

Продукты агентства INFOLine были по достоинству оценены ведущими европейскими компаниями. Агентство INFOLine 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 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 «Тематические новости»

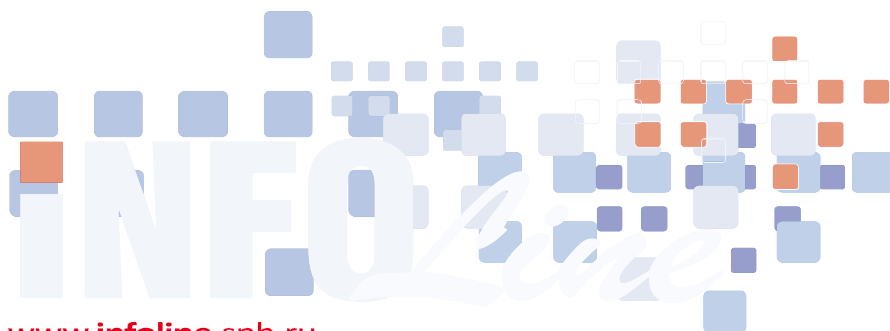
Железнодорожный транспорт РФ

Демонстрационная версия

Информационные услуги для Вашего бизнеса

- Тематические новости
- Отраслевая лента новостей
- Готовые маркетинговые продукты
- Заказные исследования
- Доступ к базе данных 7000 СМИ

и многое другое



Содержание выпуска

Общие новости железнодорожного транспорта 5

Baring Vostok и *Vostok New Ventures* вложились в автомобильные грузоперевозки. "Ведомости". 3 декабря 2019 8
 Минэкономразвития хочет создать единое окно для импортеров и перевозчиков транзитных грузов. "Ведомости". 3 декабря 2019..... 8

Госрегулирование 11

Итоги заседания Президиума Союза операторов железнодорожного транспорта, состоявшегося 14 ноября 2019 года. 11
 Уровень лоббизма монополии в связке РЖД – Минтранс является непроницаемым для бизнес-сообщества. 12

Железнодорожные грузовые перевозки 13

При введении повышающего коэффициента на отстой профицитных вагонов и понижающего на отстой дефицитных важно соблюсти баланс интересов. 13
 Погрузка на сети ОАО "РЖД" снизилась на 0,8% в январе-ноябре. 13
 РЖД принимают меры по сокращению отставания от плана погрузки для выхода на параметры. 14
 Вагон должен перемещаться. "Гудок". 14 ноября 2019 14
 Углем и рублём. "vgudok.com". 18 ноября 2019..... 15

Тарифы 19

ФАС подготовила проект по индексации тарифов РЖД в 2020 г на 3,5%. 19
 Предложение об увеличении ставок увеличит затраты грузоотправителей на обработку порожнего подвижного состава. 19
 Выпуска из протокола заседания правления ОАО "РЖД" № 52 от 15 октября 2019 г. 20
 Выпуска из протокола заседания правления ОАО "РЖД" № 52 от 15 октября 2019 г. 20
 Грузы испугались неизвестности. "Коммерсантъ". 20 ноября 2019..... 21

Контейнерные перевозки 23

"ТрансКонтейнер" и *Global Ports* расширяют сотрудничество. 23
 ПАО "ТрансКонтейнер" и ГК "РЕГИОН" начинают сотрудничать в области перевозок между Китаем и Европой. 23
 Прямой грузовой поезд отправится из ОЭЗ Китая в Ульяновск в декабре 2019 года. 24
 Ближе к земле: как Россия заработает на экспортных маршрутах. "Будущее России. Национальные проекты". 14 ноября 2019 25
 Ограничения необходимо снять. "Гудок". 19 ноября 2019..... 26

Международное сотрудничество 27

Минтранс РФ обсудил в КНДР сотрудничество в сфере железнодорожного и морского транспорта. 27
 Матвиенко сообщила о проекте по реконструкции кубинских железных дорог. 27
 Холдинг "РЖД" поможет построить железнодорожную линию в Монголии. 28

Новости ОАО "РЖД" 29

О внесении изменений в распоряжение ОАО "РЖД" от 20 июля 2016 г. 29
 О кадровых изменениях в ОАО "РЖД". 29
 Акимов: не вижу резона даже рассматривать вопрос о приватизации РЖД. 29
 ОАО "РЖД" выбрало 20 проектов для участия в корпоративном акселераторе. 30
 ОАО "РЖД" считает необходимым разработку типового договора между железной дорогой и морскими портами в части распределения ответственности за перевозки. 30
 ОАО "РЖД" и "Российская венчурная компания" создают два новых венчурных фонда. 31
 ОАО "РЖД" и ООО "Сухой Порт Южноуральский" договорились о развитии транспортно-логистического комплекса. 31
 Глава Минтранса заявил о шансах РЖД опередить "Почту" и получить 40 млрд. "РосБизнесКонсалтинг". 19 ноября 2019 32

Новости дочерних компаний ОАО "РЖД" 34

"РЖД Логистика", ГТЛК и группа *Freight Village RU* подписали соглашение о финансировании строительства складской инфраструктуры в ТЛЦ "Ворсино" (Москва). 34
 АО "ФГК" продлевает акцию на предоставление платформ отправлением с Дальневосточной ж.д. на 2020 год. 34
 АО "ФГК" предоставило скидку на вагоны для "Грузового экспресса". 35
 Утроение платформы. "Гудок". 4 декабря 2019 35

Новости ПАО "ТрансКонтейнер" 37

Группа "Дело" завершает оформление сделки по продаже неконтрольной доли в уставном капитале ООО "Управляющая компания "Дело". 37
 Группа "Дело" погрузилась в "ТрансКонтейнер". "ПРАЙМ". 27 ноября 2019 37
 Шишкарёв сможет выкупить весь "ТрансКонтейнер" на деньги Сбербанка. "РосБизнесКонсалтинг". 28 ноября 2019 38



У РЖД нет полноценной замены Трансконтейнеру. "ИА РЖД-Партнер.ру". 28 ноября 2019	39
"Росатом" станет совладельцем купившей "Трансконтейнер" группы "Дело". "РосБизнесКонсалтинг". 3 декабря 2019	39
Как Сергей Шишкарёв решил побороться за "Трансконтейнер" и победил. "Ведомости". 3 декабря 2019	41
"Росатом" станет совладельцем группы "Дело" Шишкарёва. "Ведомости". 3 декабря 2019	42

Новости АО "Первая грузовая компания" 43

ПГК тестирует перевозки металлопроката в полувагонах повышенной грузоподъемности	43
ПГК погрузила рекордный объем нефтепродуктов на юге России	43
Тарас Залужный: "Железные дороги должны быть драйвером экономического развития регионов"	44
Виктор Храпов: "Мы готовы обеспечить доставку по принципу "одного окна"	44
Вагону – эффективно работать. "Гудок". 29 ноября 2019	45

Новости частных операторов подвижного состава 47

Группа компаний "Новотранс" удвоила собственный капитал	47
"Новотранс" выиграл второй иск к "Сибантрациту"	47
Прогнозная рыночная стоимость активов ГК "Новотранс" за 2019 год составит 70 млрд. рублей	48
ГК "Дело" подала заявку на участие в аукционе по продаже "Трансконтейнера"	48
Freight village не стала участвовать в аукционе по продаже 50% "Трансконтейнера"	49
Атака Босова: владелец "Сибантрацита" прикрывает неудачи "черным пиаром"? . "Электронная газета Век". 14 ноября 2019	49
"Не всегда желание совпадает с действительностью". "Коммерсантъ". 21 ноября 2019	50

Инвестиционная и логистическая деятельность грузовладельцев 55

Операционные и финансовые результаты Публичного акционерного общества "Кузбасская Топливная Компания" за 3 квартал и 9 месяцев 2019 г.	55
Акционеры КТК избрали в совет директоров Михаила Гуцериева и еще двух новых членов	59
"Донской уголь" сократил выручку, но увеличил прибыль	60
"Востсибуголь" за 130 млн руб. ищет поставщика вагонов для вывоза каменного угля с разрезов	60
"Воркутауголь" завершила октябрь с новыми производственными рекордами	61
Горняки шахты "Березовская" угольной компании "Северный Кузбасс" ГК ТАЛТЭК зафиксировали новое производственное достижение.	61
Шахта "Комсомолец" компании "СУЭК-Кузбасс" досрочно выполнила годовой план по добыче угля	62
ММК ожидает в 2020 г роста производства стальной продукции на 2-3%	62
"Мечел" занял более 4 млрд рублей у дочерней компании	62
Еще две угольные шахты ЕВРАЗа досрочно выполнили годовой план	63
Шахта "Заполярная" первой в "Воркутауголь" выполнила годовой бизнес-план	63
Промпредприятия Кубани в январе-октябре привлекли инвестиций на 7,1 млрд рублей	64
Загорский трубный завод развивает партнерство с ММК	64
Отчёт Металлоинвеста о финансовых результатах за 3 квартал и 9 месяцев 2019 года	65
ЧМК отгрузил миллионную тонну рельсов для РЖД	66
"Северсталь" развивает процесс прототипирования новых видов продукции	66
"Северсталь" поставила более двух тысяч тонн проката для строительства космодрома "Восточный"	67
"Стройсервис" получит угольный участок в Кузбассе за 250 млн рублей. "Коммерсантъ". 12 ноября 2019	68
Магнитка инвестирует \$5 млрд за шесть лет. "Ведомости". 15 ноября 2019	68
ММК загоняет конкуренцию. "Коммерсантъ". 18 ноября 2019	69
"Иркутскэнерго" стягивает угольную пыль. "Коммерсантъ". 20 ноября 2019	70
Российских металлургов не испугало падение мировых цен на сталь. "Ведомости". 20 ноября 2019	71
Российские компании начинают отворачиваться от угля. "Беллона". 29 ноября 2019	74
"Порядка стало больше". "Коммерсантъ". 2 декабря 2019	77

Новости лизинговых компаний 81

S&P подтвердило рейтинг "Трансфин-М", прогноз ухудшен до негативного.	81
Профессиональная команда — основа успешной работы. "РосБизнесКонсалтинг". 19 ноября 2019	81
ГТЛК — это глобально. "РосБизнесКонсалтинг". 19 ноября 2019	86
Цифровизация в лизинг. "РосБизнесКонсалтинг". 19 ноября 2019	87
Распилить и склеить. "vgudok.com". 21 ноября 2019	90
Fitch улучшило прогнозы по рейтингам ГТЛК и "Росаеролизинга" до позитивного.	90

Новости региональных железных дорог 92

Развитие транспортно-логистических услуг в Омском регионе ЗСЖД позволило привлечь новых грузоотправителей.	92
Погрузка на Северной железной дороге в ноябре 2019 года снизилась на 1,6%	92
Погрузка на Горьковской железной дороге составила 28,5 млн тонн за 11 месяцев 2019 года	93
Рост объема погрузки на Калининградской железной дороге с января по ноябрь составил 1,1 %	93
Погрузка в Орловско-Курском регионе МЖД выросла на 6,9% в январе - октябре 2019 года	94
Погрузка на Приволжской железной дороге составила 33,5 млн тонн в январе-ноябре	94
Погрузка на ЗабЖД увеличилась на 7,5% в ноябре 2019 года	95
Погрузка на СКЖД составила более 63 млн тонн за 11 месяцев	95
Погрузка на Южно-Уральской железной дороге в ноябре 2019 года составила 5,8 млн тонн	96
Погрузка на Свердловской железной дороге за 11 месяцев выросла на 0,7%	96



Погрузка на ДВЖД в ноябре 2019 года выросла на 1 % и составила 4 млн 190 тыс. тонн.	97
Первое "угольное" предупреждение. "Гудок". 19 ноября 2019	97
Дни открытых магистралей. "Гудок". 21 ноября 2019	98

Развитие сети ВСМ 100

Акимов: строительство ВСМ должно предполагать сеть магистралей на юг страны и в Европу.	100
Минфин оставит без бюджетных денег новую железную дорогу Петербург-Москва. "РосБизнесКонсалтинг". 29 ноября 2019	100

Развитие железных дорог 101

"Сибантрацит" предложил концессию по проекту строительства второго Северомуйского тоннеля.	101
Глава Липецкой области Игорь Артамонов обсудил перспективы сотрудничества с руководством ЮВЖД.	101
Инвестиции в реконструкцию железнодорожного пути на СКЖД за 10 месяцев составили 5,2 млрд рублей.	102
СКЖД вложила 166 млн руб. в реконструкцию ж/д участка на Тамани в 2019г.	102
Более 290 километров пути отремонтировано в Казанском регионе ГЖД в 2019 году.	102
Железную дорогу в "Титановую долину" (Свердловская область) запустят на два года позже.	103
Более 100 километров пути отремонтировано в Ижевском регионе ГЖД в 2019 году.	103
Более 400 км пути отремонтировано на ВСЖД в 2019 году.	104
Республику Тыва соединят железной дорогой с Красноярским краем.	104
РЖД выделят на проектные работы по строительству ветки Элегест-Кызыл-Курагино 5,7 млрд руб.	104
Транзитное грузовое движение намерены вынести из центральной части Санкт-Петербургского транспортного узла.	105
ОАО "РЖД" вложит 10,5 млрд рублей в развитие железнодорожной структуры ЕАО до 2021 года.	106
Власти Приморья рассказали, когда обсудят возведение ж/д моста в Китай.	106
Поезд взял разгон. "Российская газета". 14 ноября 2019	107
Соединение идет на пользу. "Гудок". 14 ноября 2019	108
Босов предложил отдать второй тоннель в "узком месте" БАМа за 150 млрд. "РосБизнесКонсалтинг". 14 ноября 2019	108
Глава ФАС предложил РЖД отказаться от морских портов в пользу БАМа. "РосБизнесКонсалтинг". 15 ноября 2019..	109
Цель – рост поездопотока. "Гудок". 15 ноября 2019	111
Птица-стройка. "Коммерсантъ". 19 ноября 2019	112
Поправки сэкономят время. "Гудок". 20 ноября 2019	112
Габариты требуют точности. "Гудок". 20 ноября 2019	113
"Окна" взяли на контроль. "Гудок". 28 ноября 2019	114
Инфраструктура не успевает за бизнесом. "ИА РЖД-Партнер.ру". 29 ноября 2019	115
Смарт-поезда вместо тяжелых грузовиков. "Гудок". 3 декабря 2019	115

Новости зарубежных железных дорог 117

Досрочно выполнен План перевозок грузов ОСЖД между РК и КНР.	117
В январе-ноябре объем железнодорожных грузоперевозок увеличился на 10%. (ЮКЖД)	117
Казахстанские и Литовские железнодорожники обсудили вопросы сотрудничества в сфере грузовых перевозок.	118
Министр анонсировал рассмотрение вопроса дальнейшей работы Крайцова во главе УЗ.	118
Набсовет "Укрзалізниця" убежден в необходимости анбандлинга УЗ и превращения ее в холдинг.	119
Эстония начала строительство железнодорожной магистрали Rail Baltic.	119
Компания RB Rail AS в конце концов прекратит свое существование. "ИА РЖД-Партнер.ру". 2 декабря 2019.....	120



Введение

Транспорт относится к стратегическим отраслям экономики и одним из основных геополитических инструментов России. Транспортная сеть России вследствие большой территории страны является одной из самых протяженных в мире. Она включает в себя 1,171 млн км автомобильных дорог с твердым покрытием, 87 тыс. км железнодорожных путей общего пользования, 101 тыс. км водных судоходных путей, 250 тыс. км трубопроводов. В транспортной сфере РФ действует около 163 тыс. зарегистрированных предприятий, из которых 52 тыс. работают в области сухопутного транспорта, 2 тыс. – водного, около 1 тыс. – воздушного, а также более 100 тыс. организаций занимается вспомогательной и дополнительной транспортной деятельностью. Среднегодовая численность работников транспортных предприятий насчитывает 3,1 млн человек, что составляет 6,1% от всего числа занятых в экономике. Доля транспорта и в логистике в структуре произведенного ВВП, увеличилась за последние 15 лет более чем в 2 раза – до 7%.

В структуре перевозок грузов в России преобладает автомобильный транспорт. В 2018 году автомобильным транспортом перевезено 5,54 млрд тонн грузов, что на 1,8% выше уровня 2017 года, железнодорожным транспортом – 1291,5 млн тонн грузов, что на 2% выше уровня 2017 года. Увеличение объема перевозок железнодорожным транспортом в 2016-2019 гг. стало возможным в результате роста экспортных перевозок сырьевых грузов (в первую очередь угля), активизации контейнерных перевозок, а также реализации ОАО «РЖД» комплекса мероприятий по предоставлению скидок в рамках «тарифного коридора» под гарантии грузооборота.

В 2019 году Правительство РФ утвердило Долгосрочную программу развития ОАО «РЖД» до 2025 года (ДПР). Общий объем инвестиционной программы до 2025 года с учетом средств прочих инвесторов оценивается в 10 трлн рублей. Инвестиционные затраты ОАО «РЖД» до 2025 годы по целевому сценарию составят 6 трлн рублей. К 2025 году предусмотрено обновление парка подвижного состава, в том числе тягового, с учетом заключения с производителями контрактов жизненного цикла. Запланированный объем указанных инвестиций оценивается в размере 3,9 трлн. рублей. Общий объем финансирования инвестиционной программы до 2025 года с учетом средств прочих инвесторов оценивается в 8,6 трлн. рублей. В 2019 году ОАО «РЖД» направит на приобретение локомотивов 88,6 млрд руб. - объем закупок составит 738 единиц.

В 2019 году ОАО РЖД перевезло 1278,1 млн тонн, или на 0,9% меньше, чем в 2018 году на фоне сохранения неблагоприятной конъюнктуры на рынке угля, что в сочетании с замедлением увеличения грузооборота (всего +0,2% в 2019 году) и ростом объемов выпуска подвижного состава обусловило формирование профицита универсального подвижного состава (полувагоны, крытые вагоны, платформы), несмотря на неблагоприятную эксплуатационную обстановку на сети «РЖД», и снижение арендных ставок и стоимости предоставления. Финансовый план ОАО «РЖД» на 2020 год предусматривает роста погрузки на 2,9% до 1315,2 млн тонн. Главным изменением на рынке операторов подвижного состава в 2019 году стало усиление консолидации рынка, следует из рейтинга [INFOLINE RAIL RUSSIA TOP](#). На конец 2019 года ООО «Атлант» после сделки с ВЭБ.РФ уже сформировало парк из более чем 52 тыс. вагонов, а после передачи всех вагонов «ВЭБ-лизинга» в 2020 году парк вырастет до 75 тыс. штук. «Модум-Транс» к концу года увеличил парк в управлении более чем до 80 тыс. единиц и вышел на третье место по величине парка в управлении, уступая только АО «Федеральная грузовая компания» и АО «Первая грузовая компания».

Услуга "Тематические новости: Железнодорожный транспорт РФ" – это собранная со всего рынка и систематизированная оригинальная информация о событиях рынка грузовых железнодорожных перевозок РФ и зарубежья. На основе данных из проверенных авторитетных и профильных источников формируется новостной бюллетень – постоянно обновляющаяся информационная карта для вашего бизнеса.

Характеристики информационного бюллетеня:

- ☑ Информационный бюллетень услуги "Тематические новости: Железнодорожный транспорт РФ" включает данные об **основных событиях отрасли**, происходящих на территории РФ и зарубежья.
 - ☑ Значимые новости содержат справки о компаниях, где предоставлена необходимая **контактная информация организаций**.
- Материалы информационного бюллетеня структурированы **по тематическим разделам**.

- Периодичность предоставления информационного бюллетеня согласовывается с клиентом и варьируется от 1 раза в неделю до 1 раза в месяц. Рекомендуемая периодичность предоставления тематических новостей по железнодорожному транспорту – **1 раз в неделю**.
- Суммарное количество оригинальных публикаций, включенных в один информационный бюллетень, в среднем составляет **160 материалов**.

Структура выпуска:

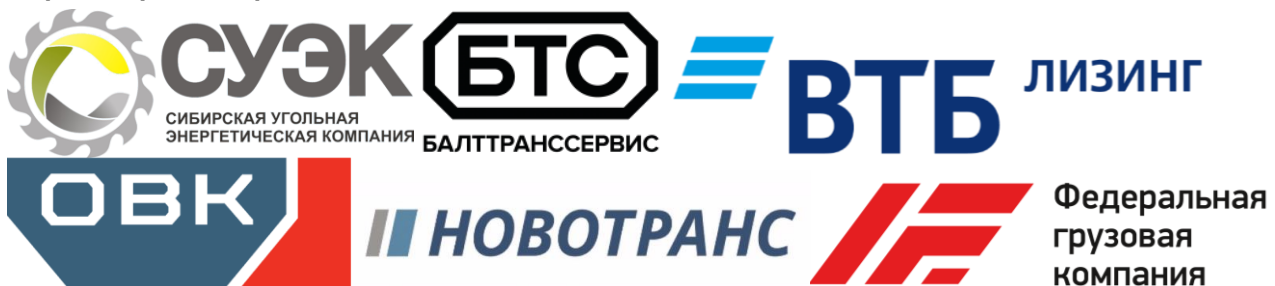
-
- Общие новости железнодорожного транспорта
- Госрегулирование
- Нормативные документы
- Железнодорожные грузовые перевозки
- Международное сотрудничество
- Отраслевые мероприятия
- Новости ОАО «РЖД»
- Новости дочерних компаний ОАО «РЖД»
- Новости региональных железных дорог
- Новости частных операторов железнодорожного состава
- Инвестиционная и логистическая деятельность грузовладельцев
- Новости лизинговых компаний
- Развитие железных дорог
- Новости зарубежных железных дорог
- Обзор прессы по отрасли (отраслевые и деловые закрытые и открытые источники)

Источники информации:

-
- эксклюзивные материалы, обнародованные компаниями, работающими на данном рынке;
- официальные документы Правительства РФ, федеральных и региональных органов власти (министерства, администрации и др.);
- материалы зарубежных и российских экспертных и аналитических центров;
- мониторинг СМИ, публикации в деловых и отраслевых массмедиа, материалы новостных лент информационных агентств;
- отраслевые порталы.

Предлагаем вам также ознакомиться с другими направлениями услуги "Тематические новости": [Тематические новости: Железнодорожное машиностроение РФ и стран ближнего зарубежья;](#) [Тематические новости Логистическая и складская деятельность РФ;](#) С полным списком тематик в линейке «Транспорт» вы можете ознакомиться на нашем сайте в разделе "[Тематические новости](#)".

Клиенты услуги "Тематические новости: Железнодорожный транспорт РФ" и исследований в транспортной отрасли:



**СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОТ INFOLINE!**

Тестовая 30-дневная подписка на услугу даст вам бесплатный доступ к оперативной информации о динамике рынка, изменениях в структуре ключевых компаний и колебаниях инвестиционного климата:

- ☐ **отрасль день за днем** – события и мероприятия в сфере железнодорожного машиностроения, новинки производства;
 - ☐ **буква закона** – презентация новых и описание изменений в уже действующих нормативных документах и государственных приказах, регламентирующих развитие отрасли;
 - ☐ **международная арена** – контакты, заключение сделок и договоров между российскими машиностроительными корпорациями и иностранными компаниями;
 - ☐ **лидеры и эксперты** – новости ведущих компаний железнодорожного машиностроения России;
 - ☐ **знания и технологии** – значимые события научных площадок и инновации;
 - ☐ **точки коммуникации** – анонсы и обзоры основных отраслевых мероприятий.
- Информационное агентство INFOLine также предоставляет услуги по **индивидуальному мониторингу СМИ** в соответствии с вашим техническим заданием.

Для оформления тестовой подписки и за консультацией по продуктам вы можете обратиться по телефонам: **+7 (812) 322-68-48** и **+7 (495) 772-76-40**, а также написать нам на электронную почту transport@infoline.spb.ru. Будем рады ответить на любые ваши вопросы!



Общие новости железнодорожного транспорта

В данном разделе приведены информационные сообщения о надотраслевых новостях, в которых идет речь о событиях не только рынка железнодорожного транспорта, но и других отраслей экономики. Кроме того в данный раздел входят материалы об особо значимых событиях транспортного рынка.

Baring Vostok и Vostok New Ventures вложились в автомобильные грузоперевозки. "Ведомости". 3 декабря 2019

Менее 10% акций одной из крупнейших транспортных компаний они купили за 600 млн рублей. Консорциум Baring Vostok и Vostok New Ventures приобрел за 600 млн руб. 9,1% транспортно-логистического оператора "Монополия", рассказали партнер Baring Vostok Максим Логинов и Илья Дмитриев - вместе с Екатериной Михайловой он контролирует оператора. Инвесторы выкупили допэмиссию.

ГК "Монополия" со штаб-квартирой в Санкт-Петербурге была основана в 2006 г. Она управляет флотом из 1400 сцепок (тягач плюс полуприцеп) - одним из крупнейших на рынке автомобильных магистральных грузоперевозок. В 2018 г. выручка компании составила 11,5 млрд руб., прогноз на 2019 г. - 18 млрд руб., приводит данные Дмитриев.

Исходя из стоимости сделки "Монополия" оценена примерно в 6 млрд руб. В Baring Vostok считают, что компания будет существенно дороже - она обладает потенциалом в \$1 млрд, полагает Логинов. Это связано главным образом с тем, что "Монополия" продолжит развивать собственную электронную площадку для управления FTL-грузами (full truck load - полная загрузка машины: оператор подбирает грузовик точно под размер груза), а также для бескарточного топливного процессинга, которым "Монополия" также занимается, объясняет Логинов.

Трансформировать бизнес-модель компания начала в 2016 г., запустив цифровую платформу monopoly.online. Через нее компания стала предлагать маршруты своих клиентов и с уже выстроенной логистикой рынку. Заказы, которые оказываются невостребованными другими перевозчиками, "Монополия" выполняет с помощью своего автомобильного парка. По словам Дмитриева, маржа при таком подходе невысока, но позволяет расти без инвестиций в расширение собственного автомобильного парка. В 2019 г. на эту платформу придется больше половины выручки "Монополии" - 10 млрд руб., прогнозирует он.

Деньги от Baring Vostok и Vostok New Ventures "Монополия" вложит в развитие электронной площадки - внедрение новых сервисов, в том числе финансовых, информационных, обещает Дмитриев, не исключены и новые вливания. "Будем наблюдать за развитием. Если появится смысл его ускорить, можем теоретически увеличить долю в "Монополии", - полагает Логинов, но речь не идет о контроле, для Baring Vostok это финансовая инвестиция. "Мы видим огромный потенциал бизнес-модели и верим, что сильная команда "Монополии" сможет его реализовать", - объясняет Логинов интерес к оператору. По оценке компании, только логистическая составляющая российского рынка автомобильных магистральных грузоперевозок (без учета складских расходов) превышает \$10 млрд. Сам рынок сильно фрагментирован, с тысячами грузоотправителей, с одной стороны, и более чем 1 млн перевозчиков - с другой, большая часть перевозчиков - владельцы одного грузовика, продолжает он. Такая фрагментация способствует появлению агрегаторов, уверен Логинов: исторически были офлайн-брокеры, им на смену приходят digital-игроки, тренд наблюдается во всем мире. Baring Vostok и прежде инвестировал в компании-агрегаторы, но в клиентском сегменте - в Avito, "Профи.ру" и др. "B2c-проекты быстрее переходят в digital, тогда как в b2b клиенты зачастую более консервативны. У нас были инвестиции в b2c, сейчас увидели аналогичный тренд в одной из b2b-индустрий", - говорит Логинов.

В автоперевозках идет трансформация структуры клиентской базы, считает гендиректор "Infoline-аналитики" Михаил Бурмистров: "Сокращается доля традиционных активных продаж с базами клиентов и входящими запросами - в пользу бирж и досок объявлений, а в 2018-2019 гг. - в пользу высокотехнологичных логистических платформ". Они обеспечивают малому и среднему бизнесу доступ к крупным клиентам, другим способом они вряд ли бы получили их заказ, подчеркивает Бурмистров.

Основателя Baring Vostok Майкла Калви, а также партнеров фонда Филиппа Дельпаль, Ивана Зюзина и Вагана Абгаряна арестовали в середине февраля 2019 г. по обвинению в хищении 2,5 млрд руб. у банка "Восточный". Калви и Дельпаль - под домашним арестом, остальные - в СИЗО. (Ведомости 03.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Минэкономразвития хочет создать единое окно для импортеров и перевозчиков транзитных грузов. "Ведомости". 3 декабря 2019

Пока его планируется открыть только для экспортеров



Минэкономразвития предлагает обеспечить доступ к единой цифровой платформе обмена данными (единое окно) импортерам и компаниям, грузы которых пересекают Россию транзитом. Варианты запуска такой системы министерство обсуждало в конце октября на заседании комитета по нацпроекту международной торговли. К февралю 2020 г. Минэкономразвития должно представить согласованный план запуска новой платформы. "Ведомости" ознакомились с копиями материалов, подготовленных к заседанию (представитель министерства подтвердил подлинность документов и решение комитета).

Система единого окна позволяет один раз предоставить в одинаковой форме данные и документы, которые затем будут многократно использоваться разными контролерами. Создать его власти хотели еще в 2014 г. Но с тех пор прошло пять лет, а вопрос так и не решен, говорит директор клуба "Россия - ОЭСР ВАВТ" Александра Коваль.

Информационные системы разных ведомств разрозненны, нет единого формата оформления документов, признает представитель Минэкономразвития. Компаниям приходится обращаться в каждый орган отдельно и готовить для каждого свои документы, подтверждает старший научный сотрудник РАНХиГС Галина Баландина. Существует около 70 разных форм, которые экспортер должен заполнять, рассказывает старший вице-президент РЭЦа Олег Енин: например, для получения транспортной субсидии экспортер собирает до 50 кг документов и все это везут в центр грузовиками.

Частично РЭЦ хочет решить проблему, создав механизм "одного окна". Он должен быть запущен в ноябре 2020 г., но только для экспортеров. С помощью системы они смогут подтверждать нулевую ставку НДС, проходить валютный и таможенный контроль. С 2021 г. к доступным сервисам добавят лицензирование, сертификацию, получение различных документов и др. Нужно распространить такой механизм и на импортеров, а также транзит, призывает Баландина.

Это и предполагает сделать Минэкономразвития. Кто станет оператором создаваемого единого окна, будет решено после согласования специальной модели - государственной (тогда оператором станет госорган) или корпоративной (тогда оператором будет государственная или частная компания). Бумажные документы, личное присутствие и предоставление одних и тех же бумаг будет исключено, говорит представитель Минэкономразвития.

Предложения министерства о распространении единого окна на всех участников обсуждаются, лаконичен Енин. Пилот системы единого окна можно сделать и на базе платформы РЭЦа, говорит представитель Минэкономразвития.

Пока некоторые ведомства работают над упрощением условий для бизнеса сами. Например, Федеральная таможенная служба (ФТС) уже обменивается информацией с ведомствами. Чаще всего с Ространснадзором и Росаккредитацией, рассказывает представитель службы. Через электронные системы можно подавать декларации, отслеживать выданные разрешительные документы, ограничения на ввозимые товары. Некоторые документы - например, уведомления о задолженности - с 2019 г. можно направлять только в электронном виде, говорит представитель ФТС. И если раньше паспорт сделки нужно было отдельно согласовывать сначала с ЦБ, а потом с ФТС, то теперь регулятор и контролер регулируют все между собой сами, дополняет Баландина.

Есть ведомства, которые работают только с бумагой, говорит президент группы "Континент" Станислав Тен, такие документы согласовывают долго, что особенно критично для скоропортящихся продуктов. Из-за этого приходится планировать экспортные поставки примерно за полгода, отмечает он. Подготовка документов во многом зависит от того, каким транспортом будут перевозиться грузы, под какой контроль последние попадают, подчеркивает директор по взаимодействию с госорганами ОТЛК ЕРА (транспортно-логистическая компания) Лариса Коршунова. Для каждого пункта пропуска есть свое время прохождения - продукция оформляется без задержек, настаивает представитель Россельхознадзора. Но экспортерам элементарно постоянно приходится дублировать сведения о себе - адрес, телефон, ИНН и др., говорит Коваль. В ЕС проблему дублирования решили, создав систему регистрации и идентификации экономических операторов, рассказывает она.

Когда будет создана единая система, будет проще выявить, какие функции и документы дублируются, говорит представитель Минэкономразвития. Система поможет и малому бизнесу, которому сложнее всех изучать все правила, отмечает Баландина.

Но механизм единого окна нужно еще хорошо проработать, говорит председатель совета директоров Global Rus Trade Анна Нестерова: например, бывают случаи, когда по вине логистической компании задерживается скоропортящийся товар, а потом начинаются выяснения, кто будет возмещать убытки, важно, чтобы платформа избавила рынок от недобросовестных партнеров.

Оценивать, насколько эффективно заработает система, Минэкономразвития предлагает в том числе с помощью рейтинга Doing Business, который рассчитывает Всемирный банк. К 2024 г. издержки компаний при прохождении границы должны сократиться: при экспорте - с 48 до 24 часов, а также с \$465 за одну поставку до \$250, при импорте - с 29 до 24 часов, с \$465 до \$250, говорится в подготовленном Минэкономразвития плане трансформации делового климата. (Ведомости 03.12.19)



[К СОДЕРЖАНИЮ](#)





Госрегулирование

В данном разделе приведены информационные сообщения о деятельности федеральных органов власти и ведомств федерального уровня, их инициативы, влияющие на развитие рынка железнодорожного транспорта РФ

Итоги заседания Президиума Союза операторов железнодорожного транспорта, состоявшегося 14 ноября 2019 года.

14 ноября 2019 года состоялось заседание Президиума Союза.

Одной из тем повестки дня заседания Президиума стала выработка позиции Союза по проекту федерального закона "О внесении изменений в статьи 104 и 105 Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации". Члены Президиума сошлись во мнении, что в текущей редакции Законопроект не может быть поддержан, необходимо довести соответствующую позицию Союза до сведения заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, а также Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству.

Президиум Союза также обсудил проект приказа Минтранса России "Об утверждении порядка проведения текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, включающего в себя критерии определения обеспеченности инфраструктуры пунктами текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, перечень неисправностей груженых или порожних грузовых вагонов, требующих текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, ответственность за качество проведения текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, порядок отцепки и прицепки груженых или порожних грузовых вагонов в пути следования в целях проведения текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, сроки направления груженых или порожних грузовых вагонов на текущий отцепочный ремонт грузовых вагонов, а также порядок определения размера платы перевозчику и (или) владельцу инфраструктуры в связи с такими отцепкой и прицепкой в случае, если текущий отцепочный ремонт грузовых вагонов был проведен по причинам, не зависящим от перевозчика и (или) владельца инфраструктуры". Члены Президиума отметили, что текущая версия проекта Приказа Минтранса России не соответствует требованиям Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации", а также создает существенные финансовые риски для владельцев вагонов. Принято решение рассмотреть на рабочей группе при Президиуме Союза перечень операций, осуществляемых при текущем отцепочном ремонте грузовых вагонов, стоимость которых уже учтена в тарифах, в целях недопущения двойной оплаты указанных операций, а также продолжить работу по обеспечению защиты интересов операторского сообщества при подготовке проекта Приказа Минтранса России.

На заседании Президиума обсуждались итоги проведенной работы в связи с инициативой об обязательной установке кассетных подшипников при капитальном ремонте колесных пар грузовых вагонов. Аппарату Союза совместно с заинтересованными компаниями-членами Союза поручено обеспечить мониторинг исполнения мероприятий, предусмотренных Протоколом совещания у заместителя Председателя Правительства Российской Федерации М.А. Акимова и Д.Н. Козака от 31 октября 2019 г. № МА-П9-100пр.

Кроме того, одобрено вступление в Союз ООО "Нефтехимическая транспортная компания", созданное СИБУР и "СГ-Транс". Напомним, что в 2019 году членами Союза стали 5 компании. На сегодняшний день в состав СОЖТ входит 32 железнодорожных оператора, которые обеспечивают подвижным составом большую часть всех грузовых перевозок на территории Российской Федерации.

В ходе заседания были затронуты и другие, актуальные для операторского сообщества темы, в том числе формирование в Союзе системы индикаторов рынка операторских услуг, а также вопрос о созыве и проведении внеочередного Общего собрания членов Союза и списка его участников.

Отдельно обсуждался вопрос индексации тарифов Прейскуранта № 10-01 на 2020 год, вынесенный ЗАО "Евросиб СПб-ТС". По общему мнению членов Президиума "заморозка" ежегодной индексации тарифов не может быть поддержана, т.к. такая индексация прямо предусмотрена Долгосрочной программой развития ОАО "РЖД"; неприменение механизма индексации влечет за собой существенные риски.

Вместе с тем, в ходе обсуждения отмечено, что помимо индексации базового уровня тарифов, индексация также распространяется на существующие надбавки к тарифам, что снижает конкурентоспособность перевозок, особенно в структуре высокодоходных грузов. При проводимой в последние годы оптимизации расходов ОАО "РЖД" не происходит изменений в общем базисе тарифной системы (при том, что ряд расходов компания больше не несет или они существенно снижены).

Членами Президиума поручено проработать эти вопросы на соответствующих рабочих группах при Президиуме Союза. (Совет операторов железнодорожного транспорта 14.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Уровень лоббизма монополии в связке РЖД – Минтранс является непрошибаемым для бизнес-сообщества.

Павел Иванкин, генеральный директор Института исследования проблем железнодорожного транспорта

Сегодня ОАО "РЖД" де-факто хочет управлять частными вагонными парками, создав подконтрольную саморегулируемую организацию, которая будет в том числе выделять необходимые вагоны под социально значимые грузы независимо от экономики процесса.

Такой подход, безусловно, имеет как положительные, так и отрицательные моменты. С одной стороны, существуют номенклатуры грузов, которые по факту не могут попасть на железную дорогу. Но нельзя забывать, что сегодня в России уже сформировался рынок грузовых вагонов, который работает по рыночным условиям и использование частного парка для перевозки лоббируемых грузов не всегда будет выгодно для грузовладельцев.

К тому же РЖД спекулируют своим монопольным доступом к инфраструктуре. Все мы знаем, что сегодня на сети существует более 10 тыс. узких мест, и даже несмотря на дополнительные инвестиции, количество таких мест практически не сокращается. На протяжении 6 лет мы видели реализацию проекта по расширению подходов к Азово-Черноморскому бассейну, и на это было выделено более 100 млрд руб. инвестиций. Сегодня же большинство полученных мощностей планируется отдать под пассажирские перевозки на Крымский полуостров. При этом, по нашим прогнозам, объем перевозимых грузов будет еще меньше.

Прозрачность политики долгосрочного тарифного регулирования также вызывает вопросы. РЖД взяли курс на увеличение выручки, экспортную надбавку включили внутрь тарифа, и теперь ежегодно она будет индексироваться и, соответственно, повышаться. В свою очередь, процесс получения скидки на перевозку занимает 3–6 месяцев и является достаточно сложным.

Но отток грузов на автотранспорт зачастую связан даже не с тарифным регулированием, а с невозможностью своевременно получить качественную услугу. Анонсируемый ежегодный рост производительности компании на 5% вызывает большие сомнения и, скорее всего, обеспечивается сокращением числа линейных сотрудников, которые как раз были задействованы в процессе обеспечения качественных и своевременных грузовых перевозок. ([ИА РЖД-Партнер.ру](http://IA.RZD-Partner.ru) 15.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Железнодорожные грузовые перевозки

В данном разделе приведены информационные сообщения о грузовых перевозках (в том числе статистические данные) в целом по России, информация общего характера о деятельности сообщества операторов, развитии сервиса на транспортном рынке, общие статистические данные о количестве вагонов на сети РЖД, закупках и списании вагонов в целом в России.

При введении повышающего коэффициента на отстой профицитных вагонов и понижающего на отстой дефицитных важно соблюсти баланс интересов.

Вопрос дифференциации коэффициентов на отстой подвижного состава представляется мне не просто мерой государственного регулирования рынка транспортных услуг. Конечно, к задачам государственного регулирования железнодорожного транспорта целесообразно отнести и создание условий для стимулирования роста доли производства инновационного подвижного состава. Поэтому следует отметить, что эта мера в значительной степени затрагивает производственный потенциал вагоностроительных предприятий.

Предлагаемые меры, на мой взгляд, способны стать одной из точек роста, долгосрочной опорой в стратегии эффективного обновления парка вагонов на сети железных дорог России.

Но не будем забывать, что эффективность транспортной отрасли определяется долей транспортной составляющей в структуре себестоимости отечественной продукции.

Поэтому важно соблюсти баланс интересов не только собственников подвижного состава, производителей, но и грузоотправителей. Только согласованная позиция всех участников перевозочного процесса может стать залогом в сокращении уровня риска при реализации подобного рода решений. ([ИА РЖД-Партнер.ру](#) 15.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Погрузка на сети ОАО "РЖД" снизилась на 0,8% в январе-ноябре.

По оперативной информации, погрузка на сети ОАО "Российские железные дороги" в ноябре 2019 года составила 105,5 млн тонн, что на 1,7% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

Грузооборот за ноябрь 2019 года снизился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 3,3% и составил 213,2 млрд тарифных тонно-км. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время уменьшился на 3,4% и составил 271,6 млрд тонно-км.

Погрузка за январь-ноябрь 2019 года, по оперативным данным, составила 1 млрд 171,5 млн тонн, что на 0,8% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

Железными дорогами погружено:

каменного угля – 341,4 млн тонн (-0,4% к январю-ноябрю 2018 года);

кокса – 9,84 млн тонн (-3,7%);

нефти и нефтепродуктов – 211 млн тонн (-2,1%);

руды железной и марганцевой – 110,2 млн тонн (+3,6%);

черных металлов – 67,3 млн тонн (-5,5%);

лома черных металлов – 13,7 млн тонн (-7,5%);

химических и минеральных удобрений – 55,5 млн тонн (+3,1%);

цемента – 24,8 млн тонн (+4,5%);

лесных грузов – 38,4 млн тонн (-8,3%);

зерна – 19,4 млн тонн (-21,4%);

строительных грузов – 115 млн тонн (-0,1%);

руды цветной и серного сырья – 17,9 млн тонн (-2,5%);

химикатов и соды – 23,8 млн тонн (-1%);

промышленного сырья и формовочных материалов – 32,4 млн тонн (-0,1%).

Грузооборот с начала 2019 года составил 2382,6 млрд тарифных тонно-км (+0,4%), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – 3028,4 млрд тонно-км (+0,3%).

Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2
Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOline, ИА (по материалам "РЖД") 02.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



РЖД принимают меры по сокращению отставания от плана погрузки для выхода на параметры.

РЖД на фоне падения погрузки за 11 месяцев и в ноябре текущего года принимают меры по сокращению отставания от плана погрузки и рассчитывают выйти на установленные параметры по итогам 2019 года, сообщил РИА Новости представитель компании.

РЖД ранее сообщили, что погрузка на сети РЖД в январе-ноябре 2019 года снизилась на 0,8% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составила 1,172 миллиарда тонн. В частности, в ноябре текущего года погрузка снизилась на 1,7% - до 105,5 миллиона тонн. По итогам всего 2019 года компания ожидает снижение погрузки на 0,5%. При этом на встрече с журналистами в конце октября гендиректор компании Олег Белозеров сообщал, что РЖД ставят амбициозную задачу в 2019 году сохранить погрузку на уровне предыдущего года, несмотря на минусовой прогноз.

"ОАО "РЖД" принимает необходимые меры по сокращению отставания от плана погрузки и планирует выйти на установленные годовые параметры. В настоящее время руководство компании проводит серию совещаний с грузоотправителями, по результатам которых будут намечены ориентиры работы предприятий и план по освоению дополнительного объема вывоза грузов железнодорожным транспортом на ближайшую перспективу - декабрь и первый квартал следующего года", - сообщили в компании в понедельник.

Собеседник агентства пояснил, что сокращение погрузки на сети железных дорог РЖД в ноябре вызвано уменьшением объема предъявляемых к перевозке грузов во внутрисоссийском сообщении на 3% к ноябрю 2018 года. "Отрицательную динамику демонстрируют, прежде всего, грузы металлургической промышленности - металлолом (-35%) и кокс (-6,4%). Кроме того, снижены поставки на внутренний рынок строительных грузов (-2,9%), цемента (-1,7%), леса (-13,4%) и зерна (-8,5%)", - перечислил представитель компании.

При этом он отметил, что экспортные перевозки продолжают расти. В частности, в ноябре на 0,1% к аналогичному периоду прошлого года. Основной прирост экспортного потока фиксируется в направлении портов Дальнего Востока и Азово-Черноморского бассейна. (ПРАЙМ 02.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Вагон должен перемещаться. "Гудок". 14 ноября 2019

Основные проблемы владельцев путей необщего пользования обсудили в Екатеринбурге делегаты научно-практической конференции, прошедшей в рамках пятого форума TranslogisticaUral. Он завершился 8 ноября.

Андрей Тайгин, член некоммерческого партнёрства операторов железнодорожного подвижного состава: – Сегодня действует множество площадок для контактов бизнеса с ОАО "РЖД", грузовладельцами и всеми остальными игроками транспортно-логистического рынка. В том числе и Региональный координационный совет, ранее созданный при начальнике Свердловской железной дороги и проводимый ежеквартально. Обычно там рассматриваются самые разные темы – и зимнего завоза, и ставок, и в целом взаимодействия участников процесса перевозок. Словом, площадок, разговоров, предложений, решений вроде бы и хватает. Однако собственников подвижного состава не всегда приглашают к дискуссии или просто не слышат. В данном контексте важна роль таких форумов, как TranslogisticaUral, который прошёл в начале ноября в Екатеринбурге. Причём он стал юбилейным, пятым.

Мне прекрасно известны нужды операторских компаний, собственников подвижного состава. Я и сам представляю эти категории перевозочного рынка.

Многие крупные грузоотправители сегодня имеют и подъездные пути, и локомотивное хозяйство. Чтобы обеспечить свою транспортную безопасность, они приобретают вагоны, создают экзитивных операторов, работающих только с их продукцией. Всё делается для максимального повышения эффективности перевозок по сети железных дорог и использования подвижного состава. А она характеризуется минимальным временем простоя и быстрым оборотом вагона.

Оператор как собственник подвижного состава и экспедитор борется за свою себестоимость. Его товар – это вагон. Он должен двигаться, загружаться. Если товар стоит, то неизбежно приносит одни лишь убытки. Я не имею в виду псевдооператоров – тех, которые купили подвижной состав, поставили его под уголи, ездят в одну точку гружёными, а обратно – порожняком. Есть такие. Речь о розничных операторах, работающих в малом и среднем бизнесе. Когда вагон прибывает на станцию, попадает под простой в ожидании груза или подачи на подъездной путь, многих владельцев такая ситуация абсолютно не устраивает.

В последнее время наблюдается правильное движение со стороны крупных и средних операторов. Они, чтобы проконтролировать себестоимость перемещения своих вагонов, активно входят в аутсорсинг локомотивной тяги, арендуют железнодорожные цеха, предоставляют услуги. Ведущие операторы – ПГК и ФГК – уже работают по такой схеме на многих площадках. Тем самым они контролируют размер



простая, не забывают подвижным составом станции подхода, регулируют себестоимость своей продукции и в конечном счёте дают клиенту – грузовладельцу – обоснованную, объективную ставку на перевозку.

Это пример выгодного сотрудничества и взаимопонимания между всеми представителями транспортно-логистической отрасли. Одним нужно поскорее доставить груз, другим – выйти на максимально быстрый оборот собственного подвижного состава. При этом подходе образуется необходимая нам синергия. Усиливающий эффект от взаимодействия получают все – и грузоотправители, и ветвладельцы, и операторы подвижного состава, и другие участники рынка. (Гудок 14.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Углём и рублём. "vgudok.com". 18 ноября 2019

ДПР РЖД и отношения монополии с угольщиками - в спецпроекте [vgudok.com](#)

Внимание транспортно-логистического портала [vgudok.com](#) к угольной тематике, которой посвящено новое специальное приложение издания "Уголь. Новые направления", не случайно. "Его величество" уголь был и остаётся главным грузом, перевозимым по железным дорогам страны. И вопрос перевозки угля является наболевшим для всех участников рынка. "Доколе РЖД будет возить уголь за счёт других грузов?" - спрашивают противники перекрёстного финансирования. "А с чего вы взяли, что уголь возят в убыток?" - отвечают вопросом на вопрос угольщики. РЖД многозначительно молчит.

Во времена нефтяных "ценовых качелей" у ответственных чиновников в Минфине тревожно сжимается сердце (и не только). А колебания мировой конъюнктуры на "твёрдое чёрное золото" заставляют нервничать менеджмент РЖД. То, что происходит на сырьевых рынках, не может не сказаться на экономике железнодорожной монополии и реализации заявленных ею планов.

Угольная конъюнктура, как утверждают одни аналитики, вошла в зону турбулентности, другие же предрекают ей достаточно длительный период депрессии. Мировые цены на уголь, как могут заметить пытливые читатели, не в первый раз в истории переживают падение, и тогда в чём, собственно, проблема?

Колебания мировой конъюнктуры на "твёрдое чёрное золото" заставляют нервничать менеджмент РЖД.

На наш взгляд, нынешняя ситуация оригинальна по ряду причин.

Во-первых, этот угольный спад - первый в истории РЖД после принятия в марте 2019 года "Долгосрочной программы развития до 2025 года". В этом документе предусмотрен постоянный ежегодный рост погрузки угля к 2025 году до 470,3 млн тонн (базовый сценарий) и 500 млн тонн (оптимистичный сценарий). И если по итогам 2018 года погрузка угля выросла на 4,8% до 374,9 млн тонн, то уже в октябре 2019 года фиксируется падение погрузки сырья на 0,5% к январю-октябрю 2018 года до 309,1 млн тонн. Правда, пока РЖД радуют экспортные поставки угля, которые в структуре экспортного грузопотока монополии достигают 51%. С начала 2019 года погрузка в адрес морских терминалов выросла на 8,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 129,4 млн тонн. Но ведь любой процесс имеет отложенный эффект, и что ждёт экспорт к концу года и в последующий период, пока, как любят говорить аналитики, связано с большой долей неопределённости.



Крупнейшие производители и экспортеры угля в России в 2018 году



Источники: данные компаний, ЦДУ ТЭК, ФТС России, анализ EY.

Длительный период низких цен на уголь и снижение перевозок, очевидно, не может не оказать негативного влияния на базовые финансовые показатели РЖД и, соответственно, реализацию ими знаковых и не очень инвестпроектов, обозначенных в ДПР-2025. В то же время, как не раз писал vgudok.com, монополия в предыдущие два-три года, используя свои лоббистские возможности, не только протолкнула свой вариант программы практически без его общественной дискуссии, но и фактически либо "убила" другие отраслевые документы, такие как Целевая модель рынка, либо выхолостила их содержание, как в случае с Прейскурантом 10-01. И это не говоря о том, что обсуждение продолжения железнодорожной реформы вообще ушло из отраслевого дискурса.

Таким образом, ДПР стала своего рода железнодорожной "конституцией" - единственным программным документом монополии, по степени реализации которого можно судить о состоянии компании в целом. Соответственно, если "наше всё" РЖД, уголь, будет лихорадить долго, то и последствия этой "лихорадки" ощутят на себе не только грузоотправители, но и вся экономика в целом.

ДПР стала ЖД "конституцией" - единственным программным документом монополии, по степени реализации которого можно судить о состоянии компании в целом.

Во-вторых, аналитики хотя и говорят о волатильности угольного рынка, а Минэнерго с оптимизмом смотрит в будущее, в целом эксперты сходятся во мнении о долгосрочном характере низких цен на уголь. В первую очередь это связано с тем, что "зелёное лобби" (или "зелёные бесы", если кому-то так нравится), используя в качестве тарана плачущую Грету Тунберг, окончательно перевело тему борьбы с изменением климата из области дискуссий в практическую плоскость. Ведущие экономики Европы, в частности Германия, на законодательном уровне приняли или готовятся принять жёсткие экологические программы, предусматривающие выход из угольной генерации в ближайшие 20 лет. Не отстают от европейцев в деле защиты окружающей среды и в Азии, в частности в Японии и Южной Корее - крупнейших потребителей российского угля. Китайская экономика в абсолютных цифрах пока показывает небольшой рост потребления угля, однако доля этого вида топлива в энергобалансе будет неуклонно снижаться. Кроме того, всегда существуют риски административного вмешательства властей Поднебесной на экспорт угля в виде таможенных пошлин.

Кроме того, важным индикатором состояния рынка, как отмечают аналитики, является состояние мировой торговли углём, которая также впала в депрессию.

В-третьих, остроту нынешней "угольной драмы" подчёркивает стремление угольных компаний выйти на потенциально новые рынки сбыта, что также влечёт за собой возможное изменение в структуре перевозок сырья. Тот же многообещающий индийский рынок хотя и манит большим спросом, но требует развития портовых мощностей Азовско-Черноморского бассейна для адекватной конкуренции с



австралийскими поставщиками. Это же необходимо и для освоения рынков стран Северной Африки и Ближнего Востока. В свою очередь, реализация терминальных проектов на Юге ставит под вопрос актуальность многочисленных планов по строительству портов на Севере и Северо-Западе России.

Важным индикатором состояния рынка, как отмечают аналитики, является состояние мировой торговли углём, которая также впала в депрессию.

В-четвёртых, остаётся открытым вопрос реконструкции Восточного полигона. Его пропускная способность тормозит наращивание экспорта, к которому готовы в Кузбассе. А ведь на очереди разработка новых месторождений в Хакасии и Эльгинское месторождение. И для первых точно не хватит кзыл-ординского маршрута, а для второго ещё не готовы арктические порты. Хотя "Сибантрацит" и заявил о своём интересе к Игарке и Диксону, но сколько может вынести Боливар, который уже строит Северо-Муйский туннель?

При этом уже готовые терминалы на Востоке не работают на полную мощность из-за недостатка пропускной способности, а на Западе из-за снижения потребления. Некоторые аналитики вообще говорят о перегреве рынка терминальных инвестпроектов, но, судя по всему, сами стивидоры придерживаются иного мнения. Так, в начале ноября госкорпорация ВЭБ.РФ, Банк ВТБ и "ВаниноТрансУголь" (100-процентная стивидорная "дочка" "Колмар") подписали кредитное соглашение на 34 млрд рублей по финансированию строительства угольного терминала в Ванино, которое "расширяет инфраструктуру для дальнейшего увеличения экспорта российского угля". Свои планы заявляют или реализуют СУЭК, "Кузбассразрезуголь" и ОТЭКО в Тамани, "СДС-Уголь" с группой инвесторов в Лавне, "Сибантрацит" в Восточном и Диксоне и т.д. Смогут ли быть реализованы все эти проекты в условиях актуальной угольной конъюнктуры - не менее животрепещущий вопрос, чем тот, насколько адекватно поведут себя РЖД для поддержания баланса грузопотоков в порты различных морских бассейнов России.

Кроме того, стивидоры уклонились от ответа на важный вопрос vgudok.com о том, насколько они готовы "падать" в цене перевалки. Если сейчас она достигает в среднем 18 долларов США за тонну, то готовы ли они грузить по 2 доллара, как на это были готовы в портах бывшей советской Прибалтики. То есть компании не готовы обозначить свой предел прочности, но на всякий случай уже стали говорить о необходимости гибкой тарифной политики РЖД.

Уже готовые терминалы на Востоке не работают на полную мощность из-за недостатка пропускной способности, а на Западе из-за снижения потребления.

Но, судя по всему, офис на Басманной будут осаждать не только стивидоры. О своём желании получить скидки на экспортные перевозки заговорили производители коксующегося угля. По словам заместителя генерального директора ООО "Холдинг "Сибуглемет" Евгения Кузнецова, если сравнить цену на коксующийся уголь в ноябре 2019 года с ценой в январе 2019-го, она упала на 50% как минимум. "У железной дороги стойкое мнение, что с коксующимися углями ситуация не такая плохая, как с энергетикой. Соответственно, угольщики, добывающие коксующиеся угли, могут выжить в этих условиях, что не соответствует действительности", - сказал менеджер.

В деле выбивания скидок не отстают и региональные власти, которым кровь из носу необходимо показывать свою эффективность в деле заботы об экономике и гражданах. В частности, в администрации Кемеровской области убеждены, что скидка важна для экономического баланса предприятий угольной отрасли. "Его дестабилизирует снижение цен на уголь на международном рынке, расходы на услуги операторов железнодорожного транспорта, стивидорных компаний и прочие тарифы", - говорят чиновники.

В условиях снижения мировых цен на уголь и, соответственно, выпадающих доходов от перевозки сырья железнодорожная монополия пока демонстрирует невозмутимость и даже некоторую самоуверенность. На форуме в Сочи генеральный директор РЖД Олег Белозёров сказал, что в 2019 году ОАО "РЖД" принимало стаи "чёрных лебедей", имея в виду негативные события, которые невозможно предусмотреть. "Но мы держимся", - подчеркнул он и так прокомментировал данные о снижении погрузки на сети: "Мы привыкли мерить в тоннах, но сейчас на 13-14 процентов в год растёт перевозка контейнеров. А это лёгкий, но высокодоходный груз".



Динамика добычи, экспорта, погрузки на железнодорожном транспорте и перевалки угля в России в 2014–2018 годах, млн т



Источники: ЦДУ ТЭК, ФТС РФ, ОАО «РЖД», АО «Морцентр-ТЭК», BMI Research.

