**08 ОКТЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2018.10.05; МИНТРАНС ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОС ПОДКЛЮЧЕНИЯ К «ПЛАТОНУ» АВТОБУСОВ

**Министерство транспорта** РФ прорабатывает возможность подключения к госсистеме «Платон» автобусов, чтобы очистить рынок от нелегальных перевозчиков. Об этом сообщил журналистам в ходе рабочей поездки в Дагестан **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих**, комментируя крупное ДТП в Тверской области.

«Мы достаточно давно и плотно занимаемся вопросами аварийности при осуществлении автобусных перевозок. Мы сейчас продумываем такой подход, чтобы все те, кто осуществляет перевозки автобусами - заказные, межрегиональные перевозки, - оборудовали автобусы устройствами системы «Платон». Для того, чтобы мы могли четко понимать, где на дороге такого рода перевозчики, зарегистрировались ли они, соблюдают ли они требования безопасности. В том числе, если это нелегальные перевозчики, чтобы мы имели возможность их отследить и прекратить незаконное осуществление деятельности», - сказал **Дитрих**.

По словам министра, это существенно упорядочит рынок, и те, кто не соблюдает правила безопасности, с рынка просто уйдут. Также **Дитрих** напомнил, что недавно был принят закон, по которому заказные перевозки автобусами так же, как и регулярные, лицензируются.

«Тем не менее, к сожалению, как мы это увидели в Тверской области, это не всегда спасает от беспечности, неблагонадежности, и тех, кто не очень любит соблюдать закон», - уточнил он.

Ранее **Минтранс** предложил приостановить действие правил, обязывающих устанавливать аппаратуру Глонасс/GPS на автотранспорт для перевозок более восьми человек до 1 июля 2019 года. Такая аппаратура должна обеспечивать передачу в **Ространснадзор** данных о перемещении машин через ГАИС «ЭРА-Глонасс». В ведомстве ссылались на то, что в настоящее время отсутствует возможность оснащения транспортных средств спутниковой аппаратурой, отвечающей установленным требованиям. При этом, по информации **Минтранса**, существует риск того, что сертификационные испытания аппаратуры на соответствие техрегламенту завершатся не ранее первого полугодия 2019 года.

<https://tass.ru/ekonomika/5644470?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

### ТАСС; 2018.10.05; МИНТРАНС ПОДТВЕРДИЛ, ЧТО МОСТ НА РОССИЙСКО-АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ ГРАНИЦЕ ОТКРОЕТСЯ В 2019 ГОДУ

Автомобильный мост через реку Самур на российско-азербайджанской границе в Дагестане, строительство которого началось в прошлом году, сдадут в эксплуатацию в 2019 году, согласно графику. Об этом сказал журналистам в ходе рабочей поездки в Дагестан **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих**.

«У нас были некоторые технические проблемы весной, сейчас все эти техпроблемы завершены, строительство идет по графику, сроки сдачи объекта будут выдержаны. По графику, его намечалось сдавать в 2019 году, уверен, эти сроки будут соблюдены. Вполне возможно, эти сроки можно будет даже несколько сократить», - сказал он.

Как сообщал ранее директор филиала управления дорог ''Каспий'' по Дагестану Магомедрасул Омаров, стоимость строительства - 1,2 млрд рублей, Россия и Азербайджан профинансируют проект ''пятьдесят на пятьдесят''. Также с российской стороны строится пешеходный переход.

Решение о строительстве нового моста принято в соответствии с соглашением между правительствами двух соседних государств, подписанным 13 сентября 2013 года. Новый мост заменит действующий, который был построен в 1957 году.

<https://tass.ru/ekonomika/5644242>

### ИНТЕРФАКС ЮГ; 2018.10.05; ДАГЕСТАН МОЖЕТ ВОЙТИ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В 2019 ГОДУ

Дороги Дагестана в 2019 году будут ремонтировать в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщил **министр транспорта** России Евгений **Дитрих** в пятницу на встрече с главой Дагестана Владимиром Васильевым.

«На федеральном уровне мы работаем над большим национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги», который должен с 2019 года прийти и в республику Дагестан», - сказал Е.**Дитрих**.

По его словам, проект включает в себя не только ремонт дорожной сети крупнейших городов, в числе которых и Махачкала, но и региональные дороги.

На ту же тему:

<https://tass.ru/severnyy-kavkaz/5643725?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

### ТАСС; 2018.10.05; ОКОЛО 100 КАМЕР ДЛЯ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД ПОЯВИТСЯ НА ТРАССЕ «КАВКАЗ» В ДАГЕСТАНЕ

Около 100 камер для фиксации нарушений правил дорожного движения (ПДД) появится на аварийных участках федеральной автодороги (ФАД) «Кавказ» на территории Дагестана до конца текущего года. Об этом сообщил журналистам в пятницу глава Дагестана Владимир Васильев после совещания с участием **министра транспорта** РФ Евгения **Дитрих**а.

«Сегодня мы [с **Минтрансом** РФ] договорились, что в этом году нам выделяют средства, которые переносятся с будущего года, и мы сможем 96 камер поставить уже в этом году. Это наша общая позиция», - сказал Васильев.

Он уточнил, что камеры будут установлены на нескольких участках автодороги «Кавказ» общей протяженностью около 100 км, где чаще всего происходят дорожно-транспортные происшествия.

«Мы знаем, что эти камеры будут работать. И мы будем работать с полицией, поставим им задачу. В результате мы уверены, что существенно изменим ситуацию на этих участках, которые будут оборудованы рубежами», - отметил глава региона.

«Также у нас есть собственные ресурсы МЧС. Будем дальше работать, выделяя средства, которые будут взыскиваться с нарушителей, в обязательном порядке на решение других задач улучшения движения», - заключил Владимир Васильев.

<https://tass.ru/obschestvo/5644498>

### ТАСС; 2018.10.05; АЭРОПОРТ МАХАЧКАЛЫ ЗА ЧЕТЫРЕ ГОДА НАРАСТИЛ ПАССАЖИРОПОТОК В ТРИ РАЗА

Аэропорта Махачкалы по итогам 2018 года планирует обслужить 1,2 млн пассажиров, что в три раза больше, чем в 2014 году, сообщил в ходе совещания с министром транспорта РФ Евгением **Дитрих**ом гендиректор махачкалинского аэропорта Арсен Пирмагомедов.

«За 4 года [после реконструкции] производственные показатели авиапредприятия утроились, с 430 тыс. пассажиров мы в этом году планируем обслужить уже 1,2 млн пассажиров. Также возросло количество самолетовылетов, международный пассажиропоток», - сказал он.

Аэропорт Махачкалы - единственный аэропорт Дагестана. После реконструкции взлетно-посадочной полосы в 2014 году воздушная гавань с каждым годом улучшает основные показатели. В 2017 году в аэропорту Махачкалы было перевезено рекордное количество пассажиров - 1,068 млн, что на 23% больше показателей 2016 года. С мая 2017 года аэропорт получил допуск к приему и выпуску широкофюзеляжных самолетов Boeing-767-200, Boeing-767-200ER, Boeing-767-300 и Boeing-767-300ER, а также Airbus A-330-200 и их модификаций.

В феврале 2018 года международный аэропорт Махачкалы признан лучшим аэропортом в категории «Региональный проект Северо-Кавказского федерального округа» по версии экспертов премии «Воздушные ворота России». Пропускная способность аэропорта на внутренних рейсах - 200 пассажиров в час, на международных - 60 пассажиров в час. Отсюда выполняются рейсы в Москву (8-10 вылетов в день), Санкт-Петербург (ежедневно), Сургут, Ростов-на-Дону, Сочи, Минеральные Воды, Краснодар, а также в города Казахстана, Турции и ОАЭ.

Кроме того, ведется строительство международного терминала махачкалинского аэропорта стоимостью около 1 млрд рублей. Его планируется завершить в конце 2018 года, а в третьем квартале 2019 года терминал будет введен в эксплуатацию. Пропускная способность его составит 190 человек в час, прилетающие и вылетающие пассажиры будут обслуживаться одновременно. Общая площадь здания составит более 8 тыс. кв. м.

<https://tass.ru/ekonomika/5643935>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.05; РОСМОРПОРТ МОЖЕТ ПОМОЧЬ ДАГЕСТАНУ С УЛУЧШЕНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ МАХАЧКАЛИНСКОГО ПОРТА - ДИТРИХ

ФГУП «**Росморпорт**» может оказать помощь Дагестану для улучшения транспортной доступности Махачкалинского морского торгового порта, сказал **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** в пятницу на встрече с главой Дагестана Владимиром Васильевым.

«Мы посмотрели, каким образом работает морской порт, здесь тоже есть перспективы. Договорились о том, как мы синхронизируем работу всех видов транспорта, чтобы обеспечить порт наилучшей загрузкой - и дорожников, и железнодорожников. Наше предприятие «**Росморпорт**» могло бы тоже помочь в этом развитии», - сказал министр.

По словам гендиректора порта Мурада Хидирова, в настоящее время весь поток грузов в порт поступает по единственной автомобильной дороге, причем в дневное время путь по ней для большегрузов закрыт.

Махачкалинский морской торговый порт глубоководный, принимает суда длиной до 150 метров и с осадкой до 4,5 метров.

В январе-июне 2018 года порт увеличил перевалку грузов в 2,2 раза по сравнению с показателем аналогичного периода 2017 года - до 1,2 млн тонн. Ранее сообщалось, что объем перевалки нефти через морпорт в 2018 году планируется довести до 3 млн тонн за счет совершенствования инфраструктуры порта, которая позволяет переваливать до 7 млн тонн нефти в год. В декабре 2016 года ФГУП «Махачкалинский морской торговый порт» было преобразовано в акционерное общество.

### ТАСС; 2018.10.05; ПОРТ МАХАЧКАЛЫ УВЕЛИЧИЛ ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ ПОЧТИ ВДВОЕ

Объем перевалки грузов в морском торговом порту Махачкалы за девять месяцев вырос почти в два раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщил генеральный директор махачкалинского порта Мурад Хидиров в ходе совещания с министром транспорта Евгением **Дитрих**ом.

«Махачкалинский морской торговый порт за девять месяцев этого года по сравнению с девятью месяцами прошлого года переработал грузы на 189,5% больше, чем за соответствующий период прошлого года», - сказал он.

По его словам, это связано с увеличением перевалки нефти. Абсолютные значения Хидиров не привел. Мощности порта позволяют перевалить в год 7,9 млн тонн нефти и нефтепродуктов, а также 3,5 млн тонн сухих грузов.

В 2017 году объем перевалки резко уменьшился в связи с тем, что в ноябре 2016 года Минэнерго издало приказ об уменьшении содержания серы в нефти, которая идет по трубе «Транснефти» из Махачкалы на Новороссийск с 1,3% до 0,6%. И в связи с тем, что казахстанская нефть имеет большое содержание серы, объем ее перевалки через Махачкалу сократился с 4-4,5 млн тонн в 2011-2016 годах до 1 млн тонн в 2017-м. После многочисленных наших обращений и обращений руководства республики, в том числе и на имя президента РФ, квоту на этот год увеличили до 2 млн тонн. С начала года рост по нефти составил 2,4 раза.

Махачкалинский морской торговый порт - единственный незамерзающий и глубоководный порт России на Каспии, который принимает суда длиной до 150 метров и с осадкой до 4,5 метра. Инфраструктура порта включает сухогрузную гавань с перегрузочным комплексом мощностью 3 млн тонн в год, причалы для генеральных, навалочных грузов и контейнеров мощностью до 1,2 млн тонн в год, железнодорожный и автопаромный терминал мощностью 1,3 млн тонн, зерновой терминал мощностью 0,5 млн тонн в год.

<https://tass.ru/ekonomika/5644152?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

### ТАСС; 2018.10.05; МАХАЧКАЛИНСКИЙ ПОРТ ПРОСИТ РЖД ВВЕСТИ СПЕЦТАРИФ НА ДОСТАВКУ ГРУЗОВ

Генеральный директор махачкалинского морского торгового порта Мурад Хидиров в ходе совещания с министром транспорта РФ Евгением **Дитрих**ом попросил РЖД установить пониженный тариф по доставке грузов до порта.

