

7 (62) 2014

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

abryct

Производители железнодорожной продужции и услуг

стр. 17-18

Подвижной состав, запчасти, ремонт Материалы и оборудование для ВСП

стр. 31-34

C DHem железнодорожника!



стр. 10-12

Состояние рынка железнодорожных перевозок РФ в июне 2014 года

Перспективы применения лизинга при обновлении парка магистральных локомотивов ОАО «РЖД»

Без дополнительных регуляторных решений целесообразность отмены сроков службы грузовых вагонов неоднозначна

Грузовое вагоностроение в «Стратегии развития транспортного машиностроения до 2030 года». Состояние и перспективы

Мониторинг ситуации в промышленности - июнь 2014

Обзор основных событий железнодорожной отрасли за 2 кв. 2014 г.

Железные дорожники о себе и реформах

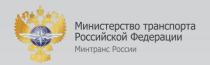
стр.36-43 стр. 44-46

стр. 13-16

стр. 20-24

стр. 25-29

стр. 19

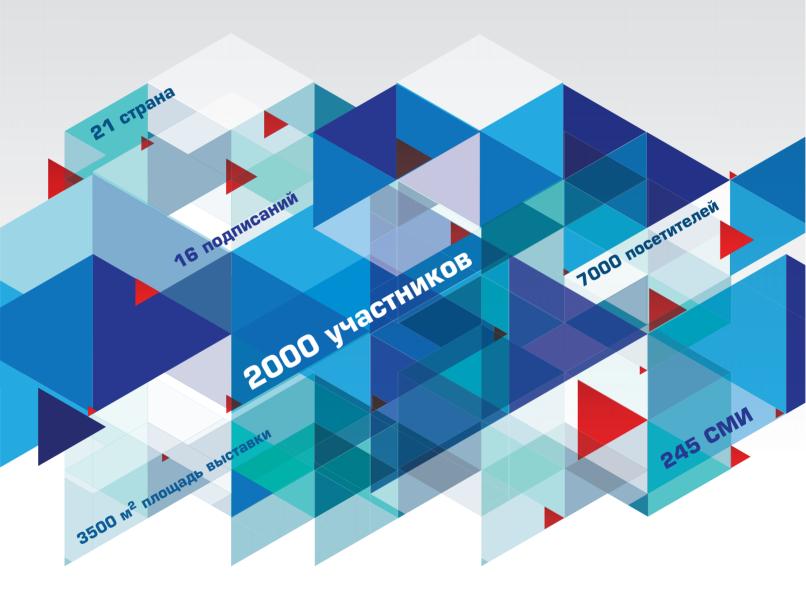






VIII Международный форум и выставка

4–6 декабря 2014 года Москва, Россия, Комплекс «Гостиный двор»



генеральный партнер

генеральные информационные партнеры

официальная газета

организатор

















ОАО «РЖД»

ОХЛАЖДЕНИЕМОЩНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

«ЗАВОД ТЕПЛООБМЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ» проектирует и серийно производит медно-латунные радиаторы для охлаждения воды, масла и воздуха в различных системах двигателей мощностью от 200 кВт до 5000 кВт.







РАДИАТОРЫ, СЕКЦИИ РАДИАТОРОВ И КАЛОРИФЕРЫ ДЛЯ ЛОКОМОТИВОВ

Наша продукция составляет основу систем охлаждения дизелей маневровых, магистральных пассажирских и магистральных грузовых тепловозов (типа ТГМ, ТЭМ, ТЭП, М62, ТЭ10 и др.), тяговых агрегатов и тяговых модулей (типа ОПЭ 1, НП1, УТМ-1А), тягово-энергетических установок (ТЭУ).

РАДИАТОРЫ И ТЕПЛООБМЕННИКИ ДЛЯ САМОСВАЛОВ «БЕЛАЗ»

Эффективное охлаждение мощных двигателей в условиях различных климатических поясов, загрязненной атмосферы и повышенной вибрации. Мы предлагаем собственные уникальные конструкторские и производственные разработки для решения самых новых задач в области машиностроения.

РАДИАТОРЫ ДЛЯ ЭНЕРГОНАСЫЩЕННЫХ ТРАКТОРОВ «БЕЛАРУС»

Надежная защита двигателя от перегрева в самых экстремальных условиях, долговечность и ремонтопригодность обеспечены применением современных технологий и инноваций, а также использованием высококачественных материалов ведущих мировых производителей.









КОНТАКТНЫЕ ТЕЛЕФОНЫ: + 375 (17) 217-02-39

+ 7 (499) 963-53-52

ПОДРОБНОСТИ НА САЙТАХ www.zto-by.com www.tdzto.ru



ЗАВОД ТЕПЛООБМЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ:

эффективное охлаждение мощных двигателей

Белорусское **ООО** «Завод теплообменного оборудования» - предприятие, основной деятельностью которого является проектирование и серийное производство меднолатунных радиаторов.

Продукция завода используется для охлаждения воды, масла и воздуха в различных системах двигателей мощностью от 200 до 5000 кВт.

Технологии и материалы, используемые в производстве, позволяют специалистам завода создавать оптимальные конструкции радиаторов, калориферов и теплообменников. Продукция Завода теплообменного оборудования применяется в таких экстремальных условиях, как:

- повышенная вибрация;
- загрязненная атмосфера;
- температурный диапазон окружающей среды от -50°C до +50°C.

Сферы применения:

- системы охлаждения дизелей тепловозов, карьерных самосвалов, комбайнов, тракторов;
- силовые агрегаты для привода буровых и тяговоэнергетических установок, дизель-генераторов, блочнотранспортабельных электростанции;
- трансформаторы переменного тона в тяговых установнах:
- компрессорные станции.



География потребителей сенционных и моноблочных радиаторов, производимых заводом, включает в себя предприятия железнодорожного и машиностроительного комплексов многих государств. В числе партнеров представители России, Казахстана, Украины, Узбекистана, Туркмении, Грузии, Азербайджана, Киргизии, Молдовы, Германии, Литвы, Латвии, Эстонии, Польши, Гвинеи, Монголии, Кубы, Сирии.

Продукция Завода теплообменного оборудования широно используется на крупнейших машиностроительных предприятиях Республики Беларусь. В их числе Минский транторный завод (оснащение транторов МТЗ-1221, -3022, -2822), «Гомсельмаш» (комбайны КВК-800), «БелАЗ» (карьерные самосвалы грузоподъемностью от 30 до



360 тонн). Радиаторы хорошо зарекомендовали себя и на вторичном рынке карьерных самосвалов «БелАЗ».

На заводе успешно разрабатываются и производятся новые типы охлаждающих модульных устройств для магистральных тепловозов России и стран СНГ, шахтной и карьерной техники.

Производительность Завода теплообменного оборудования составляет более 30 тысяч высококачественных радиаторов и другой теплообменной продукции в год.

Отличительные коннурентные преимущества продукции достигаются благодаря применению современных технологий и высококачественных материалов. Это позволяет оптимизировать расход сырья и обеспечивает, по сравнению с аналогами, меньший вес секции в сборе.

Использование инертной среды для спекания секций радиатора исключает их коррозию. Высокую прочность и большой ресурс радиаторов обеспечивают качественный материал пайки и точность геометрии трубок и соединений. При изготовлении медно-латунных радиаторов для





охлаждения двигателей большой мощности в качестве припоя используется твердый серебросодержащий сплав производства группы Umicore, который значительно повышает жесткость конструкции.

Завод оснащен новейшим современным оборудованием производства Mill Masters, Inc., которое позволяет производить на месте ключевые компоненты с использованием высококачественной латунной ленты, поставляемой группой Luvata-Aurubis. Это исключает риски по деформации и повреждению составляющих, возникающих при транспортировке от производителя.

Продукция 000 «Завод теплообменного оборудования» сертифицирована Регистром сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (ФБУ «РС ФЖТ»).

Партнерами в проведении фундаментальных и прикладных исследований по разработке и эксплуатации изделий Завода теплообменного оборудования на тепловозах является ОАО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (ОАО «ВНИИЖТ», г.Москва), и ОАО «Научноисследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава» (ОАО «ВНИКТИ», г. Коломна).

Многолетний опыт позволяет предприятию достигать мансимально успешного сочетания теплотехнических характеристик, эксплуатационных показателей и жизненного цикла радиаторов.

Завод теплообменного оборудования обладает мощной научно-технической базой, что позволяет внедрять в производство уникальные разработки для решения перспективных задач в области машиностроения.

Предприятие, помимо уникальной специализации отличают динамичное развитие, активное использование новейших разработок и высококачественных материалов. Современное оснащение производственных линий обеспечивает высокие стандарты качества продукции ООО «Завод теплообменного оборудования».

Персонал завода обеспечивает эффективный менеджмент и активную маркетинговую политику. Завод стабильно укрепляет свои рыночные позиции и стремится к совершенствованию, что отражается в высокой репутации среди постоянно растущего числа заказчиков и партнеров предприятия.



000 «Завод теплообменного оборудования» – предприятие, где всегда рады партнерству и плодотворному сотрудничеству. В кратчайшие сроки Вы получите всю исчерпывающую информацию, а также интересующую Вас высококачественную продукцию, доставленную в лучшем виде.

220037, Республика Беларусь, г.Минск, ул.Столетова, 1A

Контакты в Минске:

+375 (17) 217-02-39, +375 (17) 217-02-56,

+375 (17) 297-94-51, +375 (17) 297-94-98

Факс: +375 (17) 299-99-54

http://www.zto-by.com, Skype: zto-by

Контакты в Брянске:

+7 (4832) 58-08-11, +7 (4832) 68-07-48 http://www.tdzto.ru, Skype: zto-by

Контакты в Москве: +7 (499) 963-53-52



ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

инвест-ойл



Ассортимент выпускаемой продукции достаточно обширен.
Это различные виды рукавов (напорные, напорно-всасывающие, автотракторные, дюриты, пожарные и пр.), формовые и неформовые РТИ, запчасти для нужд РЖД сырые резиновые смеси.



- Втулка (Т258.00.01) 6р.
- Прокладка буксовая (35061-Н) 11 р.
- Кольцо буксовое (35063-H) 5 р.
- Кольцо (40811-Н) 75р.
- Кольцо (40812-Н) 35 р.
- Кольцо (40813-Н) 30 р.
- Подрельсовая прокладка (ЦП 362) 25 р.
 Все цены указаны с НДС.

Более подробную информацию по ассортименту и ценам вы можете узнать на сайте www. Invest-oil.ru или по телефонам 8 (980)315-40-69, 8 (980)315-40-77













			7 3137	THE RESERVE THE PERSON NAMED IN COLUMN TWO IS NOT THE PERSON NAMED IN COLUMN TWO IS NAMED IN COLUMN TWO I			
НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕНА	АНАЛОГ	КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				
Тяговая аккумуляторная батарея	Договорная	40x3PzS210	Россия	+7 495 726 58 08, lskra-trade@yandex.ru			
2X40V3PzS21OAh	договорная	40X3FZ3Z 10	Болгария	+ 359 897 88 16 O4, mladen@polybet.bg			
Тепловозная аккумуляторная батарея	Договорная	32TH-450	Россия	+7 906 087 90 60, lskra-trade@yandex.ru			
64V THC-45OAh	договорная	32111430	Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg			
Тепловозная аккумуляторная батарея	Договорная	48TH-450	Россия	+7 495 726 58 08, lskra-trade@yandex.ru			
96V THC-450Ah	договорнал	40111430	Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg			
Вагонная аккумуляторная батарея	Договорная	90КЛ-300	Россия	+7 906 087 90 60, lskra-trade@yandex.ru			
56PzS(M)-350P	Договорная		Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg			
Вагонная аккумуляторная батарея	Договорная	40BHH-300	Россия	+7 495 726 58 08, lskra-trade@yandex.ru			
26PzS(M)-350P	договоргал	40011111000	Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg			
Зарядное устройство	Договорная	EUK 80/30	Россия	+7 906 087 90 60, lskra-trade@yandex.ru			
ЕлПулсКар 80V(150-300)Ah	договорнал	Li ii (00/00	Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg			
Платформенная тележка ЕП 011.2	Договорная	Balkancar	Россия	+7 495 726 58 08, lskra-trade@yandex.ru			
Платформенная тележна сттотт.с	договорнал	Dainaricai	Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg			
Электрический тягач ЕТ 512	Договорная	Balkancar	Россия	+7 906 087 90 60, lskra-trade@yandex.ru			
CHERTPHICORNIA THE TET STE	договорнал	Daii tal ICal	Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg			



ПРИМЕНЕНИЕ МЕХАНИЗМА ЛИЗИНГА ПОЗВОЛИТ УДВОИТЬ ЗАКУПКИ ЛОКОМОТИВОВ И ПРИНЕСТИ БЮДЖЕТУ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ ДОХОД

По оценкам ИПЕМ, запуск 12-летней программы лизинга тягового подвижного состава позволит приобрести и обновить 3000 локомотивов в течение 3-х лет, увеличить ВВП на 307,1 млрд руб. и создать более 8 тысяч рабочих мест. В противном случае, из-за заморозки тарифов ОАО «РЖД» локомотивостроительные предприятия России ждет стагнация и сокращение производства, а эксплуатационная ситуация на сети будет ухудшаться.

На IX Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520» руководитель Департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук выступил с докладом «Перспективы применения лизинга при обновлении парка магистральных локомотивов ОАО «РЖД».

Владимир Савчук отметил, что на протяжении последних 5 лет наблюдался стабильный рост объёмов закупок магистральных локомотивов. За период 2008-2013 года была приобретена 2 241 единица локомотивной техники. По данным эксперта, сегодня на сети ОАО «РЖД» эксплуатируется 14 458 единиц тягового подвижного состав, при этом 44% локомотивов старше 31 года. По оценкам эксперта, в данных условиях в ближайшие 6 лет компании необходимо закупить свыше 8 000 локомотивов на сумму свыше 960 млрд руб.

Эксперт указал, что производство тяговой железнодорожной техники в России напрямую зависит от инвестиционной программы ОАО «РЖД». По словам Владимира Савчука, ожидаемое в связи с заморозкой тарифов сокращение инвестиционной программы ОАО «РЖД» в 2014-2015 гг. остановит рост производства магистральных тепловозов, а производителям электровозов и вовсе придется перейти к сокращению производственных планов.

По оценкам ИПЕМ, в 2014-2020 гг. железнодорожная промышленность России и СНГ в состоянии произвести в грузовом локомотивостроении: более 4 тыс. секций тепловозов, более 5 тыс. электровозов переменного и около 7 тыс. постоянного тока. Это полностью удовлетворяет потребность ОАО «РЖД» в грузовых тяговых мощностях.