А замгендир - главный инженер РЖД Сергей Кобзев вообще напугал вагоностроителей, сообщив, что ему очень нравится концепция одноразового контейнера для угля, чтобы тара измельчалась и уходила вместе с топливом, а путешествовал бы этот контейнер на обычной платформе. В условиях снижения мировых цен на уголь и выпадающих доходов от перевозки сырья монополия пока демонстрирует невозмутимость и даже некоторую самоуверенность. Надеемся, что одними контейнерами (даже съедобными) сыт не будешь и полностью ими заместить выпадающие доходы от перевозки угля, руды и металлов вряд ли реалистично. На этом фоне снова возникает тема взаимодействия РЖД с участниками рынка грузоперевозок. С одной стороны, для решения своих программных задач у госкомпании есть апробированный вариант манипуляций тарифами и ФОИВами, который она волонтаристски и своекорыстно не раз использовала, игнорируя мнение рынка. С другой, как говорили эксперты в предыдущем спецпроекте vgudok.com "Стратегия-2020", давно назрела необходимость прекращения публичных и непубличных взаимных "наездов" и налаживания прямого продуктивного диалога по проблемным вопросам. И сейчас главной отраслевой вопрос, поменяют ли РЖД свою поведенческую парадигму и, не дожидаясь, когда ДПР начнёт трещать по швам из-за сырьевых катаклизмов, сядут всё-таки за стол переговоров любой геометрической формы. (18.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Тарифы

ФАС подготовила проект по индексации тарифов РЖД в 2020 г на 3,5%.

ФАС России подготовила проект по индексации грузовых и пассажирских тарифов РЖД в 2020 году на 3,5%, говорится в пояснительной записке к приказу на сайте проектов нормативных правовых актов.

Индексация грузотарифа РЖД утверждена с 2019 по 2025 год по принципу потребительская инфляция (два года до периода, два года после) минус 0,1 процентного пункта. "Проектом приказа предусматривается: Пересмотр параметров индексация тарифов на грузовые железнодорожные перевозки на долгосрочный период в соответствии с поступившей тарифной заявкой ОАО "РЖД". Индексы роста тарифов составят: в 2020 году - 3,5% (вместо 3,6%), в 2021 году - 3,7% (вместо 3,9%), в 2022 году - 3,6% (вместо 3,8%), в 2023 году - 3,8% (вместо 3,9%), в 2024-2025 годах - без изменений (3,9%)", - говорится в пояснительной записке.

ФАС напоминает, что параметры индексации тарифов рассчитаны в соответствии с распоряжением правительства РФ по индексации на уровне инфляция минус 0,1 процентного пункта.

Регулятор также подготовил изменения, предусматривающие необходимость направления в ФАС решений об установлении уровня тарифов в рамках тарифного коридора на период более 1 года и его публикации на официальном сайте регулирующего органа в течение пяти рабочих дней с момента поступления такого решения. Предусматривается, что решение будет вступать в силу с момента публикации на сайте регулирующего органа.

"Индексация с 1 января 2020 года тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и на пробег собственных (арендованных) пассажирских вагонов в составе дальних поездов перевозчиков на 3,5% в соответствии с поступившими тарифными заявками ОАО "РЖД" и АО "АК "ЖДЯ", - добавляется записке.

Там отмечается, что для повышения конкурентоспособности услуг и стимулирования роста объема перевозок при перевозке пассажиров по железной дороге в дальнем следовании ставки тарифов на услуги по использованию инфраструктуры предлагается установить как предельно максимальные, предоставив организации - владельцу инфраструктуры право снижать тарифы. (ПРАЙМ 18.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Предложение об увеличении ставок увеличит затраты грузоотправителей на обработку порожнего подвижного состава.

Андрей Соболев, председатель Ассоциации операторов железнодорожного подвижного состава

Предложение о введении повышающего коэффициента на отстой профицитных вагонов и понижающего – на отстой дефицитных представляется нам плохо проработанным со всех точек зрения.

Ставки на отстой вагонов на путях общего пользования сегодня настолько велики, что трудно найти компанию, которая добровольно бы отстаивала свои вагоны на путях ОАО "РЖД". Все используют для этого пути необщего пользования. Для сравнения: на 44-й день нахождения вагонов на путях общего пользования с целью отстоя размер платы за такое нахождение будет составлять чуть более 4 тыс. руб. в сутки, что в 22 раза выше, чем в среднем по России при нахождении на путях необщего пользования. Таким образом, ставки для отстоя вагонов на путях общего пользования не предполагают оказание этой услуги АО "РЖД" владельцам вагонов. Какой смысл увеличивать ставки за отстой, когда они и так чрезмерно завышены с целью перекалывания этого вида деятельности на владельцев путей необщего пользования?

К отстою на путях общего пользования клиенты ОАО "РЖД" прибегают в вынужденном порядке. Например, когда по причинам технологического или коммерческого порядка получатели не могут принять весь объем пришедших под погрузку вагонов: это может быть и сгущенная подача порожних вагонов, и поломки оборудования на путях клиента, а также внезапные сложности с продажей готовой продукции. В таких случаях прибывшие под погрузку вагоны, которые нельзя разместить на путях, клиенты ставят на отстой на путях РЖД.

Таким образом, предложение ИПЕМ об увеличении ставок не создаст новые барьеры к закупке вагонов, а увеличит затраты грузоотправителей на обработку порожнего подвижного состава, ведь их проблемы с приемом и отправкой на свои пути вагонов никуда не денутся независимо от размера вагонного парка в стране.

Это решение направлено исключительно на повышение нормы прибыли ОАО "РЖД" за счет грузоотправителей и операторов. Хорошим фоном здесь служат массовые заявления перевозчика и ангажированных экспертов о все возрастающем парке вагонов.

Новые вагоны по-прежнему будут выпускаться, вытесняя с рынка перевозок грузовые вагоны с устаревшими характеристиками. Так это происходит на рынке перевозки угля. Лишние вагоны, то есть те



вагоны, для которых не хватает грузовой базы, будут либо находиться в длительном отстое на путях необщего пользования, либо будут утилизированы, и решение о повышении ставок на отстой вагонов на инфраструктуре ни на что не повлияет.

А вот владельцы путей необщего пользования при повышении спроса на отстой вагонов поднимут свои ставки на данную услугу. Все расходы на отстой вагонов ложатся на операторов. И операторы вынуждены будут лишние вагоны, требующие дорогостоящего ремонта, досрочно утилизировать. ([ИА РЖД-Партнер.py](http://IA.RJD-Partner.py) 19.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Выписка из протокола заседания правления ОАО "РЖД" № 52 от 15 октября 2019 г.

Дата официального опубликования: 18.10.2019

Дата вступления в силу: 01.10.2019

Об изменении уровня железнодорожных тарифов на экспортные перевозки энергетического угля (коды ЕТСНГ 16102, 16103, 16105-16112, 16117-16125) со станций Кемеровской области в направлении припортовых станций Октябрьской, Северной и Калининградской железных дорог в рамках ценовых пределов

1. Установить в соответствии с приказом ФСТ России от 21 декабря 2012 г. № 423-т/3 "Об установлении ценовых пределов (максимального и минимального уровней) тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов для среднесетевых условий" со всеми изменениями и дополнениями, утвержденными в установленном порядке, а также Правилами и условиями применения (установления, изменения) уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов (максимального и минимального уровней), утвержденными приказом ФСТ России от 18 декабря 2012 г. № 398-т/3 со всеми изменениями и дополнениями, утвержденными в установленном порядке, понижающий коэффициент 0,9259 к действующим тарифам раздела 2 Прейскуранта № 10-01 "Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами", утвержденного постановлением ФЭК России от 17 июня 2003 г. № 47-т/5 (зарегистрированного Минюстом России 9 июля 2003 г., регистрационный номер 4882) со всеми изменениями и дополнениями, утвержденными в установленном порядке, на экспортные перевозки энергетического угля (коды ЕТСНГ 16102, 16103, 16105-16112, 16117-16125) в собственных (арендованных) вагонах со станций Кемеровской области в направлении припортовых станций Октябрьской, Северной и Калининградской железных дорог.

Указанный понижающий коэффициент действует при условии выполнения гарантированного объема перевозок энергетического угля (коды ЕТСНГ 16102, 16103, 16105-16112, 16117-16125) в собственных (арендованных) вагонах со станций Кемеровской области в направлении припортовых станций Октябрьской, Северной и Калининградской железных дорог в 4 квартале 2019 года в размере не менее 15,9 млн тонн.

2. Коэффициент вступает в силу в установленном порядке и действует по 31 декабря 2019 г.

3. Выполнение гарантированного объема перевозок должно быть закреплено договорными обязательствами с ОАО "РЖД". При заключении договора правоотношения сторон возникают с 1 октября 2019 г.

Для справки: Название компании: *ОАО РЖД* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Телефоны: *+7(499)2629901* Факсы: *+7(499)2629095* E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 15.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Выписка из протокола заседания правления ОАО "РЖД" № 52 от 15 октября 2019 г.

Дата официального опубликования: 21.10.2019

Дата вступления в силу: 15.10.2019

II. О внесении изменения в решение правления ОАО "РЖД" от 3 декабря 2018 г. (протокол № 60)

Внести изменение в приложение № 1 к протоколу заседания правления от 3 декабря 2018 г. № 60, изложив строку 7.1. в следующей редакции:

7.1.из Казахстана назначением в третьи страны через порты Латвии, Литвы, Эстонии и через белорусско-польские погранпереходы в приватном (не принадлежащем перевозчику) вагоне в груженом рейсе, а также возврат вагонов из-под выгрузки 0,40



Решение вступает в силу с момента принятия и действует до 31 декабря 2019 г. включительно.

Протокол заседания правления ОАО "РЖД" от 11 февраля 2019 г. № 8 признать утратившим силу.

III. Об изменении уровня железнодорожных тарифов на транзитные перевозки дизельного топлива (позиция ГНГ 2741) и мазута (позиции ГНГ 2743, 2744) из Туркменистана через порт Махачкала в направлении российских портов Азово – Черноморского бассейна, а также возврат вагонов из-под выгрузки

Установить, в соответствии с пунктом 1.8. "Тарифной политики Железных дорог государств-участников Содружества Независимых Государств на перевозки грузов в международном сообщении", к ставкам Тарифной политики СНГ индекс 0,50 на транзитные перевозки дизельного топлива (позиция ГНГ 2741) и мазута (позиции ГНГ 2743, 2744) в приватном (не принадлежащем перевозчику) вагоне из Туркменистана через порт Махачкала в направлении российских портов Азово – Черноморского бассейна, а также возврат вагонов из-под выгрузки.

Индекс вступает в силу с момента принятия решения и действует до 31 декабря 2019 г. включительно.

Указанный индекс не применяется на первоначальном и на последующих участках перевозки в случае изменения первоначальной железнодорожной станции назначения (переадресовки) груза, как в пути следования, так и на первоначальной станции назначения.

Для справки: Название компании: *ОАО РЖД* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Телефоны: *+7(499)2629901* Факсы: *+7(499)2629095* E-Mail: *info@rzd.ru* Web: *http://rzd.ru/* Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOline, ИА (по материалам компании) 15.11.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Грузы испугались неизвестности. "Коммерсантъ". 20 ноября 2019

Принято решение о переходе ОАО РЖД на новые тарифы

Власти определились, что после 2025 года, когда истечет действующая долгосрочная программа развития ОАО РЖД, монополии понадобится новая тарифная система. На ее разработку чуть больше года дали Минэкономики, вступит в действие система с 2026 года. По мнению участников рынка, неопределенность с будущими транспортными тарифами приведет к спаду инвестиционной активности, так как недропользователи будут медлить со стартом новых проектов.

Премьер Дмитрий Медведев решил дать ход реформе тарифообразования ОАО РЖД - такое решение зафиксировано по итогам совещания 12 ноября, следует из протокола (есть у "Ъ"). До 30 января 2021 года Минэкономики, ФАС, Минтранс и Минфин совместно с ОАО РЖД должны представить в правительство новую модель тарифного регулирования в области грузовых железнодорожных перевозок. Она вступит в действие с 1 января 2026 года, сообщается в протоколе. Ведомства и ОАО РЖД оперативных комментариев "Ъ" не предоставили.

Основные черты новой тарифной модели описал в интервью "Ъ" глава ОАО РЖД Олег Белозеров. По словам господина Белозерова, модель будет работать по принципу калькулятора, автоматически рассчитывающего тариф на перевозку конкретного груза по конкретному маршруту с учетом дополнительных потребностей клиента. Также он упоминал о ранее анонсированном сближении тарифов для металлургов (снижении стоимости перевозки готовой продукции и подорожании транспорта сырья) и о смещении акцентов в тарификации перевозок угля так, чтобы дешевле обходились не дальние, преимущественно экспортные перевозки, как сегодня, а внутренние, короткие.

Более подробно об основных чертах новой концепции рассказал в октябре глава департамента методологии тарифообразования монополии Владимир Варгунин. Она предусматривает индивидуальные тарифные решения для конкретного клиента и маршрута, формирование тарифов на основании характеристик вагона, а не груза в нем, единую потонно-повагонную тарификацию, полную унификацию тарифа на порожний пробег.

Эксперты отмечали, что наиболее спорным моментом новой концепции является введение индивидуальных тарифов, что чревато дискриминацией одних грузоотправителей относительно других.

В ФАС заявили "Ъ", что служба выступает за сохранение тарифной нагрузки "инфляция минус" и после 2025 года для всех грузов. "Доходы ОАО РЖД должны развиваться за счет наращивания грузовой базы, а не возможностей по лоббированию "новых" тарифных систем",- подчеркнули там. Прорыв в конкурентоспособности будет достигаться с развитием трех независимых от ОАО РЖД общесетевых перевозчиков - сразу после 2025 года, добавили в ФАС.

Два собеседника "Ъ" в госорганах и два на рынке отмечают, что сроки, поставленные в поручении, очень жесткие. Источник "Ъ" на рынке добавляет, что сегодня ОАО РЖД винит в несбалансированности инвестпрограммы недропользователей, которые вовремя не ввели месторождения (хотя они и не обязаны их вводить). Однако теперь, когда зафиксировано изменение тарифной модели с 1 января 2026



года, недропользователям еще труднее планировать ввод - ведь транспортная составляющая становится непрогнозируемой. "Это удар по инвестиционному климату,- соглашается другой собеседник "Ъ".- Самое худшее, что для него можно сделать,- это сказать, что тарифы госмонополий будут неизвестно какие". Он также отмечает, что непонятно, в чем цель реформы: можно нарастить перевозки низкорентабельных щебня, угля, зерна, но перевозку высокодоходных грузов нельзя увеличить тарифами, так как нефтегрузы все равно уходят в трубу "Транснефти", а у других грузов транспортная составляющая в цене настолько невелика, что существенно простимулировать рост объемов будет невозможно. По его мнению, реформы тарифов ОАО РЖД никогда не доходят до счетной стадии, поскольку непонятна конечная цель, ведь прибыльность монополии прямо зависит от того, какой ее хочет видеть государство.

Грузоотправителей можно понять, полагает глава "Infoline-Аналитики" Михаил Бурмистров: хотя кажется, что 2026 год еще далеко, по всем новым проектам срок окупаемости придется на время действия новой тарифной модели. Плюс к тому - года с небольшим, отведенного на подготовительную работу, очень мало, считает эксперт. Это время, прогнозирует господин Бурмистров, пройдет в лоббистских войнах различных компаний, пытающихся повлиять на содержание новой модели или оговорить для себя неизменность тарифных условий. Также, по его мнению, под угрозой окажутся совместные проекты ОАО РЖД и грузоотправителей по развитию инфраструктуры. Работать над новой концепцией "можно и нужно", резюмирует эксперт, но принимать ее лишь в том случае, когда ее эффективность для экономики РФ безусловно доказана. (Коммерсантъ 20.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Контейнерные перевозки

В данном разделе приведены информационные сообщения об основных событиях, связанные с перевозками/перевалкой контейнеров в РФ, деятельностью морских линий

"ТрансКонтейнер" и Global Ports расширяют сотрудничество.

ПАО "ТрансКонтейнер" и группа Global Ports намерены совместно развивать внешнеторговые и евразийские транзитные перевозки на инфраструктуре российского транспорта в рамках договора о стратегическом партнерстве. Соответствующий документ генеральный директор ПАО "ТрансКонтейнер" Вячеслав Сараев и генеральный директор группы Global Ports Владимир Бычков подписали на "Транспортной неделе" в Москве.



Главная цель договора — расширение долгосрочного и эффективного сотрудничества ведущего железнодорожного контейнерного перевозчика и крупнейшего оператора морских контейнерных терминалов при организации перевозок по территории России и за ее пределами. Компании намерены вдвое увеличить объемы совместных перевозок, обеспечив высокий уровень обработки внешнеторговых грузопотоков.

Соглашение предусматривает совместную работу ПАО "ТрансКонтейнер" и группы Global Ports по созданию комплексных транспортно-логистических продуктов по принципу "от двери до двери" с привлечением морских контейнерных линий, взаимодействие в области стратегического маркетинга для проработки перспективных грузопотоков и расширения грузовой базы российских транспортных предприятий, а также улучшение операционного взаимодействия, в том числе путем ускорения движения грузов и порожнего подвижного состава по российской железнодорожной сети. Компании намерены способствовать росту грузопотоков, развитию мультимодального трансконтинентального транзита с использованием российской транспортной инфраструктуры посредством создания новых сервисов и цифровой интеграции.

"Для Global Ports, управляющего сетью морских контейнерных терминалов на Балтике и Дальнем Востоке России, подписание соглашения с ведущим национальным железнодорожным оператором является значимым шагом по развитию операционного и стратегического взаимодействия с участниками рынка. Координация совместной работы с ПАО „ТрансКонтейнер“, обмен технологиями и операционным опытом, проектирование совместных логистических решений призваны обеспечить повышение качества транспортных услуг, ускорение обработки грузов, а в перспективе — позволяют создавать новые возможности для трансконтинентальных клиентов и развития грузовой базы как морских портов, так и железнодорожного транспорта страны", — отметил Владимир Бычков.

"Сотрудничество с крупнейшим оператором российских морских контейнерных терминалов откроет перед нами новые возможности для развития мультимодальных логистических сервисов, высоко востребованных клиентами на современном транспортном рынке. Активы Global Ports, расположенные в „точках входа“ транзита на территорию России, уникальный парк „ТрансКонтейнера“ и главное — опыт наших компаний должны дать синергетический эффект по привлечению дополнительных объемов контейнерных грузов на отечественную инфраструктуру", — заявил в ходе церемонии подписания Вячеслав Сараев.

Для справки: Название компании: ТрансКонтейнер, ПАО Адрес: 125047, Россия, Москва, Оружейный переулок, 19 Телефоны: +7(495)7881717; +7(499)2620665; +7(495)2628506; +7(499)2627700 Факсы: +7(499)2627578; +7(495)7881717 E-Mail: trcont@trcont.ru; pr@trcont.ru Web: <http://www.trcont.ru> Руководитель: Сараев Вячеслав Геннадьевич, генеральный директор; Старков Андрей Краснославович, Председатель Совета директоров (INFOline, ИА (по материалам компании) 19.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ПАО "ТрансКонтейнер" и ГК "РЕГИОН" начинают сотрудничать в области перевозок между Китаем и Европой.

ПАО "ТрансКонтейнер" и Группа компаний "РЕГИОН" сообщают о начале сотрудничества в организации грузовых перевозок между Китайской Народной Республикой (КНР) и государствами Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Соглашение, предусматривающее синхронизацию работы таможенно-логистического терминала (ТЛТ) "Каникурган" (Амурская область) и контейнерного терминала в Благовещенске, подписали генеральный директор ПАО "ТрансКонтейнер"





Вячеслав Сараев и генеральный директор Агентства развития проектных инициатив ГК "РЕГИОН" Валерия Репкова 20 ноября в Москве на полях XIII Международной выставки "Транспорт России".

ГК "РЕГИОН" выступает инвестором строительства крупнейшего на Дальнем Востоке таможенно-логистического терминала "Каникурган", который станет важной частью комплексной инфраструктуры автомобильного моста Благовещенск-Хэйхэ через Амур и позволит до 2030 года увеличить объем российско-китайского грузопотока через Благовещенск в 10 раз.

"Мы рады присоединиться к такому мощному проекту, с международной основой и большим экономическим потенциалом. Распределение функций таково: на территории „Каникурган“ будут происходить таможенное оформление и консолидация грузов, которые затем будут доставляться в Благовещенск под загрузку контейнерных поездов. Совместно с ГК „РЕГИОН“, оператором ТЛТ „Каникурган“, мы обеспечим ритмичное формирование составов и четкую работу терминала, включив „Каникурган“ в логистические решения на территории Амурской области и Северо-Восточного Китая”, — прокомментировал Вячеслав Сараев.

"За счет партнерства с „ТрансКонтейнером“ мы сможем соединить транспортные автомобильные потоки из КНР с Транссибирской магистралью, предложив рынку эффективные логистические решения. Эффективные и по срокам доставки, и по стоимости. Мощности ТЛТ „Каникурган“ позволят охватить практически весь Северо-Восточный Китай, где объемы автомобильных перевозок существенно преобладают над железнодорожными, и связать основные центры экономической активности Северо-Восточного Китая и стран ЕАЭС", — отметила Валерия Репкова.

О транспортно-логистическом терминале "Каникурган"

Проект ГК "РЕГИОН" ТЛТ "Каникурган" планируется реализовать до 2024 года. Он объединит множество инфраструктурных объектов (парковки, блоки таможенного оформления, склады, кафе и другие) на площади около 22 га. Первая очередь складов временного хранения, трак-стоп для паркинга грузовиков и автобусов, а также административное здание будут построены уже в 2020 году. Общий объем инвестиций в строительство ТЛТ превысит 8,1 млрд рублей.

Для справки: Название компании: *ТрансКонтейнер, ПАО* Адрес: *125047, Россия, Москва, Оружейный переулок, 19* Телефоны: *+7(495)7881717; +7(499)2620665; +7(495)2628506; +7(499)2627700* Факсы: *+7(499)2627578; +7(495)7881717* E-Mail: trcont@trcont.ru; pr@trcont.ru Web: <http://www.trcont.ru> Руководитель: *Сараев Вячеслав Геннадьевич, генеральный директор; Старков Андрей Краснославович, Председатель Совета директоров (INFOline, ИА (по материалам компании) 20.11.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Прямой грузовой поезд отправится из ОЭЗ Китая в Ульяновск в декабре 2019 года.

Доставлять грузы планируется не менее двух раз в месяц, а в дальнейшем увеличить число рейсов до шести

Продукцию из китайской особой экономической зоны "Цзыбо" впервые доставят прямым грузовым (контейнерным) поездом в Ульяновск в декабре. Об этом сообщил во вторник журналистам после рабочей встречи представителей Цзинаньской таможни Главного таможенного управления Китайской Народной Республики с представителями Приволжского таможенного управления генеральный директор Портовой особой экономической зоны "Ульяновск" Олег Барабанов.

Договоренность с одним из ведущих логистических операторов КНР об организации регулярного маршрута для контейнерных поездов из провинции Шаньдун достигнута на Петербургском международном экономическом форуме в 2019 году. Сотрудничество с китайской особой экономической зоной "Цзыбо" будет осуществляться в рамках межправительственного проекта "Один пояс - один путь".

"Мы хотим в декабре уже запустить первый контейнерный поезд (формируется из вагонов с контейнерами и следует без переформирования до станции выгрузки), сейчас мы завершаем окончательные коммерческие договоренности со стороны именно логистической компании Китая. Первые контейнерные поезда пойдут через "Ульяновск-3", в последующем будет переориентация на Портовую особую экономическую зону", - сказал он, отвечая на вопрос ТАСС.

Барабанов добавил, что изначально организуют отправку не менее двух контейнерных поездов в месяц, в дальнейшем их число планируется увеличить до шести. Они пойдут из особой экономической зоны "Цзыбо" через Забайкальск в Ульяновск. "В РЖД уже зарезервирована ветка Забайкальск-Ульяновск, в последующем мы ее будем только развивать. Длина одного контейнерного поезда - 44 вагона", - уточнил он.

По словам Барабанова, в дальнейшем контейнерные поезда переориентируют до Портовой особой экономической зоны "Ульяновск". "В Портовой особой экономической зоне есть железнодорожная инфраструктура, прямая ветка соединяет ее с главным путем Российских железных дорог, но требуется



строительство погрузочно-разгрузочных терминалов. Сейчас данный терминал есть на "Ульяновск-3", в последующем этот терминал будет построен в Портовой особой экономической зоне", - уточнил он.

Портовая особая экономическая зона "Ульяновск" образована в 2009 году в Чердаклинском районе Ульяновской области вблизи международного аэропорта Ульяновск-Восточный. Территория, изначально составлявшая 120 га, была увеличена до 324,7 га, а затем до 426 га. На данный момент свои проекты на промышленной площадке реализуют 30 резидентов, в числе которых предприятия в области оптовой торговли и логистических услуг, авиастроения и технического обслуживания авиатехники, электроники и приборостроения, композиционных материалов, энергетики и машиностроения. (ТАСС 19.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Ближе к земле: как Россия заработает на экспортных маршрутах. "Будущее России. Национальные проекты". 14 ноября 2019

О роли железнодорожного транспорта в российском экспорте и перспективах развития транзитных маршрутов через нашу страну

Еще десятилетие назад логистические потоки из Европы в Азию и наоборот почти целиком шли по морю, в основном через Суэцкий канал. За несколько лет РЖД и ее партнерам по Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК, часть акций которой принадлежит железным дорогам Белоруссии и Казахстана), а также другим российским операторам удалось переманить часть контейнерных грузов на железную дорогу. Предоставление услуг и ж/д инфраструктуры приносит прибыль в российский бюджет: эти доходы входят в категорию "Экспорт услуг", часть национального проекта "Международная кооперация и экспорт".

Теперь Российскому экспортному центру (входит в группу ВЭБ.РФ), таможене и операторам предстоит, используя сформировавшиеся транзитные маршруты, наращивать экспорт товаров в Азию и Европу, рассказали участники сессии "Логистика международной торговли" в рамках форума "Сделано в России". Тормозить процесс могут преобладающий пока бумажный документооборот, отсутствие удобных сервисов и таможенные ограничения, считают эксперты.

Транзит как категория экспорта

Почти все транзитные грузы проходят по территории России через железную дорогу, рассказал порталу "Будущее России. Национальные проекты", оператором которого выступает агентство ТАСС, генеральный директор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов. Суммарный оборот торговли между странами ЕС и Китаем по итогам 2018 г вырос на 6% по сравнению с 2017 годом и составил 607,5 млрд евро. Для России эта торговля – основной источник транзита, мы забрали на себя 4% от этого объема, а стремимся довести эту долю до 10%, говорится в подготовленном Infranews исследовании контейнерного рынка России за 2018 год, которое имеется в распоряжении портала.

Доминирующее положение на рынке транзитных контейнерных перевозок занимает оператор ОТЛК, но вместе с ним работают и другие российские компании, в частности, Fesco. Они принимают грузы на восточной или западной границе, "пересаживают" их в свой железнодорожный состав, и везут до противоположной границы. При этом отправляющая сторона заполняет таможенные транзитные документы и оплачивает тариф оператора, а также железнодорожный тариф.

По словам Безбородова, ФТС за последние годы значительно усовершенствовала процедуру оформления транзитных документов. Но пока вся документация оформляется вручную и на бумаге, отмечает генеральный директор исследовательского института "Международная торговля и интеграция" Владимир Саламатов. Таможня, заметил он, обещала уже со следующего года перевести всю документацию в электронно-цифровой вид, что должно оптимизировать оформление документов.

При этом, говорит эксперт Infranews, транзит приносит прибыль РЖД и операторам, позволяет создавать рабочие места и в итоге отражается в статистике как прибыль от экспорта транспортных услуг. А интерес к транзиту подкрепляется и тем, что этот вид перевозок облагается в РФ нулевым НДС.

В дальнейшем транзитные железнодорожные составы могут быть использованы для развития уже не экспорта услуг, а экспорта товаров. Для этого к составу нужно присоединять контейнеры с российскими грузами. Но этому препятствует ФТС, сетует генеральный директор Infranews: если состав обозначен как транзитный, добавить к нему внутренние вагоны нельзя. Эту мысль продолжает Саламатов: "Мы могли бы вставить свои контейнеры в существующий поток из Евросоюза в Китай. Но нет функционирующих транспортно-логистических центров, где мы могли бы это сделать, и Евросоюз существенно загружает обратный поток контейнеров. Сегодня до 87% состава при обратном пути загружается", - рассказывает он.

"Как приложение по покупке авиабилетов"

Наравне с упрощением транзита власти пытаются модернизировать и систему поставки товаров за рубеж. Так, паспорт национального проекта по экспорту предусматривает строительство и ремонт 25 пунктов пропуска через российскую границу. А экспортеры в будущем получают возможность оформлять



заявку на транспортировку своих грузов онлайн: Российский экспортный центр запустит со следующего года транспортно-логистический калькулятор, напомнил Саламатов. "Девять российских транспортно-логистических компаний откликнулись на призыв РЭЦ, и в будущем году откроется сервис, когда вы обозначите точку отправки груза и точку получателя, и вам девять транспортно-логистических компаний предложат свои маршруты от отправителя до получателя. Одновременно будет использоваться и механизм ускоренного получения транспортной субсидии", - рассказал он.

Похожую систему тестирует один из крупнейших мировых игроков на рынке контейнерных перевозок, европейская компания Maersk. Прежде оператор работал только "на воде", эксплуатируя парк контейнеровозов. Со временем стало ясно, что все большее развитие получают мультимодальные перевозки, когда клиент отправляет товар "от двери до двери". Теперь Maersk оперирует и автомобильным, и железнодорожным, и морским транспортом, а также запустил приложение Maersk Spot, рассказал генеральный директор Восточного дивизиона группы Жолт Катона. Система работает так же, как агрегатор билетов на самолет, говорит он: выбираются стартовая и конечная точка маршрута, желаемые сроки доставки, количество "пересадок" груза, и система предлагает оптимальные параметры и фиксированный тариф. Такая методика позволит быстро находить оптимальные экспортные маршруты даже компаниям среднего и малого бизнеса, убеждены участники дискуссии.

Исполняющий обязанности директора департамента программы развития Минтранса Сергей Егоршев подтвердил, что один из приоритетов российских властей — это введение электронного документооборота на всех стадиях прохождения грузов, а также унификация товарно-транспортных документов. Россия старается договориться со странами ЕС о введении идентичных стандартов оформления товаросопроводительных документов, говорит он.

Сложности, по его словам, вызывает как раз переход к мультимодальным перевозкам, когда один груз перевозится с применением всех видов транспорта: железнодорожного, автомобильного и морского. Для этого требуется принятие закона о смешанных перевозках, отметил он. Некоторые частные компании уже начинают развивать это направление, предлагая свои мультимодальные услуги, и властям нужно подключиться к этому вопросу, обеспечив формирование единой транспортно-логистической среды. Но эксперт Infopnews сомневается в необходимости экстренного перехода на мультимодальность. По его словам, сначала нужно довести до совершенства те механизмы, которые сейчас показывают результат, в частности, железнодорожный транзит. Помимо юридических сложностей, есть и инфраструктурные препятствия на пути мультимодальности, убежден эксперт. (Будущее России. Национальные проекты 14.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Ограничения необходимо снять. "Гудок". 19 ноября 2019

Виталий Потапов, директор по продажам и развитию бизнеса ООО "ФЕСКО Интегрированный Транспорт" (входит в Транспортную группу FESCO)

Сегодня весь объем перевозок во флекситанках приходится на интермодальные перевозки из-за ограничений на китайской железнодорожной сети. В случае снятия запрета дополнительный объем будет привлечен через сухопутные погранпереходы.

Мы обычно используем флекситанки для перевозки наливных грузов, например масла. Мы отправляем контейнеры с флекситанками в составе наших регулярных поездных сервисов. В этом году отправлено более 1500 контейнеров, в большей степени это экспортные отправки масла в Китай. В следующем году ожидаем увеличения объема перевозок в связи с высоким спросом на данный вид перевозки со стороны наших клиентов. Данная технология существенно упрощает отгрузку, в частности снижает объем минимальной партии поставки, не требует наличия специальной инфраструктуры, которая нужна для залива цистерн или танк-контейнеров. Кроме того, флекситанки куда более экономичны в использовании, если сравнивать их с танк-контейнерами.

Для дальнейшего развития этой технологии необходимо снять действующие ограничения для такого рода перевозок по железным дорогам Китая, тогда дополнительный объем можно будет отправлять и через сухопутные пограничные переходы. Сегодня весь объем — это интермодальные перевозки. Использование флекситанков лишь расширяет номенклатуру грузов для отправки в универсальных контейнерах. (Гудок 19.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Международное сотрудничество

В данном разделе приведены информационные сообщения о международном сотрудничестве в сфере железнодорожного транспорта с участием или упоминанием России.

Минтранс РФ обсудил в КНДР сотрудничество в сфере железнодорожного и морского транспорта.

Российская делегация во главе с заместителем министра транспорта России Владимиром Токаревым обсудила в КНДР сотрудничество в области транспорта, сообщает посольство РФ в Северной Корее на своей странице в Facebook <FB>.

Отмечается, что с 12 по 13 ноября в Пхеньяне с официальным визитом находилась делегация РФ. В ее состав вошли представители министерства РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, ОАО "РЖД", СП "РасонКонТранс", АО "Приморский газ", ООО "АТП Приморье". Целью визита было участие в девятом заседании подкомиссии по транспорту межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству между РФ и КНДР.

"В ходе рабочих встреч стороны обсудили вопросы двустороннего сотрудничества в области железнодорожного, автомобильного и морского транспорта и подписали протокол, в котором зафиксированы основные направления деятельности в этих сферах", -- говорится в сообщении.



Для справки: Название компании: РасонКонТранс, СП Адрес: 690091, Россия, Владивосток, пр. Океанский, 17 оф. 614 Телефоны: +7(423)2469635; +7(4212)910987; +7(4212)910988; +7(4212)910992; +7(4212)910993; +7(4212)910994 E-Mail: info@rasoncontrans.com; vlad@rasoncontrans.com Руководитель: Тонких Иван Михайлович, Генеральный директор

Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2 Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления

Для справки: Название компании: Приморский газ, ОАО Адрес: 690016, Приморский край, Владивосток, ул. Борисенко, 34 Телефоны: +7(423)2631425 Факсы: +7(423)2631425 E-Mail: primgas@mail.ru Web: <http://www.primgas.ru> Руководитель: Кафаров Фуад Исмаил оглы, Председатель Совета директоров; Горкавцев Олег Викторович, генеральный директор (ПРАЙМ 15.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Матвиенко сообщила о проекте по реконструкции кубинских железных дорог.

Совместный российско-кубинский проект по реконструкции железных дорог острова принесет качественные изменения в транспортную инфраструктуру Кубы. Об этом сообщила журналистам председатель Совета Федерации России Валентина Матвиенко после встречи с кубинским руководством, передает ТАСС.

Спикер российского Совфеда уточнила, что в рамках проекта предусматривается замена подвижного состава, а также увеличение скорости движения поездов. Матвиенко отметила, что межправительственное соглашение по этому вопросу подписано, но пока не ратифицировано на острове. По ее словам, вице-премьер Кубы Рикардо Кабрисас Руис сообщил, что соглашение уже внесли на ратификацию, пообещав проследить за оперативностью выполнения "внутригосударственных процедур". Матвиенко также отметила, что сторонами определена схема, по которой будет осуществляться финансирование проекта.

"Все, что называется, на старте, первый этап полностью обеспечен финансированием", — заявила спикер российского Совфеда, отметив, что реализация проекта начнется по завершении согласований.

Во время состоявшегося в октябре этого года визита на Кубу премьер-министра России Дмитрия Медведева глава правления ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) Олег Белозеров подписал протокол о намерениях с гендиректором "Железных дорог Кубы" Эдуардо Бессерой, а гендиректор ООО "РЖД Интернешнл" Сергей Павлов — контракт на восстановление и модернизацию железнодорожной инфраструктуры острова. Подписанные документы предполагают модернизацию более 1 тыс. км путей, при работах будут использованы техника, материалы и оборудование российского производства. (РосБизнесКонсалтинг 17.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Холдинг "РЖД" поможет построить железнодорожную линию в Монголии.

3 декабря в Москве и. о. генерального директора ООО "РЖД Интернешнл" Сергей Столяров и начальник АО "Улан-Баторская железная дорога" Дамдинсурэн Жигжиднямаа заключили договор на оказание услуг технического консалтинга по строительству железнодорожной линии Таван-Толгой – Зуунбаян в Монголии. Документ подписан в присутствии председателя Правительства России Дмитрия Медведева и премьер-министра Монголии Ухнагийн Хурэлсуха.



Согласно договору, ООО "РЖД Интернешнл" (дочерняя компания ОАО "РЖД") в партнерстве с одним из российских проектных институтов окажет услуги технического консалтинга по реализации проекта строительства железнодорожной линии Таван-Толгой – Зуунбаян, а также разработает рекомендации по организации строительства и схеме организации движения поездов по линии протяженностью 414 км. Новая железнодорожная ветка будет соединена с центральной железнодорожной линией АО "Улан-Баторская железная дорога". Это откроет новые возможности для транспортировки коксующегося угля из Таван-Толгой, крупного каменноугольного месторождения на юге Монголии. Срок реализации договора – 12 месяцев.

Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2
Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель:
Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOLine, ИА (по материалам "РЖД") 03.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Новости ОАО "РЖД"

В данном разделе приведены информационные сообщения о финансовых показателях ОАО «РЖД», отставках и назначениях, реформирование ОАО «РЖД», приватизация РЖД.

О внесении изменений в распоряжение ОАО "РЖД" от 20 июля 2016 г.

№ 1455р "Об утверждении технологии оказания услуги по размещению грузеных и/или порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования (в перевозочном процессе)"

Дата официального опубликования: 14.11.2019

Дата вступления в силу: 13.11.2019

С целью сокращения времени нахождения порожних грузовых вагонов на инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования (железнодорожных путях общего пользования):

1. Дополнить часть 4 пункта 2.4.1 Технологии оказания услуги по размещению грузеных и/или порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования (в перевозочном процессе) словами " для грузеных вагонов и 5 дней для порожних грузовых вагонов".

2. Начальнику Департамента корпоративных коммуникаций Луневу М.М. обеспечить размещение на сайте ОАО "РЖД" изменений, указанных в п. 1 данного распоряжения.

Смотрите исходный документ:

Распоряжение ОАО "РЖД" № 1455р от 20.07.2016 (в ред. от 13.11.2019)

[Технология оказания услуги по размещению грузеных и/или порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования \(в перевозочном процессе\).](#)



Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2
Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOline, ИА (по материалам "РЖД") 15.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

О кадровых изменениях в ОАО "РЖД".

Приказом генерального директора – председателя правления ОАО "РЖД" Олега Белозёрова начальником Департамента квантовых коммуникаций ОАО "РЖД" назначен Артур Глейм.

Артур Викторович родился в 1989 году. Окончил Санкт-Петербургский национальный исследовательский университет информационных технологий, механики и оптики (ИТМО). Защитил диссертацию по квантовым коммуникациям в 2015 году. Прошел дополнительную управленческую подготовку в Санкт-Петербургском государственном экономическом университете по программе MBA.

С 2010 года успешно руководил проектами в области квантовых коммуникаций, в частности, непосредственно реализовал построение квантовой инфраструктуры в Санкт-Петербурге, Казани и Самаре.

Напомним, что с целью реализации соглашения о намерениях между Правительством Российской Федерации и ОАО "РЖД" для развития высокотехнологичной области квантовых коммуникаций в компании создан Департамент квантовых коммуникаций. Департамент обеспечивает взаимодействие с научным сообществом и технологическими компаниями в части внедрения квантовых технологий передачи и защиты данных, способствующих повышению эффективности бизнес-процессов ОАО "РЖД", повышению эффективности использования инфраструктуры и безопасности функционирования железнодорожного транспорта.



Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2
Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOline, ИА (по материалам "РЖД") 18.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Акимов: не вижу резона даже рассматривать вопрос о приватизации РЖД.

Такую позицию высказал заместитель председателя правительства РФ Максим Акимов в рамках "Транспортной недели – 2019" в ответ на вопрос журналистов о предложении приватизации.



Напомним, что в начале ноября Минфин России предложил повторно рассмотреть вопрос приватизации компаний "Транснефть", "Россети", "РЖД", "Русгидро" и "Аэрофлот". По словам замминистра финансов РФ Алексея Моисеева, это будет возможно не ранее 2021 года.

"Это очень дальний горизонт, с моей точки зрения. Сам пул обсуждаемых проектов и степень нагрузки на эту ключевую инфраструктуру таковы, что ни резона частному инвестору участвовать в капитале РЖД, ни резонов даже рассмотрения этого вопроса я на сегодняшний день не вижу", – сказал он. ([ИА РЖД-Партнер.ру](#) 20.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ОАО "РЖД" выбрало 20 проектов для участия в корпоративном акселераторе.

ОАО "РЖД" совместно с дочерним АО "ВНИИЖТ" при поддержке Фонда развития интернет-инициатив (ФРИИ) запустило программу корпоративной акселерации для 20 технологических проектов, которые предлагают новые решения в ИТ, строительстве и содержании инфраструктуры, разработке подвижного состава.



Всего в программу поступило 720 заявок из 7 стран – России, Белоруссии, Израиля, Эстонии, Италии, Узбекистана и Тайваня. Заявки подали проекты более чем из 120 городов, в том числе из Москвы, Санкт-Петербурга, Новосибирска, Екатеринбурга, Красноярска и др. В шорт-лист вошло 70 проектов, из которых были отобраны 20 финалистов.

До конца 2019 года эксперты и бизнес-консультанты (трекеры) ФРИИ и АО "ВНИИЖТ" помогут стартапам выстроить взаимодействие с функциональными заказчиками внутри ОАО "РЖД", адаптировать проекты под задачи компании, определить области возникновения экономических эффектов для компании. Программа акселератора включает в себя тренинги и мастер-классы по ключевым темам развития технологического предпринимательства, помощь в формировании бизнес-кейсов для последующей проработки в рамках пилотных испытаний на опытных полигонах ОАО "РЖД".

Результаты первой акселерационной программы будут представлены в конце декабря руководству и партнерам ОАО "РЖД". По итогам презентации жюри выберет лучшие компании, которые в дальнейшем смогут провести испытания и получают возможность стать поставщиком компании.

ОАО "РЖД" является крупнейшим закупщиком инновационной и высокотехнологичной продукции в России. Компания ищет новые технологии для повышения эффективности деятельности, направленные на совершенствование инфраструктуры железной дороги, подвижного состава и управления движением. Также в технологический фокус корпорации попадают стартапы в области экологии, энергетики и IT-технологии.

Корпоративный акселератор начал работу в сентябре 2019 года.

Для справки: Название компании: [ОАО РЖД](#) Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOline, ИА (по материалам "РЖД") 19.11.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ОАО "РЖД" считает необходимым разработку типового договора между железной дорогой и морскими портами в части распределения ответственности за перевозки.

Для минимизации влияния мировой экономики, а также конъюнктуры товарных рынков внутри страны на объемы грузовых перевозок грузов необходимо гибко реагировать на изменения за счет повышения собственной эффективности. Об этом заявил заместитель генерального директора ОАО "РЖД" – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило, выступая на отраслевой конференции "Морские порты – драйвер экономического развития страны", состоявшейся 19 ноября в рамках "Транспортной недели" в Москве.



По словам Алексея Шило, уровень тарифов является одним из ключевых элементов привлекательности перевозок грузов через российские морские порты.

В период снижения цен на западных рынках угля в текущем году ОАО "РЖД" ввело скидку на его перевозки в адрес портов Азово-Черноморского бассейна. В результате перевозка тонны кузбасского угля по железной дороге стоит \$10-12 и столько же обходится перевалка этой тонны в порту, что снижает эффект от снижения тарифа.



Алексей Шило подчеркнул, что развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к морским портам – одно из ключевых направлений работы ОАО "РЖД". По его словам, ОАО "РЖД" находится в постоянном контакте с потребителями услуг с целью максимальной синхронизации проектов развития.

"Мы активно обсуждаем с грузоотправителями и владельцами портов набор мероприятий, который позволил бы нам более эффективно обеспечивать прирост провозной способности по годам", – отметил он.

Кроме того, ОАО "РЖД" продолжает повышать технологическую эффективность перевозок, в первую очередь, за счет развития информационного взаимодействия.

"Политика компании "Российские железные дороги" заключается в следующем: чем больше мы даем нашим грузоотправителям и владельцам портов информацию о грузе и о том, как он движется по сети железных дорог, тем лучше они смогут распорядиться этим грузом и этим вагоном", – сказал Алексей Шило.

В качестве примера он привел действующую на Северо-Кавказской железной дороге систему ДИЛС, которая позволяет не только строить прогноз подвода грузов по железной дороге к портам, но и делить их по отдельным позициям для формирования судовой партии.

По словам Алексея Шило, повышение эффективности перевозок возможно за счет дальнейшей оптимизации технологии работы на стыке "порт – железная дорога". В рамках совершенствования нормативно-правовой базы необходимо создание типовой формы договора по взаимодействию порта и владельца железнодорожной инфраструктуры с целью установления ответственности каждого участника процесса за совершение тех или иных операций.

Для справки: Название компании: *ОАО РЖД* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Телефоны: *+7(499)2629901* Факсы: *+7(499)2629095* E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOLine, IA (по материалам "РЖД") 19.11.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ОАО "РЖД" и "Российская венчурная компания" создают два новых венчурных фонда.

20 ноября в рамках "Транспортной недели-2019" ОАО "РЖД" и "Российская венчурная компания" подписали меморандум о подготовке создания двух совместных венчурных фондов для инвестиций в промышленные и цифровые проекты. Документ подписали генеральный директор – председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозёров и генеральный директор РВК Александр Повалко.



Новые фонды нацелены на инвестирование в проекты ранних стадий, которые имеют потенциал синергии с деятельностью ОАО "РЖД" и железнодорожной отраслью и будут способствовать повышению эффективности бизнес-модели холдинга. Первый фонд ориентирован на развитие широкого спектра решений для транспортной индустрии. Планируемый инвестиционный фокус – технологии транспортного машиностроения и приборостроения, новые материалы, роботизация, 3D-печать, аддитивные технологии, квантовые коммуникации, "зеленые технологии".

Второй фонд будет сфокусирован на инвестициях в проекты для цифровизации транспортной отрасли. Приоритетные сегменты для инвестирования – ИТ-платформы и ИТ-решения в сфере грузовых и пассажирских перевозок, технологии интернета вещей, большие данные, бизнес-аналитика и прогнозирование, кибербезопасность, технологии искусственного интеллекта и машинного обучения.

Фонды начнут деятельность в 2021 году. Также предусмотрена возможность привлечения в капитал фондов новых индустриальных и финансовых партнеров.

Для справки: Название компании: *ОАО РЖД* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Телефоны: *+7(499)2629901* Факсы: *+7(499)2629095* E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOLine, IA (по материалам "РЖД") 20.11.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ОАО "РЖД" и ООО "Сухой Порт Южноуральский" договорились о развитии транспортно-логистического комплекса.

20 ноября в Москве в рамках XIII Международного форума "Транспорт России-2019" ОАО "РЖД" и ООО "Сухой Порт Южноуральский" (дочерняя структура ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания") подписали соглашение о





взаимодействию в сфере развития транспортно-логистического комплекса "Южноуральский". Подписи под документом поставили генеральный директор – председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозёров и генеральный директор ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания" Сергей Храмагин.

Стороны намерены реализовывать транзитный и экспортный потенциал ТЛК "Южноуральский", расположенного на станции Формачево Южно-Уральской железной дороги, создавая благоприятные условия и инвестиционный климат для эффективного развития транспортно-логистической и инженерной инфраструктуры комплекса.

"Долгосрочная программа развития ОАО "РЖД" предусматривает реализацию федерального проекта "Транспортно-логистические центры", включенного в "Комплексный план модернизации инфраструктуры на период до 2024 года". В соответствии с проектом "Генеральной схемы развития сети транспортно-логистических центров", ТЛК "Южноуральский" включен в перечень сателлитов объектов опорной сети. Выгодное географическое месторасположение ТЛК "Южноуральский" в 70 км от границы с Казахстаном в перспективе может позволить обеспечить сокращение сроков доставки транзитных грузов из Китая в Россию и Европу.

Для справки: Название компании: *ОАО РЖД* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Телефоны: *+7(499)2629901* Факсы: *+7(499)2629095* E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления*

Для справки: Название компании: *ГТЛК, ПАО* Адрес: *125284, Москва, Ленинградский проспект, д. 31 А, стр.1* Телефоны: *+7(495)2210012* Факсы: *+7(495)2210012* E-Mail: andreev.s@gtlk.ru; pr@gtlk.ru Web: <http://www.gtlk.ru> Руководитель: *Храмагин Сергей Николаевич, генеральный директор (INFOline, ИА (по материалам "РЖД") 20.11.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Глава Минтранса заявил о шансах РЖД опередить "Почту" и получить 40 млрд. "РосБизнесКонсалтинг". 19 ноября 2019

Глава Минтранса Евгений Дитрих выразил надежду, что РЖД смогут доказать свою эффективность и получат 40 млрд руб. из ФНБ, необходимые для закупки локомотивов. На эти же средства претендует "Почта России"

Министр транспорта Евгений Дитрих рассчитывает, что 40 млрд руб. из ФНБ, на которые претендуют и РЖД, и "Почта России", выделят железнодорожной монополии.

"Мы находимся в дискуссии, обсуждаем. Деньги выделяют наиболее эффективным [претендентам]. Надеюсь, что в этом смысле "Российские железные дороги" свою эффективность покажут больше, чем "Почта России", — заявил Дитрих в интервью телеканалу РБК.

На совещании об инвестиционной программе РЖД, которое прошло 12 ноября в поезде по пути из Новосибирска в Барнаул, Дитрих попросил премьера Дмитрия Медведева выделить госмонополии эти 40 млрд руб. из ФНБ для закупки локомотивов. "Просили бы, Дмитрий Анатольевич, в соответствии с ранее принятыми решениями, мы в 2014 году о них договаривались, предусмотреть возможность финансирования увеличенной программы по закупке тягово-подвижного состава средствами ФНБ за счет остатков на счетах банка ВТБ. Они первоначально предполагались на приобретение именно этих локомотивов, в определенный момент времени РЖД заменили эти средства заемными. Есть ощущение четкой потребности в возврате, в возможности использовать эти деньги", — сказал министр.

В 2014 году в рамках поддержки капитальной базы системообразующих банков Минфин разместил на субординированном депозите в банке ВТБ 100 млрд руб. на 30 лет по ставке инфляция +1% и условия досрочного возврата не ранее чем через пять лет после привлечения. Из этой суммы 60,2 млрд руб. были в дальнейшем размещены в облигациях РЖД, а еще 39,8 млрд руб. остались на счетах ВТБ.

На эти же средства претендует "Почта России". Ее руководитель Николай Подгузов и глава ВТБ Андрей Костин написали письмо Медведеву, в котором попросили выделить эти средства на инфраструктурное развитие компании. Сейчас идет преобразование "Почты России" из федерального государственного унитарного предприятия в акционерное общество, стоят задачи по повышению эффективности, требуются инвестиции в модернизацию 42 тыс. почтовых отделений по всей стране, обучение и повышение квалификации персонала (около 290 тыс. человек), напоминали авторы письма.

Источник РБК, близкий к правительству, сообщил, что вопрос о выделении 40 млрд руб. из ФНБ было поручено проработать Дитриху, а также первому вице-премьеру, министру финансов Антону Силуанову,





министру цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Константину Носкову и министру экономического развития Максиму Орешкину.

Для справки: Название компании: Российская Федерация, Министерство транспорта (Минтранс)
Адрес: 109992, Россия, Москва, ул. Рождественка, 1, стр. 1 Телефоны: +7(499)4950000; +7(499)4950001;
+7(499)4950000P1041; +7(499)4950000P1042; +7(499)4950704 Факсы: +7(499)4950010 E-Mail:
info@mintrans.ru Web: <http://www.mintrans.ru> Руководитель: *Дитрих Евгений Иванович, министр*

Для справки: Название компании: Банк ВТБ, ПАО (Группа ВТБ) Адрес: 109147, Россия, Москва, ул.
Воронцовская, 43, стр.1, Банк ВТБ (ПАО) Телефоны: +7(800)2007799; +7(495)7397799; +7(495)7831717;
+7(917)5955669; +7(495)7755454 Факсы: +7(495)2584781; +7(495)7831895 E-Mail: info@vtb.ru;
InvestorRelations@vtb.ru; pr@vtb.ru; shalmanov@msk.vtb.ru Web: <http://www.vtb.ru> Руководитель: *Костин
Андрей Леонидович, президент, председатель правления (РосБизнесКонсалтинг 19.11.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Новости дочерних компаний ОАО "РЖД"

В данном разделе приведены информационные сообщения о производственных и финансовых показателях дочерних компаний ОАО «РЖД» (АО «Федеральная Грузовая Компания», ТД РЖД, GEFCO и др.), грузооборот компаний, технологии управления грузоперевозками, правила перевозки грузов.

"РЖД Логистика", ГТЛК и группа Freight Village RU подписали соглашение о финансировании строительства складской инфраструктуры в ТЛЦ "Ворсино" (Москва).

АО "РЖД Логистика", крупнейший на территории СНГ и стран Балтии мультимодальный логистический оператор, ПАО "ГТЛК", крупнейшая лизинговая компания России, и АО "ФВК", головная структура группы компаний Freight Village RU, договорились о финансировании проекта по строительству многофункционального складского комплекса на территории транспортно-логистического центра (ТЛЦ) "Ворсино".



Документ был подписан в присутствии Министра транспорта РФ Евгения Дитриха генеральным директором АО "РЖД Логистика" Вячеславом Валентиком, генеральным директором ПАО "ГТЛК" Сергеем Храмагиным и исполнительным директором АО "ФВК" Юрием Юрьевым на площадке XIII Международного форума "Транспорт России".

В соответствии с подписанным соглашением, АО "РЖД Логистика" и АО "ФВК" сформируют логистические сервисы, займутся организацией и обеспечением совместной операционной деятельности на базе многофункционального складского комплекса. ПАО "ГТЛК" обеспечит финансирование, необходимое для создания многофункционального складского комплекса на территории ТЛЦ "Ворсино".

"Будучи логистической компанией мы заинтересованы в создании как можно большего количества современных складских площадей. Включение в совместный инфраструктурный проект "РЖД Логистики" и Freight Village RU такого института развития как ГТЛК, безусловно, даст дополнительный импульс созданию многофункционального складского комплекса на территории ТЛЦ "Ворсино". В ближайшее время мы с партнерами обсудим распределение функционала каждой из сторон и деталей развития проекта", – заявил генеральный директор АО "РЖД Логистика" Вячеслав Валентик.

"Строительство высокотехнологичного комплекса в Ворсино – наш вклад в расширение и модернизацию транспортной инфраструктуры страны. Проект будет способствовать формированию и развитию узловых грузовых мультимодальных ТЛЦ, что является одной из стратегических задач развития экономики России на период до 2024 года", – подчеркнул глава ПАО "ГТЛК" Сергей Храмагин.

"Сегодняшнее подписание – это следующий шаг в реализации проекта, который мы анонсировали в октябре этого года. Новый современный складской комплекс позволит существенно расширить линейку наших логистических сервисов и привлечь дополнительные объемы экспортных и импортных сборных партий грузов, перевозимых в контейнерах", – рассказал исполнительный директор АО "ФВК" Юрий Юрьев.

Ранее между АО "РЖД Логистика" и АО "ФВК" было подписано соглашение о сотрудничестве в сфере развития логистических сервисов в индустриальном парке "Ворсино". До конца I квартала 2020 года стороны совместно разработают бизнес-план развития терминально-складской инфраструктуры на территории "Фрейт Вилладж Ворсино". Новый комплекс будет соответствовать современным европейским стандартам, где будут доступны все виды складских операций: сортировка, маркировка, консолидация/расконсолидация грузов, таможенное оформление грузов, в том числе, требующих соблюдения температурного режима. К строительству объекта планируется приступить уже в 2020 году.

Для справки: Название компании: РЖД Логистика, АО Адрес: 129090, Россия, Москва, ул. Маша Порываевой, 34, стр. 1 Телефоны: +7(495)9886868 Факсы: +7(495)7483232 E-Mail: info@rzdlog.ru; infoservice@rzdlog.ru Web: <http://www.rzdlog.ru> Руководитель: Валентик Вячеслав Борисович, Генеральный директор

Для справки: Название компании: ГТЛК, ПАО Адрес: 125284, Москва, Ленинградский проспект, д. 31 А, стр.1 Телефоны: +7(495)2210012 Факсы: +7(495)2210012 E-Mail: andreev.s@gtlk.ru; pr@gtlk.ru Web: <http://www.gtlk.ru> Руководитель: Храмагин Сергей Николаевич, генеральный директор (INFOline, ИА (по материалам компании) 19.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

АО "ФГК" продлевает акцию на предоставление платформ отправлением с Дальневосточной ж.д. на 2020 год.



АО "ФГК" продлевает до 31 марта 2020 года действие скидки на предоставление платформ отправлением со станций Дальневосточной ж.д. по фиксированной цене 1 000 рублей за вагон (без учета НДС) и 3 000 рублей за вагон в случае отправки на экспорт.



Чтобы получить скидку, необходимо до 15 марта 2020 года включительно подать заявку на перевозку и осуществить оплату за услуги по предоставлению платформ АО "ФГК".