«Доставка грузов до порта Астрахани намного дешевле, чем до порта Махачкалы. Хотелось бы обратиться в том числе к представителям РЖД, чтобы рассмотрели вопрос об установлении пониженного спецтарифа по доставке грузов до порта Махачкала», - сказал он.

Махачкалинский морской торговый порт - единственный незамерзающий и глубоководный порт России на Каспии, который принимает суда длиной до 150 метров и с осадкой до 4,5 метра. Инфраструктура порта включает сухогрузную гавань с перегрузочным комплексом мощностью 3 млн тонн в год, причалы для генеральных, навалочных грузов и контейнеров мощностью до 1,2 млн тонн в год, железнодорожный и автопаромный терминал мощностью 1,3 млн тонн, зерновой терминал мощностью 0,5 млн тонн в год.

<https://tass.ru/ekonomika/5644046?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

### ТАСС; 2018.10.05; ПЕРЕВАЛКА НЕФТИ ИЗ КАЗАХСТАНА В ПОРТУ МАХАЧКАЛЫ В 2019-2021 ГОДАХ ДОСТИГНЕТ 2 МЛН Т В ГОД

Перевалка казахстанской нефти в международном порту Махачкалы в 2019-2021 годах составит 2 млн тонн ежегодно, сообщил в ходе совещания с министром транспорта РФ Евгением **Дитрих**ом гендиректор махачкалинского морского торгового порта Мурад Хидиров.

«Уже перевалка казахстанской нефти подтверждена на 2019-2021 годы - по 2 млн тонн [ежегодно]. Ведутся переговоры с туркменской стороной на перевалку туркменской нефти. Есть информация от представителей «Дагнефтепродукта», что они закупят у «Лукойла» около 0,5 млн т для своего нефтеперерабатывающего завода в течение года», - сказал он.

Махачкалинский морской торговый порт - единственный незамерзающий и глубоководный порт России на Каспии, который принимает суда длиной до 150 метров и с осадкой до 4,5 метра. Инфраструктура порта включает сухогрузную гавань с перегрузочным комплексом мощностью 3 млн тонн в год, причалы для генеральных, навалочных грузов и контейнеров мощностью до 1,2 млн тонн в год, железнодорожный и автопаромный терминал мощностью 1,3 млн тонн, зерновой терминал мощностью 0,5 млн тонн в год.

<https://tass.ru/ekonomika/5644003?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

### ТАСС; 2018.10.05; ДОРОГУ, СОЕДИНЯЮЩУЮ СЕВЕР ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ С БАМОМ, РЕКОНСТРУИРОВАЛИ ЗА 1,1 МЛРД РУБЛЕЙ

На севере Иркутской области после реконструкции сдали в эксплуатацию 15-километровый участок автодороги Бодайбо - Таксимо, которая обеспечивает связь с Байкало-Амурской железнодорожной магистралью. Стоимость контракта составила 1 млрд 124 млн рублей, сообщили ТАСС в пресс-службе министерства строительства и дорожного хозяйства Иркутской области.

«Стоимость контракта составила 1 млрд 124 млн рублей. Реконструкция была профинансирована из федерального и областного бюджетов», - сказали в пресс-службе.

Бодайбо-Таксимо - единственная автомобильная дорога, по которой можно добраться из Бодайбинского района до железной дороги. Трасса является ключевой транспортной артерией для района, где разрабатываются золоторудные месторождения. По ней также осуществляется северный завоз - доставка продуктов, топливно-энергетических ресурсов в отдаленные и труднодоступные поселки региона.

Реконструкция дороги началась в 2016 году. В ее рамках также отремонтировали мост через реку Тельмама протяженностью 147 метров.

Бодайбинский район находится на северо-востоке Иркутской области, граничит с Якутией, Бурятией, Забайкальский краем. Население составляет порядка 20 тыс. человек.

<https://tass.ru/ekonomika/5640516>

### ТАСС; 2018.10.05; ВОДИТЕЛИ И ПЕШЕХОДЫ В МОСКВЕ СМОГУТ ПЕРЕДВИГАТЬСЯ НА ОДИН СИГНАЛ СВЕТОФОРА

Совмещенная фаза светофора для одновременного движения пешеходов и автомобилей, осуществляющих поворот, заработала на трех перекрестках Москвы. Как сообщили ТАСС в столичном Центре организации дорожного движения (ЦОДД), нововведение призвано сэкономить время ожидания зеленого сигнала для всех участников дорожного движения.

Светофоры с новой фазой появились на трех участках: на пересечении Волкова переулка с улицей Красная Пресня, на пересечении Шмитовского проезда с улицей 1905 года, а также на пересечении Старой Басманной с Токмаковым переулком.

«Раньше на этих трех перекрестках пешеходные и транспортные потоки были разделены по времени. При введении совмещенной фазы стало разрешено одновременное движение пешеходов и транспорта, осуществляющего правый поворот. При этом, в соответствии с международным опытом безопасности движения, для пешеходов, совершающих переход, зеленый сигнал будет загораться на несколько секунд раньше, чем водителям», - сказал собеседник агентства.

В рамках эксперимента на данных перекрестках установлены новые дополнительные светофорные секции с изображением пешехода со стрелкой бело-лунного цвета, а также информационные таблички, которые предупреждают водителей, совершающих поворот, о том, что движение разрешено, но нужно пропустить пешеходов. Таблички с информацией об эксперименте также установлены и для пешеходов.

Собеседник агентства отметил, что изменения вводятся в рамках комплексной программы «Удобный переход» и направлены на сокращение времени ожидания зеленого сигнала для всех участников дорожного движения, уменьшение количества ДТП и аварийных ситуаций, а также повышение комфортного передвижения по городу. Ожидается, что в результате совмещения пешеходной и транспортной фаз среднее время ожидания для пешеходов в пиковые часы через Шмитовский проезд сократится в четыре раза, через улицу 1905 года и Старую Басманную - почти вдвое, а через Волков переулок - в 11 раз.

<https://tass.ru/obschestvo/5640464>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.05; БОЛЕЕ 4 КМ ТРАМВАЙНЫХ ПУТЕЙ РЕКОНСТРУИРОВАЛИ В МОСКВЕ С НАЧАЛА ГОДА

Свыше четырех километров трамвайных путей реконструировали в Москве с начала года, сообщили в пресс-службе Мосгортранса в пятницу.

«В Москве продолжается капитальный ремонт трамвайных путей: основные работы завершены на Донбасском путепроводе, разворотном кольце «Балаклавский проспект», Новоспасском мосту и улице Академика Королева. Всего на этих участках в этом году отремонтировали свыше 4 километров путей», – говорится в сообщении.

Как отметили в пресс-службе, во время ремонта применяются шумопоглощающие технологии, используются композитные шпалы и рельсы, доработанные по техническим условиям Мосгортранса.

«Регулярное обновление путей повышает плавность хода трамваев и безопасность поездок. Мы продолжим работы по капитальному ремонту – уже сейчас обновляем еще 8 километров путей в разных районах города», – сказал главный инженер ГУП «Мосгортранс» Павел Хмелев.

Всего до конца года планируется обновить почти 20 километров путей.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.08; В ИРКУТСКЕ ТРАМВАЙ ЗАДАВИЛ ПЕРВОКЛАССНИКА

Трамвай насмерть сбил восьмилетнего мальчика в Иркутске, когда тот обходил его спереди, сообщается на сайте регионального управления МВД.

«В Иркутске сотрудники полиции выясняют причины и обстоятельства гибели первоклассника под колёсами трамвая. Трагическое событие произошло сегодня около 7.30 (2.30 мск) на перекрестке улиц Ушаковская и Напольная областного центра», – говорится в сообщении.

Уточняется, что мальчик вышел из трамвая и стал обходить его спереди, вагон начал движение и наехал на школьника.

На месте происшествия работают следственно-оперативная группа и инспекторы ГИБДД.

<https://ria.ru/incidents/20181008/1530161839.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЭЛИНА ТРУХАНОВА; 2018.10.07; ЛОБОВАЯ ТРАГЕДИЯ; ПО ДЕЛУ О ГИБЕЛИ 13 ЧЕЛОВЕК В ДТП ПОД ТВЕРЬЮ ЗАДЕРЖАН ДИРЕКТОР КОМПАНИИ-ПЕРЕВОЗЧИКА

В следственном управлении СК РФ по Тверской области «РГ» сообщили, что в компании изъята техническая документация, назначены судебные экспертизы.

Страшная авария, унесшая жизни 13 человек, произошла на трассе Тверь - Ржев. Неподалеку от деревни Некрасово Калининского района лоб в лоб столкнулись рейсовый автобус ЛиАЗ и микроавтобус Ford Transit. Удар был такой силы, что передняя половина микроавтобуса превратилась в месиво. На месте погибли 13 человек - пассажиры и водитель Ford Transit. Уцелел, но получил тяжелые травмы только один пассажир микроавтобуса - 19-летний студент Тверского технического университета. Его, а также 48-летнего водителя и 64-летнюю пассажирку автобуса ЛиАЗ доставили в тверскую больницу скорой медпомощи.

По словам начальника управления ГО и ЧС города Ржева Александра Абраменкова, Ford Transit выполнял по заявке рейс Ржев - Старица - Тверь. В Ржеве не на автовокзале, а в «месте посадки» в его салон сели восемь человек, в Старице - еще пятеро. Среди пассажиров злополучной маршрутки были четыре ржевские медсестры, отправившиеся в областной центр сдавать зачеты для прохождения плановой аттестации... Рейсовый ЛиАЗ двигался от тверского автовокзала в Старицу и был почти пуст.

Почему водитель микроавтобуса выехал на встречку, предстоит выяснить следствию. Но уже известно, что непродуманного маневра по обгону впереди едущего авто он не выполнял. Видеорегистратор автомашины, следовавшей за иномаркой, зафиксировал, как микроавтобус сначала едет по разделительной полосе, из-за чего встречной легковушке даже пришлось вильнуть в сторону обочины, а потом полностью выезжает на полосу встречного движения и на скорости (у следствия есть основания полагать, что она превышала 100 километров в час) влетает в автобус. При этом его полоса была пуста, и движение микроавтобуса ничто не ограничивало. Все происходило на прямом участке сухой двухполосной дороги и в светлое время суток.

По факту смертельного ДТП возбуждены два уголовных дела. Следственный отдел УМВД по Тверской области расследует дело по части 5 статьи 264 УК РФ (нарушение ПДД, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц). Региональное следственное управление СК России - об оказании компании «Трансавто», отправившей микроавтобус в заказной рейс, услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей.

Следователями СКР был задержан директор «Трансавто», ответственный за безопасность пассажирских перевозок. С ним проводились следственные действия, а вечером 7 октября он был отправлен под домашний арест.

По мнению областных властей, под видом заказных перевозок компания выполняла регулярные пассажирские рейсы.

О том, как такие маршрутки гоняли и гоняют по тверским дорогам, жители региона после трагедии рассказали в социальных сетях. «Я ездил на таких маршрутках пару лет Тверь - Кимры, частенько разговаривал с водителями, и большинство говорили, что по 1000 километров в день ездят туда-сюда и спят по четыре часа за копейки. О чем говорить-то тут?» - сообщил комментатор Алексей.

Под видом заказных перевозок транспортная компания выполняла регулярные пассажирские рейсы

6 и 7 октября в Ржеве и Старицком районе Тверской области был объявлен траур. Из резервного фонда губернатора родным погибших выплатят материальную помощь - 200 тысяч рублей каждой семье.

Пострадавшие в аварии получат по 100 тысяч рублей. Кроме того, им полагаются выплаты от транспортной компании, где была застрахована гражданская ответственность владельца микроавтобуса Ford Transit. Также власти Ржева и Старицкого района взяли на себя расходы на похороны погибших.

<https://rg.ru/2018/10/07/reg-cfo/dva-ugolovnyh-dela-vozbuzhdeny-po-faktu-dtp-v-tverskoj-oblasti.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/incidents/20181007/1530150658.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.07; В МОСКВЕ МИКРОАВТОБУС НАЕХАЛ НА ПАРАПЕТ ПОДЗЕМНОГО ПЕРЕХОДА

В Москве микроавтобус «Фольксваген Мультивен» наехал на парапет подземного пешеходного перехода, сообщили РИА Новости в пресс-службе столичного управления ГИБДД.