Потребность компании в пассажирских локомотивах за тот же период составляет около 2000 единиц. В том числе: более 800 электровозов постоянного тока, по 200 тепловозов и двухсистемных электровозов, около 600 электровозов переменного тока. При этом, 57,6% парка пассажирских электровозов постоянного тока находится за пределами срока службы, а мощности российских производителей, в основном, выше потребностей перевозчинов в обновлении данных локомотивов.

По мнению эксперта, уменьшение объемов закупок локомотивов, вызванное сокращением инвестиционной программы ОАО «РЖД», приведет к ряду негативных последствий:

 Возможности по снижению эксплуатационных затрат на осуществление перевозочной деятельности будут ограничены в виду высокой степени износа парка.

- Существует риск возникновения дефицита тяги на отдельных направлениях железных дорог России.
- Потеря заказов локомотивостроительными предприятиями негативно скажется на отрасли и приведет к вынужденному сокращению высококвалифицированного рабочего персонала.

Таким образом, недостаток инвестиций ведет к ограничению заказов на новые локомотивы, что грозит дефицитом локомотивной тяги. Впоследствии это приведет к сокращению грузовой базы, и, в конечном итоге компания потеряет в прибыли, что опять приведет к нехватке инвестиционных ресурсов. Владимир Савчук указал на механизм лизинга подвижного состава как на возможный путь выхода из складывающегося проблемного круга.

По оценкам ИПЕМ, с применением лизинговых схем по 10-летней программе уже в первый год их введения ОАО «РЖД» сможет приобрести 1 ООО локомотивов, в то время как без лизинговой поддержки только 450. Транспортное машиностроение получит возможность выпустить 550 дополнительных локомотивов, что потребует создания дополнительных 8 250 рабочих мест. Вклад в ВВП при понупке локомотивов с применением механизма лизинга увеличится на 103,06 млрд руб. или 0,15% ВВП. Бюджетный эффект 10-летней лизинговой программы может составить 215%: общие расходы государственного бюджета за указанный период составят 4,89 млрд руб., в то время как дополнительные доходы бюджета от роста производства локомотивов составят 10,51 млрд руб.

За 12 лет действия лизинговой программы по закупне магистральных локомотивов в течение первых 3-х лет предприятия смогут выпустить дополнительно 1 600 локомотивов, а ОАО «РЖД» сможет закупить 3 000 тяговых единиц вместо 1 400. Эффект для ВВП уже составит 307,1 млрд руб. (0,15%). Общие расходы бюджета в таких условиях составят 14,9 млрд рублей, дополнительные доходы – 38,2 млрд рублей, бюджетный эффект – 257%.

Владимир Савчук резюмировал, что применение данной программы на регулярной основе позволит решить проблему обновления парка магистральных локомотивов на системном уровне при ограниченном росте тарифной нагрузки.

123104, г. Москва,

ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1.

Тел.: +7 (495) 690-14-26. Факс: +7 (495) 697-61-11. http://www.ipem.ru/

INTERNATIONAL BLACK SEA TRANSPORT FORUM 2014



ТрансРейл Украина TransRail Ukraine

- Производство и ремонт подвижного состава, комплектующих
- Железнодорожная инфраструктура, пути, сигнальное оборудование
- Проектирование и ремонт железных дорог
- Архитектура железнодорожных вокзалов, обслуживание пассажиров
- Профессиональное обучение



21-23 OKTЯБРЯ 2014 OCTOBER ODESSA, MARINE TERMINAL

Специализированная выставка «TRANSRAIL UKRAINE 2014» International specialized exhibition «TRANSRAIL UKRAINE 2014»









В МАЕ 2014 ГОДА

Грузовые перевозки на сети РЖД

В мае 2014г. объем погрузки составил 103,2 млн т (-2,3% или -2,4 млн т к маю 2013г.), грузооборот без учета пробега вагонов в порожнем состоянии – 175,8 млрд т-км (+5,2% или +8,7 млрд т-км).

Уголь. В мае 2014г. перевезено 24,7 млн т угля (-2% по сравнению с маем 2013г.), грузооборот составил 72,3 млрд т-нм (+9,1% н маю 2013г.). На фоне общего снижения объемов погрузки следует отметить рост отправон на Дальневосточной дороге

вторых, снизилась погрузка угля марки Д (на 463 тыс. т) на внутренних перевозках (в основном из Иркутской области).

Основным драйвером роста грузооборота угля в мае 2014г. были экспортные отправки со станции Челутай (отправитель ОАО «Разрез Тугнуйский», рост грузооборота +67% к маю 2013г.).

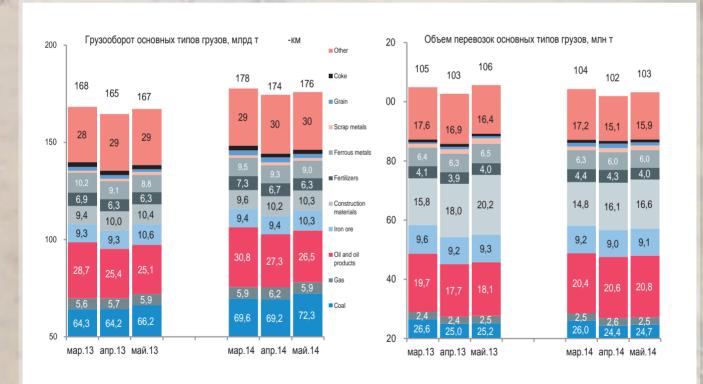
Цены на уголь в мае 2014г. были на уровне \$74,6 за тонну - уменьшившись на \$0,4 по сравнению с апрелем 2014г.

Нефть и нефтепродукты. В мае 2014г. объем перевозок нефти и нетыс. т) во внутреннем направлении со станций Дземги и Туринский.

Грузооборот увеличился за счет отправок по внутренним направлениям компаниями ООО «Новатэк-Транссервис» (+0,6 млрд т-км) со станции Лимбей и ООО «ГПН-Логистика» (+0,5 млрд т-км) со станции Комбинатская.

Цены на нефть марки Brent находились на уровне \$109,4 за баррель. Нефть остается единственным первичным ресурсом с относительно стабильной ценой в последние два года.

Сжиженный углеводородный газ. В мае 2014г. объем перевозок соста-



(увеличение на 7% к маю 2013 г.) за счет роста объема отправок со станции Черемхово.

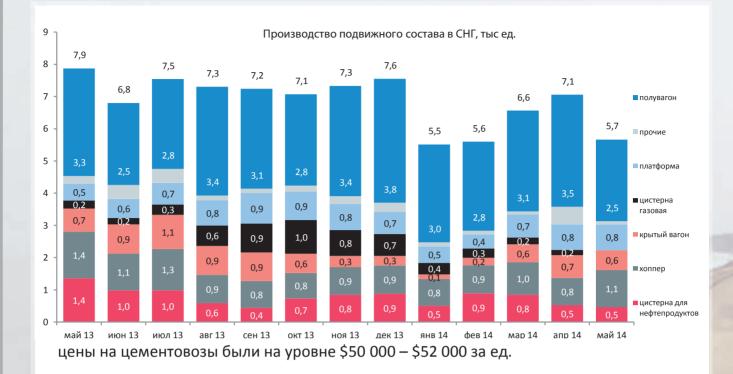
Снижение погрузки угля обусловлено несколькими факторами. Вопервых, снизилась погрузка бурого угля (на 1 О12 тыс. т по сравнению с маем 2О13г.) во внутреннем направлении в основном из Иркутской области и Красноярского края. Вофтепродуктов, исключая сжиженный углеводородный газ, составил 20,8 млн т (+15,1%), грузооборот – 26,5 млрд т-км (+5,3%). Внутренние перевозки выросли на 4%, экспортные снизились на 1% (по сравнению с маем 2013г.).

Объем перевозок увеличился благодаря росту отправок мазута нефтяного и каменноугольного (на 541

вил 2,5 млн т (+0,1%), грузооборот – 5,9 млрд т-нм (+0,3%).

Цена на газ составила €18,8 за МВт-ч, снизившись на 30% по сравнению с маем 2013г.

Строительные грузы. Общий объем перевозок строительных грузов в мае 2014г. составил 16,6 млн т (-17,8%), грузооборот – 10,3 млрд т-км (-0,9%). Объемы погрузки сни-



зились на Северно-Кавказской и Забайкальской дорогах (на 27% и 24% соответственно) и увеличились на Северной (20%) дороге.

Черные металлы. В мае 2014г. объем перевозок черных металлов составил 6,0 млн т (-8,2%), грузооборот – 9,0 млрд т-км (+2,2%).

Грузооборот увеличился вследствие роста экспортных отправок через станцию Новокузнецк-Северный (на 0,2 млрд т-км) преимущественно в Тайвань грузоотправителем ОАО «Евраз ЗСМК».

Цены на сталь находились на уровне \$538 за тонну, увеличившись на 4% по сравнению с маем 2013г.

Железная руда. В мае 2014г. объем перевозок железной руды составил 9,1 млн т (-2,4%), грузооборот – 10,3 млрд т-км (-2,0%).

Цены на руду составили \$92 за тонну, что на 9% ниже показателей мая 2013г. По сравнению с апрелем 2014г. снижение составило 13%.

Лом. В мае 2014г. объем перевозок лома составил 1,5 млн т (-16,7%), грузооборот – 1,4 млрд т-км (-2,8%).

Цветные металлы, руды и концентраты. В мае 2014г. объем погрузки цветных металлов составил 1,7 млн т (-20,8%), грузооборот – 3,0 млрд т-км (-3,6%).

Цены на медь находились на уровне \$6 915 за тонну, снизившись на 4,1% по сравнению с аналогичным

показателем мая прошлого года.

Зерновые культуры. В мае 2014г. объем перевозон зерновых культур составил 1,1 млн т (+57,1%), грузооборот – 2,0 млрд т-нм (+36%). Цены на зерно в мае 2014г. находились на уровне \$208 за тонну, снизившись на 31,5% по сравнению с маем 2013г.

Удобрения. В мае 2014г. погрузна удобрений составила 4,0 млн т (+0,1%), грузооборот – 6,3 млрд т-км (-0,1%). Цена на диаммоний фосфата составила \$565 за тонну, что на 16,5% выше цены мая прошлого года.

Производство подвижного состава на «пространстве 1520»

В мае 2014г. заводами СНГ было произведено 5,7 тыс. вагонов, что на 28% ниже показателей мая 2013г. Российские заводы произвели 4,9 тыс. вагонов, что на 1,3% меньше, чем в мае прошлого года. Украинскими заводами построено 0,5 тыс. вагонов, что в 4,6 раза ниже, чем в мае 2013г. Цены на полувагоны, платформы, хопперы и нефтебензиновые цистерны продолжают снижаться и находятся практически на одном уровне в диапазоне \$41 000 - \$50 000 за единицу.

Полувагоны. В мае 2014г. построено около 2,5 тыс. полувагонов, что

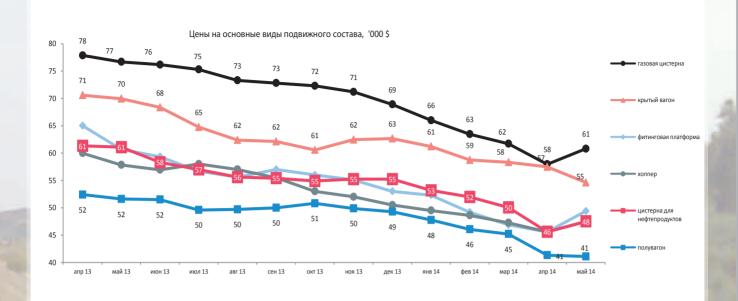
на четверть меньше, чем произведено в мае 2013г. Цены на полувагоны находились в диапазоне \$41 000 - \$44 000.

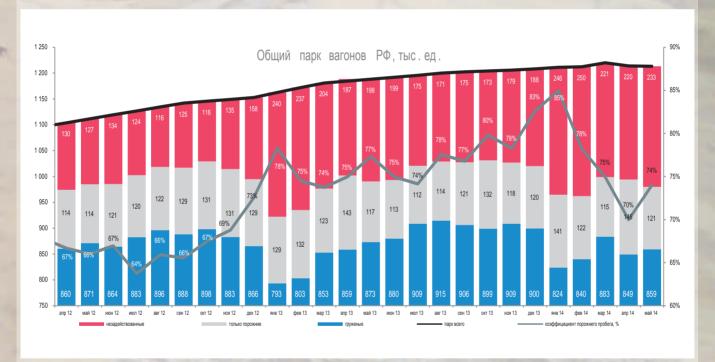
Нефтебензиновые цистерны. В мае 2014г. произведено около 0,5 тыс. нефтяных цистерн (в 3 раза меньше, чем в мае 2013г.). Украинские заводы приостановили производство цистерн для нефтепродуктов. Цены на нефтебензиновые цистерны находились в диапазоне \$48 000 - \$52 000 за единицу.

Хопперы. В мае 2014г. построено 0,85 тыс. хопперов (на 42% меньше, чем в мае 2013г.). Из них 0,3 тыс. ед. – зерновозы, 0,3 тыс. ед. – минераловозы, 0,2 тыс. ед. – цементовозы и 0,05 тыс. ед. – дозаторы. Цены на зерновозы находились в диапазоне \$49 000 - \$51 000 за ед., цены на минераловозы находились в диапазоне \$50 000 - \$52 000 за ед., цены на цементовозы были на уровне \$50 000 - \$52 000 за ед.

Крытые вагоны. В мае 2014г. построено 0,6 тыс. ед. крытых вагонов (на 14% меньше, чем в мае 2013г.). Цены на крытые вагоны находились в диапазоне \$55 000 - \$60 000 за ед.

Платформы. В мае 2014г. построено 0,5 тыс. фитинговых платформ, что на 23% выше показателя мая 2013г., и, около 0,3 тыс. универсальных платформ (в 2,5 раза больше, чем в мае 2013г.). Цены на разные





типы платформ в мае 2014г. находились в диапазоне \$51 000 - \$55 000 за ед.

Российский рынок подвижного состава

В мае текущего года ставки на полувагоны в рублевом выражении составили 450-500 рублей в сутки, что в долларовом выражении эквивалентно \$12,5-\$14 в сутки. Ставки на все остальные виды подвижного состава также снизились относительно показателей апреля 2014г.

Суточные ставки на крытые вагоны в

мае 2014г. были на уровне \$25-\$30. Суточные ставки на универсальные и фитинговые платформы снизились до уровня \$24 и \$22, соответственно. Ставка на хопперы-зерновозы составила \$25 в сутки. Ставки на минераловозы и цементовозы составила \$24. Суточные ставки на нефтебензиновые цистерны снизились и находились в диапазоне \$15-\$20. Ставки на газовые цистерны снизились до уровня \$36 в сутки.

В целом, суточные ставки остались на уровне предыдущего месяца, исключение составили нефтебензиновые цистерны, ставки на которые снизились в мае 2014г. на 20-25%, что связано с началом периода речной навигации.