Начальник Департамента по перевозкам грузов на платформах АО "ФГК" Андрей Шелковников подчеркнул, что дополнительная ценовая мотивация клиентов способствует снижению транспортных издержек грузоотправителей и позволяет им планировать в долгосрочной перспективе перевозки грузов по очень привлекательной цене.

Он также отметил, что в период с сентября по ноябрь 2019 года Компания в рамках акции получила заявки на около 200 вагоноотправок. Наиболее популярными направлениями с Дальневосточной ж.д. за указанный период стали: Казахстан, Восточно-Сибирская, Красноярская, Свердловская и другие ж.д. Платформы АО "ФГК" заказывались для перевозки машин и оборудования, автомобилей, цветных металлов.

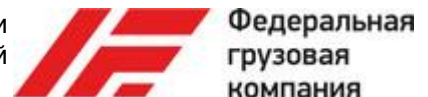
Действие ценовых условий распространяется на перевозки назначением на станции Октябрьской, Калининградской, Московской, Горьковской, Северной, Юго-Восточной, Приволжской, Куйбышевской, Свердловской, Южно-Уральской, Западно-Сибирской, Красноярской, Восточно-Сибирской, Северо-Кавказской железных дорог, а также на станции, находящиеся на территории Казахстана, Белоруссии, Латвии, Литвы, Эстонии.

Для справки: Название компании: Федеральная грузовая компания, Акционерное общество Адрес: 107078, г. Москва, ул. Маши Порываевой, д. 34, а/я №17 Телефоны: +7(499)2621777; +7(499)2608253; +7(343)3807144 Факсы: +7(499)2605199; +7(343)3806938 E-Mail: ZolkinaEN@railfgk.ru; info@railfgk.org.ru; info@railfgk.ru Web: <http://ru.railfgk.ru/> Руководитель: *Воронович Виктор Казимирович, генеральный директор; Старков Андрей Краснославович, председатель Совета директоров* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 02.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

АО "ФГК" предоставило скидку на вагоны для "Грузового экспресса".

АО "ФГК" предоставляет полувагоны и крытые вагоны для перевозки лесных грузов со скидкой относительно действующих рыночных условий в рамках нового сервиса "Грузовой экспресс".



Услуга организована АО "ФГК", АО "РЖД Логистика", Центром фирменного транспортного обслуживания ОАО "РЖД" и Центральной дирекцией по управлению терминально-складским комплексом ОАО "РЖД" для обеспечения регулярных и ускоренных экспортных перевозок лесных грузов. Перевозки осуществляются со станций Горьковской ж.д. в направлении на станцию Гродеково Дальневосточной ж.д. и далее в Китайскую Народную Республику.

Первый заместитель генерального директора АО "ФГК" Леонид Воронин подчеркнул: "В целях эффективной реализации проекта АО "ФГК" предлагает предприятиям в сфере лесозаготовок и экспортеров сырья получить выгоду до 20% от рыночной стоимости предоставления универсального подвижного состава за счет сокращения времени оборота вагонов Компании почти в два раза".

Услуга предусматривает отправку грузов в полувагонах, крытых вагонах, специализированных лесных платформах и предназначена для доставки лесных грузов со станций Горьковского, Кировского, Ижевского регионов Горьковской ж.д. АО "ФГК" предоставит в среднем до 150 единиц подвижного состава в месяц.

Для справки: Название компании: Федеральная грузовая компания, Акционерное общество Адрес: 107078, г. Москва, ул. Маши Порываевой, д. 34, а/я №17 Телефоны: +7(499)2621777; +7(499)2608253; +7(343)3807144 Факсы: +7(499)2605199; +7(343)3806938 E-Mail: ZolkinaEN@railfgk.ru; info@railfgk.org.ru; info@railfgk.ru Web: <http://ru.railfgk.ru/> Руководитель: *Старков Андрей Краснославович, председатель Совета директоров; Воронович Виктор Казимирович, генеральный директор* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 03.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Утроение платформы. "Гудок". 4 декабря 2019

Электронные площадки по предоставлению подвижного состава решили объединить усилия



ООО "Цифровая логистика" (оператор электронной торговой площадки "Грузовые перевозки" РЖД), ООО "Рейл Коммерс" (оператор биржи вагонов Railcomerse) и ООО "Простые перевозки" (оператор агрегатора вагонов Vagonline) подписали меморандум о взаимодействии. Декларируется, что объединение трёх цифровых платформ приведёт к развитию онлайн-услуг в отрасли.

В пресс-релизе, выпущенном ООО "Цифровая логистика", сказано, что "взаимодействие планируется вести по двум основным направлениям: это развитие цифровых продуктов в области грузовых железнодорожных перевозок и продвижение решений, направленных на развитие рынка цифровых услуг в отрасли".

В самом меморандуме говорится, что "сторонам предстоит определить формат дальнейшей работы и роли каждой из них в формировании цифровой среды, объединяющей участников перевозок, что в конечном итоге повысит привлекательность и доступность железнодорожного транспорта для грузовладельцев и логистических компаний РФ, СНГ и Балтии".

Директор блока корпоративных коммуникаций ООО "Цифровая логистика" Павел Пчельников сказал "Гудку", что "конкретные планы будут выработываться в ходе дальнейшей работы".

По словам Павла Пчельникова, "с начала 2019 года ЭТП "Грузовые перевозки" воспользовались 44 оператора подвижного состава, исполнено свыше 227 тыс. заказанных и оплаченных отправок".

Получить информацию от ООО "Рейл Коммерс" на момент сдачи номера не удалось.

"Цифровизация экономики в целом является серьёзным вызовом для железнодорожной отрасли, – рассказал "Гудку" сооснователь сервиса Vagonline Сергей Афанасьев, – и, безусловно, требует понимания, что такое цифровая услуга, знаний о тех преимуществах, которые она может дать пользователю. Мы подписали меморандум между тремя платформами с разными бизнес-моделями и набором услуг. Электронная торговая площадка "Грузовых перевозок" имеет свою бизнес-модель. Vagonline – это чистый агрегатор вагонов по принципу "Яндекс-такси", "Рейл Коммерс" – это биржа вагонов. Но у нас общая цель: повышение доступности железнодорожных грузовых перевозок, обеспечение справедливого ценообразования и сокращение потерь как для заказчика услуги, так и для оператора парка вагонов".

По словам Сергея Афанасьева, задача меморандума – предоставить участникам рынка осознанный выбор между разными цифровыми ресурсами в соответствии с их потребностями. (Гудок 04.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Новости ПАО "ТрансКонтейнер"

В данном разделе приведены информационные сообщения о производственных и финансовых показателях, кадровые назначения, грузооборот компании, технологии управления грузоперевозками

Группа "Дело" завершает оформление сделки по продаже неконтрольной доли в уставном капитале ООО "Управляющая компания "Дело".

Группа компаний "Дело" завершает оформление сделки по приобретению Акционерным обществом "Атомный энергопромышленный комплекс", принадлежащим Госкорпорации "Росатом", неконтрольной доли участия в уставном капитале ООО "Управляющая компания "Дело".

Группа компаний "Дело" - один из крупнейших транспортно-логистических холдингов России, который управляет портовыми активами в Азово-Черноморском, Балтийском и Дальневосточном бассейнах и владеет оператором железнодорожных и мультимодальных контейнерных перевозок. В структуру Группы входит стивидорный холдинг "ДелоПортс", мультимодальный транспортный оператор "Рускон" и ведущий оператор контейнерных терминалов Глобал Портс.

27 ноября 2019 года компания ООО "Дело-Центр", входящая в Группу компаний "Дело", выиграла аукцион по приобретению 50% плюс две акции ПАО "ТрансКонтейнер" - крупнейшего контейнерного оператора России.

"Группа компаний "Дело" совместно с Госкорпорацией "Росатом" продолжит развивать логистический бизнес на базе имеющихся активов и рыночных компетенций компаний, включая мультимодальные и транзитные перевозки", - сказал Президент Группы компаний "Дело" Сергей Шишкарёв. (INFOline, ИА (по материалам компании) 03.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Группа "Дело" погрузилась в "ТрансКонтейнер". "ПРАЙМ". 27 ноября 2019

Группа "Дело" Сергея Шишкарева победила на аукционе по продаже 50% плюс две акции "ТрансКонтейнера", принадлежащих РЖД, предложив за контрольный пакет 60,3 миллиарда рублей. Группа намерена пересмотреть стратегию и планы развития ж/д-оператора, усилить его кадровый состав, сохранив при этом нынешнего гендиректора, а также попытаться за счет синергии с собственными активами создать лучшую транспортную компанию России.

Торги проходили в среду в Москве. Всего к аукциону было допущено три участника: группа "Дело", "Енисей Капитал", аффилированная с основными акционерами Evraz - Романом Абрамовичем и Александром Абрамовым, и "Первая грузовая компания" (принадлежит Fletcher Group Владимира Лисина). Все они имели одобрение от ФАС на покупку этого пакета "ТрансКонтейнера". Стартовая цена на аукционе составляла 36,159 миллиарда рублей. Первый шаг в ходе торгов - 141 миллион рублей, далее - 200 миллионов рублей.

Как сообщил журналистам по итогам аукциона Шишкарев, группа "Дело" не будет в ближайшие два года продавать свой пакет "ТрансКонтейнера", намерена в кратчайшие сроки "подвергнуть ревизии его стратегию, укрепить кадровый состав, наметить точки роста и двигаться вперед".

ОСТАВИТЬ ВТБ

Группа "Дело" намерена предложить банку ВТБ остаться акционером "ТрансКонтейнера", остальным направит оферту на выкуп доли. По словам главы "Дела" Шишкарева, у группы сейчас "хороший диалог" с банком по разным линиям, в том числе по перевалке зерна, исходя из этого, можно предположить, что направлять оферту ВТБ не потребуется.

По словам главы группы, средства на выкуп долей у акционеров "ТрансКонтейнера" у группы есть, при этом источники финансирования он не раскрыл. Ранее в ноябре Шишкарев говорил журналистам, что "Дело" при победе в аукционе на 50% плюс две акции "ТрансКонтейнера" планирует закрыть сделку на 25-30% собственными средствами, остальное кредитом Сбербанка.

Сбербанк будет участвовать в финансировании сделки по покупке группой "Дело" контрольного пакета акций "ТрансКонтейнера", сообщил в среду зампред правления банка Анатолий Попов.

"Енисей Капитал" уже владеет 24,5% "ТрансКонтейнера". Еще одним крупным акционером оператора является ВТБ с пакетом 24,8%. СМИ писали, что ВТБ, купивший акции оператора у группы Fesco, будет лишь посредником и перепродает пакет "ТрансКонтейнера". Среди его покупателей назывались структуры Абрамовича и Абрамова.

... И РЖД

Также группа намерена сохранить представителей РЖД в совете директоров "ТрансКонтейнера". Такое предложение будет направлено на уровне руководства монополии, сообщил журналистам Шишкарев.



Ключевые параметры, по которым будет оцениваться менеджмент компании - лояльность, профессионализм, эффективность и понимание портового бизнеса.

Кроме того, группа не планирует менять гендиректора компании, которым сегодня является Вячеслав Сараев.

ПРИЦЕЛ - НА СИНЕРГИЮ

Шишкарев видит синергию от объединения портового и железнодорожного бизнесов, которая позволит создать лучшую транспортную компанию в стране. "Постараемся максимально быстро использовать все то, что есть у нас, в интересах "Трансконтейнера", и что есть у "Трансконтейнера" - в интересах группы компаний "Дело", и в данном случае я имею в виду и компанию Global Ports", - сообщил Шишкарев по итогам аукциона.

По словам Шишкарева, группа "Дело" не исключает возможности в дальнейшем объединения "Трансконтейнера" с Global Ports, проведения делистинга акций ж/д-оператора, а также применения иных мер, которые повысят эффективность и капитализацию компании.

"Трансконтейнер" - крупнейший в РФ, СНГ и Балтии владелец парка специализированного подвижного состава: в собственности более 25 тысяч фитинговых платформ и около 69 тысяч крупнотоннажных контейнеров. Компания располагает 40 собственными терминалами в грузообразующих центрах РФ, 19 железнодорожными терминалами в Казахстане и управляет контейнерным терминалом "Добра" на границе Словакии и Украины. (ПРАЙМ 27.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Шишкарев сможет выкупить весь "Трансконтейнер" на деньги Сбербанка. "РосБизнесКонсалтинг". 28 ноября 2019

Сбербанк готов дать кредит группе "Дело" Сергея Шишкарева на выкуп контрольного пакета не только "Трансконтейнера", но и его миноритариев. Благодаря поддержке банка Шишкарев обошел на аукционе Романа Абрамовича и Владимира Лисина

Сбербанк готов кредитовать группу "Дело" Сергея Шишкарева, которая в среду выиграла аукцион по продаже 50% плюс две акции крупнейшего контейнерного оператора "Трансконтейнер", обойдя структуры миллиардеров Романа Абрамовича и Владимира Лисина, при покупке контрольного пакета не только оператора, но и его миноритариев, рассказали два источника РБК, близких к сделке. "Мы финансируем всю сделку, включая возможный выкуп миноритариев", - сказал РБК источник, близкий к Сбербанку. За счет банка может проходить выкуп до 100% оператора, подтвердил источник, близкий к группе "Дело".

С самого начала для Шишкарева было предусмотрено получение кредита в Сбербанке на сумму больше стоимости контрольного пакета, выставленного на аукционе, сказал источник РБК, знакомый с деталями сделки между банком и бизнесменом. Представитель Сбербанка отказался от комментариев.

Накануне зампред Сбербанка Анатолий Попов говорил, что банк участвует в финансировании сделки по покупке контрольного пакета акций "Трансконтейнера". Тогда же он отметил, что аукцион по продаже "Трансконтейнера" показал "значительный интерес" инвесторов к сектору транспорта и логистики.

После покупки контрольного пакета оператора, за который группа "Дело" согласилась заплатить 60,3 млрд руб., она обязана объявить оферту о выкупе акций у других акционеров - банка ВТБ (владеет 24,84%), компании "Енисей Капитал" Романа Абрамовича и Александра Абрамова (24,74%), которая также участвовала в торгах, и оставшихся 0,42%, торгующихся на Московской бирже.

Сам Шишкарев рассказывал, что профинансирует покупку контрольного пакета "Трансконтейнера" на 25-30% из собственных средств, а остальное - за счет заемных средств, кредитором выступит Сбербанк. Такая же пропорция сохранится в случае выкупа миноритариев, сказал РБК представитель группы "Дело", добавив, что других кредиторов пока не предусмотрено. Но представитель группы отказался уточнить, на каких условиях привлекается кредит у госбанка. Таким образом, за победу на аукционе группе "Дело" придется заплатить до 18 млрд руб. собственных средств, а остальные 42 млрд руб. может предоставить Сбербанк. В четверг, 28 ноября, группа "Дело" сообщила, что привлекла у Сбербанка 36,511 млрд руб. до 26 февраля 2022 года. В сообщении уточняется, что эта сумма составляет 127,45% от стоимости активов группы. Кредитная линия открыта на сумму до 30 млрд руб., а указанная в сообщении цифра включает проценты по кредиту и банковскую комиссию, сказал РБК представитель группы.

В случае выкупа всех 100% "Трансконтейнера" из около 120 млрд руб. группе Шишкарева придется заплатить 36 млрд руб., а Сбербанку - выдать кредит еще на 84 млрд руб. Однако владелец группы "Дело" выражал надежду, что всех миноритариев выкупать не придется и ВТБ согласится остаться его партнером в "Трансконтейнере", в этом случае общие расходы на выкуп акций компании сократятся до 90,3 млрд руб. Представитель ВТБ такую возможность не комментировал.



За время аукциона цена контрольного пакета контейнерного оператора выросла почти вдвое, с 36,159 млрд руб. до 60,3 млрд руб., за 45 минут было сделано 150 шагов на повышение. Первой из аукциона выбыла компания Лисина, которая сделала всего "два-три шага", а до последнего "бились" структура Абрамовича с партнерами и группа "Дело", рассказал РБК источник, близкий к одному из участников торгов. "Торговаться до такого заоблачного уровня можно только с использованием госденег, на свои так не рискуют", - отметил источник РБК, близкий к одному из участников торгов.

"Мы считаем конечную цену за данный актив экономически нецелесообразной, поэтому сошли раньше на торгах", - заявил представитель Первой грузовой компании Владимира Лисина по итогам аукциона. "Енисей Капитал" Абрамовича и Абрамова также не был готов покупать контрольный пакет "Трансконтейнера" "любой ценой", говорил ранее РБК источник, близкий к одному из акционеров оператора. Если компания не выигрывает на аукционе, то может продать свой пакет победителю, указывал он. (РосБизнесКонсалтинг 28.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

У РЖД нет полноценной замены Трансконтейнеру. "ИА РЖД-Партнер.ру". 28 ноября 2019

Павел Иванкин, председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта

К сожалению, на протяжении всего 2019 года, когда готовился аукцион по продаже контрольного пакета акций "Трансконтейнера", со стороны руководителей ОАО "РЖД" не было сказано ни слова о стратегии компании в сфере развития контейнерных перевозок после его завершения. Об этом не говорилось ни на выставке TransRussia, ни на сочинском форуме, ни на одном из многочисленных совещаний.

В итоге покупка пакета группой "Дело" стала для рынка неожиданностью со знаком минус. Отрицательная реакция рынка засвидетельствована падением стоимости акций "Трансконтейнера" на 5% после объявления итогов аукциона.

Сегодня вопрос дальнейшей реакции ОАО "РЖД" на выстраивание собственной политики в области контейнерных перевозок остается открытым. Возможны несколько сценариев.

Первый: ОАО "РЖД" становится инфраструктурной компанией, которая просто перевозит предъявляемые грузы, в том числе контейнерные. Но проблема в том, что компания не сможет обеспечить беспрепятственный доступ к перевозкам по причине отсутствия у нее работающих контейнерных дворов и терминалов. Все существующие находятся в распоряжении "Трансконтейнера". ОАО "РЖД" придется модернизировать имеющиеся у нее мощности, находящиеся в распоряжении Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом. Существующие площадки дирекции относятся к 3-4 классу и требуют серьезной модернизации, а значит, средств, которых и так не хватает.

Второй: можно развивать не имеющих собственных активов операторов ОТЛК ЕРА и "РЖД Логистика" в качестве полноценных игроков. Но в таком случае опять встает вопрос о приобретении оборудования, подвижного состава и активов, что требует ресурсов. Кроме того, ОТЛК и создавалась не для полноценной работы, а как схема, затрудняющая возможную продажу "Трансконтейнера", которой опасались в 2015 году.

Возможен и третий вариант, который предложил сам Сергей Шишкарёв: взаимодействие новых и старых собственников. Как будет выстраиваться этот бизнес – пока что непонятно, но можно сказать точно, что выход "Трансконтейнера" из состояния "дочки" ОАО "РЖД" будет небыстрым. Все должно решиться в 2020 году, который будет непростым для всех участников сделки. (ИА РЖД-Партнер.ру 28.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Росатом" станет совладельцем купившей "Трансконтейнер" группы "Дело". "РосБизнесКонсалтинг". 3 декабря 2019

"Росатом" станет совладельцем группы "Дело" Сергея Шишкарёва, который обошел Романа Абрамовича и Владимира Лисина на аукционе по продаже "Трансконтейнера". Приоритет совместной работы - развитие Северного морского пути

О том, что "Росатом" станет совладельцем группы "Дело" Сергея Шишкарёва, РБК рассказали два источника, знакомых с деталями переговоров. Госкорпорация получит 30% в ООО "УК Дело", головной компании группы. По информации одного из собеседников РБК, о сделке может быть объявлено в ближайшие дни. В "Росатоме" и группе "Дело" от комментариев отказались.

Меньше недели прошло с того момента, как Шишкарёв значительно масштабировал свой бизнес - 27 ноября в ходе аукциона он приобрел 50% плюс две акции компании "Трансконтейнер", крупнейшего железнодорожного контейнерного оператора в России. В борьбе за актив он обошел структуры миллиардеров Романа Абрамовича и Владимира Лисина, предложив за контроль 60,3 млрд руб. - почти вдове выше стартовой цены.



Зачем госкорпорации потребовался бизнес "Дела" - в материале РБК.

Как будет организована сделка

Сделка между "Делом" и "Росатомом" будет организована в формате допэмиссии "УК Дело", в результате которой госкорпорация получит 30% в ее капитале. Сумму сделки источники РБК не раскрывают. Закрыть сделку с "Росатомом" планируется до конца года, в совет директоров "УК Дело" войдут два представителя госкорпорации.

Переговоры между "Росатомом" и Шишкаревым начались уже после того, как бизнесмен объявил о своем намерении принять участие в аукционе за "Трансконтейнер", а госкорпорация получила статус единого инфраструктурного оператора по развитию Северного морского пути (СМП), рассказывает один из собеседников РБК, - это были "два параллельных процесса". "К моменту начала переговоров "Росатом" уже активно вел работу в направлении по созданию логистики под СМП, и это, очевидно, требовало привлечения логистических компетенций. При этом вариант - самостоятельно выстраивать это направление - это долго и дорого, поэтому вариант партнерства и стал приоритетным", - объясняет источник РБК мотивы.

Финансировать покупку "Трансконтейнера" госкорпорация не будет. Как рассказывал сам Шишкарев, на покупку контрольного пакета контейнерного оператора он направит собственные средства и кредиты от Сбербанка. Банк же будет выступать основным финансовым партнером при приобретении пакетов у других акционеров "Трансконтейнера" - ВТБ (24,84%) и "Енисей Капитала" Романа Абрамовича и Александра Абрамова (24,74%) и других миноритариев (0,42%) - в рамках обязательной оферты. Для выкупа контрольного пакета оператора группа уже привлекла у Сбербанка первый кредит на 30 млрд руб. (вместе с процентами и банковской комиссией - 36,511 млрд руб.), в сообщении "Дела" уточнялось, что эта сумма составляет 127,45% от стоимости активов группы. Всего на выкуп акций "Трансконтейнера" "Делу" может понадобиться до 120 млрд руб.

Весь бизнес группы "Дело" представлен несколькими компаниями. Выручка ООО "Делопортс" (владеет стивидорными активами группы в порту Новороссийск, контейнерным терминалом НУТЭП, расположенным в юго-восточной части этого порта, зерновым терминалом КСК и сервисной компанией) на конец 2018 года составила 11,919 млрд руб., EBITDA - 8,781 млрд руб., чистый долг - 19,333 млрд руб. Оборот "Рускона" (интермодальный оператор) по итогам 2018-го - 4,127 млрд руб. В 2018-м структура Шишкарева также выкупила за \$250 млн 30,75% Global Ports - крупнейшего в России оператора морских контейнерных терминалов - с выручкой по итогам шести месяцев 2019-го на уровне \$181,2 млн (около 12 млрд руб.).

Но самым крупным активом в структуре "Дела" станет именно "Трансконтейнер": его выручка в 2018 году составила 76,9 млрд руб., чистая прибыль - 9,5 млрд руб.

EBITDA всех активов группы "Дело" находится на уровне 35-40 млрд руб., из которых на "Трансконтейнер" приходится примерно 21 млрд руб., сказал РБК руководитель группы оценки рисков устойчивого развития АКРА Максим Худалов. Долг группы, по его оценкам, - около 75 млрд руб., включая 30 млрд руб., полученных от Сбербанка на покупку контрольного пакета "Трансконтейнера". Таким образом, при мультипликаторе 5-6 показателей EBITDA оценка всей компании за вычетом долга - 100-165 млрд руб., сказал он.

Зачем "Росатому" понадобился частный партнер

Еще в марте 2018 года, в рамках послания к Федеральному собранию, президент Владимир Путин заявил, что грузопоток по Северному морскому пути к 2025 году должен возрасти в десять раз - до 80 млн т. "Наша задача - сделать его глобальной конкурентной транзитной артерией", - сказал тогда президент. По данным Минтранса, по итогам 2018 года грузопоток по СМП уже составил 17 млн т.

Как позднее отмечал гендиректор госкорпорации "Росатом" Алексей Лихачев, грузооборот может быть и больше "благодаря строящимся атомным ледоколам и намеченному развитию инфраструктуры" - 92,56 млн т к концу 2024 года. Но и этот уровень он назвал "промежуточным финишем", анонсировав к 2030 году загрузку на уровне 110-120 млн т в год. "Создание оператора позволит наконец работать в "одно окно", объединит усилия государства и бизнеса по более эффективному использованию такой важной транспортной артерии, как СМП", - объяснял глава госкорпорации роль в этом "Росатома".

Железнодорожные контейнерные операторы могли составить конкуренцию "Росатому" в развитии СМП, поэтому госкомпания логично рассматривала возможности выхода и в этот сегмент, отмечает источник, близкий к одному из претендентов на "Трансконтейнер". Как рассказывает один из источников РБК, основными направлениями сотрудничества "Росатома" и группы "Дело" станет развитие международных мультимодальных и транзитных перевозок на маршруте Азия - Европа - Азия, в том числе через Северный морской путь. "На базе логистических активов "Росатома" и активов Шишкарева предполагается создание новой круглогодичной контейнерной арктической линии", - отмечает он.

Инвестиции в создание необходимой транзитной инфраструктуры на СМП "Росатом" оценивает в \$7 млрд, говорится в подготовленной для банков презентации "Росатома" (есть у РБК). Годовой оборот



нового перевозчика оценивается в \$5,6 млрд на пике начиная с 2026 года. Пилотный запуск контейнерной линии на Северном морском пути запланирован на 2024 год, его мощность в "Росатоме" оценивают в 30 млн т в год к 2028 году (70% от общего грузопотока по СМП). Для перевозки целевого объема контейнерных грузов через СМП потребуются арктический флот из 33 коммерческих судов (контейнеровозов), инвестиции в создание флота госкорпорация оценивает в \$5,8 млрд. Для реализации проекта она планирует привлечь проектное финансирование (70%), собственные средства и деньги соинвесторов (30%).

Цель "Росатома" - реализация конкурентного преимущества СМП относительно Южного морского пути через Суэцкий канал: расстояние по "северному" маршруту на 40% короче, время доставки грузов на 20-30% меньше в зависимости от ледовых и погодных условий, а также сопоставимая себестоимость и возможность ее оптимизации при использовании атомных ледоколов, указано в материалах госкорпорации. При этом грузопоток по Южному морскому пути уже составляет 1 млрд т, из них больше половины (570 млн т) - перевозка в контейнерах. По прогнозу госкорпорации, на Северный морской путь можно перевести с "южного" маршрута 47 млн т в контейнерах. (РосБизнесКонсалтинг 03.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Как Сергей Шишкарёв решил побороться за "Трансконтейнер" и победил. "Ведомости". 3 декабря 2019

Рынок не ожидал, что "Дело" выиграет аукцион у Романа Абрамовича и Владимира Лисина

"Мы будем бороться за этот актив ["Трансконтейнер", поскольку видим большие перспективы в организации мультимодальных перевозок с использованием наших терминалов в трех бассейнах [Азово-Черноморском, Балтийском и Дальневосточном], - говорил президент и владелец группы "Дело" Сергей Шишкарёв в интервью "Ведомостям" в апреле 2019 г.

Он поборолся и победил. 27 ноября структура РЖД продала на аукционе 50% плюс 2 акции "Трансконтейнера" (крупнейший в России оператор контейнерных перевозок) компании, входящей в группу "Дело". Она предложила больше других участников - 60,3 млрд руб. при стартовой цене 36,16 млрд руб. Всего было сделано более 120 шагов, первый шаг аукциона - 141 млн руб., остальные - 200 млн руб.

Транспортно-логистический холдинг "Дело" Шишкарёв создал в 1993 г., в 1999 г. он стал депутатом Госдумы, а в 2014 г. вернулся в бизнес и решил поднимать компанию на новый уровень. Через три года "Дело" купило 30,75% ведущего контейнерного стивидорного оператора в России Global Ports. Это уже абсолютно другая лига, но амбиций оказалось больше - Шишкарёв решил участвовать в аукционе РЖД на "Трансконтейнер".

Его победа оказалась неожиданной для рынка. "Никто не думал, что он выиграет", - говорит федеральный чиновник. У Шишкарёва не было денег для участия в аукционе, его всерьез не воспринимали, отмечает он. На актив было два других солидных претендента: "Енисей капитал" совладельцев Evraz Романа Абрамовича (состояние, по оценке Forbes, \$12,4 млрд) и Александра Абрамова (\$6,2 млрд) и Первая грузовая компания (ПГК) Владимира Лисина (\$21,3 млрд).

Рынок ждал, что победит "Енисей капитал", так как компания уже владеет 24,74% "Трансконтейнера". К этому и шло: ПГК долго не боролась и первой покинула торги. "Коммерсантъ" со ссылкой на Шишкарёва сообщал, что начиная с 38 млрд руб. "Дело" торговалось только с одной компанией. Позже представитель ПГК говорил, что компания считает "конечную цену за актив экономически нецелесообразной, поэтому сошли раньше на торгах".

Лисин осторожен, он не хотел переплачивать и в 2011 г., когда РЖД продавала 75% минус 2 акции ПГК. Главным претендентом считалась компания "Трансойл" Геннадия Тимченко. В итоге актив достался Лисину за 125 млрд руб., причем на аукционе был сделан всего один шаг в 125 млн руб. То, что Тимченко без боя сдал ПГК Лисину, послужило поводом для предположения, что они договорились (сами компании это отрицали).

Итак, Шишкарёв обошел Абрамовича и получил контрольный пакет "Трансконтейнера". Шампанское выпито, победа отпразднована. А впереди самое сложное - интегрировать компании, входящие в группу "Дело", пересмотреть стратегию, вернуть затраченные деньги, а они немалые. Кроме собственных средств "Дела" 36,5 млрд руб. (до 22 февраля 2022 г.) на сделку ему выделит Сбербанк. Еще 60 млрд руб. могут потребоваться на выкуп долей остальных акционеров "Трансконтейнера", если они вдруг согласятся на оферту. Впрочем, в случае ВТБ (у банка 24,8%) Шишкарёв рассчитывает, что этого не произойдет.

"Присутствие в трех бассейнах и мажоритарная доля ведущего российского оператора контейнерных перевозок позволят группе "Дело" стать национальным логистическим транспортным интегратором", - приводятся его слова в сообщении. Шишкарёв пошел на большой риск. Но стоит ли игра свеч? Сейчас



контейнерные перевозки ежегодно растут на 15-20%. Впечатляет! Но рынок переменчив, а для Шишкарёва борьба только начинается. (Ведомости 03.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Росатом" станет совладельцем группы "Дело" Шишкарёва. "Ведомости". 3 декабря 2019

Партнеры планируют развивать международные мультимодальные перевозки, в том числе по Северному морскому пути

"Росатом" завершает покупку неконтрольной доли в ООО "Управляющая компания "Дело" Сергея Шишкарёва, говорится в сообщении госкорпорации. Покупателем станет "дочка" "Росатома" - "Атомный энергопромышленный комплекс", следует из сообщения группы "Дело". Сумму сделки стороны не раскрывают. О подготовке такой сделки накануне сообщал РБК.

"Дело" совместно с "Росатомом" "продолжит развивать логистический бизнес на базе имеющихся активов и рыночных компетенций компаний, включая мультимодальные и транзитные перевозки", - сказал президент группы "Дело" Сергей Шишкарёв.

Перед "Росатомом" стоят задачи развития нового логистического направления и создания совместной с "Делом" платформы для запуска глобального международного транспортно-логистического бизнеса, говорится в сообщении "Росатома". Основными направлениями сотрудничества станут развитие международных мультимодальных и транзитных перевозок на маршруте Азия - Европа - Азия, в том числе через Северный морской путь. "Росатом" является уполномоченным инфраструктурным оператором Севморпути и владельцем единственного в мире атомного ледокольного флота.

Группа "Дело" - транспортно-логистический холдинг, который управляет портовыми активами в Азово-Черноморском, Балтийском и Дальневосточном бассейнах и владеет оператором железнодорожных и мультимодальных контейнерных перевозок. 27 ноября "Дело" на аукционе РЖД выиграла право купить 50% плюс две акции "Трансконтейнера" - крупнейшего контейнерного оператора России.

На базе логистических активов "Росатома" и активов "Дела" предполагается создание новой контейнерной арктической линии, говорится в сообщении госкорпорации. "Росатом намерен не просто выйти на круглогодичное использование Северного морского пути, а значимо улучшить всю евразийскую логистику и, наряду с Суэцким каналом, предложить не менее привлекательные условия движения грузов из Азии в Европу", - подчеркивает компания.

В планах "Росатома" стать одним из 15 крупнейших морских перевозчиков в мире, говорилось в презентации, с которой в ноябре ознакомились "Ведомости". Возить он планирует грузы из Юго-Восточной Азии в Европу по Северному морскому пути, перехватив часть потока с южного пути - из Азии в Европу через Тихий и Индийский океаны, Суэцкий канал, Средиземное море и Гибралтарский пролив. Грузопоток южного пути составляет примерно 1 млрд т в год, в том числе 570 млн т контейнерных грузов, следует из презентации. "Росатом" рассчитывает на 72 млн т грузов в год, в основном контейнерных - 43 млн т. На реализацию этих планов "Росатом" готов потратить \$7 млрд. (Ведомости 03.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Новости АО "Первая грузовая компания"

В данном разделе приведены информационные сообщения о производственных и финансовых показателях, кадровые назначения, грузооборот компании, технологии управления грузоперевозками

ПГК тестирует перевозки металлопроката в полувагонах повышенной грузоподъемности.

Опытная отправка продукции выполнена Новосибирским филиалом Первой грузовой компании (ПГК) из Новокузнецка во Владивосток для дальнейшей транспортировки продукции в Китай.

"Вагоны с улучшенными техническими характеристиками показывают большую эффективность при перевозках на расстояния свыше 1000 км. Мы предложили предприятию "ЕВРАЗ Объединенный Западно-Сибирский металлургический комбинат" (ЕВРАЗ ЗСМК) техническое решение, которое обеспечит своевременный вывоз продукции, позволит существенно снизить расходы на транспортировку металлопроката и сбалансировать количество подвижного состава на Западно-Сибирской железной дороге", – подчеркнул директор Новосибирского филиала Евгений Долженко.

Специалисты ПГК разработали для партнера местные технические условия (МТУ), включающие чертежи, схемы крепления и размещения груза в подвижном составе, а также оснастили три вагона специальными удерживающими устройствами.

В результате комбинат смог вывезти на 8% больше грузов, чем при эксплуатации универсальной модели, задействовав меньший парк.

АО "ЕВРАЗ Объединенный Западно-Сибирский металлургический комбинат" (ЕВРАЗ ЗСМК) является крупнейшим в Сибири предприятием по производству стали. Входит в группу компаний ЕВРАЗ – одной из крупнейших вертикально интегрированных металлургических и горнодобывающих компаний с активами в Российской Федерации, США, Канаде, Чехии, Италии и Казахстане. По объему производства ЕВРАЗ входит в число крупнейших производителей стали в мире. Компания осуществляет деятельность по реализации сырьевой продукции и металлопроката как на российском, так и на международном рынке.



Для справки: Название компании: *Первая Грузовая Компания, АО (АО ПГК)* Адрес: 105066, Россия, Москва, ул. Новорязанская, 24 Телефоны: +7(495)6630101; +7(800)7751616 Факсы: +7(499)2629618 E-Mail: office@pgkweb.ru Web: <http://www.pgkweb.ru> Руководитель: *Каратаев Сергей Михайлович, Генеральный директор*

Для справки: Название компании: *ЕВРАЗ Объединенный Западно-Сибирский металлургический комбинат, АО (ЕВРАЗ ЗСМК)* Адрес: 654043, Россия, Кемеровская область, Новокузнецк, Космическое шоссе, 16 Телефоны: +7(3843)591121; +7(3843)595908; +7(3843)590009 E-Mail: zsmk@zsmk.ru; zsmk@evraz.com Web: <http://rus.evraz.com> Руководитель: *Солдатенков Алексей Иванович, врио управляющего директора (INFOLine, ИА (по материалам компании) 14.11.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ПГК погрузила рекордный объем нефтепродуктов на юге России.

Ростовский филиал Первой грузовой компании (ПГК) в октябре 2019 года увеличил объем перевозок нефтепродуктов в 10 раз по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 81,5 тыс. тонн. Грузооборот в этом сегменте вырос в 11 раз, до 35,8 млн т-км.

"Это рекордный показатель за последние два года. Филиал возобновил сотрудничество с "Новошахтинским заводом нефтепродуктов" (НЗНП). Его продукция – бензин и газойль – составила 85% всей октябрьской погрузки нефтепродуктов. Мы своевременно подавали порожние цистерны грузоотправителю и минимизировали их простои под наливом", – подчеркнул директор Ростовского филиала Вадим Жуков.





Экспортные отправки нефтепродуктов увеличились в 46 раз по сравнению с октябрём 2018 года, до 59 тыс. тонн. Этого удалось достичь за счёт перевозки продукции НЗНП через Новороссийский и Ростовский торговые порты в страны дальнего зарубежья, включая Италию и Швейцарию.

Объём внутрироссийских перевозок вырос в 4 раза, до 23 тыс. тонн, благодаря расширению географии отправок нефтепродуктов российским грузополучателям. Грузы следовали в регионы Северного Кавказа, Московскую, Калининградскую, Нижегородскую и Воронежскую области.

Для справки: Название компании: Первая Грузовая Компания, АО (АО ПГК) Адрес: 105066, Россия, Москва, ул. Новорязанская, 24 Телефоны: +7(495)6630101; +7(800)7751616 Факсы: +7(499)2629618 E-Mail: office@pgkweb.ru Web: <http://www.pgkweb.ru> Руководитель: Каратаев Сергей Михайлович, Генеральный директор (INFOLine, ИА (по материалам компании) 19.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Тарас Залужный: "Железные дороги должны быть драйвером экономического развития регионов".

Об этом директор Нижегородского филиала Первой грузовой компании (ПГК) заявил на круглом столе с представителями Горьковской железной дороги (ГЖД) и крупными компаниями-производителями. Руководитель обратил внимание участников на необходимость менять свою работу вслед за изменчивой конъюнктурой рынков и с учетом ограничений на сети.

"Наша приоритетная задача – повышение качества сервиса и постоянное улучшение показателей работы парка. С этой целью мы поддерживаем диалог с грузоотправителями и представителями ГЖД. Например, совместно с предприятием "Мордовцемент" (входит в холдинг "ЕВРОЦЕМЕНТ Групп") наладили ритмичную перевозку цемента в соответствии с планом продаж. Для обеспечения партнера нужным количеством вагонов формируем календарный график подвода подвижного состава, осматриваем его в пути следования на технических станциях и, при необходимости, оперативно отправляем в ремонт. ГЖД, со своей стороны, своевременно предоставляет локомотивы. Такие технологические решения мы готовы разрабатывать и для других партнеров. Важно вовремя заявить нам о своих проблемах, филиал готов идти навстречу", – отметил Тарас Залужный.

Заместитель генерального директора ПГК по оперативной работе Александр Печурин обратил внимание присутствующих на планы компании по модернизации крытых вагонов, наиболее востребованных на полигоне ГЖД. В 2020 году оператор улучшит техническое и коммерческое состояние трети парка в этом сегменте. По словам руководителя, работы будут производиться в рамках планового ремонта, а потому подвижной состав не будет отвлекаться от движения дополнительно.

"В ПГК слышат своих клиентов. Например, пару лет назад мы озвучивали пожелание о том, чтобы в конструкции полов платформ, на которых мы перевозим автомобильную технику, использовались не металлические полосы, а дерево. Сегодня оператор подает нам вагоны только с деревянными полами. Кроме того, компания предлагает много современных цифровых решений, которые делают нашу совместную работу удобной", – рассказала заместитель генерального директора "СТК-Восток" Елена Сергеева.

Участники встречи уделили внимание ИТ-проектам, которые реализует ПГК. Например, партнерам доступен "Личный кабинет клиента", где можно отслеживать информацию по дислокации парка, и приложение "Мобильный репортер" – инструмент контроля состояния крытых вагонов, подаваемых под погрузку. Тарас Залужный также рассказал о переходе филиала на электронный документооборот, благодаря чему на обмен документами уходят 1 сутки.

В круглом столе приняли участие около 60 человек – руководители ГЖД, крупные грузоотправители региона и представители оператора.

Для справки: Название компании: Первая Грузовая Компания, АО (АО ПГК) Адрес: 105066, Россия, Москва, ул. Новорязанская, 24 Телефоны: +7(495)6630101; +7(800)7751616 Факсы: +7(499)2629618 E-Mail: office@pgkweb.ru Web: <http://www.pgkweb.ru> Руководитель: Каратаев Сергей Михайлович, Генеральный директор (INFOLine, ИА (по материалам компании) 28.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Виктор Храпов: "Мы готовы обеспечить доставку по принципу "одного окна".



Директор Московского филиала Первой грузовой компании (ПГК) рассказал об этом на круглом столе с участием крупнейших грузоотправителей региона и представителей Московской железной дороги (МЖД). Руководитель подчеркнул: компания готова предложить своим партнерам не просто перевозку из точки А в точку Б, но и организовать доставку от двери до двери с использованием различных видов транспорта, складских хабов, а также сопутствующие услуги.



"Мы готовы обеспечить доставку по принципу "одного окна". Такой проект реализован совместно с нашим партнером – компанией Kerama Marazzi. Была разработана логистическая схема с использованием автотранспорта и железной дороги, а также арендован складской комплекс в Московской области, расположенный в Михнево. Его площади могут использовать и другие партнеры ПГК. В 2020 году мы сможем оформлять провозные платежи по СНГ, выступать в роли грузополучателя при перевалке груза с железнодорожного транспорта на автомобильный и самостоятельно доставлять его конечному получателю. Партнерам не придется искать нескольких подрядчиков на сложные перевозки, так как все услуги они смогут получить у нас", – обратил внимание Виктор Храпов.

Заместитель начальника Московского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Жарский поблагодарил компанию за продуктивную совместную работу. Он отметил, что большинство проектов, реализованных со столичным филиалом ПГК, сыграли существенную роль для оптимизации движения поездов по магистрали. "Вместе мы реализуем технологии маршрутизации порожних и груженых вагонов, движение поездов по расписанию, которые обеспечивают ритмичные процессы погрузки и выгрузки. На мой взгляд, проект, разработанный для "ЕВРОЦЕМЕНТ Групп", является в своем роде уникальным. Маршрутные поезда следуют со станций Подгорное и Стойленская без переработки до станции Бекасово-Сортировочная, где состав расформируется, и вагоны направляются к конкретным получателям на МЖД в нужном объеме. Это разгружает мощности столичной магистрали. Конструктивное сотрудничество между нами будет продолжено", – рассказал Алексей Жарский.

Впервые для участников встречи была организована стратегическая сессия. Она была посвящена организации своевременного вывоза сырья и готовой продукции по железной дороге за счет повышения качества планирования. Среди предложений от участников мероприятия – изменение периода планирования на более поздний, контроль качества и количества подаваемых вагонов, а также создание мобильных бригад, которые могли бы устранять небольшие неполадки, появляющиеся в ходе эксплуатации, прямо на станциях. Это позволит сократить время нахождения вагонов вне производственного процесса и снизить их дефицит. Руководство Московского филиала ПГК обещало рассмотреть поступившие идеи и реализовать наиболее эффективные из них.

Во встрече приняли участие около 100 человек – руководители центрального аппарата и Московского филиала ПГК, представители Московской железной дороги, а также грузоотправители региона

Для справки: Название компании: *Первая Грузовая Компания, АО (АО ПГК)* Адрес: 105066, Россия, Москва, ул. Новорязанская, 24 Телефоны: +7(495)6630101; +7(800)7751616 Факсы: +7(499)2629618 E-Mail: office@pgkweb.ru Web: <http://www.pgkweb.ru> Руководитель: *Каратаев Сергей Михайлович, Генеральный директор* (INFOline, ИА (по материалам компании) 29.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Вагону – эффективно работать. "Гудок". 29 ноября 2019

Какой результат можно получить от грамотного планирования

"Круглый стол", организованный Московским филиалом ПГК, проводится ежегодно. В число участников мероприятия вошли представители столичной магистрали, а также многочисленные партнёры оператора. Участники обсудили пути улучшения совместной работы и перевозочного процесса.

Маршрутизация и новые услуги

Директор Московского филиала ПГК Виктор Храпов рассказал, что в этом году его подразделение сделало упор на развитие технологий и новые сервисы. В столичном регионе сосредоточено множество крупных компаний, которые отправляют большие партии продукции и товаров, ожидают своевременной и качественной доставки. По словам руководителя, совместно с Московской железной дорогой реализуются технологии маршрутизации порожних и груженых вагонов, движение поездов по расписанию, которые обеспечивают ритмичные процессы погрузки и выгрузки.



– Мы готовы обеспечить доставку по принципу "одного окна". Такой проект реализован совместно с нашим партнёром – компанией Kerama Marazzi. Филиал разработал логистическую схему с использованием автотранспорта и железной дороги, а также арендовал складской комплекс в Московской области, расположенный в Михнево. Его площади могут использовать и другие партнёры ПГК. В 2020 году мы сможем оформлять провозные платежи по СНГ, выступать в роли грузополучателя при перевалке груза с железнодорожного транспорта на автомобильный и самостоятельно доставлять его конечному получателю. Партнёрам не придётся искать нескольких подрядчиков на сложные перевозки, так как все услуги они смогут получить у нас, – рассказал Виктор Храпов.

Заместитель начальника Московского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Жарский поблагодарил компанию за продуктивную совместную работу. Он отметил, что большинство проектов, реализованных со столичным филиалом ПГК, сыграли существенную роль для оптимизации движения поездов по магистрали. Например, он рассказал, что был запущен проект, разработанный для "ЕВРОЦЕМЕНТ Групп". Маршрутные поезда следуют со станций Подгорное и Стойленская без переработки до станции Бекасово-Сортировочное, где состав расформировывается и вагоны направляются к конкретным получателям на Московской железной дороге в нужном объёме. Это разгружает мощности столичной магистрали.

– Наше конструктивное партнёрство с ПГК будет продолжено. Я считаю, что необходимо усиливать маршрутизацию, отправлять больше поездов по графику. Это позволит оператору завоевать лояльность клиентов, а нам – обеспечить партнёров необходимым подвижным составом, разгрузить инфраструктуру общего пользования, обеспечить сроки доставки, – подчеркнул Алексей Жарский.

Железная дорога уходит в "цифру"

Виктор Храпов рассказал, что ПГК внедряет новые цифровые решения и программные продукты. В частности, во время встречи был презентован обновленный "Личный кабинет" клиента. Система позволяет с любого устройства оперативно узнавать информацию о месте нахождения вагонов с грузом, понимать, когда они поступили на станцию, получать необходимые документы и многое другое. В ближайшее время в сервисе появится функция "Мессенджер", с помощью которого можно будет связаться с сотрудником компании, ответственным за тот или иной вопрос.

Заместитель начальника департамента по оперативной работе – начальник отдела по работе с универсальными платформами АО "ПГК" Роберт Буйдов представил новую систему контроля качества крытого подвижного состава "Мобильный репортёр".

– Если вагоны, поступившие под погрузку, повреждены, то с помощью "Мобильного репортёра" в ПГК можно отправить фотографии. Специалисты компании оперативно свяжутся с партнёром для решения проблемы, а подвижной состав отправят в ремонт, – рассказал Роберт Буйдов.

Качество планирования нового уровня

В этом году впервые Московский филиал ПГК провёл для своих клиентов стратегическую сессию. Целью мероприятия был сбор обратной связи и выработка эффективных решений, позволяющих повысить качество планирования погрузки.

– Крайне важно учитывать график погрузки, например, при формировании заявок на перевозку. В противном случае мы подадим парк, который будет простаивать, что обернётся финансовыми потерями для обеих сторон. Кроме того, нужно понимать географию доставки. Например, если изначально вы планируете везти товары в один регион, а затем меняете его на другой, партнёры ПГК остаются без вагонов, которые могли бы получить после выгрузки. Давайте подумаем, что мешает строить планы, и постараемся улучшить нашу общую работу, – сказал заместитель директора Московского филиала по коммерции Евгений Муха.

В ходе стратсессии многие партнёры ПГК предлагали изменить период планирования на более поздний, а также, например, внимательно следить за качеством и количеством подаваемых вагонов. Кроме того, они сошлись во мнении, что негативным фактором является неравномерность продаж.

Ещё одно рациональное предложение, которое прозвучало во время дискуссии, – создать мобильные бригады, которые могли бы устранять небольшие неполадки, появляющиеся в ходе эксплуатации, прямо на станциях. Это позволит сократить время нахождения вагонов вне производственного процесса.

В финале мероприятия партнёры поблагодарили организаторов за возможность живого обсуждения существующих вопросов.

– На мой взгляд, встречи в формате "круглого стола" важны для всех участников перевозочного процесса и способствуют развитию деловых связей. Здесь можно обсудить новинки, высказать пожелания и пообщаться с коллегами, – отметила начальник диспетчерско-логистического отдела Курского комбината хлебопродуктов Людмила Петрова. (Гудок 29.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Новости частных операторов подвижного состава

В данном разделе приведены информационные сообщения о компаниях, для которых железнодорожные грузоперевозки являются их основной деятельностью, а также компаний управляющих вагонами и осуществляющих перевозки своей продукции. Сюда же относятся новости холдингов, в состав которых входят железнодорожные операторы (FESCO (ДВМП), ОЗК, НПК ОВК, УК Промышленные инвесторы, Трансфин-М, Brunswick Rail)

Группа компаний "Новотранс" удвоила собственный капитал.

Группа компаний "Новотранс" публикует данные консолидированной финансовой отчетности за 9 месяцев 2019 года.

Выручка Группы компаний по РСБУ по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличилась на 13% и составила 30,5 млрд рублей. Операционная прибыль выросла более, чем на 30% - до 10,7 млрд рублей, а чистая прибыль достигла уровня 8,2 млрд рублей. Группа компаний показала рентабельность по чистой прибыли на уровне 26,9 %. Налоговые отчисления в бюджет за 9 месяцев 2019г. составили 4 млрд рублей.

"Что касается отчетности по МСФО, то чистая прибыль Группы увеличилась на 72% по сравнению с прошлым годом. Холдинг показал рентабельность по чистой прибыли на уровне свыше 28%. При этом финансовые расходы нам удалось сократить почти вдвое, а чистый долг - на 2,6 млрд рублей. Соотношение чистый долг/ЕБИТДА мы сейчас имеем на уровне 1,17. Сам показатель ЕБИТДА увеличился на 20% и составил более 13 миллиардов рублей. В этом году Группе удалось удвоить собственный капитал. В целом "Новотранс" показывает высокую динамику. Это касается и роста объема годовой выручки от реализации услуг, темпа прироста чистой прибыли и инвестиций в основной капитал", - сказал президент Группы компаний "Новотранс" Константин Гончаров.



Для справки: Название компании: ГК Новотранс, ООО Адрес: 125167, г. Москва, Ленинградский проспект, 44А, строение 3 Телефоны: +7(495)9255450; +7(495)9255455 Факсы: +7(495)9255451 E-Mail: referent@gc-novotrans.ru Web: <http://www.novotrans.com> Руководитель: Гончаров Константин Анатольевич, Генеральный директор (INFOline, ИА (по материалам компании) 15.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Новотранс" выиграл второй иск к "Сибантрациту".

Похоже, что в судебных разбирательствах между грузовой компанией "Новотранс" и "Сибантрацитом" очевидный перевес оказался на стороне транспортников. На днях Арбитражный суд Москвы удовлетворил иск "Новотранса" к компании "Сибантрацит" на 125 млн рублей в качестве штрафа за нарушение условий договора, пишет Lenta.ru.

Заметим, что это уже не первая победа "Новотранс" в Арбитраже. Месяц назад, 15 октября этого года суд обязал ООО "Сибантрацит логистик" (дочерняя структура ГК "Сибантрацит") выплатить грузовой компании 130 млн рублей неустойки. Суть заявленных исковых требований все та же: нарушение условий договора.

Клиентом "Новотранса" компания "Сибантрацит" стала еще в 2016 году. Тогда между сторонами был заключен договор, согласно которому "Новотранс" должен был предоставлять "Сибантрациту" вагоны для перевозки угля. В договоре компании зафиксировали цену на транспортные услуги, при этом "Сибантрацит" взял на себя обязательства по использованию определенного количества вагонов.

Однако уже в начале этого года дела у "Сибантрацита", видимо, пошли не очень хорошо, так что выполнять свою часть договора угольщикам стало весьма затруднительно. "Новотранс" попытался был уладить дело миром, направив в адрес "Сибантрацита" письма с предложением договориться. Но за стол переговоров компании так и не сели.

"Вброс фейковых новостей, скорее всего, может быть связан с отдельными коммерческими спорами в российских судах" - говорится в пресс-релизе компании. Издание Lenta.ru предположила, что речь идет о судах с группой "Сибантрацит", принадлежащей бизнесмену Дмитрию Босову.

Впрочем, как известно, скандалы в СМИ никак не способствуют тому, чтобы накопленные долги рассасывались. Уже в феврале этого года претензии к "Сибантрациту" были у многих крупных участников рынка грузоперевозок. Помимо "Новотранса", иски к "Сибантрациту" подали РЖД, "Федеральная грузовая





компания" и "Федеральная пассажирская компания". Общая сумма заявленных претензий, согласно данным сервиса "Картотека.ру", составляет 587 млн рублей.

Кстати, выигранное "Новотрансом" на днях дело – далеко не последнее. По информации руководства грузовой компании, в настоящее время своей очереди на рассмотрение в арбитражных судах дожидаются еще несколько исков на общую сумму 270 млн рублей. Кроме того, в "Новотрансе" готовы предъявить дополнительные требования более чем на 1 млрд рублей, связанные с простоем вагонов, которые были забронированы в рамках договора с "Сибантрацитом".

Напомним, что бенефициаром ГК "Сибантрацит" является бизнесмен Дмитрий Босов.

Совпадение это или нет, но в начале июля этого года появилась информация о продаже 20-процентной доли "Сибантрацита Кузбасс" (входит в группу "Сибантрацит" Дмитрия Босова) совладельцу "Трансмашхолдинга" Сергею Глинке. Еще раньше на рынке обсуждалось поглощение "Сибантрацита" владельцем ОАО "Независимая нефтегазовая компания" Эдуардом Худайнатовым.

Владелец "Сибантрацита" регулярно опровергал факт каких-либо переговоров о продаже компании, уверяя всех, что его задача только увеличивать добычу угля. Для отправки дополнительных объемов угля "Сибантрацит" даже взялся за проектирование второго Северомуйского тоннеля на БАМе.

Для справки: Название компании: *Сибирский Антрацит, АО (Сибантрацит)* Адрес: 633224, Россия, Новосибирская область, Искитимский район, п. Листвянский, ул. Советская, 2А Телефоны: +7(383)4338999 E-Mail: secretary@sibantracite.ru Web: <http://www.sibantracite.ru> Руководитель: Колонников Сергей Семенович, исполнительный директор

Для справки: Название компании: *ГК Новотранс, ООО* Адрес: 125167, г. Москва, Ленинградский проспект, 44А, строение 3 Телефоны: +7(495)9255450; +7(495)9255455 Факсы: +7(495)9255451 E-Mail: referent@gc-novotrans.ru Web: <http://www.novotrans.com> Руководитель: Гончаров Константин Анатольевич, Генеральный директор (Московский Комсомолец 16.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Прогнозная рыночная стоимость активов ГК "Новотранс" за 2019 год составит 70 млрд рублей

Группа компаний "Новотранс" публикует прогнозные данные финансовой отчетности за 2019 год на основании консолидированного прогноза по МСФО.



Чистая прибыль Группы по прогнозу вырастет более, чем на 30% по сравнению с прошлым годом и достигнет почти 11 млрд рублей. Соотношение чистого долга к EBITDA уменьшится и достигнет уровня 1,2. Чистый долг сократится на 9%.

Выручка ГК "Новотранс" вырастет на 12% по сравнению с 2018 годом и превысит 40 млрд рублей. Рыночная стоимость активов Группы увеличится почти на 70% и достигнет около 70 млрд рублей.

В этом году ГК "Новотранс" удалось удвоить собственный капитал. В целом, "Новотранс" показывает высокую динамику. Это касается и роста объема годовой выручки от реализации услуг, темпа прироста чистой прибыли и инвестиций в основной капитал.

Для справки: Название компании: *ГК Новотранс, ООО* Адрес: 125167, г. Москва, Ленинградский проспект, 44А, строение 3 Телефоны: +7(495)9255450; +7(495)9255455 Факсы: +7(495)9255451 E-Mail: referent@gc-novotrans.ru Web: <http://www.novotrans.com> Руководитель: Гончаров Константин Анатольевич, Генеральный директор (INFOline, ИА (по материалам компании) 21.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ГК "Дело" подала заявку на участие в аукционе по продаже "Трансконтейнера".

Аукцион по продаже контрольного пакета акций пройдет 27 ноября

Группа компаний "Дело" подала заявку на участие в аукционе по продаже 50% плюс две акции "Трансконтейнера", говорится в сообщении группы.

"15 ноября 2019 года компания ООО "Дело-Центр", входящая в группу компаний "Дело", подала заявку на участие в аукционе по приобретению 50% плюс две акции ведущего российского железнодорожного контейнерного оператора ПАО "Трансконтейнер", - сообщили в пресс-службе "Дела".

В начале октября Федеральная антимонопольная служба России одобрила ходатайство группы компаний на участие в аукционе.