Инцидент произошел на Варшавском шоссе. По предварительной информации, в результате инцидента пострадали три человека, в том числе двое несовершеннолетних.

В ГИБДД пояснили, что все пострадавшие находились в салоне микроавтобуса, это личный автомобиль. Они получили нетяжелые ранения. Сообщается, что в машине было семь человек, члены семьи.

Все пострадавшие уже госпитализированы. В ГАИ отметили, что водитель транспортного средства был трезв.

Сотрудники правоохранительных органов работают на месте происшествия.

<https://ria.ru/incidents/20181007/1530157953.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.07; В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОДИН ЧЕЛОВЕК ПОГИБ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП С АВТОБУСОМ

Автобус с пассажирами и два легковых автомобиля столкнулись в воскресенье в Саратовской области, один человек погиб, еще трое пострадали, сообщили РИА Новости в региональной службе спасения.

ДТП произошло около 20.00 (19.00 мск) на трассе Р-22 в Саратовском районе.

«По предварительным данным, произошло столкновение двух легковых автомобилей и автобуса, в результате один человек погиб, трое пострадали», – сказал собеседник агентства.

По его словам, пассажиры автобуса, по оперативным данным, не пострадали.

<https://ria.ru/incidents/20181007/1530157900.html>

### ТАСС; 2018.10.05; ПОЕЗДА РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ МАРШРУТАХ

Планируется запустить поезда «Сапсан», «Стриж», «Ласточка»

Поезда российского производства, в том числе «Сапсаны», будут использоваться на международных маршрутах. Об этом сказал журналистам первый заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин.

«Есть же поезд «Москва - Берлин», на котором работают поезда типа «Тальго» с изменением широты колеи. В перспективе на таких линиях будет работать подвижной состав российского производства, мы планируем локализацию производства «Сапсанов» и возможное применение их на таких (международных - прим. ТАСС) участках», - сообщил он.

Могут и использоваться на таких маршрутах поезда «Стриж», «Ласточка» и другие, отметил Мишарин.

<https://tass.ru/ekonomika/5641443>

### ТАСС; 2018.10.05; РЖД И ИНДИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПОДПИСАЛИ МЕМОРАНДУМ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

РЖД и Индийские железные дороги подписали меморандум о сотрудничестве, предполагающий создание совместного оператора для грузоперевозок по коридору «Север-Юг». Документ подписан на полях российско-индийского бизнес-форума.

Ранее первый заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин сообщал журналистам о планах подписать этот меморандум, включающий разработку и поставку систем диспетчерского управления, систем автоматики, создание совместного оператора, изучение и подготовку документов по организации совместных документов по организации грузовых перевозок. По его словам, эта договоренность «позволит существенно повысить объемы перевозок и транзита через РФ грузов из Индии в Европу и обратно».

<https://tass.ru/ekonomika/5641843>

### РИА НОВОСТИ; 201810.05; МАТВИЕНКО: СЕУЛ ЗАИНТЕРЕСОВАН В ПРОЕКТЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ С УЧАСТИЕМ РФ

Южная Корея подтвердила заинтересованность в создании железнодорожного сообщества стран Северо-Восточной Азии с участием России, заявила спикер Совета Федерации РФ Валентина Матвиенко.

«Президент Республики Корея заинтересован в создании сообщества железных дорог Северо-Восточной Азии. Это очень интересная идея. Они заинтересованы в соединении и восстановлении движения с Транссибом, понимая, что это придаст мощные возможности для развития, это будет способствовать интеграционным процессам в Северо-Восточной Азии и в целом в Азиатско-Тихоокеанском регионе», – заявила Матвиенко журналистам по итогам своей беседы с президентом республики Мун Чже Ином.

Она отметила, что в ходе беседы с главой Южной Кореи были затронуты все вопросы двусторонних отношений, включая инициативы по реализации «девяти мостов», предложенных ранее руководством республики.

Южная Корея и КНДР в июне договорились о создании совместной рабочей группы для реализации проекта модернизации на двух участках своих железных дорог. Южная Корея не так давно вступила в международную Организацию сотрудничества железных дорог, что позволит ей соединить свои железнодорожные магистрали с Транссибом через КНДР.

Южная Корея надеется через Транссиб доставлять грузы в Европу, которые пока приходится отправлять морским путем. Как сообщил ранее РИА Новости генеральный секретарь Координационного совета по Транссибирским перевозкам Геннадий Бессонов, Россия полностью готова к соединению Транссиба с Транскорейской железнодорожной магистралью и ожидает политического решения властей КНДР и Южной Кореи.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.05; ПРЕМЬЕР-МИНИСТР УКРАИНЫ ОБЕЩАЕТ НЕ ПРЕПЯТСТВОВАТЬ ДВИЖЕНИЮ ПОЕЗДОВ МЕЖДУ РОССИЕЙ И МОЛДАВИЕЙ

Премьер-министр Украины Владимир Гройсман заявил, что Киев не будет препятствовать движению поездов между Россией и Молдавией.

«Украина никогда не примет решения, которое могло бы нанести вред молдавским партнерам», - заявил он на пресс-конференции после встречи с премьер-министром Молдавии Павлом Филипом, отвечая на вопрос журналистов о том, пострадают ли граждане Молдавии, если Украина прервет железнодорожное сообщение с Россией и запретит транзит поездов в Молдавию.

«Я просил, чтобы любую новость из Украины воспринимали с оптимизмом. Украина никогда не примет решения, которые шли бы в ущерб Молдавии. Никогда!» - повторил В.Гройсман.

Премьеры двух стран отметили, что торговый обмен между Украиной в первом полугодии 2018 года вырос по сравнению с аналогичным периодом 2017 года более чем на 40%. Они выразили удовлетворение достигнутым результатом, отметив, что объем торгового обмена между странами «почти достиг уже $500 млн.».

«Но это не предел, поскольку Украина и Молдавия располагают большим потенциалом для наращивания взаимной торговли», - подчеркнул В.Гройсман.

П.Филип сообщил, что в ходе встречи было подписано Соглашение, которое позволяет гражданам Молдовы находиться на территории Украины более 90 дней в году.

«Это очень важное соглашение для работников транспорта, которые не укладываются в эти сроки. Мы рассчитываем, что подписанное соглашение в ближайшее время будет ратифицировано Верховной Радой и вступит в силу», - сказал молдавский премьер.

Он подчеркнул также, что достигнут существенный прогресс в обсуждении вопросов экологии, демаркации границ и взаимного признания объектов собственности.

В.Гройсман сказал, что в странах - членах ГУАМ обсуждается и прорабатывается вопрос о введении режима свободной торговли, что также будет способствовать упрощенному режиму торговли между товаропроизводителями четырех стран.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.05; ПОГРУЗКА НА ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ ВЫРОСЛА НА 2,1%, ДО 76 МЛН ТОНН

Погрузка на Октябрьской железной дороге (ОЖД) в январе-сентябре 2018 года, по оперативным данным, составила 76 миллионов тонн, что на 2,1% больше аналогичного периода прошлого года, говорится в сообщении ОЖД.

По сравнению с январем-сентябрем 2017 года погрузка железной руды выросла на 5,9%, до 19 миллионов тонн, удобрений – на 5,4%, до 14 миллионов тонн, строительных грузов – на 4%, до 20 миллионов тонн, цемента – на 20,8%, до 864 тысяч тонн, лесных грузов – на 0,3%, до 3,4 миллиона тонн.

При этом снизилась погрузка нефти и нефтепродуктов – на 10,6%, до 8 миллионов тонн, промышленных грузов – на 8,6%, до 2 миллионов тонн, химикатов – на 7,2%, до 906 тысяч тонн.

В том числе погрузка на ОЖД в сентябре, по оперативным данным, составила 8 миллионов тонн, что на 2,4% превышает показатели сентября прошлого года.

Тарифный грузооборот за девять месяцев этого года составил 128,2 миллиарда тонно-километров (+4,2% к январю-сентябрю 2017 года), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – 38,1 миллиарда тонно-километров (+5,4%).

ОЖД - одна из крупнейших железных дорог РФ, имеет эксплуатационную длину 10,441 тысячи километров. Магистраль проходит по территории Ленинградской, Псковской, Новгородской, Вологодской, Мурманской, Тверской, Московской, Ярославской областей, городов Москва, Санкт-Петербург и Республики Карелия. На всех предприятиях на полигоне железной дороги трудятся более 70 тысяч человек. По итогам 2017 года на полигоне дороги перевезено 132,8 миллиона пассажиров в пригородном сообщении, 17,5 миллиона пассажиров в дальнем сообщении и 280 миллионов тонн грузов.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.05; ПОГРУЗКА ЗЕРНА НА ЭКСПОРТ В СЕТИ РЖД В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ ВЫРОСЛА НА 60% - ВЫШЕ 12,4 МЛН ТОНН

. Погрузка зерна на экспорт в сети РЖД за первые три квартала подскочила на 60,4% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, превысив 12,4 миллиона тонн, сообщила компания.

«Погрузка зерна в январе-сентябре 2018 года на сети РЖД составила более 20 миллионов тонн, что на 36,8% больше по сравнению с показателями аналогичного периода 2017 года. При этом на экспорт отправлено свыше 12,4 миллиона тонн зерна (плюс 60,4% к уровню 2017 года)», – говорится в сообщении.

Лидерами по объемам погрузки зерна стали Саратовская (около 1,6 миллиона тонн, рост в 1,8 раза), Курская (1,5 миллиона тонн, +36,6%), Тамбовская (1,26 миллиона тонн, +91,7%), Волгоградская (порядка 1,2 миллиона тонн, +30,8%), Липецкая (более 1,1 миллиона тонн, +70,4%) области.

При этом наиболее позитивная динамика погрузки по итогам периода отмечена в таких урожайных регионах, как Оренбургская (рост в 2,3 раза, 931 тысяча тонн), Самарская (рост в 2,5 раза, 525,2 тысячи тонн), Ульяновская (рост в 2,8 раза, 340 тысячи тонн), Новосибирская (рост в 2,4 раза, 465,9 тысячи тонн) области и Татарстан (рост в 2,6 раза, 413 тысячи тонн).

Для привлечения дополнительных объемов грузов правление компании приняло решение об установлении понижающего коэффициента 0,929 (скидка 7,1%) к тарифам на экспортные перевозки зерна со станций, расположенных в границах Воронежской, Орловской, Тамбовской, Оренбургской, Саратовской, Новосибирской, Омской, Курской, Липецкой, Пензенской, Самарской, Ульяновской и Курганской областей через российские порты в собственном подвижном составе и контейнерах.

Под действие скидки попадают пшеница, рожь, овес, ячмень, кукуруза, рис, гречиха, бобы, горох, фасоль и другие зерновые грузы. Скидка будет действовать по 31 декабря 2018 года включительно.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.05; ВОЗМОЖНАЯ ПРИОСТАНОВКА РАБОТЫ ПЛОЩАДОК ПО ОТГРУЗКЕ ЗЕРНА НА ЮГЕ РФ НЕ СКАЖЕТСЯ НА ТЕМПАХ ЭКСПОРТА - ГЛАВА РОССЕЛЬХОЗНАДЗОРА

Возможная приостановка работы ряда площадок для отгрузки зерна в южных регионах России, где Россельхознадзор нашел нарушения, не скажется на темпах экспорта зерна из страны в целом, считает глава службы Сергей Данкверт.

«Я не думаю, что это в значительной степени скажется на экспорте. В конечном итоге, сегодня возможности и мощности достаточны», - сказал С.Данкверт журналистам в кулуарах заседания общественного совета при Россельхознадзоре. «Речь идёт о другом. Нужно пересмотреть критерии к отправке зерновой продукции за рубеж. Нужно отправлять продукцию более высокого качества, по более высоким ценам», - отметил глава службы.

«Я думаю, что сейчас очень быстро все наведут порядок, понимая сложившуюся ситуацию, что это нужно делать», - добавил он.

Вместе с тем глава Россельхознадзора допустил, что площадки, которые не исправят выявленные нарушения, приостановят работу. Решение об этом будет принимать суд.

«Я вполне это допускаю <...> Я думаю, что ряд площадок могут быть закрыты, но ничего в этом такого нет, и страна от этого не пострадает, даже если закроем пять или десять (площадок) - это никак не повлияет», - сказал С.Данкверт.

