роста", - отметил Губернатор в докладе. - Проекты подобного рода особенно важны для развития Нижегородской области в целом, в том числе в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 года".

Глава региона отметил, что в результате эффективного взаимодействия Правительства Нижегородской области с компанией ОАО "РЖД", 30 июня 2010 года Нижний Новгород вошел в число городов, связанных скоростным сообщением. По маршруту "Нижний Новгород – Москва" был пущен скоростной поезд "Сапсан". "В этой связи, строительство ВСМ "Москва - Казань", которая пройдет через нашу область, станет естественным продолжением уже реализуемых проектов", - подчеркнул Губернатор.

"Проект даст новый импульс в развитии региона, повысит его привлекательность, как для россиян, так и для иностранных партнеров, и будет способствовать росту уровня жизни нижегородцев. Убежден, реализация этого амбициозного проекта должна быть продолжена и поддержана властями как федерального, так и регионального уровней. Кроме того, для решения вопроса необходим анализ и применение международного опыта развития ВСМ", - добавил Валерий Шанцев.

"В России необходимо создать Ассоциацию субъектов и городов, связанных с сетью высокоскоростного железнодорожного движения. Эта практика в Европе очень оправдана. Например, в строительстве линии ВСМ Франции было задействовано более 50 муниципалитетов", - пояснил Губернатор. - Такая организация в России, должна обеспечить согласование действий глав местного самоуправления при реализации проектов ВСМ, в том числе в целях обеспечения землеотвода. Ассоциация сможет сыграть консолидирующую роль в проведении разъяснительной работы с населением, определении потребности в рабочих местах с целью обеспечения занятости граждан при строительстве магистрали, взаимодействии с различными организациями".

"При этом нам важно помнить, что мы делаем общее, огромное по масштабам и значению для развития всей страны дело" - заявил Губернатор. Поэтому, по мнению Валерия Шанцева, необходимо наладить конструктивное сотрудничество, взаимопомощь. "И здесь ассоциация как раз и станет площадкой для обмена информацией и опытом внедрения лучших практик, создаст базу для синхронизации действий всех участников проекта", - отметил глава региона.

"Мы предложили площадку нашего Международного бизнес-саммита, который состоится в сентябре 2014 года, чтобы провести первое организационное заседание Ассоциации, утвердить документы. Все участники сессии, представители регионов и министерств согласились с этим предложением. Так что сейчас будем готовить учредительные документы", - резюмировал Валерий Шанцев. (INFOLine, ИА (по материалам Администрации) 22.05.14)

### Президент Татарстана Рустам Минниханов: Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань повысит трудовую мобильность населения.

Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань приведет к присоединению обширных территорий к зонам трудовой занятости, повысит трудовую мобильность населения. Об этом заявил 22 мая Президент Республики Татарстан Рустам Минниханов на сессии "Соединяя Россию: итоги технологического и ценового аудита обоснования инвестиций в строительство первой отечественной высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань".

Сессия прошла в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭС), который открывается 22 мая.

Модератором сессии выступил первый вице-президент ОАО "РЖД" Александр Мишарин.

Так, Александр Мишарин напомнил, что год назад Президент России Владимир Путин назвал этот проект одним из приоритетных национальных проектов. Такие проекты не только развивают транспортную инфраструктуру страны, но и являются драйверами развития экономики регионов, сокращают расстояния между регионами. "Города становятся ближе, - сказал Александр Мишарин. - Время между Москвой и Казанью сокращается с 14 часов до 3, между Нижним Новгородом и Москвой - до полутора часов".



За год все необходимые документы были представлены Правительству страны, сказал Александр Мишарин, мы ответили на вопрос окупаемости проекта, он включен в схему территориального планирования России, и мы получили законодательное обоснование для возможности резервирования земли.

Государственное участие в проекте составит 380 млрд. руб., что менее 50% от общей стоимости проекта (при сроках реализации проекта – не более 70 млрд. руб. в год). В проект будут также привлечены кредиты, средства ОАО "РЖД", акционерный займ, субсидии на этапе строительства.

Что касается эффекта от строительства ВСМ, то 2,1 трлн. руб. составит общий бюджетный эффект до 2030 года, 18,6 трлн. руб. - суммарный эффект на валовой выпуск экономики РФ, 8,5 трлн. руб. – совокупный прирост ВВП (за счет агломерационных эффектов) в период 2010-2030 годов.

Александр Мишарин напомнил, что впервые организационно-правовая схема проекта сочетает в себе две модели. Это корпоративная модель (ОАО "РЖД") и концессионное соглашение. Доля государственной поддержки при концессионной поддержке составляет 40%.

Более 170 компаний, в том числе международных, высказали мнение о том, что для них проект интересен, заявил также Александр Мишарин.

Партнер компании "Эрнст энд Янг" (EY) Ольга Архангельская рассказала о работе, проделанной в рамках подготовки проекта. В частности, она представила сравнение проекта с международными аналогами, показала структуру затрат на строительство по регионам, напомнила о том, что аналогов проекту в России нет.

Президент Татарстана Рустам Минниханов, в свою очередь, привел в пример Китай. Мы увидели в Китае своими глазами, как меняется страна при создании такого высокотехнологичного транспорта, как скоростные магистрали, сказал Рустам Минниханов. По его словам, существующий пассажиропоток "Москва-Казань" составляет 8 млн. пассажиров в год, из них 4 млн. приходится на пассажирские железнодорожные перевозки. По прогнозам, к 2020 году пассажиропоток составит 10,5 млн. человек.

Мы видим, как востребован пассажирами высокоскоростной железнодорожный транспорт, отметил также Рустам Минниханов. Он заявил, что по Татарстану мультипликативные эффекты на стадии строительства ВСМ будут следующими: эффект и валовой выпуск - 301,5 млрд. руб.; прирост ВВП - 12,3 млрд. руб.; бюджетный эффект - 1,8 млрд. руб.

Кроме того, строительство ВСМ приведет к присоединению обширных территорий к зонам трудовой занятости, повысит трудовую мобильность населения и как следствие – приведет к увеличению производительности труда, считает Рустам Минниханов.

Президент Татарстана, в частности, напомнил, что наиболее высокими темпами в республике развивается инновационный Камский экономический кластер. Уже сейчас в кластере формируется более 50% всей прибыли республики. "Считаем крайне необходимым продолжать развитие трассы, - сказал Рустам Минниханов. - Трасса ВСМ должна проходить дальше, через другие города, это не только города Казань, но Набережные Челны, и Екатеринбург".

Рустам Минниханов также привел данные всероссийского опроса, проведенного Фондом "Общественное мнение" в 2013 году. Согласно результатам опроса, 80% жителей страны считают, что развивать в России ВСМ нужно.

В рамках сессии также выступили губернаторы Владимирской и Нижегородской областей. (INFOline, ИА (по материалам Администрации) 22.05.14)

**Светлана Орлова: "Реализация проекта ВСМ-2 "Москва-Казань-Екатеринбург" будет иметь мультипликативный эффект для всех отраслей экономики Владимирской области"**

Губернатор Владимирской области Светлана Орлова приняла в обсуждении вопроса строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали "Москва – Казань – Екатеринбург" (ВСМ-2), которое прошло в рамках в Петербургского международного экономического форума. Разработчики проекта представили итоги технологического и ценового аудита обоснования инвестиций в строительство ВСМ-2 на участке Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань, предназначенной для поездов со скоростями движения до 400 км/ч.

Проектируемая железнодорожная магистраль пересечёт Владимирскую область с запада на восток. Её протяженность по территории региона составит порядка 240 км. Высокоскоростные поезда, которые пойдут по этой магистрали, будут доставлять пассажиров из Владимира в Нижний Новгород за 1 час 15 минут, а до центра Москвы - менее чем за один час. В границах Владимирской области планируется 4 остановки высокоскоростных поездов: в районе городов Петушки, Владимир, Ковров и Гороховец, что позволит сделать магистраль доступной для большей части населения области, а также значительно увеличить туристический поток к уникальным древним памятникам Владимиро-Суздальской Руси.

"Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали "Москва-Казань-Екатеринбург" всецело поддерживается администрацией региона. Реализация данного проекта будет иметь мультипликативный эффект для развития всех отраслей экономики Владимирской области, повысит инвестиционную привлекательность и деловую активность в регионе, - отметила в своем выступлении Светлана Орлова. - В области также ведется работа по реализации проекта строительства аэропортового комплекса "Добрыньское", который включает в себя, кроме аэропорта, грузовые терминалы с возможностью их использования авиационным, автомобильным и



железнодорожным транспортом. Расположение аэропортового комплекса в непосредственной близости от магистрали позволит значительно увеличить пассажиропоток. Это - точки роста для города Владимира, которые будут стимулировать развитие транспортной инфраструктуры, сферы обслуживания и жилищного строительства в областном центре".

Важным социальным результатом реализации проекта, помимо создания дополнительных рабочих мест, будет являться рост объемов производства, возникающий за счет межотраслевых связей и перераспределения доходов, что приведет к увеличению численности занятых в смежных отраслях экономики. Общий экономический эффект к 2025 году от строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали для Владимирской области по предварительным оценкам составит более 240 млрд. рублей.

В ходе работы Петербургского международного экономического форума Светлана Орлова выступила с инициативой создания Ассоциации мэров городов и губернаторов регионов прохождения железнодорожной трассы. Целью ассоциации будет содействие продвижению и реализации проектов высокоскоростной магистрали в России. Кроме того, Светлана Орлова, совместно с президентом Республики Татарстан Рустамом Миннихановым, главой Чувашской Республики Михаилом Игнатьевым и губернатором Нижегородской области Валерием Шанцевым, выступила с письменным обращением к Президенту России Владимиру Путину с просьбой о поддержке проекта строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 23.05.14)

**Губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев: "Значимым для нашего региона проектом является строительство высокоскоростной магистрали Москва – Казань – Екатеринбург".**

29 мая 2014 года Губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев представил отчет о работе Правительства региона за 2013 год депутатам Законодательного собрания. С инициативой ввести подобную процедуру выступил сам глава региона в 2009 году.

Комментируя вопросы развития транспортной системы Нижегородской области, глава региона отметил, что работа осуществляется, прежде всего, в направлении снятия инфраструктурных ограничений. "Всего за 2013 год было отремонтировано более 530 километров региональных дорог, что на 14% больше, чем в 2012 году, а также построено 13,4 километра новых – это на 29% превышает показатель 2012 года. Кроме того, муниципальным образованиям были предоставлены субсидии за счет средств регионального дорожного фонда в размере 1,1 млрд. рублей. Из местных бюджетов на эти цели было направлено 518 млн. рублей. В результате за год отремонтировано свыше 150 километров дорог общего пользования, это на 37% больше, чем в 2012 году, 887 тысяч кв.м. дворовых территорий и подъездов к ним, рост 25%, - заявил Валерий Шанцев.

"Если говорить о крупных инфраструктурных объектах, то Правительством области в настоящее время реализуется проект строительства нового двухполосного моста через Волгу. Новый мост будет возведен параллельно существующему Волжскому, в результате чего встречные транспортные потоки будут разведены. Реализация проекта позволит как минимум в 2 раза увеличить пропускную способность мостового перехода, - напомнил он. - В 2013 году были выполнены работы по организации строительной площадки, выносу коммуникаций из зоны строительства, а также сооружению части фундаментов и опор моста на общую сумму около 690 млн. рублей".

"Кроме того, совместно с Внешэкономбанком ведется работа по подготовке к реализации крупного инфраструктурного проекта по строительству моста через Волгу в районе поселка Подножье на основе государственно-частного партнерства. В прошлом году была разработана соответствующая "дорожная карта", предполагаемое начало реализации проекта – май 2016 года", - добавил Валерий Шанцев.

"Не менее значимый для нас объект – Южный обход Нижнего Новгорода. Работы по строительству его III очереди в 2010-2013 годах осуществлялись только за счет средств областного бюджета. В текущем году возобновлено финансирование из федерального бюджета – планируется выделение 770 млн. рублей. Окончание строительства III очереди намечено на конец 2016 года. Общий объем инвестиций, необходимый для завершения строительства, составляет 6,8 млрд. рублей", - напомнил глава региона.

"Безусловно, значимым для нашего региона проектом является строительство высокоскоростной магистрали Москва – Казань – Екатеринбург. В настоящее время Российской железной дорогой ведутся необходимые подготовительные работы, - добавил Валерий Шанцев. - Правительством области совместно с ГЖД согласован вариант прохождения трассы с размещением новой станции в районе Международного аэропорта и заходом на железнодорожную станцию Нижний Новгород – Московский. Во всех 8 муниципальных образованиях, через которые пройдет магистраль, проведены общественные слушания по оценке воздействия проекта на окружающую среду". (INFOLine, ИА (по материалам Администрации) 29.05.14)

**Для ВСМ "Центр-Юг" в Ростовской области понадобится 2 тыс. га земли. "РБК - Ростов". 29 мая 2014**

Для строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) "Центр-Юг", которая свяжет Москву, Ростов-на-Дону и Адлер, на территории Ростовской области понадобится, в общей сложности, порядка 2 тыс. га земли. Об этом на совещании в правительстве региона 28 мая заявил директор департамента по строительству и



новым технологиям ОАО "Скоростные магистрали" Юрий Котлов. В совещании, посвященном строительству ВСМ, приняли участие замминистра транспорта РФ Алексей Цыденов и первый вице-президент ОАО "РЖД" Александр Мишарин.

Начало строительства магистрали намечено на 2023 г., однако, по словам Котлова, "земельный вопрос" необходимо решать уже сегодня. Региональным властям предложено исключить отчуждение земельных участков и приостановить выдачу разрешений на строительство в зоне предполагаемого строительства.

Согласно проекту, по территории Ростовской области пройдет 328 км высокоскоростной магистрали. ВСМ затронет 10 муниципальных районов Ростовской области и три городских округа - это города Ростов-на-Дону, Шахты и Каменск-Шахтинский. В Ростове магистраль будет проходить вблизи будущего аэропортового комплекса "Южный", образуя вместе с ним единый транспортный узел. По оценке президента "Центра экономики инфраструктуры" Владимира Косога, этот узел будет обслуживать до 20 млн пассажиров.

Одна из серьезных проблем, с которой может столкнуться реализация проекта – выделение земельных участков под строительство магистрали. Представитель ОАО "Скоростные магистрали" предложил региональным властям уже сегодня принять необходимые меры – в частности, исключить отчуждение госземель, находящихся в зоне будущего строительства, а также приостановить выдачу разрешений на возведение объектов капитального строительства в этой зоне. Кроме того, местные власти должны будут подготовить информацию о перспективах строительства новых объектов в тех территориях, по которым в перспективе пройдет высокоскоростная магистраль. По мнению министра строительства Ростовской области Валерия Кузнецова, реализовать эти предложения сегодня будет непросто – границы земель, зарезервированных для строительства ВСМ должны быть определены в проекте планировки размещения объекта, включенном в схему территориального планирования РФ. Только после этого соответствующие изменения могут быть внесены в муниципальные и региональную схемы территориального планирования.

"Если следовать букве закона, то до утверждения размещения трассы ВСМ в схеме территориального планирования РФ оснований для внесения изменений в схему территориального планирования Ростовской области нет, и наши действия по изменению градостроительной документации ограничены", – сказал министр.

Губернатор не согласился с позицией главы областного минстроя: "Не нужно ничего ждать. Надо параллельно начинать прорабатывать эти вопросы, чтобы, когда появится возможность, оперативно внести все необходимые изменения", – посоветовал Голубев.

"Проект включит абсолютно всю экономику страны – и строительную индустрию, и транспортную сферу, и многие другие отрасли. Но некоторые вопросы ускорения реализации проекта зависят от действий на региональном уровне. Как показывает практика, решение вопросов по земле занимает много времени, поэтому нужно немного опережать события. С собственниками земель, по которым должна пройти магистраль, нужно работать корректно и строго по закону", – подчеркнул глава региона.

По оценкам экспертов, экономический эффект от реализации проекта строительства ВСМ на территории Ростовской области составит 198 млрд руб. При этом, если строительство начнется раньше намеченного срока, этот эффект может существенно возрасти.

Общая протяженность высокоскоростной железнодорожной магистрали "Центр-Юг" должна составить около 1600 км. Путь по ней из Москвы до Ростова по ВСМ составит 4 часа 30 минут, из Ростова до Адлера – 3 часа 30 минут. Сейчас проект находится на стадии обоснования инвестиций. Предположительная стоимость строительства всей магистрали – более 2 трлн руб. Начать строительство магистрали планируется в 2024 г., завершить – в 2035г.

**Для справки:** Название компании: *Скоростные магистрали, ОАО* Регион: *Москва* Адрес: *107078, Россия, Москва, ул. Маши Порываевой, 34, блок 1* Вид деятельности: *Железнодорожный транспорт* Телефоны: *(495)7899870* Факсы: *(495)7899871* E-Mail: [info@hsrail.ru](mailto:info@hsrail.ru); [pr@hsrail.ru](mailto:pr@hsrail.ru); [ekaterina.volkova@hsrail.ru](mailto:ekaterina.volkova@hsrail.ru) Web: <http://www.hsrail.ru> Руководитель: *Мишарин Александр Сергеевич, генеральный директор* (РБК - Ростов 29.05.14)

### **Железнодорожный самолет. "Ведомости". 30 мая 2014**

**Аэропорт Нижнего Новгорода надеется переманить из Московского авиаузла 6 млн пассажиров в год — с помощью высокоскоростной магистрали**

Deutsche Bahn, Lufthansa Consulting и AMD Sigma предположили, как будет развиваться аэропорт Нижнего Новгорода "Стригино", если там будет остановка поездов, следующих по высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва — Казань. Из презентации (есть у "Ведомостей") следует, что "Стригино" сможет привлечь из Москвы 6 млн авиапассажиров в 2020 г., 7,5 млн в 2028 г. и 9 млн в 2035 г.; всего нижегородский хаб мог бы обслуживать 16,6 млн пассажиров в 2035 г.

По мнению консультантов, "Стригино" могло бы стать четвертым аэропортом Москвы: пассажиры покупали бы сквозной билет на поезд и самолет, сдавали бы багаж на Курском вокзале в Москве, ехали бы 90 минут и садились бы в самолет. Пассажир тратил бы не более 3 часов от посадки в поезд до посадки в самолет, утверждает презентация, примерно столько же времени он тратит и при вылете из московских аэропортов.

Удобнее всего, следует из документа, было бы летать из Нижнего Новгорода на восток: например, общее время путешествия из Москвы в Пекин через "Стригино" составит 6 ч 40 мин, а через "Шереметьево" — 7 ч 10 мин.



Нижегородский аэропорт мог бы оттянуть на себя и чартерные, и бюджетные линии. Пассажир проголосует рублем, говорит начальник аналитического отдела "Авиапорта" Олег Пантелеев: "Если совокупный тариф на поезд и самолет будет дешев, не исключено, что это сработает".