Об аукционе



Аукцион по продаже контрольного пакета акций "Трансконтейнера" пройдет 27 ноября 2019 года. Стартовая цена составляет 36,2 млрд рублей. Первый шаг аукциона - 141 млн рублей, последующие шаги - по 200 млн рублей.

О компании

"Трансконтейнер" является ведущим российским оператором контейнерных интермодальных перевозок, входит в состав ОТЛК ("дочка" РЖД). В настоящее время 50% плюс две акции оператора принадлежит ОТЛК. Структура Романа Абрамовича и Александра Абрамова - ООО "Енисей Капитал" - владеет 24,5% акций "Трансконтейнера", ВТБ - 24,8%, еще 0,3% - сторонний инвестор. (ТАСС 15.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Freight village не стала участвовать в аукционе по продаже 50% "Трансконтейнера".

Группа компаний Freight village ru ("Фрейт Вилладж Ру"), реализующая в России логистические и девелоперские проекты, не стала участвовать в аукционе по продаже 50% плюс две акции ведущего российского контейнерного железнодорожного оператора "Трансконтейнер", принадлежащие РЖД, сообщили РИА Новости в пресс-службе группы.

В сентябре в пресс-службе группы сообщили РИА Новости, что Freight village рассматривает возможность участия в аукционе РЖД по продаже 50% "Трансконтейнера". Там отмечали, что продажа такого актива, как "Трансконтейнер", это знаковое событие для всего транспортного рынка. Собеседник агентства добавлял тогда, что менеджмент внимательно следит за процессом и рассматриваются все возможные варианты развития бизнеса группы, не исключая участие в сделке.

"Компания рассматривала возможность участия в аукционе по покупке "Трансконтейнера" наряду с другими вариантами. В данный момент мы сфокусированы на проведении реструктуризации нашей группы компаний с целью повышения эффективности ее деятельности, а также проработке альтернативных вариантов развития бизнеса", - сообщили в пресс-службе Freight village в пятницу.

Заявки от претендентов принимались с 8 августа по 15 ноября текущего года включительно. Участником аукциона могла стать компания, соответствующая ряду требований. Претендент с подачей заявки также должен был внести задаток в размере 3,616 миллиарда рублей. Решение о допуске участников к торгам конкурсная комиссия примет 25 ноября. Сами торги назначены на 27 ноября.

Ранее в пятницу источники РИА Новости сообщили, что заявки на участие в аукционе и задатки поступили от трёх компании. В частности, представитель группы "Дело" официально подтвердил подачу заявки.

Группа компаний "Фрейт Вилладж Ру" объединяет логистическое и девелоперское направления бизнеса. Компания предлагает услуги контейнерных терминалов, индустриально-складскую недвижимость в аренду и на продажу, комплексные услуги участникам ВЭД, а также развивает проекты комплексного освоения территории под промышленное и жилое назначения. С 2012 года компания реализует проект по созданию одного из крупнейших в России мультимодальных производственно-логистических центров в уникальном формате "грузовой деревни" - Фрейт Вилладж Ворсино (Freight village vorsino) и Фрейт Вилладж Росва (Freight village rosva). (ПРАЙМ 15.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Атака Босова: владелец "Сибантрацита" прикрывает неудачи "черным пиаром"? .

"Электронная газета Век". 14 ноября 2019

Неприятности Михаила Абызова с законом коснулись не только экс-министра, но и кое-кого из его партнеров. Дмитрий Босов, связанный с попавшимся на хищениях чиновником, также переживает непростые времена. Вот только выход из критической ситуации хозяин "Сибирского антрацита" ищет в бессмысленных наскоках на деловых партнеров. На днях в телеграм-каналах и третьеразрядных СМИ операторской компании "Новотранс" вдруг были предъявлены претензии за события более чем десятилетней давности.

Наблюдатели связывают информационную атаку на компанию с ее конфликтом с "Сибирским антрацитом" Дмитрия Босова. Сообщается, что "Новотранс" устал ждать, когда "Сибантрацит" оплатит транспортировку своего угля, и выиграл у угольщиков иски на 130 млн. рублей в первой инстанции. Не дожидаясь апелляции "Сибантрацита", "Новотранс" подал исков еще более чем на 450 млн. рублей. А впереди готовятся новые судебные претензии – на сумму свыше 1 млрд. рублей. Для "Сибантрацита" это может стать началом конца.

Если верить картотеке арбитражных дел, компания Босова переживает не лучшие времена. Претензии к "Сибантрациту" имеет множество участников рынка, в том числе такие крупные, как РЖД, "Федеральная пассажирская компания", "Федеральная грузовая компания" и "Новотранс". Все они предъявляют к "Сибантрациту" иски на многие миллионы и выигрывают дела. В перспективе Дмитрий Босов может потерять миллиарды. Как полагают некоторые, остановить обвал компания решила, перенаправив



средства с оплаты долгов на информационную активность. В частности, телеграм-канал ТЗ4 и ряд других сообщают, что появление негатива про "Новотранс" может быть связано с активностью "Сибантрацита". "Новотранс" обвинили в отмывании денег и огромных долгах, а также пообещали проблемы с правоохранителями. В подобные инсинуации можно было бы и поверить, если бы речь не шла о событиях 2004-2006 годов. Кроме того, группа на днях опубликовала проспект эмиссии облигаций, где раскрыла все финансовые показатели. Чистая прибыль в прошлом году – более 8 млрд. рублей, стоимость активов – свыше 35 млрд. рублей, долго- и краткосрочные кредиты и займы – 22 млрд. рублей. Цифры аудированы PricewaterhouseCoopers. В дополнение, около трех месяцев назад "Эксперт РА" присвоило "Новотрансу" рейтинг на уровне ruA. На подобном фоне "компромат" о финансовых бедствиях группы выглядит как минимум забавно, чего нельзя сказать о главном активе самого Босова – "Сибантраците".

А здесь все уже выглядит весьма тревожно. Если убрать за скобки РЖД и прочих истцов, то только "Новотранс" выдвигает претензии почти на 2 млрд. рублей. В первой инстанции суд уже присудил выплатить им 130 млн. рублей. Казалось бы, при таком раскладе Босову следует мирно договариваться с недовольными партнерами хотя бы о реструктуризации долгов. Тем более, что былой уровень покровительства, который, как считается, ранее ему обеспечивала дружба с Абызовым, ныне гарантировать некому.

И теперь владельцу "Сибантрацита" стоит подготовиться как к справедливым арбитражным разбирательствам, так и к тяжелому взгляду государства. Здесь претензии надзорных органов также могут оказаться разнообразными и дорогими по последствиям – уход от налогов, нарушение природоохранного законодательства, захват казенного имущества. Причем, если раньше чиновников еще можно было как-то стимулировать закрыть глаза на нарушения, то в ситуации, когда кредиторы начнут разваливать бизнес предпринимателя, госорганы со своими претензиями первыми побегут записываться в реестр кредиторов. (Электронная газета Век 14.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Не всегда желание совпадает с действительностью". "Коммерсантъ". 21 ноября 2019

Владелец "Новотранса" Константин Гончаров о падении рынка, портовом бизнесе и ценах на уголь



Отрицательная динамика погрузки на сети ОАО

РЖД прямо затрагивает бизнес железнодорожных операторов - особенно тех, кто в основном использует универсальный парк. О снижении зависимости от перепадов конъюнктуры цен на уголь, диверсификации бизнеса, развитии портового проекта в Усть-Луге и строительстве вагоноремонтных заводов "Ъ" рассказал президент и владелец группы "Новотранс" Константин Гончаров.

- Ситуация в железнодорожных перевозках сильно изменилась с прошлого года, вместо прежнего оптимизма ОАО РЖД признало падение погрузки. Какие тенденции видят на рынке операторы?

- Погрузка ожидаемо корректируется: идет определенное снижение мировых цен на ряд сырьевых товаров - уголь, кокс, металлургическую продукцию, зерно, пищевые грузы, такие как жом, шрот и другие. Мы наблюдаем такую тенденцию с апреля-мая, в ней нет ничего сверхъестественного. Мы прогнозировали такое развитие событий еще в прошлом году и первое, что сделали, заключили со многими нашими коллегами-грузоотправителями долгосрочные сервисные контракты.

- Долгосрочные - это сколько лет?

- От года до трех. При этом мы считаем, что даже годовые контракты дают очень четкое понимание и осознание будущей инвестиционной деятельности, будущего денежного потока.

- А относительно чего они долгосрочные? Раньше срок исчислялся месяцами?

- Это были контракты на месяц с согласованием объемов и цен, на три месяца. Понятно, что и для нас, и для грузоотправителей это было сложно и неудобно. Политика долгосрочных контрактов, которую мы выбрали в прошлом году, уже дала плоды в текущем. Мы сейчас продолжаем переговорный процесс, уже на следующий год рассчитываем заключить трехлетние контракты.

- Сколько может длиться спад на рынке?

- Не могу сказать, что сложившуюся ситуацию можно охарактеризовать именно как спад. Скорее достигнут баланс парка. В каких-то сегментах присутствует определенный профицит подвижного состава, но нельзя сказать, что это глубокий кризис, как тот, что был в 2014-2015 годах. Мы пока к этому не подошли и, надеюсь, не подойдем.

- С учетом высокой доли угля в структуре ваших грузов насколько сильно на вас сказалось ухудшение конъюнктуры мировых рынков?



- Мы всегда ищем точки соприкосновения с клиентами. Наша задача прежде всего была в том, чтобы выйти из сложившейся ситуации с наименьшими потерями, и те контракты, которые мы заключили в прошлом году, позволили этого достичь. Безусловно, мы чувствуем, что конъюнктура рынка изменилась. Это ощущается, но не так остро, как во времена аналогичных колебаний в прошлом.

- Ваше основное направление - это Кузбасс-Дальний Восток?

- Нет. Наша основная точка отгрузки - Западно-Сибирская железная дорога. Поскольку, как я уже говорил, мы предполагали, что может возникнуть изменение конъюнктуры рынка, мы отошли от погрузки исключительно угля, обратив свое внимание также на металлургические и строительные грузы. Если раньше у нас доля угля в общей погрузке была в районе 90%, то сейчас - 67%.

- Строительные грузы сейчас возить рентабельно? В целом ими в последние годы брезговали...

- Это зависит от маршрута. Не могу сказать, что инертными грузами брезговали. Скорее мы очень бережно относились к своим вагонам. Мне в свое время показали видеоролик, на котором из вагона выгружают строительный груз ковшем экскаватора.

- Вагон бьют ковшом?

- Да. И когда на такое смотришь, воспринимаешь с личной точки зрения. Ты же не будешь портить свою машину умышленно?

Угольщики очень давно и планомерно выстраивали погрузочно-выгрузочную инфраструктуру. Те, кто работает со строительными грузами, не могут, к сожалению, этого себе позволить, поскольку маржинальность невысокая. Понятно, что, выбирая, куда лучше поехать, оператор в первую очередь будет думать даже не о том, чтобы заработать, а о том, чтобы сохранить свой вагон. Так он избежит затрат на текущий отцепочный ремонт (ТОР), на дополнительный ремонт, на запасные части, учитывая сегодняшние цены.

- ОАО РЖД анонсировало намерение в будущем пересмотреть зависимость тарифов на уголь от дальности и фактически ввести субсидирование коротких маршрутов за счет длинных. Как вы полагаете, эта мера оправдана?

- Она неоднозначна, ее нужно глубоко изучать. Наиболее грузонапряженное направление сейчас - Дальний Восток. Расстояние от Кузбасса до Дальнего Востока составляет 6 тыс. км. И в обратную сторону нет погрузки, как бы мы того ни хотели. Поэтому операторское сообщество не в восторге от идеи. Подобное решение нежелательно в условиях падения цен на уголь, ведь операторы в любом случае будут перекладывать финансовые издержки на плечи грузоотправителя. Для того чтобы экспорт развивался, его не надо нагружать дополнительно.

- Но ОАО РЖД и не планирует проводить реформу немедленно - только после 2025 года.

- Дело в том, что и после 2025 года будет наблюдаться та же цикличность, мы никуда от нее не денемся. Будет подъем, затем будет падение... Мы вряд ли сможем повлиять на мировую конъюнктуру цен.

- Если говорить о конъюнктуре, вы как-то закладываете вероятность того, что и на Дальнем Востоке цены на уголь упадут?

- Мы, как операторы, не рвемся на Дальний Восток.

- Но вроде бы все рвутся?

- Мы не рвемся по одной простой причине: дефицит и высокая цена цельнокатаных колес. Расстояние велико, а значит, колеса стираются намного быстрее. При этом обратной загрузки нет. Понятно, что если есть определенные обязательства перед клиентами, мы их выполняем, но было бы неправильно сказать, что мы рвемся на это направление.

- Как вы оцениваете общую обстановку на сети? Баланс парка, о котором много говорит ОАО РЖД, отмечая, что количество вагонов уже приблизилось к докризисным показателям, из-за чего скорость снижается, ее пытаются компенсировать закупкой парка, и она снижается еще сильнее...

- Я с коллегами из ОАО РЖД абсолютно согласен: чем больше парка, тем меньше скорость, так как меньше места. Но в любом случае сегодня основным драйвером является сама погрузка. И если погрузка в связи с мировыми ценами снижается, то понятно, что будет образовываться и профицит парка.

Это неплохо в том плане, что конкуренция всегда должна быть, и на рынке будут оставаться те, кто может предложить более качественную услугу: не просто предоставлять вагоны, а предоставлять точное количество вагонов, соблюдать четкие сроки, повышать качество вагонов и т. п. Или, например, предоставлять вагоны с большей толщиной обода цельнокатаных колес: ведь есть экспортно ориентированные направления - такие как Прибалтика, Польша, где нормы уже не такие, как в России.

Или Дальний Восток: если туда на тонком ободе пытаться въехать, обратно можно уже не приехать...

Качество в первую очередь.

- Насколько оправдана инициатива по повышению ответственности за задержку груза?

- Мы несколько раз встречались по этому поводу с ОАО РЖД. Эта инициатива тоже неоднозначная, потому что ответственность возлагается либо на грузоотправителя, либо на оператора, либо на



грузополучателя, либо на перевозчика. При этом нужно смотреть на вопрос комплексно и выяснять, кто виноват в конкретной ситуации. В принципе сейчас все более или менее регламентировано. К подобным новым инициативам нужно относиться очень внимательно, чтобы не получилось так, что сначала приняли, а потом начали исправлять.

- Как вы считаете, следует ли вводить возможность приоритетного пропуска для загруженных участков сети?

- Инициатива не совсем однозначная: например, что делать тем, кто не в состоянии купить себе пропуск на год? Что будут делать маленькие предприятия, например, углепогрузочные или которые работают с инертными, строительными грузами? Это тоже тема к обсуждению для ОАО РЖД, грузоотправителей, операторов, всей отрасли.

- Почему вы не претендовали на покупку третьей вагоноремонтной компании (ВРК-3), хотя ранее заявляли о наличии такого намерения? Хотите ли купить ВРК-2?

- Мы действительно об этом заявляли, но на тот момент не было ни аукционов, ни условий, было только наше желание. Пока ни конкурсы, ни аукционы не назначались, мы пересмотрели стратегию развития ремонтного бизнеса и решили, что лучше открыть вторую очередь Кузбасского вагоноремонтного предприятия в Прокопьевске (КВРП). А сейчас приступили к строительству Балтийского вагоноремонтного завода в Ленинградской области. И пока этого достаточно. Если будет продаваться ВРК-2 - будем смотреть условия, цену. Не всегда желание совпадает с действительностью.

- Почему вы выбрали стратегию одновременного развития операторского и вагоноремонтного бизнесов? Между ними есть какая-то синергия?

- Синергия всегда есть, когда есть прибавочный продукт. Вагоноотправки, оперирование, стивидорная деятельность, погрузка-разгрузка. Это некий цикл, где на каждом этапе к нашему основному бизнесу, вагонам, добавляется прибавочный продукт. И в принципе понятно, что, когда есть вагон, должна быть возможность его ремонта. Мы стараемся сами ремонтировать свои вагоны, хотя услугами сторонних предприятий тоже пользуемся. У нас есть все необходимые запчасти, и мы обеспечиваем высочайшее качество ремонта.

- То есть для вас вагоноремонтный бизнес - это прежде всего способ обслуживать свой собственный парк?

- На наших вагоноремонтных предприятиях доля нашего парка - менее 50%. Остальное - это бизнес, отдельный и успешный бизнес.

- Какая доля в выручке "Новотранса" приходится на оперирование, а какая - на ремонт?

- Более 80% - это оперирование.

- Поддерживаете ли вы передачу TOP в ВРК?

- Нет, по одной простой причине: при подобной схеме высока вероятность того, что у одного интересанта будет право и на браковку вагонов, и на сам ремонт, что значительно увеличит стоимость содержания вагона.

С одной стороны, логика, которую приводит ОАО РЖД, имеет под собой основания. С другой стороны, например, ВРК-1 остается у ОАО РЖД, ВРК-2 продается, ВРК-3 уже продали, и одному из этих предприятий может оказаться выгодно отцепить вагон и навязать ремонт. Возникают вопросы и о ценовой политике. Операторское сообщество неоднократно обращало внимание на то, что передача TOP в ВРК может повлечь за собой полное исключение услуги TOP как услуги инфраструктурной, а также формирует значительные отраслевые риски, в первую очередь существенные изменения в организации перевозочного процесса.

- В какой стадии сейчас реализация проекта Lugaport?

- С августа 2019 года уже приступили к непосредственному строительству универсального терминала в Усть-Луге. В новейшей истории такие проекты не реализовывали - строили только специализированные терминалы. Мы приняли решение строить универсальный порт, чтобы у нас были все виды грузов и меньше зависимости от циклических конъюнктурных колебаний цен на те или иные виды продукции. Наши инвестиции превысят 46 млрд руб.

- Это собственные, привлеченные средства или у вас есть партнеры, которые задействованы в этом проекте?

- Стратегических партнеров у нас нет. Пока в планах завершить реализацию проекта собственными силами, и если привлекать кого-то, то уже в дальнейшем. На сегодняшний день мы уже вложили более 5 млрд руб. собственных, непривлеченных средств.

Наша стратегия в том, чтобы из десяти заработанных рублей девять вкладывать в новые инфраструктурные проекты - такие, как вторая очередь КВРП, куда будет вложено более 1,5 млрд руб., Балтийский вагоноремонтный завод - также более 1,5 млрд руб.

Проект Lugaport масштабный, терминал находится в границах РФ, и наша задача - перенаправить на себя те грузы, которые на сегодняшний день идут в Прибалтику. Будет и специализированный зерновой



терминал, чтобы переориентировать с Прибалтики и зерновые грузы. Ввод будет осуществляться поэтапно, первую очередь планируется ввести в 2023 году, вторую и третью - в 2024-2025 годах.

- У вас есть твердые договоренности с клиентами об обеспечении грузовой базой?

- Конечно, есть: наобум такие масштабные проекты не делаются. Мы на начальном этапе подписывали с грузовладельцами и грузоотправителями предварительные соглашения, и по мере реализации проекта они будут трансформироваться в гарантированные контракты, договоры. Уже сейчас прорабатываем взаимодействие с крупными металлургическими холдингами и другими партнерами.

- У вас будет перевалка удобрений?

- Скорее всего, нет, а если удобрения и будут, то только неопасные: мы будем работать с пищевыми грузами, а по ГОСТам рядом невозможно переваливать удобрения. А так будут все навалочные грузы. Мы делаем упор на генеральные грузы и на руду: терминал у нас будет экспортно-импортный, так что мы сможем принимать грузы, которые импортируются на металлургические заводы, такие как "Русал", ферросплавные заводы. Есть целый перечень руд, которые также сейчас идут через Прибалтику. У нас будет больше 24 млн тонн экспорта-импорта. Это будет удобно нашим партнерам: вагон выгрузился, загрузился, поехал, если надо, рядом отремонтировался. И даже если у нас погрузка будет в другом месте, мы сможем отремонтировать вагоны в нашем вагоноремонтном заводе и подготовить их к коммерческой погрузке.

- Планируете ли вы другие проекты помимо этого терминала?

- Надо запустить этот проект, а дальше будет видно. Нельзя разбрасываться. После запуска Lugarport на полную мощность будем рассматривать реализацию других инфраструктурных проектов в России. Наш холдинг начинает входить в стивидорный бизнес, чтобы наработать компетенции и опыт: в июне завершили сделку по покупке стивидорной компании, которая называлась ООО "Глобал-сервис", а сейчас называется "Стивидорная компания "Новотранс".

Это генеральный агент Росморпорта на автомобильно-железнодорожном паромном комплексе (АЖПК) в порту Усть-Луга. АЖПК уникален в своем роде, потому что соединяет Усть-Лугу с Калининградской областью, сейчас на линии ходят два парома, "Амбал" и "Балтийск", и два новых будут спущены на воду в 2020-2021 годах. В первую очередь мы считаем, что этим проектом обеспечиваем транспортную безопасность Калининградской области. По сути, это бизнес в интересах государства - не для того, чтобы заработать денег.

- Можете ли вы раскрыть прогнозные финансовые результаты по году?

- По итогам года мы планируем выручку в районе 40 млрд руб. по группе, чистую прибыль ожидаем в размере 10 млрд руб. и намерены выйти на соотношение долг/ЕБИТДА не более 1,2. ЕБИТДА - 16-18 млрд руб. Думаю, что скорее в районе 16 млрд руб.

- Собираетесь ли вы привлекать заимствования, в какой форме и на какие проекты?

- Мы очень взвешенно подходим к этому вопросу. Планируем выход на открытые рынки заимствования через облигационные займы до конца ноября (сбор заявок на 5 млрд руб. планируется на 26 ноября. - "Ъ"). На открытые заимствования выходим для того, чтобы снизить лизинговую нагрузку и, возможно, в дальнейшем профинансировать инвестиционные планы.

- Какие у вас планы по закупке и списанию парка на 2019-2020 годы?

- У нас достаточно молодой парк подвижного состава, ему чуть больше десяти лет, под списание идет не очень много. В закупке нового парка пока мы не видим целесообразности, весь наш парк универсальный, в оперировании нет инновационных вагонов.

- Собираетесь ли покупать операторские компании?

- У нас настолько амбициозные инвестиционные инфраструктурные планы, что в эту сторону мы пока не смотрим.

Гончаров Константин Анатольевич

Личное дело

Родился в 1971 году в Магнитогорске. С 2003 по 2015 год занимал руководящие посты в различных коммерческих структурах. С 2015 года по настоящее время - акционер, президент группы компаний "Новотранс". Член правления Российского союза промышленников и предпринимателей, член президиума СРО "Союз операторов железнодорожного транспорта". Женат, воспитывает троих детей.

Группа компаний "Новотранс"

Company profile

Группа компаний "Новотранс" основана в 2004 году. Холдинг является одним из крупнейших железнодорожных операторов России и СНГ, по итогам 2018 года занимал 11-е место в рейтинге INFOnline Rail Russia Top. Парк грузовых вагонов - более 25 тыс. единиц. В группу входит собственное ремонтное производство (ПК "Новотранс"), объединяющее четыре предприятия в разных регионах страны. Выручка ГК "Новотранс" за девять месяцев 2019 года по РСБУ по сравнению с аналогичным



периодом прошлого года увеличилась на 13%, до 30,5 млрд руб., операционная прибыль выросла более чем на 30%, до 10,7 млрд руб. Чистая прибыль достигла уровня 8,2 млрд руб.

Для справки: Название компании: ГК Новотранс, ООО Адрес: 125167, г. Москва, Ленинградский проспект, 44А, строение 3 Телефоны: +7(495)9255450; +7(495)9255455 Факсы: +7(495)9255451 E-Mail: referent@gc-novotrans.ru Web: <http://www.novotrans.com> Руководитель: Гончаров Константин Анатольевич, Генеральный директор

Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2 Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (Коммерсантъ 21.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

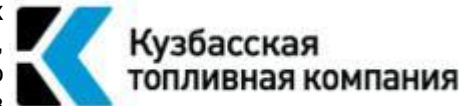


Инвестиционная и логистическая деятельность грузовладельцев

В данном разделе приведены информационные сообщения о крупных инвестпроектах и запусках производственных мощностей, законопроекты в области логистической и экспедиторской деятельности, анализ состояния ресурсного потенциала территории по рациональному использованию недр, новые стратегии компаний, связанных с логистической деятельностью.

Операционные и финансовые результаты Публичного акционерного общества "Кузбасская Топливная Компания" за 3 квартал и 9 месяцев 2019 г.

ПАО "КТК" (КТК, ММВБ: "КВТК"), один из крупнейших производителей и экспортёров энергетического угля в России, сегодня публикует операционные результаты и аудированную консолидированную финансовую отчетность, подготовленную в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности (МСФО) за 3 квартал и 9 месяцев 2019 года.



Ключевые производственные показатели за 3 квартал 2019 года

	3 кв. 2019	Доля	2 кв. 2019	Изм.	3 кв. 2018	Изм.
<u>Производство угля[1], млн. тонн, в т.ч.:</u>	4,16		3,73	12%	3,88	7%
Участок «Караканский Южный»	0,70	17%	0,42	67%	0,80	-13%
Участок «Виноградовский»	1,66	40%	1,50	11%	1,37	21%
Участок «Черемшанский»	0,95	23%	0,82	16%	0,97	-2%
Участок «Брянский»	0,85	20%	0,99	-14%	0,74	15%
<u>Товарная продукция[2], млн. тонн</u>	3,48		3,08	13%	3,33	5%
<u>Переработка угля[3], млн. тонн, в т.ч.:</u>	2,85		2,85	0%	2,76	3%
Рассортированный уголь	1,54	54%	1,62	-5%	1,81	-15%
Обогащенный уголь	1,32	46%	1,23	7%	0,95	39%
Обогатительная фабрика «Каскад 1»	0,38	30%	0,40	-5%	0,16	138%
Обогатительная фабрика «Каскад 2»	0,93	70%	0,84	11%	0,79	18%
<u>Взорванная горная масса[4], млн. куб. м.</u>	13,33		13,44	-1%	12,20	9%
Среднее расстояние транспортировки вскрыши, км.	2,69		3,01	-11%	2,81	-4%

В 3 квартале 2019 года Компания добыла 4,16 млн. тонн угля, превысив показатели аналогичного периода 2018 года на 7%, при этом объемы добычи угля возросли на 12% относительно 2 кв. 2019 года. Объем произведенной товарной продукции в 3 квартале 2019 года увеличился на 5% к 3 кварталу 2018 г., до 3,48 млн. тонн, и увеличился на 13 % к показателям 2 квартала 2019 года.

Объем переработки угля составил 2,85 млн. тонн, что на 3% выше показателя 3 кв. 2018 года и аналогичен объемам 2 кв. 2019 года.

Объем выпуска обогащенного угля в 3 квартале 2019 года возрос на 39% к показателям 3 квартала 2018 года, и составил 1,32 млн. тонн, из которых 70% было переработано на обогатительной фабрике "Каскад 2" и 30% на обогатительной фабрике "Каскад 1".



Объём угля, переработанного на сортировочных и дробильных установках, сократился к уровню 3 квартала 2018 года на 15%, и на 5 % к уровню 2 квартала 2019 г.

Объём взорванной горной массы вырос на 9% к уровню аналогичного периода прошлого года и составил 13,33 млн. куб. м., а к 2 кварталу 2019 года наблюдается небольшое снижение на 1%.

Ключевые коммерческие показатели за 3 квартал 2019 года

Объём реализации в 3 квартале 2019 года составил 3,26 млн т, что на 17% ниже показателя предыдущего года, но чуть выше показателя 2 квартала 2019 года.

Основное снижение объемов реализации произошло за счет уменьшения продаж на внутреннем рынке на -12% относительно уровня 3 квартала 2018 и снижения реализации на экспорт на 18% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

По итогам квартала объём реализации экспорта составил 2,44 млн. тонн, доля экспорта в общем объёме продаж угля составила 75%.

Объёмы реализации угля на внутреннем рынке составили 0,82 млн. тонн, что составляет 25 % общего объёма продаж. К 2 кварталу 2019 года продажи на внутреннем рынке возросли на 130%, что объясняется сезонным увеличением спроса угля.

	3 кв. 2019	Доля	2 кв. 2019	Изм.1	3 кв. 2018	Изм.2
Реализация угля[5], млн. тонн, в т.ч.	3,26		3,25	0,6%	3,93	-17%
Экспорт	2,44	75%	2,89	-15%	2,99	-18%
Внутренний рынок	0,82	25%	0,36	130%	0,94	-12%
Собственный уголь	3,07	94%	3,08	0	3,13	-1,6%
Перепродажа угля	0,19	06%	0,17	12%	0,80	-76%

Ключевые производственные показатели за 9 месяцев 2019 года

	9 мес. 2019	Доля	9 мес. 2018	Изм.
<u>Производство угля[6], млн. тонн, в т.ч.:</u>	11,56		11,41	1%
Участок «Караканский Южный»	1,64	14%	1,98	-17%
Участок «Виноградовский»	4,56	39%	4,17	9%
Участок «Черемшанский»	2,52	22%	2,73	-8%
Участок «Брянский»	2,85	25%	2,53	13%
<u>Товарная продукция[7], млн. тонн</u>	9,77		10,01	-2%
<u>Переработка угля[8], млн. тонн, в т.ч.:</u>	8,64		8,31	4%
Рассортированный уголь	4,91	57%	5,02	-2%
Обогащённый уголь	3,73	43%	3,29	13%
Обогатительная фабрика «Каскад 1»	1,15	31%	0,85	35%
Обогатительная фабрика «Каскад 2»	2,58	69%	2,44	6%
<u>Взорванная горная масса[9], млн. куб. м.</u>	39,16		36,38	8%
Среднее расстояние транспортировки вскрыши, км.	2,97		2,82	5%

По итогам 9 месяцев 2019 года объёмы добычи составили 11.56 млн. тонн угля, что выше, аналогичного периода прошлого года на 1%. Рост добычи угля произошёл на "Брянском" и "Виноградовском" участках.



За 9 месяцев 2019 года Компания произвела 9,77 млн. тонн угля, незначительно сократив этот показатель на 2% к уровню прошлого года.

Общие объемы переработки угля составили 8,64 млн. тонн, превысив показатели прошлого года на 4%, в том числе объемы обогащенного угля увеличились на 13% и составили 3,73 млн. тонн.

Объемы угля, переработанные обогатительной фабрикой "Каскад 2" составили 69% общего объема переработки.

Ключевые коммерческие показатели за 9 месяцев 2019 года

	9 мес. 2019	Доля	9 мес. 2018	Изм.
Реализация угля[10], млн. тонн, в т.ч.	10,14		11,51	-12%
Экспорт	8,15	80%	9,09	-10%
Внутренний рынок	1,99	20%	2,42	-18%
Собственный уголь	9,48	93%	9,47	0,1%
Перепродажа угля	0,66	7%	2,04	-67%

По итогам 9 месяцев Компания реализовала 10,14 млн. тонн угля, это ниже уровня прошлого года на 1,37 млн. тонн или на 12%.

В отчетном периоде наблюдается общий спад продаж по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

На внутреннем рынке объемы реализации упали 18 % и составили 1,99 млн. тонн.

Объем перепродажи стороннего угля за 9 месяцев сократился на 67% и составил 0,66 тонн.

А вот что касается продаж собственного угля, то по сравнению с прошлым годом, показатель немного увеличился и стал 9,48 млн. тонн.

Ключевые финансовые показатели за 3 квартал и 9 месяцев 2019 года

млн. руб.	3 кв. 2019	2 кв. 2019	Изм.	9 мес. 2019	9 мес. 2018	Изм.
Выручка	12 350	12 145	2%	40 528	47 906	-15%
Себестоимость	11 151	13 048	-15%	38 154	39 272	-3%
Валовая прибыль	1 199	-903	н.п.	2 374	8 634	-73%
Рентабельность валовой прибыли	10%	-	-	6%	18%	-12 п.п.
Коммерческие, административные и прочие расходы	1 003	808	24%	2 757	2 594	6%
Операционная прибыль	196	-1 711	н.п.	-383	6 040	н.п.
Рентабельность операционной прибыли	2%	-	-	-	13%	-
EBITDA[11]	798	-1 098	н.п.	1 447	7 644	-81%
Рентабельность EBITDA	6%	-	-	4%	16%	-12 п.п.
EBITDA на 1 т. угля, руб.	192	-	-	125	670	-81%
Чистая прибыль	9	-1 740	н.п.	-1 275	4 413	н.п.
Рентабельность чистой прибыли	0%	-	-	-	9%	-

По итогам 3 квартала объем выручки увеличился на 2% к уровню 2 квартала 2019 года. Себестоимость снизилась на 15% к уровню значения предыдущего квартала.

Чистая прибыль составила 9 млн. рублей, показав значительный рост к уровню 2 квартала.

По итогам 9 месяцев 2019 года основные финансовые показатели продемонстрировали спад к итогам аналогичного периода 2018 года.

Выручка Компании в отчетном периоде составила 40 528 млн. руб., что ниже показателей 9 месяцев 2018 года на 15%. Основной причиной уменьшения выручки стало значительное снижение индексов на экспортных рынках.



Себестоимость реализованной продукции за 9 месяцев 2019 года составила 38 154 млн. руб. Этот показатель на 3% ниже себестоимости аналогичного периода прошлого года.

Валовая прибыль Компании составила 2 374 млн. руб. за период.

Операционная прибыль сократилась до 383 млн. рублей.

EBITDA по итогам отчетного периода составила 1 447 млн. руб.

Управление долговым портфелем

млн. руб.	30.09.2019	Доля	31.12.2018	Изм.1	30.09.2018	Изм.2
Долгосрочные займы и кредиты	3 515	32%	15 742	-78%	12 261	-71%
Краткосрочные займы и кредиты	7 437	68%	5 218	43%	3 897	91%
Общий долг, в том числе:	10 952	100%	20 960	-47,75%	16 158	-32%
Номинированный в рублях	8 560	78%	11 090	-23%	7 803	10%
Средняя процентная ставка по займам и кредитам в рублях	9,61%		9,21%	0,4 п.п.	9,03%	0,58 п.п.
Номинированный в долларах США	0	0 %	2 940	-100%	2 776	-100%
Средняя процентная ставка по займам и кредитам в долларах США	0%		4,73%	-4,73 п.п.	4,73%	-4,73 п.п.
Номинированный в Евро	2 392	22%	6 930	-65%	5 579	-57%
Средняя процентная ставка по займам и кредитам в Евро	1,99%		1,93%	0,07 п.п.	1,89%	0,11 п.п.
Денежные средства и их эквиваленты	4 837		16 823	-71%	12 083	-60%
Чистый долг	6 115	100%	4 137	48%	4 075	50%
Чистый долг / EBITDA за 12 мес.	1,38		0,39	255%	0,39	252%
EBITDA (12months)	4 430		10 627	-58%	10 384	-57%

Чистый долг Компании по состоянию на 30 сентября 2019 года составил 6 115 млн. руб.

При этом соотношение показателя чистого долга к показателю EBITDA за 12 календарных месяцев составил 1,38, что является комфортным значением для бизнеса предприятия.

Большинство кредитов в кредитном портфеле Компании номинировано в рублях, это 78% и 22 % номинировано в евро.

По состоянию на 30 сентября 2019 года средняя ставка по займам и кредитам в рублях составила 9,61%, для займов, номинированных в Евро составила 1,99%.

Денежный поток и инвестиции

млн. руб.	3 кв. 2019	2 кв. 2019	Изм.	9 мес. 2019	9 мес. 2018	Изм.
Операционный денежный поток	-19	-1 040	-98%	717	3 724	-81%
Инвестиционный денежный поток	-833	-1 038	-20%	-2 431	-2 427	0%
Инвестиции в основные средства	-847	-1 055	-20%	-2 475	-2 453	1%
Финансовый денежный поток	-10 308	2 418	н.п.	-9 168	4 687	н.п.
Чистый прирост / (уменьшение) денежных средств и эквивалентов	-11 160	340	н.п.	-10 882	5 984	н.п.



- 1 Включая обогатительную фабрику "Каскад 1"
- 2 Объем коммерческого продукта, получаемый после сортировки и обогащения добытого угля
- 3 Рассортированный и выпуск обогащенного угля с ОФ
- 4 В составе объема вскрыши
- 5 Реализация по группе компаний, с учётом перепродажи угля, приобретённого у других предприятий
- 6 Включая обогатительную фабрику "Каскад 1"
- 7 Объем коммерческого продукта, получаемый после сортировки и обогащения добытого угля
- 8 Рассортированный и обогащённый уголь
- 9 В составе объема вскрыши
- 10 Реализация по группе компаний, с учётом перепродажи угля, приобретённого у других предприятий
- 11 EBITDA для каждого из временных периодов представляет собой операционную прибыль до вычета сумм износа, амортизации и прибыли/убытка от продажи и обесценения основных средств. EBITDA не является показателем оценки финансовой деятельности по МСФО и не должна рассматриваться как альтернатива показателю чистой прибыли, операционной прибыли или любому другому показателю, рассчитанному согласно МСФО или как альтернатива потоку денежных средств от операционной деятельности или как мера ликвидности Компании

Для справки: Название компании: Кузбасская топливная компания, ПАО (КТК) Адрес: 650000, Россия, Кемеровская область, г. Кемерово, ул. 50 лет Октября, д. 4 Телефоны: +7(3842)771880; +7(3842)771880P1102; +7(3842)771880P1191; +7(3842)364762 E-Mail: company@ktk.company; ktk-moscow@oaoktk.ru Web: <http://ktk.company> Руководитель: *Алексеев Эдуард Владимирович, генеральный директор; Прокудин Игорь Юрьевич, президент* (INFOline, ИА (по материалам компании) 14.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Акционеры КТК избрали в совет директоров Михаила Гучериева и еще двух новых членов.

Основатель группы "Сафмар" Михаил Гучериев, гендиректор АО "Русский уголь" (входит в "Сафмар") Станислав Грачев и заместитель гендиректора "Кузбасской топливной компании" (КТК) по правовым вопросам Максим Скороходов вошли в совет директоров КТК, следует из материалов компании.



**Кузбасская
топливная компания**

В ходе внеочередного собрания в понедельник акционеры КТК досрочно прекратили полномочия совета директоров и избрали его новый состав из семи человек. Трое новых членов совета сменили члена совета директоров "Энел Россия" и МРСК Центра Виталия Зархина, Дениса Спирина и предправления "ИСП Транс" Рахмана Халилова.

Также в совет были переизбраны член совета директоров "Сафмар финансовые инвестиции" Антон Жученко, гендиректор КТК Эдуард Алексеев, Николай Сидский, гендиректор ПАО "М.Видео" Билан Ужахов. Кроме того, КТК сообщила, что заседание совета директоров по вопросу избрания его председателя пройдет 21 ноября.

В конце октября текущего года инвестиционный фонд Prosperity Capital Management заявил о продаже в пользу Kilton Overseas (входит в группу "Сафмар") 27,24% акций КТК. Сумма сделки составила 82,9 миллиона долларов, цена одной акции в рублевом эквиваленте - 196,27 рубля. В дальнейшем структура "Сафмара" в соответствии с законодательством обязалась выставить оферту миноритариям КТК по аналогичной цене. Kilton Overseas 6 ноября представила в Банк России предложение относительно выкупа акций КТК.

В мае газета "Коммерсант" писала, что Михаил Гучериев с партнерами получил контроль примерно над 67% КТК. В частности, Михаил и Саид Гучериевы через кипрские Kilton Overseas Ltd, Rontelor Holdings Ltd и Hemfield Finance Ltd стали владельцами 18,9% КТК. В "Сафмаре" тогда подтверждали, что акционеры группы приобрели пакет акций.

КТК - один из крупнейших производителей и экспортеров энергетического угля в РФ. Производственные активы компании включают четыре действующих и один проектируемый участок на угольном разрезе "Виноградовский" в Кемеровской области, а также две обогатительные фабрики и собственную железнодорожную инфраструктуру. В январе-сентябре 2019 года КТК увеличила производство угля на 1%, до 11,56 миллиона тонн. Чистый убыток КТК по МСФО по итогам девяти месяцев 2019 года составил 1,275 миллиарда рублей против прибыли годом ранее.

Для справки: Название компании: Кузбасская топливная компания, ПАО (КТК) Адрес: 650000, Россия, Кемеровская область, г. Кемерово, ул. 50 лет Октября, д. 4 Телефоны: +7(3842)771880;



+7(3842)771880P1102; +7(3842)771880P1191; +7(3482)364762 E-Mail: company@ktk.company; ktk-moscow@oaoktk.ru Web: <http://ktk.company> Руководитель: Алексеев Эдуард Владимирович, генеральный директор; Прокудин Игорь Юрьевич, президент (ПРАЙМ 19.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Донской уголь" сократил выручку, но увеличил прибыль.

Выручка ОАО "Донской уголь" за 9 месяцев составила 1,6 млрд рублей, что на 9% меньше, чем за аналогичный период прошлого года, чистая прибыль предприятия составила 210 млн рублей (рост 9,6%).

Из ежеквартального отчета ОАО "Донуголь" следует, что объем долгосрочных заемных средств одного из пяти крупнейших угледобытчиков Ростовской области с начала года вырос на 28%, до 2,3 млрд рублей.

Описывая в годовом отчете за 2018 год рыночную конъюнктуру, специалисты "Донугля", обращали внимание на устойчивую тенденцию снижения общего внутреннего спроса на угольную продукцию за счет увеличения потребления газа во всех сферах, отсутствие господдержки угольной промышленности. Из 9 действующих шахт Ростовской области только 3 шахты, по данным "Донугля", ведут добычу на глубинах до 500 метров, глубина ведения горных работ на остальных шахтах достигает 1000 и более метров, что увеличивает себестоимость и риски. Среди факторов, препятствующих экспорту, в обществе указывают на низкую пропускную способность железных дорог, ограниченность грузоподъемности судов и угольных терминалов в российских портах Азовского и Черного морей. Основными активами "Донугля" являются шахта "Шерловская-Наклонная" мощностью 650 тыс. тонн в год и строящаяся шахта "Обуховская-1" мощностью 3 млн. тонн в год. 95,24% в УК общества принадлежит Ахмету Паланкоеву.



Для справки: Название компании: Донской уголь, ОАО (Донуголь) Адрес: 346513, Россия, Ростовская область, Красносулинский район, 2,35 км на восток от п. Молодежный, АБК ш. "Обуховская № 1" Телефоны: +7(8636)279261; +7(8636)279262; +7(8636)279263 E-Mail: office@donugol.ru Web: <http://www.donugol.ru> Руководитель: Дмитриев Александр Николаевич, генеральный директор (Деловой Ростов 11.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Востсибуголь" за 130 млн руб. ищет поставщика вагонов для вывоза каменного угля с разрезов.

ООО "Разрез Черемховуголь" (входит в "Компанию "Востсибуголь", контролируемую "Иркутскэнерго" (MOEX: IRGZ)) объявило тендер на оказание услуг по предоставлению 237 полувагонов для вывоза угля с разрезов в Иркутской области, следует из информации на электронной торговой площадке "Фабрикант".

Подвижной состав необходим на весь 2020 год, он будет использоваться для перевозки сырья до ТЭЦ-12 "Иркутскэнерго" и Касьяновской обогатительной фабрики (после нее уголь "Востсибугля" идет на экспорт - ИФ). Объем перевозимого угля не уточняется.

Начальная максимальная цена контракта составляет 130 млн рублей (без НДС).

Заявки на тендер принимаются до 2 декабря, итоги будут подведены 4 декабря.

ООО "Разрез Черемховуголь" добывает каменный уголь в Черемховском районе. Сырье через Касьяновскую обогатительную фабрику поступает на ТЭЦ "Иркутскэнерго", а также на экспорт.

Ранее сообщалось, что "Черемховуголь" в 2018 году увеличил добычу угля на 22% в сравнении с 2017 годом - до 4,6 млн тонн. В свою очередь Касьяновская обогатительная фабрика "Компании "Востсибуголь" в 2018 году увеличила объем переработки рядового каменного угля на 27,7% по сравнению с показателем 2017 года - до 3,805 млн тонн.

При этом вся "Компания "Востсибуголь", поставляющая каменный и бурый уголь на ТЭЦ "Иркутскэнерго", в 2018 году добыла 15,5 млн тонн угля (рост на 12,3% в сравнении с 2017 годом).

"Иркутскэнерго" - крупнейшая в России энергокомпания, в состав которой входят ТЭЦ и три ГЭС Ангарского каскада в Иркутской области, а также тепловые сети, транспортные, ремонтные, предприятия и сбытовые структуры. В настоящее время "Евросибэнерго" контролирует более 90% акций "Иркутскэнерго".



ООО «КОМПАНИЯ «ВОСТСИБУГОЛЬ»



Для справки: Название компании: Компания Востсибуголь, ООО Адрес: 664011, Россия, Иркутск, ул. Сухэ-Батора, 4 Телефоны: +7(3952)791112 Факсы: +7(3952)242965 E-Mail: office@kvsu.ru Web: <http://www.kvsu.ru> Руководитель: *Мастернак Евгений Анатольевич, генеральный директор* (Интерфакс - Россия 19.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Воркутауголь" завершила октябрь с новыми производственными рекордами.

В октябре АО "Воркутауголь" добыло 1,213 млн тонн горной массы, установив личные рекорды по добыче и переработке угля, выпуску концентрата и отгрузке готовой продукции потребителям.

Объемы добычи в октябре почти на 70 тыс. тонн превысили результат августа этого года, когда "Воркутауголь" выдала на-гора 1,145 млн тонн угля. Таким образом был зафиксирован самый большой показатель месячной добычи при работе четырьмя шахтами и одним разрезом.

"Шахты "Заполярная", "Воркутинская", "Воргашорская" и "Комсомольская" в октябре выполнили свои месячные бизнес-планы по добыче горной массы. Такое достижение стало возможным благодаря грамотной организации работы на основных и вспомогательных участках. Ключевую роль, конечно же, сыграла заинтересованность каждого работника в общем результате", – заявил исполнительный директор "Воркутауголь" Николай Кигалов.

Центральная обогатительная фабрика "Печорская" в августе, сентябре и октябре продолжала наращивать объемы переработанной горной массы и выпуска концентрата. В октябре фабрика переработала рекордные 820 тыс. тонн горной массы и выпустила 440 тыс. тонн концентрата. Это позволило предприятию побить собственные рекорды, выйдя на абсолютный исторический максимум: по переработке – 753 тыс. тонн в 2015 году и по выпуску концентрата – 390 тыс. тонн в августе 2019 года.

Обновило рекорд и Воркутинское транспортное предприятие – структурное подразделение "Воркутауголь", отгрузившее потребителям почти 642 тыс. тонны готовой продукции. До этого момента максимальная отгрузка составляла чуть больше 560 тыс. тонн.



Для справки: Название компании: Воркутауголь, АО Адрес: 169908, Россия, Республика Коми, Воркута, ул. Ленина, 62 Телефоны: +7(82151)73010; +7(82151)73005 Факсы: +7(82151)72242 E-Mail: general@vorkuta.severstalgroup.com Web: <http://vorkutaugol.ru> Руководитель: *Лихопуд Сергей, генеральный директор; Балуков Евгений Геннадьевич, исполнительный директор* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 13.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

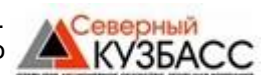
Горняки шахты "Березовская" угольной компании "Северный Кузбасс" ГК ТАЛТЭК зафиксировали новое производственное достижение.

В октябре коллектив шахты "Березовская" установил производственное достижение.

За месяц горняки добыли 135 тыс. тонн "черного золота" из двух лав – №25 по пласту XXVII, уже практически отработанной, и №23 с запасами 545 тыс. т. пласта XXVI, введенной в эксплуатацию в августе этого года. Отметим, что ранее такого уровня добычи за месяц очистникам "Березовской" удавалось достичь тремя лавами в феврале 2012г. "Безусловно, этот результат стал возможен благодаря грамотно разработанным организационно-техническим мероприятиям, – отметил производственный успех "Березовской" директор предприятия Владимир Добкин. – Однако главную роль сыграли люди, трудовой коллектив шахты. В том числе бригада Максима Сираздинова, очистной участок №1, которым руководит Александр Остапов. А также бригада Юрия Натфулина, участка по добыче №6, начальник – Максим Кравцов".

Шахта "Березовская" находится в структуре АО "Угольная компания "Северный Кузбасс" ГК ТАЛТЭК. Объем балансовых запасов шахты – 214, 3 млн т. В текущем году

Для справки: АО "Угольная компания "Северный Кузбасс" (ГК ТАЛТЭК) занимается добычей и обогащением каменного угля дефицитных коксующихся марок. В составе компании: шахта "Березовская", шахта "Первомайская", обогатительная фабрика "Северная, погрузочно-транспортное управление, автобаза. Основные потребители продукции - предприятия металлургической отрасли.



Для справки: Название компании: Угольная компания Северный Кузбасс, АО Адрес: 652427, Россия, Кемеровская область, г. Березовский, ул. Матросова, д. 1 Телефоны: +7(384)4541810; +7(384)4541850



E-Mail: company@kuzcoal.ru Web: <http://www.kuzcoal.ru> Руководитель: *Кнышенко Александр Николаевич, технический директор; Митрофанов Алексей Юрьевич, генеральный директор* (INFOline, ИА (по материалам компании) 14.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Шахта "Комсомолец" компании "СУЭК-Кузбасс" досрочно выполнила годовой план по добыче угля

Бригада Кирилла Куксова шахты "Комсомолец" с начала года выдала "на-гора" два с половиной миллиона тонн угля, досрочно выполнив годовой план по добыче.

Удачно текущий год бригада под руководством Кирилла Куксова начала с отработки лавы № 1846 на пласту Толмачевский. Очистники "Комсомольца" первыми в Компании "СУЭК-Кузбасс" добыли миллион тонн угля. С сентября трудовой коллектив перешел на новую лаву № 1847 – вторую лаву, введенную в эксплуатацию на пласту Толмачевский. Забой оборудован комплексом Glinik (Польша), комбайном SL 300 и лавным конвейером SH PF-4/1032 (Германия), а вынимаемая мощность пласта составляет 2,1 метра.

Поздравляя на митинге бригаду с трудовым достижением, директор по производству АО "СУЭК-Кузбасс" Владимир Шмат подчеркнул слаженную работу всего коллектива шахты "Комсомолец". По его словам, высокие объемы добычи обеспечиваются в том числе и надежной работой проходческих бригад шахты. С начала года проходчиками "Комсомольца" подготовлено 8 километров 800 погонных метров горных выработок.

Это уже третий коллектив АО "СУЭК-Кузбасс", наряду с коллективами шахтоуправления имени А.Д. Рубана и разреза "Заречный-Северный", который встретил новый год раньше календарного.



Для справки: Название компании: СУЭК-Кузбасс, АО Адрес: *652507, Россия, Кемеровская область, г. Ленинск-Кузнецкий, ул. Васильева, д. 1* Телефоны: +7(38456)31856; +7(38456)93311; +7(38456)97555; +7(38456)71276; +7(38456)72164 E-Mail: suek-kuzbass@suek.ru Web: <http://www.suek.ru/> Руководитель: *Ютяев Евгений Петрович, генеральный директор* (INFOline, ИА (по материалам компании) 18.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ММК ожидает в 2020 г роста производства стальной продукции на 2-3%.

Группа "Магнитогорский металлургический комбинат" (ММК) ожидает в 2020 году роста производства своей стальной продукции на 2-3% по сравнению с 2019 годом, заявил журналистам директор по экономике ММК Андрей Еремин.

"Рост производства составит около 2-3%", - сказал он журналистам в рамках Дня инвестора ММК в Лондоне.

При этом, по его словам, в первом полугодии следующего года может быть снижение объемов производства из-за сезонного фактора, а также реконструкции стана-2500 горячей прокатки.

Еремин также отметил, что ММК может изменить свой прогноз снижения производства стальной продукции по итогам текущего квартала до 4,5% с ранее ожидавшихся 6% на фоне восстановления цен на сталь на экспортных рынках.

"Есть вероятность, что мы можем улучшить этот показатель к концу года – снизить не на 6%, а на 4,5-5%", - сказал он.



Для справки: Название компании: Магнитогорский металлургический комбинат, ПАО (ММК) Адрес: *455000, Россия, Челябинская область, Магнитогорск, ул. Кирова, 93* Телефоны: +7(3519)244009; +7(3519)359342; +7(3519)241531; +7(3519)245577; +7(3519)245467; +7(3519)241502; +7(3519)243878 Факсы: +7(3519)247309 E-Mail: press@mmk.ru; kovtunov@mmk.ru; infommk@mmk.ru Web: <http://www.mmk.ru> Руководитель: *Шуляев Павел Владимирович, генеральный директор* (ПРАЙМ 18.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Мечел" занял более 4 млрд рублей у дочерней компании.

Компания обязуется вернуть долг в течение трех лет.





ПАО "Мечел" заключило договор займа с подконтрольным предприятием ПАО "Челябинский металлургический комбинат" (ЧМК). Сумма займа составляет 4,1 млрд рублей (1,46% от совокупной стоимости активов компании).

Как следует из материалов компании, денежные средства привлекаются для осуществления хозяйственно-финансовой деятельности.

Согласно договору, "Мечел" должен вернуть заемный капитал с процентами до 31 декабря 2022 года. Размер процентной ставки не озвучивается.

Напомним, в июле текущего года "Мечел" предложил основным банкам-кредиторам перенести сроки выплат основного долга на 2024-2026 гг. По состоянию на 30 сентября 2019 года чистый долг компании без пеней, штрафов и опционов составляет 408 млрд рублей.

Для справки: Название компании: Мечел, ПАО (Мечел, ГК) Адрес: 125167, Россия, Москва, ул. Красноармейская, д. 1 Телефоны: +7(495)2218888 E-Mail: mechel@mechel.com Web: <http://www.mechel.ru> Руководитель: Зюзин Игорь Владимирович, председатель Совета директоров; Коржов Олег Викторович, генеральный директор (Недра ДВ 28.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Еще две угольные шахты ЕВРАЗа досрочно выполнили годовой план.

Вслед за шахтой Алардинская досрочно выполнили годовой план еще два предприятия Распадской угольной компании (РУК, управляет угольными активами ЕВРАЗа).



Вторым стал коллектив шахты Ерунаковская-VIII. В начале года шахтеры столкнулись с горно-геологическими нарушениями, однако сумели справиться с трудностями и досрочно выполнили бюджетный план, преодолев планку в 2,5 млн тонн угля.

"Перед шахтой сегодня стоит серьезная задача - уже в декабре запустить новую лаву 48-7. На данный момент в ней смонтирован комплекс Glinik 1328, очистной комбайн и перегружатель", - рассказал Андрей Келлер, директор шахты Ерунаковская-VIII.

По расчетам горняков, современное оборудование позволит шахте выйти на проектную мощность и выдать на-гора в следующем году 3 млн тонн угля марки Ж.

Шахта Усковская - третье предприятие РУК, выполнившее план досрочно. 2,6 млн тонн угля добыты из лав 50-20 и 50-22.

"Начиная с 2021-го года, мы ставим перед собой задачу увеличить план по добыче угля до 3,5 млн тонн", - сказал Алексей Волков, директор шахты Усковская. - "Чтобы достичь целей, мы приобрели новое проходческое оборудование для выполнения работ по проведению горных выработок. Готовим новый очистной фронт."

В ближайшее время на шахту поступят современный очистной комплекс, лавный привод, перегружатель и комбайн. Оборудование будет работать в новой лаве 48-08.

Для справки: Название компании: ЕвразХолдинг, ООО Адрес: 121353, Россия, Москва, ул. Беловежская, 4, блок «В» Телефоны: +7(495)3631963 Факсы: +7(495)3631963 E-Mail: info@evraz.com; media@evraz.com Web: <http://www.evraz.com/ru> Руководитель: Фролов Александр Владимирович, президент; Абрамов Александр Григорьевич, председатель Совета директоров (Металлоснабжение и сбыт 28.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Шахта "Заполярная" первой в "Воркутауголь" выполнила годовой бизнес-план.

Шахта "Заполярная" АО "Воркутауголь" – одной из крупнейших угледобывающих компаний России, входящей в ПАО "Северсталь", первой выполнила годовые бизнес-планы по объемам подготовительных работ и добыче угля.



К концу ноября горняки "Заполярной" добыли 1,68 млн тонн угля марки 2Ж и прошли 6620 метров горных выработок. Выполнить бизнес-план почти на месяц раньше срока помогла стабильная работа в течение года.

"Шахта сейчас ведет добычу в двух лавах по пласту Четвертого и в одной – по пласту Тройному. Последнюю мы запустили в работу почти на четыре месяца раньше срока: должны были в январе 2020 г., а начали отрабатывать ее уже в сентябре этого года. Хорошо отработали проходчики – готовили в среднем 300 метров в месяц каждым забоем", – отметил заместитель директора по производству шахты "Заполярная" Олег Гаранин.



До конца года предприятие планирует добыть еще около 300 тыс. тонн угля. Кроме того, сейчас шахта готовится к запуску вентиляционного ствола № 4. Этот объект позволит вести добычу угля в Южном блоке примерно до 2035 года.

Для справки: Название компании: Воркутауголь, АО Адрес: 169908, Россия, Республика Коми, Воркута, ул. Ленина, 62 Телефоны: +7(82151)73010; +7(82151)73005 Факсы: +7(82151)72242 E-Mail: general@vorkuta.severstalgroup.com Web: <http://vorkutaugol.ru> Руководитель: Лихогуд Сергей, генеральный директор; Балуков Евгений Геннадьевич, исполнительный директор (INFOline, ИА (по материалам компании) 25.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Промпредприятия Кубани в январе-октябре привлекли инвестиций на 7,1 млрд рублей.