Ранее на этой неделе Россельхознадзор сообщил, что работа ряда погрузочных площадок зерна, расположенных в Краснодарском крае и Ростовской области, может быть приостановлена из-за их карантинного состояния.

Речь идет примерно о 30 компаниях - владельцах погрузочных площадок зерна.

При проведении проверок инспекторы Россельхознадзора выявили серьезные нарушения: наличие в местах погрузки просыпей зерна и (или) карантинной сорной растительности, отсутствие целостности покрытий территории, отсутствие в большинстве мест оборудования по лишению жизнеспособности карантинных вредных организмов.

Глава Россельхознадзора сообщил, что проверки будут проведены повторно. «Да», - ответил он на соответствующий вопрос.

В случае выявления нарушений виновные лица будут привлечены к административной ответственности по статьям КоАП, которые предусматривают, помимо административного штрафа, административное приостановление деятельности юридического лица на срок до 90 суток.

Как сообщалось, основной объем экспортируемого российского зерна отгружается из Краснодарского края и Ростовской области. Отгрузка зерновой продукции осуществляется из 9 портов 62 организациями.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2018.10.08; «РЕФСЕРВИС» ПОСТАВИТ MAERSK НА РЕЛЬСЫ; КОМПАНИЯ ВЛОЖИТ 12 МЛРД РУБ. В НОВЫЕ ВАГОНЫ

В канун продажи входящий в ОАО РЖД «Рефсервис» формирует новую инвестпрограмму. Компания вложит около 12 млрд руб. преимущественно в ближайшие три года в модернизацию энергоустановок для рефрижераторных контейнеров и закупку или аренду фитинговых платформ, в том числе для закрытия потребностей Maersk, с которой заключено соглашение о перевозке скоропортящихся грузов для торговых сетей РФ. Но аналитики считают, что «Рефсервису» будет сложно конкурировать в этом сегменте с автотранспортом.

«Рефсервис» (входит в ОАО РЖД, занимается перевозкой в рефрижераторном и изотермическом подвижном составе) 4 октября заключил соглашение с датской Maersk (одна из крупнейших в мире компаний по морским грузоперевозкам, в первую очередь контейнеров) по перевозке скоропортящейся продукции от портов вглубь страны. В Maersk комментировать сделку не стали, но источник, близкий к компании, подтвердил, что протокол о взаимопонимании подписан. Он не предполагает эксклюзивности, но Maersk будет предлагать услуги «Рефсервиса» своим клиентам.

Как пояснил “Ъ” топ-менеджер «Рефсервиса» Юрий Ким, Maersk более двух лет разрабатывала программу перевозки скоропортящихся грузов в собственных рефконтейнерах в центральную часть России, на Урал и в Сибирь для торговых сетей. «Полгода назад мы начали консультации о совместной реализации данной программы,– рассказывает господин Ким,– а сейчас заключили соглашение, по которому «Рефсервис» становится стратегическим партнером в ее реализации».

Речь идет о традиционных для Maersk направлениях и продукции: бананы, в основном через Санкт-Петербург, цитрусовые (порты Азово-Черноморского бассейна) и рыба с Дальнего Востока. «В дальнейшем мы планируем избавиться от перетарки груза в порту, исключая нарушения температурного режима, сроки и затраты на данные грузовые операции»,– уточнил Юрий Ким. К вопросу взаимных обязательств, добавил он, компании могут вернуться позже. Чтобы обеспечить потребности Maersk, «Рефсервису» нужны 30 сцепов, каждый из 18 80-футовых фитинговых платформ и служебно-дизельного вагона. ««Рефсервис» располагает самым крупным парком дизель-генераторных установок, однако среди них устаревшие модели, каждую сопровождают два механика,– рассказывает Юрий Ким.– Мы собираемся провести модернизацию установок и перевести их в автономный режим без сопровождения». Сейчас у компании часть установок в холодном резерве, но, помимо Maersk, другие участники рынка тоже просят предоставить установки, поэтому «Рефсервис» намерен восстановить 94 служебно-дизельных вагона. Как пояснил Юрий Ким, новая установки (35 млн руб.) не окупается, тогда как расходы на модернизацию могут составить только 6 млн руб.

Также «Рефсервису» нужны дополнительно 540 80-футовых фитинговых платформ. Компания закладывает эти инвестиции в стратегию развития, однако, отмечает топ-менеджер, «есть концепция ОАО РЖД, требующая увеличения синергии между дочерними обществами». Поэтому «Рефсервис» не исключает синергии в части фитинговых платформ с «Трансконтейнером», поясняет господин Ким. «Трансконтейнер» выставлен на продажу, аукцион планировали провести в апреле, однако после смены правительства в мае процесс затормозился.

Инвестиции, определенные стратегией развития «Рефсервиса» до 2025 года, оцениваются в 11,7 млрд руб., рассказывает Юрий Ким, но сконцентрированы они будут в ближайшие три года. При этом на ноябрь намечен конкурс по продаже акций «Рефсервиса», то есть уже в ближайшие время у компании могут появиться новые акционеры со своим видением бизнеса. Концепцию восстановления рыночных позиций «Рефсервис» отдал на экспертизу, завершение которой ожидается в конце октября. Далее план будет представлен ОАО РЖД и, возможно, реализацию данной стратегии будут осуществлять новые инвесторы, признает топ-менеджер.

«Идея по предоставлению комплексной мультимодальной услуги, исключающей перетарку контейнеров в портах, весьма перспективна, однако выиграть конкуренцию с автотранспортом крупнейших торговых сетей будет крайне сложно из-за жестких требований ритейлеров по срокам и ритмичности доставки»,– говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Он отмечает также потенциал модернизации дизель-генераторных установок и перевода их в безэкипажный режим: перевозки скоропортящихся грузов в рефрижераторных контейнерах в 2018 году растут на 10% и с учетом списания парка рефрижераторных вагонов (в 2018–2020 годах подлежит списанию 900 из 1143 единиц) в 2019–2020 годах увеличатся еще не менее чем на 30%.

<https://www.kommersant.ru/doc/3764349>

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ, ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2018.10.08; «МЕЧЕЛ» ИЩЕТ СПОСОБ СОХРАНИТЬ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ДО ЭЛЬГИНСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ; НЕ ПЕРЕДАВАТЬ ЕЕ ГОСУДАРСТВУ, А ПОЛУЧИТЬ ОТ НЕГО НАЛОГОВЫЕ ЛЬГОТЫ И СУБСИДИИ

«Сейчас мы стоим на развилке: что у нас будет с железной дорогой, получится или нет передать в концессию. Тогда уйдут и затраты на ее достройку и обслуживание», – говорил в марте в интервью «Ведомостям» гендиректор «Мечела» Олег Коржов. Пока компания так и стоит на этой развилке – судьба дороги до Эльгинского месторождения, на которую «Мечел» потратил более 71 млрд руб., не решена. Компания Игоря Зюзина рассматривает возможность и вовсе отказаться от концессии, рассказали «Ведомостям» человек, близкий к одному из ее кредиторов, и человек, знакомый с руководством «Мечела», а также подтвердили два сотрудника компаний, участвующих в обсуждении сделки. «Сейчас мяч на стороне «Мечела» – но компания не предпринимает необходимых шагов, подача концессионной инициативы задерживается», – говорит один из собеседников «Ведомостей».

Дорогу длиной 321 км до угольного месторождения в Якутии от станции Улак Байкало-Амурской магистрали «Мечел» построил в 2012 г. Но после обрушения цен на уголь и сталь в 2013 г. компания из-за высокой долговой нагрузки – тогда 13,7 EBITDA при чистом долге более $8 млрд – оказалась на грани банкротства. В 2016 г. «Мечел» продал Газпромбанку по 49% в «Эльгаугле» (владеет лицензией на месторождение), «Эльгадороге» и «Мечел-транс Восток». Именно банк и задумал передать дорогу государству и взять ее затем в концессию вместе с «Мечелом» и РЖД, вспоминает человек, знакомый с руководством «Мечела». Теперь отказаться от этой идеи предлагает «Мечел», рассказывают он и банкир: финансовые показатели компании сильно улучшились после того, как в прошлом году выросли цены на коксующийся уголь (сейчас долговая нагрузка – 5,2 EBITDA, а чистый долг – 431 млрд руб.). «Мечел» нашел альтернативу концессии и предлагает государству создать для этой дороги территорию опережающего развития (ТОР), говорят банкир и человек, участвующий в обсуждении проекта. Дела у компании идут очень хорошо, рассуждает банкир, цена на коксующийся уголь уже полтора года не опускалась ниже $100 за 1 т. Кроме того, «Мечелу» поставили достаточно сложные условия по концессии: он должен взять на себя обязательства по перевозке определенного количества угля, невзирая на внешнюю конъюнктуру, говорит другой собеседник «Ведомостей».

Концессия позволяет получить льготу по налогу на имущество, да и то не всегда, а ТОР – это целый набор льгот, рассказывает партнер Dentons Василий Марков: снижение налога на прибыль и НДПИ вплоть до 0%, освобождение от налога на имущество и земельного, снижение в 4 раза страховых взносов, ускоренный возврат НДС. Кроме того, с февраля дальневосточные ТОР могут получить субсидии на развитие инфраструктуры из федерального бюджета.

Чтобы получить статус ТОР, нужно постановление правительства России. Официальная заявка от «Мечела» на создание ТОР для дороги к Эльгинскому месторождению пока не поступила, сообщил представитель Минвостокразвития. «Мечел» рассматривает несколько вариантов развития железнодорожного пути, в том числе с инструментами господдержки, одним из которых может быть концессия, сообщил представитель компании. Представители правительства Якутии и Газпромбанка не ответили на запросы «Ведомостей», а РЖД от комментариев отказалась.

Сейчас провозная способность дороги – около 4 млн т, оценивает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Но «Мечел» планирует строить на Эльгинском месторождении ГОК мощностью 15 млн т. А для вывоза еще примерно 10 млн т нужно построить 14 разъездов и четыре станции, отмечает Бурмистров. Расходы на развитие дороги до месторождения в 2021–2024 гг. РЖД в инвестпрограмме справочно оценивает в 45,5 млрд руб. – полностью за счет частных инвесторов.

Вопрос развития угольной инфраструктуры неоднозначный, говорил ранее министр экономического развития Максим Орешкин: цены на уголь поднялись значительно, однако пару лет назад были вдвое ниже и более половины угольных компаний были убыточны. В правительственном плане магистральной инфраструктуры на проекты, связанные с угольной отраслью, запланированы инвестиции в 2 трлн руб., в том числе 900 млрд – от угольщиков и 600–700 млрд – от РЖД.

«Кажется, что тяжелые времена прошли. Но нужно понимать, что «Мечел» зависит от цен на уголь и от слабости российской валюты», – замечает директор группы корпоративных рейтингов АКРА Максим Худалов. А выделение субсидий на развитие инфраструктуры, даже при режиме ТОР, нельзя гарантировать, говорит Марков: если денег в бюджете не окажется, субсидия отменяется.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/10/08/783002-mechel>

### ВЕДОМОСТИ; ИРИНА СИНИЦЫНА, ВЛАДИМИР ШТАНОВ, ЕКАТЕРИНА БУРЛАКОВА; 2018.10.08; КОНСТАНТИН ЗАСОВ: «В РОССИИ ВАГОННЫЙ ПАРК ОКАЗАЛСЯ САМЫМ МОЛОДЫМ В МИРЕ»; СОВЛАДЕЛЕЦ И ПРЕЗИДЕНТ ГРУППЫ КОМПАНИЙ РТК РАССКАЗЫВАЕТ, КАК МЕНЯЕТСЯ РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК И МОЖНО ЛИ МНОГО ЗАРАБОТАТЬ НА ПЕРЕВОЗКЕ ЗЕРНА

Еще 15 лет назад весь вагонный парк страны принадлежал одной компании – РЖД, управление им осуществлялось весьма избирательно. Особенно это касалось специализированных вагонов для перевозки сельскохозяйственных грузов. Тогда начальники станций имели обыкновение придерживать зерновозы на запасных путях, вспоминая о них к началу очередного экспортного сезона. В итоге с июля по ноябрь специализированные вагоны оказывались на вес золота, сельхозпроизводители и трейдеры в панике искали способы перевезти урожай, порты не справлялись с нагрузкой...