Состояние текущего российского парка грузовых вагонов

В мае 2014г. парк незадействованных вагонов увеличился до 233 тыс. ед., что составляет оноло 19% общего парка. По оценкам экспертов Brunswick Rail, профицит вагонов в мае 2014г. составил около 115-120 тыс. вагонов.



СОСТОЯНИЕ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК РФ В ИЮНЕ 2014 ГОДА

Грузовые перевозки на сети РЖД

В июне 2014г. объем погрузки составил 100,6 млн т (-2,8% или -3,0 млн т к июню 2013г.), грузооборот без учета пробега вагонов в порожнем состоянии – 172,3 млрд т-км (+7,8% или +12,4 млрд -12,4 млрд -13,4 млрд -13,4

Уголь. В июне 2014г. перевезено 24,4 млн т угля (+2,5% по сравнению с июнем 2013г.), грузооборот составил 71,2 млрд т-км (+15,5% к июню 2013г.). Основными драйверами ро-

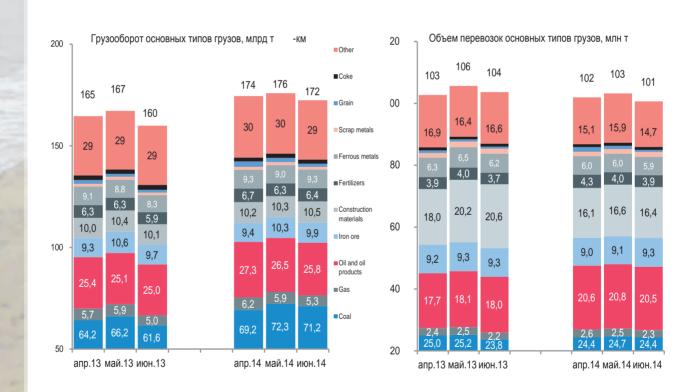
Цены на уголь в июне 2014г. были на уровне \$73,2 за тонну - уменьшившись на \$0,8 по сравнению с июнем 2013г.

Нефть и нефтепродукты. В июне 2014г. объем перевозок нефти и нефтепродуктов, исключая сжиженный углеводородный газ, составил 20,5 млн τ (+2,0%), грузооборот – 25,8 млрд τ -км (+3,5%).

Увеличение объема перевозок нефти и нефтепродуктов произошло за счет роста внутренних перевозок на 5% (с 10,9 млн т до 11,5 млн т).

ствием индексации тарифов РЖД на перевозку нефтепродуктов, а также вводом в эксплуатацию новых и модернизированных нефтеперерабатывающих мощностей в Сибири и на Урале. Рост перевозок нефти и нефтепродуктов в основном связан с ростом объема перевозок дизельного топлива и мазута.

Цены на нефть марки Brent находились на уровне \$112,4 за баррель. Нефть остается единственным первичным ресурсом с относительно стабильной ценой в последние два года.



ста объемов погрузки по сравнению с июнем 2013 года стали увеличение экспорта в Японию (с 2 до 3,3 млн т) и на Кипр (с 2,2 до 2,9 млн т). Это вызвано несколькими факторами, включая планы крупных игроков по наращиванию производства угля, развитие угольных месторождений, а также с ростом спроса со стороны других стран, в частности, стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Производство нефти в России демонстрирует положительную динамику в 2014 году (рост $\approx+1\%$ за первое полугодие).

Увеличение объемов внутренней переработни положительно сназывается, в частности, на объемах перевозон железнодорожным транспортом. Рост обусловлен, в том числе, налоговым стимулированием переработни нефти внутри России, отсут-

Сжиженный углеводородный газ. В июне 2014г. объем перевозок составил 2,3 млн т (+7,0%), грузооборот – 5,3 млрд т-км (+4,9%).

Цена на газ составила €17,3 за МВт-ч, снизившись на 34% по сравнению с июнем 2013г.

Строительные грузы. Общий объем перевозок строительных грузов в июне 2014г. составил 16,4 млн т [-20,4%], грузооборот – 10,5 млрд



т-км (+3,2%). Снижение объемов погрузки связано с завершением строительства олимпийских объектов в Сочи.

Черные металлы. В июне 2014г. объем перевозок черных металлов составил 5,9 млн τ (-5,5%), грузооборот – 9,3 млрд τ -км (+11,8%).

Цены на сталь находились на уровне \$530 за тонну, увеличившись на 4% по сравнению с июнем 2013г.

Железная руда. В июне 2014г. объем перевозок железной руды составил 9,3 млн т (+0,0%), грузооборот – 9,9 млрд т-км (+1,8%).

Цены на руду составили \$94 за тонну, что на 20% ниже показателей июня 2013г. По сравнению с маем 2014г. цены выросли на 2%.

Лом. В июне 2014г. объем перевозок лома составил 1,6 млн т (+0,0%), грузооборот – 1,4 млрд т-км (+3,4%).

Цветные металлы, руды и концентраты. В июне 2014г. объем погрузки цветных металлов составил 1,7 млн т (+0,0%), грузооборот – 2,9 млрд т-км (-3,0%).

Цены на медь находились на уровне \$6 942 за тонну, увеличившись на 2,7% по сравнению с аналогичным показателем июня прошлого года.

Зерновые культуры. В июне 2014г. объем перевозок зерновых культур составил 0,6 млн т (+0,0%), грузооборот – 1,5 млрд т-км (-2,3%). Цены

на зерно в июне 2014г. находились на уровне \$220 за тонну, снизившись на 23% по сравнению с июнем 2013г.

Удобрения. В июне 2014г. погрузна удобрений составила 3,9 млн т (+5,4%), грузооборот – 6,4 млрд т-км (+9,8%). Цена на диаммоний фосфата составила \$520 за тонну, что на 8,7% выше цены июня прошлого года.

Производство подвижного состава на «пространстве 1520»

В июне 2014г. заводами СНГ было произведено 6,1 тыс. вагонов, что на 11% ниже показателей июня 2013г. Российские заводы произвели 5,1 тыс. вагонов, что на 14% больше, чем в июне прошлого года. Украинскими заводами построено 0,7 тыс. вагонов, что в 2,9 раза ниже, чем в июне 2013г. Цены на полувагоны, платформы, хопперы и нефтебензиновые цистерны продолжают находиться практически на одном уровне в диапазоне \$42 000 - \$51 000 за единицу.

Полувагоны. В июне 2014г. построено около 3,2 тыс. полувагонов, что на четверть больше, чем произведено в июне 2013г. Цены на полувагоны находились в диапазоне \$42 000

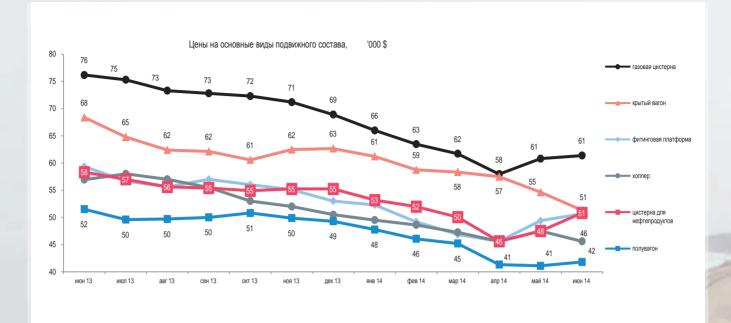
- \$44 000.

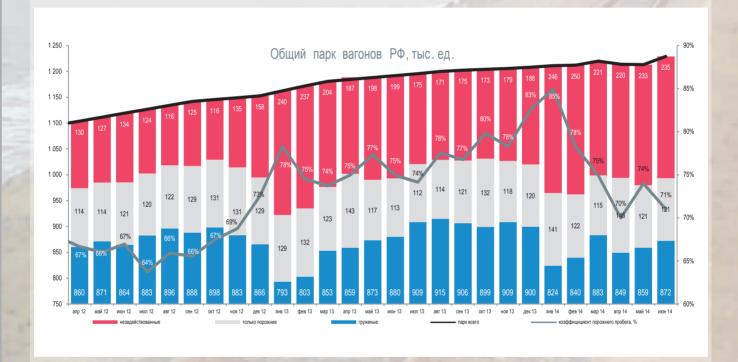
Нефтебензиновые цистерны. В июне 2014г. произведено около 0,3 тыс. нефтяных цистерн (в 3,6 раза меньше, чем в июне 2013г.). Цены на нефтебензиновые цистерны находились в диапазоне \$48 000 - \$52 000 за единицу.

Хопперы. В июне 2014г. построено 1,0 тыс. хопперов (на 10% меньше, чем в июне 2013г.). Из них 0,5 тыс. ед. – зерновозы, 0,2 тыс. ед. – цементовозы и 0,1 тыс. ед. – прочие хопперы. Цены на зерновозы находились в диапазоне \$46 000 - \$53 000 за ед., цены на минераловозы находились в диапазоне \$46 000 - \$52 000 за ед., цены на цементовозы были на уровне \$43 000 – \$50 000 за ед.

Крытые вагоны. В июне 2014г. построено 0,6 тыс. ед. крытых вагонов (на 31% меньше, чем в июне 2013г.). Цены на крытые вагоны находились в диапазоне \$48 000 - \$55 000 за ед.

Платформы. В июне 2014г. построено 0,4 тыс. фитинговых платформ, что на 9% выше показателя июня 2013г., и, около 0,3 тыс. универсальных платформ (на 40% больше, чем в июне 2013г.). Цены на разные типы платформ в июне 2014г. находились в диапазоне \$49 000 - \$55 000 за ед.





Российский рынок подвижного состава

В июне тенущего года ставки на полувагоны в рублевом выражении составили 450-500 рублей в сутки, что в долларовом выражении эквивалентно \$13-\$15 в сутки. Ставки на все остальные виды подвижного состава также снизились относительно показателей мая 2014г.

Суточные ставки на крытые вагоны в июне 2014г. были на уровне \$20,5-

\$35 (700-1200 рублей). Суточные ставки на универсальные и фитинговые платформы остались на уровне \$23,5-24 (800 рублей) и \$22 (750 рублей), соответственно. Ставка на хопперы-зерновозы составила \$23,5-24 (800 рублей) в сутки. Ставки на минераловозы и цементовозы составила \$22 (750 рублей). Суточные ставки на нефтебензиновые цистерны находились в диапазоне \$15-\$24 (500-800 рублей). Ставки на газовые цистерны остались на уровне \$36 в сутки.

Состояние текущего российского парка грузовых вагонов

В июне 2014г. парк незадействованных вагонов увеличился до 235 тыс. ед., что составляет около 19% общего парка. По оценкам экспертов Brunswick Rail, профицит вагонов в июне 2014г. составил около 115-120 тыс. вагонов.

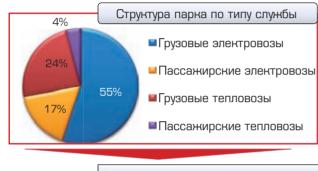


ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИМЕНЕНИЯ ЛИЗИНГА ПРИ ОБНОВЛЕНИИ ПАРКА МАГИСТРАЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ ОАО «РЖД»

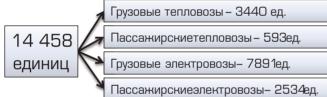
Савчук Владимир

Руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий

Парк магистральных локомотивов ОАО «РЖД» (состояние на 2013 год)

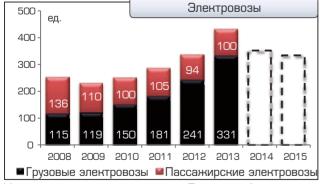






В ближайшие 6 лет необходимо закупить свыше 8 000 локомотивов (более 17 тыс. секций) на сумму свыше 960млрд руб.

Закупка ОАО «РЖД» магистральных локомотивов в 2008-2013 гг. и прогноз по закупкам в 2014-2015 гг.





На протяжении последних 5 лет наблюдался стабильный рост объёмов закупок магистральных «РЖД». Однако, объёмы производства локомотивов напрямую локомотивов ОАО инвестиционной программы ОАО «РЖД», в связи с сокращением которой на период 2014-2015гг. ожидается сокращение приобретения магистральных электровозов и стагнация производства магистральных тепловозов



	Парк локомо	тивов РЖД	Объемы новых	локомотивов	
Род службы	Доля на сети, %	За пределами срока службы, %		Доля за период 20082013 гг., %	Доля в парке, %
Локомотивы всего	100 (14458 ед.)	43,1		100 (2241 ед.)	15,5
Тепловозы, в т.ч.	27,9	23,8		21,3	11,8
- грузовые	23,8	27,9		14,3	9,2
- пассажирские	4,1	0,3		7,0	26,2
Электровозы, в т.ч.	72,1	50,6		78,7	16,9
- грузовые	54,6	54,0	ļ	49,9	14,2
- пассажирские	17,5	40,0		28,8	25,5

Минимальные темпы обновления - грузовые тепловозы

Максимальные темпы обновления - пассажирские тепловозы и электровозы

Наибольшее количество поставленных локомотивов в сегментах: грузовые электровозы [1118 ед]

ГРУЗОВЫЕ ЛОКОМОТИВЫ: МОЩНОСТИ, ПЛАНЫ, ПОТРЕБНОСТИ НА 2014-2020 ГГ.



Планы ОАО «РЖД» по закупке ниже потребностей в обновлении (ограничение объёмаинвестиционной программы).

ПАССАЖИРСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ: МОЩНОСТИ, ПЛАНЫ, ПОТРЕБНОСТИ НА 2014-2020 ГГ.





Негативные последствия от сокращения закупок локомотивов, предусмотренных инвестиционной программой ОАО «РЖД»

Ограничение возможностей по снижению эксплуатационных затрат на осуществление перевозочной деятельности в виду высокой степени износа парка

2 Сокращение закупок современных локомотивов с улучшенными техническими характеристиками и ограничения роста производительности парка

Риск возникновения дефицита тяги на отдельных направлениях железных дорог России

4 Сокращение заказов локомотивостроительных предприятий

Снижение объемов налоговых поступлений в бюджеты всех уровней

Вынужденное сокращение высококвалифицированного рабочего персонала и переход на неполную рабочую неделю

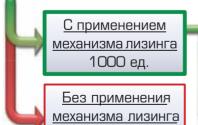
Резкое ухудшение социально-экономической обстановки в муниципальных образованиях, предприятия транспортного машиностроения которых являются градообразующими

Негативный межотраслевой экономический эффект от сокращения закупок продукции и услуг предприятий транспортного машиностроения



ЛИЗИНГ! Один из путей выхода из порочного круга

ПОКУПКА ЛОКОМОТИВОВ РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА НА УСЛОВИЯХ ЛИЗИНГА В ПЕРВЫЙ ГОД



Эффекты для транспортного машиностроения при покупке локомотивов с применением механизма лизинга:

✓ Выпуск 550 дополнительных локомотивов

✓ Создание дополнительных 8250 рабочих мест

Дополнительный вклад в ВВП при покупке локомотивов оприменением механизма лизинга:

✓ 103,06 млрд рублей или 0,15% ВВП

Положительные эффектыдля железнодорожноготранспорта:

✓ сокращениевремени простоя в ремонте

450 ед.