Представитель "Скоростных магистралей" (проектная компания ВСМ Москва — Казань, принадлежит РЖД) подтвердил интерес "Аэропортов регионов" (структура "Реновы", управляет "Стригино") к проекту ВСМ. РЖД рассчитывала построить дорогу к чемпионату мира по футболу 2018 г., в мае проект стоимостью свыше 1 трлн руб. прошел первую стадию оценки для получения средств из фонда национального благосостояния. Одобрено стратегическое обоснование, рассказывал замминистра экономического развития Николай Подгузов. Вторая стадия — комплексное обоснование, после нее правительство может принять решение финансировать проект.

Сотрудник "Аэропортов регионов" говорит, что если ВСМ будет одобрена, то его компания сама построит железнодорожную станцию в аэропорту. Сейчас в "Стригино" реконструкция: первая очередь нового терминала на 1,5 млн пассажиров в год, по словам представителя "Аэропортов регионов", появится к концу 2015 г. Расширение терминала предусматривается, но ускорить строительство "Аэропорты регионов" решатся только после одобрения проекта ВСМ в целом.

"Если ВСМ пройдет через аэропорт, то и железная дорога получит дополнительных пассажиров, и аэропорт — это синергия, — говорит Пантелеев. — А дальше замкнутый круг: с одной стороны, у "Стригино" нет развитого авиационного разлета и пока авиакомпания не рассматривают его как интересную точку, с другой — если ВСМ будет построена, то высока вероятность, что авиакомпании придут в Нижний Новгород. Это может быть интересно дискаунтерам".

У "Добролета", низкобюджетной "дочки" "Аэрофлота", с 2015 г. нет базового аэропорта, временно он летает из "Шереметьево". Представитель лоукостера в ответ на вопрос о "Стригино" напомнил, что идут переговоры с "Ростехом" о базировании в "Раменском". "Запуск аэропорта планируется в 2015 г., "Аэрофлот" нас подгоняет, говорит: давайте быстрее", — делился гендиректор "Ростеха" Сергей Чемезов на Петербургском форуме.

#### **Четвертые аэропорты Москвы**

Кроме "Стригино" и "Раменского" на московских пассажиров претендует "Ермолино" (72 км от Москвы в Калужской области).

Сейчас это государственный аэродром совместного базирования, где авиакомпания "Ютэйр" к 2017 г. хочет построить терминал для низкобюджетных авиалиний за 11,3 млрд руб.

К "Ермолино" может быть подведена ветка "Аэроэкспресса" от "Внуково", это около 70 км, рассказывал совладелец "Внуково" Виталий Ванцев.

Построить ответвление нужно, и чтобы добраться по железной дороге до рязанского аэропорта "Протасово", тоже претендующего на московский статус. (Ведомости 30.05.14)



## Развитие железных дорог

### Инвестиции в инфраструктуру России до 2030 года составят \$970 млрд.

По данным аналитиков компании EY, к 2030 году в России планируется осуществить 325 инфраструктурных проектов, реализация большей части из которых запланирована с 2015 по 2020 годы. При этом ожидаемый объем инвестиций в инфраструктуру страны до 2030 года составит \$970 млрд.

Объем государственных инвестиций в инфраструктурные проекты составит \$284,4 млрд, всего государство планирует профинансировать 182 инфраструктурных проекта.

При этом объем инвестиций в инфраструктурные проекты в рамках ГЧП составит \$676,7 млрд до 2030 года. Большая часть из этих инвестиций будет направлена на реализацию проектов в области строительства автомобильных дорог и мостов. (DPrealty.ru 23.05.14)

### Интервью Министра транспорта РФ Максима Соколова радиостанции «Эхо Москвы» на Петербургском экономическом форуме.

Ведущие:

Алексей Венедиктов, главный редактор "Эха Москвы"

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Я начну с темы, которая, конечно, сейчас вызывает много вопросов – со строительства через Керченский пролив всего, чего надо за счет отказа от строительства Тамани и моста через Лену.**

М.СОКОЛОВ – Добрый день! Я бы не ставил так вопрос в отношении нового перехода, мы не будем говорить моста, потому что в данный момент еще едут изыскательские работы, активная стадия, как раз, бурение, и впервые делается историко-культурная экспертиза и археологическая экспертиза, экологическая экспертиза. И поэтому сейчас мы изучаем все возможные варианты – их более 70-ти. Определились с основными створами, пока их оставили из четырех основных вариантов – два. Но вот, каким будет этот транспортный переход – это вопрос ближайшего времени – мостовым, туннельным, совмещенным.

А, что касается источников, то здесь надо говорить в целом о бюджете федеральной целевой программы по развитию Крыма. Безусловно, это будет одним из самых значимых ее проектов, я имею в виду переход через Керченский пролив, но это не взаимосвязано с отказом от тех или иных проектов. В целом идет оптимизация госпрограмм, в том числе, и госпрограммы развития транспортной системы. Это абсолютно необходимо в связи с экономической в первую очередь ситуацией, когда, к сожалению, мы пока не выходим на те темпы роста, которые были в прогнозе социально-экономического развития 2-3 года назад. И, естественно, бюджет недополучает тех доходов, а значит, и не может объем таких средств потратить на все проекты, в том числе, транспортные. Поэтому оптимизация в любом случае необходима. Но при этом необходимо развивать Крым.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Давайте про Крым. Вот интересно про переход, я первый раз слышу, действительно, интересно. Понятно, что этот переход, про который вы говорите, он должен быть железнодорожным, автомобильным, может быть, даже пешеходным – там сколько километров?**

М.СОКОЛОВ – Будет зависеть от выбора створа, но минимальное – это чуть больше 5 километров. Максимальное – порядка 11-ти.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Ну, час-два пешочком.**

М.СОКОЛОВ – Но в любом случае там будут заложены еще возможности для прокладки инженерных коммуникаций, водовода и ряда других необходимых для развития инфраструктуры, для развития Крыма вещей.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – А, какой календарь этого перехода? Президент же определял какие-то сроки.**

М.СОКОЛОВ – Да, у нас есть четкий график, по которому мы двигаемся. Он, действительно, предопределен поручением президента Российской Федерации и в соответствии с ними первый этап изыскательских работ завершается уже в июле того года. К ноябрю мы должны сделать технико-экономическое обоснование и после этого сразу же приступить к проектированию и строительству. Возможно, для ускорения этого проекта – потому что этот график еще предполагался еще в конце прошлого года – и проектирование и строительство будут запараллелены между собой, и это будет как раз определено по итогам первого этапа изыскательских работ.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Насколько сложна эта конструкция, исходя из характера, собственно, пролива?**

М.СОКОЛОВ – Это будет один из сложнейших инженерных проектов.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – С чем его можно сравнить?**

М.СОКОЛОВ – Может быть можно сравнить с мостом во Владивостоке через пролив Босфор Восточный – там переход был 3 километра. Здесь минимум 5 тысяч 100 метров минимум. Но это гидрологические и геологические условия намного сложнее. Я уже не говорю об илистых отложениях на глубину до 50 метров. Это и зона тектонического разлома плит, и очень сложные течения в самом проливе. Более того и Азовское море у нас замерзает и первый мост, который был построен еще во время Великой Отечественной войны был разрушен





именно из-за ледохода, и таких явлений, как шуга, когда мелкий крошенный лед формирует плотную массу и движется, благодаря течению, прямо на опоры моста. Поэтому и с этой точки зрения строительство этого мостового перехода будет очень и очень сложным.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Проходили слухи, что в Китае должен был быть подписан протокол, где китайские компании готовы были инвестировать в строительство этого перехода и участвовать в конкурсе, в тендере. Нет, это будут российские компании?**

М.СОКОЛОВ – Мы открыты для всех предложений и всех инвесторов, как китайских... И, действительно, переговоры такие заказчиком, которым является наша государственная компания "Автодор", ведутся, причем ведутся не одной, а различными китайскими компаниями; и с корейскими компаниями и с другими инвесторами. Важно то, что мы ведем свою работу даже на этапе изысканий абсолютно в открытом режиме. В межведомственных рабочих группах, которые в еженедельном режиме проводит министр транспорта, участвуют и представители открытого правительства, эксперты открытого правительства и представители Общественной палаты, и Российской академии наук, и потенциальные инвесторы и генподрядчики, которые предполагают участвовать в этом проекте или готовят свои предложения. То есть работа идет...

**А.ВЕНЕДИКТОВ – То есть иностранцы там?**

М.СОКОЛОВ – В том числе и представители иностранных компаний.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – И последний в этой части вопрос: Есть ли какая-то понятная коридорная стоимость проекта "от и до" по нынешним ценам?**

М.СОКОЛОВ – Надо понять все-таки, какой переход будет. Это будет тоннель или мост, или какой створ. Потому что все-таки 5 или 11 километров – это большая разница.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Вы знаете, я год тому назад видел в каком-то французском журнале идею проложить переход под Беринговым проливом, подводный, подземный. Я не знаю, это реально... Они даже чертежи какие-то публиковали. Это реальная история или нет?**

М.СОКОЛОВ – Президент РЖД Владимир Иванович Якунин предлагал даже железнодорожный мост там построить. Но, если говорить о сроках стратегического планирования, то теоретически да, и ничего возможного нет. И сегодня наша инженерная мысль уже находится на таком уровне, который позволяет реализовать самые амбициозные проекты. Важна только экономическая составляющая, несколько необходимо осуществлять такую транспортную связь между берегами двух континентов именно сейчас. Я пока там такого большого грузопотока не вижу.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Кстати, переход Керченский – он будет платным?**

М.СОКОЛОВ – Не думаю, что его надо структурировать как платный проект. Это возможно, и решение, поэтому будут приняты в рамках технико-экономического обоснования, которое мы планируем завершить к ноябрю этого года. Но, мне кажется, что было бы правильно, если бы этот мост все-таки работал в бесплатном режиме или переход.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Говорят еще, что, конечно, в России дороги разные, но говорят, что таких разбитых дорог, как в Крыму, куда не вкладывали, как я понимаю, 20-25 лет ничего, в России больше нет даже в Восточной Сибири? Это, действительно, так, там, действительно, ситуация с дорогами плохая?**

М.СОКОЛОВ – Местами дороги, действительно, там ужасные, и вы абсолютно правы, что денег не то, чтобы на развитие дорожной системы, даже на поддержание ее в нормальном нормативном состоянии, практически правительством Украины не отпускалось. В среднем 7-10% от нормативного содержания давали на Крым. К счастью климатические условия в Крыму очень хорошие, поэтому дороги разрушились не так сильно, как могли бы разрушиться дороги в других частях России из-за именно климатических условий. Но то, что дорожная сеть требует и развития и реконструкции абсолютно очевидно, и мы готовим такие проекты в рамках федеральной целевой программы развития Крыма.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Еще один вопрос. Я говорил с представителями авиакомпаний и других всяких подразделений. Все в ожидании санкций всевозможных, потому что очень много в авиации комплектующих американских и европейских. Понятно, что правительство – и я это знаю, нам это говорил Игорь Шувалов – рассматривало все варианты, и самый худший вариант. Вот в случае, если против авиакомпаний, которые летают в Крым, кстати, будут введены санкции, каким образом может самолетный парк поддерживаться, потому что основная часть, это все-таки Аэрбасы и Боинги?**

М.СОКОЛОВ – Мы готовы к любым сценариям...

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Я понимаю.**

М.СОКОЛОВ – Хотя я бы не кричал: "Волк! Волк!" чтобы его не накликал. Но готовность, безусловно, существует. И как раз сегодня наши руководители авиации, авиационных властей России проводят переговоры и с ИКАО и с "Евроконтролем" - это такая организация, которая осуществляет контроль за безопасностью перелетов, и мы пока существенных рисков не видим, что какие-то санкции могут быть обоснованно наложены на наши российские авиакомпании.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – А, если будут необоснованно наложены? Тут центрально слово "обоснованно".**



М.СОКОЛОВ – Если будут необоснованно, значит, мы подготовим соответствующе адекватные ответы на территории Российской Федерации.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – В этой связи некоторые депутаты Государственной думы предлагают закрыть небо для авиакомпаний стран НАТО. Что такое, вообще, для российской экономики – потери есть или нет с этой точки зрения? Это политическая или экономическая история?**

М.СОКОЛОВ – Это политическое предложение. Не думаю, что его необходимо реализовывать или даже серьезно обсуждать, сейчас, по крайней мере, на данном этапе взаимоотношений с Европой и Америкой, потому что это явно неадекватное время по уровню сегодняшнего взаимодействия, по крайней мере, в авиационной отрасли. Но это экономически ударит и по бюджету Российской Федерации и по бюджету российских компаний.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Почему?**

М.СОКОЛОВ – Потому что часть роялти, так называемых "пролетных денег" по трансмагистральным маршрутам распределяется, в том числе, между крупнейшими российскими авиакомпаниями.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – В этой связи, какая сейчас в вашей сфере главная угроза, не связанная с санкциями, связанная с санкциями – не важно? 14-й год, что у нас главная угроза, то есть о чем голова болит?**

М.СОКОЛОВ – Я бы сказал не угроза, я бы сказал – вызов.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Ну, хорошо, давайте назовем вызов, который трансформируется в угрозу.**

М.СОКОЛОВ – А вот этот вызов как раз полностью коррелируется с темой нашего сегодняшнего разговора. Это, действительно, интеграция транспортной системой Крыма, и ее развитие в рамках развития транспортной системы Российской Федерации.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Я, конечно, мог бы вас спросить про железную дорогу, которая ведет в Крым, но это мы спросим у Якунина...**

М.СОКОЛОВ – Я могу про нее тоже рассказать.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Хорошо. Этот вопрос многие задают. Лето. Наступает сезон. И очень многие наши слушатели реально спрашивают, как им будет, пока нет моста – добраться. Они хотят отдыхать в Крыму. Как будет эта история? Ведете ли вы переговоры с украинскими коллегами?**

М.СОКОЛОВ – Взаимодействие, действительно, ведется и между Российскими железными дорогами и украинскими железными дорогами, они называются "Укрзалізниця". Сегодня существует устойчивое железнодорожное сообщение через территорию Украины транзитом непосредственно в Крым.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Оно устойчивое?**

М.СОКОЛОВ – Оно устойчивое, но количество россиян, пользующихся именно этим северным вариантом – по железной дороге прибытием в Крым, не так велико. Хотя в целом ежедневный пассажирский поток составляет порядка 4 тысяч человек. Но это и российских и украинских граждан.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Что, бояться? Насилие, волнение..., махновцы.**

М.СОКОЛОВ – Мы помним, что были определенные сложности для прибытия, как мужчин, так и женщин в возрасте от 16 до 60 лет на границе с Украиной, и, конечно, наши туристы, имея эту информацию, с осторожностью планируют поездки через территорию Украины.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – А можно ли посчитать, как это сравнилось с маем прошлого года?**

М.СОКОЛОВ – Можно. Конечно, мы ведем ежедневный учет потоков. Он, действительно. Упал в 2-3 раза по железной дороге через север. Мы серьезным образом увеличили авиационное сообщение. И сегодня у нас примерно 20 ежедневных маршрутов в Крым, в Симферополь из разных точек нашей страны, преимущественно, конечно, из Москвы. Но также летает и Санкт-Петербург, и Краснодар, и Ростов. А с июня месяца количество еженедельных рейсов будет уже порядка 140.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Это всех компаний?**

М.СОКОЛОВ – Это всех компаний еженедельно.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – По 25 в день.**

М.СОКОЛОВ – Примерно 25 в день. Но мы увеличиваем и размерность бортов, туда будут летать и Боинги 747, и Аэрбасы 330 и же летают Аэрбасы "Аэрофлота", те, которые свободны. И я буквально сегодня говорил с гендиректором "Аэрофлота" Виталием Савельевым. Но самое главное, что мы с июня запускаем программу прямых перелетов между 17 городами Российской Федерации и Симферополем, причем, естественно, это города, которые аккумулируют основной пассажирский поток. Города в основном миллионники, но есть и города с меньшим количеством населения, такие, как Архангельск, Киров, Кемерово и так далее. Что очень важно, что это будут перелеты не через московский авиационный узел, который и так, особенно в летний сезон...

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Чтобы разгрузить, да.**

М.СОКОЛОВ – А эту будут прямые, наиболее комфортные как раз для пассажиров и туристов, перелеты в столицу Крымского федерального округа.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – А где вы взяли парк? Вы же говорили всегда, что парк перегружен.**

М.СОКОЛОВ – Перегружен в летний сезон, но авиакомпании, видя какой большой и практически гарантированный для них пассажиропоток пошел в Крым авиационными маршрутами, они переориентировали свою



маршрутную сетку, где-то оптимизировали, от каких-то маршрутов отказались, кстати, Донецк и Харьков являются примером в данном случае по отношению к "Аэрофлоту"...

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Отказались, да?**

М.СОКОЛОВ – Ну, от таких маршрутов сейчас. И переориентировали маршрут на Симферополь. И таким образом высвободили как региональный, так и дальнемагистральный авиационный парк, я уже говорил о более крупных самолетах, который к счастью Симферопольский аэропорт может принимать. Там взлетно-посадочная полоса 3 700 метров, и это позволяет принимать все типы воздушных судов.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Кстати, в каком состоянии аэропорт. Мы говорили – дороги Крыма, а аэропорт?**

М.СОКОЛОВ – Аэропорт тоже требует реконструкции, и мы готовим свои предложения в федеральную целевую программу. Как сама полоса, хотя она сегодня находится в удовлетворительном состоянии, так и рулежные дорожки, особенно перроны, ну и три отдельных терминала, терминальчика, я бы даже сказал, в симферопольском аэропорту, хотя они обслуживают примерно 600-800 пассажиров в час, они, конечно, требуют объединения логического и строительства нового крупного аэровокзального комплекса.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Международный аэропорт?**

М.СОКОЛОВ – Он, безусловно, будет открыт как международный. Хотя я думаю, полное использование этой международной составляющей будет зависеть от развития политической ситуации, но обязательно будет.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Последний вопрос. Максим, скажите, пожалуйста, в этих перелетах - вот наступает сезон – растут тарифы. Они растут – керосин, стоянка и так далее. Как можно сдерживать тарифы?**

М.СОКОЛОВ – Керосин, действительно, занимает большую долю в формировании авиационного тарифа – 30-35%. Но сегодня мы впервые наблюдаем в новейшей истории, когда цены особенно на внутрирегиональные перелеты снижаются, и это в полной мере относится и в направлении Симферополя. Сегодня цена перелета в среднем, - а "Аэрофлот" ввел стабильный тариф – 7 с половиной тысяч рублей на перелет туда и обратно – практически в три раза ниже, чем на аналогичный перелет год назад. Средняя цена была 11 тысяч в одну сторону, то есть 22 тысячи туда и обратно. 7 с половиной – это практически в три раза ниже.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Это в убыток.**

М.СОКОЛОВ – Это на грани себестоимости.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Это нужно понимать, что это политический тариф.**

М.СОКОЛОВ – Но другие-то компании? Если "Аэрофлот" имеет большую долю государственного пакета акций, то другие компании у нас являются абсолютно частными. И больше у нас практически нигде не осталось доли государства, по крайней мере, на федеральном уровне в акционерном капитале авиакомпаний. Они устанавливают аналогичные тарифы – 8, 10 тысяч рублей на перелет туда и обратно. Но, что самое важное, и внутри страны и за счет программ субсидирования из федерального бюджета и за счет в целом развития сегмента региональных перевозок, а значит, большей массы пассажиров, мы видим, что в этом году цены стабильно снижаются. Поэтому мы, конечно проанализируем это все по итогам года. Естественно, в летний период, как правило, цены возрастают, но сейчас этой тенденции нет.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – То есть вы довольны?**

М.СОКОЛОВ – Главное, чтобы пассажиры были довольны.