С тех пор ситуация изменилась радикально: зерновозы теперь ходят по расписанию, в итоге их оборачиваемость сократилась кратно, а сезонность практически сглажена. Не последнюю роль в этом сыграл Константин Засов, совладелец и президент РТК – крупнейшего оператора вагонов для перевозки сельскохозяйственных и минеральных грузов.

– 10 лет назад вы с партнером Константином Синцовым купили парк зерновозов у РЖД в ходе реорганизации компании. Почему вы заинтересовались именно зерновозами? Вы допускали, что на сезонном убыточном бизнесе можно будет зарабатывать?

– Решение выделить вагонный бизнес как непрофильный для РЖД было принято потому, что банально не хватало инвестиций на обновление парка. Это касалось всех типов вагонов. Зерновозы оказались последними из выделяемого парка из-за специфики: многие просто не понимали, как ими оперировать в силу сезонности.

Когда принималось решение о выделении вагонного бизнеса из РЖД, мы уже занимались перевозками сельскохозяйственных грузов как экспедиторская компания. Мы более-менее представляли, какие возможности есть и как этот парк зерновозов сделать эффективным.

Родился в 1970 г. в Москве. Окончил Московский педагогический государственный университет и Московскую государственную юридическую академию

1998 руководитель департамента промышленно-финансовой группы «Росвагонмаш»

2001 вместе с партнером Константином Синцовым занялся железнодорожными перевозками зерна, основав компанию «Рустранском» (РТК). Впоследствии на ее базе создана одноименная группа компаний

2008 гендиректор «Русагротранса»

2010 на базе «ЛП транса» создан перевозчик минеральных удобрений

2012 Засов и Синцов довели долю в компании до 100%, выкупив блокпакет у ПГК Владимира Лисина. Спустя год стали владельцами «Транслеса»

2014 консолидировал железнодорожные активы в группу РТК, стал ее президентом

– Все же вряд ли вы тогда думали, что через 10 лет Россия будет бить зерновые рекорды времен СССР и станет диктовать цены на мировом рынке пшеницы.

– Тут мы рассуждали просто. У России есть несколько опций для развития – это нефть, уголь, те сегменты, которые традиционно являются базовыми для российской экономики. Что касается сельского хозяйства, мы видели, что рынок будет расти и станет одним из очевидных драйверов экономики. Уже тогда государство поддерживало отрасль: субсидировало процентные ставки по кредитам, оказывало несвязанную поддержку. Чтобы понять, что Россия будет развиваться в области сельского хозяйства, не нужно быть провидцем. Вопрос в скорости развития и темпе.

– В вашей структуре самый большой и развитый бизнес – перевозок зерна. Как вы видите его дальнейшее развитие?

– На рынке зерновых перевозок очень высокая конкуренция с автотранспортом: сегодня машинами перевозится порядка 60% зерна, особенно в экспортном направлении. Машиной всегда проще: санитарный сертификат не нужен, планировать заранее, как на железной дороге, не нужно, конвенций от РЖД при перегрузе направления не бывает и т. д. В общем, производителям и трейдерам удобнее пользоваться автотранспортом. Хотя ненормально, когда машина весом 50 т едет по курортной автомобильной дороге.

Мы пытаемся этот тренд ломать, предлагая клиентам тот сервис, благодаря которому пользоваться железной дорогой ему станет удобнее. Но запас еще большой: за рубежом как раз обратная пропорция – около 70% приходится на перевозки по железной дороге.

– Что значит «сервис»?

– Клиент должен тратить минимум времени на планирование, у него должна быть возможность получить вагон за 5–7 дней, а не в течение 40. Для этого мы должны сами иметь возможность планировать работу парка: его заход в порт, выход из порта, работа инфраструктуры – все должно быть согласовано. Поэтому запас большой.

– Как вы планируете реализовать задуманное? Будете внедрять какие-то новые IT-решения?

– Мы делаем все, чтобы наша услуга была максимально доступна, в том числе благодаря цифровизации сервиса. Например, мы сотрудничаем с Московской биржей: наш сервис как логистического агента продается вместе с фьючерсом на зерно покупателю.

Также мы работаем над созданием определенных цифровых платформ, с помощью которых клиенту проще пользоваться нашим сервисом: когда все можно будет решить кликом мышки, включая электронный документооборот.

РЖД со своей стороны также предпринимает определенные действия по созданию биржи вагонов, где каждый сможет получить необходимый парк на электронной площадке.

Как будет готово сопряжение инфраструктуры с вагоном и с клиентом, когда это станет единым сервисом – тогда, по сути, «Русагротранс» и любая компания в сфере грузоперевозок существенно изменятся. Вместо отдельных компаний будет работать сервисная площадка по типу Uber, которой все будут предоставлять в пользование железо. В этом смысле мы исходим из того, что, если не можешь бороться с происходящим, надо возглавить это.

– Вы забыли в этом треугольнике одного – сельхозпроизводителя. Он готов продавать выращенное через биржу?

– Я скажу так: если аграрии откажутся от неспецифичной деятельности, которой сегодня занимаются, – торговли, хранения, логистики – и начнут больше вкладывать в агротехнологии, то и урожайность повысится, и доходность вместе с ней.

В России уже создаются крупные грузоформировательные центры – большие элеваторные площадки с компетенциями по хранению и отгрузке зерновых грузов. Так что производители не сами везут один грузовик в Новороссийск, а продают зерно на ближайший накопительный комплекс. Следующий шаг заключается в том, чтобы зерно из этого центра продать через биржу дальше по цепочке трейдеру или конечному потребителю. В России зерно в конечном счете будет продаваться цивилизованно через биржу, это просто вопрос времени.

От Балтики до Дальнего Востока

– Другая проблема на зерновом рынке – юг как единственный экспортный коридор. Есть идеи, как распределить поток равномерно по всей стране, в частности перебросить что-то на Балтику и Дальний Восток?

– Я не вижу ничего плохого в том, что много зерна едет по Черному морю: там расположены наши основные рынки сбыта. Тут есть определенный парадокс: чем больше развивается перевалка на Черном море, тем шире становится это горло. За 2017 г. южные портовые мощности прибавили 20%: модернизированы терминалы КСК, НКХП и др. Кроме того, есть проект развития самой дороги, очевидно, что все это направление надо развивать. Мы надеемся, это будет происходить в обозримом будущем.

Но здесь важно понимать: чем больше будет терминалов на Черном море, тем сложнее будет Балтике конкурировать за объемы. Поскольку Балтика очень специфический коридор – это пшеница высокого качества, экспортируемая в Европу. Хотя на Балтике тоже будут появляться зерновые терминалы – например, «Новотранс» собирается строить.

Дальневосточное направление – японский и юго-восточный рынки – требует очень большой государственной работы. Прежде всего в области фитосанитарии – зачастую эти рынки просто закрыты для нашего зерна. Другая проблема – стабильность производства: Сибирь должна из года в год подтверждать объемы производства и четко определиться с конкретными рынками сбыта. К сожалению, большие урожаи в Сибири случаются раз в три года. Там пока сильно отстает технология. Третье – это поддержка государства через тарифное регулирование для поддержки экспорта на этом направлении. Развитие Дальнего Востока должно стать большой государственной миссией, если мы говорим об удвоении несырьевого экспорта. Здесь в этом смысле огромный потенциал. Мы можем только это поддержать, потому что нам интересна любая дополнительная тонна и любой экспортный коридор.

– Кстати, из-за рекордного урожая и активного экспорта в прошлом году мукомолы жаловались на нехватку зерновозов на внутренних направлениях.

– Первое: мукомолы жалуются всегда, пытаясь создать давление на внешний рынок, чтобы понизить цену на внутреннем. Поэтому надо взвешенно всегда к этому подходить. Мне кажется, рынок отрегулирует все сам и ответит на любые вопросы. При том что стоимость зерна и хлеба традиционно между собой почти не скоррелированы.

Теперь второй вопрос – на что жаловались в том году и что было сделано. Жаловались мукомолы из некоторых северо-западных регионов. Им не хватало вагонов. Нас, как ответственную компанию, с одной стороны, и как крупнейшую на этом рынке – с другой, привлекали к решению проблемы. Так вот, ни у кого из «пострадавших» не было ни одного долгосрочного контракта с «Русагротрансом» или любым другим крупным перевозчиком на обеспечение перевозок.

– РТК развивает проект сухопутного зернового коридора через Азербайджан в Турцию. Как он продвигается?

– По нему двигается большое количество грузов, в том числе из Казахстана, Китая, в турецком направлении. Турция – второй крупнейший покупатель российской продовольственной пшеницы, поэтому мы считаем этот сухопутный коридор крайне перспективным.

– Сколько вы рассчитываете в год перевозить по нему зерна?

– От 0,5 млн до 1 млн т он может принять совершенно свободно.

Кроме зерна

– На перевозку сельхозгрузов приходится около половины выручки группы, остальное – лес и минеральные грузы. Почему выбрали нетрадиционные направления в грузоперевозках?

– Государство и компании вкладывали большие деньги в развитие химических производств, мы видим рост в этих отраслях. Государство также способствует развитию переработки лесной отрасли: пошлины на вывоз кругляка, с одной стороны, и субсидии в переработку – с другой. Значит, можно сделать ясный и понятный вывод: эти производства будут расти – соответственно, они потребуют логистики.

– На какой стадии развития сейчас рынки перевозки удобрений и леса?

– Рынки разные по характеру. Начну с минеральных удобрений. Мы с производителями стараемся найти оптимальную схему взаимодействия с точки зрения логистики. После вывода грузовых перевозок за периметр основного бизнеса РЖД химические предприятия обзавелись большим количеством кэптивного парка. По сути, они стали одними из крупнейших операторов полувагонов для перевозки удобрений, что понятно: у них ведь нет масштабной складской сети, а они должны иметь возможность вывезти продукцию в любое время, когда это требуется. Так что это своего рода плата за уверенность в завтрашнем дне. В итоге 70% парка минераловозов – это парк производителей.

Это абсолютно непрофильная инвестиция для химических предприятий – вкладывать CAPEX в вагоны. В результате ни одно предприятие не может обеспечить себя идеальной логистикой. Мы предложили производителям минеральных удобрений: мы гарантируем им вагоны, они передают нам в управление свой парк, который в итоге работает лучше – мы размещаем его на более эффективных направлениях. В том числе за счет этого мы даем более низкую общую ставку [за вагон] предприятию. Это всем выгодно.

Отказаться от собственного парка и перейти на сервис – это сложный ментальный сдвиг для больших предприятий. Но здесь у рынка высокий потенциал к развитию именно благодаря логистическим технологиям.

– Какие предприятия вам уже передали в управление свои вагоны?

– У нас есть определенные соглашения о конфиденциальности. Скажу так: с большинством крупнейших производителей минеральных удобрений в стране мы достигли договоренностей.

Дорогое обновление

– В каком состоянии сегодня кэптивный вагонный парк?

– Средний возраст такой же, как в целом по всей стране, – 18 лет, в США этот возраст больше почти в 2 раза. После программы обновления парка (правительство в 2016 г. отменило возможность продлевать сроки эксплуатации вагонов. – «Ведомости») вагонный парк в России оказался самым молодым в мире. Но так было не всегда. В том числе потому, что парк, который после реструктуризации грузового бизнеса РЖД передавался на баланс ПГК или в рынок, находился в сложном техническом состоянии. У Министерства путей сообщения (существовало до 9 марта 2004 г. – «Ведомости») были возможности и правила продления срока службы вагона, например регламенты, позволявшие эксплуатировать вагон без капитального ремонта.

– Сколько РТК тратит в год на ремонт вагонов?

– Новых вагонов у нас все больше, но и они требуют текущего ремонта, и отцепочный ремонт происходит. В целом ежегодно расходуем порядка 3 млрд руб.

– На обновление сколько тратите?

– За 10 лет мы вложили в обновление парка порядка 28 млрд руб.

– Сколько в среднем окупаются вагоны?

– По нашим подсчетам, с учетом инвестиций вагон должен окупаться за 7–8 лет. Но сегодня сложно прогнозировать, потому что по сравнению с прошлым годом стоимость нового вагона выросла более чем на 30%.