- ✓ повышение эффективностиработы
- ✓ уменьшение удельных операц/затрата один локомотив
- ✓ увеличение срока службы путевой инфраструктуры
- ✓ снижение среднего времени доставки грузов

Применение лизинга позволяет удвоить закупки магистральных локомотивов БЮДЖЕТНЫЙ ЭФФЕКТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ СУБСИДИРОВАНИЯ ЛИЗИНГОВОЙ СТАВКИ*

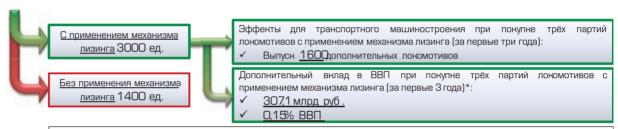


Выплаты государством субсидий выполняются из ранее полученных дополнительных налоговых доходов

Бюджетный эффектгос/программы субсидирования лизинговой ставки на приобретение магистральных лономотивов за 10 лет может составить 215%. Общие расходы государственного бюджета за указанный период составят 4.89 млрд руб., в то время как дополнительные доходы бюджета от роста производства лономотивов составят 10.51 млрд руб.

*Расчет прискварилстарил следующих условий Гоодгарство субсидирует лизинговуюствану тольно для орной партии линомотивов в первый год действия программы. Последующие 9 лет государство субсидирует лизинговуюствану на последовным в первый по политилиям.

ПОКУПКА ЛОКОМОТИВОВ РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА НА УСЛОВИЯХ ЛИЗИНГА В ПЕРВЫЙ ГОД





На период действия лизинговой программы по закупне лономотивов бюджетный эффект государственной программы субсидирования лизинговой ставки на приобретение магистральных локомотивов за 12 лет может составить 257%. Общие расходы государственного бюджета за указанный период составят 149 млрд руб., в то время нак дополнительные доходы бюджета от роста производства локомотивов составят 382 млрд руб.

Применение данной программы на регулярной основе позволит решить проблему обновления парка магистральных локомотивов на системном уровне при ограниченном росте тарифной нагрузки

*Первые 3 года действия программы происходит ежегодная занупна лономотивов. Субсидирование лизинговой ставни происходит вплож до 9 лет после занупни последней партии лономотивов.

На сегодняшний день парк магистральных локомотивов ОАО «РЭНД» характеризуется значительной степенью износа. Так, износ грузовых электровозов достигает 54%. При этом темпы обновления грузового тягового подвижного состава остаются относительно низними

Доля инновационных локомотивов на сети ОАО «РЖД» остаётся недостаточной

На период 20142016 гг., в связи с сокращением инвестиционной программы ОАО «РЖД», ожидается снижение закупок тягового подвижного состава, что способно негативно повлиять на перевозочный процесс, отрасль транспортного машиностроения и на экономику России в целом

На период 20142020гг. производственные мощности России и стран СНГ способны удовлетворить потребности ОАО «РЖД» в обновлении парка. В то же время планы ОАО «РЖД» по приобретению подвижного состава значительно ниже существующих потребностей в обновлении парка

Одним из инструментов, способствующих росту темпов обновления парка тягового подвижного состава, может стать применение механизма лизинга локомотивов, что позволит не только увеличить объёмы производства продукции, но и создать дополнительные рабочие места на предприятиях –производителях

Бюджетная эффективность от применения программы субсидирования лизинговой ставки на локомотивы при закупках в 2014-2016 гг., может составить около 260%, на 14,9 млрд рублей расходов государства придётся 38,2 млрд руб доходов от налогов и социальных выплат



PEOH TEXHO

OOO «Реон-Техно» - производитель и поставщик запасных частей для подвижного состава и железно-дорожной технике в России и странах СНГ.

000 «Реон-Техно» изготавливает запасные части следующих серий

▶ контактные узлы: для ПКГ- 560, 565(5ТХ.551.091, 5ТХ.551.092,5ТХ.551.197, 5ТХ.551.203 и т.д.).
 для ПК-1146, 1619, 753, 17-31(ВЖ.36401, ВЖ.36404, ВЖ.36407, БИЛТ 685171.003, БИЛТ 685171.025, БИЛТ 685171.026, 8ТХ.551.058, 8ТН.551.023 и т.д.).
 для ППК- 8063(8ТХ.551.048, 8ТХ.551.072 и т.д.)
 для КМ и КВ(5ТХ.551.148 мостик, 5ТХ.568.034, 5ТХ.568.035 и т.д.)

• катушки серий РЭВ 800,КПВ,КТПВ,КТ, КПД, МК и др.;

 гибкие соединения серий КТПВ,КПВ,КТ, КПД, КПП, 5ТХ.551.XXX.

А так же контактные уэлы, катушки и гибкие соединения к:

- контакторам; контроллерам; пускателям
- автоматическим выключателям; подъемным кранам.
- электропогрузчикам отечественного и болгарского производства;

Возможно производство запасных частей по Вашим эскизам и чертежам.

000 «Реон-Техно». Для писем: 428024, РФ, г.Чебоксары, а/я 50 Тел/Факс (8352) 24-24-40, 24-24-41, 24-24-42, 24-24-43, 24-24-44, 24-24-45 E-mail: manager@reon.ru, ela@reon.ru, ien@reon.ru, kma@reon.ru, market@reon.ru, icq: 496-469-935





осуществляет крупнейшие комплексные поставки изделий железнодорожного состава – от мелкого, среднего и крупного вагонного литья до готового вагона

- Автосцепка СА-3.
- ●Колесные пары РУ-1Ш-957Г.
- Боковые рамы, надрессорные балки (тележки 18-100, 18-194, 18-522, 18-578).
- •Томозное оборудование грузовых вагонов.
- Реализуем собственные полувагоны, вагон-цистерны, платформы.

622022, г. Нижний Тагил, Свердловская обл., ул. Выйская 70, оф. 203. Тел.: +7 (3435) 46-36-73, +7 (950) 2063673, Факс: +7 (3435) 24-53-38 vagonremsnab.uvz@mail.ru



Увеличат срок службы вашего оборудования и сократят расходы на его обслуживание! олговечны, устойчивы к агрессивным средам. Температура применения от -90° до +400°С



-ООО "Скинест АГВ"

Компания **ООО "Скинест АГВ"** является профессиональным и надежным партнером на железнодорожном рынке.

Основными видами деятельности ООО "Скинест АГВ" являются:

- Организация капитального ремонта <mark>и модернизация</mark> железнодорожного п<mark>одвижного состава на **АО** "Даугавпилсский локомотиворемонтный завод"</mark>
- Продажа и предоставление в аренду тепловозов марок 2ТЭ116, ТЭМ2, ТЭМ-7, ЧМЭ-3;
- Продажа и предоставление в аренду: полувагонов, крытых вагонов, платформ, вагонов-цистерн;
- Продажа запасных частей для тепловозов 2ТЭ116, 2М62, ТЭМ2, ТЭМ-7, ЧМЭ-3, ТГМ3, ТГМ4, электропоезд типа ЭР2;
- Продажа запасных частей для грузовых вагонов

г. Санкт-Петербург, Пискаревский пр-т, д.2, корп.2, офис 827 Тел./факс: (812) 633-30-27, E-mail: skinestspb@mail.ru, www.skinestspb.ru



Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Контакт Т509.71.05.06	ШТ	Цена по запросу	000 «Реон-Техно»	(8352) 24-24-40 manager@reon.ru
Контакт Т509.85.67.00	ШТ	Цена по запросу	000 «Реон-Техно»	(8352) 24-24-41 manager@reon.ru
Контакты для ПК 1146	ШТ	Цена по запросу	000 «Реон-Техно»	(8352) 24-24-42 manager@reon.ru
Контакты для ПК 1619	ШТ	Цена по запросу	000 «Реон-Техно»	(8352) 24-24-43 manager@reon.ru
Контакт 5ТХ.551.199	ШТ	Цена по запросу	000 «Реон-Техно»	(8352) 24-24-44 manager@reon.ru
Контакт 5ТХ.551.203	ШТ	Цена по запросу	000 «Реон-Техно»	(8352) 24-24-45 manager@reon.ru
Контакт 8ТХ.551.072	ШТ	Цена по запросу	000 «Реон-Техно»	(8352) 24-24-40 manager@reon.ru
Контакт 8ТХ.551.058	ШТ	Цена по запросу	000 «Реон-Техно»	(8352) 24-24-41 manager@reon.ru
Катушки КПВ 604	ШТ	Цена по запросу	000 «Реон-Техно»	(8352) 24-24-42 manager@reon.ru
Гибкие соединения КТПВ 624	ШТ	Цена по запросу	000 «Реон-Техно»	(8352) 24-24-43 manager@reon.ru



Продаем тепловозы. Обращаться по телефону: моб. 8-912-656-21-36 и : E-mail 000 «Железные дороги Урала»	: mokhov.valeriy@mail.ru
Тепловоз ТЭМ-2М, 1986 г.в., находится в эксплуатации. Документы имеются.	договорная
ТЭМ-2 1982 г.в., комплектен, в рабочем состоянии. Документы имеются. ТР-3 в 2012. Срок службы продлен до 2032г.	договорная
ТЭМ-1, 1964 г.в., в рабочем состоянии, дизель Д-50, тяговые эл. двигатели ЭДТ-200Б. Имеются все донументы.	договорная
ТГМ-4, 1985 г.в., находится в эксплуатации. Документы имеются.	договорная
ТГМ-4А, 1985 г.в., после КР в 2013г.	договорная
ТГМ-4, 1989 г.в., в рабочем состоянии. Новые секции охлаждения, новые АНБ, новый стартер. Документы имеются.	договорная
Выполняем ремонты тепловозов, продление срока эксплуатации.	договорная
Полное освидетельствование колёсных пар ТЭМ со сменой бандажей, на базе локомотивного депо Р Н Д.	цена 88000 руб. с НДС
Поставляем локомотивные гребневые колодки тип «М» .	Цена - 520 рублей с НДС.
Продаем секции охлаждения радиатора тепловозные унифицированные 7317.000.	Цена 16700 руб. с НДС.
Поможем продать или нупить тепловоз.	

МНПП ТЕХНОПРИБОР

КОМПЛЕКСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ОБОРУДОВАНИЕМ, ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ И ИНСТРУМЕНТОМ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ. КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ТЕПЛОВОЗОВ И ДИЗЕЛЕЙ.



- Капитальный ремонт тепловозов ТГК, ТГМ-23, ТГМ-40, ТЭМ-2, ТЭМ-7, ТЭМ-15, ТГМ-4, ТГМ-6, М-62 в объеме ТР, СР, КР.
- Ремонт и переформирование колесных пар тепловозов серии ТЭМ, ТГМ.
- Капитальный ремонт и поставка запасных частей для дизелей ПДГ1М, ПДГ4А, 3A-6Д49, 7-6Д49, Д211, 14Д40, 2Д100.
- Капитальный ремонт и запасные части для гидропередач УГП-230\300, УГП-750\1200 (М\ПР).

Гарантия на все виды товаров и услуг! Отсрочка платежа! Доставка товара любым транспортом!

- Поставка механизированного и гидравлического инструмента для ремонта и текущего содержания пути (станки рельсорезные, шлифовальные, рельсосверлильные и т.д.).
- Капитальный ремонт и запасные части к кранам КЖДЭ-16, КЖДЭ-25, КДЭ151, КДЭ-163.

125047, г. Москва,

ул. Сельскохозяйственная, д. 12а

Ten: **(499)** 181-55-16 **e-mail**: dorzay@mail.ru **(499)** 181-18-50 **www.mnpp.ru**

Факс.: (499) 761-36-70

На предприятии внедрена система менеджмента качества сертификат соответствия СМК требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2001 (ISO 9001:2000)





БЕЗ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ РЕГУЛЯТОРНЫХ РЕШЕНИЙ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ОТМЕНЫ СРОКОВ СЛУЖБЫ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ НЕОДНОЗНАЧНА

По оценкам ИПЕМ, в 2015-2016 годах при сохранении текущих условий работы железнодорожного транспорта вероятно продолжение падения объемов производства грузовых вагонов до 30-35 тыс. вагонов в год.

На международной научнотехнической конференции «Подвижной состав XXI века: инновации в грузовом вагоностроении» в г. Санкт-Петербург генеральный директор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрий Саакян выступил с докладом «Грузовое вагоностроение в Стратегии развития транспортного машиностроения до 2030 года. Состояние и перспективы».

В начале своего выступления Юрий Саакян перечислил основ-

ные проблемы отечественного грузового вагоностроения. Так, эксперт отметил, что сегодня наблюдается избыток производственных мощностей вагоностроителей. По оценкам ИПЕМ, общие производственные мощности российских предприятий на конец 2013-го года составляли 92 тысячи вагонов в год (вместе со странами СНГ – 152 тыс. вагонов в год), в то время нак фантический объем производства в 2013 году составил только 60,5 тыс. вагонов (со странами СНГ – 87 тыс. вагонов). Таким образом, в 2013 году вагоностроители работали более чем на треть ниже своего потенциала: в России недозагрузка составила 34% от производственной мощности. Юрий Саакян указал, что в связи со снижением спроса на грузовые вагоны на период 2015-2016 гг. существует вероятность сокращения поставок на рынок (т.е. без учета поставок дочерним компаниям) до уровня 30-35 тыс. вагонов в год.

В качестве второй важной проблемы грузового вагоностроения Юрий Саакян указал отсутствие долгосрочного спроса на грузовые вагоны. «На сегодняшний день в условиях профицита парка на сети ОАО «РЖД» число вагонов с истекшим сроком службы составляет 291,5 тыс. вагонов, отметил эксперт. – При существующих мощностях даже в случае реализации программы полного обновления парка производители смогут полностью обновить парк вагонов с учетом текущего выбытия менее чем за 5-6 лет. Далее их мощности снова окажутся невостребованными».

Юрий Саакян также коснулся и вопроса продления сроков службы грузовых вагонов. Так, ИПЕМ оценил эффекты, возникающие в результате принятия и непринятия такого решения:

 При сохранении инструмента продления сроков службы грузовых вагонов годовой объем рынка ремонта с целью продления сроков службы вагонов будет составлять свыше 9 млрд руб., не будет дополнительных



поступлений в виде налогов и сборов в бюджет, операторам будет невыгодно приобретать вагоны по цене выше 600-800 тыс. руб. за вагон, ставка за аренду вагона сохранится на уровне 500 руб. в сутки (для полувагона), также, скорее всего, не будет расти нагрузка на грузовладельцев.