**А.ВЕНЕДИКТОВ – Спасибо большое! Максим Соколов, министр транспорта был в эфире "Эха Москвы".**

М.СОКОЛОВ – Спасибо вам! (Эхо Москвы 23.05.14)

### **Вице-премьер Дворкович поддерживает выделение РЖД финансовых ресурсов для выкупа железной дороги к Эльгинскому месторождению.**

Вице-премьер РФ Аркадий Дворкович поддерживает выделение РЖД финансовых ресурсов для выкупа железной дороги и Эльгинскому месторождению. Об этом он сообщил сегодня журналистам.

"Идеологически, да, - сказал он. - Но пока для этого нет финансовых ресурсов".

Дворкович отметил, что инвестпрограмма монополии уже сформирована. "Нужно искать средства", - добавил он.

Железнодорожная линия Улак - Эльга протяженностью 321 км является подъездным путем к Эльгинскому месторождению - одному из крупнейших в мире месторождений коксующегося угля, главному инвестиционному проекту "Мечела".

Себестоимость строительства железнодорожной ветки составляет около 70 млрд рублей с НДС. В марте стало известно, что основной акционер "Мечела" Игорь Зюзин попросил правительство рассмотреть вопрос о возможности выкупа этого участка и превращения его в инфраструктуру общего пользования. Компенсация затрат на строительство магистрали /около 2 млрд долларов/ позволила бы "Мечелу" ликвидировать часть долга, который в целом достигает 9 млрд долларов.

В марте руководство РЖД подтвердило готовность рассматривать вопрос о покупке у "Мечела" железнодорожной ветки, но только при условии, что правительство найдет источники финансирования.

В апреле президент РЖД Владимир Якунин не исключил вариант обмена с правительством железнодорожной ветки "Мечела" на инфраструктуру совмещенной железнодорожно-автомобильной трассы Адлер - Красная Поляна



в Сочи, которая осталась на балансе РЖД /строительство дороги обошлось монополии в 227 млрд рублей/. Однако в начале мая он сообщил, что вопрос о ветке Улак - Эльга еще не решен правительством.

"Вопрос находится в стадии рассмотрения, это подтверждено письмом Игоря Ивановича Шувалова /первый вице-премьер РФ - прим. ред./, которое он написал президенту страны в соответствии с поручением", - сказал Якунин. (ПРАЙМ 24.05.14)

### **Интервью Министра транспорта РФ Максима Соколова Пятому каналу на Петербургском экономическом форуме.**

**ВЕДУЩИЙ:** Одним из самых популярных спикеров форума, по крайней мере для журналистов, стал глава Крыма Сергей Аксенов. Оно и понятно, он - лицо для форума новое, да и вопросов по экономике Крыма сейчас у всех очень много.

Тема Крыма, тема дорог, аэропортов и мостов стала одной из главных и в моем разговоре на форуме с министром транспорта России Максимом Соколовым. Впрочем, не только это. Страна у нас большая, а потому и новых проектов в Минтрансе много.

**Ника СТРИЖАК:** Максим Юрьевич, приветствую вас! Рада вас видеть в родном городе! Насколько обширны интересы министерства на этом форуме?

**Максим СОКОЛОВ:** Спасибо, Ника. Я тоже очень рад вас видеть в Петербурге на Экономическом форуме.

На самом деле, это действительно очень важный аспект деятельности Министерства транспорта, что мы сейчас активно разворачиваем свои проекты в других регионах нашей страны. И не только Санкт-Петербург, но и уже ряд других регионов могут гордиться именно проектами государственно-частного партнерства. В первую очередь, конечно, это проекты, которые реализуются в Татарстане, в Удмуртии. Совсем недавно был запущен новый проект - строительство мостового перехода через реку Камбарка тоже на принципах ГЧП. Но это не только дорожное строительство. Портовая инфраструктура, аэропорты. Инвесторов интересует абсолютно все. Ну и конечно же, инвестиции в российские железные дороги. Я имею в виду не столько организационно-правовую форму ОАО "РЖД", а в развитие подъездных путей, строительство...

**Ника СТРИЖАК:** Сибирь, Дальний Восток - вот та часть, да?

**Максим СОКОЛОВ:** Да. И реконструкция проекта БАМа и "Транссиба". Все это очень интересует как портфельных, так и прямых инвесторов, которые готовы входить в эти проекты.

**Ника СТРИЖАК:** А вот сейчас говорят, что из-за того, что сейчас сложилось - и украинский кризис, и санкции против России... Чувствуете ли вы, что какой-то интерес инвестиционный, может быть, подзаморозился? Вот слушая вас, я понимаю, что хочется сказать: слава Богу, все пока в силе. Да?

**Максим СОКОЛОВ:** Только что как раз закончилась у нас панель по инвестициям в транспортную инфраструктуру. Вы знаете, вопрос Крыма даже не стоял. Хотя порядка 10% присутствующих проголосовали за то, что Крым является одним из самых инвестиционно привлекательных регионов в мире, не в России, а в мире для вложений частного бизнеса.

**Ника СТРИЖАК:** Кстати, про Крым. Все-таки Россия присоединила к себе два новых, больших, интересных региона. Вот так исторически счастливо сложилось. Но все равно очень сложная территория с точки зрения транспорта. Один аэропорт. Практически по отношению к России это вообще остров. На что сейчас в первую очередь надо обратить внимание? Я понимаю, что все равно история на годы, но тем не менее.

**Максим СОКОЛОВ:** Конечно, основным проектом здесь является строительство Керченского перехода. Я специально не говорю - моста, потому что сейчас еще идут изыскательские работы, в том числе и в акватории Керченского пролива.

**Ника СТРИЖАК:** То есть, возможно, это будет тоннель?

**Максим СОКОЛОВ:** Вообще мы рассматриваем более 70 вариантов, что и как это может быть.

**Ника СТРИЖАК:** То есть люди уже считают и рисуют?

**Максим СОКОЛОВ:** Да, конечно. И уже к середине июня мы сможем доложить руководству страны о результатах первого этапа изыскательских работ. А общая модель окончательная, с прохождением всех развилок, в том числе и технико-экономическое обоснование этого проекта, по нашему контракту будет готова в октябре.

**Ника СТРИЖАК:** И вы знаете, наверное, эту историю, что ведь был мост совсем в конце войны, и сразу, когда проехал поезд - с Ялтинской конференции везли делегацию, этот мост обрушился - он был деревянный. И Сталин хотел строить мост. Просто после войны не было денег. И просто у него было название уже "Царь-мост". Я хочу внести свою лепту в эту историю. Потому что, может быть, название хотя бы сохранить для будущей истории.

**Максим СОКОЛОВ:** Отличная идея! Но я думаю, что как раз мы можем на конкурс выставить не только выбор инвестора, но и название для этого моста.

**Ника СТРИЖАК:** Если будет объявлен конкурс, я обязательно подам заявку.

**Максим СОКОЛОВ:** Ну, как автор идеи я обязуюсь вас, так сказать, в этом случае занести...

**Ника СТРИЖАК:** Вспомнить, что я была. А что делать с аэропортом? Ну, невозможно!..

**Максим СОКОЛОВ:** С аэропортом - конечно, надо развивать.

**Ника СТРИЖАК:** Спасибо вам огромное!



Максим СОКОЛОВ: Спасибо вам, Ника. Для нас тоже очень важно, чтобы все были вдохновлены идеей развития транспортной инфраструктуры, как основного мультипликатора развития всей экономики.

Ника СТРИЖАК: И будем путешествовать по родной стране, наконец.

Максим СОКОЛОВ: Конечно! (INFOLine, ИА (по материалам Министерства транспорта) 27.05.14)

### **В России есть производители компонентов для магнитолевитации – мнение.**

В России есть производители компонентов для магнитолевитации, что делает проект "летающих" контейнеров в порту Усть-Луга вполне реальным, отметил генеральный директор ЗАО "СуперОкс" Сергей Самойленков.

По его словам, соглашение о научно-техническом сотрудничестве, подписанное на ПМЭФ-2014 президентом ОАО "РЖД" Владимиром Якуниным и генеральным директором ГК "Росатом" Сергеем Кириенко, – это важный шаг на пути реализации проекта.

"Уверен, что в РФ у РЖД найдутся партнеры, способные выпускать сверхпроводниковые материалы", – добавил С. Самойленков. Эта технология обеспечивает достаточно большое расстояние подвеса между полотном и подвижным составом, что дает возможность оптимизировать затраты на стоимость создания магнитолевитационной транспортной инфраструктуры.

Что касается действующей модели подвеса, то она, по словам С. Самойленкова, будет представлена уже летом в Санкт-Петербурге – на II Международной научной конференции "Магнитолевитационные транспортные системы и технологии". Разработчики обещают наглядно продемонстрировать платформу весом 50 кг, подвешенную на основе принципа магнитной левитации. ([ИА РЖД-Партнер.py](#) 28.05.14)

### **РЖД – координатор проектов транспортных систем на магнитной левитации.**

ОАО "РЖД" является координатором проектов транспортных систем на магнитной левитации, отметил начальник Центра инновационного развития – филиала РЖД Александр Корчагин.

По его словам, ОАО "РЖД" инициировало исследования по магнитолевитационному транспорту и они вскоре стали развиваться в рамках сотрудничества холдинга с Российским фондом фундаментальных исследований (РФФИ). Компания настояла на том, чтобы в список тем исследований по направлению "Транспорт и космические системы", финансируемых в рамках ФЦП "Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2014-2020 гг.", было включено направление по созданию подобных транспортных систем. При этом РЖД стали выступать координатором соответствующей технологической платформы и поддерживать наиболее интересные проекты по конкретным тематикам исследований в сфере магнитной левитации.

"Соглашение с "Росатомом" должно придать дополнительный импульс совместным разработкам ОАО "РЖД" с Научно-исследовательским институтом электрофизической аппаратуры им. Д.В. Ефремова, который является структурой концерна", – уточнил А. Корчагин.

Что касается проекта в Усть-Луге, то, как сказал А. Корчагин, речь идет о пилотном проекте, в котором заинтересованы также и портовики. Они готовы построить магнитолевитационный участок длиной 3 км, по которому будут передвигаться платформы с контейнерами. "Однако для старта проекта необходимо принять соответствующее правительственное распоряжение. Ведь речь идет о солидных объемах инвестиций в создание прототипа безрельсового транспорта будущего", – добавил он. ([ИА РЖД-Партнер.py](#) 28.05.14)

### **Белгородская транспортная прокуратура обязала РЖД отремонтировать 5 пешеходных мостов через пути.**

Белгородская транспортная прокуратура через суд потребовала от РЖД отремонтировать 5 пешеходных мостов в Белгородской области, где их состояние создает угрозу населению, сообщает в пятницу пресс-служба регионального надзорного ведомства.

Белгородская транспортная прокуратура проверила состояние пешеходных мостов через железнодорожные пути на станциях Белгород, Валуйки, Готня, Прохоровка и Ржава Юго-Восточной железной дороги и выявила ряд нарушений.

"Так, на поверхностях мостов, площадках, ступенях схода (лестницах) имеются многочисленные выемки и выбоины, освещение на 4 из 5 мостов в темное время суток является недостаточным. Все это может способствовать травматизму пассажиров на железнодорожном транспорте, создает угрозу их жизни и здоровью", - сообщает транспортная прокуратура.

По фактам нарушений прокурор подал иск в суд и потребовал от ОАО "РЖД" отремонтировать мосты: произвести ремонт асфальтового покрытия настилов пешеходных мостов и оборудовать надлежащую систему освещения.

Мещанский районный суд города Москвы полностью удовлетворил требования прокурора. Решение пока не вступило в законную силу, но ряд нарушений уже устранен.

Так, уровень искусственного освещения пешеходных мостов на станциях Прохоровка и Ржава Юго-Восточной железной дороги приведен в соответствие с требованиями санитарно-эпидемиологического законодательства. (Интерфакс - Россия 26.05.14)



### **Москва продолжит практику крупных инвестиционных проектов.**

Власти столицы будут инициировать крупные мегапроекты вокруг транспортных артерий города. Об этом 28 мая сообщил заместитель мэра Москвы по градостроительной политике и строительству Марат Хуснуллин на пятом практическом семинаре "Диалог с инвестором".

По его словам, город будет выступать главным инициатором развития таких крупных мегапроектов, как развитие территории, прилегающей к Москве-реке, земель вокруг Московской кольцевой автодороги (МКАД), Третьего пересадочного контура метро (ТТК) и Малого кольца железной дороги (МКЖД).

М. Хуснуллин отметил, что в Москве насчитывается более 30 компаний, которые имеют суммарный портфель заказов на строительство более 1 млн кв. м недвижимости.

"Сегодня 95 % транспортной инфраструктуры строится за счет бюджета", - отметил заммэра, добавив, что правительство будет пытаться привлекать инвестиции за счет "длинных денег" инвестиционных фондов, а также за счет реализации земли рядом с транспортными объектами. (Комплекс градостроительной политики и строительства города Москвы 29.05.14)

### **Сообщение Аркадия Дворковича об энергоснабжении и развитии транспортной инфраструктуры Крыма на совещании с вице-премьерами 26 мая 2014 года.**

#### **Стенограмма:**

Д.Медведев: Теперь вернёмся к ещё одной теме, которая также очень важна, – это электроэнергия. Сегодня Крым самостоятельно покрывает порядка пятой части своих потребностей. Прямой связи между энергосистемой России и территорией Крыма нет. Как мы и договаривались, в краткосрочной перспективе электроснабжение обеспечивают мобильные генераторы и мобильные газотурбинные электростанции в случае необходимости. Тем не менее Минэнерго проработало стратегические варианты решения проблемы, утвердило соответствующий план мероприятий. Он предусматривает создание теплоэлектростанций недалеко от симферопольской ТЭЦ и Севастополя, а также строительство высоковольтных линий непосредственно через Керченский пролив.

Аркадий Владимирович (обращаясь к А.Дворковичу), вы эти вопросы курируете. Какие есть предложения?

А.Дворкович: Уважаемый Дмитрий Анатольевич! Уважаемые коллеги! Во-первых, сегодня электроснабжение Республики Крым и Севастополя обеспечивается в штатном режиме. Платежи за электроэнергию, поставляемую с территории Украины, осуществляются в полном объёме и своевременно, и взаимодействие с украинской энергосистемой осуществляется в прежнем режиме, без сбоев, здесь нет таких же проблем, как по водоснабжению, и это позволяет сегодня избежать каких-либо трудностей. Тем не менее действительно сейчас заканчивается монтаж мобильных газотурбинных станций. Девять блоков будут введены в действие уже до конца месяца, сейчас уже пуск и наладка идёт по этим девяти блокам, остальные четыре блока – до конца июня. Это первая часть.

Вторая часть касается резервирования источников электроэнергии, резервных источников, прежде всего дизель-генераторов. Все социально значимые объекты и административные здания, другие важные объекты обеспечены такими дизель-генераторами. На сегодняшний день идёт обучение персонала, зарезервировано топливо, оно уже поставлено, оно есть. При необходимости эти мощности будут включены для полноценного обеспечения электроэнергией. Что касается поставок топлива в целом, то они идут в штатном режиме, запасы сформированы, на заправках проблем, по последней информации, нет, цены снизились.

Д.Медведев: Насколько они снизились?

А.Дворкович: Примерно на 15–20% по отдельным видам моторного топлива, по дизтопливу цены сравнялись с Кубанью практически, по бензинам ещё не сравнялись, разница примерно 10% составляет...

Д.Медведев: По мере набирания запасов должна сравняться.

А.Дворкович: Я думаю, что в ближайшее время, когда подключатся крупные компании к этому процессу, прежде всего с поставками с Туапсинского НПЗ, других крупных точек, когда в Крыму появится тоже крупный оператор (сейчас кредитная линия для феодосийской базы открыта уже), цены должны упасть примерно тоже до уровня кубанской системы.

Что касается будущего, действительно Минэнерго утвердило план, который предусматривает строительство теплоэлектростанций, Вы уже назвали места. И эти электростанции будут скомпонованы из малых блоков, чтобы повысить мобильность энергосистемы и поэтапно включать эти блоки при необходимости в общую энергосистему. Кроме высоковольтных линий электропередачи через Керченский пролив, совмещённых с транспортным переходом, также понадобится строительство и модернизация отдельных линий и строительство трансформаторных подстанций на территории самого Крыма по линии Керчь – Симферополь – Джанкой, по южной части и до Севастополя.

Д.Медведев: Кто это финансировать будет?

А.Дворкович: Основная часть финансирования будет идти за счёт инвестпрограмм соответствующих компаний, то есть "Российские сети", если говорить о сетях, и генерирующие компании. Если говорить о генерации, скорее всего здесь будет задействовано "Интер РАО ЕЭС", по предварительным прикидкам. Но мы сейчас рассчитываем финансовую модель, она во многом зависит от тарифной политики, а тарифная политика в свою очередь связана с



судьбой возобновляемых источников. Здесь есть ветрогенерация и солнечная генерация в объёме 400 МВт – большие достаточно объёмы. Если их оставить внутри самой энергосистемы и не распространить разницу в тарифах на всю Россию, то здесь тарифы будут слишком высокими. Поэтому мы сейчас ищем решение, чтобы тарифы были умеренными и при этом достаточными для инвестирования в электроэнергетику. В течение буквально нескольких дней эта работа будет завершена.

Д.Медведев: Хорошо. Мы только что обсуждали с Сергеем Валерьевичем ситуацию вокруг транспортной инфраструктуры. В общем, здесь тоже всё понятно.

Конечно, нужно обеспечить в целом надёжное сообщение Крыма с остальной территорией России. У нас есть планы о том, как это всё будет реализовываться. Строительство транспортного перехода должно быть завершено в 2018 году, есть соответствующее поручение Президента на эту тему. Но нам нужно всё-таки представить анализ различных маршрутов, типов транспортного перехода, окончательно определиться с этим, для того чтобы эту работу наладить. Я знаю, что здесь работали, в Керчи, специалисты из экспертного совета при "Автодоре", они какие-то предложения подготовили.