Значительная часть от этой суммы была вложена в развитие металлургии.

Промпредприятия Кубани в январе-октябре привлекли инвестиций на 7,1 млрд рублей.

За десять месяцев 2019 года промпредприятиями региона привлечено инвестиций на сумму свыше 7,1 млрд рублей, рост на 48%. Значительная часть от этой суммы была вложена в развитие металлургии. Инвестиции, в частности, привлек флагман отрасли – "Абинский ЭлектроМеталлургический завод",- сообщает ИА KrasnodarMedia со ссылкой на пресс-службу администрации Краснодарского края.

"Начиная с 2007 года, предприятие реализует крупные инвестпроекты по расширению своего производства", – прокомментировал руководитель департамента промышленной политики края Иван Куликов.

Глава ведомства также добавил, что в начале следующего года "АЭМЗ" завершает строительство пятой очереди завода – метизного цеха №2. На новом производстве планируется выпускать востребованную и импортозамещающую металлопродукцию.

К примеру, производство проволоки с алюмоцинковым покрытием и объемом выпуска 24 тыс. тонн в год будет первым в России. Такая проволока в разы качественнее оцинкованной и широко применяется в зарубежных странах.

Напомним, что на Кубани реализуется 17 крупных инвестпроектов в промышленности на сумму более 48,5 млрд рублей в приоритетных отраслях – металлообработка, машиностроение, химическая промышленность, производство строительных материалов. В результате будет создано более 4,3 тыс. новых рабочих мест.

Объем налоговых поступлений с начала 2019 года составил около 9 млрд рублей с ростом на 7,7% к соответствующему периоду прошлого года.

Для справки: Название компании: Абинский ЭлектроМеталлургический завод, ООО (АЭМЗ) Адрес: 353320, Россия, Краснодарский край, Абинский район, Абинск, ул. Промышленная, 4 Телефоны: +7(86150)41870; +7(86150)44652 Факсы: +7(86150)41870 E-Mail: priemnaya@abinmetall.ru Web: <http://www.abinmetall.ru> Руководитель: Кузнецов Сергей Владимирович, генеральный директор (KrasnodarMedia 02.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Загорский трубный завод развивает партнерство с ММК.

Загорский трубный завод посетили коллеги из ММК в рамках проведения ежегодного координационного совета АО "ЗТЗ" и ПАО "ММК", в ходе которого стороны подвели итоги работы за прошлый год и обсудили перспективы дальнейшего сотрудничества.

В рамках координационного совета компании обсудили реализацию мероприятий по результатам предыдущего совета. Среди ключевых вопросов, которые сторонам удалось решить за прошедшие полгода – повышение уровня и качества обмена информацией между предприятиями, разработка и запуск реализации программы научно-технического сотрудничества, повышение эффективности транспортировки листа, а также ряд иных вопросов.

В работе совета со стороны Магнитогорска приняли участие заместитель генерального директора по продажам Сергей Ушаков, руководитель офиса технической поддержки Сергей Шутяк и другие. Со стороны Загорского трубного завода – генеральный директор Денис Сафин, управляющий директор





Андрей Лясковский, операционный директор Сергей Лях, заместитель коммерческого директора Юрий Винников, а также ряд профильных специалистов.

Следующий координационный совет будет проведен в марте 2020 года.

Для справки: Название компании: Загорский Трубный Завод, АО (ЗТЗ) Адрес: 127051, Россия, Москва, Малая Сухаревская площадь, 10, этаж 8 Телефоны: +7(495)9880686 E-Mail: info@i-t-z.ru Web: <http://z-t-z.ru> Руководитель: Сафин Денис Галялхакович, генеральный директор

Для справки: Название компании: Магнитогорский металлургический комбинат, ПАО (ММК) Адрес: 455000, Россия, Челябинская область, Магнитогорск, ул. Кирова, 93 Телефоны: +7(3519)244009; +7(3519)359342; +7(3519)241531; +7(3519)245577; +7(3519)245467; +7(3519)241502; +7(3519)243878 Факсы: +7(3519)247309 E-Mail: press@mmk.ru; kovtunov@mmk.ru; infommk@mmk.ru Web: <http://www.mmk.ru> Руководитель: Шуляев Павел Владимирович, генеральный директор (INFOline, ИА (по материалам компании) 29.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Отчёт Металлоинвеста о финансовых результатах за 3 квартал и 9 месяцев 2019 года.

Металлоинвест ("Компания"), ведущий производитель и поставщик железорудной продукции и горячебрикетированного железа (ГБЖ) на мировом рынке, один из региональных производителей высококачественной стали, сегодня объявляет промежуточные неаудированные финансовые результаты по МСФО за 3-й квартал и 9 месяцев, завершившихся 30 сентября 2019 года.



Металлоинвест

Ресурсы создают возможности

Комментарии менеджмента

Алексей Воронов, Директор по финансам Управляющей компании "Металлоинвест", прокомментировал: В третьем квартале сохранилась слабая динамика цен на сталь при росте средних цен на руду. В результате, за девять месяцев 2019 года консолидированной EBITDA Компании составила 2,1 млрд долларов, в основном за счет роста EBITDA горнорудного сегмента на 25%. Благодаря высокой степени переработки железорудной продукции и конкурентной себестоимости, прибыльность бизнеса остается устойчивой. Долговая нагрузка поддерживается на комфортном уровне – показатель Чистый долг / EBITDA LTM составил 1,29x на конец отчетного периода".

Финансовые результаты

Выручка 5 328 млн долл. (-0,3% по сравнению с 9М 2018)

EBITDA 2 115 млн долл. (-3,1% г/г)

Рентабельность EBITDA 39,7% против 40,9% за 9М 2018

Чистая прибыль 1 484 млн долл. (+19,2% г/г)

Чистый долг 3 687 млн долл. (+9,8% по сравнению с 31 декабря 2018 г.)

Чистый долг / EBITDA LTM 1,29x против 1,14x на 31 декабря 2018 г.

Капитальные затраты 352 млн долл. (+10,0% г/г)

Производственные результаты

Железная руда 30,1 млн тонн (+0,2% г/г)

Окатыши 21,2 млн тонн (+2,2% г/г)

ГБЖ/ПВЖ 5,9 млн тонн (+1,3% г/г)

Чугун 2,1 млн тонн (-7,0% г/г)

Сталь 3,6 млн тонн (-2,7% г/г)

Операционная деятельность и капитальные затраты

Проведение координационного совета с Группой ЧТПЗ

Тестирование опытной партии брикетов производства ЮУГПК для выплавки чугуна на Уральской Стали

Закупка новой высокопроизводительной техники для ЛГОКа и МГОКа

Начало строительства шаропрокатного стана на ОЭМК

Модернизация теплоэлектроцентрали на Уральской Стали

Запуск в эксплуатацию 1-ой очереди Технологии тонкого грохочения Деррик на МГОКе

Финансовая деятельность

Заключение рамочного соглашения с 12 банками-партнерами для привлечения ЕСА-финансирования

Открытие новой кредитной линии предэкспортного финансирования ("PXF-2019") на 300 млн евро

Объявление о досрочном выкупе Еврооблигаций-2020 номинальной стоимостью 270,6 млн долл.

Социальная ответственность и корпоративное управление



Победа в XVI конкурсе "Предприятие горно-металлургического комплекса высокой социальной эффективности" за 2018 г.

Утверждение Политики по правам человека и Кодекса корпоративной этики

Присоединение к Глобальному договору ООН – международной инициативе в сфере устойчивого развития.

Для справки: Название компании: Управляющая компания МЕТАЛЛОИНВЕСТ, ООО (УК МЕТАЛЛОИНВЕСТ) Адрес: 121609, Россия, Москва, Рублевское шоссе, 28 Телефоны: +7(495)9815555 Факсы: +7(495)9819992 E-Mail: info@metinvest.com; info@metalloinvest.com Web: <http://www.metalloinvest.com> Руководитель: Варичев Андрей Владимирович, генеральный директор; Стрешинский Иван Яковлевич, председатель Совета директоров (INFOline, ИА (по материалам компании) 28.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ЧМК отгрузил миллионную тонну рельсов для РЖД.

Челябинский металлургический комбинат (ЧМК, входит в Группу "Мечел") в ноябре этого года поставил миллион тонн рельсов Р65 в адрес "Российских железных дорог".

ЧМК осуществляет поставки этой продукции в адрес РЖД с 2016 года, в основном это 100-метровые рельсы. С целью повышения комфорта и безопасности пассажирского движения, удобства и эффективности укладки они свариваются на рельсосварочных предприятиях в 800-метровые плети. Общая протяженность уложенных рельсов ЧМК составляет более 7,5 тысячи километров пути РЖД. Юбилейная миллионная тонна отгружена на Северо-Кавказскую железную дорогу.

По словам директора по сбыту ЧМК Вадима Шалыгина, РЖД является основным потребителем рельсов ЧМК: на их долю приходится отгрузка до 80 % этой продукции. "Наши рельсы используются для модернизации и строительства новых железных дорог по всей территории страны", — добавил Шалыгин. Рельсы длиной до 100 метров выпускаются на рельсобалочном стане ЧМК с применением уникальной для России технологии закалки в растворе полимера. Благодаря этому продукция обладает высоким уровнем прочности и износостойкости.

Рельсобалочный стан ЧМК — современное комплексное производство высококачественного фасонного и рельсового проката. На стане производят различные типы рельсов, двутавровых балок, швеллеров и других профилей, которые используются в машиностроении и строительстве. В производстве применяются последние мировые разработки в области прокатки, правки, отделки и контроля качества проката.



Для справки: Название компании: Челябинский металлургический комбинат, ПАО (ЧМК) Адрес: 454047, Россия, Челябинская область, Челябинск, ул. 2-я Павелецкая, 14 Телефоны: +7(351)7253066; +7(351)7254305; +7(351)7254048 E-Mail: ekaterinadoldina@mechel.ru Web: <http://www.mechel.ru/sector/steel/cmek> Руководитель: Щетинин Анатолий Петрович, управляющий директор (Южноуральская панорама 02.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Северсталь" развивает процесс прототипирования новых видов продукции.

ПАО "Северсталь", одна из крупнейших в мире вертикально-интегрированных сталелитейных и горнодобывающих компаний, оптимизирует сроки прототипирования новых видов продукции. В ноябре 2019 г. на разработку прототипа потребовалось всего 13 дней.

В рамках обновленной стратегии "Северсталь" акцентирует внимание на сокращении сроков вывода на рынок новых видов продукции для удовлетворения потребностей клиентов. Этот процесс, в свою очередь, невозможен без прототипирования – имитации промышленных процессов в лабораторных условиях.

"Мы должны ускорить вывод новых продуктов и технологий на рынок, чтобы иметь конкурентоспособную позицию и стать лидерами металлургии будущего. Постоянное совершенствование комплекса прототипирования, позволяющего в краткие сроки проверять различные гипотезы, – важный шаг в достижении этой цели. Так, за год сотрудники дирекции по техническому развитию и качеству дивизиона





"Северсталь Российская сталь" сократили сроки разработки прототипов с 82 до 13 дней", – отмечает директор по техническому развитию и качеству дивизиона "Северсталь Российская сталь" Петр Мишнев. Достичь такого результата позволил комплекс мероприятий, реализованный в подразделениях-участниках процесса прототипирования. К примеру, специалисты стального дивизиона оптимизировали сроки перемещения продуктов и исключили их длительное хранение на складе. При этом, сотрудники Машиностроительного центра "ССМ-Тяжмаш" сократили сроки выплавки образцов новых видов продукции, а ОАО "Северсталь-метиз" подобрало оптимальный вариант планирования прокатки.

Для справки: Название компании: Северсталь, ПАО Адрес: 162608, Россия, Вологодская область, Череповец, ул. Мира, 30 Телефоны: +7(8202)530900; +7(495)9267766 Факсы: +7(8202)530915; +7(495)9267766 E-Mail: severstal@severstal.com Web: <http://www.severstal.com/rus> Руководитель: *Шевелев Александр, генеральный директор; Мордашов Алексей Александрович, председатель Совета директоров* (INFOline, ИА (по материалам компании) 03.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Северсталь" поставила более двух тысяч тонн проката для строительства космодрома "Восточный".

ПАО "Северсталь", одна из крупнейших в мире вертикально-интегрированных сталелитейных и горнодобывающих компаний, поставило более двух тысяч тонн конструкционного проката в адрес АО "ТЯЖМАШ" для строительства первой и второй очереди стартового комплекса космодрома "Восточный". Новый гражданский космодром, расположенный на Дальнем Востоке, позволит России самостоятельно решать задачи, связанные с освоением и использованием космического пространства.



"ТЯЖМАШ" изготовил для первой очереди космодрома "Восточный" технологическое оборудование: стартовую систему, кабину обслуживания, верхнюю кабель-мачту, кабель-заправочную мачту, транспортно-установочный агрегат и комплект защитных устройств. До конца года планируется поставка еще порядка 200 тонн продукции компании "Северсталь" под реализацию проекта "ТЯЖМАШ" по изготовлению составных частей кабель-заправочной башни для строительства второй очереди.

"Обновленная стратегия нашей компании предполагает не только производство и поставки металлопроката высшего качества, но также поиск решений и комплексных предложений совместно с нашими партнерами для удовлетворения запросов конечных потребителей. Участие в подобных проектах имеет свои особенности. К примеру, специально под строительство космодрома "Восточный" наша команда в тандеме с заказчиком - "ТЯЖМАШ" - освоила новый продукт – толстый горячекатаный лист со специфическими механическими свойствами", — комментирует генеральный директор компании "Северсталь" Александр Шевелев.

Поставки в адрес предприятий ракетно-космической отрасли развивает и Орловский сталепрокатный завод (ОСПАЗ, входит в ОАО "Северсталь-метиз", метизную группу "Северстали"). Пружинные шайбы, произведенные на этом предприятии, применяются в строительстве и монтаже особо ответственных сооружений. Шайбы предотвращают самостоятельное раскручивание резьбовых соединений, используются там, где есть постоянные вибрационные и ударные нагрузки. К деталям космической техники предъявляются особо жесткие требования по качеству и надежности, а также эксплуатационным свойствам, поскольку они подвергаются не только суровым внешним нагрузкам, но и мощным внутренним испытаниям. Все соединения должны обладать не только высокой прочностью, но и долговечностью. Крепеж Орловского сталепрокатного завода производится в соответствии с требованиями ГОСТ, подтвержден сертификатами соответствия.

Для справки: Название компании: Северсталь, ПАО Адрес: 162608, Россия, Вологодская область, Череповец, ул. Мира, 30 Телефоны: +7(8202)530900; +7(495)9267766 Факсы: +7(8202)530915; +7(495)9267766 E-Mail: severstal@severstal.com Web: <http://www.severstal.com/rus> Руководитель: *Шевелев Александр Анатольевич, генеральный директор УК АО "Северсталь Менеджмент"; Мордашов Алексей Александрович, председатель Совета директоров*

Для справки: Название компании: ТЯЖМАШ, АО Адрес: 446010, Россия, Самарская область, Сызрань, ул. Гидротурбинная, 13 Телефоны: +7(8464)378109; +7(8464)378400; +7(8464)378934; +7(8464)378801 Факсы: +7(8464)372481 E-Mail: info@tyazhmash.com Web: <http://www.tyazhmash.com> Руководитель: *Трифонов Андрей Федорович, генеральный директор*



Для справки: Название компании: Орловский сталепрокатный завод, ООО (ОСПАЗ) Адрес: 302025, Россия, Орловская область, Орел, ул. Раздольная, 105 Телефоны: +7(4862)362077 Факсы: +7(4862)391346 E-Mail: os@steel.orel.ru Web: severstalmetiz.com Руководитель: Наумова Ольга Валерьевна, генеральный директор (INFOLine, ИА (по материалам компании) 03.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Стройсервис" получит угольный участок в Кузбассе за 250 млн рублей. "Коммерсантъ". 12 ноября 2019

Сибнедра планируют выдать "Шахте №12", входящей в группу "Стройсервис", лицензию на право добычи угля на участке недр "Северный Маганак — Прирезка" Прокопьевского каменноугольного месторождения в Кемеровской области. Об этом сообщается в приказе ведомства.

Конкурс, объявленный в июле этого года, признан несостоявшимся в связи с поступлением заявки только от одного участника. "Шахта №12" предложила за лицензию 250,94 млн руб. при стартовой цене в 250,93 млн руб. Срок лицензии — 25 лет.

Запасы и прогнозные ресурсы участка "Северный Маганак — Прирезка" оцениваются в 41,8 млн т угля. Как следует из конкурсной документации, участок площадью 4,15 кв. км располагается в границах бывшего горного отвода закрытой шахты "Центральная" и включает в себя большую часть участка "Центральный" и "Северный Маганак 2". Сейчас эти лицензии аннулированы, ранее они были выданы ЗАО "Капиталинвест".

"Шахта № 12" — старейшее из действующих угледобывающих предприятий России. С 1917 года ведет разработку участка недр юго-восточной части Киселевского каменноугольного месторождения. В состав группы "Стройсервис" вошла в августе 2009 года. В 2013 году было принято решение о развитии направления открытых горных работ и прекращении подземной добычи. Годовой уровень добычи угля марок К и Т — более 730 тыс. т.



Для справки: Название компании: Стройсервис, ЗАО Адрес: 650055, Россия, Кемеровская область, г. Кемерово, пр. Кузнецкий, д. 121 Телефоны: +7(3842)377861; +7(3842)490008 E-Mail: referent@stroysevis.com Web: <http://stroysevis.com> Руководитель: Николаев Дмитрий Николаевич, генеральный директор (Коммерсантъ 12.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Магнитка инвестирует \$5 млрд за шесть лет. "Ведомости". 15 ноября 2019

Самые крупные вложения - в модернизацию первого передела

Капитальные затраты Магнитогорского металлургического комбината (ММК; принадлежит Виктору Рашникову) в 2019 г. составят \$0,9 млрд, сообщила компания в презентации для инвесторов, примерно такими же они останутся и в 2020-2023 гг.

Почти 70% этой суммы компания будет направлять на новые проекты, остальное - на поддержание работы действующих мощностей и ремонты. В 2024 г. капитальные затраты вернуться к уровню 2016-2018 гг. Таким образом, с 2020 по 2025 г. компания направит на реализацию новых инвестиционных проектов порядка \$5 млрд. Инвестиционная программа компании выстроена таким образом, чтобы крупные проекты строительства не накладывались друг на друга, подчеркнул Рашников в выступлении перед инвесторами: это позволит компании корректировать сроки выполнения проектов в зависимости от рыночной ситуации.

До 2025 г. ММК рассчитывает получить дополнительные \$686 млн EBITDA от новых проектов. Часть из них уже выполнена: работает новый агрегат оцинкования, мощности по полимерному покрытию. Самые крупные проекты связаны с развитием и модернизацией первого передела. В 2019 г. ММК уже открыла новую агломерационную фабрику - она обошлась в \$400 млн и добавила \$147 млн к EBITDA. В 2021-2025 гг. компания откроет новый комплекс коксохимического производства и введет в эксплуатацию новую доменную печь. Инвестиции в них составят почти \$1,5 млрд и обеспечат рост EBITDA на \$173 млн в 2018 г. EBITDA ММК составила \$2,4 млрд.

ММК и сейчас находится в начале кривой затрат, но одна из ключевых задач - снижение себестоимости производства, говорится в материалах компании.





Компаниям всегда необходимо инвестировать в развитие, особенно если эти инвестиции направлены на контроль себестоимости и модернизацию первого передела, подчеркивает старший директор группы оценки рисков устойчивого развития АКРА Максим Худалов. "Российские металлурги долгое время инвестировали преимущественно в оптимизацию производств высокого передела - листопрокатные станы. Но именно в аглодоменном производстве кроется существенный потенциал для снижения затрат", - уверен он. Аглодоменное производство - самый грязный этап сталелитейного производства, на котором к тому же труднее внедрять новые технологические решения, продолжает он. Модернизация первого передела позволит компании добиться существенной экономии и повысить устойчивость развития, заключает Худалов.

ММК, как и другие российские металлурги, заявил долгосрочную инвестиционную программу с длительным сроком окупаемости, для которой волатильность цен на сталь не играет большой роли, замечает руководитель отдела аналитических исследований Альфа-банка Борис Красноженов. "Российские металлурги продолжают генерировать сильный свободный денежный поток и выплачивать солидные дивиденды, поддерживая минимальную долговую нагрузку (соотношение чистый долг/ЕБИТДА менее 0,5 у НЛМК, ММК и "Северстали"). Инвестпрограмма на таком фоне выглядит сбалансированной. Но она может и изменяться в зависимости от рыночных условий", - предупреждает эксперт.

Цены на сталь и сырье начинают показывать положительную динамику: цены на горячекатаный прокат и руду в Китае выросли на 4-5% только за прошедшую неделю, приводит данные Красноженов. "Несмотря на пессимистичные прогнозы, премия цены на сталь на российском рынке сохраняется на высоком уровне, экспортные цены на сталь также растут", - заключает он.

Для справки: Название компании: *Магнитогорский металлургический комбинат, ПАО (ММК)* Адрес: 455000, Россия, Челябинская область, Магнитогорск, ул. Кирова, 93 Телефоны: +7(3519)244009; +7(3519)359342; +7(3519)241531; +7(3519)245577; +7(3519)245467; +7(3519)241502; +7(3519)243878 Факсы: +7(3519)247309 E-Mail: press@mmk.ru; kovtunov@mmk.ru; infommk@mmk.ru Web: <http://www.mmk.ru> Руководитель: *Шиляев Павел Владимирович, генеральный директор* (Ведомости 15.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ММК заготавливает конкуренцию. "Коммерсантъ". 18 ноября 2019

Компания включается в борьбу за снижение себестоимости слябов

Магнитогорский металлургический комбинат (ММК) собирается вложить в новые проекты около \$2 млрд до 2025 года. Цель - сокращение себестоимости заготовок (слябов) с \$313 до \$266 за тонну. По оценкам компании, новые инвестпроекты, в частности, аглофабрика, коксохимическое производство, домна и паровая электростанция, увеличат ЕБИТДА на \$483 млн. Другие российские металлургические холдинги также намерены сокращать расходы на выпуск своих слябов. При этом себестоимость слябов ММК пока самая высокая в России, что объясняется наименьшим уровнем вертикальной интеграции среди российских металлургов.



Российские металлурги планируют к 2023-2025 годам сократить себестоимость выпускаемых слябов, что позволит им компенсировать инфляцию издержек и получать прибыль даже в периоды низких цен. Последним из крупных холдингов об этом объявил Магнитогорский металлургический комбинат. В текущих рыночных условиях компания планирует к 2025 году снизить себестоимость выпускаемых слябов до \$266 за тонну, говорится в материалах, которые были представлены на Дне инвестора в Лондоне.

По итогам девяти месяцев 2019 года себестоимость слябов составляла \$313 за тонну.

Однако за счет реализации трех инвестиционных проектов компания снизит себестоимость на \$47 за тонну. Новая аглофабрика даст снижение на \$9, новый коксохимический комплекс - на \$9, а новая доменная печь - на \$29. Согласно презентации, основные инвестиционные проекты, которые будут реализовываться в 2019-2025 годах, должны увеличить ЕБИТДА на \$483 млн. CAPEX новой аглофабрики, ввод которой состоялся в 2019 году, составляет \$400 млн с эффектом на ЕБИТДА \$47 млн. Новый коксохимический комплекс будет введен в 2021-2022 годах, CAPEX - \$785 млн, эффект на ЕБИТДА - \$54 млн. ММК введет новую доменную печь и паровую турбинную электростанцию в 2024 году, CAPEX - \$694 млн, эффект на ЕБИТДА - \$119 млн.

Пока у нас доступная цена на газ, доступная цена на кокс, на сырье - мы идем по классической теме. И при производстве чугуна у нас получается наименьшая себестоимость продукта, чем если бы мы работали в электропечах

Другие крупные производители стали в России также планируют снижать себестоимость слябов.



Представитель "Северстали" сообщил "Ъ", что цель холдинга - достичь отрыва не менее чем в 10% от конкурентов по себестоимости базового продукта.

"По итогам третьего квартала себестоимость сляба на интегрированном уровне составляла \$208 за тонну",- сказали в компании. По словам представителя "Северстали", эффект на EBITDA от снижения издержек в 2018-2023 годах составит \$1 млрд.

По словам представителя НЛМК, себестоимость стали к 2023 году планируется сократить при текущих рыночных условиях на 10% от уровня 2018 года. В 2018 году себестоимость составляла \$266, таким образом, она может снизиться до \$239 за тонну.

С учетом высоких цен на металлургическое сырье и прежде всего на железную руду за счет роста производства стали в Китае и ряде других стран российские компании с высоким уровнем вертикальной интеграции обладают наиболее низкой себестоимостью, отмечает Борис Красноженов из Альфа-банка. ""Северсталь" является лидером по уровню себестоимости, раскрыв себестоимость сляба за третий квартал на уровне \$208 за тонну. ММК пока что обладает наименьшим уровнем вертикальной интеграции среди российских металлургов",- констатирует аналитик.

Для справки: Название компании: *Магнитогорский металлургический комбинат, ПАО (ММК)* Адрес: 455000, Россия, Челябинская область, Магнитогорск, ул. Кирова, 93 Телефоны: +7(3519)244009; +7(3519)359342; +7(3519)241531; +7(3519)245577; +7(3519)245467; +7(3519)241502; +7(3519)243878 Факсы: +7(3519)247309 E-Mail: press@mmk.ru; kovtunov@mmk.ru; infommk@mmk.ru Web: <http://www.mmk.ru> Руководитель: *Шляев Павел Владимирович, генеральный директор (Коммерсантъ 18.11.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Иркутскэнерго" стягивает угольную пыль. "Коммерсантъ". 20 ноября 2019

Компания продает всю тепловую генерацию

"Иркутскэнерго" (подконтрольна En+) меняет стратегию работы на российском энергорынке, планируя полностью избавиться от угольных активов - как генерации мощностью до 3,8 ГВт, так и питающих ее разрезов. Компания уже инициировала их продажу со стартовой ценой от 25 млрд руб., потенциальные покупатели - СУЭК, "Газпром энергохолдинг" и "Интер РАО".



ИРКУТСКЭНЕРГО

Предлагаемая стоимость в целом совпадает с оценкой аналитиков. Таким образом, основой портфеля "Иркутскэнерго" останутся генерирующие стабильную выручку ГЭС Ангарского каскада мощностью 9 ГВт. По данным "Ъ", "Иркутскэнерго" (через "Евросибэнерго" принадлежит En+) вышла на рынок с предложением о продаже своих угольных ТЭЦ и разрезов, которые служат ресурсной базой для генерации. Об этом "Ъ" сообщили источники на энергорынке, знакомые с предложением компании. По словам одного из них, нижняя планка цены определена в 25 млрд руб.

В En+ подтвердили "Ъ", что совет директоров группы поручил менеджменту проанализировать возможные опции развития тепловых активов. "Их продажа - один из вариантов стратегии, но не единственный. На данный момент решение не принято",- сообщили в компании. В отчетности по МСФО за первое полугодие она также упоминала о намерении провести анализ возможных вариантов стратегии в отношении угольных и энергетических активов в Иркутской области "в рамках обязательства по минимизации выбросов углекислого газа".

Как следует из годового отчета En+, "Иркутскэнерго" является лидером группы по объему выбросов в атмосферу (наравне с "Русалом"). Объем выбросов оксидов серы энергетического сегмента группы составил 248 тыс. тонн в 2017-2018 годах.

В июне 2016 года "Интер РАО" продало 40,29% акций "Иркутскэнерго" входящему в En+ ООО "Тельмамская ГЭС" (сейчас "Евросибэнерго-Гидрогенерация") за 70 млрд руб. После этого группа (до этого владела через "Евросибэнерго" 50,1% акций "Иркутскэнерго") консолидировала более 90% акций компании.

Ключевыми активами "Иркутскэнерго" являются три ГЭС Ангарского каскада - Иркутская (662,4 МВт), Усть-Илимская (3,84 ГВт) и Братская (4,5 ГВт). Мощность тепловой угольной генерации на балансе "Иркутскэнерго" составляет 3,8 ГВт. Продажа ТЭЦ несущественно скажется на экономике "Иркутскэнерго", полагают собеседники "Ъ": на них приходится лишь около 1,7% EBITDA En+, а рыночная стоимость всех ГЭС En+ (с учетом Красноярской ГЭС "Евросибэнерго") - около \$5 млрд. Каменный и бурый уголь для ТЭЦ "Иркутскэнерго" поставляют с шести разрезов подконтрольной ей компании



"Востсибуголь" (Азейский, Мугунский, Черемховский, Головинский, Жеронский и Вознесенский), в 2018 году добыча составила 15,5 млн тонн.

Потенциальными покупателями актива, по словам собеседников "Ъ", могут стать "Сибирская генерирующая компания" (СГК, входит в СУЭК Андрея Мельниченко), "Интер РАО" и "Газпром энергохолдинг" (ГЭХ). В этих компаниях от комментариев отказались.

Помимо "Иркутскэнерго" к сокращению присутствия в традиционной генерации стремится и финский энергоконцерн Fortum. В начале года компания предложила своему партнеру по ТГК-1 - "Газпром энергохолдингу" - обмен активами: финны хотят получить входящую в ТГК-1 гидрогенерацию, предлагая ГЭХ взамен свой блокпакет в ТГК-1 и тепловые активы в Западной Сибири и на Урале, однако сейчас переговоры не ведутся. "Энел Россия" (подконтрольная итальянской Enel) до конца года должна закрыть сделку по продаже СУЭКу крупнейшей в РФ угольной Рефтинской ГРЭС (3,8 ГВт), тем самым компания также постепенно очищает свой портфель в РФ, отказываясь от генерации на угле и параллельно наращивая объемы зеленой генерации.

По оценке Максима Худалова из АКРА, EBITDA угольной генерации и "Востсибугля" может составить около 6-8 млрд руб. Соответственно, рыночная стоимость этих активов может составлять 36-48 млрд руб., но с учетом долга "Востсибугля" на уровне примерно 5,7 млрд руб. и долга угольных ТЭС ориентировочно в 10-20 млрд руб. оценка активов может снизиться до 20-25 млрд руб.

Для справки: Название компании: *Иркутскэнерго, ПАО* Адрес: 664025, Россия, Иркутская область, Иркутск, ул. Сухэ-Батора, 3 Телефоны: +7(3952)790201 Факсы: +7(3952)790899 E-Mail: ldkan@irkutskenergo.ru Web: <http://www.irkutskenergo.ru> Руководитель: *Лымарев Андрей Владимирович, председатель Совета директоров; Причко Олег Николаевич, генеральный директор* (Коммерсантъ 20.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Российских металлургов не испугало падение мировых цен на сталь. "Ведомости". 20 ноября 2019

Инвестиции и дивиденды они сокращать не планируют

Evraz, "Северсталь" и ММК, на долю которых приходится более 50% российского производства стали, провели традиционные дни инвесторов в октябре и ноябре. Они рассказали, что не намерены пока сокращать инвестиции, а некоторые даже увеличат их.

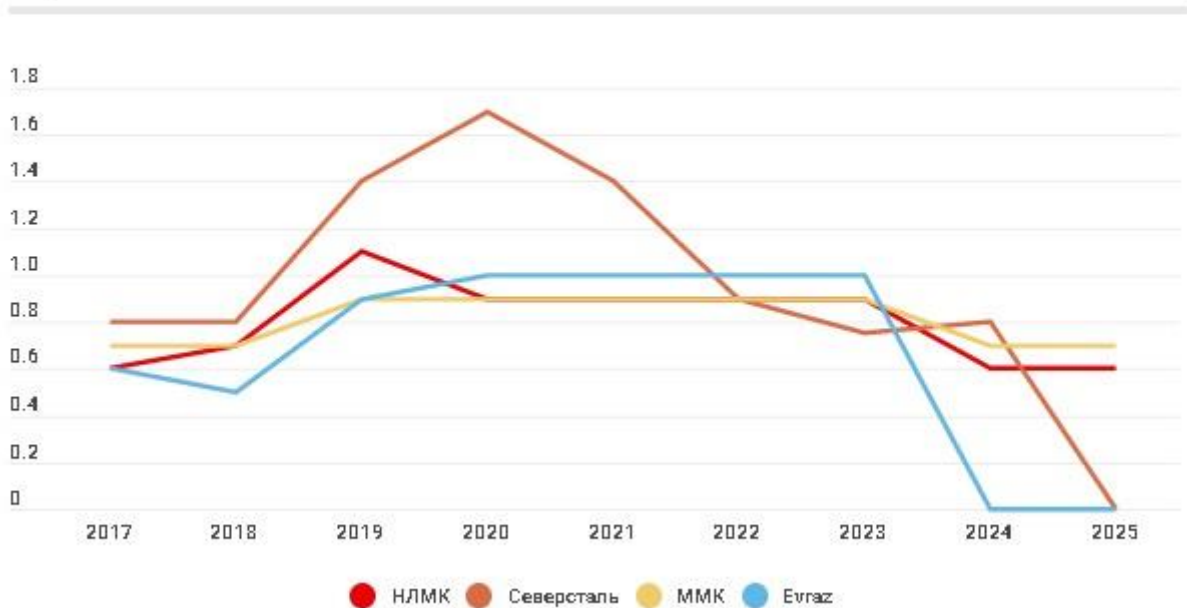
В 2020 г. капитальные затраты "Северстали" составят \$1,7 млрд, это на 23% больше, чем в 2019 г. В планах Evraz на 2020-2023 гг. - довести ежегодные инвестиции до \$1 млрд (прежний план - от \$830 млн до \$990 млн в период с 2019 по 2022 г.). Половину капитальных затрат Evraz направит на поддержание действующих мощностей, более трети средств поступит на реализацию новых проектов. В планах ММК не снижать инвестиции до 2023 г. - ежегодно компания будет вкладывать по \$0,9 млрд. НЛМК весной рассказывал инвесторам, что его новая стратегия развития до 2022 г. предполагает рост капитальных затрат: ежегодно они будут составлять \$0,9 млрд. После 2023 г. компания рассчитывает вернуться к традиционному уровню капитальных затрат - \$0,6 млрд.





Как растут инвестиции металлургов

млрд \$



Основными направлениями для российских компаний будет модернизация аглодомного и коксохимического производств, оптимизация логистики, крупные инвестиционные проекты они завершили, говорит старший директор АКРА Максим Худалов.

Но ситуация на рынке изменчивая и непростая, а значит, и инвестиционные планы могут быть скорректированы, указывали представители компаний инвесторам. Например, "Северсталь" допускает корректировку на 30-40% в зависимости от ситуации на рынке.

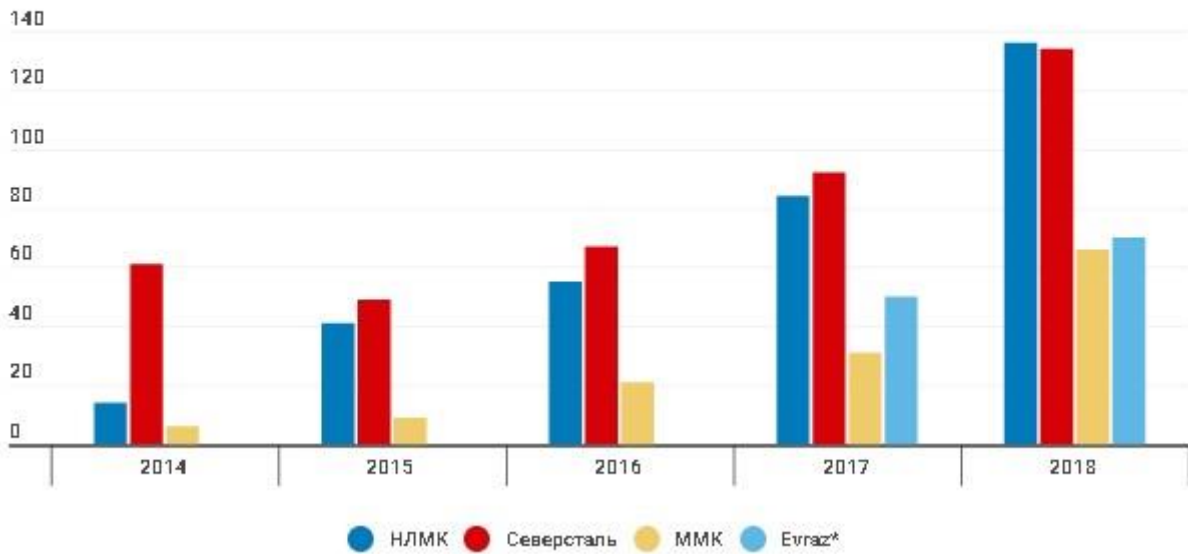
Последние два года ситуация была очень позитивная, теперь тенденция развернулась, отмечал заместитель генерального директора "Северстали" по финансам и экономике Алексей Куличенко.

С начала года цена 1 т горячекатаного проката в Китае снизилась на 21,4% до \$518, в США - на 22,7% до \$551, в Европе - на 15% до \$607 (данные BCS Global Markets). На внутреннем рынке цены упали на 6,4% до \$546 за 1 т. "Спад длится уже больше года. Авария на руднике в Бразилии в январе 2019 г. притормозила падение. Но негативные настроения на рынке усиливаются из-за торговой войны США и Китая", - говорит Худалов.



Сколько дивидендов заплатили компании

млрд руб.



В целом сейчас не лучшее время для крупных инвестиций в стальное производство, считает аналитик Raiffeisenbank Ирина Ализаровская: на рынке переизбыток мощностей, а для повышения эффективности производства не нужны гигантские капитальные вложения. В период высоких цен на сталь в 2016-2018 гг. мировые мощности по производству стали выросли, увеличилась и их загрузка, это привело к перепроизводству, отмечает Худалов: "Сейчас производители с неэффективными производствами будут вынуждены закрываться".

Ожидаемый рост капитальных затрат российских компаний настораживает, учитывая низкую фазу цикла, в которой находится глобальная стальная отрасль, замечает аналитик "Атона" Андрей Лобазов. Но тот факт, что компании подчеркивают свою готовность умерить инвестиционные аппетиты, дает инвесторам надежду на соблюдение дивидендных обязательств, говорит он. "Долг российских металлургических компаний низкий, а заявленное увеличение инвестиций не настолько масштабно, чтобы оказать влияние на дивидендную дисциплину компаний", - уверен Худалов.

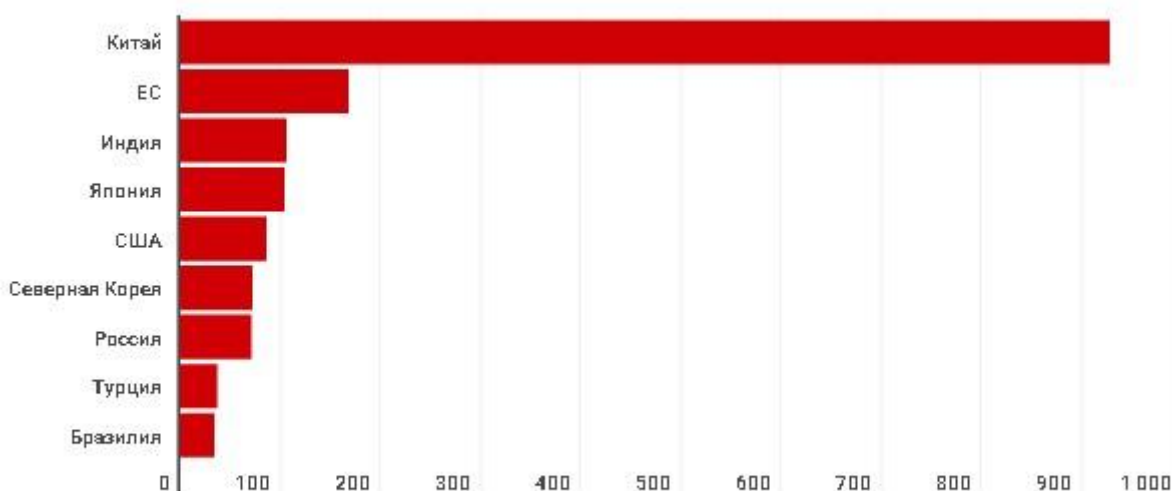
Российские металлурги заявили долгосрочную инвестиционную программу с длительным сроком окупаемости, для которой волатильность цен на сталь не играет большой роли, замечает руководитель отдела аналитических исследований Альфа-банка Борис Красноженов. Российские металлурги продолжают генерировать сильный свободный денежный поток и выплачивать солидные дивиденды, поддерживая минимальную долговую нагрузку (соотношение чистый долг / EBITDA менее 0,5 у НЛМК, ММК и "Северстали"). Инвестпрограммы выглядят сбалансированно, считает эксперт.

Рост инвестиций не окажет влияния на дивидендные выплаты ММК - компания разместила евробонды на \$500 млн в том числе для финансирования программы капитальных затрат, говорит ее представитель: "Эффект от реализации предыдущих инвестиционных проектов создал прочную базу, позволяющую компании генерировать повышенный денежный поток". Низкая себестоимость производства, большая доля высокомаржинальной продукции в структуре продаж (48% в 2018 г.) и отрицательная долговая нагрузка (0,04 по итогам девяти месяцев 2019 г.) позволяют компании сохранять устойчивость в периоды спада рынка, указывает представитель ММК.



Крупнейшие производители стали в мире

МЛН Т



Источники: данные компаний, World Steel Assotiation

Представитель Evraz подчеркнул, что компания придерживается текущей дивидендной политики. "Северсталь" продолжит платить 100% скорректированного денежного потока (без учета капитальных затрат сверх базового уровня в \$800 млн) до тех пор, пока соотношение чистый долг / EBITDA не превысит 1, говорит представитель компании. По итогам III квартала 2019 г. этот показатель составил 0,4. "Компания не пробьет 1 в ближайшее время. Соответственно, дивидендные выплаты останутся высокими. Стабильная финансовая ситуация компании позволяет и инвестировать, и платить дивиденды", - отметил представитель "Северстали".

Прорабатывая показатели стратегии развития до 2022 г., НЛМК основывался на консервативных прогнозах по ценам на сталь, курсам, балансу спроса и предложения, говорит представитель компании. НЛМК готов оперативно реагировать на возможные существенные изменения на рынке, добавил он.

Для справки: Название компании: Северсталь, ПАО Адрес: 162608, Россия, Вологодская область, Череповец, ул. Мира, 30 Телефоны: +7(8202)530900; +7(495)9267766 Факсы: +7(8202)530915; +7(495)9267766 E-Mail: severstal@severstal.com Web: <http://www.severstal.com/rus> Руководитель: Шевелев Александр, генеральный директор; Мордашов Алексей Александрович, председатель Совета директоров

Для справки: Название компании: Магнитогорский металлургический комбинат, ПАО (ММК) Адрес: 455000, Россия, Челябинская область, Магнитогорск, ул. Кирова, 93 Телефоны: +7(3519)244009; +7(3519)359342; +7(3519)241531; +7(3519)245577; +7(3519)245467; +7(3519)241502; +7(3519)243878 Факсы: +7(3519)247309 E-Mail: press@mmk.ru; kovtunov@mmk.ru; infommk@mmk.ru Web: <http://www.mmk.ru> Руководитель: Шиляев Павел Владимирович, генеральный директор

Для справки: Название компании: ЕвразХолдинг, ООО Адрес: 121353, Россия, Москва, ул. Беловежская, 4, блок «В» Телефоны: +7(495)3631963 Факсы: +7(495)3631963 E-Mail: info@evraz.com; media@evraz.com Web: <http://www.evraz.com/ru> Руководитель: Фролов Александр Владимирович, президент; Абрамов Александр Григорьевич, председатель Совета директоров (Ведомости 20.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Российские компании начинают отворачиваться от угля. "Беллона". 29 ноября 2019

Энергетический рынок взбудоражила новость о том, что "Иркутскэнерго" вознамерилось продать свои угольные активы. Необычный для России процесс совсем не нов для западных стран: инвесторы признают, что объекты





угольной промышленности становятся "мёртвым активом", и от них пора избавляться.

"Иркутскэнерго" – дочернее предприятие энергетической компании En+ Group. На данный момент это сибирское предприятие вместе с РУСАЛ являются крупнейшими в составе En+ источниками выбросов в атмосферу.

Каменный и бурый уголь для ТЭЦ "Иркутскэнерго" поставляют с шести разрезов "Востсибуголь" (Азейский, Мугунский, Черемховский, Головинский, Жеронский и Вознесенский). В прошлом году добыча составила 15,5 млн тонн угля.

Совет директоров En+ анализирует возможные варианты "укрепления" своих тепловых активов: "Их продажа – один из вариантов стратегии, но не единственный". В отчетности по Международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) за первое полугодие представители компании упоминают о намерении провести анализ возможных стратегий в отношении угольных и энергетических активов в Иркутской области "в рамках обязательства по минимизации выбросов углекислого газа".

Снижать долю ископаемых в генерации – в особенности, угля – мировая тенденция последних лет. Поворотным в истории угольной электроэнергетики эксперты называют 2016 год.

Движение по продаже угольных активов в США стало набирать силу после того, как калифорнийский комиссар по страхованию в январе 2016 года призвал все страховые компании в Калифорнии прекратить инвестирование в объекты угольной генерации.

Первым потрясением энергетического рынка стала серия банкротств американских угольных предприятий. Угольные электростанции продолжают закрываться по всей стране. На днях Murray Energy, когда-то являвшаяся символом американской угольной горнодобывающей промышленности, стала восьмой угольной компанией за год, подавшей заявление о защите от банкротства. По словам экспертов, это явный признак того, что на реальный рынок не может повлиять стремление администрации Трампа во что бы то ни стало спасти угольную отрасль.

Около года назад 95 крупнейших банков и финансовых компаний, распоряжающихся десятой частью всех мировых финансов, подписали письмо к энергокомпаниям с требованием представить планы отказа от угля.

Китай принял решение сократить добычу угля и отменить строительство более 100 новых угольных тепловых электростанций. В США и Европе было отменено решение о строительстве 60-70% электростанций, работающих на угле.

В ближайшие 10 лет Франция, Нидерланды, Великобритания и Канада намерены полностью отказаться от угольной энергетики. Об этом сообщает The Guardian со ссылкой на организацию Eurelectric. Европейские энергокомпании выступили с инициативой прекращения инвестирования в строительство угольных электростанций.

В ассоциации Eurelectric, представляющей интересы 3,5 тысяч европейских энергоснабжающих компаний с совокупными активами в 200 млрд евро, объяснили это решение крайне важным для достижения целей, определенных Парижским соглашением.

По мнению экспертов, прямые ограничения на использование угля – далеко не самая большая проблема, с которой придется столкнуться владельцам угольных активов. Гораздо более серьезным риском для инвестиций они считают перспективу введения дополнительных правил, которые предписывают угольным электростанциям модернизировать дорогостоящее оборудование с целью уменьшения загрязнения или выбросов парниковых газов. Еще один риск – регулятивные изменения в области выбросов углекислого газа.

"Основной риск в будущем заключается не в том, что инвесторы не собираются покупать уголь, а в том, что будут предъявляться дополнительные требования по регулированию и капитальным затратам", – говорит Стивен Ох, глава глобального отдела кредитования и фиксированного дохода консалтинговой компании PineBridge Investments.

Следующие несколько лет могут привести к более жесткой обстановке в области регулирования, поскольку депутаты и парламенты и в Европе, и в США все более активно выступают против использования источников энергии с высоким уровнем выбросов углерода. Падение стоимости природного газа также подорвало экономику угольной промышленности, причем даже сильнее, чем все более ощущаемый рост конкурентоспособности возобновляемых источников энергии.

"Компании, которые не будут предпринимать действия в сфере борьбы с изменением климата, будут исключены с Лондонской фондовой биржи", – заявил член Британского парламента Джон Макдоннелл. Он пообещал, что его правительство обеспечит поддержку компаниям, которые реализуют стратегии противостояния "экзистенциальной угрозе" для планеты. И, заявив о поддержке со стороны корпоративного мира, он добавил: "деловые круги призывают компании улучшить финансовую отчетность, связанную с климатом, и всем компаниям выдвигать планы декарбонизации".

Риски, связанные с изменением климата, выходят на первый план. Некоторые коммунальные компании в разных частях мира, зависящие от электростанций, работающих на угле, уже объявляют об убытках.



Другие, такие как Duke Energy из Северной Каролины (США), презентуют графики ускоренного вывода из эксплуатации угольных электростанций в рамках своего плана по созданию Парка "чистых" электростанций. По словам представителей компании, электроснабжение не пострадает от закрытия угольных электростанций, поскольку многим из них уже десятки лет, и поэтому они полностью обесценились.

"Некоторые активы, работающие на угле, пока могут приносить прибыль владельцам активов, иметь технический потенциал для продолжения работы или не полностью амортизироваться, поэтому преждевременный выход на пенсию может иметь значительные финансовые последствия для владельцев активов, однако продолжать их эксплуатировать означает идти к снижению кредитного рейтинга", – говорится в докладе американских энергетиков.

Энди Деврис, старший аналитик аналитического агентства CreditSights, говорит, что признаком того, что инвесторы не могут остаться равнодушными к происходящим в угольной промышленности процессам, является то, что все больше участников рынка стараются соответствовать экологическим, социальным и управленческим критериям экологической, социальной и корпоративной ответственности (Environmental, social and corporate governance, ESG).

Инвесторы, отвечающие этим требованиям, пессимистично оценивают будущее угля из-за опасений, что регулирующие органы могут ускорить темпы принятия регулятивных мер, поскольку коммунальные компании постепенно переходят на менее энергоемкие виды генерации, что также приводит к повышению цен на электроэнергию для потребителей.

"Даже если инвесторы сейчас не получают прибыли от того, что избегают угледобывающих компаний, это не значит, что они не должны действовать превентивно, – говорит Деврис. – Уход от угольных активов – дело продуманного управления рисками, которое помогает инвесторам избежать больших затрат на реабилитацию, больших затрат на модернизацию, на выплату углеродного налога и т. д. не отказываясь от дополнительной доходности".

"Если компании торгуют с примерно одинаковой доходностью, почему бы вам не выбрать такую, которая лучше подходит для низкоуглеродного будущего?" – говорит Том Графф из консалтинговой компании Brown Advisory.

От угля отворачиваются и страховщики – ведущая американская страховая компания Chubb заявила об отказе от инвестиций в угольную промышленность и выдачи страховых полисов в ней. Она исключила продажу новых страховых полисов компаниям, которые строят или эксплуатируют угольные электростанции, и компаниям, которые получают более 30% своих доходов от добычи угля или поставок электроэнергии на угле. Представители компании говорят, что инвестиции и выдача страховых полисов угольным компаниям и шахтерам будут прекращены к 2022 году. С этого же года компания начнет сокращать связи с основными предприятиями, использующими уголь, такими как немецкий энергетический гигант RWE.

Лондонская компания Lloyds объявила об исключении угля из своей инвестиционной стратегии еще в апреле 2018 года. В Европе в прошлом году страховые гиганты немецкий Allianz и итальянская Generali ограничились андеррайтингом (страховая гарантия получения выплат в случае финансовых убытков) для угольных компаний, а французская компания Аха еще более ужесточила свою политику, направленную на отказ от ископаемых.

"Chubb признает реальность изменения климата и существенное влияние человеческой деятельности на нашу планету", – говорит Эван Гринберг, председатель и исполнительный директор компании.

Обязательства Chubb по отказу от угля являются лишь частью стремительно набирающего ход тренда по продаже активов среди основных финансовых игроков. Кампания "Unfriend Coal" ("Недружественный уголь") констатирует в своем отчете за прошлый год, что глобальные убытки энергетических компаний из-за наличия угольных активов достигли 337 млрд долларов, включая страховые потери в 144 млрд долларов.

У компаний с российским участием процесс переоценки перспективности энергетических активов только начинается. Помимо "Иркутскэнерго" к сокращению присутствия в традиционной генерации стремится и финский энергоконцерн Fortum, – отмечает Коммерсант. – В начале года компания предложила своему партнеру по ТГК-1 – "Газпром энергохолдингу" – обмен активами: финны хотят получить входящую в ТГК-1 гидрогенерацию, предлагая ГЭХ взамен свой блокпакет в ТГК-1 и тепловые активы в Западной Сибири и на Урале.

"Энел Россия" (подконтрольная итальянской Enel) до конца 2020 года должна закрыть сделку по продаже СУЭК крупнейшей в РФ угольной Рефтинской ГРЭС, "тем самым компания также постепенно очищает свой портфель в РФ, отказываясь от генерации на угле и параллельно наращивая объемы зеленой генерации".

Уход от ископаемых, особенно угля, – центральный вопрос "самоопределения" для российской энергетики. Время энергетического перехода, о котором так много говорят в последнее время, настало...



Для справки: Название компании: Иркутскэнерго, ПАО Адрес: 664025, Россия, Иркутская область, Иркутск, ул. Сухэ-Батора, 3 Телефоны: +7(3952)790201 Факсы: +7(3952)790899 E-Mail: ldkan@irkutskenergo.ru Web: <http://www.irkutskenergo.ru> Руководитель: Лымарев Андрей Владимирович, председатель Совета директоров; Причко Олег Николаевич, генеральный директор (Беллона 29.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Порядка стало больше". "Коммерсантъ". 2 декабря 2019

Замглавы Минпромторга России Виктор Евтухов - в программе "Цели и средства"



Как изменился российский лесопромышленный комплекс за последние десять лет? Насколько этот сектор сейчас привлекателен для инвесторов? И как бизнесу в такой отрасли помогает государство? Об этом в программе "Цели и средства" Владимир Расулов побеседовал с заместителем министра промышленности и торговли Виктором Евтуховым.

- Еще несколько лет назад лесопромышленный комплекс России, по сути, представлял собой, в основном, сырьевой сегмент - за границу чаще всего шла необработанная древесина. Лесопромышленники даже придумали такое слово - "кругляк". Глубокой переработкой занимались единичные предприятия. Расскажите, пожалуйста, как все-таки за десятилетие изменилась эта отрасль.

- Действительно в 90-е годы сложилась ситуация, когда очень многие предприятия лесопромышленного комплекса, которые были построены в советское время, были закрыты за ненадобностью, потому что наиболее прибыльным бизнесом была заготовка леса и отправка его за границу в необработанном виде. Причем зачастую это делалось в абсолютно бесконтрольном режиме при попустительстве местных и региональных властей.

Последствия для лесного бизнеса, лесной индустрии были весьма и весьма болезненными.

И нашей основной задачей было привлечь в отрасль новые инвестиции. Было несколько крупных игроков, они модернизировали существующие крупные предприятия - в основном, целлюлозно-бумажные комбинаты. Надо сказать, что у нас за 40 лет ни одного нового ЦБК не было построено на территории Российской Федерации, но модернизация была, были вложены существенные деньги в различных регионах. Хотя сегодня, несмотря на то, что предприятия были сохранены и была проведена модернизация, мы по количеству ЦБК существенно уступаем даже нашему северному соседу - Финляндии, я уж не говорю про другие страны.

А производство пиломатериалов, фанеры, плитной продукции, мебели, деревянного домостроения - все это, к сожалению, стагнировало. Мы разработали ряд мер поддержки, которые, по моему мнению, должны были привлечь дополнительные инвестиции в отрасль и создать для инвесторов необходимые условия. И нам это удалось. Первое, что было принято специально для лесопромышленного комплекса - возможность заключения инвестором договоров о реализации паритетных инвестиционных проектов в области освоения лесов. Это механизм, когда инвестор имеет обязательство построить современные лесопромышленные предприятия, выпускающие продукцию глубокой переработки с хорошей добавленной стоимостью. Государство предлагает инвестору лесной ресурс без проведения аукционов или иной формы конкурсных процедур зачастую со скидкой 50% от базовой цены, но, как правило, эта цена в пять-восемь раз ниже, чем та, которая формируется в процессе проведения торгов. Этот инструмент себя неплохо зарекомендовал, у нас сейчас в перечне 157 таких инвестиционных проектов, и из них реализовано уже более 70, объем инвестиций составил более 430 млрд руб., и это не предел, естественно, еще будут реализовываться остальные.

Сейчас все ждут нового механизма от Минфина - это соглашение о защите поощрений капиталовложений. Закон находится в Госдуме, он позволит инвесторам, которые вынуждены строить какие-то объекты инфраструктуры к своим предприятиям за свой счет, затем через налоговые поступления компенсировать расходы. Фактически освобождение будет на какой-то период на определенную сумму налоговых платежей. Основная задача - наращивать объем производства продукции переработки. Мы очень рассчитываем, что в ближайшее время найдутся инвесторы на создание новых целлюлозно-бумажных комбинатов в нашей стране. Все предпосылки, все условия, в том числе инвестиционные, я уж не говорю о ресурсе, у нас есть и в Восточной Сибири, и на Дальнем Востоке. Тем более, чем хороши ЦБК? ЦБК - это же утилизатор: они забирают отходы лесопиления, они забирают балансы. Сегодня баланс либо валяется в лесу, либо вывозится за рубеж, потому что они пользуются большим спросом на зарубежных рынках, там, где много ЦБК. И мы очень рассчитываем, что



у нас появится три-четыре, может быть, даже пять. А в стратегии, которую мы приняли до 2030 года, мы видим возможности для 10 ЦБК в России. Тем более, наши эксперты посчитали, что спрос на целлюлозу будет всегда, он всегда будет восходящим и с очень неплохим ежегодным приростом. И у нас есть все возможности рынок целлюлозы держать и поставлять мировым потребителям не 2%, как сейчас, а гораздо больше.