•При отмене продления сроков службы грузовых вагонов дополнительный объем рынка грузовых вагонов составит 500 млрд рублей, бюджет получит дополни-

тельные налоги и сборы в объеме свыше 90 млрд руб., но при этом ставка операторов в связи с необходимостью возврата инвестиций вырастет до уровне не ниже 1000 руб. в сутки, что приведет к 4-5%-ному росту транспортной нагрузки на грузовладельцев.

- Далее эксперт представил оценку текущей ситуации на рынки железнодорожных перевозок. В частности, гендиректор ИПЕМ отметил следующие особенности:
- С целью поддержки загрузки мощностей и сохранения персонала производители грузовых вагонов продают вагоны дочерним структурам (кэптивным компаниям). Объем таких сделок с января 2013 г. по апрель 2014 г. 40,2 тыс. вагонов или 41,9% от рынка.
- Несогласованность критериев инновационности грузовых вагонов ограничивает возможности государственной поддержки производства и приобретения вагонов с лучшими техническими характеристиками.
- На теме государственной поддержке вагоностроения Юрий Саакян остановился отдельно. Сегодня в сфере грузового вагоностроения действует только одна мера поддержки – субсидии на приобретение инновационных вагонов. При этом в настоящее время идет согласование Стратегии развития транспортного машиностроения на период до 2030 года, в рамках которой предусмотрен расширенный комплекс мер поддержки, который включает субсидирование затрат на НИОКР, стимулирование приобретения вагонов габарита Тпр, реализацию программы развития тяжеловесного движения.

123104, г. Москва, ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1. Тел.: +7 (495) 690-14-26. Факс: +7 (495) 697-61-11. http://www.ipem.ru/ **ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ XXI ВЕКА:** Инновации в грузовом вагоностроении

ГРУЗОВОЕ ВАГОНОСТРОЕНИЕ В «СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ ДО 2030 ГОДА». СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Саакян Юрий Завенович

Генеральный директор Институт проблем естественных монополий



Основные проблемы сферы грузового вагоностроения России

Избыток производственных мощностей вагоностроителей

По состоянию на 2013г. общие производственные мощности российских предприятий со ставили более 90 тыс. ваг. в год. В то же время общие объёмы производства составили 60,4 тыс. ваг. Таким образом, в 2013 г. незадействованными остались около трети производственных мощностей. В связи со снижением спроса на грузовые вагоны на период 20152016 гг. существует вероятность падения производства до уровня в 30-35тыс. ваг. в год

Отсутствие долгосрочного спроса на грузовые вагоны

На сегодняшний день в условиях профицита парка на сети ОАО «РЖД» число вагонов с истеншим сроком службы составляет 291,5 тыс. ваг., Таким образом, при существующих мощностях, даже в случае реализации программы полного обновления парка производители смогут полностью обновить парк вагонов менее чем за 3,5 года. В дальнейшем их мощности снова окажутся невостребованными

Неуверенность потребителей в надёжности новой продукции грузового вагоностроения

У основных потребителей, операторов, отсутствует уверенность в возможности повышения экономической эффективности своей деятельности за счёт перехода на эксплуатацию новых вагонов

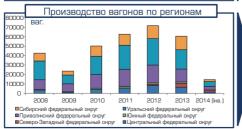
Производственные вагоностроительные мощности России и стран СНГ



Общие производственные мощности вагоностроительных предприятий России и стран СНГ составляют порядка 152 тыс. грузовых вагонов в год, причём доля России составляетпорядка 59,7%



В целом производственные мощности российсних предприятий грузового вагоностроения позволяют производить 92 тыс. грузовых вагонов в год. По итогам 2013 года вагоностроительными предприятиями стран СНГ было произведено порядна 87 тыс. грузовых вагонов, из них 6Q5 тыс. на мощностях предприятий Российской Федерации.



Основные мощности по производству грузовых вагонов сосредоточены в таних регионах, как Уральский федеральный округ, Приволжский и Сибирский федеральные округа. В частности ОАО «НПН «Уралвагонзавод» (Свердловская область — Уральский федеральный округ) выпустило порядка 33% от общего количества грузовых вагонов, произведённых в России в 2013.



Динамика закупок российских вагонов и структура парка вагонов РФ



Начиная с 2013 года наблюдается существенное снижение объёмов производства, вызванное падением спроса на грузовые вагоны. Так, если в 2012году было приобретено 79,5 тыс. ваг., то в 2013г. – уже 70,2 тыс. ваг.

За 4 мес. 2014 г. зануплено 19,9 тыс. ваг., что сопоставимо с объёмами занупок за 4 мес. 2013 г. (19,8 тыс. ваг.).



По состоянию на апрель 2014г. общий парк на сети ОАО «РЖД» насчитывает 12227 тыс. ваг., в том числе 557,4 тыс. полувагонов и 2953 тыс. цистерн.

По отношению к началу 2014 года парк вагонов вырос на 13,4 тыс. ваг. (+1,1%), по отношению к апрелю 2013 г. – на 46,3 тыс. ваг. (+4,0%).

Проблема безопасности перевозочного процесса



За последние несколько лет резко возросло число сходов подвижного состава по причине излома боковой рамы тележки грузового вагона. За период 2008-2013гг. количество изломов увеличилось более чем в 4,5 раза!

Статистика 2014года позволяет сделать вывод о безусловном изменении тренда – снижение изломов.



Эффекты для игроков рынка при продлении/отмене продления сроков службы грузовых вагонов

Сохранение продления сроков службы грузовых вагонов

Отмена продления сроков службы грузовых вагонов

свыше 9 млрд руб./год затраты на продление (ДРП и КРП)

Ёмкость рынка

свыше 500млрд руб. производство новых грузовых вагонов

отсутствуют

Дополни тельные выплаты налогов и сборов

свыше 90млрд руб. доход бюджета от произ-ва новых вагонов

500 руб. фут.

Ставка оператора за вагон

свыше 1000 руб. фут.

отсутствует

Рост транспортной нагрузки на грузовладельцев



от 600 до 800 тыс. руб./вагон возможности операторов

Возможная стоимость вагонов

1500–1800 тыс. руб. реальная стоимость вагона

Особенности текущей ситуации на рынке грузовых вагонов России

Профицит парка грузовых вагонов

- Профицит парка грузовых вагонов составляетоколо 300тыс. ваг.;
- УИзбыточный парк негативно виляет на объёмные показатели работы железнодорожного транспорта и увеличивает расходы ОАО «РЖД»;
- >Переход грузоотправителей на другие виды транспорта.

Введение платы за простой вагонов на путях общего пользования

- Повышение издерженна содержаниегрузовых вагонов;
- ≻Сокращение объёма парков грузовых вагонов;
- ≻Оптимизация работы сети и сокращения протяженности узких мест.

Продажа вагонов кэптивным компаниям

- >С января 2013г. по апрель 2014г. нэптивными номпаниями вагоностроителей было приобретено 4Q2 тыс. ваг. или 41,9% от общего объёма занупни;
- > Производители, с целью поддержания загрузки производственных мощностей и сохранения высококвалифицированного персонала вынуждены продавать собственные вагоны кэптивным компаниям.

Критерии инновационности подвижного состава

- ≻Не согласованны критерии инновационности грузовых вагонов (кроме полувагонов);
- ≻Ограниченна возможность оназывать государственную поддержку производства и приобретения инновационных грузовых вагонов;

Перспективные требования к грузовому вагону

- >Отсутствуют требования к грузовому вагону на долгосрочную перспективу;
- ≻В рамках развития программы тяжеловесного движения, отсутствуют критерии, определяющие на долгосрочный период необходимый подвижной состав(25, 27,5 или 3От/ось?)



Государственная поддержка вагоностроения

Субсидии

Правила предоставления субсидий на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки, при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузной



Стратегия

Стратегия развития транспортного машиностроения на период до 2030 года.

Субсидии предоставляются государством, для чего в бюджете предусмотрено 7,18илрд рублей.

2,61млрд руб. в 2014 г.

2,35млрд руб. в 2015 г.

2,22млрд руб. в 2016-.

В рамках Стратегии разрабатывается комплекс мер поддержки запуска в серийное производство инновационных грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками.

> Программа субсидирования затрат предприятий транспортного машиностроения на разработну, адаптацию и запуск в производство инновационного подвижного состава

Стимулирование приобретения вагонов габаритаТпр, снижающих себестоимость перевозок владельца инфраструктуры

Реализация программы развития тяжеловесного движения, в т.ч. за счет повышения весовых норм поездов, путем использования более мощных локомотивов (секций локомотивов) на основных «лимитирующих направлениях

Производство грузовых вагонов в России и на Украине



В І кв. 2014г. наблюдается рост производства грузовых вагонов по отношению к аналогичному периоду 2013 г. (+ 13,6%). Рост производства цистерн составил 5,9%, платформ 22,5%.

Рост производства полувагонов составил 24%, причём лидерами роста были предприятия, в номенклатуру продукции ноторых входят полувагоны с улучшенными техническими характеристиками (ОАО «НПК «Уралвагонзавод» + 25,1%, 3AO «ТВСЗ» + 148%, 3AO «Промтрактор -Вагон» + 20%).



В 2014 г. сохранилась тенденция падения производства грузовых вагонов на Украине.

Так, если в I кв. 2013г. спад производства составил 37% по отношению к аналогичному периоду 2012г., то за январьмай 2014г. - уже 79%.



Потребный парк и плановые объёмы закупок грузовых вагонов на период до 2020 г. *

Наименование подвижного состава	Потребный (инерци вари:	онный	Потребный парк, ед. (умеренно - оптимистичный вариант)		Объём зан (инерци вари	онный	Объём занупок, ед. (умеренно - оптимистичный вариант)	
CCCTGBG	2015	2020	2015	2020	2015	2020	2015	2020
Грузовые вагоны, в том числе	1 293 073	1 536 007	1 215 808	1 382 303	74 496	78 047	48 948	63 310
Полувагоны	615 686	731 358	578 897	658 173	33 709	36 565	21 089	29 285
Платформы	113 061	134302	106 305	120 863	8 695	8 436	6 377	7 099
Цистерны	308 366	366 299	289 940	329 645	15 721	16 604	9 400	12 958
Крытые вагоны	87 259	103 652	82 045	93 280	9 058	8 260	6 974	7 058
Хопперы	107 561	127 769	101 134	114 984	7 313	8 182	5 108	6 910

^{*}Источник: Стратегия развития транспортного машиностроения России до 2030 г.

Перспективные направления развития грузового вагоностроения на период до 2020 года

Разработка и запуск серийного производства грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками, в том числе:

- -увеличенной погонной нагрузкой не менее 5,6 т/м;
- -увеличенными межремонтными пробегами не менее 500 тыс. км между капитальным и деповским ремонтом и не менее 250 тыс. км между деповскими ремонтами;
- -сниженным коэффициентом массы тары не более 0,32;
- -увеличенным объёмом кузова;
- увеличенной максимально допустимой скоростью движения в гружёном и порожнем состоянии.

Развитие производства вагонов габарита Tпр, сокращающих себестоимость перевозок владельца инфраструктуры

Разработка новых марок стали и сплавов увеличенной прочности для высоконагруженных литых деталей ходовых частей грузовых вагонов

Разработна новых материалов, в том числе, номпозиционных, обладающих увеличенной износостойностью, для снижения массы тары, повышения грузоподъёмности, уменьшения воздействия на путь, увеличения надёжности деталей и узлов, а также улучшения других энсплуатационных харантеристин грузовых вагонов

Разработна и производство тележен грузовых вагонов, допуснающих движение со скоростями до 100 км/ч с осевой нагрузной 27 тс, с учетом работы тормозного оборудования

Производство автотормозных и ударно -тяговых устройств для грузовых вагонов, обращающихся в поездах массой до 9000 т со скоростями до 100 км/ч



МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ ИЮНЬ 2014

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

Итоги развития промышленности в июне 2014 года: индекс ИПЕМ-производство – -1,0%, индекс ИПЕМ-спрос – -1,4% (к июню 2013 года).

За период январь-июнь 2014 года индекс ИПЕМпроизводство упал на -1,7% к аналогичному периоду прошлого года. Индекс ИПЕМ-спрос также снизился, падение с начала 2014 года составило -1.5%.

Впервые со времен кризиса индекс ИПЕМ-производство ушел в минус в полугодовом измерении. Так, в 2013 году индекс за 6 месяцев (январь-июнь) составлял +0.6% к аналогичному периоду 2012 года, в 2012-м - +2.8%, в 2011-м - +4.3%, в 2010-м - +7.8%.

Расчет инденса ИПЕМ-спрос в разрезе отраслевых групп поназывает, что заметный рост спроса наблюдается тольно в низнотехнологичных отраслях (+1,2% к июню 2013 года; +4,9% с начала года). Небольшой рост спроса в июне продемонстрировали добывающие отрасли (+0,7% к июню 2013 года, -0,2% с начала года). По отраслям, производящим товары инвестиционного спроса, наблюдается устойчивое падение спроса: и в среднетехнологичных (-1,5% в июне, -1,3% за январь-июнь), и в высокотехнологичных (-13,5%; -16,3%).

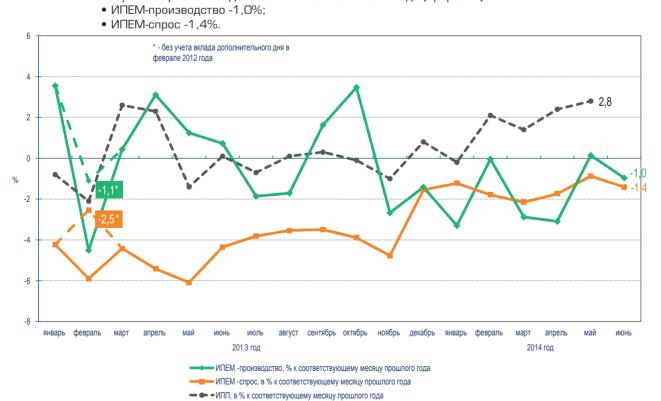
Потребление электроэнергии в июне 2014 года в целом по России выросло (+0,4% к июню 2013 года) при более низких среднемесячных температурах (см. слайд №9). С начала года потребление электроэнергии упало на 1,1% к

аналогичному периоду 2013 года, при этом суточные максимумы потребления мощности ежемесячно обновляются (+0,2% в июне к соответствующему месяцу прошлого года, +2,3% в мае). Т.е. неравномерность суточных графиков потребления мощности растет при снижении объемов потребления электроэнергии. Данный тренд свидетельствует об изменении роли различных потребителей в энергосистеме: доля промышленности в электробалансе снижается, и потребление смещается в непромышленные сферы (население, сфера услуг, электрифицированный транспорт).