Если говорить о дополнительных линиях, то, конечно, они всё равно нужны, мы только что с Сергеем Валерьевичем это обсуждали. Очевидно, что всё равно, несмотря на то что мы существенно увеличили количество возможных вариантов по осуществлению транспортировки из Москвы, из других регионов на территорию Крыма, всё равно не хватает этих возможностей. С этим связана в том числе, конечно, отчасти и недозагрузка мест отдыха, тех санаториев, здравниц и гостиниц, которые здесь есть, поэтому нам потребуется принимать определённые решения. Для увеличения потоков груза, кстати сказать, требуется, естественно, реконструкция морской железнодорожно-автомобильной переправы в Керчи. Для её модернизации (я хотел бы также сказать) я подписал постановление, которое обеспечит финансирование соответствующих работ.

Аркадий Владимирович, несколько слов на эту тему. Мы сейчас обсуждали по этой теме в том числе детский отдых, но она, конечно, гораздо шире.

А.Дворкович: По транспортной теме было выпущено уже более десятка постановлений по каждой составляющей, от авиационных перевозок, субсидирования их из других регионов России, до тем дорожного хозяйства, железных дорог. Нормативная база на этот год сформирована полностью в этом отношении. Сейчас, в ближайшие дни, должно начаться выделение денег, уже на этой неделе, чтобы работы полным ходом начались.

По гражданской авиации. Реконструкция рулевых дорожек и других объектов уже идёт, но сейчас формируются планы по дальнейшему развитию аэропорта Симферополь, в том числе и по взлётно-посадочным полосам, и по новому терминалу. Также планы по реконструкции аэропорта Бельбек, с тем чтобы обеспечить его функционирование в режиме совместного базирования, а не только для военной авиации.

По дорожному хозяйству также планы основные сформированы и работы идут. Как только будут выделены средства по выпущенному распоряжению работы уже развернутся в полном объёме и в этом году планы будут реализованы. Мы примерно к октябрю посмотрим, нет ли дополнительной потребности финансирования, чтобы увеличить объёмы работ, и тогда при необходимости будет принято такое решение.

По железной дороге также принято решение о субсидировании затрат этого предприятия, с тем чтобы перевозки осуществлялись в полном объёме. Также сформированы планы по развитию железнодорожной сети, а также по направлению Керчь – Симферополь – Джанкой и по направлению до Севастополя. Тем не менее и эти планы, и что касается энергоинфраструктуры будут окончательно сформулированы, когда закончится работа над схемой территориального планирования Республики Крым и Севастополя в целом. Ещё осталось несколько недель, насколько я понимаю, и тогда можно будет совместить эти документы и принять окончательное решение.

Как мне говорили сегодня коллеги (я по полям немножко ездил, смотрел, что происходит с урожаем), есть проблема с автомобильным транспортом в части наличия просто рефрижераторов и ряда других видов техники. Мы посмотрим на этот вопрос и при необходимости обеспечим их доставку сюда из других регионов.

А в целом, кстати, по урожаю, нельзя сказать, что какая-то очень уж плохая ситуация. Да, не посеяны были рис и соя, но по другим культурам более-менее всё нормально. Если сейчас дожди, как вот сегодня, будут идти, то урожай будет приличным. (INFOLine, ИА (по материалам Правительства РФ) 26.05.14)

### **Межбюджетные трансферты будут способствовать бесперебойной работе Крымской железной дороги – мнение.**

Межбюджетные трансферты будут способствовать бесперебойной работе Крымской железной дороги, а также переориентированию транспортной инфраструктуры полуострова, считает юрист компании "Налоговик" Павел Ивченков.

Напомним, глава правительства Дмитрий Медведев подписал постановление об утверждении правил предоставления в 2014 году межбюджетных трансфертов на финансовое обеспечение деятельности ГП "Крымская железная дорога". В соответствии с прогнозной бюджетной заявкой расходов и доходов госпредприятия объём необходимого финансирования его операционной деятельности в 2014 году составит 4 млрд 664 млн 614 тыс. руб.

"За счет данных средств появится возможность начать развитие инфраструктуры, а в будущем, построить мост через Керченский пролив", – пояснил П. Ивченков.



По его мнению, пропускная способность и грузооборот магистрали в этом году, скорее всего, останутся на прежнем уровне либо немного возрастут. "Однако со временем ГП "Крымская железная дорога" будет успешно развиваться, учитывая, что ее инфраструктура находится в неплохом состоянии", – уверен П. Ивченков. ([ИА РЖД-Партнер.ru](http://ИА РЖД-Партнер.ru) 28.05.14)

**Инвестиции в реализацию программы "Комплексная реконструкция участка 9 км - Юровский - Анапа - Темрюк - Кавказ" на Северо-Кавказской железной дороге за четыре месяца 2014 года составили более 924 млн рублей.**

С начала года строительные работы ведутся на участке Блок-Пост – Варениковская, на котором возводится второй путь протяженностью более 3,7 км. Также производятся реконструкция охраняемого переезда, строительство пешеходных мостов и подпорных стен. Завершено строительство двух мостов по четному и нечетному пути.

В ходе реконструкции станции Юровский продолжается отсыпка земляного полотна, вынос сетей и коммуникаций в нечетной горловине станции. Произведена укладка четырех станционных путей.

Кроме того, продолжаются работы по сносу строений, выносу сетей, устройству искусственных сооружений на станции Красная Стрела.

Реализация программы "Комплексная реконструкция участка разъезд 9 км - Юровский - Анапа - Темрюк - Кавказ" позволит сократить время движения поездов и увеличить объемы перевозимых грузов в направлении портов Таманского полуострова. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 26.05.14)

**Глава Тувы: Проект "Элегест-Кызыл-Курагино" может стать одним из направлений российского прорыва на Восток.**

Строительство тувинской железной дороги на Транссиб начнется в 2014 году. В рамках Петербургского экономического форума Минэкономразвития и Минфин РФ подписали комплексное заключение о целесообразности финансирования железнодорожного проекта "Кызыл-Курагино" из Фонда национального благосостояния России. Глава Тувы Шолбан Кара-оол, участвующий в ПМЭФ-2014, стал свидетелем этого события. "На реализацию проекта "Элегест-Кызыл-Курагино" из ФНБ предполагается выделить 40 процентов финансовых средств, 35 процентов обеспечит частный инвестор и 25 процентов составит капитал банков. Средства из ФНБ частный инвестор обязуется возместить государству, – пояснил Шолбан Кара-оол механизм финансового обеспечения проекта.

Внешэкономбанк, ВТБ и Сбербанк планируют вложить в реализацию проекта развития Элегестского угольного месторождения и строительства ж/д линии Элегест— Кызыл — Курагино около 76 млрд руб. Помимо этого 87 млрд руб. выделит государство, порядка 54 млрд руб. инвестируют сторонние предприниматели.

То, что положительное решение двух ключевых министерств по проекту Элегест- Кызыл – Курагино принято на следующий же день после визита Владимира Путина в Китай – далеко не случайность, полагают эксперты. Они не исключают, что в ходе шанхайской поездки были достигнуты договоренности об участии китайской стороны в этом проекте, а это означает, что тувинская ветка Транссиба может быть продолжена за пределы границ России – в частности, на китайский Урумчи. Именно этот вариант, напомним, придает проекту большую экономическую целесообразность, намного более очевидную, чем если бы дорога оставалась тупиковой.

Открыто об этом еще не говорилось, однако косвенных доказательств возможности такого развития стройки Кызыл – Курагино немало, в том числе и в выступлениях Владимира Путина. В Санкт-Петербурге Президент РФ однозначно высказался в поддержку развития Транссиба, которое позволит удвоить объемы торгового оборота страны с КНР к 2020 году.

"Из транспортных проектов, заявленных сегодня на финансирование из ФНБ, поставленным Владимиром Путиным задачам вполне отвечает проект Элегест-Кызыл-Курагино", считает Глава Тувы Шолбан Кара-оол.

Напомним, что Президент Владимир Путин заявил на форуме буквально следующее: "Важнейшим приоритетом для нас остаётся инфраструктура, снятие инфраструктурных ограничений для регионов и целых отраслей. Как вы помните, на прошлом форуме мы объявили о принципиальном решении инвестировать часть средств Фонда национального благосостояния в инфраструктурные проекты с привлечением частных инвестиций и ресурсов. Уже этим летом начнутся строительные-монтажные работы на Байкальской магистрали и на Транссибе, возведение первой секции Центральной кольцевой дороги, которая пройдёт по территории Московской области и Новой Москвы".

"Тува и наш инфраструктурный проект вполне подходят на роль одного из ключевых направлений, на которых Россия намерена осуществить объявленный Президентом прорыв на Восток", - считает Шолбан Кара-оол. (INFOLine, ИА (по материалам Администрации) 26.05.14)

**ОАО "РЖД" и Открытое правительство подвели итоги технологического и ценового аудита проекта развития Восточного полигона.**

"Проект развития БАМа и Транссиба был анонсирован на Петербургском экономическом форуме год назад. Проект является уникальным. По поручению президента России Владимира Путина был проведен публичный



технологический и ценовой аудит на площадке Открытого правительства, разработана инвестиционная программа и генеральная схема развития железнодорожной инфраструктуры до 2020 года, в том числе с применением межотраслевого баланса для уточнения грузовой базы. В числе источников финансирования присутствуют средства ОАО "РЖД", заемные средства, в том числе пенсионного фонда, прямые средства господдержки", — заявил журналистам старший вице-президент ОАО "РЖД" Вадим Михайлов на Петербургском международном экономическом форуме.

Вадим Михайлов отметил колоссальные преимущества от совместной работы по аудиту проекта. Был объявлен конкурс по трем участкам, который выиграли 3 крупнейшие в мире аудиторские компании, которые, в свою очередь, привлекли инвестиционных банкиров и технологических консультантов. Решения по оптимизации проекта носили серьезный характер по повышению эффективности. Например, на отдельных участках вместо строительства вторых путей предлагалось сделать двухпутные вставки, что существенно экономит средства на стадии проектирования.

"Окончательная стоимость проекта будет определена после окончания проектирования, которое также будет подвергаться аудиту и обсуждению на Открытом правительстве", - сообщил Вадим Михайлов, добавив, что взаимодействие с Открытым правительством существенно улучшило характеристики проекта, повысило общую эффективность, которая выразилась в конкретных цифрах экономии.

Со своей стороны, министр по делам Открытого правительства Михаил Абызов подчеркнул, что с точки зрения развития инфраструктуры развитие БАМа и Транссиба — один из крупнейших проектов в России и самый крупный в железнодорожной отрасли. Он поможет реализовать существенный экономический потенциал как центральных, так и дальневосточных регионов. Фактически речь идет о строительстве нового транспортного коридора, соединяющего центр России с Дальним Востоком и Азиатско-Тихоокеанским регионом.

В рамках аудита экспертным советом при Правительстве РФ с активным участием ОАО "РЖД" на площадке Открытого правительства удалось найти наиболее оптимальную компоновку проекта реконструкции БАМа и Транссиба. За счет выбора наиболее технологичных решений совокупная пропускная способность увеличена на 75 млн тонн к уровню 2012 года по сравнению с ранее запроектированной в размере 55 млн тонн. Часть этого объема — от 25 млн до 39 млн тонн — это грузы, которые будут поставляться из Кузбасского региона и помогут реализовать потенциал промышленности и угольной отрасли Западной Сибири. По оценкам экспертов, это позволит государству совокупно сэкономить более 100 млрд рублей. Таким образом, за счет проведения независимой экспертизы проекта и представления проекта экспертному сообществу в максимально открытом виде удалось найти наиболее эффективные решения.

"Все эти параметры неоднократно обсуждались Правительством РФ, экспертным сообществом. Работы, которые мы вели в течение последнего года с ОАО "РЖД" по формированию окончательной архитектуры реконструкции БАМа и Транссиба, в целом, завершены. Параметры эффективности проекта правительством согласованы и зафиксированы. Они должны найти свое отражение в проектных решениях и в решениях по реализации этого проекта строительными компаниями", — сказал Михаил Абызов, добавив, что специалисты ОАО "РЖД" участвовали в этой работе над аудитом максимально профессионально, открыто и эффективно.

В 2013 году ОАО "РЖД" приступило к реализации одного из крупнейших проектов своей инвестиционной программы — модернизации железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба с развитием пропускных и провозных способностей этих магистралей.

Этот крупнейший инфраструктурный проект, по решению Правительства РФ, получил государственную поддержку в объеме 260 млрд рублей, включая 150 млрд рублей из Фонда национального благосостояния. В настоящее время общая стоимость проекта оценивается ОАО "РЖД" в 560 млрд рублей, из которых большую часть — 300 млрд рублей — компания планирует инвестировать из собственных источников. (INFOLine, ИА (по материалам "РЖД") 27.05.14)

### **Профессор Дипакадемии МИД РФ: Проект строительства железной дороги в Туву выгоден, он нужен и России и Китаю.**

Российские эксперты обсуждают целесообразность и эффективность проекта строительства железной дороги в Туву, в финансировании которого помимо частного инвестора планирует принять участие и государство. "Мне кажется, что сотрудничество с Китаем является одним из важнейших направлений стратегического развития России. Это сотрудничество многопланово, в том числе, оно касается и развития путей сообщения, инфраструктуры взаимоотношений. Строительство этой ветки - выход на Урумчи, на западный район Китая, он нужен и Китаю, и России. Дело в том, что, видимо, в ближайшие годы в этот регион пойдут большие капиталовложения и там будут развернуты массивные инвестиционные работы, - заявил Pravda.Ru Борис Шмелев, доктор исторических наук, профессор, руководитель Центра политических исследований Института экономики РАН, заведующий кафедрой международных отношений Дипломатической академии МИД РФ. - Естественно, туда можно будет доставлять какие-то грузы, в том числе и из России. Для этого, конечно, нужна дорога, которая позволит решать многие проблемы снабжения. Одновременно, промышленный кластер, который будет создаваться в том регионе Китая, предназначен в том числе и для большого экспорта продукции, которая там будет производиться. Через



Транссибирскую железную дорогу Китай может вывозить эту продукцию не только в Россию, другие страны СНГ и Европу. С этой точки зрения этот проект выгоден, он нужен и России, и Китаю".

"В принципе, Китаю эта ветка нужна даже больше, чем нам, сообщил Pravda.Ru Михаил Крылов, директор аналитического департамента инвестиционной компании United Traders. - У них сухопутная доставка грузов от ближайших портов на восточном побережье до этих районов Китая, может быть, на 1000 км длиннее, нежели из России транзитом через приморское побережье. Соответственно, в этой ситуации приморское побережье России будет использовано в качестве пути для доставки грузов в северо-восточные провинции Китая".

Строительство дороги в Туву названо первоочередным проектом. Министр экономики Алексей Улюкаев заявил об этом еще неделю назад в Китае.

Внешэкономбанк, ВТБ и Сбербанк планируют вложить в реализацию проекта развития Элегестского угольного месторождения и строительства ж/д линии Элегест— Кызыл — Курагино около 76 млрд руб. Помимо этого 87 млрд руб. выделит государство, порядка 54 млрд руб. средства инвестора.

"На реализацию проекта "Элегест-Кызыл-Курагино" из ФНБ предполагается выделить 40 процентов от стоимости проекта, 25 процентов обеспечит частный инвестор и 35 процентов - кредит, взятый в банках. Средства из ФНБ частный инвестор обязуется возместить государству", - пояснил Шолбан Кара-оол механизм финансового обеспечения проекта.

Положительное решение двух ключевых министерств по проекту Элегест-Кызыл-Курагино принято на следующий же день после визита Владимира Путина в Китай. Эксперты считают возможным, что в ходе шанхайской поездки были достигнуты договоренности об участии китайской стороны в этом проекте. Это означает, что в дальнейшем тувинская ветка Транссиба может быть продолжена на китайский Урумчи.

Такой перспективный проект был впервые предложен министром обороны Сергеем Шойгу: "От Кызыла можно идти через Западную Монголию на Китай, а оттуда в любую сторону – в Пакистан, Индию, куда угодно". Дмитрий Медведев счел предложение интересным и поручил проработать: "Это - действительно важное направление для развития территорий и увеличения экспортного потенциала".

Этот вариант придает проекту намного большую экономическую целесообразность, чем, если бы дорога оставалась тушиковой. Железнодорожное сообщение из Тувы в Монголию и Китай развило бы транспортную структуру и систему логистики на важном стратегическом направлении. Сейчас из-за ухудшения отношений с Западом и стремительно развивающихся и крепнущих отношений с КНР проект становится особенно актуальным и в недалекой перспективе станет просто жизненно необходимым. Президент на форуме также однозначно высказался в поддержку развития Транссиба, которое позволит удвоить объемы торгового оборота страны с КНР к 2020 году. Владимир Путин заявил: "Важнейшим приоритетом для нас остаётся инфраструктура, снятие инфраструктурных ограничений для регионов и целых отраслей". (INFOLine, ИА (по материалам Администрации) 27.05.14)

### **При строительстве железной дороги на участке Междуреченск-Тайшет будут заняты 1,5 тыс. человек (Красноярский край).**

Об этом было заявлено на совещании по вопросу кадрового обеспечения инвестиционного проекта в агентстве труда и занятости населения Красноярского края.

Как отметил руководитель агентства Виктор Новиков: "Реализация проекта имеет важный социальный аспект; речь идет не только об обеспечении кадрами строительства, но и о решении вопросов трудоустройства жителей тех поселков, через которые оно пройдет".

По словам заместителя начальника Красноярской железной дороги по кадрам и социальным вопросам Олега Злотникова, проект по комплексному развитию участка Междуреченск-Тайшет направлен на увеличение пропускной способности железной дороги: "На сегодняшний день она составляет до 25 грузовых поездов в сутки, в то время как потребность значительно больше. Поэтому в 2013 году Правительство Российской Федерации приняло решение о реализации проекта, основной массив средств на строительство (порядка 40 млрд рублей) выделен из федерального бюджета. Конечно, это огромный объем работы, и он потребует привлечения дополнительной рабочей силы. Нам будут нужны специалисты, которые и придут на эти новые рабочие места. И в первую очередь мы будем создавать их для жителей территорий, через которые проходит магистраль Междуреченск-Тайшет".

Проект рассчитан до 2019 года. Сейчас на нем задействованы около 800 человек, общая численность работающих на период строительства составит порядка полутора тысяч человек.

Участники совещания договорились о том, что после полного определения кадровой потребности (в профессиональном, количественном разрезе и по срокам), она будет передана службе занятости. Для ее заполнения будет использована отлаженная технология работы с подрядными и субподрядными организациями, реализующими инвестиционные проекты на территории края. Она включает меры по информированию, профориентации, переподготовке кадров, подбору кадров из других территорий края с помощью единого регионального банка вакансий, согласованию кандидатур при WEB-собеседованиях. (INFOLine, ИА (по материалам Администрации) 27.05.14)



### **РЖД в 2014-2016 гг. инвестирует в инфраструктуру Хабаровского края 67,6 млрд руб.**

ОАО "РЖД" планирует в 2014-2016 гг. вложить в развитие Дальневосточной железной дороги (ДВЖД, филиал РЖД) на территории Хабаровского края 67,615 млрд руб., сообщила служба корпоративных коммуникаций филиала.