– А насколько РТК может в принципе повысить цены, чтобы покупатели не отказались от ее услуг?

– Поскольку у «Русагротранса» половина рынка, мы обязаны согласовывать стоимость наших услуг и их рентабельность с ФАС, поэтому мы не экспериментируем. В среднем по году рост нашей ставки составит не более 7% при инфляции 4–4,5%.

Группа компаний РТК

Владельцы (данные компании, октябрь 2018 г.): Константин Засов и Константин Синцов на паритетных началах.

Финансовые показатели (консолидированная отчетность по МСФО, 2017 г.):

выручка – 33 млрд руб.,

EBITDA – 18 млрд руб.

Основана в 2009 г., специализируется на перевозке аграрных и лесных грузов. Основные активы – зерновой оператор «Русагротранс», «Транслес» (лесные грузы), «ЛП транс» (минерально-сырьевые и химические грузы), казахстанский зерновой оператор «Астык транс» и СП с Азербайджаном в области перевозки аграрных грузов «Азрустранс». Под управлением РТК 63 500 вагонов, из них более 39 000 зерновозов, 9900 полувагонов, 9700 платформ для перевозки леса.

Деньги на развитие

– Как РТК планирует финансировать инвестпрограмму? Reuters писало о намерении группы провести IPO и привлечь $200–300 млн.

– Я и мой партнер [Константин Синцов] действительно хотим, чтобы компания росла и развивалась, отвечая на растущий рыночный спрос. Чтобы обеспечить этот рост и инвестпрограмму, мы рассматриваем самые разные рыночные возможности. Выход на рынок публичного капитала, безусловно, одна из таких возможностей, которая позволила бы нам разделить бизнес и планы по его развитию с инвесторами, используя для этого максимально возможные рыночные инструменты. Кроме того, публичная компания максимально прозрачная, именно такими мы хотим быть. При этом мы рассматривали варианты не только публичного размещения, но и другие эффективные рыночные инструменты по привлечению средств на развитие.

– На какое именно развитие нужны деньги?

– Деньги нужны исключительно для финансирования проектов профильного бизнеса. Есть определенные сегменты именно в железнодорожной логистике, которые требуют вложений, прежде всего это модернизация вагонного парка. Но это требует в нынешних ценах около 18–20 млрд руб. Мы считаем, что сегодня лучшее время для развития и инвестиций в Россию. Инфраструктурные проекты, подобно иным инвестициям в будущее, способны сделать нашу страну абсолютно другой. Это наше общее понимание, и касается оно не только бизнеса.

Удержать рост

– Консолидированная скорректированная выручка ГК РТК за 2017 г. выросла на 60% по сравнению с предыдущим годом и достигла 33 млрд руб., показатель EBITDA – в 1,4 раза, достигнув 18 млрд руб. С чем связан такой рост?

– У нас действительно активный рост финансовых показателей: в прошлом году мы более чем в 1,5 раза нарастили вагонный парк и, соответственно, грузооборот, при этом не увеличив OPEX. То есть расходы на персонал не растут и операционные издержки не растут, а продажи, в свою очередь, показывают рост.

Мы растем, и рынки растут. Рынок зерна – на 30% в год, рынок леса и минералов – на 6–7%, что тоже большой рост и нам на него нужно отвечать. Наш план на 2019 г. – приобрести не менее 5000 вагонов, в основном зерновозов и платформы для перевозки леса. Если мы сможем удерживать рост компании в рамках роста наших сегментов – это уже хороший результат.

– Такой результат даже европейские компании и рынки очень редко могут показывать.

– Мы сегодня одна из лучших компаний в отрасли – наша рентабельность по EBITDA по итогам 2017 г. превысила 50%.

– Какая долговая нагрузка у группы?

– Мы стремимся к тому, чтобы показатель чистый долг к EBITDA не превышал 1–1,5 раза. Сейчас чуть меньше 2 при среднем по рынку больше 2,5.

Баланс найден

– В регулировании отрасли какая степень влияния государства, как вы его ощущаете?

– Если мы говорим о транспортном рынке, то здесь мы не чувствуем на себе какой-то избыточной регуляторики. Функции регулятора выполняет, с одной стороны, ФАС, с другой – **Минтранс**. Есть активная позиция ФАС, и весь прошлый год мы ее наблюдали. Они очень внимательно мониторили рост ставок в сегменте универсального подвижного состава. Но, на мой взгляд, у этого роста было две причины. Первая – эффект очень низкой базы: рынок стартовал пару лет назад с 500 руб. в сутки и вернулся сегодня к значениям 2012 г. Это много, но вопрос – рост ли это или просто рынок восстановился? Мы испытывали определенное внимание, как и весь рынок. Сегодня определенный баланс найден. Поэтому избыточного давления со стороны ФАС мы не чувствуем.

**Министерство транспорта** сейчас глубоко погружено в развитие инфраструктуры, и здесь мы для них только помощники.

– Насколько неожиданные решения со стороны государства за 10 лет участились?

– На нашем рынке за 10 лет самым большим потрясением было эмбарго на экспорт зерновых, введенное после засухи и неурожая. Та история отбросила российский сельхозрынок на 2–3 года назад – Россия очень тяжело возвращалась: после отмены эмбарго Египет больше полугода не закупал российскую пшеницу, опасаясь непредсказуемых политических решений.

Новое руководство Минсельхоза и куратор отрасли уже «протестированы» рынком, и нам нравится реакция. Сначала начались разговоры про «мало зерна», но к вопросу подошли взвешенно, заявив: «Ребята, ничего регулировать не надо. Мы не планируем ни эмбарго, ни пошлин – рынок все сам отрегулирует».

– Но экспортную пошлину на пшеницу же никто не отменил до сих пор: она лишь обнулена.

– К вопросу о прогнозировании: конечно, чем дальше рынок может видеть, тем лучше он будет развиваться. Но если министр сельского хозяйства говорит, что пошлина вводиться не будет, мы берем это утверждение за основу и надеемся, что позиция не изменится.

– То есть вы верите нынешнему министру сельского хозяйства?

– Так как он сегодня говорит абсолютно понятные и правильные вещи, то мы ему верим, конечно.

<https://www.vedomosti.ru/business/characters/2018/10/07/782999-konstantin-zasov>

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2018.10.08; РЖД НЕ ГОТОВА ВКЛАДЫВАТЬ В МОСТ НА САХАЛИН; ГОСКОМПАНИЯ ПРЕДЛАГАЕТ ПРОФИНАНСИРОВАТЬ ПРОЕКТ ЧАСТНЫМ ИНВЕСТОРАМ

РЖД отказалась от идеи строить транспортный переход на Сахалин за свой счет – она не зафиксирована даже в целевом сценарии обновленной инвестпрограммы монополии на 2018– 2025 гг. Теперь холдинг готов дать лишь 3,5 млрд руб. для подготовки технико-экономического обоснования, а от инвесторов потребуется 536,8 млрд, говорится в документе («Ведомости» ознакомились с копией, подлинность подтвердили два человека, близких к РЖД).

Ранее транспортный переход Селихин – Ныш (мост или тоннель) вошел в список проектов, предложенных Минфином бизнесу, но пока не заинтересовал инвесторов. Даже у правительства есть сомнения в целесообразности строительства моста, рассказывали федеральные чиновники «Ведомостям». При выделении государственных денег возникает риск необоснованной траты средств, а без них проект реализовать невозможно, рассказывал человек, знакомый с материалами правительственных совещаний .

РЖД хочет сохранить право устанавливать экспортную надбавку к тарифу

В долгосрочной программе развития РЖД сказано, что решение о проекте будет принято после дополнительной проработки, подчеркнул представитель монополии. Представитель **Минтранса** не смог ответить на вопросы «Ведомостей» в воскресенье, а профильного вице-премьера **Максима Акимова** – отказался от комментариев. **Министр транспорта** Евгений **Дитрих** говорил, что проект включен в комплексный план, но требует дополнительной проработки.

По сравнению с июньской версией документа целевой сценарий инвестпрограммы сократился с 7 трлн до 6 трлн руб. (без НДС, консервативный – с 6 трлн до 4,75 трлн). Из крупных проектов под секвестр попали, в частности, смета Московского транспортного узла (сокращена с 500 млрд до 213 млрд руб.) и железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга (с 52,7 млрд до 35,7 млрд). Это очень капиталоемкие проекты, но их можно оптимизировать, например, за счет привлечения частного финансирования, продажи имущества РЖД на территории агломераций, считает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров.

Сокращение не коснулось проектов, связанных с выполнением майского указа президента Владимира Путина. Например, инвестиций в инфраструктуру для увеличения интенсивности транзита контейнеров, чтобы к 2024 г. они доставлялись с Дальнего Востока до западной границы за семь суток. Финансирование проекта по модернизации БАМа и Транссиба даже увеличилось – второй этап обойдется РЖД в 625 млрд руб. вместо 460 млрд. Это связано как с ростом заявок от угольных компаний, так и с планируемым разведением транспортных потоков: грузовые – на БАМ, а пассажирские и контейнерные – на Транссиб, говорит Бурмистров. Но в инвестпрограмму пока не включено строительство Северомуйского тоннеля – вопрос дополнительно прорабатывается.

Больше всего в новой версии инвестпрограммы выросли расходы на электрификацию направлений Ртищево – Кочетовка (с 15,8 млрд до 49 млрд руб.), а также Ожерелье – Узловая – Елец (с 18,4 млрд до 48,2 млрд руб.), что позволит переключить 27 пар поездов с казанского на павелецкое направление Московской железной дороги. Но в консервативном сценарии РЖД будет экономить в первую очередь на своих проектах: оба проекта по электрификации почти лишаются в нем финансирования. Проекты, связанные с исполнением поручений президента и правительства, при неблагоприятном раскладе потеряют лишь 30 млрд руб.

Тариф ниже инфляции

РЖД ожидает роста погрузки с 1,26 млрд т в 2017 г. до 1,68 млрд в 2025 г. по целевому сценарию и до 1,53 млрд – по консервативному. В 2019–2025 гг. распоряжением правительства установлена ежегодная индексация тарифов на перевозку грузов на уровне инфляции минус 0,1 п. п. (в 2017 г. они выросли на 6%, в 2018 г. – на 5,4%). Сохранена 2%-ная целевая надбавка по капитальному ремонту инфраструктуры, а также 1,5%-ная целевая надбавка по компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства (с 1 января 2019 г. по 31 декабря 2021 г.).

РЖД ожидает роста погрузки с 1,26 млрд т в 2017 г. до 1,68 млрд в 2025 г. по целевому сценарию и до 1,53 млрд – по консервативному. В 2019–2025 гг. распоряжением правительства установлена ежегодная индексация тарифов на перевозку грузов на уровне инфляции минус 0,1 п. п. (в 2017 г. они выросли на 6%, в 2018 г. – на 5,4%). Сохранена 2%-ная целевая надбавка по капитальному ремонту инфраструктуры, а также 1,5%-ная целевая надбавка по компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства (с 1 января 2019 г. по 31 декабря 2021 г.).

Основные источники финансирования инвестпрограммы РЖД – собственные средства (в 2017 г. – около 80% общих вложений) и господдержка. В прошлом году чистая прибыль РЖД по МСФО составила 139,7 млрд руб. К 2025 г. она может увеличиться до 296,4 млрд руб. по целевому сценарию и до 164 млрд по консервативному, следует из материалов РЖД. Основные доходы обеспечивают перевозка грузов и предоставление доступа к инфраструктуре.

Крупный подрядчик РЖД подозревается во взятках бывшему полковнику Захарченко

В начале октября гендиректор РЖД Олег Белозеров предупредил о сокращении инвестпрограммы из-за прогнозируемого снижения займов. «Нам нужны долгосрочные источники в рублях. На текущем рынке заемного капитала такой срочности нет. Вся ликвидность сконцентрирована на сроках до трех лет», – объяснял он. Заимствования до 2025 г. составляли около 2 трлн руб., говорил Белозеров, компания планировала, что стоимость капитала будет снижаться вслед за инфляцией. «Однако ставки в III квартале выросли почти на 1,5% годовых. Центробанк также повысил свою ставку до 7,5% и не исключил возможности ее дальнейшего роста. Соответственно, у нас из инвестпрограммы выпадет порядка 800 млрд руб.», – объяснял Белозеров.