В июне 2014 года погрузка грузов на железнодорожном транспорте демонстрирует отрицательный прирост (-2,8% к июню 2013 года). За период январь-июнь 2014 года показатель погрузки также упал (-1,0% к аналогичному периоду прошлого года). Основное снижение погрузки происходит во внутреннем сообщении (-4,6%). В то же время грузооборот вырос на 5,6%, что говорит об увеличении среднего расстояния перевозок. Этот тренд вызван ростом погрузки на экспорт (+6,6% с начала года) на фоне снижения погрузки на внутренний рынок (-4,6% с начала года). Тренд снижения погрузки во внутреннем сообщении прослеживается практически на всех основных грузах, перевозимых железнодорожным транспортом, что

Динамика индексов к соответствующему месяцу прошлого года

Результаты расчета индексов ИПЕМ за июнь 2014 года (приросты):



может свидетельствовать о снижении внутреннего спроса при росте спроса внешнего.

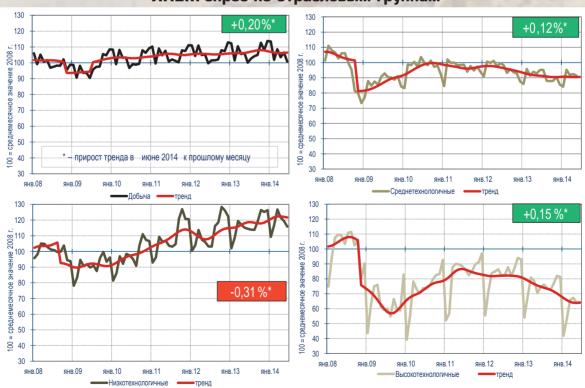
Например, погрузка угля во внутреннем сообщении с января по июнь 2014 года упала на 10,5%, а в экспортном сообщении выросла на 10,6%. Рост погрузки черных металлов в экспортном сообщении составил 1,3%, в то время как погрузка во внутреннем сообщении уменьшилась на

1,2%. Погрузна химических и минеральных удобрений выросла на 8,4%, при этом погрузна в экспортном сообщении увеличилась на 11,8%, а во внутреннем – только на 2,6%. Эти данные свидетельствуют о достаточно ограниченных перспективах роста спроса на внутреннем рынке и о довольно благоприятной ситуации для наращивания объемов экспорта, в том числе за счет изменения валютных курсов.

Динамика индексов к предыдущему месяцу



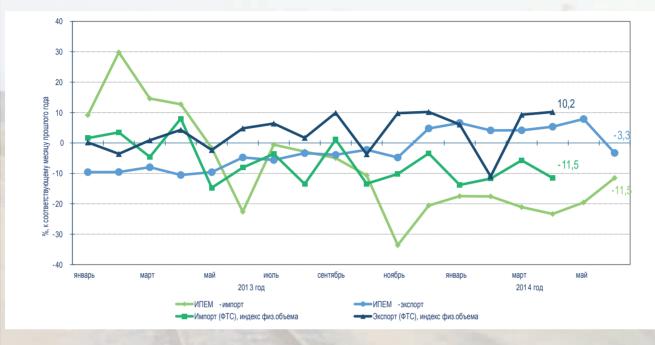
ИПЕМ-спрос по отраслевым группам





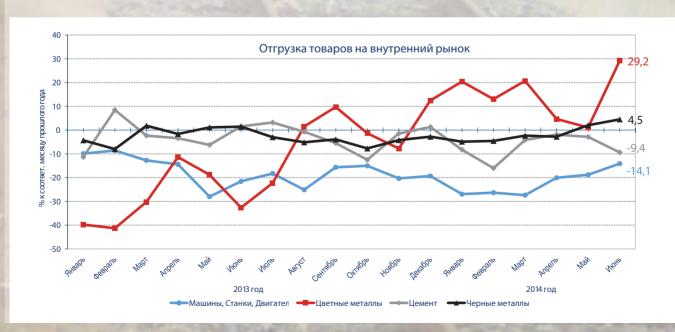
Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в июне 2014 года: индекс ИПЕМ-импорт – -11,5%, индекс ИПЕМ-экспорт – -3,3%. Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на экспорт на сети железных дорог: уголь каменный (+11,2% за июнь 2014 года, +10,6% с начала 2014 года), лесные грузы (+8,6%, +14,1%), химические и минеральные удобрения (+9,5%, +11,8%), руда цветная (+41,6%, +15,7%), черные металлы (+7,9%, +1,3%), строительные грузы (+8,7%, -3,7%). Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на экспорт на сети железных дорог: цветные металлы (-16,8% за июнь 2014 года, -17,4% с начала 2014 года), руда железная и марганцевая (-0,9%, -2,7%), лом черных металлов (-36,7%, -42,4%), цемент (-7,4%, +0,5%).



Внутренний спрос

Отгрузка большей части основных инвестиционных товаров на внутренний рынок по результатам июня 2014 года снизилась. В условиях крайне низкой базы прошлого года в июне сохраняются высокие темпы падения спроса на машиностроительную продукцию (-14,1% за июнь 2014 года, -22,5% с начала 2014 года). Резко вырос внутренний спрос на цветные металлы (+29,2% за июнь 2014 года, +14,0% с начала 2014 года). Также стоит отметить рост внутреннего спроса на химические и минеральные удобрения (+2,3%, +2,6%), лесные грузы (+7,3%, +5,2%), железные и марганцевые руды (+1,2%, -0,4%). Спрос на черные металлы продолжил расти (+4,5% за июнь 2014 года, -1,2% с начала 2014 года). Стоит также отметить падение внутреннего спроса на лом черных металлов (-1,5%, -1,1%), строительные грузы (-23,6, -15,3%), цемент (-9,4%, -6,6%), каменный уголь (-6,5%, -10,5%).





Анализ данных: ТЭК*

Нефтедобывающая отрасль

В июне 2014 года продолжилась стабильная тенденция роста добычи нефти: добыто 43,2 млн т (\pm 0,1% к июню 2013 года). С начала года объем добытой нефти составил 260,9 млн т (\pm 0,9% к аналогичному периоду прошлого года). Первичная переработка нефти на НПЗ России по итогам января-июня прибавила 6,4% (139,5 млн т). Экспорт нефти снизился на 2,6% (101,0 млн т). Объем перевалки наливных грузов в период январь-июнь 2014 года вырос до уровня 167,4 млн т (\pm 1,4%), в том числе сырой нефти – 96,1 млн т (\pm 7,6%). "Роснефть" добыла в январе-июне 2014 года 94,9 млн т (\pm 8 июне - 15,7 млн т) (включая добычу ТНК-ВР), ЛУКОЙЛ – 42,8 млн т (\pm 7,1 млн т), "Сургутнефтегаз" – 30,4 млн т (\pm 7,1 млн т), "Газпром нефть" – 16,5 млн т (\pm 7,7 млн т), "Татнефть" – 13,1 млн т (\pm 7,2 млн т), "Башнефть" – 8,5 млн т (\pm 7,5 млн т), "Славнефть" – 8,1 млн т (\pm 7,4 млн т), "Русснефть" – 4,3 млн т (\pm 7,7 млн т).

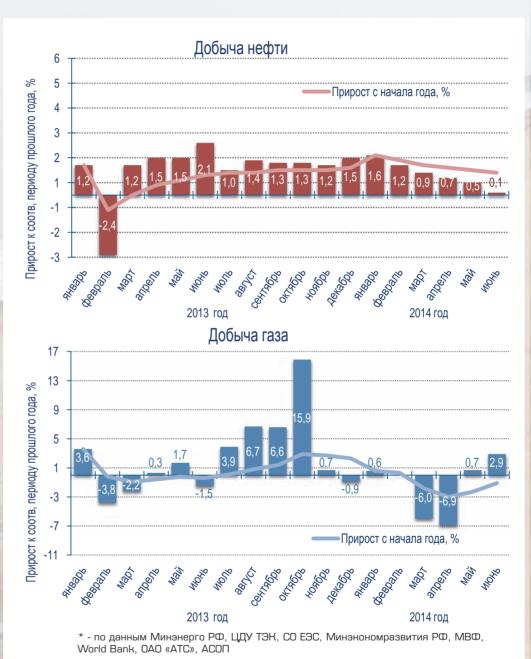
Газовая отрасль

Добыча газа в России в июне 2014 года составила 46,4 млрд куб. м (+2,9% к июню 2013 года), с начала года добыча газа сократилась до уровня 332,0 млрд куб. м (-1,0% к аналогичному периоду прошлого года). Экспорт газа с начала 2014 года вырос до 104,9 млрд куб. м (+8,7% к аналогичному периоду 2013 года).

ОАО «Газпром» в январе-июне 2014 года сократил добычу на 3,4%, до 233,7 млрд куб. м. (70,4% от общей добычи в России), НОВАТЭН добыл 31,2 млрд куб. м. (+6,9%).

Экспорт СПГ в страны АТР в январе-июне 2014 года вырос на 1,9% до 7,5 млрд нуб. м. Внутреннее потребление газа в период январь-июнь 2014 года сократилось (-2,1%) до уровня 237,0 млрд нуб. м.

Цена российсного газа на границе с Германией в июне 2014 года упала на 4,2% и составила 277,88 евро/тыс.нуб.м (290,03 евро/тыс.нуб.м в июне 2013 г., 281,05 евро/тыс.нуб.м в май 2014 г.).



Анализ данных: ТЭК*

Угольная отрасль

В мае добыча угля показала отрицательную динамину: -6,9% к маю 2013 года (26,6 млн т.) и -2,8% с начала года. Экспорт угля в мае вырос на 13,5% до 13,6 млн т., по итогам 5 месяцев 2014 года рост составил 15,5% к соответствующему периоду прошлого года.

В мае продолжилась тенденция по перераспределению отгрузки каменного угля на сети железных дорог в пользу экспорт-



ных перевозок: на внутреннем рынке отгрузка упала на 12,8% по сравнению с маем 2013 года, а на экспорт выросла на сравнимые 9,1%. Общая отгрузка угля на сети железных дорог в мае снизилась на 12,8% по сравнению с маем 2013 года.

На добычу СУЭК по итогам I квартала 2014 года пришлось 25,0 млн т. (+3,0%), "Южный Кузбасс" – 3,3 млн т. (-5,6%), "Якутуголь" – 2,2 млн т. (-4,6%),

Объем перевалки угля за январь-май 2014 года в российских портах вырос на 14,2% до уровня 39,7 млн т. На внешнем рынке цены на энергетический уголь в мае 2014 года (FOB Newcastle/Port Hembla) продемонстрировали снижение до уровня 78,95 долл./т. (-16,0% к маю 2013 года; +1,2% к апрелю 2014 года).

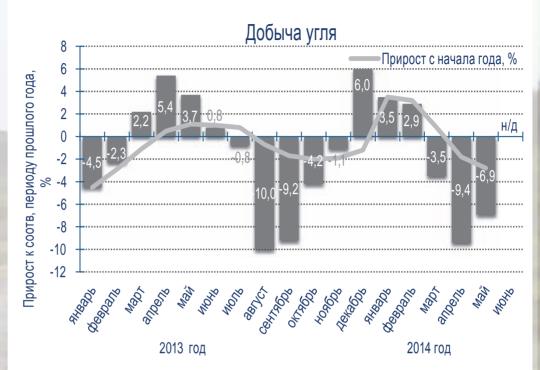
Электроэнергетика

Потребление электроэнергии в июне 2014 года в целом по России составило 73,4 млрд
кВтч (+0,4% к июню 2013 года). Основной
рост наблюдался в «ОЭС Северо-Запад» (+3,1% к июню 2013 года), «ОЭС Восток» (+2,1%) и «ОЭС
Урал» (+1,3%).

Среднемесячная средневзвешенная температура на территории ЕЭС России в июне 2014 года оназалась заметно ниже, чем в июне 2013 года (+16,5°C против +18,4°C).

Равновесная цена понупки электроэнергии потребителями на оптовом рынке электроэнергии и мощности (ОРЭМ) в июне составила:

- 627,35 руб./МВт·ч для зоны Сибирь (-11,6% к июню 2013 г.);
- 1 220,48 руб./ МВт·ч для зоны Европа и Урал (+15,8% к июню 2013 г.).



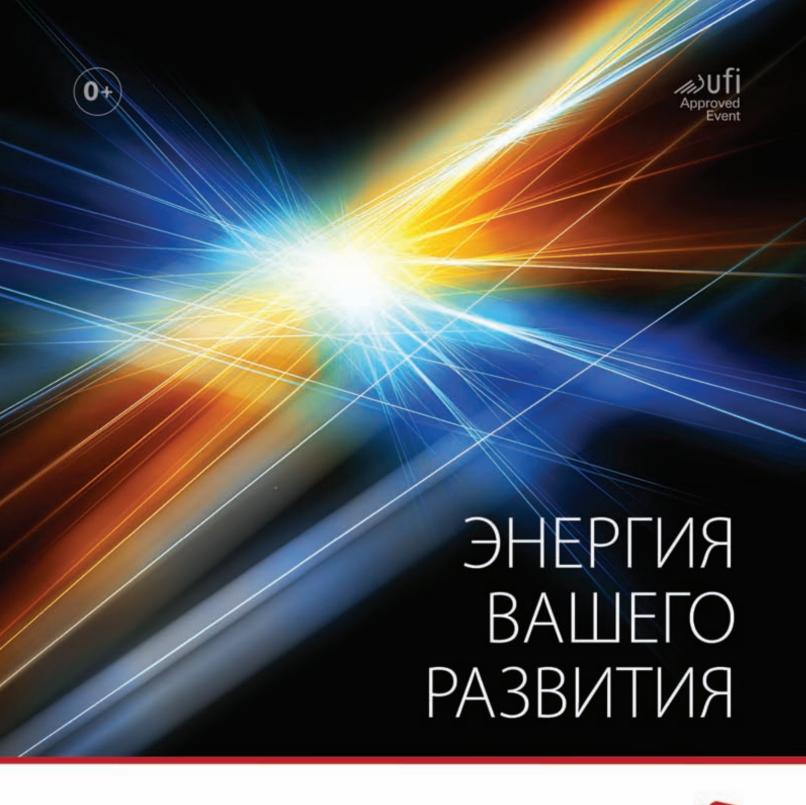


^{* -}по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, ОАО «АТС», АСОП

Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»

123104, г. Москва, ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1.

Тел.: +7 (495) 690-14-26. Факс: +7 (495) 697-61-11.http://www.ipem.ru/



СИЛОВАЯ ЭЛЕКТРОНИКА

11-я Международная выставка компонентов и систем для силовой электроники

Тел.: +7 (812) 380 6003/07

Факс: +7 (812) 380 6001/00

E-mail: power@primexpo.ru

Организаторы:







25–27 ноября 2014 москва, крокус экспо

Получите электронный билет! www.powerelectronics.ru



8 (499) 685-15-14

www.oookts.ru e-mail: kts@oookts.ru



Компания ООО «Комплекттрансспец» осуществляет снабжение организаций железнодорожной отрасли и предприятия имеющие собственные железнодорожные подъездные пути всеми видами материалов ВСП, а также путевым инструментом.