"Денежные средства будут направлены на развитие железнодорожной инфраструктуры на участках Ургал – Постышево, Постышево – Комсомольск, Комсомольск – Волочаевка, на усиление устройств электроснабжения, обновление основных фондов локомотивного хозяйства на участке Волочаевка – Хабаровск, а также на строительство и реконструкцию станций и разъездов", – говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что РЖД в 2014 г. планирует вложить в развитие ДВЖД 43,4 млрд руб. В том числе 19 млрд руб. – в модернизацию железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, 15,6 млрд руб. – на снятие инфраструктурных ограничений на ДВЖД (реконструкцию участка Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань со строительством новых разъездов, модернизацию инфраструктуры Сахалина).

Также предполагается строительство и реконструкция искусственных сооружений, реконструкция пути, передает "Интерфакс". ([ИА РЖД-Партнер.ру](http://ИА РЖД-Партнер.ру) 29.05.14)

### **Архитекторы для Кольцевой железной дороги ищут путь под землю. "Вечерняя Москва". 22 мая 2014**

Проект одной из станций Московской кольцевой железной дороги, разработанный столичным архитектурным бюро.

Подземным транспортом в столице в недалеком будущем может стать не только метрополитен, но и электричка. Четыре из 31 станции Московской кольцевой железной дороги, которую намереваются ввести в эксплуатацию в 2015 году, могут расположиться под землей.

Одна из них уже практически построена — это "Площадь Гагарина", которая появилась в результате реконструкции одноименного транспортного узла в 2001 году. Платформа сейчас находится в законсервированном состоянии, но существующие коммуникации уже позволяют организовать подземный переход между железнодорожной станцией и платформой метро "Ленинский проспект". А вот три других станции МКЖД, которые разрабатываются как подземные, пока только в проекте.

— Это "Лефортово", "Белокаменная" и "Пресня", — говорит первый заместитель генерального директора ОАО "МКЖД" Алексей Зотов. — Для того чтобы попасть на них, пассажирам, возможно, придется спуститься под землю. Для того чтобы попасть в метро из остальных, наземных станций, нужно будет пройти 250–300 метров.

Окончательное решение, впрочем, пока не принято.

Возможно, платформы станций "Лефортово", "Белокаменная" и "Пресня" будут находиться на поверхности, а подземными будут лишь переходы для пересадки пассажиров электрички на поезда метро или выхода в город. Некоторые из таких проектов уже можно посмотреть на сайте МКЖД.

Видеокамеры метро "поумнеют"

Московская подземка может вскоре стать намного безопаснее. Произойдет это благодаря внедрению новых технологий, сообщает портал М24.ru.

— До конца года одна линия будет оборудована системой интеллектуального наблюдения, — заявил начальник столичного метрополитена Иван Беседин. — Скорее всего, это будет кольцевая линия.

Проект предусматривает, что за пассажирами на станциях будут следить не менее 30 "умных" камер. Интеллектуальная система сможет автоматически выявлять в потоке людей потенциальных террористов, воров-карманников, "зайцев" и нетрезвых пассажиров. В зависимости от конкретной ситуации сигнал будет передаваться в центр видеонаблюдения метрополитена, сотрудникам полиции, ФСБ или в Службу спасения. (Вечерняя Москва 22.05.14)

### **Государственное устройство: Крым как вызов российскому федерализму. "Ведомости". 26 мая 2014**

Становится яснее, как именно Крым будет жить в составе России. Вот, например, правительство Республики Крым учреждает предприятие "Крымтелеком", а российское правительство создает федеральное унитарное предприятие "Почта Крыма" — самостоятельное и никак не подчиненное "Почте России".

Заметим, что в прошлом такая политика не приветствовалась. К примеру, подчиненное казанским властям предприятие "Татарстан Почтасы" присоединили к "Почте России". Мотивировалось это "бесперебойностью и надежностью почтовой связи", оказывающими "прямое влияние на безопасность страны".

Выясняются и другие интересные вещи. Оказывается, магистральные железные дороги в Крыму могут существовать совершенно независимо от ОАО "Российские железные дороги", да и "Газпром", который в последние 15 лет влезал с подачи государства в любые газовые проекты, почему-то никак не обозначил себя в Крыму.

#### **Два особых субъекта**

Причины того, что российские монополии стараются держаться подальше от Крыма, совершенно прозрачны. Как только, например, Владимир Якунин примет не то что в собственность, а хотя бы в управление Крымскую железную дорогу, в суды тех государств, в которых у РЖД есть собственность, посыпятся иски от Украины о



неосновательном завладении украинским имуществом и взыскании убытков. А собственности у РЖД за рубежом много — взять хотя бы французскую компанию Gefco. И не только у РЖД, а практически у любой крупной российской компании.

В последние два десятилетия Москва отстраивала государство по форме федеративное, а по сути централизованное и унифицированное. Если государственная почта, то только в составе "Почты России"; если железная дорога, то только под крылом ОАО "Российские железные дороги". Единственный альтернативный владелец магистральной железнодорожной инфраструктуры — "Железные дороги Якутии", — зависимая от РЖД компания. Хотите магистральный газ — к вам придет "Газпром", даже на Сахалине, где изначально шельфовые проекты развивались без участия этой монополии.

А теперь вдруг появляются два субъекта Федерации, которые могут жить и без "Газпрома", без "Ростелекома", без Федеральной сетевой компании и других российских монополистов, — оказывается, всеми этими стратегическими отраслями можно управлять и без них! По сути, в России появились субъекты с особым статусом; то, что не получилось у Татарстана и Башкирии в 1990-е, вдруг разом появилось у Республики Крым и города Севастополя. Причем не на какой-то краткий переходный период. Шансов, что Украина признает переход Крыма и полуостров получит международно признанный статус в составе России, призрачно мало. С этим придется жить долго.

Но российский федерализм, скрывающий за фасадом по существу унитарное государство, к такому развитию событий совершенно не приспособлен. Если можно Крыму, почему нельзя Якутии или Чечне? Если можно республике, почему нельзя области? Подобный процесс обособления начал раскручиваться в начале 1990-х. Напомним, как это было и как вообще Россия стала федерацией.

### Родом из РСФСР

Предшественник нынешнего российского государства — Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика уникальна тем, что она была федеративной по названию, но не по содержанию и не по форме. По форме РСФСР была унитарным государством с автономиями, содержания в которых, в свою очередь, тоже фактически не было. Особый статус республик выражался только в том, что им полагалось больше своих структур в сфере информации и культуры: свое книжное издательство, своя телерадиокомпания, свой музыкальный театр. Впрочем, далеко не в каждой области был такой "набор". Во всем остальном никаких дополнительных возможностей республики не имели, даже комитеты КПСС там назывались "областными" (и были переименованы в "республиканские" лишь на закате перестройки).

Развитие федерализма в России в начале 1990-х вылилось в уникальную, не имеющую мировых аналогов попытку подогнать форму и содержание государства под его название. Слово "федеративная" в названии РСФСР, бывшее просто данью не состоявшейся при Ленине федерализации (которая была по форме осуществлена при создании СССР, но не в рамках РСФСР), вдруг стало ключевым понятием государственного строительства. Слово, как это часто бывает в истории, затенило собой суть. Края и области — типичные административно-территориальные единицы — вдруг неожиданно получили государственно-правовой статус "субъектов федерации". Это не понравилось элите некоторых республик, которые хотели иметь более высокий статус, чем края. Начала раскручиваться спираль "погони за суверенитетами": республики пытались прихватить все больше полномочий, вслед за этим края и области восставали: "Хотим равенства субъектов". В конце концов и они тоже получали дополнительные права. С трудом к рубежу тысячелетий процесс удалось прекратить на шатком статус-кво: формально все равны, а фактически некоторые "равнее".

### Новый федерализм

Сегодня этому статус-кво брошен вызов: в государстве появились два субъекта Федерации, не равные всем остальным не только по содержанию, но и по форме. Оказалось, что почта, телефон, вокзалы, газовая задвижка и многое другое вполне могут быть своими, независимыми от московских монополий. А если так можно в Симферополе, то почему нельзя в Казани или Грозном?

Проблема имеет и конституционный срез: действующий Основной закон относит "федеральные энергетические системы, федеральный транспорт, пути сообщения, информацию и связь" к полномочиям центра, и это служило важным аргументом для централизации управления данными отраслями.

Возникшие вопросы вряд ли будут открыто заданы сейчас, при выстроенной "вертикали". Но система российского федерализма получила новый мощный фактор риска, который неизбежно проявит себя при первых признаках нестабильности. Такой федерализм может не выдержать даже передачу власти из рук Владимира Путина в руки одобренного им преемника, не говоря уже о более демократичных формах смены лидера.

Поэтому если российская власть не руководствуется принципом "после нас — хоть потоп", реформа российского федеративного устройства должна быть в повестке дня и должна стать предметом общественного обсуждения — хотя, конечно, от этого обсуждения вряд ли зависит, какой вариант выберет власть и выберет ли какой-то вообще.

Начать обсуждение стоило бы с ревизии широко распространенного мнения, что в одном государстве на всей территории должны быть одни законы для всех, независимо от исторических обстоятельств, обычаев и традиций того или иного народа. Этого мнения, похоже, придерживается у нас и власть, и либерально настроенная часть общественности. Причем и те и другие понимают, что на бумаге законы одни, а на деле действуют (или бездействуют) они по-разному.



В то же время обратных примеров, при которых разные территории (или разные граждане) подчиняются в одном государстве различным законам, в мире было и есть предостаточно. Тем, кто грезит Российской империей, полезно вспомнить, что в империи и Финляндия, и Хива, и Бухара имели совершенно отдельные законодательные системы. Либеральной общественности не стоит забывать американскую практику, отличающуюся и большой самостоятельностью отдельных штатов, и особым статусом индейских резерваций. Левым и прочим, любящим приводить в пример китайский опыт, надо учитывать опыт "одна страна — две системы", реализованный в Гонконге и Макао. Интересные исследования по полиюридизму — сосуществованию в одном обществе различных правовых систем — проводились в последние годы и в России.

Конечно, самые главные, базовые принципы государственного устройства и важнейшие права и свободы граждан не должны подвергаться ревизии. Но, вероятно, пора признать, что разные части государства могут в той или иной мере жить по разным законам, если это идет на пользу развитию и единству страны. Причем разные законы — это не просто "расширение прав субъектов", но и возможная их разностатусность. Точнее, перевод этой разностатусности из фактической в юридически оформленную. Пора перестать делать вид, что Тамбовская область, Севастополь и Чечня равноправны. Лучше в ходе реформы закрепить различие этих статусов законом. Делать вид, что с включением Крыма ничего в нашем федеративном устройстве не поменялось, — путь в никуда. (Ведомости 26.05.14)

### **Договоры на поставку ресурсов следует заключать своевременно. "Гудок". 26 мая 2014**

Для того чтобы избежать дефицита ресурсов при строительстве высокоскоростной магистрали Москва – Казань на полигоне МЖД, уже сейчас необходимо начинать переговоры с потенциальными поставщиками: они должны своевременно перепрофилировать и подготовить свою производственную базу, начать резервирование мощностей и координацию планов выпуска продукции для нужд ВСМ. Такой комментарий получила наша газета в службе технической политики МЖД.

Как известно, около 160 км линии ВСМ пройдет по территории полигона столичной магистрали. Материалы и комплектующие, в стоимости которых высока транспортная составляющая, имеет смысл закупать в Московском регионе, поблизости от места строительства.

Сейчас по основной номенклатуре строительных материалов (кирпич, лес, бетон) в столичном регионе предложение вполне способно удовлетворить спрос, полагают в НТП. Ресурсный план обеспечения проекта ВСМ материалами, комплектующими и оборудованием сделан по заказу ОАО "Скоростные магистрали" ещё на этапе обоснования инвестиций.

Согласно анализу покрытия потребности в материалах для ВСМ по регионам, на полигоне МЖД понадобится: 631 тыс. куб. м строительного щебня, 229 тыс. кубов балластного щебня, 120 тыс. кубов сборного и 268 тыс. кубов монолитного бетона, 328 тыс. кубов сборного железобетона (за исключением мостовых конструкций), 3735 тыс. шт. кирпича, 1216 кубов лесоматериалов, 714 тыс. кубов грунта для отсыпки насыпи. Всё это материалы с высокой долей логистики в стоимости, поэтому в целях экономии средств очень важно заблаговременно и на выгодных условиях заключить договоры на их поставку с территории московского региона. Следует также четко уточнить все нюансы по поводу фракций балластного щебня, необходимого для магистрали и загодя спланировать поставки с карьеров.

Кроме того, на полигоне МЖД понадобится 237 км кабеля, 40 км полиэтиленовых труб, 159 комплектов стрелочных переводов, 29 тыс. т высокопрочных рельсов, 83 тыс. т металлоконструкций. (Гудок 26.05.14)

### **БАМ и Транссиб тяжелеют. "Ведомости". 27 мая 2014**

**Мегапроект РЖД по модернизации БАМа и Транссиба будет пересмотрен — пропускная способность магистралей вырастет на 75 млн т в год. Но дополнительных денег на это государство не даст**

Пропускная способность БАМа и Транссиба должна вырасти к 2018 г. минимум до 75 млн т, говорится в протоколе совещания у вице-преьера Аркадия Дворковича, которое состоялось 19 мая. Пропускная способность должна вырасти для перевозки дополнительных 20-39,3 млн т угля из Кузбасса.

Программу увеличения пропускной способности БАМа и Транссиба (Восточный полигон) правительство утвердило в 2013 г. По этому документу к 2018 г. эти магистрали должны обеспечивать перевозку 55 млн т в год. На это планировалось потратить 562 млрд руб., из них 150 млрд — деньги ФНБ, 150 млрд — средства федерального бюджета, а 262 млрд руб. должна вложить сама монополия.

Но после аудита программы развития магистралей, который проводила Deloitte, выяснилось, что РЖД не учла объемы грузов, которые пойдут к портам Дальнего Востока из Кузбасса. РЖД попросила у государства еще 16 млрд руб., чтобы увеличить пропускную способность дороги, соединяющей БАМ и Транссиб с Кузбассом. Обсуждалась также возможность привлечения денег грузоотправителей, говорит топ-менеджер одной из компаний. Но правительство в итоге решило пойти другим путем — увеличить нормативный вес поезда на БАМе и Транссибе. Целевой показатель нагрузки на ось для грузовых вагонов, работающих на Восточном полигоне, — 25 т, максимальный вес поезда — 7100 т (сейчас — 5000-6000 т), говорится в протоколе совещания у Дворковича. Вес поезда может быть и больше — РЖД и Минтранс также поручено провести испытания поездов на 8300-9100 т.



Вагоны с нагрузкой на ось в 25 т — инновационные вагоны, говорит гендиректор агентства "Infoline-аналитика" Михаил Бурмистров. Чтобы перевезти 75 млн т грузов в год, нужно около 80 000 новых инновационных вагонов, подсчитал он. По данным эксперта, ТВСЗ в прошлом году произвел 11 000 таких вагонов, УВЗ — 6000. Железнодорожные операторы сейчас не могут себе позволить массово обновлять парк — ставки на перевозку такие, что они работают на грани рентабельности, отмечает Бурмистров. На обновление парка им потребуется 3-4 года.

Дворкович поручил Минтранс и Минэкономразвития вместе с РЖД до 4 июня представить предложения по финансированию закупок локомотивов для работы на Восточном полигоне, исходя из дефицита источников финансирования РЖД. Речь идет о том, чтобы частные операторы могли сдавать локомотивы в аренду РЖД, поясняет один из участников совещания. Обсуждается и тарифная скидка для грузов, которые будут возиться по БАМу и Транссибу к дальневосточным портам, а также возможна скидка за инновационные вагоны, говорит источник в РЖД (представитель монополии от комментариев отказался).

На совещании у Дворковича решили "признать целесообразность проработки второго этапа развития Восточного полигона — для увеличения объемов перевозок грузов с европейской части России к портам Дальнего Востока", говорится в протоколе совещания. Какая пропускная способность у этих магистралей будет по результатам второго этапа развития, не раскрывается. Ранее Институт экономики и развития транспорта оценил по заказу монополии стоимость второго этапа развития Восточного полигона в 464,7 млрд руб., большую часть которых (433,2 млрд) должно выделить государство, а 31,5 млрд — средства монополии. (Ведомости 27.05.14)

### **БАМ и Транссиб не увидят денег ВЭБа. "КоммерсантЪ". 27 мая 2014**

#### **Владимир Якунин нашел, куда их потратить**

Как стало известно "Ъ", ОАО РЖД при поддержке правительства удалось добиться, что ВЭБ выкупит в 2014 году облигации монополии на 50 млрд руб. Этот вопрос будет рассмотрен на заседании наблюдательного совета ВЭБа в июне. Но деньги госкорпорации пойдут не на БАМ и Транссиб, как планировалось в том числе, а на закупку локомотивов и реконструкцию железнодорожных путей в других регионах.

О том, что ВЭБ согласился выкупить инфраструктурные облигации ОАО РЖД из средств пенсионных накоплений, "Ъ" рассказал источник, знакомый с ходом переговоров. По его словам, 15 мая состоялось заседание правления ВЭБа, по итогам которого вопрос о выкупе облигаций на 50 млрд руб. был вынесен на рассмотрение набсовета госкорпорации. Собеседник "Ъ" поясняет, что этому решению предшествовало поручение первого вице-преьера Игоря Шувалова ВЭБу от 10 апреля о необходимости приобретения облигаций. Вслед за этим председатель ВЭБа Владимир Дмитриев попросил президента ОАО РЖД Владимира Якунина предоставить список инфраструктурных проектов, которые планируется профинансировать за счет облигаций.

Предполагалось, что облигации будут в том числе использованы для привлечения инвестиций в проекты Восточного полигона (БАМ и Транссиб). Но источник "Ъ" отметил, что из представленного главой монополии списка следует, что большая часть средств, привлеченных за счет облигаций — 26,8 млрд руб., — будет направлена на покупку локомотивов. ОАО РЖД рассчитывает в 2014-2016 годах приобрести 1529 новых локомотивов за 224,6 млрд руб. (общий объем инвестпрограммы монополии — 1,2 трлн руб.). Еще 16,5 млрд руб. планируется направить на реконструкцию путей в Северо-Западном регионе, 6,1 млрд руб. — на строительство вторых путей и развитие погранстанций в Южном и Северо-Западном регионах, на Урале и в Западной Сибири, оставшиеся 0,6 млрд руб. — на реконструкцию участка Трубная—Аксарайская (соединяет Волгоградскую область с Астраханской). При этом на модернизацию БАМа и Транссиба денег не предусмотрено вообще, сообщил источник "Ъ".