Новая версия инвестпрограммы выглядит более сбалансированной и экономически эффективной, риски снижены за счет перевода части проектов (в первую очередь моста на Сахалин) в формат государственно-частного партнерства, в котором РЖД участвует, но не финансирует, говорит Бурмистров. Это позволит исключить риски, связанные с инвестициями в экономически неэффективные и невостребованные проекты, заключает он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/10/07/783008-rzhd-most-na-sahalin>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.07; В ПОДМОСКОВЬЕ ЭЛЕКТРИЧКА СБИЛА НАСМЕРТЬ ДВОИХ МОЛОДЫХ ЛЮДЕЙ

Электричка сбила насмерть двоих молодых людей, переходивших железнодорожные пути в неустановленном месте, в Наро-Фоминском районе Подмосковья, идет доследственная проверка, сообщается на сайте Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК РФ.

По данным следствия, в 400 метрах от установленного наземного перехода на железнодорожной станции «Кокошкино» Наро-Фоминского района Московской области электропоездом смертельно травмированы молодые люди в возрасте 21 и 24 лет, которые переходили железнодорожные пути в неустановленном месте.

Добавляется, что на место происшествия выехала следственно-оперативная группа.

«В настоящее время организовано проведение необходимых проверочных мероприятий, направленных на установление всех обстоятельств и причин случившегося. По результатам проверки будет принято процессуальное решение», – говорится в сообщении.

<https://ria.ru/incidents/20181007/1530151360.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.06; НА КРУГОБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ РАБОЧИЙ ПОГИБ ИЗ-ЗА КАМНЕПАДА

Сотрудник железной дороги погиб во время восстановительных работ после того, как камнепад приостановил движение поездов по Кругобайкальской железной дороге (КБЖД) в Иркутской области, сообщает пресс-служба Восточно-Сибирской ЖД.

«Движение поездов по Кругобайкальской железной дороге временно приостановлено. Это связано с камнепадом, случившимся 5 октября 2018 года на 125 км участка Маритуй-Шарыжалгай», – говорится в сообщении.

Отмечается, что при проведении восстановительных работ «был смертельно травмирован сотрудник железной дороги», его семье будет оказана юридическая и материальная помощь.

В настоящее время на месте обвала работает спецтехника.

До 1949 года по КБЖД проходил основной путь Транссибирской магистрали. После ввода в эксплуатацию дублирующего участка через Олхинское плато линия потеряла значение. Сегодня КБЖД представляет собой тупиковый участок от станции Байкал до Слюдянки и используется для туристических целей. Серьезной проблемой на этом участке, расположенном среди гор, являются частые камнепады и селевые потоки.

<https://ria.ru/incidents/20181006/1530116360.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.05; ПУТИН ПРИГЛАШАЕТ ИНДИЮ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В АРКТИЧЕСКИХ СПГ ПРОЕКТАХ И ПОСТАВКАХ ПО СЕВМОРПУТИ НА ФОНЕ ГЛОБАЛЬНОГО ПОТЕПЛЕНИЯ

Президент России Владимир Путин предложил индийским компаниям принять участие в арктических СПГ-проектах и поставках по Северному морскому пути, отмечая выгоды этого, в том числе, на фоне глобального потепления.

«Мы будем приветствовать, если индийские партнеры подключатся к работе и в Артике. Это очень перспективная, долгосрочная работа, очень серьезная, рассчитанная на десятилетия вперед с хорошими инвестициями и хорошей отдачей», - сказал он.

«С учетом того, что происходит изменение климата, где-то хорошо, где-то не очень, но возможности использования Северного морского пути увеличиваются. Мы строим атомный флот, строим 8 атомных кораблей. Они будут последовательно запускаться в строй. Работа уже идет. Это обеспечит надежные поставки СПГ на индийские и мировые рынки, вообще. Так что это будет наверняка очень интересная работа», - добавил президент.

Ранее в совместном заявлении В.Путина и премьер-министра Индии Нарендры Моди отмечалось, что стороны выразили поддержку продолжению диалога между «НОВАТЭКом» (MOEX: NVTK) и индийскими энергетическими компаниями и приветствовали их намерение развивать сотрудничество в области СПГ.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.05; РФ И КАЗАХСТАН ДОГОВОРИЛИСЬ РАЗВИВАТЬ ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ НА КАСПИИ И ИРТЫШЕ

Казахстан и Россия договорились до конца первого полугодия 2019 года проработать вопрос об открытии паромного сообщения между портами двух стран на Каспийском море и реке Иртыш, сообщает пресс-служба министерства по инвестициям и развитию Казахстана.

Данный вопрос обсуждался в ходе 13-го заседания подкомиссии по транспорту межправительственной комиссии по сотрудничеству между Россией и Казахстаном в Астане в четверг. Стороны также договорились развивать сотрудничество в области судостроительно-судоремонтного производства и взаимного признания дипломов моряков.

В сфере железнодорожного транспорта достигнута договоренность продолжить совместную работу, направленную на создание высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора «Евразия», проводить корпоративные процедуры по заключению договоров между российскими перевозчиками (АО «Алтай-Пригород», АО «Свердловская пригородная компания») и филиалом АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы» (КТЖ) - «Дирекция магистральной сети» на возмещение затрат за заезды пригородных поездов российского формирования на инфраструктуру КТЖ, а также рассмотреть возможность заключения договоров на долгосрочной основе с 2019 года в пригородном сообщении.

Кроме того, стороны условились рассмотреть возможность организации курсирования беспересадочного вагона Астана - Санкт-Петербург круглогодичного сообщения с одной переприцепкой.

В сфере автомобильного транспорта стороны договорились до конца текущего года завершить процедуры внутригосударственных согласований проекта нового соглашения между РФ и Казахстаном о международном автомобильном сообщении и подготовить его к подписанию.

В сфере гражданской авиации стороны согласились подписать соглашения об упрощенных правилах въезда, пребывания и выезда для членов экипажей воздушных судов авиапредприятий Казахстана и РФ, являющихся иностранными гражданами третьих стран.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПРЕДЛАГАЕТ ПРИСОЕДИНИТЬСЯ К ПРОТОКОЛУ ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ ПАССАЖИРОВ НА МОРСКИХ СУДАХ

Правительство РФ внесло в Госдуму законопроект о присоединении России к протоколу 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа, сообщает сайт кабинета министров.

Афинская конвенция, которой определяется ответственность перевозчика в международной морской перевозке пассажира и его багажа, была принята в 1974 году и вступила в силу 28 апреля 1987 года. Россия участвует в Афинской конвенции как правопреемник СССР. В ноябре 2002 года в Лондоне был принят протокол с поправками к Афинской конвенции, который вступил в силу 23 апреля 2014 года.

Этот документ, в частности, ввел обязательное страхование пассажиров на судах и повысил пределы ответственности перевозчика за вред жизни и здоровью пассажира (предел обязательного страхования или другого финансового обеспечения составляет не менее 250 тыс., но не более 400 тыс. расчётных единиц (СДР) на одного пассажира в каждом конкретном случае).

Согласно сообщению, «установлен предел ответственности по каждому конкретному инциденту за всё время перевозки, а не относительно перевозки в целом».

«Введено требование перевозчиков об обеспечении страхования или другом финансовом обеспечении для покрытия гражданской ответственности за вред жизни и здоровью пассажиров судна, перевозящего более 12 пассажиров», - следует из законопроекта.

Проект закона был рассмотрен и одобрен на заседании правительства 27 сентября 2018 года. Он был внесен **Минтрансом** и МИД России.

Решение о присоединении к протоколу 2002 года подлежит принятию в форме федерального закона, так как он содержит правила, отличные от предусмотренных российским законодательством, говорится в сообщении.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.05; ФИНАНСОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В РЕГИОНЕ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ ВНЕСЕНО НА РАТИФИКАЦИЮ В ГОСДУМУ

Правительство РФ внесло на ратификацию в Госдуму соглашение о финансовом взносе России в размере 4,4 млн евро для реализации программы трансграничного сотрудничества «Интеррег. Регион Балтийского моря» до 2020 года.

Соглашение было подписано в конце декабря 2017 года в Москве и в январе 2018 года в Брюсселе. Взнос РФ составит 4,4 млн евро, из которых в 2018 году будут перечислено 3 млн евро, в 2019 году - 1,4 млн евро. Средства будут выделены из бюджета РФ. Общий объем финансирования программы составляет 349,8 млн евро.

Как говорится в пояснительной записке к документу, программа необходима для реализации совместных проектов регионов Северо-Западного федерального округа (СЗФО) России, а также государств - членов ЕС и Норвегии. Сферами сотрудничества являются транспорт, экология, образование, инвестиции и новые технологии. В период с 2007 по 2013 год Россия официально в программе не участвовала, российская сторона привлекалась только в качестве ассоциированных партнеров и консультантов без финансирования их деятельности.

В самом соглашении, в частности, описываются правила проведения закупок российскими партнерами, порядок проведения закупок и порядок раскрытия информации.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.05; ЮЖНАЯ КОРЕЯ СНЯЛА ЗАПРЕТ НА ЗАХОД В СВОИ ПОРТЫ СУДОВ «ГУДЗОНА»

Власти Южной Кореи сняли запрет на заход в порты страны судам владивостокской компании «Гудзон», сообщил агентству «Интерфакс» гендиректор компании «Гудзон» Геннадий Кононенко.

«В консульстве (РФ в Пусане - ИФ) сообщили, что южнокорейская сторона подтвердила разрешение на заход судов в порты. Сейчас мы ждем официальный документ», - сообщил Кононенко.

По его словам, судно компании «Богатырь», которому был закрыт въезд в порт, в субботу или воскресенье должно подойти к Южной Корее.

Ранее Кононенко сообщил, что судам «Гудзона» власти Южной Кореи запретили заход в порты страны из-за внесения компании в санкционный список страны в связи с санкциями США. Между тем, по словам гендиректора, компания никогда не работала с Северной Кореей, поэтому внесение ее в санкционный список необоснованно.

Как стало известно в минувшую субботу, судно «Севастополь», принадлежащее приморской компании «Гудзон», было задержано в Пусане. Судовладелец заявил, что судно задержано из-за введенных в отношении компании экономических санкций США.

В понедельник консул РФ в Пусане Р.Быков сообщил «Интерфаксу», что «судно было задержано без объяснений причин». Во вторник посол Южной Кореи У Юн Гын подтвердил «Интерфаксу» информацию о снятии запрета на выход российского судна «Севастополь» из Пусана. Судно должно покинуть порт на следующей неделе.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.05; ЗАДЕРЖАНИЕ СУДНА ИЗ РФ В ПОРТУ ЮЖНОЙ КОРЕИ, ВЕРОЯТНО, БЫЛО НЕДОРАЗУМЕНИЕМ - МАТВИЕНКО

Задержание российского судна «Севастополь» в южнокорейском порту, вероятно, было недоразумением, эта тема закрыта, заявила председатель Совета Федерации РФ Валентина Матвиенко.

«Скорее всего, это было недоразумение. Поверьте, что и министерство иностранных дел, и Совет Федерации до моего визита, мы очень активно этим занимались и работали с южнокорейской стороной. И в итоге результат вам известен – нашему судно дано было разрешение на свободный выход. И эта тема закрыта», – заявила Матвиенко журналистам, отвечая на вопрос о задержании российского корабля.

Она заверила, что республика Корея сейчас ведет себя очень корректно. «Определенные выводы после этого инцидента сделаны. Считаем, что эта страница перевернута», – сказала спикер Совфеда.

В августе в МИД Южной Кореи сообщали, что в отношении российского судна «Севастополь» в южнокорейском порту Пусан проводится проверка на предмет нарушения решений СБ ООН. На прошлой неделе судовладелец, компания «Гудзон» получила уведомление от южнокорейской стороны о том, что судну запрещен выход из порта. Позже южнокорейские власти уведомили российскую сторону, что вопрос в отношении «Севастополя» снят, судно может покинуть порт.