Мы предлагаем нашим клиентам:

Рельсы различных типов как новые так и старогодные

Шпалы деревянные и железобетонные

Стрелочная продукция

Путевой инструмент различных производителей и ценовых категорий

Более 10 лет мы стараемся предложить самые выгодные условия для наших клиентов. За это время наработан огромный опыт в отрасли, но мы продолжаем развиваться, о чем свидетельствуют ежегодно растущие финансовые показатели. Экономический потенциал нашей организации позволяет гарантировать максимально большие объемы поставок.

Среди наших партнеров:

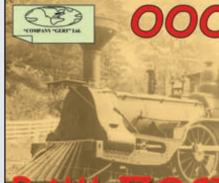
Министерство обороны Российской Федерации ОАО «Российские Железные дороги» ГУП «Мосгортранс» Московский Метрополитен ОАО «Корпорация Тактическое Ракетное Вооружение»

Мы добросовестно и в срок исполняем свои обязательства. Большие складские запасы максимально сокращают сроки отгрузки, а долгосрочные партнерские отношения с транспортными компаниями позволяют осуществить доставку по всей территории Российской Федерации в кратчайшие сроки и на выгодных условиях.

Если вы ищите надежного поставщика для долгосрочного и взаимовыгодного сотрудничества, обратитесь к нам и сможете по достоинству оценить все преимущества работы с нашей компанией.

СКИДКИ НА ОБЪЕМАХ ОТ 100 ТН.





О «Компания «ГЕРТ»

Рельс Р-65 РЕЗЕРВ35000 руб/тн.Рельс Р-65 1гр. L=12.5м23000 руб/тнРельс Р-50 1гр. L=12.5м23000 руб/тн

Рельс P-43 1гр. L=11,5м 19000 руб/тн

Рельс P-65 износ до 1 мм 29000 руб/тн Рельс P-50 износ до 1 мм 29000 руб/тн

Рельс Р-65 и Р-50 2гр. L=12.5м 19000 руб/тн

Тел./факс: (495) 510-44-51, 978-79-58, 988-90-45, моб. 8(916) 587-33-60 E-mail: gert1111@yandex.ru, www.gert-td.ru

ОСТАВЩИК РЕЛЬС ВСП



Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС, руб	Компания	Телефон
Рельс Р-65 РЕЗЕРВ	ТН	35000	000 "Компания "ГЕРТ"	(495) 510-44-51
Стрелочные переводы Р-65 1/9 с хранения	компл.	750 000	000 "Компания "ГЕРТ"	(495) 510-44-51
Стрелочные переводы Р-50 1/9 с хранения	компл.	650 000	000 "Компания "ГЕРТ"	(495) 510-44-51
Шпала Ш-1 с/г в сборе	ШТ	1250	000 "Компания "ГЕРТ"	(495) 510-44-51

Наименование продукции		Количество			AND THE REAL PROPERTY.	
		шт	НДС, руб.	Компания	Телефон	
Рельсы НР7ОА (м/д 11,0м ДМЗ)	33,167	64	69000	000 "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69	
Рельсы КР8ОА (м/д 11,0м ДМЗ)	47,787	73	65500	000 "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69	
Рельсы КР100А (м/д 11,0м ДМЗ)	20,367	22	65500	000 "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69	
Рельсы Р18 <mark>8м бе</mark> з отв Енаниевсний МЗ 23.03.14	18,955	128	58000	000 "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69	
Рельсы Р24 8м без отв Азовсталь пр-во 09.04.14	19,384	99	58000	000 "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69	
Рельсы Р43 12,5м с отв ДМЗ пр-во 21.02.2014	13,927	25	59000	000 "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69	
Рельсы Р50Т1 12,5м с отв 02.06.14	22,531	35	45800	000 "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69	
Подкладка КД50 HTMK-HCM3 (цена при отгрузке с <mark>завод</mark> а)	20,000	2083	46500	000 "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69	
Подкладка Д50 HTMK-HCM3 23.05.14	19,132	3086	44900	000 "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69	
Подкладка КБ50 HTMK-HCM3 (цена при отгрузке с завода)	20,000	2920	45500	000 "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69	



общество с ограниченной ответственностью Адрес: 107370, г. Москва, Тюменский проезд 5 тел/факс: (495) 783-26-68; www.stpa.ru e-mail: spa05@spa05.ru; spa05@inbox.ru

Рельсы, шпалы, материалы верхнего строения пути любого объема; ремонт и строительство подъездных железнодорожных и подкрановых путей.

Компания «Стройпуть» поставляет материалы и путевой инструмент, в течение шести лет на всей территории РФ.

Кажлый клиент, вместе с продукцией получает: внимание и квалифицированную профессиональную консультацию опытного специалиста, участие и человечность каждого из команды «Стройпуть»

000 «Транском Екатеринбург»

Поставляем

- материалы ВСП
- путевой инструмент
- запасные части для подвижного состава

Вы можете заказать любую номенклатуру, заполнив на нашем сайте заявку.

620073, Свердловская область, г. Екатеринбург, ул. Восточная, дом 68, к. 155 E-mafl: transcom-ek@mafl.ru, www.transcom-ek.com телефон: (343) 350-00-95, 350-12-08, 350-45-71, факс: (343) 350-00-95

"PTC"

Apogae

- рельсы Р65 1 и 2 гр.годности от 240
- рельсы Р65 (2012г.в.) 46000 р/т
- шпала жб Ш1 в сборе с креплением
- шпала жб Ш1 1510 р/шт
- накладка 1Р65 34000 р/т;
- шуруп путевой 51000р/т,
- болт закладной с гайкой 43000 р/т
- болт клеммный с гайкой 45000 р/т
- прокладка ЦП143 15р/шт; ЦП328 -1

Ica: 8 [831] 411-55-85/ 54-84, z. Huwnuü Hoszopog, rtsan@i

Железные рала

2-656-21-36 u: aleriy@mail.ru

нос до 2 мм

вые)

нная

- 1 MM)
- , в т.ч. МПЦ
 - с/д инструмент

и!		TOROCKI VE
000 р/т	Да	ДОРОГИ Ур. Обращаться по телефону: моб. 8-912
КБ 2240 р/шт	о склада Новгород	E-mail: mokhov.vo
	рузка со Нижний Н	Рельсы Р-65 Т 12руппы Рельсы Р-65 Т изн Рельсы РП-65 Т (новые) Рельсы Р-65 Т (но Рельсы Р-50 Т (износ до 1 мм), Р-43 (износ до Рельсы РП-50 Шпала деревянная пропитан
18р/ш и др. мвсп	Отгру в г. Ни	тип 2, пропитка «креозот», автоклав Шпала деревянная пропитанная тип 2, пропи масляная ЖТК, окунанием
8 (910) 791-75-44 mail.ru, vspnn.su		 Поставляем любое оборудование СЦБ и связи, Поставляем материалы ВСП (новые и с/г), ж

Наименование	Ед.	Цена с НДС	Компания	Телефон	
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	TH.	По заявке	000 «Стройпуть»	(495)7832668	
Рельс Р-50 12,5 м	TH.	По заявке	000 «Стройпуть»	(495)7832668	
Рельс Р-43 12,5 м	TH.	По заявке	000 «Стройпуть»	(495)7832668	
Рельс Р-65	TH.	По заявке	000 «Стройпуть»	(495)7832668	
Рельс Р-24	TH.	По заявке	000 «Стройпуть»	(495)7832668	
Рельсы РП-65	TH.	www.transcom-ek.com	000 «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95	
Шпала пропитанная	шт.	www.transcom-ek.com	000 «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95	
Путевой инструмент (в ассортименте)	ШТ.	www.transcom-ek.com	000 «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95	
Автосцепка СА-3	ШТ.	www.transcom-ek.com	000 «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95	
Колодка вагонная и тепловозная	ШТ.	www.transcom-ek.com	000 «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95	
Шайба 2х витновая	Т	64000	000 "PTC"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44	
Подкладка КБ65	Т	38000	000 "PTC"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44	
Подкладка КД65	Т	41000	000 "PTC"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44	
Подкладка ДН65	Т	35000	000 "PTC"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44	
Шпала деревянная пропитанная (ТУ)	ШТ	750	000 "PTC"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44	



г. Нижний Тагил

Тел.: (3435) 40-12-98,40-12-99, 32-98-19, (912) 262-19-24

www.relsy.biz

E-mail: stanmet@2-u.ru, stanmet@inbox.ru stanmet@e-sky.ru, stanmet1@mail.ru

- Полный спектр материалов ВСП
- Вагонные запчасти
- Материалы вагоностроения
- Комплектующие к стрелочным переводам.



Всегда в наличии на складе:	Компания	Телефон
Болт стыковой, клеммный, закладной (22, 24, 27)	000 ТПК « <mark>Стан-М</mark> ет»	(3435) 40-12-98
Вагонные запчасти: автосцепка САЗ, тяговый хомут, поглощающий аппарат, корпус буксы, рама боковая, балка надрессорная, а так же весь спектр вагонных запчастей.	000 ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Костыль 120, 130, 165, 230 новый, c/г	000 ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: бандаж черновой, к <mark>олёса ц</mark> ельнокатаные, заготовка колёс	000 ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: двутавр 19, 6062, швеллер 20В-2, 26В	000 ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: Зетовый профиль, вагонная стойка, угол 160х100х10, осевая заготовка 215-300 мм, чистовая ось РУ1Ш	000 ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: каркас телеги, колёсные пары НОНК, СОНК	000 ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Накладка Р18, Р24, Р33, <mark>Р43, Р5</mark> 0, 1Р65, 2Р65 новая, с/г	000 ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д18, Д24, Д33, Д43 новая, с/г	000 ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д50, К <mark>Д50, СД50, СК50, К650 новая, с/г</mark>	000 ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д6 <mark>5, ДН</mark> 6-65, КБ65, КД65, СД65 новая, с/г	000 ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Противоугон П65, П50 новый	000 ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы КР70, КР80, КР100, КР120, КР140 новые	000 ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33 новые и с/г	000 ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р43, Р50, РП50, Р65, РП65 новые и с/г	000 ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Т62, ОР43, ОР50, ОР65, РК50, РК65 новые	000 ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рем.номплент (остряки, рубки, крестовины, переводной механизм) новый	000 ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Стрелочный перевод РЗЗ, Р4З, Р5О, Р65, (1/5, 1/7, 1/9, 1/11, симметрия) новый и с/г	000 ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шайба, шуруп, гайна, клемма, скоба, вту <mark>лна</mark>	000 ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шпала 1-тип, 2-тип, переводной брус	000 ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98



17-19 ФЕВРАЛЯ 2015 МОСКВА

ТЕПЕРЬ В КРОКУС ЭКСПО!

14-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ





Получите электронный билет! www.ndt-russia.ru





0+









ОБЗОР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Ключевые события и тенденции II квартала 2014 г.

Сергей Парсегов, CFA s.parsegov@pokrovka-finance.com Ксения Дзюбенко k.dzyubenko@pokrovka-finance.com Матвей Бондаренко m.bondarenko@pokrovka-finance.com Евгений Шамин e.shamin@pokrovka-finance.com

Основные события ж/д отрасли в 2014 году

01.07.2014 «БАМ: геоэкономика ж/д транспорта и роль в развитии Сибири и Дальнего Востока»

[Конференция] г. Москва, Россия. Обсуждение актуальных вопросов, связанных с развитием БАМ.

07.07.2014 ИННОПРОМ 2014

[Конференция/выставка] г. Екатерингбург, Россия. Презентация новейших разработок и технологий в сфере промышленности.

11.09.2014 Уральский транспортный салон «МАГИ-СТРАЛЬ – 2014»

[Конференция/выставка] г. Нижний Тагил, Россия.

Демонстрация новейшей продукции предприятий транспортного машиностроения.

23.09.2014 Inno Trans 2014

[Форум/выставка] г. Берлин, Германия.

Встреча международных производителей ж/д техники. Сегменты: ж/д инфраструктура, интерьер, общественный транспорт, строительство тоннелей

05.11.2014 ИНФОТРАНС 2014 - Международная конференция

[Конференция/выставка] г. Санкт-Петербург, Россия.



Обсуждение направлений развития и презентация использования современных ИТ-решений в транспортном секторе

- Одной из форм стимулирования «падающей» отрасли российсного вагоностроения, возможно, станет запрет продления срока службы вагонов и повышение тарифов на перевозку грузов в старом подвижном составе;
- Определена схема развития ЖД Крыма. Интеграция инфраструктурного комплекса полуострова в активы РЖД завершится в 2015 г;
- Вопрос появления частной тяги получил дальнейшее развитие. До II кв. 2014 г. основные ведомства России представят в правительство планы привлечения частных инвестиций в отрасль;

- Российские и международные производители вагонов метро ожидают объявления Московским метрополитеном конкурса на поставку 1,5 тыс. вагонов в 2016-2020 гг. Однако конкурс может быть отложен ввиду сложностей с привлечением заемных средств у правительства Москвы;
- General Electric приобрела часть энергетического бизнеса Alstom за \$17 млрд. Американский конгломерат также продаст Alstom свое подразделения по производству ж/д сигнальных систем.

Трансмашхолдинг (ТМХ)Производство нового ТПС

25.06.2014

В 2014 г. ТМХ разработает для ОАО «ЦППН» двухэтажный электропоезд для межрегионального сообщения. МВПС оснастят асинхронными тяговыми приводами, а конструкционная скорость составит 160 км/ч. Предпосылкой разработки поезда выступает намерение ЦППН повысить комфорт и вместимость транспорта и одновременно снизить время в пути.

24.06.2014 Первый в мире газопоршневый тепловоз ТЭМ19, работающий на СПГ и созданный на Брянском машиностроительном заводе, в рамках процесса сертификации отправлен на испытания в депо Егоршино (Свердловская обл.). Завершение испытаний планируется к концу 2014 г., поле чего начнется выпуск установочной партии тепловозов.

16.05.2014

Тверской вагоностроительный завод (ТВСЗ) презентовал прототип электропоезда ЭГ2Т. Электропоезд является МВПС нового поколения с увеличенным до 40 лет сроком службы и межремонтными пробегами. Составность и конструкционная скорость поезда варьируются от 4 до 12 вагонов и от 120 до 160 км/ч соответственно. До конца 2014 г. ТВСЗ выпустит 2 поезда.

Поставка ТПС РЖД

19.06.2014 В 2015-2017 гг. ТМХ поставит РЖД 1 008 лономотивов (в т. ч. магистральные пассажирские и грузовые элентровозы / тепловозы, маневровые тепловозы). Занупка ТПС осуществляется РЖД в рамках программы обновления локомотивного парка. Ориентировочная сумма сделки – 100 млрд. руб. (99,2 млн. руб. / лоно).

Wartsila TMH Diesel Engine B.V.