По словам собеседника "Ъ", Владимир Якунин предложил ВЭБу разместить облигации в два транша по 25 млрд руб., причем первый со сроком обращения 30 лет — уже в июне, а второй на 25 лет — в октябре. В ВЭБе и ОАО РЖД не стали комментировать ход переговоров.

В 2013 году ОАО РЖД уже договорилось с ВЭБом о выкупе облигаций монополии на 300 млрд руб. за три года. Ежегодный объем размещения должен был составить 100 млрд руб., но ВЭБ согласился в прошлом году увеличить лимит на 50 млрд руб. и выкупил шесть траншей облигаций по 25 млрд руб. каждый. Однако осенью директор департамента доверительного управления ВЭБа Александр Попов заявил, что из-за обнуления тарифа отчислений на накопительную часть пенсии банк не сможет выкупать облигации инфраструктурных компаний в 2014 году. На протяжении полугода ОАО РЖД пыталось убедить ВЭБ выкупить бумаги, грозя в противном случае сократить инвестпрограмму 2014 года (395 млрд руб.) и отказаться от ряда проектов.

По данным "Ъ", стороны обсуждали различные схемы инвестирования — например, рассматривалась возможность выпуска облигаций за счет реализации ВЭБом негосударственных ценных бумаг из расширенного портфеля пенсионных накоплений. А в марте Владимир Якунин был готов согласиться на два бридж-кредита по 25 млрд руб. по ставке инфляция плюс 1% сроком на три года и с возможностью рефинансирования инфраструктурными облигациями, вспоминает источник "Ъ".





В ВЭБе не уточнили дату ближайшего заседания набсовета, напомнив лишь, что на нем определяются основные параметры инвестирования пенсионных средств "в облигации российских эмитентов, чей кредитный рейтинг равен суверенному или чьи обязательства по облигациям гарантированы РФ". В секретариате Игоря Шувалова "Ъ" сообщили, что заседание набсовета ВЭБа запланировано на июнь. По словам источника "Ъ", облигации будут размещены на срок до 30 лет с минимальным уровнем доходности к погашению: прирост индекса потребительских цен за последние 12 месяцев плюс 1% годовых (для плавающей купонной ставки) либо доходность выпуска ОФЗ со сроком до погашения выпуска облигаций плюс 1% годовых (для фиксированной ставки).

Фактически перераспределение облигационных средств из БАМа и Транссиба на другие проекты свидетельствует об отсутствии со стороны ОАО РЖД четких обязательств перед ВЭБом, считает глава агентства "Infoline-Аналитика" Михаил Бурмистров. Он отмечает, что неясные критерии ОАО РЖД при отборе проектов существенно ограничивают возможности ВЭБа контролировать действия монополии.

**Для справки:** Название компании: *Российские железные дороги, ОАО (РЖД)* Регион: *Москва* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Вид деятельности: *Железнодорожный транспорт* Телефоны: *(495)2629901 88007750000* Факсы: *(499)2629095* E-Mail: [info@rzd.ru](mailto:info@rzd.ru) Web: <http://www.rzd.ru> Руководитель: *Якунин Владимир Иванович, Президент; Целько Александр Витальевич, вице-президент; Илларионов Алексей Викторович, вице-президент* (Коммерсантъ 27.05.14)

### Двигатель прогресса. "Гудок". 27 мая 2014

#### **В отрасли планируется реализация проекта по использованию магнитного подвеса**

Как уже сообщал "Гудок", в рамках Петербургского международного экономического форума ОАО "РЖД" и ГК "Росатом" заключили соглашение о научно-техническом сотрудничестве.

По словам главы Росатома Сергея Кириенко, одним из главных направлений взаимодействия станет разработка нового вида грузового транспорта на магнитном подвесе.

Он сообщил, что "специалисты корпорации уже разработали проект будущего полотна скоростных поездов на магнитной подушке". На первом этапе учёные планируют создать основные узлы и элементы транспортной системы, использующей магнитную левитацию, предназначенную для перевозки контейнеров.

В качестве пилотного полигона предлагается использовать участок протяжённостью около 3 км в порту Усть-Луга на Балтийском море. Причём проект не ограничивается только перемещением контейнеров при погрузке и выгрузке из судов и поездов.

Президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин уточнил, что, "когда технология созреет, когда станут совместимыми научные идеи и их экономическое воплощение, тогда она будет внедрена". При этом контейнеры будут транспортироваться на достаточно большие расстояния.

Как показали проведённые специалистами Санкт-Петербургского НИИ электрофизической аппаратуры эксперименты на участке длиной 250 м, на котором уложены сверхпроводниковые магниты, такая технология может быть экономически выгодна.

При этом, по мнению одного из инициаторов создания нового транспортного продукта на магнитном подвесе, профессора ПГУПСА Анатолия Зайцева, для ускорения реализации данного проекта в нашей стране необходимо ввести госстандарты магнитолевитационного транспорта для городских перевозок, высокоскоростных линий и грузоперевозок.

Вместе с тем Анатолий Зайцев уверен, что использование конвейерной линии на магнитной подушке для транспортировки 40-футовых грузовых контейнеров в морском порту Усть-Луга вполне реально. Данная система проста в обслуживании, надёжна и безопасна. А срок окупаемости этого проекта, согласно расчётам, может составить всего пять лет.

Кроме того, в соответствии с подписанным на Петербургском международном экономическом форуме соглашением специалисты Росатома будут совместно с коллегами из ОАО "ВНИИЖТ" и отраслевых вузов вести научные исследования в области неразрушающего контроля, вибродиагностики, дистанционного анализа, математического моделирования, энергосбережения, очистки промышленных стоков.

Несомненно, такое взаимодействие придаст дополнительный импульс технической модернизации отечественного железнодорожного транспорта. (Гудок 27.05.14)

### Тувинское топливо поедет в Ванино. "Гудок". 28 мая 2014

Первый проект, который получит средства из Фонда национального благосостояния, будет железнодорожным.

На Санкт-Петербургском международном экономическом форуме руководитель Тувинской энергетической промышленной корпорации (ТЭПК) Руслан Байсаров подписал меморандум с Внешэкономбанком, ВТБ и Сбербанком о выделении средств на проект развития Элегестского угольного месторождения и строительства железной дороги Кызыл – Курагино.

Финансирование проекта, который, помимо железной дороги и угольного месторождения, включает в себя и сооружение глубоководного терминала в Ванине, состоит из трёх источников. Первый – деньги акционеров в



размере 54 млрд руб. (25%), второй – средства Фонда национального благосостояния – 86,9 млрд руб. (40%), и третий – заёмные средства – 76 млрд руб. (35%). Как заявил во время церемонии заместитель министра экономического развития Николай Подгузов, Минэкономразвития и Минфин уже подписали заключение о выделении необходимых средств из Фонда национального благосостояния и отправили его в правительство. "Заключение двух профильных министерств является главным условием выделения денег, и огромная доля вероятности, что правительство согласится с ним, учитывая большую социальную значимость разработки угольного месторождения, – пояснил Николай Подгузов журналистам. – Кызыл – Курагино будет первым из проектов, на который пойдут средства ФНБ".

По словам Руслана Байсарова, в Туве будет создано 15 тыс. дополнительных рабочих мест, а федеральный бюджет за 20 лет реализации получит порядка 13 млрд руб. налогов. Проектировать и строить железную дорогу будет структура "Стройгазконсалтинга" – "СГК-трансстройЯмал" – за 144,3 млрд руб. Это право она выиграла на конкурсе в апреле. Как пояснил Руслан Байсаров, так как он вложил в проект и свои средства в качестве акционера, то компания уже может начинать работу. Терминал в Ванине будет строить итальянская компания "БЕДЕСКИ ХЕНДЛИНГ С.п.А." (Bedeschi), с которой подписан контракт в феврале на 7,2 млрд руб. Она обязалась поставить оборудование и обеспечить сдачу под ключ угольного портового комплекса мощностью 15 млн тонн до конца 2016 года.

Во время прохождения общественного аудита проекта модернизации БАМа и Транссиба экспертами Открытого правительства они указали, что "предварительные расчёты показывают: эксплуатация Элгестского месторождения экономически оправданна, что наряду с государственной поддержкой снижает риск инвестирования средств ФНБ до умеренного".

Со своей стороны, ОАО "РЖД" готовится начать расширение участка Междуреченск – Тайшет, по которому 15 млн тонн угля будут выходить на Восточный полигон. "Нам выделили на это 40 млрд руб. именно потому, что частный бизнес решил построить железную дорогу Кызыл – Курагино, – пояснил "Гудку" старший вице-президент ОАО "РЖД" Валерий Решетников. – Из своих средств мы проинвестируем этот участок в размере 2,9 млрд руб."

Проектом развития участка Междуреченск – Тайшет предусмотрены строительство 155 км вторых главных путей, двух разъездов, второго Джебского тоннеля, соединительной линии Авда – Громадская, развитие двух станций и усиление энергоснабжения на участке 680 км. (Гудок 28.05.14)

#### **Особый взгляд. "Гудок". 28 мая 2014**

##### **Александр Кахидзе, заместитель гендиректора АНО "Дирекция Московского транспортного узла"**

– Остановка промышленных предприятий в черте Москвы изменила характер грузовой работы: терминалы бывших заводов и комбинатов функционируют только как временные склады по перевалке транзитного груза. Их необходимо вывести за пределы Москвы. Транзит должны взять на себя строящиеся в области терминалы: Белый Раст, Усады, Ворсино, Можайск. Через них пойдут грузы в регионы.

Грузы же в адрес столицы будут обрабатываться в четырёх транспортно-логистических центрах Ховрино, Люблино, Северянин, Кунцево – не меньше 12 млн тонн в год. Но запас у ТЛЦ ещё останется, они смогут перерабатывать до 15 млн тонн. Все ТЛЦ подведут к улично-дорожной сети: груз туда будет поступать в контейнерах по железной дороге, затем его перегрузят в автомобили и доставят адресатам. Груз будет развозиться ночью. Это снимет нагрузку с улично-дорожной сети и увеличит завоз грузов в Москву по железной дороге.

Работа грузовых дворов, расположенных в пределах столицы, осложняет транспортную ситуацию в мегаполисе и на Московском железнодорожном узле. А рядом с транспортно-логистическими центрами либо в их границах будут находиться грузовые сортировочные станции. Так что от строительства ТЛЦ и закрытия грузовых дворов железная дорога только выиграет.

Отмечу, что существующие грузовые дворы закрываться будут не сразу, а только после ввода ТЛЦ.

Вообще же транспортно-логистические центры необходимо строить не только в Москве и области, но и в других регионах. И концепция развития терминально-складского комплекса уже начала (Гудок 28.05.14)

#### **Все дело в пересадке. "ИА РЖД-Партнер.ру". 29 мая 2014**

В рамках программы по развитию Московского железнодорожного узла строительству транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) отводится особое место. Поскольку комфортная пересадка пассажира с одного вида транспорта на другой важна не менее, чем сама комфортная поездка. Вопрос строительства ТПУ активно обсуждался в ходе недавно состоявшегося круглого стола "Развитие Московского железнодорожного узла. Инвестиции. Инновации. Инфраструктура", организованного газетой "Гудок".

Директор Института экономики и развития транспорта Федор Пехтерев назвал строительство ТПУ одной из стратегических задач развития Московского железнодорожного узла, особенно если учесть, что реализуется она и в рамках организации пассажирского движения на Малом кольце Московской железной дороги (МКЖД). На сегодняшний день, по словам Ф. Пехтерева, уже есть целая программа развития ТПУ. Их строительство решено осуществлять по двум направлениям: первое – плоскостные решения, которые отвечают исключительно за



пересадку пассажиров, второе – это ТПУ, которые по своему функционалу позволят разместить на своей территории и офисные помещения, и торговые площадки.

При этом, по словам заместителя начальника Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО "РЖД" Ильи Шмыголя, возможность построить капитальный транспортно-пересадочный узел есть далеко не всегда. В этом случае происходит некое благоустройство территории плоскостного ТПУ. "Это и освобождение зон прохода от торговли, если она мешает, и создание дополнительных остановочных пунктов или парковочных мест. Вот в этом и заключается понимание плоскостных транспортно-пересадочных узлов, – пояснил он. – Эта программа уже реализовывалась в прошлом году, когда было создано определенное количество таких пунктов. Продолжается она и в текущем году. Задача программы заключается в том, чтобы создать определенные комфортные условия для пассажиров еще до момента начала строительства каких-то серьезных сооружений", – пояснил он.

Генеральный директор ОАО "Росжелдорпроект" Андрей Волков заострил внимание как раз на ТПУ, которые решено строить в пределах МКЖД. "Открытие пригородного и пассажирского радиально-кольцевого движения – это прежде всего строительство 31 транспортно-пересадочного узла. На одном из заседаний транспортной комиссии Москомархитектуры было принято решение разделить эти остановочные пункты на четыре группы. К первой будут относиться 12 остановочных пунктов, позволяющих осуществить пересадку с пригородного транспорта на наземный, во вторую входят 12 пунктов, где можно будет пересесть на наземный транспорт и метрополитен. К третьей группе относятся 6 остановочных пунктов, которые позволят осуществить пересадку на наземный транспорт и радиальные направления Московской и Октябрьской железных дорог. К четвертой будет отнесен 1 ТПУ, который позволит осуществить пересадку на все четыре вида транспорта", – отметил А. Волков.

Очень важно предусмотреть именно тесную связь кольцевого направления с радиальным, считает первый заместитель генерального директора ОАО "МКЖД" Алексей Зотов, и сейчас эта работа активно ведется. "Мы понимаем, что раньше эти пункты создавались совершенно по другой схеме и не были привязаны к МКЖД. Если мы сейчас оставим все как есть, то комфортной пересадки не будет – ни один пассажир не пойдет по дороге порядка 600 м, чтобы пересесть на другой вид транспорта. К примеру, ему должно быть удобно оставить свою машину и воспользоваться общественным транспортом", – сказал он.

Заместитель начальника дирекции строящегося метрополитена ГУП "Московский метрополитен" Владимир Моисеев и вовсе считает, что для Москвы строительство ТПУ – это сейчас приоритет номер два после строительства метро. "Мы видим как за последние 10 лет изменился наземный городской транспорт, в частности, налицо прогресс подвижного состава в метро. В то же время пространство, позволяющее осуществить пересадку, осталось практически в таком виде, каким оно было 10–20 лет назад. Основная задача – привести его в соответствие, согласно новым требованиям, и общественному транспорту, и качеству жизни", – заявил В. Моисеев.

Стоит также отметить, что вопрос строительства ТПУ уже вышел за пределы Московского транспортного узла. И. Шмыголь отметил, что задача строительства ТПУ является глобальной и ОАО "РЖД" распространяет ее на всей территории РФ. "Уже сейчас в 31 регионе подписано совместное соглашение по строительству ТПУ. В этом контексте стоит выделить Москву: руководством города не только была принята единая программа развития транспортно-пересадочных узлов и определены различные участники, но и до сих пор данная программа остается на контроле", – сообщил он.

Конечно, при реализации данных проектов невозможно избежать проблем и рисков. В первую очередь нет развитой нормативной базы, касающейся ТПУ, да и само понятие только с недавних пор стало возникать в нормативных документах. "Есть четкие требования к тому, что такое железнодорожный или автовокзал, но понятие транспортно-пересадочных узлов укрепляется только сейчас во многом в результате той работы по их созданию, которая ведется последние несколько лет. Вторая проблема связана с тем, что земельные участки, на которых приходится реализовывать проекты, имеют разных собственников. Если речь идет о полосе отвода железной дороги, то это федеральная собственность, есть городская земля, а также территория, переданная в аренду метрополитену или автовокзалу. Понимая это, мы пошли по пути создания совместных предприятий в регионах по такому же принципу, как и в Москве. Если же осуществлять строительство самостоятельно (только силами РЖД) или только в полосе отвода, то это можно будет назвать реконструированным вокзалом, но никак не ТПУ. Однако зачастую речь идет о более крупном строении, покрывающем собой как железнодорожные территории, так и городские", – рассказал И. Шмыголь.

Если говорить о рисках, связанных с реализацией подобных проектов, то, по мнению В. Моисеева, самым главным из них является общественное мнение людей, проживающих рядом с этим узлом. "Зачастую это самый серьезный фактор, и здесь важно, чтобы этот объект не был центром притяжения дополнительных потоков, он должен обеспечивать уже существующий поток и предоставить какие-то дополнительные функции и удобства проживающим рядом людям", – говорит он.

Не будем забывать, что некоторые ТПУ подразумевают и организацию торговых площадей на своей территории, и коммерческий вопрос также обсуждается. И тут важно учесть, что коммерческая составляющая должна быть сопутствующей и не мешать движению пассажиров.

Реализация таких проектов – это большие затраты, поэтому привлечение частных инвесторов является вполне допустимой мерой. А по словам заместителя директора АНО "Дирекция Московского транспортного узла" Андрея



Кахидзе, строительство ТПУ является как раз одним из коммерчески целесообразных проектов, который заинтересует бизнес.

И. Шмыголь также отмечает, что в Москве есть точки с большим пассажиропотоком, особенно это касается мест пересадки с железнодорожного транспорта на метрополитен или городской транспорт. "Зачастую они были заняты коммерцией, иногда не вполне легальной. Мы понимаем, что большой пассажиропоток может породить определенный коммерческий интерес, и наша задача сделать так, чтобы инвестор мог вложить деньги непосредственно в развитие инфраструктуры, оказывая при этом вполне цивилизованные услуги. Другое дело, что это должно быть под руководством городских властей. Все-таки в первую очередь – это ТПУ, а уже во вторую – коммерческая площадка", – пояснил он.

Данные проекты по большей части рассматриваются как инвестиционные. Но И. Шмыголь подчеркнул, что сначала нужно создать соответствующую документацию, и сейчас этот вопрос активно прорабатывается. "Это проект планировки, выкуп земли (по возможности), которая занята третьими лицами, получение разрешительной документации и проектирование, что само по себе будет достаточно сложной задачей. Совместно с руководством города мы работаем в этом направлении, и я думаю, что есть все основания полагать, что в ближайшее время это будет реализовано", – заключил он.

Безусловно, иллюзии о том, что ТПУ появятся сами собой в течение нескольких дней, нет. На это требуется и время, и средства, и квалифицированные кадры. Но то, что этот вопрос все более интересует правительство Москвы, уже вселяет определенный оптимизм. И если все условия комфортной пересадки будут соблюдены, то пассажиры с куда большей охотой будут прибегать к услугам общественного пассажирского транспорта. ([ИА РЖД-Партнер.ру](http://ИА РЖД-Партнер.ру) 29.05.14)

### **Строительству моста пока не достаёт инвестиций. "Гудок". 29 мая 2014**

В Амурской области и Еврейской автономной области компания "Петропавловск – Чёрная Металлургия" реализует проект горно-металлургического кластера. В настоящее время завершается строительство одного из его предприятий – Кимкано-Сутарского ГОКа.