Как сообщалось ранее, США внесли в список санкций по КНДР две российские компании и шесть судов, в том числе судоходную компанию «Гудзон» и принадлежащее ей судно «Севастополь». Минфин США утверждает, что они участвовали в поставках в КНДР очищенных нефтепродуктов, которые, предположительно, перекачивались с российских на северокорейские суда в открытом море.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.05; ФАС СЧИТАЕТ, ЧТО РЕШЕНИЕ ВЕРХОВНОГО СУДА ПО НМТП МОЖЕТ СТАТЬ ПРЕЦЕДЕНТОМ

. Федеральная антимонопольная служба считает, что решение Верховного суда по делу НМТП может стать прецедентом для других подобных дел, заявил замглавы ФАС Сергей Пузыревский.

«Я думаю, что это прецедент для многих других дел», – сказал он журналистам, отметив, что субъекты естественных монополий не должны забывать об этом.

В начале октября Верховный суд России признал законным решение ФАС об установлении Приморским торговым портом (ПТП, Ленинградская область, входит в группу НМТП) в 2015 году монопольно высокой цены на перевалку нефти. Судебная коллегия по экономическим спорам ВС РФ, рассмотрев кассационные жалобы ФАС и «Роснефти», отменила судебные акты трех нижестоящих инстанций, которые ранее по заявлению ПТП признали выводы антимонопольного органа незаконными.

ФАС в ноябре 2016 года предписала ПТП снизить цену на перевалку нефти и перевести тарифы в рубли. Согласно решению ФАС, компания должна была отменить монопольно высокую цену на услуги по перевалке нефти в размере 2,25 доллара и установить экономически обоснованную цену на уровне тарифов года, который предшествовал году начала нарушения.

Представитель ПТП заявлял в суде первой инстанции, что ФАС допустила фундаментальную ошибку, которая «потянула» незаконность ее актов, – неправильно определила географические границы рынка перевалки нефти. По мнению заявителя, это границы не одного порта Приморск, а всего Балтийского бассейна, включая порт Усть-Луга. Он подчеркивал, что есть возможность выбирать между перевалкой нефти в Приморске или Усть-Луге.

Представитель ФАС в свою очередь заявлял, что порт в Приморске является субъектом естественной монополии, и в отношении него применяется усеченный порядок определения доминирующего положения. Ответчик сообщал, что рентабельность ПТП в 2013 году составляла 117%, а в 2015 году за счет повышения цен при сохранении себестоимости она возросла до 263%. По мнению ФАС, это доказывает, что ПТП установил монопольно высокую цену.

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.07; В КОСТРОМЕ ТЕПЛОХОД ПОВРЕДИЛ МАЧТУ ВО ВРЕМЯ ПРОХОДА ПОД МОСТОМ

Буксировочный теплоход «Урал-32» зацепился за трос во время прохода под мостом в акватории Костромы, повреждены мачта и судовые огни, сообщил РИА Новости представитель **Росморречфлот**а Алексей Кравченко.

«На Волге в районе 601-го километра, акватория Костромы, теплоход «Урал-32», буксировавший баржу, проходя под Костромским мостом, зацепился за свалившийся с моста трос. В результате были повреждены мачта с судовыми огнями. Теплоход встал на якорь, сейчас ремонтируют мачту и судовые огни», – пояснил собеседник агентства.

Он добавил, что на мосту велись строительные работы. Во время работ люди на мосту не заметили, что трос опустился ниже кромки, которая отводится для судоходства. Никакого ущерба мосту не нанесено. После ремонта теплоход продолжит движение.

<https://ria.ru/incidents/20181006/1530119136.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.05; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА «ПУЛКОВО» В 2018 ГОДУ ПРИБЛИЗИТСЯ К 18 МЛН ЧЕЛОВЕК

Аэропорт «Пулково» прогнозирует пассажиропоток по итогам 2018 года в размере около 18 миллионов человек, что на 11% превысит показатель 2017 года, сообщил журналистам в пятницу генеральный директор компании «Воздушные Ворота Северной Столицы» (управляет аэропортом) Владимир Якушев.

«Целимся к 18 миллионам – это 11% роста (по сравнению с 2017 – ред.)», – сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

По оценке Якушева, в перспективе пассажиропоток «Пулково» «будет точно расти», хотя и более низкими темпами, чем в последние годы. «В прошлом году рост 22%, в этом году – 11%, в следующем году – будет, наверное, меньше, чем 11%», – отметил Якушев.

Согласно материалам управляющей компании «Пулково», в зимнем сезоне, который начнется 28 октября и завершится 31 марта 2019 года, из «Пулково» откроются рейсы по восьми новым направлениям.

В частности, авиакомпания «Победа» запустит регулярные рейсы в Бергамо (Италия), а «Уральские авиалинии» откроют полеты из Петербурга в Навои (Узбекистан).

«Сеть дальнемагистральных рейсов в период зимней навигации 2018-2019 годов пополнит перелеты из Санкт-Петербурга по новым китайским направлениям – в Гуйян и на остров Хайнань в Хайкоу. Рейсы планируют осуществлять авиакомпания iFly», – отмечается в материалах управляющей компании.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/5641653>

### РИА НОВОСТИ; 2018.10.05; НЕДЕЙСТВУЮЩИЙ ТЕРМИНАЛ «ПУЛКОВО» ОТКРОЮТ К ЧЕМПИОНАТУ ЕВРОПЫ ПО ФУТБОЛУ В 2020 Г

Терминал аэропорта «Пулково-2», временно открывавшийся в период проведения чемпионата мира по футболу этим летом, планируется вновь задействовать в 2020 году для приема болельщиков чемпионата Европы по футболу, сообщил генеральный директор компании «Воздушные Ворота Северной Столицы» Владимир Якушев (управляет аэропортом Пулково).

«В 2020 году этот терминал точно будет использоваться для чемпионата Европы по футболу», – сказал он журналистам.

По оценке Якушева, этот терминал, закрытый в 2014 году, в настоящее время подходит только для временного использования при проведении крупных мероприятий международного масштаба. Якушев добавил, что управляющая компания Пулково совместно с администрацией Санкт-Петербурга сейчас обсуждают возможность его использования на постоянной основе.

Матчи финальной части Евро-2020 пройдут в 12 городах Европы, среди которых – Санкт-Петербург.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.05; ЮТЭЙР» ОТКРЫЛА РЕЙС ИЗ РОСТОВА В СТАВРОПОЛЬ

Авиакомпания «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) 5 октября открыла рейс из Ростова-на-Дону в Ставрополь, сообщает пресс-служба перевозчика.

Полеты выполняются на самолетах ATR-72 по пятницам и воскресеньям. Вылет из Ростова-на-Дону в 17:00, из Ставрополя в 19:20.

«Развитие региональных перевозок - приоритетная задача «ЮТэйр». В сентябре авиакомпания уже начала летать по новым маршрутам из Ростова-на-Дону в Астрахань, Воронеж, Краснодар и Сочи (со 2 и 3 сентября - ИФ). Эти рейсы позволят пассажирам путешествовать между крупнейшими городами Юга России быстро и без пересадок», - приводятся в сообщении слова президента «ЮТэйр - Пассажирские авиалинии» Павла Пермякова.

В середине августа со ссылкой на пресс-службу «ЮТэйр» сообщалось, что авиакомпания планировала открыть рейс по маршруту Ростов-на-Дону - Ставрополь со 2 сентября. В связи с чем старт данного рейса был отложен более чем на месяц, в сообщении не поясняется.

«ЮТэйр» - одна из крупнейших авиакомпаний в РФ, входит в одноименную группу, включающую самолетный и вертолетный сегменты. Акционерами являются НПФ «Пенсионный выбор» (владеет 50,112% через АО «АК-инвест»), Ханты-Мансийский автономный округ (38,83%) и Тюменская область (8,44%).

### ТАСС; 2018.10.05; САХАЛИНСКИЕ ДЕПУТАТЫ ПРОСЯТ НЕ ДОПУСТИТЬ ОТМЕНЫ РЕЙСОВ «АЭРОФЛОТА» МОСКВА - ЮЖНО-САХАЛИНСК

Сахалинская областная дума подготовила обращение в федеральные органы власти по поводу предстоящей отмены рейсов между Москвой и Южно-Сахалинском авиакомпании «Аэрофлот». Об этом сообщил в пятницу ТАСС председатель регионального парламента Андрей Хапочкин.

В начале сентября «Аэрофлот» объявил, что с 28 октября не будет осуществлять рейсы между Сахалином и Москвой. Эта новость вызвала недовольство со стороны жителей Сахалинской области. Из Южно-Сахалинска рейсы компании «Аэрофлот» осуществляются почти по всем внутренним направлениям. Но наибольшей популярностью пользуется линия Южно-Сахалинск - Москва.

«Уход [«Аэрофлота»] <...> негативно отразится на объемах пассажирских перевозок. Сахалинской областной думой подготовлено обращение в федеральные органы власти по этой проблеме», - сказал Хапочкин.

Он уточнил, что в ближайшее время совершит рабочую поездку в Москву, в ходе которой посетит Совет Федерации, Общественную палату РФ и Госдуму, чтобы еще раз поднять вопрос ухода «Аэрофлота». «Проблема серьезная», - добавил председатель областной думы.

В сентябре Хапочкин уже поднимал этот вопрос на круглом столе в Совете Федерации. Тогда сенатор от Сахалинской области Юрий Архаров отметил, что не существует никаких серьезных экономических препятствий для ухода компании «Аэрофлот» с линии Москва - Южно-Сахалинск.

«Аэрофлот» - крупнейшая авиакомпания России, на протяжении многих лет выполнявшая большую часть рейсов из центральной части страны на Дальний Восток, в том числе и в Сахалинскую область. При этом компания регулярно получает субсидии из федерального бюджета на компенсации так называемых «плоских» тарифов, а также социальных перелетов - для студентов и пожилых людей, в том числе и на Сахалин.

<https://tass.ru/ekonomika/5641777>

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.05; «АЭРОФЛОТ» ОТВЕТИЛ НА СЛОВА ГЛАВЫ ОП ФАДЕЕВА «ЛЕГЧЕ СЛЕТАТЬ В ПАРИЖ, ЧЕМ В ЮЖНО-САХАЛИНСК»

«Аэрофлот» опроверг упреки секретаря Общественной палаты РФ о том, что авиакомпания не выполняет социальные обязательства перед жителями Дальнего Востока с точки зрения тарифов на перелеты.

«Аэрофлот» категорически опровергает обвинения главы Общественной палаты России Валерия Фадеева в невыполнении авиакомпанией социальных обязательств перед жителями Дальнего Востока, о чем он заявил на пленарной сессии форума «Сообщество» по проблемам Дальнего Востока. Кроме того, Фадеев утверждал, что «сейчас легче слетать в Париж, чем в Южно-Сахалинск», – говорится в сообщении. Но это заявление полностью не соответствует действительности, подчеркнул перевозчик.

Поясняется, что на рейсах «Аэрофлота» и его дочерней авиакомпании «Россия» в дальневосточные города действуют единые «плоские» тарифы в экономическом классе. Цена билета на рейсы «Аэрофлота» составляет 15 тысяч рублей в одну сторону и 25 тысяч рублей – туда и обратно. На рейсах «России» тарифы еще ниже – 13,2 тысячи рублей в одну сторону и 22 тысячи рублей туда и обратно.

«Аэрофлот» привел для сравнения среднюю стоимость билета экономкласса в Париж (туда и обратно) на рейсе авиакомпании, она составляет свыше 43 тысяч рублей (по данным за третий квартал 2018 года, согласно действующему курсу обмена валют). При этом расстояние между Москвой и Южно-Сахалинском составляет более 6,6 тысячи километров, что в 2,7 раза больше, чем от Москвы до Парижа.

Также на форуме прозвучали слова о том, что «Аэрофлот» монополизировал рынок перевозок на Дальний Восток. «Действительно, другие российские авиакомпании не развивают перевозки на Дальний Восток, но исключительно по экономическим причинам. Цена их билетов не выдержит конкуренции с «плоскими» тарифами, которые значительно ниже себестоимости рейсов», – указывает компания.

«Информация о том, что «плоские» тарифы существенно ниже себестоимости и являются убыточными для авиакомпании, неоднократно публиковалась в СМИ. «Аэрофлот» сожалеет, что глава Общественной палаты России не изучил все аспекты данного вопроса перед выступлением», – заключает авиакомпания.