- Вы сказали, что за последнее время как раз именно целлюлозно-бумажных предприятий у нас новых практически не появлялось. Где-то лет 15 назад под Костромой хотели построить довольно большое предприятие, но сначала перенесли из одного района в другой, потом проект вообще заглох. Вот что мешает?

- Сейчас костромской проект опять, я слышал, рассматривается, в Коми рассматривается строительство второго целлюлозно-бумажного комбината. Не знаю, поместится ли там два, там сейчас есть Mondi - очень крупное предприятие, но почему нет. Что мешает? А вот непонятно, что мешает сегодня. Мы провели очень много переговоров с нашими китайскими партнерами, которые, казалось бы, были заинтересованы. Но они сегодня заинтересованы в чем? Чтобы к ним шел кругляк для производства пиломатериалов и другой продукции, нашей хорошей, и балансы, потому что у них там с другой стороны на границе стоят ЦБК, их много, они готовы наши балансы дальше перерабатывать. Поэтому мы с ними проговаривали, в принципе, предлагали неплохие условия. Но когда уже мы подходили к строительству новых ЦБК, произошел кризис - курсы валют российской и иностранной очень сильно изменились, соответственно, все импортное оборудование стало дороже, поэтому возникла пауза. Но сейчас есть реальные живые проекты, мы их чувствуем. Наши крупные инвесторы и компания "Свеза", и "Сегежа", и даже "Элим", и новые инвесторы появляются, которые сейчас рассматривают эти проекты. Я думаю, что у нас были бы построены ЦБК, если бы в 90-е годы не были допущены очень глобальные ошибки, когда лес раздавался всем. И сейчас для того, чтобы построить ЦБК, нужно собрать огромный массив доступной лесосеки, доступного лесного ресурса, а его уже даже в Сибири не найти доступного, недоступный есть, его много, конечно, если посмотреть на тысячи километров. Возникает большая проблема, сегодня уже крупные предприятия обращаются к нам и говорят: помогите нам, чтобы мы могли брать лес не только в том регионе, где мы осуществляем реализацию инвестпроектов, но чтобы это были межрегиональные кластеры. Но каждый глава региона считает, что ему лес нужен для проекта в своем регионе.

- Делиться не хотят?

- Делиться ресурсом никто не хочет. Сейчас мы этот вопрос вместе с Минприроды, с Рослесхозом решаем. Я считаю, что под реализацию крупных проектов лес должны представлять не регионы, а на федеральном уровне решением межпрофкомиссии, чтобы мы могли аккумулировать эти ресурсы действительно. В 90-е годы нужно было определить точки роста, а точки роста - это ЦБК, крупные предприятия. А вокруг них создавалось бы большое количество малых, средних предприятий, предприятий по переработке и так далее. ЦБК не только целлюлозу выпускают, но и бумагу, и картон, и упаковку, а это тоже товар, на который постоянно хороший спрос, в том числе и за рубежом. Но я думаю, что нам и в этом плане удастся добиться успеха. Я для себя поставил такой KPI, чтобы хотя бы уже заложить камень в основу строительства новых целлюлозно-бумажных комбинатов в нашей стране.

- Те, кто непосредственно реализует приоритетные инвестпроекты, иногда затягивают строительство перерабатывающих предприятий. Хотелось бы понять, каким образом их контролируют и кто? И какие санкции им грозят в подобных ситуациях?

- Контроль за реализацией проектов, за ходом строительства, за тем, что происходит на площадке, что происходит с лесосекой, которая выделена под приоритетный инвестиционный проект, как я уже говорил, по очень льготной ставке, осуществляют региональные и местные власти - это их прямая обязанность. Но мы заметили в последние годы, что, к сожалению, не во всех регионах контроль является надлежащим. Мы начали сами направлять свои контрольные группы, причем вместе с сотрудниками Генпрокуратуры, даже иногда с сотрудниками Федеральной службы безопасности, потому что лесное хозяйство сейчас под особым присмотром и надзором у наших коллег из службы, спасибо им большое за это.

Действительно, как я уже говорил, есть недобросовестные инвесторы, которые просто не реализуют проект, пропадают, их в некоторых регионах еще и покрывают, нам присылают какие-то "липовые" отчеты.

Мы с этим начали в прошлом году активно бороться. За полтора года мы проехали 16 регионов, выявили нарушения. Мы такие проекты исключаем из перечня приоритетных. Дальше возбуждаются и административные, и даже уголовные дела в отношении тех, кто пытался обмануть государство. Мы пишем представления губернаторам, указываем на то, что их подчиненные невнимательно следят за реализацией этих проектов. И, вы знаете, порядка стало больше: как только мы подключили Генпрокуратуру, пошла реакция, уже все намного стабильнее.



И мы очень серьезным образом поправили постановление правительства, которое вводит этот механизм. Во-первых, мы подняли минимальный уровень инвестиций. Чтобы реализовать проект и быть включенным в проект, нужно принести подтверждение, что у тебя есть средства - банковскую гарантию либо какие-то иные документы. На 300 млн руб., в принципе, это было сделать несложно. Сейчас у нас уже 3 млрд руб., поэтому банк так просто какой-то "левой" фирме "Рога и копыта" такую гарантию не даст. Второй момент - мы разрешаем заготовку леса только за полгода до ввода мощностей. Понятно, мощности вводятся поэтапно. Нас спрашивает инвестор: как мы мощности введем, есть огромное предприятие, где заготовку надо вести минимум за год или даже за полтора, иначе просто не успеть, будет простой. Но мощности вводятся поэтапно, мы об этом коллегам и говорим, за этапами также следят в регионах, мы за этим следим, поэтому, в принципе, это достаточный срок для того, чтобы ты, получив себе лес и право реализовывать проект, не заготавливал там три-четыре года древесину, а потом оказалось, что мы находимся на пустом месте, там только поле, и больше ничего нет, два трактора стоят, как часто бывает. Мы действительно видим, что мощности вводятся, что стройка завершена, как минимум. Вот такие решения были приняты, и, на мой взгляд, они существенным образом сейчас дисциплинировали инвесторов, которые заявляются на этот механизм.

- А нелегалов сейчас много на этом рынке работает?

- Вы имеете в виду "черных лесорубов"?

- "Черные лесорубы" или компании, которые начинают деревообработку, но при этом по документам они нигде не фигурируют или фигурируют частично.

- В любом бизнесе пытаются появляться компании, которые хотели бы уклоняться от уплаты налогов, извлекать дополнительную маржу, нарушая законодательство. Конечно, в лесу есть "черные лесорубы". Я бы, правда, не превращал это в трагедию. Скорее всего, это проблема несколько преувеличена, хотя они действительно есть. Но не проблема пресечь деятельность таких лесорубов. Почему? Для этого нужно просто местным региональным властям вместе с местными региональными правоохранительными органами этой проблемой активно заниматься. Ведь нелегальный "черный лесоруб" же не будет заготавливать лес там, куда не может крупная компания зайти. На вертолетах же его не вывезешь. То есть это где-то в периметре досягаемости. И регионы, кстати, многие очень активно этим занимаются вместе с контрольно-надзорными органами. И здесь я тоже вижу очень хорошую положительную динамику. А что касается тех, кто приходит, начинает работать, потом бросает предприятие - больше это связано, конечно, с неэффективностью экономической деятельности, с тем, что просто проект был плохо просчитан. Не так много в лесной отрасли предприятий, которые бы открывались и потом банкротились. Таких случаев единицы. Как правило, здесь все очень хорошо просчитано, все считают свои инвестиции, отдачу от этих инвестиций.

- В четверг прошел третий ежегодный отраслевой форум "ЛПК 360°" - чем он оказался примечателен в этом году, какие темы там обсуждались активнее всего?

- Во-первых, мы изменили формат форума. Очень хотелось уйти от этих кондовых забюрокраченных процедур, выступлений у пюпитра друг за другом, или даже если ты сидишь за столом, то тебе модератор дает слово, ты делаешь какой-то доклад. Такие форумы очень скучные. И мы провели в таком студийном интерактивном формате, и не только спикеры, но и все гости мероприятия смогли участвовать в дискуссии. Мы выдали устройства для голосования, были заданы вопросы, на которые предлагалось по четыре ответа. Зал принимал участие в голосовании, а потом спикеры вместе с теми, кто находился в зале, обсуждали эти ответы, почему выбран тот или иной вариант. То есть много было вопросов очень важных, начиная от такого весьма и весьма острого вопроса, который вызывает глобальные дискуссии - собственность на лес. Сегодня у нас весь лес в аренде - 49 лет, 99 лет, неважно. Это аренда все равно, и у этого есть определенные нюансы. Например, власти с тобой аренду могут попытаться расторгнуть даже по фиктивным каким-то основаниям - вдруг что-то у тебя там не пошло, с кем-то ты испортил отношения, и тебя начинают, я извиняюсь за слово, "прессовать". А во-вторых, аренда лесов, в отличие от собственности, не является хорошим залоговым инструментом для банков. А отрасль требует большого количества инвестиций и, конечно, работает с банками. Был вопрос и "черных лесорубов", обсуждался вопрос эффективности мер государственной поддержки, вопросы, связанные с экспортным потенциалом нашей отрасли и с инвестиционным климатом, который сегодня создан для того, чтобы в отрасль шли серьезные финансовые вливания. Кстати, очень важный и большой интерес вызвала дискуссия по цифровизации лесопромышленного комплекса. Мы все говорим: не хотелось бы, чтобы цифровизация превращалась в фетиш и в карго-культ. Лесная отрасль здесь не является лидером, но определенные процессы идут, и все понимают, что необходимо за счет этого повышать конкурентоспособность своих предприятий, своей продукции. Ясно, что до "Газпром нефти" и до "СИБУРа" еще далеко - там уже практически цифровые предприятия. Металлурги достаточно далеко продвинулись, химики сейчас тоже. Но я думаю, что лесная отрасль не сильно отстанет, так что этому



направлению тоже было уделено много внимания. В общем, я считаю, что очень интересно прошел форум, и всем понравился формат.

- Вы затронули тему собственности, вернее, оформления леса в собственность. После этой дискуссии участники пришли к какому-то выводу, когда у нас может появиться собственность на лес? И что этому мешает, если пока не получается ввести?

- Не пришли к единому выводу. Министр промышленности Денис Мантуров сказал, что он, в принципе, поддерживает собственность на лес, но должны быть очень четко прописанные требования к собственнику, потому что все-таки это лес. Мы все привыкли к тому, что за грибами, ягодами и просто прогуляться мы любим ходить в наши леса. Мы не хотим, чтобы все леса были огорожены заборами со словами "проход запрещен", там бегали какие-то собаки или ходили охранники. Понятно, что когда у тебя 4 млн га леса, конечно, ты все забором не огородишь, но все-таки. То есть сервитут для простых граждан должен быть каким-то образом обеспечен. Выразалось опасение, что придут иностранцы: наши компании, получившие в собственность лес, будут закладывать в банки, потом банкротиться, а банки будут продавать иностранцам, иностранцы придут, заберут. Но у нас так просто иностранцу не прийти и не забрать ничего, потому что у нас есть совет по иностранным инвестициям, который возглавляет, на минуточку, председатель правительства, и вот так прийти и все купить не получится. Законодательство в этом плане достаточно жесткое, очень хорошо устроено - не хуже, чем за рубежом.

С другой стороны, мы понимаем, что собственник все равно лучше будет заботиться о своей собственности, чем государство, начиная от лесовосстановления и заканчивая тушением тех же самых пожаров. Кому выгодно, что у тебя в собственности лес горит? И, плюс, это, конечно, предмет залога. Есть нюансы, которые нужно обсуждать. Но в эту сторону надо двигаться, и хорошо, что эта дискуссия есть сегодня. Дальше уже, я думаю, она будет решаться на более высоком уровне.

Для справки: Название компании: Министерство промышленности и торговли Российской Федерации (Минпромторг России) Адрес: 125039, Россия, Москва, Пресненская наб., 10, стр. 2, Башня 2
Телефоны: +7(495)5478888; +7(495)6477404; +7(495)5478072; +7(495)8702921P21476 E-Mail: pressa@minprom.gov.ru; info_admin@minprom.gov.ru Web: <http://www.minpromtorg.gov.ru> Руководитель: Мантуров Денис Валентинович, министр (Коммерсантъ 02.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Новости лизинговых компаний

S&P подтвердило рейтинг "Трансфин-М", прогноз ухудшен до негативного.

Международное рейтинговое агентство S&P Global Ratings (S&P) подтвердило долгосрочный и краткосрочный кредитные рейтинги дефолта эмитента лизинговой компании "Трансфин-М" на уровне "B/B", говорится в релизе агентства.



Прогноз при этом ухудшен до негативного с позитивного.

В начале ноября компания "ТФМ-Гарант", структура экс-советника главы РЖД Алексея Тайчера, завершила покупку 100% лизинговой "Трансфин-М" у НПФ "Благосостояние", сумма сделки составила 32,6 миллиарда рублей.

"Прогноз негативный, потому что мы полагаем, что финансовые показатели, как и показатели ликвидности, могут ослабнуть в течение следующих 12 месяцев", - объясняет рейтинговое агентство, отмечая, что смена владельца может оказать влияние на показатели ликвидности компании.

S&P также не исключает возможность волатильности спроса, что может оказать давление на финансовые показатели компании.

Агентство отмечает, что может пересмотреть прогноз до стабильного, если "Трансфин-М" установит устойчивый долгосрочный диверсифицированный профиль финансирования без зависимости от НПФ "Благосостояние". Улучшение прогноза, по словам S&P, может также последовать за демонстрацией устойчивости компании к негативным экономическим тенденциям в России.

Для справки: Название компании: ТрансФин-М, ПАО Адрес: 119330, Россия, Москва, Университетский пр., 12, бизнес-центр "Воробьевский", 8 этаж Телефоны: +7(495)2760735; +7(499)4180404 Факсы: +7(495)2760732 E-Mail: azhulkin@transfin-m.ru; tfm@tf-m.ru Web: transfin-m.ru Руководитель: Анищенко Максим Валерьевич, генеральный директор; О'Браен Питер, председатель Совета директоров (ПРАЙМ 19.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Профессиональная команда — основа успешной работы. "РосБизнесКонсалтинг". 19 ноября 2019

Как в непростых условиях снижения темпов роста мировой экономики оставаться мощной экономической единицей на внутренней и международной арене? Какие существуют приоритеты в сфере транспортной отрасли, инфраструктурного строительства, которые сегодня являются драйверами российской экономики? Какова роль инструментов лизинга в решении ключевых задач по реализации национальных проектов? На эти и другие вопросы РБК ответил Сергей Храмагин, генеральный директор ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания" (ГТЛК).



— **Сергей Николаевич, ГТЛК — крупнейшая лизинговая компания в России, предоставляющая в лизинг воздушные суда, железнодорожный, водный и автомобильный транспорт. Расскажите, какие основные тренды сегодня формирует направление развития лизинга.**

— Сегодня мы всей страной решаем стратегические задачи развития экономики, реализуем национальные проекты, проходим новую волну модернизации инфраструктуры народного хозяйства России. И успех здесь во многом определяется наличием современной материально-технической базы.

Лизинг техники является основным профильным направлением деятельности ГТЛК. Это наиболее удобная форма финансово-хозяйственных отношений, когда предприятия могут получить и начать использовать дорогостоящие технические средства, приступить к выполнению своих задач в короткие сроки без дополнительных затрат. Поэтому лизинг развивается, его доля в ВВП страны увеличивается, в том числе за счет роста секторов, о которых вы говорите: дорожно-строительная отрасль, авиация, водный, железнодорожный и автомобильный транспорт.

— **За первое полугодие 2019 года лизинговый портфель ГТЛК превысил 1 трлн рублей, увеличившись за девять месяцев на 15%, а прибыль за этот период составила 2,6 млрд рублей. За счет чего достигнут такой рост?**

— Факторов много. Но один из главных — это, безусловно, человеческий, интеллектуальный ресурс, профессиональная команда. ГТЛК — это финансовая компания, у которой нет ни станков, ни нефтяных вышек, ни труб, ни материального производства. Наш главный актив — компетентная и сплоченная команда. Люди, прошедшие разные жизненные пути, разного возраста, от опытных ветеранов,



побывавших в горячих точках, до креативной молодежи. Но все без исключения имеют прекрасный уровень профессиональной подготовки, 96% наших сотрудников — люди с высшим образованием. Синергия молодежного энтузиазма, зрелости и опыта позволяет ГТЛК решать задачи любой степени сложности. Достигнутые финансовые показатели — это прежде всего результат работы наших сотрудников, каждому из которых по отдельности и всем вместе я очень благодарен.

Важно, что для сотрудников нашей компании мы стараемся создавать комфортный климат вне зависимости от занимаемой должности, от топ-менеджеров до рядовых специалистов. Недавно мы исследовали отношение коллектива к бренду ГТЛК. Выяснили, что у большинства сотрудников компания ассоциируется с героями русских сказок, богами из древнегреческих мифов и фантастическими персонажами: Ильей Муромцем, Гефестом, Бэтменом, Оптимусом Праймом. Вроде бы забавный факт, но он очень хорошо характеризует образ компании и проекты, которые она реализует, где для решения задач зачастую требуются сказочная смелость, суперсила и олимпийская уверенность в успехе.

Главное, что своей работой мы заслужили доверие на рынке и в обществе, а для финансовой отрасли это один из определяющих факторов успеха. Нам доверяет наш акционер — Правительство Российской Федерации, которое выделяет нам средства на реализацию государственных программ. Нам доверяет рынок: клиенты, банки-партнеры, инвесторы, которые покупают наши облигации. В 2019 году были повышены кредитные рейтинги компании от всех трех мировых рейтинговых агентств. На каждый бюджетный рубль девять рублей мы привлекаем у частных инвесторов. В их число входят российские и мировые финансовые институты, которые верят в бизнес-модель ГТЛК и в программы, которые мы реализуем.

Общий объем инвестиций ГТЛК в транспортную отрасль составляет около 900 млрд рублей, в том числе более 120 млрд рублей, которые мы инвестировали с начала года.

— С какими результатами вы планируете завершить текущий год?

— Как уже говорилось, за первое полугодие наша прибыль составила 2,6 млрд рублей, увеличившись по отношению к соответствующему показателю 2018 года почти в 6 раз. Доход от основной деятельности за такой же период увеличился в 1,6 раза и превысил 5,8 млрд рублей. Активы компании выросли за год на 175 млрд рублей и составляют 597,2 млрд рублей. Портфель по итогам трех кварталов 2019 года превысил 1 трлн рублей, это плюс 15,4% к прошлому году. В 2019 году ГТЛК сохраняет за собой лидерство на рынке лизинга России и занимает долю в 22%.

А по итогам года ожидается существенно больший прирост. Портфель значительно превысит триллион рублей. Сейчас он растет во всех сегментах: мы заключаем крупные сделки по лизингу железнодорожного и воздушного транспорта. Важный драйвер — водный транспорт, где мы разработали целую программу и успешно ее реализуем. 44 судна уже предоставлены в лизинг нашим клиентам, а всего на российских верфях мы заказали почти 90 судов.

Очень важная составляющая — государственное участие. Напомню, 100% акций ГТЛК принадлежат Правительству России в лице Министерства транспорта РФ. У нас мощный состав совета директоров, который уже второй год возглавляет заместитель председателя Правительства РФ Максим Акимов. В совет директоров также входят первый заместитель Министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов, заместитель Министра промышленности и торговли РФ, курирующий авиацию, Олег Бочаров, гендиректор компании "Вертолеты России" Андрей Богинский, а также независимые директора: председатель совета директоров Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи Юрий Медведев, советник президента по гражданской авиации Объединенной авиастроительной корпорации Валерий Окулов, начальник департамента бизнес-консультирования Аналитического центра при Правительстве РФ Любовь Нисенбойм. Такой колоссальный потенциал участников мы направляем на изучение государственных программ, очень серьезно и глубоко обсуждаем свое участие в них, после чего формулируем обоснованные предложения о докапитализации ГТЛК. Общий объем инвестиций федерального бюджета в капитал ГТЛК сейчас — 89 млрд рублей. До конца года мы планируем получить еще 13,6 млрд рублей.

Добиться этого было очень непросто. ГТЛК — не классический государственный институт развития, которому могут сразу "назначить" высокий рейтинг. Мы двигались к признанию постепенно, но безостановочно. Начинать как небольшая компания, созданная для развития гражданской авиации. В 2009–2010 годах по инициативе Игоря Евгеньевича Левитина, который тогда возглавлял Минтранс РФ и которого мы называем отцом-основателем, в уставный капитал ГТЛК были внесены первые государственные 10 млрд рублей. Затем компания начала заниматься дорожно-строительной техникой. С тех пор шаг за шагом ГТЛК растет. При этом первостепенное внимание мы уделяем качеству нашего портфеля и высокому уровню надежности.

— Вы в числе прочего сказали об интересе инвесторов к ГТЛК. У вас недавно состоялось размещение еврооблигаций объемом \$550 млн на бирже в Ирландии. Насколько успешно?



— Да, это уже четвертое размещение в нашей истории. И второе в этом году: еще одну эмиссию на \$500 млн мы провели в апреле. В целом у ГТЛК сейчас в обороте еврооблигаций на \$2,05 млрд. Последнее размещение было для нас рекордным и по объему, и по ставке. Мы получили исторически минимальную ставку купона 4,949% — почти на 1% лучше, чем в апреле. Был зафиксирован большой интерес со стороны иностранных инвесторов: они приобрели около 65% объема выпуска. Особенно хотелось бы отметить, что в этой доле 20% пришлось на офшорных инвесторов из США, 9% — на инвесторов из Азии и стран Ближнего Востока — регионов присутствия ГТЛК. Доля российских инвесторов в размещении составила 35%.

Здесь нужно поблагодарить банки-организаторы — ВТБ и Газпромбанк, компанию "Ренессанс Капитал", нашего рейтингового агента J.P. Morgan. А также периодически подключавшихся к работе Совкомбанк, "Сосьете Женераль" и др.

Подчеркну, что мы пока единственная российская лизинговая компания, которая привлекает деньги на внешних рынках. Чтобы выйти на публичный рынок, нужны понятные активы, гарантии от государства. Эмиссию предваряла достаточно тяжелая работа, прежде всего связанная с рейтинговыми агентствами, с аудитом. Нужно быть очень прозрачной и открытой компанией, чтобы привлечь внимание потенциальных инвесторов. Помимо этого, мы стабильно публикуем свою отчетность. Встречаемся с инвесторами в разных форматах, на роуд-шоу, на международных форумах и выставках, приглашаем их в Россию, ездим на различные мероприятия за границей, рассказываем, чем мы занимаемся, как живем. Всё это подкрепляет то доверие, о котором я говорил. Его очень трудно завоевать и нужно постоянно поддерживать на высоте. К счастью, сейчас мы похожи на студента-отличника, который перестал работать на зачетку, и уже зачетка с хорошими оценками работает на него. Мы достигли достойного уровня, но ни в коем случае не собираемся останавливаться и почитать на лаврах. У нас большие планы на новые рынки.

Также хотел бы подчеркнуть, что, помимо заимствования на долговом рынке, ГТЛК активно использует и другие источники финансирования в иностранной валюте. Примером могут служить сделки по рефинансированию части нашего авиационного портфеля, которые мы провели с привлечением таких финансовых институтов, как PK AirFinance и CCB.

— Привлечение средств на международных рынках капитала для вас чем-то отличается от соответствующих процедур на внутреннем рынке?

— В принципе, подходы на внутреннем и международном рынках стратегически одинаковые. Как я уже отмечал, главные условия — публичность, правильная отчетность, прозрачность, четко выстроенная структура управления, грамотное отношение к рискам. Отличие в том, что на внешнем рынке сложнее доказать, что российская компания готова выполнять свои обязательства. Для этого нужно каким-то образом быть представленным на мировой арене.

С этой целью, а также для продвижения на международные рынки российских гражданских вертолетов и самолетов мы уже несколько лет целенаправленно формируем международную лизинговую платформу GTLK Global Business, которая базируется на трех подразделениях: GTLK Europe в Дублине, GTLK Asia в Гонконге и GTLK Middle East на Ближнем Востоке. За девять месяцев 2019 года GTLK Global заключила договоров лизинга более чем на \$1,0 млрд.

Можно сказать, что жемчужиной в этой короне является GTLK Europe, которая успешно работает на протяжении уже семи лет. Ее активы — более \$3 млрд. У нас там трудятся 25 сотрудников. То есть нас в мире знают в том числе по этой компании, которая прозрачна, у нее европейская отчетность, понятная структура бизнеса. У нашей европейской "дочки" очень солидные клиенты. Это и британская авиакомпания EasyJet, и SunExpress (совместный проект Lufthansa и Turkish Airlines), и Royal Jordanian. Замечу, что некоторые из этих партнеров в свое время попили нам много крови на предмет соответствия их стандартам. Но в итоге мы полностью удовлетворили предъявленные требования. Сейчас также работаем с рядом ближневосточных и азиатских авиакомпаний.

У нас есть очень хорошие сделки в сфере водного транспорта — шиппинга. Мы гордимся нашим совместным проектом с крупнейшей норвежской компанией Navila Shipping, которой мы уже поставили в лизинг два круизных парома. Причем под гарантии норвежского министерства транспорта. То есть мы получили государственную гарантию Норвегии на бизнес, который мы финансируем. Это очень важная и знаковая для нас история, поскольку фактически мы стали первой российской лизинговой компанией, получившей гарантии другой страны. Красноречивый факт, свидетельствующий об уровне нашей репутации на международном рынке. В этом году мы также поставили два новых сухогруза ледового класса международному оператору Golden Ocean.

— А как строится инвестиционная стратегия ГТЛК?

— Этот вопрос очень глубоко прорабатывается нашим менеджментом совместно с акционером — Правительством РФ. Реализация стратегии ведется в рамках нашей долгосрочной программы развития (ДПР). Предыдущую мы закончили в прошлом году. Успешно, с превышением по многим показателям.



Сейчас мы подготовили аналогичный документ на период до 2024 года, который в настоящее время проходит стадию рассмотрения в Правительстве РФ. Основные направления связаны с национальными проектами. Прежде всего это нацпроект "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (БКАД). Если раньше мы по этому профилю занимались в основном дорожной техникой, то теперь в сферу нашей деятельности войдут и автобусы. Помимо БКАД, ГТЛК задействована в реализации нацпроекта "Цифровая экономика", а также Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. В перспективе мы видим участие ГТЛК в нацпроектах "Экология" и "Международная кооперация и экспорт".

Реализация ДПР позволит привлечь в 2019–2024 годах 404 млрд рублей внебюджетных инвестиций в транспортную отрасль, обеспечит долгосрочными заказами отечественные предприятия реального сектора экономики и поможет добиться прироста инвестиций в основной капитал в транспортной отрасли на уровне 26%. По базовому сценарию ГТЛК через пять лет достигнет лизингового портфеля в 1,7 трлн рублей, по оптимистичному — уже в 2021 году лизинговый портфель может превысить 2 трлн рублей. Посмотрим, какой из них окажется ближе к реальности.

— Цифровизация. Насколько вообще эта тема актуальна для компании, какие технологии вы используете в своей деятельности?

— В рамках нацпроекта "Цифровая экономика" государство выделяет ГТЛК средства федерального бюджета в размере 3 млрд рублей для приобретения высокотехнологичного оборудования в лизинг. Это новое для нас направление, работу в котором мы расцениваем не как разовую акцию — с целью отдать дань рыночному тренду всеобщей цифровизации. Мы планируем заниматься этой темой глубоко и серьезно. Причем как в отношении оцифровки внутренних процессов, так и в плане взаимодействия с внешним миром.

Внутри компании мы уже достаточно много в этом плане сделали: перевели часть документооборота в "цифру", используем технологии электронного взаимодействия при проведении лизинговых советов и советов директоров. Но вынужден признать, что тут ситуация далека от совершенства: еще очень много бумаги на столе, часто приходится ставить личные подписи, далеко не все бизнес-процессы оцифрованы. Перед нами большой фронт работы, но, как говорится, нет предела совершенству.

Еще одно направление — это решение масштабных задач по переходу на цифровые платформы для всей страны. Для этого, естественно, тоже необходимо много оборудования и программного обеспечения, прежде всего российского. В этой области нам нужно дать импульс для развития, начать этот процесс, пока еще на рынок не пришли сильные игроки-конкуренты, успеть подготовить и апробировать льготные программы. Как, к примеру, было несколько лет назад с дорожной техникой.

Наши принципы в сфере цифровизации не будут отличаться от того, что мы делаем в других направлениях. Базовый подход — на каждый рубль государственных денег мы привлекаем в разы больше частных денег, средств отечественных и зарубежных инвесторов. Задачи стоят очень масштабные, но мы в эту историю верим. Мы создали специализированную дирекцию по управлению цифровыми активами, назначили нового заместителя генерального директора, который полностью погружен в эту тему. И сейчас мы формируем очень мощную команду, в которую стараемся привлечь самых лучших специалистов и партнеров.

— В сфере цифровизации ГТЛК сейчас сотрудничает с Российской венчурной компанией (РВК). К примеру, вы совместно занимаетесь темой "умного" транспорта. Расскажите, в чём смысл такого союза. При том что интеллектуальные системы на общественном транспорте уже внедряются и успешно работают.

— Так только кажется, что всё уже работает. Но всегда остается потенциал для развития и усовершенствования. Например, достаточно посмотреть на то, что происходит с мобильными гаджетами: какими они были десять лет назад и какие сейчас. А что будет еще через десятилетие, и представить трудно. Мы готовы поддерживать как цифровые, так и наукоемкие технические проекты, в том числе новые материалы, датчики, сенсоры, контроллеры, без которых невозможен полноценный переход к "умному" транспорту.

Мы четко понимаем, что нужно принимать деятельное участие в развитии технологий, чтобы не отстать от времени с катастрофическими последствиями. ГТЛК — это инструмент развития транспортной отрасли, а развитие невозможно без инноваций. Поэтому мы очень рады партнерству с РВК. ГТЛК остается верна одному из базовых принципов: работать с лидерами своих направлений на рынке. РВК — действительно очень мощная компания с очень профессиональной командой. У них есть эксклюзивные наработки, как отбирать проекты, как в них входить. У нас такого опыта гораздо меньше.

Мы сейчас совместно создаем комплексную систему финансирования инновационной деятельности в транспортной отрасли. Она базируется на двух элементах: это корпоративный акселератор для инновационных проектов в транспортной области и специальный венчурный фонд. Акселератор уже запущен, сама акселерационная программа будет проходить с начала апреля по начало июля 2020 года.



К лету будущего года будут готовы первые проекты. Раскрывать все карты сейчас не могу, но обещаю, что они будут очень интересными. Что касается фонда, то соглашение относительно него будет подписано с РВК на "Транспортной неделе", которая пройдет с 16 по 21 ноября. Развитие технологий немислимо без инвестиций.

— Говоря об инвестиционной стратегии, вы упомянули участие в нацпроекте "Безопасные и качественные автомобильные дороги". Какая роль у ГТЛК?

— БКАД — это второй нацпроект, помимо "Цифровой экономики", к реализации которого компания подключилась в этом году. Сейчас в правительстве обсуждается предложение о предоставлении субсидий ГТЛК в объеме 20 млрд рублей, которое мы подготовили совместно с Минтрансом РФ.

Основная задача — это поставки в лизинг современных автобусов, троллейбусов, трамваев в российские регионы в течение пяти лет. Приоритет отдается использованию транспорта на газомоторном топливе. А у ГТЛК самый большой парк газомоторной техники в стране.

Да, Москва, Санкт-Петербург, отдельные города-миллионники могут позволить себе приобрести необходимые транспортные средства. Но далеко не все субъекты РФ обладают соответствующими финансовыми возможностями. Поэтому мы разработали программу, которая создает очень выгодные условия для регионов-участников, когда стоимость транспортного средства снижается на 60% за счет государственной субсидии ГТЛК.

Сложность заключается в том, что задачи, поставленные в этом документе, могут решаться только комплексно. Чтобы получить заявленные средства и пассажирский транспорт, нужно, чтобы выполнялись все программы в рамках БКАД. Это организация маршрутов, поддержание дорожной сети и много всего еще. Мы всё время держим руку на пульсе, очень плотно взаимодействуем с Минтрансом. Нужно понимать, что перед всеми нами стоит общая задача: создать такие условия, чтобы по дорогам и улицам российских городов люди имели возможность безопасно и удобно передвигаться как на машинах, так и пешком, чтобы общественный транспорт развивался.

— А если говорить в целом о транспортной системе России, как она должна развиваться, как вы считаете? Для того чтобы использовать все преимущества — транзитные, географические, — каким вообще должен быть транспорт будущего?

— Большая страна, большая территория — это, конечно, благо. Но это и вызов. И речь не только о транзите грузов. Есть еще и задачи транспортного обеспечения россиян, живущих в разных регионах, туристов, которые приезжают в нашу страну, чтобы они могли комфортно, быстро и безопасно перемещаться, в том числе на большие расстояния. Деятельность ГТЛК всегда прямо или косвенно способствовала повышению уровня экономической связанности территории и развитию транзитного потенциала России. Наши программы направлены на расширение и модернизацию почти всех видов транспортной инфраструктуры: авиационной, железнодорожной, водной (река — море) и автомобильной. В операционной деятельности ГТЛК можно выделить два основных направления. Первое — это обеспечение внутренних каналов пассажирского передвижения. На это ориентированы наши программы, связанные с речным транспортом, железными дорогами, в том числе электричками, общественным транспортом, авиацией. Наши вертолеты и самолеты (Л-410, SSJ100 и др.) обеспечивают перевозки в труднодоступных местах России. Совместно с "Вертолетами России" и Министерством здравоохранения РФ была разработана программа санитарной авиации. На вертолетах, принадлежащих ГТЛК, в 2018 году было совершено 3,5 тысячи вылетов, благодаря чему своевременную медицинскую помощь получили почти 4 тысячи человек.

Второе направление связано с транзитом грузов. Это та сфера, потенциал которой наша страна должна использовать с максимальной эффективностью. Наш вклад — это развитие инновационного грузового транспорта, а также помощь в содержании дорожно-транспортной инфраструктуры. В частности, ГТЛК предоставляет в лизинг вагоны повышенной грузоподъемности. За счет эксплуатации парка инновационных вагонов ГТЛК нагрузка на железнодорожную сеть снижается на 3,8 млн тонн в год. Реализация программ компании в сфере водного транспорта и поставки дноуглубительного флота будут способствовать увеличению пропускной способности и нормативному содержанию внутренних водных путей. Строительство угольного терминала "Лавна", который является нашим проектом, обеспечит прирост производственной мощности российских морских портов на 18 млн тонн в год. С использованием техники ГТЛК содержится и ремонтируется почти 13 тысяч км российских дорог. Для сравнения, протяженность территории России с запада на восток (от Калининграда до Чукотки) — около 10 тысяч км. Отвечая на ваш заключительный вопрос о том, каким будет транспорт будущего, скажу так. Как финансист и транспортник я считаю, что он должен быть доступным и экономически эффективным. Как житель нашей планеты я скажу, что транспорт будущего — это экологичный транспорт.

Для справки: Название компании: ГТЛК, ПАО Адрес: 125284, Москва, Ленинградский проспект, д. 31 А, стр.1 Телефоны: +7(495)2210012 Факсы: +7(495)2210012 E-Mail: andreev.s@gtlk.ru; pr@gtlk.ru Web:



<http://www.gtlk.ru> Руководитель: Храмагин Сергей Николаевич, генеральный директор (РосБизнесКонсалтинг 19.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ГТЛК — это глобально. "РосБизнесКонсалтинг". 19 ноября 2019

Как российский лидер лизинга покоряет мировые рынки

Выход любого российского бизнеса на зарубежные рынки всегда расценивается как большой успех. Выход отечественной компании на международный публичный финансовый рынок — это знак качества мирового уровня, который причисляет его обладателя к когорте лидеров — драйверов экономики нашей страны. К числу таких компаний принадлежит и Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК).



ГТЛК является единственной лизинговой компанией РФ с прямым доступом к международным рынкам долгового капитала. Компания уже провела четыре эмиссии еврооблигаций на общую сумму \$2,05 млрд, две из которых в этом году: в апреле (на \$500 млн) и в сентябре (на \$550 млн). "В отличие от 2018 года, когда внешние рынки были закрыты и ГТЛК разместила выпуск биржевых облигаций, номинированных в долларах США, на локальном рынке, текущий год показал, что ГТЛК достаточно уверенно чувствует себя на рынке еврооблигаций. С начала года мы разместили два выпуска евробондов на общую сумму \$1,05 млрд. Причем, если сравнивать апрельское и сентябрьское размещения, снижение ставки составило более 1% годовых, и мы смогли привлечь деньги на 6,5 лет под 4,949% годовых. Несмотря на такое снижение ставки, выпуск пользовался высоким спросом со стороны иностранных инвесторов", — рассказали в пресс-службе ГТЛК.

"Мы планируем развивать наш международный бизнес и на данном этапе рассматриваем рынок еврооблигаций как один из основных источников долгосрочной ликвидности в иностранной валюте, которая необходима для финансирования авиационных и шиппинговых сделок Группы ГТЛК".

Первый заместитель генерального директора ПАО "ГТЛК" Антон Борисевич

Однако столь успешный выпуск был бы невозможен без долгой и тщательной подготовки. Для эмиссии еврооблигаций нужно быть известным на мировом рынке, иметь идеальное реноме, высокие международные рейтинги, публичную отчетность в соответствии с зарубежными стандартами.

Одной из ключевых мер для экспансии на глобальный рынок для ГТЛК стало создание международной лизинговой платформы GTLK Global Business для развития несырьевого экспорта, а также экспорта финансовых лизинговых услуг. Именно эти направления деятельности являются для GTLK Global Business приоритетными в соответствии с задачами национального проекта "Международная кооперация и экспорт" и Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года, утвержденной в августе 2019 года.

Платформа функционирует на базе дочерних зарубежных компаний:

GTLK Europe Designated Activity Company (создана в 2012 году в Республике Ирландия);

GTLK Asia Limited (создана в сентябре 2018 года в Гонконге);

GTLK Middle East (создана в октябре 2018 года в ОАЭ).

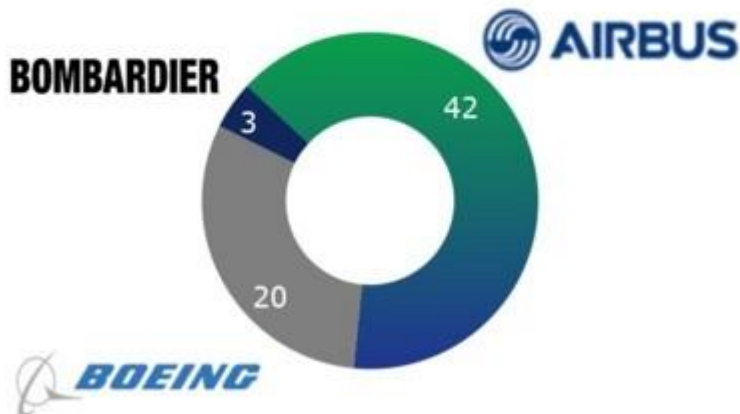
В рамках направления экспорта финансовых, лизинговых услуг GTLK Global Business привлекает финансирование на международном рынке с использованием гарантии материнской компании ПАО "ГТЛК". После чего предоставляет на зарубежном рынке услуги лизинга и аренды техники. А полученная прибыль направляется материнской компании в виде дивидендов и, соответственно, в бюджет РФ.

Объем нового бизнеса GTLK Global по итогам девяти месяцев 2019 года составил \$800 млн, при этом \$1 млрд — это общий объем заключенных за январь—сентябрь 2019 года договоров лизинга. Общий объем инвестиций GTLK Global в приобретение транспортных средств (накопленным итогом) на конец сентября 2019 года составляет \$3,8 млрд. Лизинговый портфель — более \$3,5 млрд.



СТРУКТУРА ПОРТФЕЛЯ GTLK GLOBAL BUSINESS

ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ - 65 ЕД.



ФЛОТ ВОДНЫХ СУДОВ



Планы на будущее

Согласно стратегии развития ГТЛК, ее международные "дочки" в 2020 году планируют расширять деятельность по следующим направлениям:

диверсификация клиентской базы по различным мировым регионам. Цель — снижение до минимума локальных негативных воздействий на лизинговый бизнес компании;

оптимизация стоимости внебюджетных инвестиций, привлекаемых Группой ГТЛК в развитие транспортной отрасли, в том числе в рамках взаимодействия с финансовыми институтами Азиатского региона.

В сегменте средне- и дальнемагистральных воздушных судов планируется осуществлять взаимодействие с различными авиакомпаниями как внутри России, так и за ее пределами. Диверсификация клиентской базы позволит ГТЛК минимизировать территориальные риски и создать платформу для дальнейшего наращивания лизингового портфеля. Группа ГТЛК заинтересована в сотрудничестве с авиакомпаниями Западной и Восточной Европы, Юго-Восточной Азии, Южной Америки, Африки, Индии. Созданная инфраструктура позволит повысить эффективность продвижения в этих регионах отечественной техники, например, самолетов "Сухой Суперджет 100", MC-21, CR929 (совместная разработка ПАО "ОАК" и COMAC), вертолетов гражданского назначения производства компании "Вертолеты России", а также создавать на местах центры обслуживания российской техники.

Перспективным направлением развития бизнеса GTLK Europe DAC и GTLK Asia Limited является лизинг грузового и пассажирского водного транспорта. Наличие в лизинговом портфеле Группы ГТЛК сухогрузов, танкерного флота, вспомогательных судов, ледоколов, пассажирских паромов позволяет говорить о диверсификации этого портфеля. Сейчас GTLK Europe DAC и GTLK Asia Limited предоставляют водный транспорт в лизинг как российским клиентам, работающим за границей, так и зарубежным. В частности, эти "дочки" ГТЛК подписали соглашения с одним из норвежских операторов. В перспективе диверсификация деятельности компания будет происходить и в части расширения географии деятельности с акцентом на глобальных игроков из Азиатско-Тихоокеанского региона, Западной Европы, Южной Америки и Африки. Созданная инфраструктура поможет эффективно продвигать продукцию гражданского назначения отечественных верфей, уверены в ГТЛК.

Для справки: Название компании: *ГТЛК, ПАО* Адрес: *125284, Москва, Ленинградский проспект, д. 31 А, стр.1* Телефоны: *+7(495)2210012* Факсы: *+7(495)2210012* E-Mail: andreev.s@gtlk.ru; pr@gtlk.ru Web: <http://www.gtlk.ru> Руководитель: *Храмагин Сергей Николаевич, генеральный директор* (РосБизнесКонсалтинг 19.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Цифровизация в лизинг. "РосБизнесКонсалтинг". 19 ноября 2019



Как ГТЛК становится высокотехнологичной компанией



В эпоху тотальной цифровизации крупнейшая лизинговая компания России не может оставаться в стороне. В Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) четко понимают, что отставание в сфере информационных и цифровых технологий может негативно отразиться на ее конкурентоспособности, поколебать позиции первого номера на отечественном рынке лизинга. Помимо этого, механизм лизинга может сыграть неоценимую роль в процессе цифровой трансформации российской экономики, в том числе в области транспорта, связи и образования.

Начать с себя

В рамках национальной программы "Цифровая экономика" ГТЛК призвана стимулировать инновационное развитие российских компаний, выступая в качестве инструмента для реализации профильных программ. Причем это касается как классического лизинга, так и проектов с прямым финансированием, в том числе предполагающих концессию.

Летом 2019 года ГТЛК стала одной из первых отечественных компаний, которая выделила цифровые активы в отдельное направление. За короткий промежуток времени дирекция по управлению цифровыми активами успела подписать два соглашения о сотрудничестве с лидерами рынка в сфере интеграционных IT-решений, сервисов и информационной безопасности.

В перечень основных функций нового подразделения ГТЛК входят:

- создание технологической и программной инфраструктуры для сбора, хранения, обработки и передачи данных, в том числе участие в проектах построения центров обработки данных;
- участие в проектах построения высокоскоростных мобильных сетей нового поколения с преимущественным использованием высокотехнологичного оборудования отечественного производства и инструментов финансового лизинга;

- разработка и внедрение отечественных цифровых технологий и платформенных решений, направленных на цифровую трансформацию транспортно-логистической отрасли.

Руководство ГТЛК ставит перед собой четкие цели: автоматизировать процессы по всем направлениям деятельности компании, перевести их на электронный документооборот, а в перспективе до 2024 года внедрить в системы управления компании искусственный интеллект, что позволит сделать все бизнес-процессы максимально прозрачными, исключить субъективность, связанную с человеческим фактором. К этому времени в ГТЛК, согласно внутренним стратегическим документам, должна быть полностью модернизирована вычислительная и телекоммуникационная инфраструктура, внедрены платформенные решения по автоматизации бизнес-процессов, включая управление активами, платежами и рисками, подготовку отчетности. Также планируется создать центр по работе с большими данными, организовать сбор телеметрии с переданного в лизинг и аренду имущества. Данные будут анализироваться в интересах ГТЛК, ее клиентов и партнеров, в анонимизированном формате передаваться отечественным производителям техники для повышения качества их продукции и развития производства.

На сегодняшний момент почти завершено внедрение системы по управлению лизинговой деятельностью на базе "1С: Управление холдингом", где отражены все требования и обязательства компании в режиме реального времени: основные лизинговые сделки, сопутствующие договоры, например страхования, данные о кредитовании, облигациях. С этого года ГТЛК начала автоматически формировать отчеты по МСФО, что повысило степень открытости данных компании.

Кроме того, в ГТЛК в перспективе планируют создать мобильные рабочие места нового поколения, внедрить централизованные средства обеспечения информационной безопасности на базе импортнезависимых решений. При этом надо заметить, что в ГТЛК в целом планируют отдавать предпочтение отечественным разработкам программного обеспечения.

"Цифра" в лизинг

В соответствии с целями стратегии инновационного развития РФ до 2020 года, а также задачами по генерации и продвижению российских высоких технологий, определенными в "майском указе" Президента РФ, ГТЛК в ближайшее время планирует максимально повысить свою инновационную активность на рынке. По решению Правительства РФ в 2019 году компании будет выделено из бюджета 3 млрд рублей на приобретение высокотехнологичного оборудования в целях реализации лизинговых сделок по внедрению цифровых технологий и платформенных решений. Опять же, преимущественно на основе отечественных разработок.

На сегодня самым масштабным проектом цифровизации на рынке с участием ГТЛК является система мониторинга на железной дороге. ГТЛК обладает парком из 87 тысяч вагонов. Система способна отслеживать как данные о перемещении подвижного состава, так и его техническое состояние. Большое количество обрабатываемой информации связано с арендной платой за фактически отработанное вагонами время. Автоматизация мониторинга вагонов также поможет ГТЛК выявлять факты нарушений



условий лизинговых договоров. Например, если вагон пересечет государственную границу, система будет выдавать предупреждения. Отметки о прохождении каждой станции фиксируются в системе РЖД "МЦ-Слежение".

С прошлого года в ГТЛК на базе платформы компании Connected Aircraft Enterprise (CAE) был запущен пилотный проект автоматизированной системы мониторинга авиапарка самолетов SSJ100. Лизингополучатели с помощью информационной системы могут планировать техобслуживание и взаимодействие с поставщиками запчастей, определять текущую и будущую остаточную стоимость воздушных судов, рассчитывать технические резервы, собирать и анализировать статистику полетов и коммерческой загрузки бортов и так далее. Доступ к программному обеспечению ГТЛК клиенты получают бесплатно.

Внедрение аналогичных систем планируется и для водного транспорта.

"В ближайшие годы цифровые технологии преобразят транспортную индустрию. Уменьшится число аварий, общественный транспорт перестанет опаздывать, а грузы будут доставляться быстрее — и всё это почти без участия человека. Нагрузка на окружающую среду снизится благодаря большей экологичности автомобилей, самолетов и других средств передвижения. Чем эффективнее будет работать транспорт, тем быстрее будет развиваться страна".

Заместитель генерального директора по цифровому развитию ПАО "ГТЛК" Алексей Логвинов

В поисках перспектив

В августе 2019 года ГТЛК совместно с Российской венчурной компанией (РВК) и платформой GenerationS запустила проект по развитию комплексной системы финансирования инновационной деятельности в транспортной отрасли. В основе этой системы два инструмента корпоративного венчурного капитала (CVC): профильный фонд и акселератор.

Особое значение в ГТЛК придается созданию акселератора и возлагают на него большие надежды. Здесь будут отбираться инновационные проекты и разработки, которые могут быть применены в деятельности ГТЛК или внедрены и масштабированы на мощностях компаний-партнеров, производителей и эксплуатантов техники. Как известно, компания сотрудничает с крупнейшими производителями и дилерами, постоянно расширяет круг партнеров-лизингополучателей. Таким образом, в ГТЛК имеют ясное комплексное представление о ключевых вызовах и трендах в транспортной отрасли, затрагивающих как поставщиков, так и операторов техники.

"Процесс преобразования транспортной отрасли сопряжен со множеством сложностей из-за ее специфики, в частности, вопросов транспортной безопасности и нормативного регулирования. ГТЛК может выступить тем партнером, который сможет поддержать разработчиков инновационных технологий и помочь им масштабировать свои решения в отрасли, помочь в преодолении многих барьеров".

Директор по информационным технологиям ПАО "ГТЛК" Андрей Заиченко

Всего в рамках акселератора заявлено восемь направлений для поиска проектов, которые охватывают весь транспортный сектор: от внедрения технологий "Индустрии 4.0" в машиностроении до цифровых и платформенных решений, повышающих эффективность управления транспортными средствами в момент их эксплуатации.

Один из фокусов программы связан с концепцией "умный" транспорт. ГТЛК готова поддерживать как цифровые, так и наукоемкие hardware-проекты, например, новые материалы и датчики, без которых невозможен полноценный переход к "умному" транспорту. "Если беспилотные легковые автомобили уже начинают появляться на улицах, то при работе с другими секторами, например в авиастроении, в железнодорожном транспорте, возникает много технических и нормативных преград, которые разработчикам технологий еще предстоит преодолеть", — говорят в компании. И обещают, что ГТЛК как инструмент развития транспортной отрасли будет оказывать таким проектам всестороннюю поддержку.

Поиск проектов и стартапов будет вестись до конца декабря 2019 года. Сама акселерационная программа будет проходить с начала апреля по начало июля 2020-го. Ключевым критерием будет перспективность разработок для применения в транспортной отрасли, а также степень готовности технологии — близость к внедрению. Приоритет будет отдаваться тем стартапам, которые имеют экспериментальные образцы, прототипы. По итогам работы будут рассматриваться разные варианты действий с отобранными проектами. Это может быть коммерческий заказ на выполнение работ, привлечение сотрудников в штат ГТЛК, приобретение технологии, покупка доли в проекте — совместно с индустриальными партнерами или через создаваемый фонд.

Создание венчурного фонда для поддержки инновационных проектов — следующий важный шаг после создания акселератора. Структура фонда будет классической: объединение средств инвесторов (ГТЛК и РВК) под контролем независимой управляющей компании, а также привлечение директоров, вкладывающих 1% от размера фонда, что мотивирует команду инвестировать в наиболее привлекательные проекты.



В ГТЛК рассчитывают, что реализация проекта корпоративного акселератора позволит быстрее запустить процессы мониторинга, отбора и поддержки технологических разработок с высоким потенциалом роста на российском и глобальном рынках, подготовить предложения по совершенствованию и оптимизации государственного регулирования сферы высоких технологий и деятельности ее участников, финансировать перспективные инновационные проекты в транспортной отрасли и в сфере информационных технологий, организовать экспертную площадку для обмена идеями и опытом. Компания также планирует наладить системные каналы для коммуникации крупных транспортных компаний с малыми и средними инновационными организациями, способствовать вовлечению их в технологическое обновление отраслей экономики и создание новых рынков.

Для справки: Название компании: *ГТЛК, ПАО* Адрес: *125284, Москва, Ленинградский проспект, д. 31 А, стр.1* Телефоны: *+7(495)2210012* Факсы: *+7(495)2210012* E-Mail: andreev.s@gtlk.ru; pr@gtlk.ru Web: <http://www.gtlk.ru> Руководитель: *Храмагин Сергей Николаевич, генеральный директор* (РосБизнесКонсалтинг 19.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Распилить и склеить. "vgudok.com". 21 ноября 2019

ГТЛК готова купить Brunswick Rail и ФАС не помеха

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) и Freight Village намерены купить лизинговую компанию Brunswick Rail. Партнёры приобретают по 50%. При этом для заключения сделки ГТЛК собирается выдать Freight Village заём, при невозврате которого доля Brunswick во внесудебном порядке перейдёт ГТЛК.



ГТЛК на протяжении года пытается купить Brunswick. Первую попытку пресекли в ФАС. Ведомство господина Артемьева заявило, что усиление доминирующего положения госкомпании на рынке аренды за счёт поглощения частных компаний может негативно повлиять на состояние конкуренции. ГТЛК такой вариант развития событий не устроил, и в компании было принято решение привлечь в качестве партнёра Freight Village. Этот вариант в октябре устроил совет директоров ГТЛК.

В рамках сделки "ГТЛК-1520" (дочка ГТЛК) возьмёт кредит у ВТБ, а потом предоставит ФВР заём, обеспеченный залогом акций Brunswick. Цена сделки в её прежней итерации начиналась от 24 млрд руб., но зависела от ряда параметров, в том числе уровня долга и выбытия парка, но в любом случае не должна была превысить оценку ЕУ на 30 сентября 2018 года — 29,8 млрд руб.

"Происходит горизонтальное слияние, то есть одна лизинговая компания приобретает вторую. Понятно, что это будет сделано в рамках антимонопольного законодательства, — рассказала vgudok.com директор Центра экономики транспорта Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ, доктор экономических наук Татьяна Кулакова. — Проблема в том, что фактически в ГТЛК хотели создать своего собственного оператора. Вот тогда ФАС уже высказалась, что категорически против этой идеи. Фактически речь идёт о расширении у ГТЛК своего подразделения или создания условий для его развития. Они приобретают компанию, которая будет заниматься операционным лизингом. Но всё равно это лизинг.

Для ГТЛК такая сделка это очень хорошо. У компании тем самым расширится состав вагонов. Плюс компания получает в лизинг инновационные вагоны. Единственно, для рынка растёт уровень концентрации. Что ещё не сильно положительно, так это усиление роли лизинговых компаний, которые аффилированы с государством. Ведь Brunswick была частной компанией, когда создавалась. Сейчас фактически это поле лизинговых компаний, аффилированных с государством, увеличивается".

И на этом поле есть где развернуться. Так что ждём, когда именно Brunswick Rail перейдёт к ГТЛК, увеличив парк последней на более чем 28 тысяч вагонов.

Для справки: Название компании: *ГТЛК, ПАО* Адрес: *125284, Москва, Ленинградский проспект, д. 31 А, стр.1* Телефоны: *+7(495)2210012* Факсы: *+7(495)2210012* E-Mail: andreev.s@gtlk.ru; pr@gtlk.ru Web: <http://www.gtlk.ru> Руководитель: *Храмагин Сергей Николаевич, генеральный директор* (21.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Fitch улучшило прогнозы по рейтингам ГТЛК и "Росагролизинга" до позитивного.

Международное рейтинговое агентство Fitch улучшило прогнозы по рейтингам Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) и "Росагролизинга" до позитивного со стабильного, говорится в релизе агентства.



Рейтинги компаний подтверждены на уровне "BB+" для ГТЛК и на уровне "BB" для "Росагролизинга".



"Позитивный прогноз по ГТЛК отражает ожидания Fitch, что поддержка компании со стороны государства может возрасти", - говорится в релизе агентства. Отмечается, что разница в одну ступень между рейтингами ГТЛК и "Росагролизинга" отражает более низкую значимость последней для государства. Позитивный прогноз для "Росагролизинга" отражает позитивную оценку агентством недавних вложений, которые подчеркивают растущее значение компании для государства. Fitch также обращает внимание на изменение стратегии компании, направленное на увеличение ее доли на рынке сельскохозяйственного лизинга.

"Росагролизинг" был создан в 2001 году для технической и технологической модернизации отечественного АПК. Компания принадлежит государству.

ГТЛК находится в собственности РФ под управлением Минтранса. Компания специализируется на лизинге железнодорожной и авиационной техники, также осуществляет лизинг автомобильной и дорожной техники, морских и речных судов.

Для справки: Название компании: ГТЛК, ПАО Адрес: 125284, Москва, Ленинградский проспект, д. 31 А, стр.1 Телефоны: +7(495)2210012 Факсы: +7(495)2210012 E-Mail: andreev.s@gtlk.ru; pr@gtlk.ru Web: <http://www.gtlk.ru> Руководитель: Храмагин Сергей Николаевич, генеральный директор

Для справки: Название компании: Росагролизинг, АО Адрес: 125040, Россия, Москва, ул. Правды, 26 Телефоны: +7(495)5395395; +7(800)2005395 Факсы: +7(495)5395394 E-Mail: info@rosagroleasing.ru Web: <http://www.rosagroleasing.ru> Руководитель: Косов Павел Николаевич, генеральный директор (ПРАЙМ 29.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Новости региональных железных дорог

В данном разделе приведены информационные сообщения о производственных и финансовых показателях региональных железнодорожных компаний (ВСЖД, МЖД, ОЖД, ГЖД, СКЖД, ЗСЖД и т.д.) грузооборот компаний, технологии управления грузоперевозками, правила перевозки грузов, мероприятия регионального уровня.