Юрий Макаров, генеральный директор ООО "Кимкано-Сутарский горно-обогатительный комбинат"

Главная наша надежда, и этого мы не скрываем, – металлургические производства в соседних странах Азиатско-Тихоокеанского региона. Туда наша продукция пойдёт с минимальными транспортными издержками, что должно быть выгодно покупателям.

Более того, у российского Дальнего Востока просто великолепные отношения с Китаем. Там большой рынок сбыта, здесь переработка ресурсов, да и очень много других точек соприкосновения. С КНР мы можем и обязательно будем развивать экономические связи.

Однако сегодня встал вопрос финансирования строительства железнодорожного моста через реку Амур в районе села Нижнеленинское и китайского города Тунцзян. Это сооружение должно стать частью нашей инфраструктуры. Мы в течение шести лет готовили его проект, собрали всю необходимую документацию, прошли Государственную экспертизу. Но, к большому сожалению, денег на его реализацию у инвесторов найти не сумели. Сметная стоимость российской части мостового перехода и левобережного подхода с учётом подписанных изменений в межправительственном соглашении составляет 7,9 млрд руб. Нам не удалось убедить инвесторов, потому что это проект, не специфический для IRC Ltd (бренд, под которым "Петропавловск – Чёрная Металлургия" работает на Гонконгской фондовой бирже). Ведь мы занимаемся добычей, переработкой и обогащением полезных ископаемых. Вместе с тем мост нам очень нужен, так как позволяет сократить путь доставки продукции в Юго-Восточную Азию и снизить конечные цены на продукцию. Радует, что проектом заинтересовался Фонд развития Дальнего Востока. Мало того, к нему подключился и Российский фонд прямых инвестиций. Сейчас его специалисты проводят технический и юридический аудит проекта, ведут переговоры с потенциальными партнёрами. Надеюсь, что здесь всё пройдёт благополучно и через некоторое время мы получим необходимый и ЕАО, и всему Дальнему Востоку железнодорожный мостовой переход через великую реку Амур.

О нашем проекте говорилось в конце апреля на заседании в областном правительстве во время визита премьер-министра Дмитрия Медведева. Для себя я чётко уяснил, что у руководства страны есть большой интерес к развитию ЕАО. Также федеральный центр рассматривает такие проекты, как кластер чёрной металлургии Приамурья, в виде долгосрочных инструментов развития не только для отдельной области, но и всего региона.

Хотя не совсем ясна позиция правительства по вопросу строительства железнодорожной линии Февральск – Шимановск в Амурской области, которая напрямую влияет на нашу работу в ЕАО. Этот участок необходим для разработки Гаринского железорудного месторождения. Первично обогащённая руда оттуда пойдёт на дальнейшую переработку на фабрику Кимкано-Сутарского ГОКа. Проект капиталоемкий, стоит 16 млрд руб. – сами мы его не осилим.

Между тем ввод этого месторождения в эксплуатацию к 2019 году позволит бюджету получать до 1,5 млрд руб. налогов ежегодно только от наших, недропользовательских проектов. А ведь ещё надо учитывать налоговые



**PETROPAYLOVSK**



поступления от наших смежников – ОАО "РЖД", операторов-перевозчиков, энергетиков. Словом, окупаемость для казны очевидна.

**Для справки:** Название компании: *ГК Петропавловск (офис в Москве)* Регион: *Москва* Адрес: *105082, Россия, Москва, Рубцов переулок, 13* Вид деятельности: *Горнодобывающая промышленность* Телефоны: *(495)3802810* Факсы: *(495)3802811* E-Mail: [contact@petropavlovsk.net](mailto:contact@petropavlovsk.net) Web: <http://www.petropavlovsk.net/ru> Руководитель: *Ермоленко Сергей Егорович, генеральный директор (Гудок 29.05.14)*

### **Контейнеры отправят в полет. "ИА РЖД-Партнер.ру". 29 мая 2014**

ОАО "РЖД" в рамках ПМЭФ-2014 предложило новый проект по перевозке контейнеров с помощью магнитной левитации: его планируется реализовать в порту Усть-Луга как прообраз транспорта будущего.

На первом этапе планируется разработать технические и технологические решения основных элементов транспортной системы на магнитном подвесе, а после этого участок такой системы протяженностью около 3 км намечено создать в Усть-Луге. Это стало поводом для соглашения о научно-техническом сотрудничестве, которое подписали президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин и генеральный директор ГК "Росатом" Сергей Кириенко.

"Мы подписали соглашение, а работа уже идет, – прокомментировал С. Кириенко. – Здесь, в Санкт-Петербурге, в Научно-исследовательском институте электрофизической аппаратуры (ОАО "НИИЭФА" им. Д. В. Ефремова) уже создан участок на 250 м сверхпроводниковых магнитов, проект полотна будущего для скоростных поездов на магнитной подушке".

Подробности уточнил начальник Центра инновационного развития – филиала ОАО "РЖД" Александр Корчагин. Он напомнил, что перевозчик является координатором проектов транспортных систем на магнитной левитации. Холдинг инициировал исследования по магнитолевитационному транспорту, и они вскоре стали развиваться в рамках сотрудничества холдинга с Российским фондом фундаментальных исследований.

В ОАО "РЖД" настояли на том, чтобы в список тем исследований по направлению "Транспорт и космические системы", финансируемых в рамках ФЦП "Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2014–2020 гг.", было включено направление по созданию подобных транспортных систем. При этом холдинг стал выступать координатором соответствующей технологической платформы и поддерживать наиболее интересные проекты по конкретным тематикам исследований в сфере магнитной левитации. И теперь соглашение с "Росатомом" должно придать дополнительный импульс совместным разработкам ОАО "РЖД" с ОАО "НИИЭФА" им. Д. В. Ефремова, который является структурой концерна.

Что касается создания транспортной системы на магнитном подвесе в Усть-Луге, то, как сказал А. Корчагин, речь идет о пилотном проекте, в котором заинтересованы также и портовики. Они готовы построить магнитолевитационный участок, по которому будут передвигаться платформы с контейнерами. Правда, для старта проекта необходимо принять соответствующее правительственное распоряжение. Ведь речь идет о солидных объемах инвестиций в создание прообраза безрельсового транспорта будущего.

Конвейерный магнитолевитационный транспорт способен облегчить перемещение контейнеров между морским и сухим тыловым терминалами, пояснил руководитель Научно-образовательного центра инновационного развития пассажирских железнодорожных перевозок Анатолий Зайцев.

В целом же ученые предложили ОАО "РЖД" два проекта, связанные с контейнерными перевозками грузов на принципах магнитной левитации. Первый – это контейнерный мост между крупным морским портом (Санкт-Петербург или Усть-Луга) и Москвой. Второй – конвейерная дорога между причальным комплексом и сухим тыловым терминалом.

Такая дорога не потребует обеспечения сверхскоростей. Вполне достаточно, если платформы с контейнерами смогут двигаться по нему с маршрутной скоростью до 200 км/ч. Главное, что станет возможным оперативное перемещение судовых партий контейнеров от площадки, где они будут накапливаться, до причалов. Это ускорит обработку флота.

А. Зайцев полагает, что при достаточных объемах перевозок подобный проект может быть вполне окупаемым. Кроме того, он может стать опытным полигоном для отработки технологий строительства магнитолевитационного контейнерного моста на гораздо большее расстояние.

В России есть производители компонентов для магнитной левитации, что делает проект "летающих" контейнеров в порту Усть-Луга вполне реальным, отметил генеральный директор ЗАО "СуперОкс" Сергей Самойленков. "Уверен, что в РФ у РЖД найдутся партнеры, способные выпускать сверхпроводниковые материалы", – добавил он. Эта технология обеспечивает достаточно большое расстояние подвеса между полотном и подвижным составом, что дает возможность оптимизировать затраты на стоимость создания магнитолевитационной транспортной инфраструктуры.

Что касается действующей модели подвеса, то она, по словам С. Самойленкова, будет представлена уже летом в Санкт-Петербурге – на II Международной научной конференции "Магнитолевитационные транспортные системы и технологии". Разработчики обещают наглядно продемонстрировать модель платформы весом 50 кг, подвешенную на основе принципа магнитной левитации.



Остается добавить, что в ОАО "РЖД" учитывают накопленный за рубежом опыт создания магнитолевитационных систем (трассы Transrapid в Китае и Maglev в Японии), однако не стремятся его копировать. Дело в том, что в данных системах все равно используются рельсы: они нужны для разгона состава, а дальше уже включается магнитная левитация и поезд "летит" над землей. В РФ хотят построить систему, в которой подвижной состав подвешивается в магнитном поле практически в начале движения. И здесь уже рельсы поезду не нужны. Таким образом, речь идет о принципиально новом типе транспортировки – безрельсовой дороге, что существенно экономит издержки при ее эксплуатации. ([ИА РЖД-Партнер](#).ru 29.05.14)

#### **"Стройтрансгаз" Тимченко отремонтирует ж/д пути "дочки" "Газпрома" на Ямале. "Ведомости". 29 мая 2014**

ЗАО "Стройтрансгаз" (СТГ) получило заказ "дочки" ОАО "Газпром" — ООО "Газпромтранс" (ГПТ) — на капитальный ремонт железнодорожных путей, арендованных ямальским филиалом ГПТ, следует из материалов, размещенных на сайте госзакупок.

СТГ стала победителем в 4 лотах соответствующего открытого тендера, проходившего в форме запроса предложений. Компания предложила выполнить заказ за 892,4 млн руб. при общей начальной (максимальной) цене контрактов в 892,6 млн руб. Работы должны быть проведены на четырех участках железнодорожной линии Обская-Бованенково: разъезд Скальный — 168 км (7,93 км), разъезд 8 — Паюта (1,25 км), Паюта — разъезд 10 (21,16 км) и на разъезде 10 (1,55 км).

Другими претендентами на заказ были ОАО "Инжиниринговая компания "Научно-исследовательский институт коммунального водоснабжения и очистки воды", ООО "Связьстроймонтаж", ООО "Сигмастрой" и ЗАО "Стройпутыинвест".

Группа "Стройтрансгаз" объединяет ряд инжиниринговых активов, в том числе занимающихся инфраструктурным строительством. Владельцами Stroytransgaz Holding являются Геннадий Тимченко (63%) и его партнеры по бизнесу Михаил Кенин (5,7%) и Максим Воробьев (11,3%), а также Газпромбанк (MOEX: GZPR).

"Газпромтранс", созданный в 2002 г., объединяет железнодорожные активы "Газпрома". Сейчас в парке компании более 10 000 вагонов, маневровые тепловозы, путеремонтная и снегоуборочная техника, сортировочные и погрузочно-разгрузочные станции, пути общей протяженностью более 223 км, а также центры техобслуживания локомотивов и инфраструктуры. (Ведомости 29.05.14)



## Новости зарубежных железных дорог

### **"Укрзализныця" за 4 месяца увеличила перевозки грузов международного сообщения на 3,4%.**

Перевозки внешнеэкономических грузов по сети железных дорог Украины в январе-апреле 2014 года возросли на 3,4% по сравнению с аналогичным периодом 2013-го и превысили 70,6 млн тонн, говорится в материалах Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины ("Укрзализныця").

Удельный вес внешнеэкономических перевозок в совокупном объеме, перевезенном по сети, повысился до 51,6% (против 49,7% в январе-апреле прошлого года).

Рост сегмента определили перевозки на экспорт, повысившиеся на 7,4%, до 48,1 млн тонн. В то же время, перевозки импортных грузов снизились на 3,3%, до 10,6 млн тонн. Снизился также транзит – падение составило 4,8%, до 11,9 млн тонн.

Внутренние перевозки грузов силами "Укрзализныци" за 4 месяца снизились на 4,1%, до 66,2 млн тонн. ([ИА РЖД-Партнер.ru](#) 23.05.14)

### **Первым замглавы Одесской ж/д назначен исполняющий обязанности начальника Донецкой ж/д Александр Заруба.**

Первым заместителем начальника Одесской железной дороги /ОЖД, филиал "Укрзализныци"/ назначен Александр Заруба, ранее исполнявший обязанности начальника и занимавший должность первого замначальника Донецкой железной дороги /ДЖД, филиал "Укрзализныци"/, говорится в материалах Украинских железных дорог /"Укрзализныци", УЗ/.

Александр Заруба назначен на должность приказом генерального директора УЗ Бориса Остапука от 21 апреля 2014 года.

Одесская железная дорога - обслуживает юго-западные области Украины. Пролегает по территории шести областей: Одесской, Николаевской, Херсонской, Черкасской, Кировоградской и Винницкой. (ТАСС 26.05.14)

### **Главой Одесской железной дороги назначен Виктор Фрунза.**

Кабинет министров Украины назначил Виктора Фрунзу начальником Одесской железной дороги /ОЖД/, говорится в материалах Украинских железных дорог /"Укрзализныци", УЗ/. До назначения Фрунзе возглавлял Ивано-Франковскую дирекцию железнодорожных перевозок Львовской железной дороги.

Прежний начальник ОЖД Николай Луханин занимал должность с апреля 2011 года по апрель 2014 года. (ТАСС 26.05.14)

### **Украина и ЕС договариваются о строительстве узкоколейной ж/д между Львовом и Варшавой.**

Украина и Европейский союз договариваются о строительстве узкоколейной железной дороги между Львовом и Варшавой. Об этом во время брифинга в Одессе заявил министр инфраструктуры Украины Максим Бурбак, сообщила пресс-служба Мининфраструктуры.

По словам Бурбака, Украина и Евросоюз выработали решение по строительству узкоколейной участка, который соединит Львов с Варшавой. Также будут проведены двусторонние переговоры по узкоколейке между Перемышлем и Львовом.

Также Украина и ЕС заинтересованы в организации транспортного сообщения между Балтийским и Черным морями. Кроме этого, недавно в Софии (Болгария) в рамках встречи министров транспорта стран-участниц ОЧЭС подписано совместное заявление между Украиной, Молдавией и Румынией относительно приоритетности развития дорожной инфраструктуры в районе Черного моря. А благодаря кредитной помощи международных финансовых организаций продолжается строительство Бескидского тоннеля, реконструкция дороги Киев-Харьков-Довжанский, подходы к Киеву и т.д.

Кроме того, Бурбак сообщил, что правительство готово предоставить госгарантии на 12,5 млрд грн для обновления железнодорожной инфраструктуры. В частности, средства планируется направить на модернизацию подвижного состава и электрификацию направления Одесса-Николаев. (РосБизнесКонсалтинг-Украина 27.05.14)

### **Украина готовится диверсифицировать способы поставок товаров в Европу.**

Министр инфраструктуры Украины Максим Бурбак считает необходимым создать все условия для транспортировки украинских товаров в страны ЕС в рамках реализации автономного преференциального торгового режима. По его словам, для этой цели имеются наработанные решения о строительстве узкоколейной железной дороги, которая соединит Львов и Варшаву. Кроме того, министр подчеркнул, что Украина и ЕС также заинтересованы в организации транспортного сообщения между Балтийским и Черным морями.

Важнейшей проблемой для Украины при ее интеграции в европейскую единую железнодорожную систему есть сужение ширины украинской железнодорожной колеи (1524 мм) к европейскому образцу (1435 мм), как в соседних Польше, Словакии, Венгрии и Румынии. Сейчас на границе с этими государствами существуют сложные системы



перевода подвижного состава поездов из колеи на колею, что значительно снижает эффективность работы железнодорожного транспорта, в частности во времени, сообщает УкрАгроКонсалт ([УкрАгроКонсалт](#) 28.05.14)

#### **На сети "Укрзализныця" повышается стоимость погрузочного ресурса.**

Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины ("Укрзализныця") повышает тарифы для вагонов в состоянии накопления под погрузку.

Соответствующая новация вводится как повышающая индексация грузовых тарифов для вагонов после выгрузки, идущих под накопление для последующей погрузки. Охватываемая категория – подвижной состав после выгрузки грузов 1-го, 2-го, 3-го тарифных классов; вид сообщения – экспортно-импортные и внутренние перевозки.

Новация не касается определенной категории грузов – зерновых и контейнерных грузов, энергетических газов, а также скоропорта. Оставлены без изменения тарифы и для негабарита, а также для грузов военного назначения.

Время введения в действие нового положения – с 30 мая 2014 г. ([ИА РЖД-Партнер.ру](#) 29.05.14)

#### **Тарифы на перевозки грузов жд транспортом в пределах Украины будут проиндексированы на 12,5% - "Укрзализныця".**

Летом 2014 г. планируется осуществить индексацию железнодорожных грузовых тарифов (на перевозки во внутреннем сообщении, экспортных и импортных) на 12,5%, что в среднем за год составит 6,2%. По инициативе "Укрзализныця" подготовлен проект приказа Мининфраструктуры "О внесении изменений Коэффициентов, которые применяются к тарифам Сборника тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом в пределах Украины и связанные с ними услуги", сообщает пресс-центр УЗ.

Согласно информации, после его согласования с другими министерствами и ведомствами, госрегистрации и официального опубликования начнут действовать новые тарифы.

Проектом приказа предусмотрено устранить диспропорцию в действующих грузовых тарифах на перевозку зерна жд транспортом. В частности, предлагается установить единый коэффициент к тарифам во время перевозки зерновых грузов железнодорожным транспортом независимо от вида сообщения. Это позволит увеличить тарифы на перевозку зерновых грузов во внутреннем сообщении.

Проведение индексации тарифов на перевозки грузов необходимо для частичной стабилизации финансового положения отрасли. В том числе, для поддержания в рабочем состоянии подвижного состава и обеспечения безопасности движения, что требует значительных расходов, поскольку изношенность основных фондов железнодорожной отрасли составляет почти 90%.

К тому же, за счет прибыли от грузовых перевозок осуществляется перекрестное субсидирование пассажирских перевозок, что в 2014 г. прогнозируется на уровне 7,4 млрд. грн.

Проект размещен на официальном сайте министерства в разделе "Регуляторная деятельность" для публичного обсуждения. (29.05.14)

#### **Железные дороги Грузии и Армении согласовали организацию перевозок.**

ЗАО "Южно-Кавказская железная дорога" и АО "Грузинская железная дорога" заключили соглашение об организации железнодорожных перевозок, которым регулируется широкий спектр вопросов в сфере сотрудничества при осуществлении пассажирских и грузовых перевозок между двумя государствами.

Как сообщили в пресс-службе ЮКЖД, стороны договорились об урегулировании вопросов технического характера во время организации движения поездов, передачи вагонов, грузов и контейнеров на передаточных станциях, согласовали условия и графики движения поездов, порядок их обслуживания локомотивными и поездными бригадами.

Особое внимание в соглашении уделено организации действий при происшествиях, авариях и стихийных бедствиях. В частности, стороны обязались оказывать взаимную помощь путем предоставления восстановительных поездов, грузоподъемных кранов, противопожарных средств, снегоочистителей, специальных восстановительных бригад, медперсонала. Железнодорожные администрации урегулировали порядок приема и сдачи вагонов на пограничной станции Садахло, процедуры передачи различных видов грузов, а также контейнеров.

Также ЮКЖД и ГЖД договорились о правилах пользования вагонами пассажирского парка, установив, что перевозки пассажиров и багажа между двумя железными дорогами осуществляются на основании соглашений между сторонами. (Logistic.ru 26.05.14)

#### **Казахстан Темир Жолы: День поддержки экспортера.**

27 мая 2014 года состоялся Круглый стол "День поддержки экспортера". Организаторами выступили Союз транспортников Казахстана "KAZLOGISTICS", "KAZNEX INVEST". В мероприятии приняли участие АГМП, НПП РК, ОЮЛ "АНЭК", ОЮЛ "КазАПО", ТОО "НМСК "Казмортрансфлот", АО "Павлодарский речной порт", Филиал АО "НК "КТЖ" - "Дирекция информационных технологий", Филиал АО "НК "КТЖ"- "Центр развития транспортной логистики", АО "KTZ Express", АО "Казтемиртранс", АО "Кедентранссервис".



Участники Круглого стола обсудили вопросы длительных сроков при организации отгрузки продукции, дополнительных расходов; возможности пересмотра тарифов на аренду вагонов АО "Казтеміртранс"; выбора маршрута при перевозке грузов; проблем согласования плана на перевозку грузов; перевозки экспортных грузов автомобильным транспортом; частичного поднятия компаниями ставки; необходимости дополнительных расходов на конвой по территории России и Беларуси; перспектив развития вступления в Евразийский экономический Союз, поддержки конкурентоспособности казахстанских экспортеров в рамках ЕЭП; увеличения ряда компаний ставок на перевозку грузов; трёхсторонних соглашений в сфере автомобильных перевозок; разрешения на вывоз в конце года сельхозпродукции; возможности перевозки грузов речным транспортом по реке Иртыш в гг. Омск, Тобольск, Тюмень, Ханты-Мансийск; возможности субсидирования малого и среднего бизнеса; перевозки плодоовощной продукции (проблемы с наличием специализированного подвижного состава); перевозки опасных грузов. Проблемы, препятствующие развитию экспортного потенциала казахстанских предприятий и ведению внешнеторговой деятельности за рубежом, стали еще острее ощущаться в связи с вступлением Казахстана в Таможенный Союз (ТС) и ближайшей перспективой оказаться во Всемирной Торговой организации (ВТО). Заместитель председателя "KAZNEX INVEST" Мейржан Майкенов в своем выступлении отметил: "Одним из ключевых моментов является высокая стоимость транспортных расходов. Для повышения уровня эффективности перевозок, необходима совместная деятельность экспортеров и транспортников в части планирования перевозок, рассмотрения возможности предоставления скидок на транзит через другие страны, создания общих маршрутных схем экспорта. Совместно с Союзом транспортников Казахстана "KAZLOGISTICS" планируется разработка маршрутной карты с экспортными данными для систематизации информации по тарифам и способам доставки". В ходе Круглого стола Заместитель председателя Союза транспортников Казахстана "KAZLOGISTICS", советник президента "АО "НК "КТЖ" Лавриненко Ю.И. отметил следующее: "В рамках вступления в ЕЭК казахстанским экспортерам необходима поддержка. Для более эффективной деятельности экспортерам необходимо проинформировать транспортников об объемах, продукции, для того, чтобы можно было сформировать и выстроить логистические цепочки и был эффективно использован подвижной состав. Тогда можно будет говорить об эффективных и приемлимых тарифах." В целом, участники пришли к мнению о необходимости создания рабочей группы по взаимодействию с АО "НК "КТЖ" для решения актуальных проблем экспортеров. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 28.05.14)

#### **Национальный железнодорожный оператор Болгарии внедрит управленческую систему стоимостью 4,4 млн евро.**

Болгарский национальный оператор железнодорожной инфраструктуры /NRIC/ запустил реализацию проекта по разработке и внедрению системы планирования и управления ресурсами, сообщает пресс-служба оператора. Заявленная стоимость управленческой системы оценивается в 4,4 млн. евро. Подрядчиком выступило объединение „АДНЕС". Разработка и внедрение системы планирования и управления ресурсами NRIC финансируется Европейским фондом регионального развития в рамках реализации целевой программы "Транспорт 2007-2013" - отмечается в сообщении пресс-службы. Завершение проекта запланировано на август 2015 года. (ТАСС 26.05.14)

#### **Железная дорога Молдовы за 4 месяца увеличила грузоперевозки на 18%.**

ГП "Железная дорога Молдовы" в январе-апреле 2014 года увеличила грузоперевозки на 18% по сравнению с аналогичным периодом 2013-го – до 1,64 млн тонн, говорится в материалах правительства Республики Молдова. Грузооборот железнодорожного транспорта за этот же период увеличился на 21%, до 371 млн т-км. Превалирующую номенклатуру грузов составили зерновые – 798 тыс. тонн (+82%). Еще 268 тыс. тонн составили черные металлы (-7%). Третья по удельному весу номенклатура, строительные грузы, показала спад на 11%, до 98 тыс. тонн. В апреле перевезено 375 тыс. тонн грузов (-0,7% к апрелю 2013 года). В сравнении с мартом текущего года объем повысился на 6,3%. ([ИА РЖД-Партнер.py](#) 27.05.14)

#### **Участники проекта "Викинг" утвердили новый сухопутный маршрут.**

Участники проекта "Викинг" (перевозки Балтийское море – Черное море) утвердили новый сухопутный маршрут, объединяющий Литву и Турцию. Новый маршрут, утвержденный в ходе совещания в Софии с участием железнодорожных администраций государств – участников проекта (Беларусь, Болгария, Литва, Молдова, Румыния, Украина), проходит транзитом по территориям Болгарии, Румынии, Молдовы, Украины, Беларуси. Его организация стала возможной благодаря присоединению к проекту "Викинг" нового участника – Румынии (перевозчик – государственная железнодорожная компания, АО "ЧФР МАРФА", оператор – компания "Роферспед").



По оценке участников проекта, новое сухопутное ответвление повысит конкурентоспособность маршрута "Викинг" в целом и позволит привлечь новые грузы – в частности, за счет организации перевозок Скандинавия – Турция. ([ИА РЖД-Партнер.ру](#) 28.05.14)

#### **Избран новый председатель совета Eesti Raudtee.**

Эксперт по экономическим вопросам Райво Варе избран новым председателем совета государственного предприятия Eesti Raudtee (Эстонская железная дорога), сообщила пресс-служба компании.

Помимо Р. Варе в совет компании входят Индрек Паал, Айвар Сьэрд и Урмас Сьырумаа.

В 2004–2007 гг. Р. Варе работал директором по развитию ЭЖД. В свое время он с отличием закончил юридический факультет Тартуского университета, а потом получил магистерскую степень в Estonian Business School. Во время переходного правительства был государственным министром и министром транспорта и коммуникаций. ([ИА РЖД-Партнер.ру](#) 28.05.14)

#### **Польская PKP LHS намерена развивать перевозки контейнеров через Украину.**

Компания PKP LHS (Польская ширококолейная железная дорога) намерена развивать перевозки контейнеров через Украину.

Новый проект, обнародованный в Одессе в ходе международного форума "Вызовы и перспективы сотрудничества в сфере транспорта", предусматривает создание нового международного контейнерного маршрута, получившего наименование "R1" – Польша – Украина – Молдова. Конечной точкой в Польше определена специальная экономическая зона в Замостье; конечной в Молдове – Рыбница (точка локализации ОАО "Молдавский металлургический завод").

Участниками проекта стали PKP LHS, "Укрзалізниця" и Молдавская железная дорога. Кроме того, привлечены УГЦТС "Лиски" (государственный контейнерный оператор, входящий в структуру "Укрзалізниця") и компания Levada Cargo (украинский экспедитор, позиционирующий себя в сфере контейнеризации массовых грузов).

Как сообщил, выступая в Одессе, член правления PKP LHS Мирослав Смульчински, определена основная загрузка нового маршрута - металл молдавского производства. "Благодаря найденным технологическим решениям по погрузке возможна перевозка как металлов, так и контейнерных грузов. На сегодня мы подыскиваем обратную загрузку, чтобы не возить порожние контейнеры, и открыты для предложений. Со своей стороны, все участвующие железнодорожные перевозчики уже предоставили сквозные ставки для нового маршрута", – сообщил М. Смульчински. ([ИА РЖД-Партнер.ру](#) 29.05.14)

#### **Канадский экспорт нефти по железной дороге в первом квартале достиг рекордной отметки в 160 тыс. баррелей в сутки.**

Канадский экспорт сырой нефти по железной дороге достиг рекордного уровня в 160 тыс. баррелей в сутки по итогам первого квартала 2014 года, сообщает Reuters со ссылкой на статистические данные Национального энергетического совета Канады.

Рост экспортных отправок нефти по ж/д в сравнении с аналогичным периодом прошлого года превысил 50 проц.

Объем суточной погрузки в январе-марте 2014 года составил 160 164 баррелей в сутки в сравнении с 105 632 баррелей в сутки в первом квартале 2013 года. К показателю погрузки 4 квартала 2013 года рост составил около 7 процентов.

Объемы железнодорожных перевозок нефти в Канаде стремительно растут в течение последних двух лет из-за дефицита мощностей экспортных трубопроводов.

Некоторые операторы /например Gibson Energy Inc, Imperial Oil/ спешно строят новые терминалы, которые позволят загружать составы из более чем 100 вагонов совокупной вместимостью до 70 000 баррелей. (ТАСС 27.05.14)

#### **"Укрзалізниця" увеличила отправку грузов с использованием унифицированной накладной. "УНИАН". 27 мая 2014**

Железные дороги Украины в январе-апреле 2014 года увеличили отправку грузов с использованием унифицированной накладной ЦИМ/СМГС в 1,3 раза - до более 23,7 тыс. отправок.

Об этом УНИАН сообщили в пресс-службе Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины ("Укрзалізниця").

Согласно сообщению, за указанный период по унифицированной накладной ЦИМ/СМГС было осуществлено 14 412 отправок на экспорт (из них 142 контейнерных и 14 270 вагонных) и 207 отправок на импорт (из них 25 контейнерных и 182 вагонных).

При этом в транзитном сообщении с использованием унифицированной накладной осуществлено 9165 отправок (из них 5193 контейнерных и 3972 вагонных).



Основным грузом, который перевозился в январе-апреле текущего года по унифицированной накладной на экспорт, среди контейнерных отправок были пустые контейнеры под погрузку в направлении Румынии, среди вагонных отправок - лес и лесоматериалы, металлопрокат, руда, химические удобрения и другие грузы.

Основным грузом на импорт с использованием вышеуказанной накладной среди контейнерных отправок были древесностружечные плиты и древесно-стружечные плиты (ДСП), среди вагонных отправок - сталь, бензин, макулатура.

Основными транзитными грузами по унифицированной накладной среди контейнерных отправок были запчасти для автомобилей, пустые контейнеры, деревянная тара, среди вагонных отправок - возвращение собственных пустых полувагонов, цистерн, сахар, сланцевая посыпка.

Кроме того, за 4 месяца 2014 года по указанной накладной в Украину осуществлялись перевозки из Румынии, Чехии, Словакии и Германии.

Транзитом по территории Украины в Россию и Казахстан осуществлялись перевозки из Румынии, Чехии и Словакии. Также транзитом по территории Украины в Словакию осуществлялись перевозки из России.

Как сообщили в пресс-службе со ссылкой на начальника главного коммерческого управления "Укрзализныци" Юрия Меркулова, применение унифицированной транспортной накладной способствует развитию интермодальных перевозок сухопутными маршрутами в направлении Европа – Китай, в частности, ускорению доставки грузов за счет сокращения времени обработки перевозочных документов перевозчиками и таможенного оформления.

"С 2007 года по территории Украины совершено около 150 тысяч отправок, оформленных накладными ЦИМ/СМГС... Эта работа (работа по развитию интермодальных перевозок – УНИАН) ведется в различных направлениях - тарифной политике, техническом переоснащении, создании новых информационных технологий, обустройстве пограничных переходов, усовершенствовании технологии перевозочного процесса и сервиса услуг", - цитирует пресс-служба Меркулова.

Как сообщал УНИАН, железные дороги Украины в 2013 году увеличили отправку грузов с использованием унифицированной накладной ЦИМ/СМГС в 1,6 раза - до 57,8 тыс. отправок, из них было осуществлено 31,203 тыс. отправок на экспорт и 1,161 тыс. отправок на импорт.

Справка УНИАН. Перевозочный документ - унифицированная накладная ЦИМ/СМГС сближает две правовые транспортные системы Востока и Запада, поскольку в международном грузовом сообщении действуют различные правовые системы по перевозке грузов (ЦИМ и СМГС).

Использование унифицированной накладной упрощает процедуру пересечения границы, ускоряет движение грузов через границу, обеспечивает правовые гарантии клиентам при перевозках грузов железнодорожным транспортом из стран Европы в страны Азии, повышает эффективность товарооборота, улучшает качество обслуживания и уменьшает транспортные расходы грузоотправителей.

Решение о внедрении единой накладной ЦИМ/СМГС было принято на 34-й сессии Совета министров транспорта Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) 13-15 июня 2006 года в Софии. (УНИАН 27.05.14)

### **Зачем "Укрзализныце" занимать деньги на покупку вагонов. "Дело. Ежедневная газета". 28 мая 2014**

В главном ж/д-монополисте рассказали, где будут привлекать средства в размере 12,5 млрд грн для обновления железной дороги. Особое внимание привлекает расчет на заем у частных перевозчиков, под которые государство планирует предоставить гарантии

Министр инфраструктуры Максим Бурбак 15 мая озвучил планы закупки грузовых вагонов на ближайшее время: за два года железнодорожный парк планируется пополнить 11,85 тыс. новыми грузовыми вагонами украинского производства. Бурбак заявил, что в этом году планируется обеспечить создание надлежащих условий для приобретения для железнодорожной отрасли 2,8 тыс. полувагонов и 2,4 тыс. зерновозов, а в следующем году — 3,65 тыс. полувагонов и 3 тыс. зерновозов. Кроме того, в 2014 году средства также будут направлены на модернизацию путей, тепловозов и электровозов, приобретение путевой техники. Откуда ж/д-монополист — "Укрзализныця" — сможет получить подобную сумму?

В самом ведомстве Delo.UA сообщили, что на модернизацию и обновление железнодорожного транспорта в 2014 году планируется привлечение средств под государственные гарантии в размере 12,5 млрд грн. При этом "Укрзализныця" (УЗ) избрала несколько путей для получения необходимой суммы.

Так, часть суммы в размере 4,3 млрд грн, которая будет направлена на развитие путевого хозяйства, тягового подвижного состава, модернизацию пассажирского подвижного состава, электрификацию железнодорожного направления "Долинская — Николаев", реконструкцию путей, "Укрзализныця" намерена получить за счет выпуска облигаций внутреннего займа. Такая попытка получить средства добавит вес и так немалому долговому портфелю госструктуры.

По словам старшего аналитика ИГ "АртКапитал" Алексея Андрейченко, общая задолженность УЗ на сегодняшний день составляет 19 млрд грн. "Если долговая нагрузка будет дополнительной, то соотношение долга к EBITDA дойдет до 2, что вполне допустимо для компании", — говорит аналитик. Сейчас этот показатель для УЗ находится на уровне 1,7 при допустимом значении 3.



Еще одну часть для развития железнодорожного пассажирского транспорта в размере 5 млрд грн здесь намерены получить за счет выпуска облигаций государственными предприятиями, подчиненными Мининфраструктуры. Впрочем, какими — здесь так и не уточнили.

По словам Андрейченко, УЗ подчинена Мининфраструктуры, и если будут выделяться деньги на закупку ж/д пассажирского транспорта, то долг ляжет на структурные подразделения УЗ, которые, по сути, являются госпредприятиями в подчинении Мининфраструктуры.

"Кандидатов несколько, это могут быть вагоноремонтные заводы, может быть транспортно-логистическая компания УТЛЦ, может быть ГП Украинская железнодорожная скоростная компания. В структуре перечислены все ГП в подчинении УЗ и Мининфраструктуры", — отмечает эксперт. Он также указывает и на особенность — по специализации. "Это могут быть компании, которые имеют отношение к пассажирскому транспорту ("Украинская железнодорожная скоростная компания")", — полагает Андрейченко. Аналитик предлагает еще один возможный вариант поиска "спасителей" для УЗ — по денежным потокам. По его словам, это компании, которые будут генерировать денежные потоки необходимые для погашения облигаций ("Украинский транспортно-логистический центр", вагоноремонтные компании или "Укрзалізничпостач").

Вместе с тем в "Укрзалізнице" говорят о привлечении кредитных средств для обновления парка грузовых вагонов частными перевозчиками на сумму 3,2 млрд грн. Только вот второе размещение УЗ еврооблигаций на реализацию указанных проектов пока не предвидится, хотя ранее министр инфраструктуры заявлял о планах выпуска еврооблигаций в этом году. Впрочем, здесь сложностей также не должно возникнуть. Аналитик ИК "Арт Капитал" указывает, что госгарантии с большой вероятностью будут также предоставляться и частным компаниям на обновление парка грузовых вагонов. "Скорее всего, это тоже будут облигации внутреннего займа", — полагает он.

Однако такой метод получения средств обычно не приветствуется, ибо де-факто увеличивает суммарную задолженность государства, влияя на его возможность дальнейших заимствований. И в данном контексте вновь появляется вопрос уже существующего долгового портфеля компании. "Выделение госгарантий частным перевозчикам вместо УЗ может быть связано с необходимостью сдерживания роста ее долга. Но не понятно тогда, как сама "Укрзалізниця" будет обновлять свой собственный парк грузовых вагонов, который ей необходим для генерации прибыли для обслуживания долга", — говорит эксперт.

В ведомстве также рассказали, сколько средств в текущем году будет привлечено фактически на "обновления" железной дороги. Так, согласно проекту финансового плана, на 2014 год предусмотрены средства на приобретение подвижного состава за счет собственных средств на сумму 1,9 млрд грн, также предусмотрена модернизация, модификация основных средств за счет собственных и привлеченных средств в размере 2 млрд грн.

В 2015 году также планируется финансирование капитального строительства и закупку подвижного состава: за счет собственных средств — на сумму 2,9 млрд грн., за счет привлеченных средств — на сумму 3,6 млрд грн.

Ранее аналитик ИГ "Арт Капитал" отмечал, что даже в случае выполнения заявленных обещаний, покупка 6 тыс. грузовых вагонов в год позволяет только остановить рост износа, но не уменьшит его уровень. "Для того чтобы снижать величину износа парка грузовых вагонов, необходимо покупать больше единиц. В частности, для того чтобы полностью обновить парк за 10 лет, надо покупать около 15 тыс. вагонов в год", — указывал Андрейченко. Что касается пассажирских вагонов, для остановки роста износа необходимо как раз рассчитанное аналитиками ежегодное количество в 50 единиц. (Дело. Ежедневная газета 28.05.14)