Развитие транспортно-логистических услуг в Омском регионе ЗСЖД позволило привлечь новых грузоотправителей.

С начала 2019 года в Омском регионе Западно-Сибирской железной дороги велась активная работа по развитию новых сервисов для грузоотправителей. Среди наиболее популярных оказались такие логистические предложения, как предоставление подвижного состава в рамках агентских договоров, организация графиков перевозок и прочее. Продолжена работа по развитию "Грузового экспресса" (сроки доставки грузов сокращаются почти вдвое). С начала года клиентам предложены два новых направления: на станции Невель-1 Октябрьской железной дороги и Красное Московской железной дороги.



В целях развития транспортно-логистических и терминально-складских услуг железнодорожники создают условия для перспективного роста отправок зерновых грузов из Омской области, в том числе различными видами подвижного состава. В текущем году достигнуты договоренности по перевозке зерновых в крупнотоннажных контейнерах. Уже в 2020 году в Омском регионе две новые станции – Карбышево-1 и Карасук – будут открыты для организации погрузки грузов в данном виде подвижного состава.

Благодаря внедрению и развитию сервисных услуг для грузоотправителей с начала года в Омском регионе ЗСЖД привлечено более 40 новых клиентов. В общей сложности за 10 месяцев было обработано более 300 обращений, большинство которых касались предоставления подвижного состава, организации погрузки и выгрузки, а также консультационные услуги, включая организацию электронного документооборота в автоматизированной системе "Этран".

Для обеспечения ритмичности погрузки внедрен суточный клиентский план погрузки. Это новый электронный сервис, позволяющий сделать взаимоотношения между грузоотправителем и железной дорогой более прозрачными и мобильными, а также четко планировать грузовую работу. За последние пять месяцев активной работы системы в Омском регионе ЗСЖД к ней уже подключились более 118 грузоотправителей.

По оперативным данным, объем погрузки в Омском регионе ЗСЖД в январе – октябре 2019 года составил более 14,6 млн тонн грузов, что на 5,3% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Объем экспортных грузов в Омском регионе ЗСЖД с начала текущего года превысил 4,2 млн тонн, что на 11,2% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Роста экспорта удалось достичь за счет увеличения погрузки нефтеналивных грузов – на 14,4%, химикатов – на 13,9%, продуктов перемола – более чем в 4,3 раза, грузов в контейнерах – на 29%.

Для справки: Название компании: *ОАО РЖД* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Телефоны: *+7(499)2629901* Факсы: *+7(499)2629095* E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOLine, IA (по материалам компании) 20.11.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Погрузка на Северной железной дороге в ноябре 2019 года снизилась на 1,6%.

По оперативной информации, погрузка на Северной железной дороге – филиале ОАО "РЖД" в ноябре 2019 года составила около 5 млн тонн, что на 1,6% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.



Грузооборот за ноябрь 2019 года составил 13,4 млрд тарифных тонно-км, это на 4,5% ниже аналогичного периода прошлого года. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время составил около 16,8 млрд тарифных тонно-км, что на 5% ниже уровня аналогичного периода прошлого года.

Погрузка за январь-ноябрь 2019 года, по оперативным данным, составила около 59,5 млн тонн, что на 4,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

На Северной железной дороге погружено:

нефтепродуктов – 12,5 млн тонн (+0,1% к январю-ноябрю 2018 года);

лесных грузов – 12 млн тонн (+1,1%);



черных металлов – 7,3 млн тонн (+0,6%);
 химических удобрений – 6,1 млн тонн (+4,1%);
 каменного угля – 4,7 млн тонн (+28,8%);
 строительных грузов – 4,1 млн тонн (+24,8%);
 руды цветной, серного сырья – 3 млн тонн (+0,8%);
 руды железной – 0,9 млн тонн (-6,7%);
 лома черных металлов – 0,8 млн тонн (-7,9%);
 промышленного сырья и формовочных материалов – 0,7 млн тонн (+1,9%);
 грузов в контейнерах – 3,5 млн тонн (+17,2%).
 Грузооборот с начала 2019 года составил 152,6 млрд тарифных тонно-км (+1,5%), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – 190,6 млрд тонно-км (+0,8%).

Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2
 Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель:
 Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOline, ИА (по материалам компании) 02.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Погрузка на Горьковской железной дороге составила 28,5 млн тонн за 11 месяцев 2019 года.

В январе-ноябре 2019 года погрузка на ГЖД составила порядка 28,5 млн тонн, что на 1,7% меньше, чем за аналогичный период 2018 года.

В январе-ноябре 2019 года на Горьковской железной дороге погружено:

- нефти и нефтепродуктов – 10,4 млн тонн (-2,5% к аналогичному периоду 2018 года);
- цемента – 2,6 млн тонн (+24,5%);
- черных металлов – 2,1 млн тонн (-7,9%);
- химических и минеральных удобрений – 1,9 млн тонн (+1,3%);
- химикатов и соды – 1,8 млн тонн (-4,1%);
- промышленного сырья и формовочных материалов – 1,3 млн тонн (+15,6%).

В ноябре 2019 года погрузка на ГЖД составила порядка 2,7 млн тонн (-0,7% к аналогичному периоду 2018 года).

Грузооборот с начала 2019 года составил 165 млрд тарифных тонно-км (-3,9%), в ноябре 2019 года – 14,6 млрд тарифных тонно-км (-4,9%). Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за 11 месяцев 2019 года составил более 217 млрд тонно-км (-3,9%), в ноябре текущего года – более 19 млрд тонно-км (-5,9%).

Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2
 Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель:
 Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOline, ИА (по материалам компании) 03.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Рост объема погрузки на Калининградской железной дороге с января по ноябрь составил 1,1

%.

По оперативной информации с января по ноябрь объем погрузки на Калининградской магистрали достиг 2 млн 749 тыс.тонн, динамика составляет 1,1 % в сравнении с аналогичным периодом прошлого года.

В частности, за 11 месяцев 2019 года железной дорогой было погружено:

- автомобилей – 305 тыс.тонн (+ 5,6 % к январю-ноябрю 2018 года);
- зерна – 57,7 тыс.тонн (+ 113 %);
- черных металлов – 9,8 тыс.тонн (+ 91,4 %);
- машин и оборудования – 5,7 тыс.тонн (+32,6 %);
- бумаги – 4,1 тыс.тонн (+87,8 %);
- сборных грузов – 7,8 тыс.тонн (+43,7 %).

Грузооборот тарифный за 11 месяцев составил 1856,3 млн тонно-км, грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – 2583,1 млн тонно-км.

Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2



Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOLine, IA (по материалам компании) 03.12.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Погрузка в Орловско-Курском регионе МЖД выросла на 6,9% в январе - октябре 2019 года.

В январе – октябре 2019 года в Орловско-Курском регионе Московской железной дороги погрузка составила 20,07 млн тонн, что на 6,9% превышает уровень аналогичного периода 2018 года.

Так, за 10 месяцев 2019 года наибольший рост погрузки зафиксирован по следующим номенклатурным позициям:

железная руда – на 11%, до 17,12 млн т;

строительные грузы – на 18,1%, до 653,6 тыс. т;

метизы – на 86%, до 20,3 тыс. т;

сборные грузы – на 11,4%, до 43,8 тыс. т.

Погрузка выросла за счет роста объема экспортных перевозок железной руды в Юго-Восточную Азию, увеличения отгрузки материалов в Центральный федеральный округ для строительства автомобильных дорог.

Кроме того, с автомобильного транспорта на железнодорожный была переориентирована перевозка тугоплавких глин (огнеупоров) для производства керамической плитки. С начала года перевезено более 19,6 тыс. т.



Для справки: Название компании: *ОАО РЖД* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOLine, IA (по материалам компании) 20.11.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Погрузка на Приволжской железной дороге составила 33,5 млн тонн в январе-ноябре.

По оперативным данным, в ноябре на Приволжской железной дороге погружено 2,9 млн тонн, что на 2% меньше показателя за аналогичный период прошлого года.

Грузооборот в ноябре уменьшился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 1,5% и составил 7 млрд тарифных тонно-км. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии составил 9 млрд тонно-км (-1,4%).

За 11 месяцев 2019 года было погружено 33,5 млн тонн, что на 3,5% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

С начала года на ПривЖД погружено:

– нефти и нефтепродуктов – 14,3 млн тонн (-5,4% к январю-ноябрю 2018 года);

– химикатов и соды – 3,6 млн тонн (+3,1%);

– цемента – 2,25 млн тонн (-3,5%);

– химических и минеральных удобрений – 2 млн тонн (+8%);

– промышленного сырья и формовочных материалов – 2,1 млн тонн (+15,8%);

– чёрных металлов – 1,7 млн тонн (-19,1%);

– каменного угля – 1,6 млн тонн (+19,5%);

– зерна – 1,8 млн тонн (-39,7%);

– строительных грузов – 850 тыс. тонн (-7,7%);

– лома чёрных металлов – 249 тыс. тонн (-19,2%);

– кокса – 302 тыс. тонн (-2,4%).

Грузооборот с начала 2019 года превысил 77 млрд тарифных тонно-км (-0,5%), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – 100,2 млрд тонно-км (-0,6%).

Для справки: Название компании: *ОАО РЖД* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOLine, IA (по материалам компании) 03.12.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Погрузка на ЗабЖД увеличилась на 7,5% в ноябре 2019 года.

По оперативной информации, погрузка на Забайкальской железной дороге в ноябре составила более 1,7 млн тонн, что на 7,5% выше, чем за аналогичный период прошлого года.

Грузооборот за ноябрь снизился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 4,3% и составил 12,8 млрд тарифных тонно-км.

В январе-ноябре, по оперативным данным, погрузка на ЗабЖД выросла до 16,1 млн тонн, что на 9,7% превышает показатель за аналогичный период прошлого года.

Забайкальской железной дорогой погружено:

- каменного угля – 9,6 млн тонн (+8,1% к январю-ноябрю 2018 года);
- импортных грузов – 1,6 млн тонн (+43,2%);
- строительных грузов – 1,1 млн тонн (-20,9%);
- руды железной – 1,1 млн тонн (увеличение почти в 4 раза);
- нефти и нефтепродуктов – 691,1 тыс. тонн (-6,7%);
- зерна – 344,1 тыс. тонн (-28,7%);
- лесных грузов – 322 тыс. тонн (-21%);
- грузов в контейнерах – 298,8 тыс. тонн (-8,4%);
- руды цветной – 224,2 тыс. тонн (увеличение почти в 2 раза);
- жмыхов – 219,2 тыс. тонн (-13,7%);
- лома черных металлов – 162,6 тыс. тонн (-7,7%);
- метизов – 93,9 тыс. тонн (+13,1%).

Грузооборот с начала 2019 года составил 259,1 млрд тарифных тонно-км (+2,4%).

По оперативной информации, погрузка на сети ОАО "Российские железные дороги" в ноябре 2019 года составила 105,5 млн тонн, что на 1,7% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

Грузооборот за ноябрь 2019 года снизился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 3,3% и составил 213,2 млрд тарифных тонно-км. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время уменьшился на 3,4% и составил 271,6 млрд тонно-км.

Грузооборот с начала 2019 года составил 2382,6 млрд тарифных тонно-км (+0,4%).

Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2
Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOLine, ИА (по материалам компании) 03.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Погрузка на СКЖД составила более 63 млн тонн за 11 месяцев.

Погрузка за январь-ноябрь 2019 года, по оперативным данным, составила 63,5 млн тонн, что на 5,6% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

На Северо-Кавказской магистрали погружено:

- каменного угля – 9,2 млн тонн (-12,9% к январю-ноябрю 2018 года);
- кокса – 468 тыс. тонн (-17,4%);
- нефти и нефтепродуктов – 18,3 млн тонн (-4,6%);
- черных металлов – 5,3 млн тонн (-12%);
- лома черных металлов – 149 тыс. тонн (+12,5%);
- химических и минеральных удобрений – 2,4 млн тонн (+5,5%);
- цемента – 3,7 млн тонн (-5,9%);
- зерна – 3,6 млн тонн (-15,9%);
- строительных грузов – 13,6 млн тонн (-2,2%);
- промышленного сырья и формовочных материалов – более 1,6 млн тонн (+10,1%).

Грузооборот с начала 2019 года составил 78,6 млрд тарифных тонно-км (-1,1%), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – 103,7 млрд тонно-км (-0,4%).

Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2
Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOLine, ИА (по материалам компании) 02.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Погрузка на Южно-Уральской железной дороге в ноябре 2019 года составила 5,8 млн тонн.

По оперативной информации, погрузка на ЮУЖД в ноябре 2019 года составила 5,8 млн тонн (-4,5% к показателю аналогичного периода прошлого года).

Грузооборот за ноябрь 2019 года составил 15,6 млрд тарифных тонно-км (-6,8% к показателю аналогичного периода прошлого года). Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время составил почти 20 млрд тонно-км (-6,4%).

Погрузка за 11 месяцев 2019 года, по оперативным данным, составила почти 70 млн тонн (-4,9% к показателю аналогичного периода прошлого года).

Железнодорожной погрузкой:

- строительных грузов – 23 млн тонн (-1,3% к уровню 2018 года);
- кокс – 681,4 тыс. тонн (+26,5%);
- черных металлов – 15,9 млн тонн (-7%);
- лома черных металлов – 881,5 тыс. тонн (-15,8%);
- нефти и нефтепродуктов – 11,4 млн тонн (-5,2%);
- руды цветной и серного сырья – 2,9 млн тонн (+10%);
- химических и минеральных удобрений – 73,3 тыс. тонн (+11,1%);
- химикатов и соды – 2,4 млн тонн (+2,1%);
- промышленного сырья и формовочных материалов – 1,3 млн тонн (-4,5%);
- грузы в контейнерах – 1,2 млн тонн (+18,1%).

Грузооборот с начала 2019 года составил 177 млрд тарифных тонно-км, что на 0,7% больше показателя аналогичного периода прошлого года. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – 222,6 млрд тонно-км, что на 0,6% превышает показатель прошлого года.

Для справки: Название компании: *ОАО РЖД* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Телефоны: *+7(499)2629901* Факсы: *+7(499)2629095* E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления* (INFOline, ИА (по материалам компании) 02.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Погрузка на Свердловской железной дороге за 11 месяцев выросла на 0,7%.

По оперативной информации, погрузка на Свердловской железной дороге за январь-ноябрь 2019 года составила 129,1 млн тонн, что на 0,7% выше аналогичного периода предыдущего года. За одиннадцать месяцев на СвЖД погрузкой:

- нефти и нефтепродуктов – 36,8 млн тонн (-3,8% к январю-ноябрю 2018 года);
- строительных грузов – 21,02 млн тонн (+10,8%);
- черных металлов – 9,5 млн тонн (-0,6%);
- лома черных металлов – 2,2 млн тонн (-10,5%);
- руды железной и марганцевой – 11,1 млн тонн (-1,9%);
- химических и минеральных удобрений – 13,9 млн тонн (+5,6%);
- промышленного сырья и формовочных материалов – 10,5 млн тонн (-3,4%);
- цемента – 3 млн тонн (+9,3%);
- лесных грузов – 2,2 млн тонн (+2,4%);
- руды цветной и серного сырья – 5,7 млн тонн (-5,7%);
- химикатов и соды – 3,2 млн тонн (-6,3%);
- кокса – 2,1 млн тонн (+4,6%).

Грузооборот с начала 2019 года составил 187,6 млрд тарифных тонно-км (-0,9%), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии 242,5 млрд тонно-км (-1,3%).

В ноябре погрузка на Свердловской железной дороге, по оперативным данным, составила 11,3 млн тонн, что на 3,2% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Грузооборот за ноябрь снизился по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года на 2,3% и составил 16,99 млрд тарифных тонно-км. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время уменьшился на 3,8% и составил 21,9 млрд тонно-км.

В целом на сети ОАО "Российские железные дороги", по оперативной информации, погрузка в ноябре 2019 года составила 105,5 млн тонн, что на 1,7% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Грузооборот за ноябрь 2019 года снизился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на



3,3% и составил 213,2 млрд тарифных тонно-км. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время уменьшился на 3,4% и составил 271,6 млрд тонно-км.

Погрузка за январь-ноябрь 2019 года, по оперативным данным, составила 1 млрд 171,5 млн тонн, что на 0,8% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Грузооборот с начала 2019 года составил 2382,6 млрд тарифных тонно-км (+0,4%), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – 3028,4 млрд тонно-км (+0,3%).

Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2
Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOline, ИА (по материалам компании) 03.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Погрузка на ДВЖД в ноябре 2019 года выросла на 1 % и составила 4 млн 190 тыс. тонн.

Погрузка в ноябре 2019 года на Дальневосточной железной дороге составила 4 млн 190,5 тыс. тонн, что на 1 % больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Грузооборот за ноябрь 2019 года увеличился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 2,4 % и составил 17,8 млрд тарифных тонно-км. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время увеличился на 2,2 % и составил 23,2 млрд тонно-км.

Погрузка за 11 месяцев 2019 года составила 44 млн 5,4 тыс. тонн, что на 1 % меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

На дороге погружено:

каменного угля – 14,9 млн тонн (-7,8 % к январю-ноябрю 2018 года);

нефти и нефтепродуктов – 9,9 млн тонн (+4 %);

лесных грузов – 3,7 млн тонн (-15%);

руды железной и марганцевой – 2,3 млн тонн (+14,2 %);

строительных грузов – 2,03 млн тонн (-14 %);

черных металлов – 877,6 тыс. тонн (+47,2 %);

цемента – 1,15 млн тонн (-2,5 %).

Грузооборот с начала 2019 года составил 195,7 млрд тарифных тонно-км (+4 %), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – 254,9 млрд тонно-км (+3,7 %).



Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2
Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOline, ИА (по материалам компании) 03.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Первое "угольное" предупреждение. "Гудок". 19 ноября 2019

За 15 дней ноября станция Чегдомын впервые добилась среднесуточной погрузки угля в 238 вагонов. До этого она держалась в пределах 180 единиц подвижного состава. Рост объёмов связан с вводом в эксплуатацию нового производственного участка АО "Ургалуголь" и внедрением новой схемы формирования технических маршрутов грузовых поездов.



Постарались и угольщики, и железнодорожники. Первые, пользуясь повышением спроса на свою продукцию, увеличили добычу угля. Вторые смогли не только найти необходимое количество подвижного состава для его вывоза, но и устранили "узкие места" в технологии продвижения вагонов.

Схема продвижения объединяет две станции: Чегдомын и Новый Ургал. До тех пор пока угольщики отгружали за сутки 150–180 вагонов, у станции Новый Ургал не было больших проблем с формированием технических маршрутов из вагонов с углём, которые она получала от станции Чегдомын. А получала она и обычные вагоны, и так называемые люковые. Последние направляются на станцию Биробиджан-1, где выгрузка производится из вагонов на повышенной эстакаде через нижние люки.

Но вот объёмы погрузки увеличились, и стало ясно, что у станции Новый Ургал не хватает под них путей приёма. Затруднительно стало вести и маневровую работу, в том числе формировать составы из люковых гружёных вагонов.



На совместном совещании железнодорожники и угольщики договорились о том, как сгладить эти трудности. С люковыми вагонами проблему решили просто: железнодорожники теперь заранее подбирают их для погрузки и подают на путь необщего пользования, принадлежащий АО "Ургалуголь". Там их загружают углём и вывозят с минимумом маневровой работы на станции.

– Такая схема погрузки и вывоза значительно облегчила железнодорожникам Нового Ургала работу, – говорит заместитель начальника Комсомольского центра организации работы железнодорожных станций Александр Химиченко. – Более того, вывоз уже гружёных вагонов частично стал осуществляться через станцию Ургал-1, минуя Новый Ургал. И эта мера тоже оказала положительное воздействие на технологический процесс продвижения вагонов.

Основные потребители продукции АО "Ургалуголь" находятся за рубежом – большую часть угля компания направляет в страны АТР. Это направление имеет хорошую перспективу, которую угольщики учитывают. В своих планах они предусматривают увеличение добычи угля до 8,5 млн тонн в ближайшие год-два. Для этого "Ургалуголь" модернизировал обогатительную фабрику, направил инвестиции в основное и вспомогательное оборудование для полной реконструкции шахты "Северная" и разреза "Буреинский". Мощностей у компании более чем достаточно, но они не полностью загружены. Ежесуточная заявка на подачу 240 вагонов – это первый серьёзный шаг со стороны угольщиков. Будут ли они и дальше увеличивать свою заявку – покажет время. Но если это будет происходить, то встанет вопрос о дальнейшем развитии станций Чегдомын, Новый Ургал и Ургал-1. Как показал ноябрь, станция Новый Ургал уже сейчас с трудом перерабатывает то количество подвижного состава, которое поступает с линии по БАМу и от АО "Ургалуголь".

Для справки: Название компании: *Ургалуголь, ОАО* Адрес: *682080, Россия, Хабаровский край, Верхнебуреинский р-н, пос. Чегдомын, ул. Магистральная, 2* Телефоны: *+7(42149)51768* Факсы: *+7(42149)51587* E-Mail: urgalugol@urgal.ugol.ru; victor@urgal.ugol.ru Web: <http://www.urgalugol.ru>
Руководитель: *Добровольский Александр Иванович, генеральный директор* (Гудок 19.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Дни открытых магистралей. "Гудок". 21 ноября 2019

Дороги укрепляют взаимодействие с региональными органами власти ОАО "РЖД" и филиалы холдинга регулярно проводят дни дорог в регионах страны, укрепляя связи с органами исполнительной и законодательной власти. На этой неделе такие встречи провели Горьковская и Дальневосточная магистрали, на минувшей неделе аналогичное мероприятие прошло на Калининградской дороге, на пятницу запланирован День Приволжской дороги в Волгоградской областной думе.

Дни железных дорог в региональных правительствах и парламентах проходят регулярно на всей сети. С различной периодичностью – от одного до четырёх раз в год. Как правило, в ходе этих встреч представители железных дорог и региональных властей обсуждают взаимодействие в организации пригородных перевозок, развитие железнодорожной инфраструктуры. Итогом этих встреч обычно становится запуск тех или иных проектов в регионах присутствия железных дорог.

Например, итогом предыдущей встречи региональных властей и представителей Горьковской железной дороги стал в понедельник ввод в эксплуатацию электрички нового поколения, в котором приняли участие руководители Нижегородской области, депутаты законодательного собрания и городской думы областного центра. Электропоезд ЭПЗД, отправившийся 18 ноября в первый рейс до станции Семёнов, стал десятым, поступившим на ГЖД с декабря прошлого года. В отличие от предыдущих ЭПЗД, в нём не четыре, а шесть вагонов. Эти составы курсируют на пригородных линиях и на двух маршрутах городской электрички.

Пять из десяти поездов ЭПЗД были куплены ОАО "РЖД" и предоставляются в аренду перевозчику – АО "Волго-Вятская пригородная пассажирская компания" (ВВППК). Ещё пять ВВППК приобрела в лизинг. "Перевозчик сумел обосновать необходимость этого для социально значимых поездок жителей области, и мы приняли решение о компенсации затрат на лизинговые платежи из областного бюджета, – сказал председатель Законодательного собрания Нижегородской области Евгений Лебедев.

Как отметил заместитель губернатора Сергей Морозов, Нижегородская область – один из немногих регионов России, принимающих участие в финансировании обновления подвижного состава. "Для нас крайне важно, чтобы жители области с комфортом добирались на работу и домой, а наши гости – до знаковых туристических мест", – добавил он.

На совместном выездном заседании комитета законодательного собрания по транспорту и дорожному хозяйству и постоянной комиссии гордумы Нижнего Новгорода по транспорту и связи с участием руководства ГЖД депутаты обсудили развитие пассажирской железнодорожной инфраструктуры на территории региона и возможность финансирования новых проектов. В их числе создание нового



остановочного пункта вблизи аэропорта на перегоне Петряевка – Окская. "Он будет удобен для авиапассажиров и жителей строящихся в южной части города жилых районов. Проектные работы намечены на 2020 год, реализация – в 2021-м", – сообщил начальник ГЖД Анатолий Лесун.

Другой проект требует тесного взаимодействия с регионом и обеспечит надёжную связь Нижнего Новгорода с третьим по размеру городом-спутником Кстово. Поездки по шоссе между этими населёнными пунктами, которые разделяют 28 км, затруднены постоянными заторами. Железнодорожная линия в Кстово используется только для грузовых перевозок, станции расположены неудобно для пассажиров. ГЖД предлагает продлить пути одной из станций, устроив транспортно-пересадочный узел с автовокзалом. В этом случае кстовчане ежедневно смогут пользоваться 12 парами пригородных поездов, следующих до станции Мыза в юго-восточной части Нижнего Новгорода, и 10 парами – до железнодорожного вокзала.

В ходе заседания было подписано соглашение о сотрудничестве между Заксобранием Нижегородской области и ОАО "РЖД", которое предусматривает выработку согласованных подходов по вопросам законодательства, обмен информацией, проведение совместных мероприятий.

День Дальневосточной дороги в Законодательном собрании Еврейской автономной области прошёл во вторник в необычном формате. На этот раз не руководство магистрали приехало в Биробиджан, столицу ЕАО, а депутатов пригласили в Хабаровск.

Как отметил в ходе диалога с парламентариями начальник Дальневосточной магистрали Николай Маклыгин, за последние годы ДВЖД реализовала и реализует ряд масштабных инвестиционных проектов в границах ЕАО. Суммарный объём инвестиций в развитие объектов ДВЖД, расположенных в ЕАО, за последние четыре года составил более 14 млрд руб. Существенные вливания будут и в дальнейшем: в 2020–2021 годах предполагается освоить около 10,5 млрд руб. Наиболее капиталоемкий проект – реконструкция участка Биробиджан – Ленинск, который ведёт к строящемуся мостовому переходу Нижнеленинское – Тунцзян (КНР). В 2020 году после завершения модернизации этой линии пропускная способность участка составит 13,3 млн тонн ежегодно (сейчас менее 1 млн тонн).

В следующем году планируется открыть пункт пропуска Нижнеленинское – Тунцзян. Это положительно повлияет на экономику ЕАО, поскольку мостовой переход в первую очередь будет связан с крупнейшим предприятием области – Кимкано-Сутарским горно-обогатительным комбинатом, который готовится выйти на полную производственную мощность (3,4 млн тонн железорудного концентрата в год). Сейчас продукция ГОКа попадает в Китай через более дальний погранпереход Гродеково – Суйфэньхэ. С открытием моста в районе села Нижнеленинское у предприятия сократится транспортное плечо при экспорте руды, как следствие, и расходы на логистику. (Гудок 21.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Развитие сети ВСМ

В данном разделе приведены информационные сообщения, касающиеся финансирования, проектирования и строительства высокоскоростных магистралей в РФ

Акимов: строительство ВСМ должно предполагать сеть магистралей на юг страны и в Европу.

Проект строительства высокоскоростных магистралей (ВСМ) в России должен предполагать создание сети железных дорог с выходом на юг страны и в страны Европы. Об этом сообщил журналистам вице-премьер Максим Акимов в кулуарах выставки "Транспортная неделя", передает ТАСС.

"У нас этот проект (строительства ВСМ. – Прим. ТАСС) уже в комплексном плане, мы продолжаем правительственную дискуссию по поводу старта этого проекта. Это точка невозврата, невозможно построить чуть-чуть ВСМ и потом остановить строительство сети. Мы либо решаемся на этот шаг, тогда эта программа на десятилетия, она потом поедет и в южном направлении, и в Европу, и будет расширяться на восток. Или мы принципиально откажемся от того, что мы будем иметь высокоскоростное движение на нашей территории. Конечно, позиция транспортного комплекса в том, что мы можем, сумеем и обязаны иметь высокоскоростное движение на территории РФ", – сказал М. Акимов. ([ИА РЖД-Партнер.ру](http://ia.rzd-partner.ru) 21.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Минфин оставит без бюджетных денег новую железную дорогу Петербург-Москва. "РосБизнесКонсалтинг". 29 ноября 2019

Кабмин не исключает возможности финансово помочь РЖД со строительством скоростной магистрали в Казань. Однако строить ВСМ между Москвой и Петербургом РЖД должно будет на свои средства



Заместитель министра финансов Андрей Иванов заявил, что его ведомство не намерено выделять бюджетные средства на строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва — Санкт-Петербург. Об этом он заявил РБК в кулуарах форума "Инфраструктурные инициативы бизнеса".

Вместе с тем он отметил, что у правительства пока нет решения по тому, стоит ли финансировать участок высокоскоростной железной дороги до Казани. "В большой федеральной команде есть решение по трассе Москва — Санкт Петербург и эта трасса по нашим оценкам не требует привлечения дополнительных бюджетных финансов. На шестилетку именно по этой трассе есть решения, других (по железной дороге до Казани. — РБК) пока нет. Достаточно средств, учтенных в долгосрочной программе развития РЖД", — сказал он.

Изначально РЖД предлагало реализовать два отдельных проекта высокоскоростных магистралей — от Санкт-Петербурга до Москвы и от Москвы до Казани. Позднее было принято решение объединить оба проекта. В июне на ПМЭФ помощник президента Андрей Белоусов заявлял, что правительство намерено выбрать один из этих вариантов. "Я думаю, что будет или-или, потому что оба проекта дорогостоящие. Думаю, что решение будет в этом году", — говорил Белоусов, отмечая, что строительство магистрали в Казань вызывает сомнения с точки зрения пассажиропотока.

Для справки: Название компании: [ОАО РЖД](http://oao.rzd.ru) Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2
Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (РосБизнесКонсалтинг 29.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Развитие железных дорог

В данном разделе приведены информационные сообщения, касающиеся строительства и реконструкции железнодорожных путей, железнодорожных мостов, а также строительство и реконструкция транспортно-логистических терминалов.

"Сибантрацит" предложил концессию по проекту строительства второго Северомуйского тоннеля.

ООО "Северомуйский тоннель-2" (учреждена группой "Сибантрацит") 11 ноября направило в правительство РФ предложение о заключении концессионного соглашения на строительство второй очереди Северомуйского тоннеля, следует из сообщения компании.

По условиям предлагаемого соглашения, срок концессии составит десять лет. Тоннель будет построен за пять лет, затем на пять лет эксплуатации будет передан в аренду РЖД. По завершению концессии тоннель будет передан в собственность государства. Плановая дата ввода тоннеля в эксплуатацию - 1 января 2025 года. Объем капитальных затрат на его строительство оценивается в 60 миллиардов рублей без НДС.

Отмечается, что источниками финансирования строительства будут: капитал, предоставляемый группой "Сибантрацит" с плановой доходностью 15% годовых, а также заемное финансирование, привлекаемое на рыночных условиях.

Источником возврата инвестиций станут арендные платежи от РЖД за период эксплуатации тоннеля в размере 150,7 миллиарда рублей без НДС. Они включают в себя компенсацию расходов, понесенных за период строительства: капзатраты, расходы на обслуживание долга, доход на предоставленный капитал, налог на прибыль и налог на имущество, говорится в сообщении.

"Северомуйский тоннель-2" должен решить проблему нехватки пропускных возможностей РЖД в направлении Дальнего Востока. Существующий тоннель был введен в эксплуатацию в 2003 году и позволяет пропускать не более 16 пар поездов в сутки. Строительство нового тоннеля даст возможность увеличить ежегодный объем перевозок с 16 миллионов тонн до 100 миллионов. Это расширит доступ на рынки АТР для российских экспортеров. Группа "Сибантрацит" выступила с предложением построить "Северомуйский тоннель-2" без привлечения госфинансирования. (ПРАЙМ 14.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Глава Липецкой области Игорь Артамонов обсудил перспективы сотрудничества с руководством ЮВЖД.

День Юго-Восточной железной дороги прошёл в Липецкой области. Встреча состоялась в формате диалога власти и представителей компании "РЖД". Глава региона Игорь Артамонов, мэр Липецка Евгения Уваркина, главы районов области, начальник Юго-Восточной железной дороги Сергей Задорин и другие представители компании обсудили вопросы безопасности и развития железных дорог и перспективы сотрудничества. Обновление подвижного состава, запуск электрички Грязи-Липецк, ремонт путей - Игорь Артамонов подвел итоги работы с ЮВЖД в этом году и обозначил перспективы совместной работы.

"Нам приятно работать с ЮВЖД, наши предложения слышат, на них реагируют. Нужно привести в порядок вокзал и привокзальную территорию, пустить скоростной состав от Липецка до Москвы, улучшить качество рельсового полотна. Также железнодорожники предложили региону использовать мощности Елецкой больницы РЖД и её грязинского филиала. Рассмотрим экономическую составляющую этого вопроса", - отметил Игорь Артамонов.

Начальник Юго-Восточной железной дороги также поблагодарил главу Липецкой области за сотрудничество и рассказал о планах. "Сегодня обсудили возможность создания скоростного городского железнодорожного транспорта для перевозки людей на предприятия ОЭЗ "Липецк" и НЛМК". Мы готовы рассмотреть все варианты", - сообщил Сергей Задорин.

Кроме того, ожидается, что с февраля 2020 скоростной поезд Липецк - Москва будет переведён на ежедневное обращение. Липчане смогут добираться до столицы за 6 часов. Еще одно нововведение - в декабре этого года через станцию Грязи начинают курсировать поезда в Крым.

В социально-экономическом развитии региона Юго-Восточная железная дорога играет немаловажную роль. Общая протяженность железных дорог в субъекте – 710 км. В регионе формируется около трети всех грузов, отправляемых по ЮВЖД. За 10 месяцев 2019 года отгружено 70 млн тонн грузов, из них 20 млн тонн по Липецкой области. Велик также и пассажиропоток. В области, не считая дальних маршрутов, курсирует 25 пригородных поездов. За 10 месяцев 2019 года отправлено 1 млн 350 тысяч пассажиров. (INFOline, ИА (по материалам Администрации Липецкой области) 02.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Инвестиции в реконструкцию железнодорожного пути на СКЖД за 10 месяцев составили 5,2 млрд рублей.

С января по октябрь 2019 года на Северо-Кавказской магистрали было выполнено обновление железнодорожного пути и полотна, а также смена рельсов на 259,4 км пути. Инвестиции в реконструкцию железнодорожного полотна составили 5,2 млрд рублей.

Основные работы велись на объектах железнодорожной инфраструктуры в Ростовской области, Краснодарском и Ставропольском краях, в Республике Дагестан и Чеченской Республике.

В 2019 году ремонтно-путевые работы велись на перегонах Хотунок – Новочеркасск, Выселки – Козырьки, Протока – Полтавская, Албаши – Деревяновка, Деревяновка – Каневская, Ведмидивка – Мышастовка, Мышастовка – Титаровка, Каргинская – Кизляр, Замчалово – Предугольная, Предугольная – Звереве, Песчанокопская – Белоглинская, Гашун – Зимовники, Пластуновская – Динская, Кореновск – Платнировская, Подкумок – Кисловодск, Динская – Агроном, Энем – Афипская, Каменоломни – Персиановка, Бештау – Железноводск, Кизил-Юрт – Хасав-Юрт, Кизил-Юрт – Темиргое, Морская – Синявская, Крученая – Поливанский. А также на станциях Двойная, Ельмут, Кавказская, Богословская, Сосыка-Ростовская, Гудермес, Дербент, Махачкала, Туапсе, Тихорецкая.

Обновление железнодорожного пути позволяет повысить уровень технического состояния пути, что способствует повышению безопасности движения поездов на Северо-Кавказской магистрали.

Для справки: Название компании: *ОАО РЖД* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Телефоны: *+7(499)2629901* Факсы: *+7(499)2629095* E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOLine, ИА (по материалам компании) 29.11.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

СКЖД вложила 166 млн руб. в реконструкцию ж/д участка на Тамани в 2019г.

Инвестиции СКЖД в реконструкцию участка 9 км-Юровский-Анапа-Темрюк-Кавказ составили более 166 млн рублей за 10 месяцев 2019 года. Об этом сообщает пресс-служба компании.

На перегоне Старотитаровка — Вышестеблиевская продолжается строительство второго пути. Завершена отсыпка земляного полотна и укладка пути (6,7 км).

Производится балластировка пути и монтаж водопропускных труб для оттока воды от земляного полотна. Реализация проекта позволит сократить время движения поездов и увеличить объемы перевозимых грузов в направлении портов Азово-Черноморского бассейна, отметили в компании.

Как сообщал РБК Краснодар, Северо-Кавказская железная дорога вложила в январе — июне 2018 года 150 млн рублей в комплексную реконструкцию участка 9 км — Юровский — Анапа — Темрюк — Кавказ, проходящего через Таманский полуостров.

Напомним, в январе-сентябре 2017 года в ремонт ж/д участка на Тамани было вложено 484 млн рублей. С 2004 года общий объем инвестиционных средств, направленный на реконструкцию ж/д объектов на Таманском полуострове, составил более 13 млрд рублей.

Для справки: Название компании: *Северо-Кавказская железная дорога (СКЖД, филиал ОАО РЖД)* Адрес: *344019, Россия, Ростов-на-Дону, Театральная пл., 4.* Телефоны: *+7(863)2594400; +7(863)2595009* Факсы: *+7(863)2594400; +7(863)2595009* E-Mail: npskav@kttk.ru; pressaskzd@kttk.ru; pressa@kttk.ru Web: <http://www.branch.rzd.ru> Руководитель: *Пястолов Владимир, начальник дороги (РБК-Краснодарский край 29.11.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Более 290 километров пути отремонтировано в Казанском регионе ГЖД в 2019 году.

В сезон путеремонтной кампании на полигоне Казанского региона Горьковской железной дороги всеми видами работ было отремонтировано более 290 км железнодорожного полотна и уложены 9 комплектов стрелочных переводов.

В границах Казанского региона в 2019 году произведен капитальный ремонт 44,97 км пути. Работы выполнены на перегонах Нуя-Макчасы, Буа-Бюрганы, Ключи-Каратун, Чамзинка-Нуя, Лощи-Буа, Кубня-Куланга, Цивильск-Траки, Красный Узел-Рейтарский, Свяжск-Ходяшево, на станциях Рейтарский, Албаба, Кубня, Нуя.



Кампания по ремонту и обновлению пути, оборудования и устройств автоматики позволит повысить надежность железнодорожной инфраструктуры, а также увеличить скорость движения пассажирских и грузовых поездов.

Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2
Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOline, ИА (по материалам компании) 28.11.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Железную дорогу в "Титановую долину" (Свердловская область) запустят на два года позже.

Евгений Куйвашев, генеральный директор "РЖД" Олег Белозёров и директор "Титановой долины" Артемий Кызласов подписали соглашение по развитию железнодорожной инфраструктуры для обеспечения деятельности особой экономической зоны.

Железную ветку в особую экономическую зону "Титановая долина" в Верхней Салде построят только к 2023 году, пишет "Ъ-Урал" со ссылкой на заявление генерального директора ОЭЗ Артемия Кызласова.

Концессионное соглашение с РЖД, как ранее сообщал РБК Екатеринбург, будет заключено к середине 2020 года, а строительные работы запланированы на 2021-2022 годы.

Стоимость строительства железнодорожной инфраструктуры превысит 1,7 млрд руб. РЖД планирует вернуть эту сумму за счет грузоперевозок, уточняет издание.

Ранее планировалось, что железнодорожные подъезды к "Титановой долине" построят к 2021 году. Это было одним из условий захода в особую экономическую зону крупного инвестора — деревоперерабатывающей компании "СТОД". Поскольку правительство Свердловской области и ОЭЗ нарушили договоренности по этому вопросу, инвестор заявил о выходе из проекта.

"На региональном инвестсовете мы предоставили график строительства завода и потребовали гарантий по железнодорожным путям. Почему было такое жесткое условие? Потому что в марте 2019 года мы должны были внести поставщику оборудования авансовый платеж. Это очень большая сумма. Мы до последнего момента ждали, что получим гарантии и график строительства, но этого так и не произошло. Значит, мы не могли быть уверены, что, запустив в 2021 году завод, сможем отправлять продукцию потребителям, а не забивать ей склад в Салде", — объяснял РБК Екатеринбург позицию бывший замдиректора "СТОД-Урал" Николай Рощупкин. Никаких гарантий того, что к 2021 году объездные пути будут готовы, резидент не получил.



ТИТАНОВАЯ
ДОЛИНА

ОСОБАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗОНА

Для справки: Название компании: Особая экономическая зона Титановая Долина, ОАО (ОЭЗ Титановая Долина) Адрес: 620075, Россия, Свердловская область, Екатеринбург, ул. Малышева, 51, оф. 2102 Телефоны: +7(343)3784583 Факсы: +7(343)3784583P0 E-Mail: welcomes@titanium-valley.com Web: <http://titanium-valley.com> Руководитель: *Кызласов Артемий Игоревич, генеральный директор*

Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2
Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (РБК-Екатеринбург 28.11.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Более 100 километров пути отремонтировано в Ижевском регионе ГЖД в 2019 году.

В Ижевском регионе Горьковской железной дороги в 2019 году произведен капитальный ремонт 100,42 км пути. Работы выполнены на перегонах Пычас – Карамбай, Мукшур – Алнаши, Чернушка – Трун, Черная Речка – Пудлинговый, Саранинский завод – Красноуфимск, Бисертский завод – Солдатка, Армязь – Ужуиха, Бартым – Чад, на станциях Пычас, Карамбай, Янаул, Саранинский завод, Зюрзя.

Также произведена замена 52 стрелочных переводов.

Обновление инфраструктуры ведется для повышения пропускной способности участков пути, безопасности и скорости движения поездов.





Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2
Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель:
Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOline, ИА (по материалам компании) 19.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Более 400 км пути отремонтировано на ВСЖД в 2019 году.

В 2019 году общий объем ремонтно-путевых работ на Восточно-Сибирской железной дороге составил 406,8 км. В рамках кампании была проведена реконструкция пути более чем на 232 км — на участках Транссиба (130,4 км) и БАМа (102,3 км), на 170 км был проведен капитальный и усиленный средний ремонт. Бесстыковой или "бархатный путь" уложен на 38 участках магистрали, общей протяженностью 340,9 км.



Начальник Восточно-Сибирской дирекции по ремонту пути Николай Алексеев отметил, что основной объем работ был сосредоточен на главном ходу Транссиба, а рост грузооборота на дороге предъявляет особую точность к графику ремонта и качеству его выполнения.

Модернизация пути на ВСЖД еще продолжается, несмотря на понижение температуры. В настоящее время ведется укладка плетей бесстыкового пути на участке протяженностью почти 20 км. Также согласно намеченным планам до конца года необходимо уложить еще около 2,5 км рельсошпальной решетки.

В результате ремонтно-путевой кампании 2019 года скорость движения поездов по ВСЖД увеличена до 100 км/час пассажирских и до 90 км/час грузовых на 38 участках магистрали общей протяженностью более 500 км.

Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2
Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель:
Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOline, ИА (по материалам компании) 14.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Республику Тыва соединят железной дорогой с Красноярским краем.

ОАО "Российские железные дороги" готовит проект создания новой железнодорожной ветки, которая будет проходить от поселка Курагино Красноярского края до столицы Республики Тыва Кызыла и далее до села Элегест, сообщает RosTender.info.

РЖД объявило тендер на выполнение комплекса проектно-изыскательских работ, разработку проекта и проведение подготовительных работ для строительства ветки. Стоимость подготовки оценивается в 5,7 млрд рублей. РЖД принимает предложения от участников тендера до 18 декабря, а 15 января 2020 планируется назвать победителя.

Согласно документации тендера, длина ветки составит 410 км, строительство займет 4,5 года. Дорога, которая пройдет, в частности, через горные районы, будет включать мосты, трубы, тоннели и противолавинные сооружения.

Основное назначение линии состоит в вывозе концентрата коксующегося угля с Элегестского месторождения. По расчетам РЖД, объем грузоперевозок на второй год использования дороги составит 9,3 млн тонн, а к 5-му году годовой объем перевозимых грузов собираются довести до 15 млн тонн.

Как указано в условиях контракта, подрядчик должен будет провести инвентаризацию земельных участков и все нужные изыскания до сентября 2020 года, разработать проектную документацию к февралю 2021 года и получить положительное заключение госэкспертизы проекта в мае 2021 года. ([ИА РЖД-Партнер.ру](#) 02.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

РЖД выделяют на проектные работы по строительству ветки Элегест–Кызыл–Курагино 5,7 млрд руб.

РЖД объявили конкурс на выполнение проектно-изыскательских работ для строительства железнодорожной линии Элегест-Кызыл-Курагино к Элегестскому угольному месторождению, начальная (максимальная) цена контракта составляет 5,74 миллиарда рублей, свидетельствуют материалы, размещенные на сайте госзакупок.



Исполнитель в период 2020-2021 года должен будет провести предпроектную подготовку, изыскательные и проектные работы, пройти экспертизу и подготовить конкурсную документацию для дальнейшей реализации проекта.

Как указано в документах, инвестором и застройщиком (техническим заказчиком) проекта выступит АО "ТЭПК "Кызыл-Курагино". Отмечается, что объем грузоперевозок со второго года эксплуатации указанной железнодорожной линии составит 9,3 миллиона тонн (нетто), а с пятого по десятый - 15 миллионов тонн в год.

Прием заявок на участие в конкурсе завершится 18 декабря, итоги планируется подвести 16 января 2020 года.

В августе глава РЖД Олег Белозеров заявил, что в этом году компания начнет строительство первой в Туве железной дороги Кызыл-Курагино, которая свяжет республику с Красноярским краем, но основная стройка развернется в 2020 году.

РЖД и АО "ТЭПК "Кызыл-Курагино" в апреле текущего года подписали договор, согласно которому РЖД выступят генподрядчиком строительства железнодорожной линии Элегест-Кызыл-Курагино к Элегестскому угольному месторождению. Строительство ветки позволит начать полноценную разработку месторождения, обладающего уникальными запасами коксующегося угля. Протяженность новой однопутной линии составит 410 километров, движение поездов будет осуществляться на тепловозной тяге. Инвестиции в проект составят около 126,6 миллиарда рублей (без НДС, в ценах 2017 года), срок строительства - 4,5 года. (ПРАЙМ 02.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Транзитное грузовое движение намерены вынести из центральной части Санкт-Петербургского транспортного узла.

Для создания комфортного пассажирского движения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области предложено вынести транзитное грузовое движение из центральной части Санкт-Петербургского транспортного узла. План разрабатываемой концепции развития транспортной схемы Санкт-Петербурга и Ленинградской области в рамках "Транспортной недели – 2019" представил заместитель генерального директора – начальник Центра по развитию Центрального и Санкт-Петербургского транспортных узлов ОАО "Российские железные дороги" Олег Тони.



Он отмечает, что город активно развивается в двух направлениях. С одной стороны, растет грузопоток. Доля транзитных перевозок в направлении морских терминалов в настоящее время составляет более 60% от общего объема грузооборота в узле. К 2030 году в 1,4 раза возрастут объемы перевозок грузов по отношению к 2018-му.

С другой стороны, активно развиваются новые районы и, соответственно, меняется транспортная схема. "Ни третий, ни четвертый путь внутри города не построишь, поэтому при разработке концепции мы пошли другим путем и говорим о том, что нужно посмотреть, что делать с грузовым движением", – говорит О. Тони.

В частности, к 2030 году предполагается перенос грузового движения с участка Павлово-на-Неве (искл.) – Заневский Пост – Ржевка – Орехово (искл.) на Северо-Восточный обход; перенос грузового движения с участка Предпортовая (искл.) – Лигово – Бронка на Юго-Западном обходе. Также перенести грузовое движение с участка Волковская – Цветочная – Новый порт на южное полукольцо (Рыбацкое – Купчинская – Среднерогатская – Предпортовая) и перераспределить (частично) сортировочную работу с транзитными вагонопотоками со станции Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский на станцию Шушары и станцию Волховстрой.

Эти предложения были рассмотрены правительством Санкт-Петербурга и потом озвучены на заседании в правительстве РФ. "Высвобождающая городская железнодорожная инфраструктура будет в перспективе преобразована, реконструирована под пассажирскую. Понятно, что специфика Петербурга – невозможность на каком-то этапе сделать движение кольцевым. Поэтому мы рассматриваем два полукольца", – поясняет О. Тони.

"Уверен, что после реализации этого проекта транспортная схема города, транспортная доступность и комфорт в Петербурге станут совершенно другого уровня. Мы получим точно бесшовную среду и возможность не думать о расписании, что самое важное", – резюмировал он.

Для справки: Название компании: *ОАО РЖД* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Телефоны: *+7(499)2629901* Факсы: *+7(499)2629095* E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (ИА РЖД-Партнер.ру 20.11.19)*


[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ОАО "РЖД" вложит 10,5 млрд рублей в развитие железнодорожной структуры ЕАО до 2021 года.

Актуальные направления совместной работы и повышения эффективности взаимодействия обсудили руководители Дальневосточной железной дороги и Законодательного собрания Еврейской автономной области в рамках Дня ДВЖД. 19 ноября в Хабаровске побывала делегация парламентариев из Биробиджана. На встрече в Диспетчерском центре управления перевозками начальник ДВЖД Николай Маклыгин рассказал о достижениях железной дороги. Так, за 16 лет в составе ОАО "РЖД" Дальневосточная магистраль достигла исторических значений по грузообороту, увеличив его в 2 раза. Объемы выгрузки увеличены в 1,5 раза (экспортных грузов в 2 раза), погрузки импортных грузов – на 42%. В этом году зафиксирован рекорд суточной выгрузки за всю историю магистрали – было выгружено 6 708 вагонов.



Николай Маклыгин отметил, что восточное направление в последние годы стало приоритетом в развитии транспортной системы страны, и в перспективе экспортно-импортный и транзитный потенциал дорог Восточного полигона будет возрастать.

Основными грузоотправителями железной дороги на территории области являются Кимкано-Сутарский горно-обогатительный комбинат, Теплоозерский цементный завод и Кульдурская горная компания. За 10 месяцев текущего года предприятиями в границах области погружено более 3 млн тонн груза, это больше чем в прошлом году на 6,1%.

Количество отправленных пассажиров за 10 месяцев составило 289 тысяч (-8,5% к 2018 году).

Объем налоговых платежей в областной и местные бюджеты в 2018 году составил более 820 млн рублей, в текущем году выплачено 760 млн рублей.

Кроме этого, железная дорога является и крупнейшим работодателем в регионе. На железнодорожных предприятиях работает свыше 4,2 тыс. человек, их среднемесячная заработная плата в 2019 году составила 65 тыс. рублей.

В границах Еврейской автономной области Дальневосточная железная дорога за последние годы реализовала и реализует ряд масштабных инвестиционных проектов. Суммарный объем инвестиций за последние 4 года составил более 14 млрд рублей, а до 2021 года вложения составят еще 10,5 млрд рублей.

Наиболее значимые объекты – реконструкция участка Биробиджан – Ленинск, после завершения которой в 2020 году пропускная способность линии будет увеличена до 13,3 млн тонн, а также станций Волочаевка-2 и Икура. Кроме того, на станции Известковая ведется строительство нового железнодорожного вокзала, а на станции Волочаевка-2 возводится 9-квартирный жилой дом и дом отдыха локомотивных бригад.

На повышение транспортной доступности населения на территории области ОАО "РЖД" в ближайшие три года запланировано направить 180,3 млн рублей. По программе предупреждения травматизма граждан на объектах инфраструктуры предусмотрены средства на обустройство пешеходных переходов на станциях Известковый завод, Известковая, Облучье, Лондоко.

На встрече с парламентариями обсуждались вопросы компенсации выпадающих доходов, связанных с государственным регулированием тарифов на пригородные железнодорожные перевозки, передачи амбулатории на ст. Волочаевка-2 в государственную собственность ЕАО, безопасности на железнодорожных переездах.

"Несомненно, наше дальнейшее плодотворное сотрудничество внесет весомый вклад в развитие экономики, в благополучие всех жителей Еврейской автономной области", – отметил Николай Маклыгин.

Члены делегации Заксобрания ЕАО побывали на ознакомительной экскурсии на станции Хабаровск-2, осмотрели экспозицию музея Амурского моста.

Для справки: Название компании: *ОАО РЖД* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Телефоны: *+7(499)2629901* Факсы: *+7(499)2629095* E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления* (INFOline, ИА (по материалам компании) 19.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Власти Приморья рассказали, когда обсудят возведение ж/д моста в Китай.

Вопрос строительства железнодорожного перехода из Благовещенска в китайский Хэйхэ начнут обсуждать после того, как наладится работа автомобильного моста, сообщил журналистам глава Приамурья Василий Орлов.



"Рассматривать вопрос строительства железнодорожного моста будем после того, как увидим, насколько сложилась экономическая модель по автомобильному мосту. Поэтому надеюсь, что все пойдет в графике", - заявил губернатор.

Он отметил, что запуск автомобильного моста поможет увеличить экспорт сельхозпродукции из Приамурья в КНР. "Самое главное, что строительство такой инфраструктуры позволяет снизить издержки бизнеса на логистику и, как следствие, делает нашу продукцию более конкурентоспособной и востребованной на китайском рынке", - сказал Орлов.

В пятницу Орлов объявил о завершении строительства единственного моста из России в Китай. Возведение трансграничного мостового перехода в китайский Хэйхэ стартовало в 2016 году, стыковка двух частей состоялась 31 мая 2019 года. Мост сделали вантовым с низкими пилонами (экстрадозный) с двухполосной автодорогой. Ожидается, что его пропускная способность составит 630 грузовиков, 164 автобуса, 68 легковых автомобилей и около 5,5 тысячи человек в сутки.

Губернатор в интервью РИА Новости рассказывал, что мост достроят в этом году, но документы по плану будут оформлять вплоть до апреля 2020 года, и к концу апреля мост "должен поехать". Сначала по мосту будет разрешен проезд только грузового транспорта, без пассажирского. Это временная схема движения. Как сказал Орлов, Росгранстрой к середине 2021 года должен построить постоянный пункт пропуска для моста, сейчас идет его проектирование. ([РИА Новости](#) 29.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Поезд взял разгон. "Российская газета". 14 ноября 2019

БАМ выйдет на плановую мощность после модернизации в этом году

Уже в этом году "Российские железные дороги" выйдут на планируемые объемы перевозок по Транссибирской магистрали (Транссиб) и Байкало-Амурской магистрали (БАМ) после первого этапа их модернизации, сообщили в компании. Полностью завершить первый этап планируется в следующем году.

Пропускная способность БАМа должна достичь 120 миллионов тонн грузов в год. По сравнению с 2012 годом, то есть до начала модернизации, объемы вырастут на 67 миллионов тонн. А к 2024 году провозная мощность должна увеличиться до 184 миллионов тонн.

Ради достижения этой цели по плану модернизации на первом этапе должны были построить и реконструировать 35 станций, 21 разъезд, 254 километра вторых путей и модернизировать 5,1 тысячи километров пути, реконструировать 40 тяговых подстанций. Счетная палата указывала на отставание от запланированных сроков выполнения работ. Но в РЖД уверяют, что все завершат в срок, сдадут в следующем году и приступят ко второму этапу. Масштабный проект по модернизации инфраструктуры на так называемом Восточном полигоне должен быть самоокупаемым, он оценивается в 562,4 миллиарда рублей, 150 миллиардов выделили из Фонда национального благосостояния. В 2014 году правительство России утвердило паспорт проекта, в 2018 году - Комплексный план развития магистральной инфраструктуры до 2024 года, куда вошла незавершенная часть первого этапа.

Загрузить мощности предполагали за счет поставок угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Но монополия свои задачи выполнила, а угольные компании "не настолько развили свои месторождения", приводят в РЖД слова председателя правления Олега Белозерова.

Рост объемов отгрузки угля действительно притормозился. Если в 2017 году, по сравнению с 2016-м, погрузка выросла на 9,1 процента, в 2018-м - на 4,6 процента, то за первое полугодие этого года - всего лишь на один процент. Для снижения рисков в РЖД предлагают прописать планы развития угольных предприятий и объемы перевозок в программах угольной промышленности.

Развитие Транссиба и БАМа необходимо угледобывающей отрасли. "Если бы не БАМ, у наших угольщиков не было бы рабочих мест", - отмечает в беседе с "РГ" директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин. Но грузонапряженность по Транссибу уже достигла рекорда, которого не было даже в СССР. "И это за пределами разумного, так как интервалы между поездами составляют всего пять минут", - отмечает завкафедрой Института пути, строительства и сооружений Российского университета транспорта Евгений Ашпиз.

С 2004 грузопоток на восточном направлении стал расти, и к 2018 году объем перевалки грузов в дальневосточных портах увеличился почти в три раза. Так что на ближайшие десять лет модернизация нужна, но потом все будет зависеть от ситуации на рынке угля. Скорее всего, промышленность от него уйдет, замечает Блинкин. Зато может расширяться сельскохозяйственный экспорт. В 2017 году, например, для вывоза зерна уже не хватало вагонов.

К тому же Транссиб и БАМ могут стать ключевым путем транзитных контейнерных перевозок между Востоком и Западом, считают эксперты. Тогда магистраль точно нужно расширять. По словам главы минтранса Евгения Дитриха, важно принять решение о продолжении модернизации дороги. Это даст импульс развитию всей российской экономике. ([Российская газета](#) 14.11.19)



[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Соединение идёт на пользу. "Гудок". 14 ноября 2019

Формирование грузовых поездов повышенной массы и длины увеличивает пропускную способность Забайкальской магистрали в пик перевозок

На Забайкальской железной дороге в январе-октябре 2019-го сформировали 11106 соединённых поездов, или в 1,6 раза больше, чем за аналогичный период минувшего года.

Весомую роль в поступательном повышении пропускной и провозной способности Забайкальской магистрали в последние годы играет формирование соединённых поездов. Это насущная потребность, уверены в Забайкальской дирекции управления движения, поскольку поездопоток на восточном полигоне российских железных дорог растёт год от года, причём, стремительно. Это обстоятельство потребовало, в частности, проведения масштабной модернизации всей дорожной инфраструктуры. Она, как правило, проводится в тёплое время года, требует длительных закрытий отдельных перегонов и предоставления большого количества технологических "окон" для выполнения большого объёма ремонтно-путевых работ. И в эту пору требуются как никогда чёткие, умелые действия и согласованные усилия всех участников перевозочного процесса: движенцев, путейцев, вагонников, работников локомотивных бригад и специалистов железнодорожной автоматики и сигнализации.

Забайкальская магистраль, благодаря неординарным подходам к улучшению организации движения поездов по ней во время масштабной модернизации дорожной инфраструктуры, сохраняет лидерство на сети железных дорог по формированию соединённых поездов. На её долю с начала 2019 года приходится 31% от общего результата холдинга. Для сравнения, занимающие второе и третье места в рейтинге по количеству сформированных соединённых поездов Дальневосточная и Горьковская железная дороги за 10 месяцев этого года записали себе в актив 5720 и 4074 таких поездов, соответственно. То есть, общий их результат значительно уступает результату многолетнего лидера – Забайкальской железной дороги.

С учётом принятых по стыку Архара с Дальневосточной дороги 1978 соединённых поездов локомотивные бригады Забайкальской дирекции тяги провели в границах ЗабЖД за десять месяцев этого года 13083 таких поезда, значительно превысив прошлогодний показатель.

Наибольшая нагрузка по формированию соединённых поездов легла на плечи коллективов станций Свободненского региона Забайкальской магистрали. Они сформировали в общей сложности 4640 таких поездов, или 42% от общего результата на ЗабЖД. Лидерами по формированию соединённых поездов в этом регионе являются коллективы станций Тыгда (884 поезда), Таптугары (745) Серышево (742) и Улягир (703). В других регионах Забайкальской магистрали работа по формированию соединённых поездов не была столь интенсивной. За исключением коллектива станции Тарская, который вошёл в тройку лидеров с результатом 839 таких поездов. Этому есть объяснение: в Тарской формируют поезда повышенной массы и длины, поскольку в нескольких километрах от неё находится крупный железнодорожный узел Карымская, через который грузовые поезда проходят в трёх направлениях – по Транссибу и по Южному ходу Забайкальской дороги в сторону Китая.

Организовывать бесперебойное движение по дороге в таких условиях сложно. Вот здесь и показало свои плюсы применение высокоэффективной передовой технологии организации перевозок. Соединение поездов позволяет увеличивать пропускную способность ЗабЖД в условиях значительного роста перевозок грузов и проведения "окон" в режиме длительных закрытий перегонов.

С начала 2019-го Забайкальская железная дорога увеличила объём перевозок к уровню прошлого года на 2,9%. За это время в границах дороги проведено 5649 поездов весом более 12 тыс. тонн, или на 73% больше, чем годом ранее. Средний вес соединённого поезда увеличен на 1044 тонны. (Гудок 14.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Босов предложил отдать второй тоннель в "узком месте" БАМа за 150 млрд. "РосБизнесКонсалтинг". 14 ноября 2019

"Сибантрацит" Дмитрия Босова предложил правительству заключить концессию на строительство второго Северомуйского тоннеля. Компания инвестирует 60 млрд руб., но чтобы покрыть ей все затраты на проект РЖД вернёт 150 млрд руб.

Группа "Сибантрацит" Дмитрия Босова направила в правительство предложение о заключении концессионного соглашения на строительство второго Северомуйского тоннеля на Байкало-Амурской магистрали (БАМ),





сообщил РБК представитель компании. Концессионное соглашение предполагает строительство к 2025 году тоннеля без привлечения бюджетного финансирования с последующей передачей его в собственность государства, добавил он.

Представитель РЖД от комментариев отказался. РБК направил запрос представителю премьер-министра Дмитрия Медведева.

"Сибантрацит", планирующий удвоить добычу угля, давно предлагает РЖД построить вторую очередь Северомуйского тоннеля на БАМ. Компании это нужно, чтобы иметь возможность наращивать экспорт угля в прибыльном восточном направлении. Первый Северомуйский тоннель, открытый в декабре 2003 года, является одним из "узких мест" БАМа, который препятствует росту отгрузки угля. Второй тоннель позволит увеличить провозную способность на БАМе с 16 млн т до 100 млн т грузов и, по оценкам "Сибантрацита", обойдется в 60 млрд руб.

Как рассказали РБК источники, знакомые с условиями предлагаемой концессии, правительству предлагается заключить ее на 10 лет: в течение первых пяти лет компания будет строить тоннель, а следующие пять лет - получать арендные платежи от РЖД. Это подтвердил представитель "Сибантрацита".

В сумме арендные платежи "Сибантрацит" оценивает в 150,7 млрд руб. - это компенсация расходов на строительство. Поскольку компания планирует строить тоннель как за счет собственных средств, так и за счет заемных, то рассчитывает на возврат затрат, расходов на обслуживание долга, дохода на предоставленный капитал (15%), налога на прибыль и налога на имущество, перечисляет представитель "Сибантрацита".

По завершении концессии "Сибантрацит" передаст тоннель в собственность государства.

Ранее Институт экономики и развития транспорта (ИЭРТ), который делал для РЖД технико-экономическое обоснование проекта второго Северомуйского тоннеля, оценил его в 261 млрд руб., а сроки строительства - в 10 лет.

Партнер Босова по "Сибантрациту" Александр Исаев в интервью "Коммерсанту" объяснял в июле 2019 года, что скорость и относительная дешевизна проекта в расчетах компании возможна благодаря технологии прорубки тоннеля с двух сторон двумя проходческими щитами. "У нас есть четыре сценария, зависящие от выбора технологических решений, стоимостью от 45 млрд до 51 млрд руб.", - говорил он. В компании неоднократно заявляли, что считают проект окупаемым.

По словам гендиректора агентства "INFOLine-Аналитика" Михаила Бурмистрова, ключевой вопрос концессионного соглашения в том, как распределятся риски. "Сейчас оценка и сроки проекта выглядят фантастически хорошо, учитывая, что РЖД планировал построить его за 10 лет. Поэтому представляет интерес, как в соглашении прописаны санкции за просрочку строительства либо удорожание проекта. РЖД также необходимо будет построить сопутствующую инфраструктуру к тоннелю, поэтому вопрос точности сроков для компании критически важен", - отметил эксперт.

В марте Босов написал письмо президенту Владимиру Путину, в котором попросил предоставить "Сибантрациту" право первоочередного провоза 50 млн т угля в год по БАМу и Транссибу на 25 лет в обмен на инвестиции в строительство Северомуйского тоннеля. Однако другие грузоотправители выступили против предоставления приоритета одной компании в доставке грузов. Позднее приоритетный доступ к инфраструктуре РЖД исключил и вице-премьер Максим Акимов.

Для справки: Название компании: *Сибирский Антрацит, АО (Сибантрацит)* Адрес: 633224, Россия, Новосибирская область, Искитимский район, п. Листвянский, ул. Советская, 2А Телефоны: +7(383)4338999 E-Mail: secretary@sibanthracite.ru Web: <http://www.sibanthracite.ru> Руководитель: *Коломников Сергей Семенович, исполнительный директор*

Для справки: Название компании: *ОАО РЖД* Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2 Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (РосБизнесКонсалтинг 14.11.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Глава ФАС предложил РЖД отказаться от морских портов в пользу БАМа. "РосБизнесКонсалтинг". 15 ноября 2019

Глава ФАС Игорь Артемьев считает, что РЖД следует отказаться от планируемых инвестиций в морские порты и проектов за пределами 2025 года. Компания должна сфокусироваться на своей инвестпрограмме с достройкой БАМа и Транссиба





Глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) предлагает РЖД отказаться от инвестиций в морские порты и "другие неосновные виды деятельности, а также от проектов за горизонтом 2025 года", чтобы госмонополия могла сосредоточиться на реализации своей долгосрочной программы развития до 2025 года. Об этом говорится в письме главы ФАС Игоря Артемьева от 11 ноября министру транспорта Евгению Дитриху и генеральному директору РЖД Олегу Белозерову (копия письма есть в распоряжении РБК, подлинность документа подтвердили в пресс-службе ведомства). В пресс-службе Минтранса подтвердили получение письма.

Какие планы РЖД просит пересмотреть ФАС

Сейчас РЖД участвуют в строительстве сразу нескольких объектов в морских портах, но глава ФАС относит их к неосновным. Вместо того чтобы заниматься ими, РЖД необходимо "совместно с крупными грузоотправителями и операторами вагонного парка определить критические участки в составе инвестпрограммы и сконцентрироваться на их реализации", пишет Артемьев.

РЖД участвуют в строительстве портового терминала Лавна в рамках создания Мурманского транспортного узла, угольного порта Суходол во Владивостоке и планируют получить 10% в сухогрузном порту Тамань в Краснодарском крае. В интервью газете "Коммерсантъ" Белозеров отмечал, что Суходол должен быть запущен в 2021 году, по Лавне заключены соглашения и РЖД уже строят подходы, на которые компания заложила 60 млрд руб. "Что касается Тамани, мы точно не выпускаем этот проект из виду, мы готовы участвовать в нем при более четком формировании модели", — говорил глава госмонополии. Финансовая модель порта Тамани до сих пор не утверждена. Как сообщали в четверг, 14 ноября, источники РБК, планируемые мощности морского порта сократятся более чем в четыре раза, до 15 млн т. В том числе из-за того, что проект покинули угольные компании "Кузбассразрезуголь" Андрея Бокарева и СУЭК Андрея Мельниченко.

На что предлагает обратить внимание ФАС

В ФАС напоминают, что год назад для увеличения пропускной способности инфраструктуры и наращивания объемов грузоперевозок в рамках инвестпрограммы госмонополия отстояла тарифную надбавку на экспорт в размере 8%, отмененную годом ранее. Ожидалось, что это поможет РЖД дополнительно получить до 38,5 млрд руб. выручки, треть из которой — от угольщиков.

Но несмотря на полученные год назад средства от тарифной надбавки, госмонополия не справляется с рядом поставленных в инвестпрограмме задач. По предварительным итогам 2019 года, у РЖД есть "существенное невыполнение мероприятий" по развитию БАМа и Транссиба (не потрачено 39,5 млрд руб.), подходов к морским портам Азово-Черноморского и Балтийского бассейнов (не расходованы 29,8 млрд руб. и 6 млрд руб. соответственно), а также по обеспечению роста транзитного контейнерного потока (не потрачено 14,8 млрд руб.). Вследствие этого снижается погрузка на сети в перевозке угля и черных металлов, говорится в письме.

Как сообщили РБК в РЖД, компания "выполнит все взятые на себя в рамках долгосрочной программы развития (ДПР) обязательства, в том числе по целевым показателям инвестпроектов". "РЖД не останавливают своих планов по развитию грузовых перевозок и логистики в увязке с внедрением цифровизации, улучшением качества работы пассажирского комплекса, повышением эффективности всей компании, — отмечают в РЖД. — Следует отметить, что ход реализации ДПР будет ежегодно публично аудироваться внешней экспертной организацией, любые рассуждения на тему невыполнения ДПР в настоящее время следует считать спекуляциями". В компании подчеркивают, что реализация программы развития БАМа и Транссиба — "это не односторонний документ развития инфраструктуры за счет государства": "Инвестиции подразумевают прирост перевозок по заявленным направлениям".

Несколько недель назад глава РЖД признавал, что погрузка на сети в 2019 году при негативном сценарии может упасть на 0,5%. Однако компания намерена к 2021 году наверстать отставание по погрузке от долгосрочной программы развития, анонсировал Белозеров. Проблемы с реализацией проектов из инвестпрограммы РЖД связывали с невыполнением подрядными организациями договорных обязательств, сообщали источники РБК.

По мнению гендиректора исследовательского агентства InfraNews Алексея Безбородова, развитие подходов к портам и припортовых станций дает практически немедленный эффект для РЖД и для экономики страны. А развитие БАМа, Транссиба и других инфраструктурных проектов долгосрочнее. "Так что я бы поддержал РЖД в том смысле, что при ограниченности в финансировании сперва делаются нужные вложения с быстрой отдачей, а потом — инвестиции с длинной отдачей. А припортовые станции и подходы к портам будут приносить тарифную выручку", — отметил эксперт.

Изменение конъюнктуры рынка угля требует от РЖД изменения подходов к оценке рисков инвестиций в портовые активы, отмечает гендиректор компании "INFOline-Аналитика" Михаил Бурмистров. "Как показал пример Тамани, снижение цен на уголь может поставить под угрозу инвестиции РЖД, так как грузоотправители окажутся не готовы финансировать терминалы и выполнять контракты ship-or-pay. Но ФАС не вполне адекватно оценивает влияние РЖД на погрузку", — сказал эксперт. При сложившейся



неблагоприятной конъюнктуре монополия сделала "в целом адекватные тарифные скидки", а дальнейшие изменения в тарифах могли бы привести к сокращению доходов, пояснил Бурмистров.

Что еще предлагает ФАС для решения проблем РЖД

В ФАС "полагают необходимым на ведомственном и корпоративных уровнях обеспечить безусловное выполнение менеджментом РЖД своих обязательств по долгосрочной программе развития".

Для этого, как указывает Артемьев в письме, РЖД следует:

применять тарифные скидки, которые будут стимулировать перенаправление грузов с востока на другие направления;

рассмотреть возможность привлечения ресурсов Минобороны;

разобраться с причинами отказов в перевозках, принять меры в увеличении интенсивности движения за счет современных технологий;

организовать пакетный график на ремонтируемых участках БАМа и Транссиба (когда на межстанционном перегоне одновременно может находиться несколько поездов).

Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2 Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: http://rzd.ru/ Руководитель: Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (РосБизнесКонсалтинг 15.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Цель – рост поездопотока. "Гудок". 15 ноября 2019

Увеличение пропускной способности Забайкальской железной дороги имеет множество слагаемых. Несмотря на сохраняющиеся "узкие места" в работе инфраструктуры и хозяйства перевозок на Забайкальской железной дороге грузооборот в этом году в целом по магистрали вырос на 2,8%.

Рост показателей перевозок на железнодорожном транспорте экономически объясняется активизацией торговли с Китаем. Это не только сказывается на объёмах работы на станции Забайкальск и в направлении Южного хода ЗабЖД, но и требует увеличения ресурсов и производительности железнодорожного транспорта. Забайкальская железная дорога в этом процессе является ключевым филиалом ОАО "РЖД". Её интенсивное развитие, как и всего Восточного полигона РЖД, обеспечивает рост передачи поездов по стыковым станциям, а также рост показателей качества эксплуатационной работы.

Хорошим подспорьем этому является реализация технологии работы железных дорог полигона в едином створе. Чётный поездопоток вырос за 2018 год на 4% и продолжает расти в нынешнем году. Гибкие плечи работы локомотивных бригад, увеличение транзитности технических станций позволили улучшить качество эксплуатационной работы.

Забайкальские движенцы представили руководству Центральной дирекции управления движением план мероприятий, направленных на безусловное выполнение заданий правления ОАО "РЖД" в 2019 году и неуклонно следуют ему на протяжении всего периода. К тому же улучшить качество эксплуатационной работы позволили гибкие плечи для локомотивных бригад.

В результате была обеспечена положительная динамика выполнения планов участковой скорости, среднесуточной производительности локомотива и среднего веса поезда.

Ключевую роль в повышении эффективности перевозочного процесса сыграла минимизация потерь в скорости движения поездов.

Применение технологии организации движения соединённых поездов также сформировало условия для бесперебойного пропуска составов с грузами по участкам, где ведутся путеремонтные работы по методу "закрытого перегона". Он предусматривает закрытие одного пути для движения поездов на несколько суток и организацию на нём широкого фронта работ в круглосуточном режиме с привлечением большого количества тяжёлой путевой техники и специального подвижного состава.

Оборудование в хозяйствах инфраструктуры пока не позволяет избежать отдельных недостатков и требует масштабной модернизации. В частности, при взятом курсе на увеличение длины и веса поездов, проводимых на участках обслуживания локомотивного депо Могоча, остаются лимитирующие зоны контактной сети, когда между движением поездов необходимо соблюдать определённый интервал. Существует понятие пакета, когда следующие один за другим грузовые составы чередуются по весу поезда и мощности локомотива. Большинство таких лимитирующих зон сосредоточено в районе станций Кислый Ключ и Пеньковская. Таким образом, движенцы просто не могут пускать здесь поезда чаще.

Следует отметить, что технологические и организационные мероприятия, которые были приняты руководством ЗабЖД, дали положительный импульс всему перевозочному процессу. Теперь очередь за решением задачи увеличения пропускной и провозной способности дороги. А она решается за счёт модернизации инфраструктуры и ликвидации "узких мест". Готовность Забайкальской железной дороги к



пропуску возрастающего поездопотока просто невозможна без увеличения скоростей. Для этого ежегодно принимаются усилия по техническому перевооружению железнодорожной инфраструктуры, включая модернизацию пути, усиление мощностей тяговой энергетики, совершенствование систем автоматики и телемеханики.

Совершенствование производственных мощностей инфраструктуры создаёт задел для циклического процесса развития всей отрасли в целом, поскольку такое качественное обновление даст железнодорожному транспорту возможность своевременного и эффективного выполнения возложенных на него задач и новые конкурентные преимущества на рынке перевозок грузов. (Гудок 15.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Птица-стройка. "Коммерсантъ". 19 ноября 2019

Наталья Скорлыгина о деньгах и железнодорожных строителях

На прошлой неделе РБК рассказал о письме руководителя ФАС Игоря Артемьева, где тот предлагал ОАО РЖД отказаться от инвестиций в морские порты. Посыл был очень понятным: нужно бросить побочные проекты и заняться узкими местами инфраструктуры - прежде всего БАМом и Транссибом. Побочные - это порты Суходол, Лавна, возможно, Тамань, где монополия планировала поучаствовать в будущих доходах от перевалки.

Но, на мой взгляд, такая постановка вопроса была куда уместнее год назад, когда ОАО РЖД просило больше денег на инвестпрограмму, чем сегодня, когда деньги есть, но катастрофически не осваиваются. В прошлом году ФАС увековечила экспортную надбавку в 8% и повышение тарифа на порожняк на 6%, эти меры были призваны ликвидировать дефицит долгосрочной инвестпрограммы ОАО РЖД.

Сейчас, обратите внимание, в выступлениях руководства ОАО РЖД вообще не звучит рефрен "денег нет". Ситуация иная - монополия недоосваивает инвестпрограмму: в этом году на БАМ и Транссиб не потрачено 26 млрд руб., а в 2020-2022 годах, по экспертному заключению совета потребителей ОАО РЖД, лимиты на Восточный полигон сократятся еще на 161 млрд руб. Монополия пока закрывает дыру закупкой локомотивов, но там, где рельсов в принципе нет, локомотив не выглядит достойной заменой.

Значительная часть корректировок инвестиций связана с подрядчиками. Монополия щепетильничает и не называет компании, чьи усилия, а точнее их отсутствие, привели к сложившейся ситуации. Судя по реакции профильных ведомств: мол, ведется подготовка актов, которые помогут подрядчикам действовать беспрепятственно, - часть проблемы связана с наличием нормативных барьеров.

В то же время монополия планирует привлечь военных к достройке БАМа, намекая, что строителей остро не хватает просто физически. Если ФАС верит в наличие проблемы со стройкой - а судя по тому, что господин Артемьев поддерживает мобилизацию ресурсов Минобороны, она верит, - следует предположить, что бороться стоит не с некорректным направлением инвестиций.

Добро бы, если бы проекты, которые ФАС причисляет к непрофильным, оттягивали на себя строительный ресурс. Но ведь они пока находятся в начальной стадии реализации, а Тамань, мягко говоря, в предначальной. Те портовые мероприятия, в рамках которых ОАО РЖД действительно оплачивает масштабные строительные работы, - развитие подходов к портам Северо-Запада и Азово-Черноморского бассейна, - как и БАМ, входят в комплексный план модернизации инфраструктуры, то есть их государственная важность признана.

И тут возникает вопрос: что именно монополия не сделала и что должна сделать, чтобы добыть строителей и дать им наконец денег? Но на него, увы, предложения ФАС, несмотря на всю стройность, не дают ответа.

Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2
Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (Коммерсантъ 19.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Поправки сэберегут время. "Гудок". 20 ноября 2019

ОАО "РЖД" предлагает снять часть ограничений при строительстве инфраструктуры. Вчера на XIII Международном форуме "Транспорт России" состоялась отраслевая конференция "Строительство железных дорог. Новые задачи и механизмы их реализации". Участники дискуссии обсудили развитие железнодорожной





инфраструктуры и пришли к выводу, что для успешного выполнения Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года уже сейчас необходимы нормативно-правовые преобразования.

"С 2013 по 2019 год в ходе модернизации Байкало-Амурской (БАМ) и Транссибирской (Транссиб) магистралей выполнен колоссальный объем работы на общую сумму более 444 млрд руб., – заявил, открывая конференцию, руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Владимир Чепец. – В настоящий момент в постоянную эксплуатацию введено 34 станции – это 158,5 км путей, 28 разъездов, 154 км дополнительных главных путей, 40 тяговых подстанций, 15 постов секционирования. Произведена реконструкция контактной сети, обновлено почти 5 тыс. км путей и многое другое. Можно сделать вывод, что целевые показатели выполнены в полном объеме".

По его словам, в целях наращивания транзитного потенциала страны в ходе реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года планируется в полтора раза увеличить пропускную способность БАМа и Транссиба – до 180 млн тонн грузов в год, сократить время перевозки контейнеров по железной дороге с Дальнего Востока до западной границы России до семи дней, а общий объем транзитных перевозок контейнеров увеличить в четыре раза.

"Также планируется улучшить пропускную способность железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов. Через пять лет общий объем перевозок к этим портам должен достигнуть 125 млн тонн в год", – заключил Владимир Чепец.

Как отметил заместитель генерального директора ОАО "РЖД" Андрей Макаров, холдинг сегодня сталкивается с наличием административных и временных ограничений, предусмотренных действующей нормативно-правовой базой.

"Мы совместно с Министерством транспорта РФ подготовили проект о внесении изменений в федеральный закон "О железнодорожном транспорте" в целях реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. Он включает в себя положения о возможности выполнения подготовительных работ до получения разрешения на строительство, упрощения изъятия земельных участков и сокращения срока проведения государственной экологической экспертизы. Эти предложения получили поддержку председателя Правительства РФ Дмитрия Медведева", – пояснил Андрей Макаров.

Также, по его словам, перевозчик в тесном сотрудничестве с Минтрансом РФ подготовил проект изменений в федеральный закон "Об охране озера Байкал".

"Сегодня мы не имеем возможности реализовывать часть проектов, направленных на развитие инфраструктуры Восточного полигона, поскольку они территориально будут располагаться в особо охраняемой природной зоне. Мы не можем начать там движение различной техники, не можем проводить грузовые работы, не можем вести рубку леса, а всё это непременно связано с прокладкой путей. Мы нашли в этом вопросе взаимопонимание с Министерством природы РФ. Ожидаем, что уже в следующем году эти ограничения на реализацию проектов ОАО "РЖД" будут сняты", – заключил Андрей Макаров.

Для справки: Название компании: *ОАО РЖД* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Телефоны: *+7(499)2629901* Факсы: *+7(499)2629095* E-Mail: *info@rzd.ru* Web: *http://rzd.ru/* Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (Гудок 20.11.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Габариты требуют точности. "Гудок". 20 ноября 2019

Ход выполнения программы мероприятий по приведению объектов инфраструктуры полигона Московской магистрали к требованиям правил технической эксплуатации железных дорог РФ 12 ноября обсудила Региональная оперативная комиссия. Заседание прошло под председательством главного инженера МЖД Дмитрия Шустова.

В 2019 году по этой программе на Московской железной дороге приведено к требованиям ПТЭ около 3 тыс. объектов, на что было освоено свыше 16 млрд руб., сказал Дмитрий Шустов. Более 6 тыс. объектов будут приведены к требованиям ПТЭ в предстоящие годы.

Около 77% таких объектов находятся в хозяйстве пути, где выявлено более 6 тыс. негабаритных мест, половина из которых вдоль главных путей, остальные – вдоль приемоотправочных путей, отметил начальник Московской дирекции инфраструктуры Михаил Старовойтов. 48% негабаритных мест находятся в Московско-Курском регионе, 17% – в Московско-Смоленском регионе. На полигоне МЖД есть негабаритные места, где пропуск негабаритного груза может осуществляться лишь по неправильным путям перегонов с ограничением по скоростям либо по приемоотправочным путям станций. Негабаритные места имеются в хозяйстве энергетики, доложил начальник Московской дирекции по энергообеспечению Николай Ивлев.



Работа по устранению недостатков начинается с выявления негабаритных мест. Об обеспечении диагностики габаритных характеристик объектов инфраструктуры МЖД доложил начальник Московского центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры Сергей Пономарёв.

Затем на Региональной оперативной комиссии с докладами о принимаемых мерах выступили руководители ключевых хозяйств Московской магистрали. Было отмечено, что негабаритное место порой возникает неожиданным образом. В ходе активно ведущегося на МЖД нового строительства и модернизации инфраструктуры, в том числе пассажирской, в габаритном месте устанавливаются новые приборы и устройства, дополнительные удобства для пассажиров. В результате нечёткой координации действий разных хозяйств, нацеленных на улучшения, как бы невзначай и внезапно возникает незначительное отклонение от габаритных характеристик объектов инфраструктуры. А даже самое маленькое отклонение уже требует незамедлительного реагирования, подчёркивали в докладах выступавшие.

Региональная оперативная комиссия наметила план конкретных мероприятий на 2020 год по приведению объектов к требованиям ПТЭ, а также недопущению роста числа объектов, требующих вмешательства. (Гудок 20.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Окна" взяли на контроль. "Гудок". 28 ноября 2019

О том, как провести ремонтную кампанию и сохранить при этом необходимые объёмы пропуска поездов, говорили на технико-технологическом совете

Более 560 км железнодорожных путей отремонтировано в границах Дальневосточной магистрали в ходе летней путевой кампании 2019 года. Ремонт пути, замена стрелочных переводов, укладка бесстыкового пути позволили повысить скорость движения поездов на главных и 32 станционных путях, а также на 360 км сократить протяжённость пути на деревянных шпалах.

Однако отставания от графика избежать не удалось. Предварительные итоги ремонтно-путевых работ этого года, причины отставаний, а также планы на будущий год обсудили на технико-технологическом совете, прошедшем 22 ноября в Хабаровске под председательством начальника Дальневосточной железной дороги Николая Маклыгина. В совещании также принял участие заместитель начальника Центральной дирекции управления движением по Восточному полигону Ринат Хабибулин.

– Нам необходимо совместить объёмы работы с объёмами пропуска поездов, – подчеркнул, начиная совещание, Николай Маклыгин. – Для этого необходимо пошаговое планирование рабочих "окон" от каждой задействованной дирекции и каждого региона. Мы все должны быть ориентированы на то, чтобы "окно" состоялось. Для нас конечный результат – пропуск поездов. Чем лучше будет путь, тем лучше поедут поезда.

В этом году оздоровление железнодорожного пути по основным видам работ было запланировано в объёме 564,9 км. Капитальный ремонт пути с использованием новых материалов по плану составил 250,1 км, сделано 98%. На участках капитального ремонта пути с использованием старогодних материалов укладка рельсошпальной решётки выполнена в полном объёме, а это 218,3 км, но укладка плетей пока составляет 78% от плана – 149,3 км. Также есть отставания на участках, где производится замена рельсов и комплектов стрелочных переводов.

По прогнозам Дальневосточной дирекции по ремонту пути, о которых в своём докладе сказал начальник дирекции Максим Богомолов, к концу летней путевой кампании должно быть выполнено 685,2 км – это максимальные объёмы за историю дирекции пути. И если план всё же удастся выполнить, то у Дальневосточной железной дороги будет первое место на сети по объёмам выполненных работ.

Что касается "окон", то Максим Богомолов привёл следующие данные – непосредственно ДРП недополучила 3995 часов. Начальник дирекции подчеркнул, что это точные цифры, выявленные специалистами ДРП и Дальневосточной дирекции управления движением.

– Были допущены 32 часа передержек, это намного меньше уровня прошлого года. Руководством Центральной дирекции по ремонту пути было принято решение, что все передержки продолжительностью более двух часов разбирает лично начальник дирекции с вызовом руководителей путевых машинных станций в Москву, – отметил Максим Богомолов. – В этом году у нас были назначены 29 руководителей машинных станций при том, что по сети работает 101 станция. То есть на нашем полигоне базируется третья часть. Я говорю об этом к тому, что каждый начальник ПМС знает и понимает, что за передержки "окон" градус ответственности с каждым годом только растёт.

В 2020 году ремонтные работы запланированы на 552 км пути, что на 12,9 км меньше объёмов 2019 года. Это связано с небольшим сокращением объёмов основных составляющих ремонтной кампании. На прежнем уровне останутся только значения укладки стрелочных переводов на железобетонном основании – 199 комплектов, как и в 2019 году. (Гудок 28.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Инфраструктура не успевает за бизнесом. "ИА РЖД-Партнер.ру". 29 ноября 2019

Общий объем инвестиций в федеральные проекты инфраструктуры на период 2019–2024 гг. составит 2,2 трлн руб., в том числе 160,9 млрд выделит Москва, 70,6 млрд – ФНБ, 186,5 млрд – федеральный бюджет и 1,8 трлн руб. – ОАО "РЖД".

"Это проекты железнодорожного транспорта и транзита, коммуникации между центрами экономического роста, высокоскоростного железнодорожного сообщения и, конечно, Северного морского пути. Говоря конкретнее, в период 2019–2024 гг. в проекты модернизации железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба вложат 666,4 млрд руб., и с каждым годом на Восточном полигоне будет возрастать суммарная провозная способность и суммарная наличная пропускная способность", – отметил на форуме "Инфраструктурные инициативы бизнеса" Антон Рышков, начальник департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО "РЖД".

Также были рассмотрены другие ключевые проекты железнодорожного транспорта: развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, мероприятия по увеличению транзитного контейнеропотока в 4 раза, в том числе проект "Транссиб за 7 суток", реконструкция участка Морозовская – Волгодонская, электрификация участка Ртищево – Кочетовка, развитие направления Пермь – Соликамск, строительство западного обхода Саратовского узла, развитие Пермского железнодорожного узла со строительством мостового перехода. Однако представители бизнеса сообщили, что развитие инфраструктуры не успевает за темпами развития бизнеса, особенно остро ситуация стоит на дальних подъездах к портам и крупным угольным разрезам.

"Сегодня нам жизненно необходим баланс между проектами, реализуемыми РЖД, и проектами добывающих компаний. А баланса, к сожалению, нет, при этом РЖД еще на 3 года растягивают проект инвестирования в модернизацию Восточного полигона. С каждым годом добыча угля в России возрастает, за 15 лет – с 2002 до 2017 год – добыча выросла с 253 млн до 409 млн т, при этом внутреннее потребление почти не меняется, соответственно, увеличивается экспорт. И помимо увеличения нагрузки на порты возрастает нагрузка на пути общего пользования. Ежегодно строятся новые погрузочные терминалы, новые причалы и даже новые порты, однако РЖД не всегда успевают обеспечить нововведенные мощности соответствующей подъездной инфраструктурой", – высказался Эльмар Камаев, первый заместитель генерального директора АО "ВаниноТрансУголь". ([ИА РЖД-Партнер.ру](http://ia.rzd-partner.ru) 29.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Смарт-поезда вместо тяжёлых грузовиков. "Гудок". 3 декабря 2019

Региональная оперативная комиссия обсудила ход внедрения прогрессивных грузовых сервисов на МЖД. Проблемы предоставления транспортно-логистических услуг и развития перспективных транспортных продуктов на Московской железной дороге обсуждены 26 ноября на Региональной оперативной комиссии. Заседание с участием руководителей ключевых дирекций и служб прошло под председательством первого заместителя начальника МЖД Александра Шинкарёва.

Одним из центральных направлений конструктивного и долгосрочного сотрудничества с крупными клиентами Московской магистрали является сервис по организации грузовых перевозок с согласованным графиком отправления и прибытия.

– По итогам работы за 10 месяцев 2019 года к перевозке принято 3120 поездов по расписанию, при этом контейнерные поезда составляют 77% от общего числа поездов перевозимых с использованием данной услуги, – доложил начальник Московского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Сергей Богданов.

Востребован и пользуется спросом у клиентов сервис "Грузовой экспресс", который включён в линейку транспортно-логистических услуг. Все вагоны грузового экспресса следуют на определённую станцию назначения и совершают минимальное число остановок в пути, обходя сортировочные станции. Основным конкурентным преимуществом данного транспортного продукта является возможность включения в состав грузового поезда даже одного вагона, независимо от его типа. При этом заявка принимается от всех желающих клиентов.

С 2019 года проводится формирование поездов с ускоренной доставкой со станции Лосиноостровская. С октября организованы аналогичные перевозки со станции Перово в направлении станции Инская Западно-Сибирской железной дороги. Кроме того, возобновлены перевозки со станции Орехово-Зуево в направлении Хабаровска. Интерес клиентов к ним повысился после проведения промоутерских акций и дополнительного информирования грузоотправителей о преимуществах сервиса "Грузовой экспресс".

– За 10 месяцев 2019 года сформировано и отправлено 37 грузовых экспрессов, в состав которых включено более 1164 вагонов с различными грузами. На Московской железной дороге сервис "Грузовой



экспресс" активно используется компанией АО "ПГК" для обеспечения комплексного обслуживания своих клиентов по станции Перово, – сообщил Сергей Богданов. – Также в рамках отдельного договора услуга предоставляется для компании "РЖД Логистика". Со стороны АО "ФГК" также заявлено о желании воспользоваться выгодной услугой.

Для повышения эффективности перевозок крупнейших предприятий полигона МЖД в этом году на договорной основе производится формирование станционных маршрутов. Всего за 10 месяцев посредством предоставления таких услуг и подбору вагонов по конкретным признакам на Московской магистрали сформировано 1245 поездов.

В частности, для ООО "Газпромтранс" и ООО "Трансойл" такие маршруты формируются по станции Перово в направлении станции Яничкино с подбором групп порожних вагонов-цистерн под светлый и тёмный налив.

Для имеющего наивысшие на МЖД показатели по отгрузке ПАО "Михайловский ГОК" такие маршруты формируются по станции Брянск-Льговский в направлении станции Курбакинская с подбором групп порожних полувагонов под погрузку по назначениям (прямое и экспорт).

Помимо этого, на Московской дороге совместно с АО "ПГК" осуществляется проект для холдинга "Евроцемент Групп" по распределению отправительских маршрутов гружёных цементовозов на одной из главных сортировочных станций столичной магистрали – Бекасово-Сортировочное.

Для расширения географии сервиса сейчас готовится предоставление аналогичных услуг для АО "РЖД Логистика" в интересах холдинга "Евраз". Рассматривается возможность распыления на станциях МЖД отправительских маршрутов с грузом "чёрные металлы".

В 2019 году наблюдается тенденция увеличения спроса клиентов на услугу по подаче и уборке вагонов на железнодорожные пути необщего пользования станций под грузовые операции по графику.

В III квартале 2019 года при участии ПАО "ТрансКонтейнер", Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом, а также совместно с компаниями "Фрейт Вилладж Калуга" и ООО "Логбокс" в тестовом режиме организован пилотный проект "Смарт-логистика", решающий злободневную проблему "последней мили".

Перевозка контейнеров производится укороченными поездами-шаттлами по маршруту Ворсино (Калужская область) – Ступино (Московская область) – Ворсино. Дальность перевозки составляет 143 км. Предполагается, что такие смарт-поезда смогут заменить доставку контейнеров большегрузным автотранспортом непосредственно из Ворсино на станцию назначения. "Шаттлы" будут курсировать в составе семи 80-футовых фитинговых платформ. По итогам тестирования компанией "РЖД" будет принято решение о регулярности этих поездов.

Базовая идея проекта "Смарт-логистика" состоит в создании для Московской агломерации за пределами МКАД мощного терминально-логистического центра (ТЛЦ), который позволит разделить поступающий сейчас в Москву по железной дороге контейнерный грузопоток на две составляющие – непосредственно для московских потребителей и для клиентов, расположенных за пределами МКАД.

Использование этого прогрессивного сервиса позволит обходиться без крупнотоннажных фур при доставке грузов. Вместо них будут организованы перевозки между распределительными терминалами короткими поездами с последующей доставкой до места малотоннажными автомобилями. Избавление от тяжёлых и неповоротливых фур, загромождающих шоссейные магистрали, выгодно и для разгрузки улично-дорожной сети в Москве и агломерации, и для экологии в Московском регионе.

О взаимодействии Московской дирекции управления движением с МТЦФТО по развитию транспортно-логистических услуг рассказал её начальник Сергей Кобзев. Движенцы окажут поддержку грузопотокам оптимальными скоростями и расписанием, "пробок" на дороге не будет. Ситуацию в регионах и их планы в этой сфере представили заместители начальника МЖД по территориальному управлению Игорь Домбровский, Сергей Дмитров и Мухарбек Озиев. Так, в Курском регионе назрел вопрос ускоренной доставки зерновой продукции, качество которой год от года растёт, а вместе с качеством и спрос потребителей. В связи с этим необходимо улучшить технологию вывоза зерна, развивать перспективные "зерновые" станции Удобрительная и Отрешково.

– Наши инфраструктурные возможности широкие и не до конца ещё задействованные. Надо вести непрерывный, целенаправленный поиск новых грузоотправителей, бороться за каждую тонну груза, – подвёл итог Александр Шинкарёв. – Для нас, железнодорожников, это жизненная необходимость. (Гудок 03.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Новости зарубежных железных дорог

В данном разделе приведены информационные сообщения о производственных и финансовых показателях транспортно-экспедиторских зарубежных компаний, железнодорожных зарубежных компаний, строительство и реконструкция железных дорог за рубежом, закупка зарубежными железнодорожными компаниями подвижного состава, осуществление грузоперевозок (в том числе тарифы на железнодорожные грузоперевозки, правила перевозки грузов, технологии управления грузоперевозками).

Досрочно выполнен План перевозок грузов ОСЖД между РК и КНР.

15 ноября 2019 года досрочно выполнен План Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) по объему перевозок грузов через пограничные железнодорожные переходы Казахстана и Китая на 2019 год.

Согласованный план перевозок на текущий год составлял 15 млн. тонн.

Перевозка экспортного груза из РК в КНР с начала этого года выросла на

24,8% по сравнению с показателем минувшего года. Это стало возможным благодаря совместным усилиям железнодорожников двух стран.

"Для выполнения Плана перевозок неоднократно проводились встречи между специалистами АО "НК "Азастан темір жолы" и ГК "Китайские железные дороги", их дочерних организаций - АО "КТЖ-Грузовые перевозки" и ООО "Урумчийская железная дорога", на которых рассматривались вопросы обеспечения беспрепятственного приема-передачи поездов, эффективного использования мощности переходов, а также взаимодействия с причастными государственными органами. Большая заслуга работников Алматинского отделения ГП, станции Достык и Алтынколь, которые обеспечивали четкую и своевременную организацию работы по приему-передаче грузов.

Мы уверены, что отношение, основанное на дружбе и взаимопонимании, и в дальнейшем будут развиваться и укрепляться на благо процветания железнодорожного транспорта двух стран", - отметил руководитель филиала АО "КТЖ-Грузовые перевозки"-Алматинское отделение перевозок" Нурым Жаниязов.

Оценив динамичный рост грузопотока, на 2020 год запланирован объем перевозок на уровне 18 млн. тонн.

Напомним, Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) создана в 1956 году. Деятельность ее направлена на выполнение задач по развитию международных железнодорожных перевозок пассажиров и грузов, повышению их конкурентоспособности на евразийском пространстве, совершенствование международного транспортного права.

Количество стран - членов ОСЖД достигло 29.



Для справки: Название компании: *Национальная компания Казахстан темір жолы, АО (НК КТЖ, Казахстан темір жолы)* Адрес: *010000, Республика Казахстан, Нур-Султан, ул. Конаева, 6* Телефоны: *+7(7172)930113; +7(7172)604301; +7(7172)603864; +7(7172)900325; +7(7172)603867; +7(7172)604281; +7(7172)604233* E-Mail: temirzhol@railways.kz Web: <http://www.railways.kz> Руководитель: *Мынбаев Сауат Мухаметбаевич, Председателя Правления; Илькявичюс Адамас, председатель Совета директоров; Мамин Аскар Узакпаевич, президент* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 18.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

В январе-ноябре объем железнодорожных грузоперевозок увеличился на 10%. (ЮКЖД)

Исполняющий обязанности генерального директора ЗАО "Южно-Кавказская железная дорога" Олег Шаталов на селекторном совещании 2 декабря подвел итоги работы железной дороги в январе-ноябре 2019 года. Как отметил О.Шаталов, в целом в отчетный период сохранилась положительная динамика перевозок: объем железнодорожных грузоперевозок превысил плановый показатель на 7,6%, а прошлогодний – на 10%; на 11% по сравнению с 11-ю месяцами прошлого года выросло число пассажиров железнодорожного транспорта, превысив отметку в 400 тысяч человек. При этом пассажирские перевозки в международном сообщении увеличились на 23%, в местном – на 12%.

В отчетный период текущего года были улучшены и такие качественные показатели работы железной дороги как, в частности, средний вес поезда, среднесуточная производительность локомотива, участковая и техническая скорости.

В рамках модернизации инфраструктуры и путевого хозяйства 11 месяцев года было уложено 29 076 шпал, из которых более 6,1 тыс – новых деревянных и 20 тыс. – новых железобетонных, капитально отремонтировано 8 км пути, планово-предупредительная выправка произведена на 74 км.



Продолжаются работы по обновлению инфраструктуры хозяйств электрификации и энергоснабжения, автоматики, телемеханики и связи.

Для справки: Название компании: Южно-Кавказская железная дорога, ЗАО Адрес: 0005, Армения, Ереван, пр. Тиграна Меца, 50 Телефоны: +374(60)463444; +374(10)575002; +710(374)10572722; +710(374)10573674 E-Mail: mail@arway.am Web: <http://www.ukzhd.am> Руководитель: Валько Сергей, Генеральный директор (INFOline, ИА (по материалам компании) 03.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Казахстанские и Литовские железнодорожники обсудили вопросы сотрудничества в сфере грузовых перевозок.

27 ноября текущего года в г. Вильнюс делегация АО "НК "Казакстан темір жолы" во главе с Управляющим директором - Председателем Правления АО "КТЖ-Грузовые перевозки" Кайратом Саурбаевым встретилась с Министром транспорта и коммуникаций Литвы Ярославом Наркевичем при участии руководителя АО "Литовские железные дороги" Мантаса Бартушки.



В ходе встречи обсуждены вопросы дальнейшего развития сотрудничества в сфере грузовых перевозок. Рассмотрены меры по увеличению объемов перевозок в направлении Литвы, экспорта казахстанского угля и зерна через порты Литвы, а также возможность осуществления перевозок скоропортящихся продуктов (рыбы, птицы и др.) путем обратной загрузки рефрижераторных контейнеров АО "KTZ Express", следующих в направлении Китай - Европа.

Стороны поделились опытом реформирования железнодорожной отрасли. Речь шла об организации движения поездов с учетом множества частных перевозчиков, основных направлениях развития железнодорожного транспорта.

Во время рабочей поездки казахстанские железнодорожники проявили интерес к информационным системам, позволившим литовским коллегам автоматизировать технологические процессы перевозок.

Делегация АО "НК "КТЖ" посетила Клайпедский государственный морской порт, ознакомилась с его деятельностью и спецификой работы стивидорской компании. Для осмотра акватории порта была организована экскурсия на судне. Представители литовской стороны поделились планами по улучшению инфраструктуры и дальнейшему развитию морской гавани.

Для справки: Название компании: Национальная компания Казакстан темір жолы, АО (НК КТЖ, Казакстан темір жолы) Адрес: 010000, Республика Казахстан, Нур-Султан, ул. Конаева, 6 Телефоны: +7(7172)930113; +7(7172)604301; +7(7172)603864; +7(7172)900325; +7(7172)603867; +7(7172)604281; +7(7172)604233 E-Mail: temirzhol@railways.kz Web: <http://www.railways.kz> Руководитель: Мынбаев Сауат Мухаметбаевич, Председателя Правления; Илькьявичюс Адамас, председатель Совета директоров; Мамин Аскар Узакпаевич, президент (INFOline, ИА (по материалам компании) 29.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Министр анонсировал рассмотрение вопроса дальнейшей работы Кравцова во главе УЗ.

В МИУ планируют рассмотреть вопрос эффективности управления ж/д компанией.

В ближайшее время Министерство инфраструктуры Украины намерено рассмотреть вопрос относительно дальнейшей работы Евгения Кравцова, который возглавляет АО "Укрзализныця".

Об этом пишет ЦТС со ссылкой на агентство Интерфакс-Украина, которое цитирует слова министра инфраструктуры Владислава Криклия.

"По "Укрзализныце" премьер-министр уже дал оценку, что есть много замечаний как к тому, что происходило внутри, так и к управлению. Поэтому, я думаю, в ближайшее время мы этот вопрос рассмотрим, и будет решена дальнейшая судьба Кравцова", - сказал Криклий сегодня, 28 ноября, на брифинге во Львове.

Также министр заявил, что госсекретарь Мининфраструктуры Андрей Галушак "никак не может влиять на "Укрзализныцю".

"К Галушаку замечаний нет, и к локомотивам он точно не имеет никакого отношения. Более того, мы были бы рады, чтобы хоть кто-то имел какое-то отношение к локомотивам, потому что последний раз, когда они закупились, это контракт с General Electric (контракт был подписан в феврале 2018 года. - ЦТС)", - сказал Криклий.

Напомним, что в середине текущего месяца премьер-министр Украины Алексей Гончарук заявил о возможных кадровых решениях в УЗ. "Мы будем принимать по этому поводу кадровые решения в



ближайшее время, поскольку продолжать работать так, как они сейчас работают, невозможно", - сказал он 15 ноября.

В ответ на это замечание наблюдательный совет АО УЗвыступил с отчетом о проделанной работе поблагодарил главу правительства за то, что тот указал на недостатки в управлении компанией.

В сентябре министр инфраструктуры Владислав Криклий допускал, что, если произойдет разделение "Укрзализныци" на трех операторов, то руководителем одного из них, гипотетически, мог бы стать нынешний председатель правления АО УЗ Евгений Кравцов. (Центр транспортных стратегий 28.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Набсовет "Укрзализныци" убежден в необходимости анбандлинга УЗ и превращения ее в холдинг.

Члены набсовета уверены, что разделение на отдельные операционные подразделения будет уместным в целях либерализации рынка ж/д перевозок.

Наблюдательный совет АО "Укрзализныця" провел обсуждение вопросов ускорения либерализации услуг перевозок ж/д транспортом и усиления конкуренции в частном секторе в свете недавнего указа президента и плана мероприятий по трансформации "Укрзализныци".

Как пишет ЦТС, обсуждение состоялось еще 13-15 ноября, но о некоторых его деталях в "Укрзализныце" сообщили лишь сегодня.

Так, по имеющейся информации, члены наблюдательного совета обсудили ключевые изменения в структуре и деятельности компании, необходимые для разделения услуг "Укрзализныци" на отдельные операционные подразделения, в том числе грузовых и пассажирских перевозок, капитальных ремонтов, оператора инфраструктуры.

"После анализа опыта других европейских стран и обязательств Украины по международным соглашениям о доступе к инфраструктуре наблюдательный совет пришел к предварительному заключению, что по крайней мере на начальном этапе трансформации "Укрзализныци" для достижения целевой либерализации и конкуренции, а также равноправного доступа к активам инфраструктуры целесообразным представляется проведение анбандлинга услуг "Укрзализныци" на отдельные операционные подразделения в виде структуры "холдинговой компании", - говорится в сообщении УЗ.

В набсовете АО УЗ убеждены, что именно "такой подход позволит обеспечить надлежащую и упорядоченную реорганизацию компании и эффективное управление активами, человеческими ресурсами, распределение финансовых и других активов и обязательств между новыми субъектами, а также будет способствовать реализации общественно важных обязательств по финансированию пассажирских перевозок, образованию оператора инфраструктуры".

В ближайшее время набсовет намерен представить свое видение пути реформирования компании для обсуждения руководству Министерства инфраструктуры, а далее обсудить это с профсоюзами, депутатами, клиентами, держателями облигаций и МФО.

Напомним, что ранее в УЗ заявляли, что разделение предприятия на трех операторов - грузового, пассажирского и инфраструктурного - планируется завершить до конца 2021 года.

8 ноября президент Украины подписал указ №837/2019, которым предусмотрен ряд мер по реформированию экономики страны, часть которых касается транспортной отрасли. В частности, указом предусмотрено, что до 31 декабря текущего года Кабмином должен быть разработан и внесен на рассмотрение Верховной Рады законопроект относительно создания условий для функционирования конкурентного рынка железнодорожных перевозок в Украине и повышения эффективности управления, совершенствования организационно-правовых и экономических основ рынка железнодорожных перевозок, улучшения качества и доступности услуг перевозок железнодорожным транспортом. (Центр транспортных стратегий 02.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Эстония начала строительство железнодорожной магистрали Rail Baltic.

Торжественная церемония начала строительства железнодорожной магистрали Rail Baltic, которая свяжет государства Западной Европы со странами Балтии, прошла в Таллине, сообщила в четверг пресс-служба компании Rail Baltic Estonia, координирующей реализацию проекта в Эстонии.

Железнодорожная магистраль Rail Baltic длиной 730 километров должна связать государства Западной Европы со странами Балтии через Варшаву, Вильнюс, Каунас, Ригу, Таллин и далее, с помощью парома, с Финляндией. Это крупнейший инфраструктурный проект стран Балтии. Его стоимость составит примерно 5,8 миллиарда евро, в том числе на эстонском участке трассы - 1,3 миллиарда евро. Евросоюз возьмет на себя 85% расходов на реализацию проекта. Строительство Rail Baltic предполагается завершить в 2026 году.



"В четверг состоялась закладка краеугольного камня в основание шоссейного виадука Саустинимме на Таллинской кольцевой дороге, который будет проходить над полотном железнодорожной магистрали Rail Baltic. Это событие одновременно знаменует собой и начало строительства железнодорожной трассы, поскольку шоссейный виадук станет первым объектом Rail Baltic", - говорится в сообщении.

В мероприятии приняли участие премьер-министр Эстонии Юри Ратас, глава директората Еврокомиссии по мобильности и транспорту Хенрик Хололей, министр экономики и инфраструктуры Таави Аас. (ПРАЙМ 28.11.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Компания RB Rail AS в конце концов прекратит свое существование. "ИА РЖД-Партнер.ру". 2 декабря 2019

Ольга Питерина, докторант Балтийской международной академии (Латвия)

На днях сотрудники RB Rail AS публично заявили о критическом положении в менеджменте созданной странами Балтии совместной компании RB Rail, отвечающей за реализацию Rail Baltica.

По моему мнению, компания RB Rail AS в конце концов прекратит свое существование, поскольку она никогда не несла реальной функции координатора проекта Rail Baltica и не имела политической самостоятельности. Разработка всех стратегических документов по проекту осуществлялась внешними подрядчиками на условиях аутсорсинга, а в самой компании RB Rail AS отсутствовало достаточное количество квалифицированного персонала, что отмечено многими подрядчиками в качестве одного из ключевых рисков проекта. Основные закупки по проекту также осуществляются не вышеуказанной компанией, а ее учредителями, что также подтверждает искусственный характер компании-координатора. Поэтому, даже если внутренние конфликты менеджмента и приведут к ее роспуску, это не ставит знака равенства между ее крахом и крахом самого проекта строительства магистрали. Произойдет всего лишь переход управления проектом непосредственно на национальный уровень, к министерствам транспорта и коммуникаций стран-участниц либо к компаниям, что указаны акционерами RB Rail AS. Так, например, в Латвии было организовано дополнительное к Latvijas dzelzceļš юридическое лицо – SIA Eiropas dzelzceļa līnijas (Европейские железные дороги), которая отвечает, помимо RB Rail AS, в Латвии за работу в рамках проекта Rail Baltica, имеет достаточный штат сотрудников, и которое как раз и проводит закупки проектирования и строительно-монтажных работ на латвийской секции проекта RB.

Стоит учесть, что в Литве, например, не стали создавать отдельную компанию, занимающуюся проектом Rail Baltica. Проект курирует отдельная структура (Дирекция инфраструктуры) национальной железнодорожной компании Lietuvos geležinkeliai. Столь прагматичный подход является залогом успешной реализации строительства секции RB в Литве высокими темпами. Участие в проекте активно принимает государство и всемерно создает условия для заинтересованности местного бизнеса в развитии проекта. Закупки осуществляются своевременно и выполнение работ идет по графику, если не с опережением. Тогда как в Латвийской секции даже не состоялась закупка по разработке инфраструктуры Саласпилского грузового терминала, не говоря уже о том, чтобы там начались строительные работы. Это очень показательный пример незаинтересованности в скорейшей реализации проекта ответственных государственных структур и их неспособности заинтересовать и привлечь к проекту местный бизнес. Возможно, основанием для этого послужило несовершенство тендерной документации, но это тоже результат работы созданных государством компаний.

Литовское же государство, для того чтобы улучшить имплементацию инфраструктуры (реализацию международных обязательств на внутригосударственном уровне путем включения международно-правовых норм в национальную правовую систему (законы и подзаконные нормативные акты). – Прим. ред.) европейской колеи с колеей 1520 и оптимизировать их совместную работу, проводит ряд закупок из собственных средств. Из бюджета страны активно выделяются средства, чтобы упростить пассажирам, грузоотправителям, грузовым операторам и местному бизнесу любые операции по переходу с колеи 1520 мм на колею 1435 мм.

В Латвии, например, после того как разработчики Операционного плана Rail Baltica в 2018 году предложили построить государствам-участникам из средств бюджета 15 региональных станций на пассажирской линии Rail Baltica, никакой информации обществу о стоимости или перспективах их строительства даже не предоставили. Тем временем Литовские железные дороги уже разрабатывают инфраструктуру линии Каунас – Вильнюс и Каунас – Паневежис с учетом размещения десяти региональных станций за счет государственного бюджета. При этом повсеместно размещены данные об улучшении в связи с этим качества обслуживания пассажиров даже на станциях с потенциальным числом пассажиров в сутки не более 100 человек.

Как видим, разница подхода на государственном уровне сильно определяет внутреннюю жизнь менеджмента совместного предприятия RB Rail AS. Кроме того, я считаю, что негативную роль в создавшейся ситуации сыграло решение Службы государственных доходов Латвии о невозвращении



предоплаченного НДС в 2018 году компании RB Rail AS, поскольку компания не имеет на данный момент дохода, облагаемого НДС. Оставление таких сумм из европейского фондирования в Латвийском бюджете вряд ли понравится остальным странам – участницам проекта. Полагаю, должен был быть принят подзаконный акт о работе проекта без налогов, что позволило бы значительно снизить расходы проекта, уменьшив собственную часть финансирования каждой из стран. Если этого не произойдет в ближайшее время, партнеры Латвии по проекту предпочтут самостоятельно реализовывать проект в рамках национальных операторов железных дорог. Это позволит Литве и Эстонии более эффективно использовать финансовые средства ЕС. И, соответственно, быстрее ввести в эксплуатацию свою часть секции, поскольку, как мы понимаем, если часть будет построена, но не введена, то она будет разрушаться. Это самое страшное, что может быть со столь инертным бизнесом.

Основной конфликт интересов заключается именно в этом: кто-то из партнеров заинтересован стратегически в скорейшей реализации проекта, а кто-то исполняет его – по крайней мере, на этом уровне – лишь номинально. Подчеркну, показательный пример для меня, как аналитика, – несостоявшаяся в 2019 году закупка по разработке инфраструктуры грузового терминала в латвийском Саласпилсе, притом что именно будущим грузовым перевозкам в стране, имеющей высокую долю в ВВП от ж/д транзита, должно было быть уделено особое внимание.

И если произойдет разделение управления проектом и средствами на его реализацию на три части, по национальным ж/д операторам, то основная часть работ в литовской секции будет закончена уже к 2025 году. Возможно, они даже проведут часть закупок за свой счет и освоят европейские средства по мере их подхода. Такой шаг позволит литовским коллегам создать дополнительную прибавочную стоимость к своему транзиту уже с 2025 года. Тогда как латвийская секция вряд ли будет введена в эксплуатацию ранее 2033–2035 гг. с учетом необходимости строительства ж/д моста через Даугаву.

Вероятно, появятся три отдельных участка национальных железных дорог, что отрицательно скажется на общей эффективности новой магистрали, поскольку инфраструктурные операторы каждой из трех стран будут регулировать отдельно свои участки – и пользование инфраструктурой, и трафик.

В таком случае международные поезда при заходе на литовскую секцию Rail Baltica после ввода в эксплуатацию всей магистрали будут испытывать трудности при согласовании. Ведь литовская секция выстроит свой бизнес раньше, а значит, возможны трудности с прохождением грузов с латвийской и эстонской стороны по литовской части магистрали в удобное время, быстро и без ожиданий грузов, переработка которых будет осуществляться на литовской стороне проекта. ([ИА РЖД-Партнер.py](http://IA_RJD-Partner.py) 02.12.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)