21.05.2014 ТМХ получило разр

TMX получило разрешение от ФАС на выкуп 50% акций Wartsila Corp. в СП компаний Wartsila TMH Diesel Engine B.V. (г. Пенза) по выпуску дизельных двигателей для локомотивов. Предполагаемая сумма сделки – €12,5 млн. Возможная причина выхода Warsila из СП – отсутствие спроса на дизельные двигатели и желание компании сфокусировать усилия на морском и энергетическом рынках.



Отчётность

21.05.2014

По итогам 2013 г. ЗАО «ТМХ» направит на выплату дивидендов 5,3 млрд. руб. (4,7 тыс. руб. / акцию), что в 2.5 раза выше показателя 2012 г. 15.05.2014 Выручка ТМХ по РСБУ за 1 кв. 2014 г. снизилась до 17,5 млрд. руб. (-9% от уровня 1 кв. 2013 г.), прибыль от продаж составила 952,7 млн. руб. (+65%), чистая прибыль увеличилась до 694,9 млн. руб. (+65%). Рост чистой прибыли общества был обусловлен сокращением себестоимости продукции и оптимизацией коммерческих и управленческих расходов.

Продление полномочий

02.04.2014

Совет директоров продлил срок полномочий генерального директора ЗАО «ТМХ» Андрея Андреева на три года – до мая 2017 г. Должность генерального директора ТМХ А. Андреев занимает с 2008 г.

Группа Синара Уральские локомотивы

30.05.2014

Уральские локомотивы построили первый экземпляр электропоезда ЭС1 «Ласточка». До конца 2О14 г. планируется выпустить еще 8 электропоездов и произвести их сертификацию в РСФЖТ. В 2О15 г. выпуск составит 33 поезда, а с 2О17 г. показатель увеличится до 5О поездов/год. Всего в 2О15-2О2О гг. завод поставит РЖД 1 2ОО вагонов (24О поездов) модели ЭС1 «Ласточка» на сумму более €2 млрд. (€1,6 млн. / вагон). Поставка ТЭМ14

17.04.2014

ОАО «Людиновотепловоз» получило сертификат соответствия РСФЖТ на производство дополнительных 44 тепловозов ТЭМ14 (установочной серии). В соответствии с контрактом от 2012 г. до конца этого года Синара поставит РЖД 54 локомотива ТЭМ14.

Синергия в Калужской области 09.04.2014

До 2015 г. Синара инвестирует 3,7 млрд. руб. в Калугапутьмаш и Людиновотепловоз (ЛТЗ). На модернизацию производства ЛТЗ по итогам 2011-2015 гг. направят 2,3 млрд. руб., Калугапутьмаш – 1,4 млрд. руб. Мероприятия позволят реализовать синергетический эффект и увеличить выручку ЛТЗ до 16 млрд. руб. в 2018 г. (в 4.8 раз от 2012 г.), Кагулапутьмаш – до 7 млрд. руб. в 2017 (в 3 раза от 2013 г.). Источники синергии – планируемые к созданию центры компетенций по производству осей колесных пар и зубчатых колес на мощностях одного из предприятий.

Производители вагонов Уралвагонзавод (УВЗ)

25.06.2014

УВЗ увеличил инвестиции в проект вагоностроительного завода в Елгаве (Латвия) до €75 млн. Сейчас на строительство уже направлено €17 млн. Старт завода намечен на начало 2015 г., проектная мощность - 2,5 тыс. грузовых вагонов в год.

22.05.2014

Уралтрансмаш презентовал локомобиль ТМВ-2. ТПС оснащен дизельным двигателем мощностью 122 кВт и является альтернативой маломощным локомотивам. ТМВ-2 предназначен для маневровых работ на промышленных предприятиях, а тяговые характеристики позволяют ему перемещать до 15 порожних вагонов.

25.04.2014

УВЗ может стать ключевым производителем трамваев в России. Роскосмос готов передать УВЗ крупнейшего в стране производителя трамваев ФГУП «Усть-Катавский вагоностроительный завод им. Кирова». В итоге основными конкурентами УВЗ на трамвайном рынке станут иностранные производители и завод ТМХ и Alstom (г. Санкт-Петербург).

14.04.2014

ОАО «Уралтрансмаш» (ДЗО УВЗ по производству трамваев) презентовал низкопольный трёхсекционный трамвай модели 71-414. Транспорт является совместной разработкой специалистов УВЗ и польской PESA. В 2014-2015 гг. Уралтрансмаш поставит Департаменту транспорта Москвы 120 трамваев на сумму 8,4 млрд. руб. (70 млн. руб. / ед.).

03.04.2014

Полувагоны производства УВЗ с повышенной нагрузкой на ось модели 12-196-О1 не были признаны инновационными ввиду частых поломок и низкого показателя величины безопасного межремонтного пробега (56 тыс. км вместо положенных 5ОО тыс. км). Данный факт не позволяет пользователю подвижного состава УВЗ в соответствии с Прейскурантом № 10-О1 получать тарифную скидку за пользование инфраструктурой.

Объединенная вагоностроительная компания (ОВК) 25.06.2014

ОВК и РЖД заключили договор на сервисное обслуживание инновационных грузовых вагонов моделей 18-9810 и 18-9855 производства ОВК на полигоне Калининградской ЖД. Согласно договору на базе ремонтного депо РЖД Черняховск компании создадут сервисный центр по обслуживанию вагонов, а ОВК организует обучение и сертификацию персонала.

06.06.2014

ОВН приобрела 100% долей 000 «НПЦ «Пружина» у 0АО «РОСНАНО» и 0АО «Ижевский машзавод». Предполагается, что НПЦ «Пружина» обеспечит потребности Тихвинского ВСЗ в сверхпрочных пружинах для производства инновационных вагонов (до 30 тыс. вагонокомплектов в год). Сумма сделки не раскрываются.

15.05.2014

На базе ОВН в г. Тихвин создадут завод по производству вагонов-цистерн с повышенной нагрузкой на ось. Запуск завода запланирован на 2015 г. Объем инвестиций – более 3 млрд. руб., проектная мощность – 3 тыс. вагонов в год.

01.04.2014

ОВК создала Центр Транспортных Технологий (ЦТК) – инжиниринговый центр по проведению опытно-конструкторских работ. В 2014-2016 гг. ЦТК разработает и поставит на производство более 60 проектов новых вагонов, ходовых частей и комплектующих. В компетенции R&D центра будет также входить снижение себестоимости производства продукции ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод».



Крюковский вагоностроительный завод (КВСЗ) 23.06.2014

В 1 кв. 2014 г. выпуск вагонов КВСЗ упал на 79% (от уровня 2013 г.) и составил 626 ед. Падение объемов производства вызвано сокращением экспорта подвижного состава в Россию ввиду напряженной политической ситуацией между Россией и Украиной.

РМ Рейл

27.05.2014

Группа «РМ Рейл» (индустриальный инжиниринговый актив «Базового элемента» Олега Дерипаски) заключила контракт с Brunswick Rail на лизинг 100 хопперов-цементовозов модели 19-1217. Вагоны поставят в июне 2014 г. Конечным пользователем подвижного состава является аффилированный с «Базовым Элементом» холдинг «БазэлЦемент».

Стахановский вагоностроительный завод (СВЗ) 24.04.2014

Стахановский вагоностроительный завод поставил российской «дочке» грузового оператора VTG Aktiengesellschaft (Германия) 100 хопперов-цементовозов модели 19-969. По результатам приемки вагонов было принято решение о закупке еще 250 вагонов с поставкой в июне 2014 г.

Запрет продления

01.04.2014

В соответствии с проектом плана развития транспортного машиностроения РФ в период 2014-2018 гг. Минпромторг предлагает повысить тарифы на перевозку грузов в вагонах с истекшим и продленным сроками службы и понизить на перевозку в инновационных вагонах. Законодательное закрепление инициативы может спровоцировать списание до 25% парка подвижного состава страны (285 тыс. ед.). Повышение тарифов поручено проработать ФСТ.

Падение прибыли российских заводов 01.04.2014

1 кв. 2014 г. основные вагоностроительные компании РФ завершили с убытком: чистый убыток Уралвагонзавода составил 939 млн. руб. (против убытка в 689 млн. руб. в 1 кв. 2013 г.), убыток Тверского вагоностроительного завода составил 273 млн. руб. (против 78 млн. руб. прибыли в 1 кв. 2013 г.).

Российские железные дороги Продление полномочий Главы РЖД 26.06.2014

В ближайшее время ожидается подписание распоряжения о продлении полномочий президента РЖД Владимира Якунина. Срок полномочий главы РЖД истек 10 июня 2014 г. По предварительным данным необходимые действия для переназначения предприняты, а задержка вызвана техническими причинами.

Обновление вокзалов

26.06.2014

РЖД рассчитывает на привлечение частных инвесторов для реализации программы обновления ж/д вокзалов. Схема сотрудничества предполагается в виде ГЧП. Монополия пересмотрела требования к структуре капитала про-

ента для частных инвесторов, снизив соотношение собственных и заемных средств с 30/70 до 10/90.

Объезд Украины

24.06.2014

В связи со сложной геополитической ситуацией и серией подрывов ж/д полотна на территории Украины, РЖД, ЖД Беларуси и Украины согласовали маршрут объезда взорванных участков через территорию Белоруссии.

Сотрудничество

24.06.2014

РЖДстрой и швейцарско-австрийский холдинг Rhomberg Sersa Rail подписали соглашение о совместной деятельности. Планируется совместная реализация проектов по строительству ж/д инфраструктуры в России, Австрии и других странах. Особое внимание стороны намерены уделить выполнению проектов по модернизации и реконструкции тоннелей с применение безбалластной технологии LVT (low vibration track)

22.05.2014

РЖД и ГК «Росатом» заключили соглашение о научнотехническом сотрудничестве. Главным направлением предполагаемого сотрудничества является разработка грузового транспорта для транспортировки контейнеров на основе технологии магнитной левитации (маглев).

14.05.2014

ФПК и АО «Чешские ЖД» подписали соглашение о сотрудничестве в области ж/д перевозок пассажиров и ручной клади в международном сообщении. Соглашение призвано повысить комфортабельность ж/д услуг для российских и чешских пассажиров.

06.05.2014

РЖД и Холдинг «Болгарские государственные ЖД» заключили меморандум о сотрудничестве. Документ предусматривает реализацию совместных проектов для повышения конкурентоспособности ж/д транспорта и увеличения пассажиро- и грузопотоков транспортных систем двух стран.

22.04.2014

Госнорпорация «Ростех» и РЖД-Развитие вонзалов подписали соглашение о сотрудничестве в области технологической модернизации ж/д вонзалов и транспортно-пересадочных узлов (ТПУ). Соглашение предусматривает разработну, производство и поставну технологического оборудования и внедрение инновационных технологий, необходимых для функционирования ж/д вонзальных номпленсов и ТПУ.

Обновление парка ТПС

20.06.2014

В 2014 г. РЖД занупит 839 секций элентровозов и тепловозов на сумму 72,3 млрд. руб. (86,1 млн. руб. / секция), в 2015 г. занупни увеличатся до 886 сенций (66,2 млрд. руб. или 74, млн. руб. / сенция). Приобретение элентропоездов в 2014 г. составит 685 вагонов (на сумму 16,4 млрд. руб.), в 2015 - 750 вагонов на общую сумму 17,9 млрд. руб. Вагоны габарита РИЦ (RIC)

11.06.2014

В 2014 г. РЖД запустит вагоны габарита РИЦ в Германию, Францию, Чехию и Польшу. Пассажирский вагон габарита РИЦ совместного производства Тверского вагоностроительного завода и Siemens предназначен для сообщения в



пределах Международного союза ЖД и европейской части России, в странах СНГ и Балтии. До настоящего момента на территории РФ вагоны данного класса не производились.

Приватизация греческих активов 05.06.2014

РЖД и Gek Terna (греческая строительно-промышленная группа) подали заявку на тендер по приватизации греческого порта Салоники. Вместе с портом РЖД также проявляет интерес к приобретению TrainOSE (греческий ${\it ж}/{\it д}$ оператор) и ROSCO (греческая компания по ремонту ТПС). Интерес монополии к активам объясняется выстраиванием транспортных коридоров между ЕС и Азией.

Дополнительный выпуск акций 02.06.2014

РЖД осуществили доп. эмиссию акций на 13 млрд. руб. Привлеченные средства будут направлены на развитие транспортного комплекса Московского региона (1,7 млрд. руб.), развитие ж/д инфраструктуры участка Междуреченск-Тайшет (8,4 млрд. руб.) и реконструкцию участка ст. им. М.Горького - Котельниково - Тихорецкая - Крымская Северо-Кавказской ЖД (2,9 млрд. руб.).

Стратегия до 2030 г.

30.05.2014

В рамках стратегии развития компании до 2030 г. РЖД наметила пять ключевых направлений: перевозочный и логистический бизнес (переход к перевозкам «от двери до двери»); пассажирские перевозки и сервис (повышение качества сервиса в поездах, перевозки по высокоскоростным магистралям); инфраструктура (повышение надежности инфраструктуры); международный инжиниринг, транспортное строительство и социальный блок. Компания начала процесс оптимизации бизнес-портфеля.

Испытательный центр

28.05.2014

РЖД планирует создать в Алтайском крае испытательный центр для оценки качества продукции ж/д инфраструктуры, а также центр грузового вагоностроения. Проект планируется реализовать в ближайшие два года на базе ОАО «Алтайвагон».

Строительство в Сербии

07.05.2014

В рамках контракта, заключенного между 000 «РЖД Интернешнл» (ДЗО РЖД) и АО «ЖД Сербии» по строительству ж/д инфраструктуры и поставке ТПС, в Сербию прибыл ж/д состав со строительной техникой. Начало строительных работ запланировано на июль 2014 г. Весовой рекорд 07.05.2014 На БАМ установлен новый весовой рекорд грузового поезда. Два поезда, перевозящие полувагоны с углем, весом 7,1 тыс. т каждый успешно преодолели маршрут ст. Тайшет (Восточно-Сибирская ЖД) – ст. Ванино (Дальневосточная ЖД).

Отчётность

30.04.2014

Выручка РЖД по МСФО за 2013 г. выросла на 14% и составила 1,7 трлн. руб. (от уровня 2012 г.), ЕВІТОА упала на 6% до 332,9 млрд. руб. Чистая прибыль монополии сонратилась в 2.5 раза – до 36,7 млрд. руб.

Продажа Вагоннреммаш

30.04.2014

По итогам открытого конкурса по продаже 75% - 2 акции ОАО «Вагонреммаш» (ремонт пассажирских вагонов) победителем признано ЗАО «Железнодорожный Сервисный Альянс» (ДЗО ЗАО «Вагон-Сервис», занимающегося сервисом подвижного состава). Цена приобретения пакета составила 2,5 млрд. руб.

Крым

01.05.2014

В мае стартовали интермодальные перевозки пассажиров в города Крымского ФО РФ с использованием ж/д, автомобильного и морского транспорта.

01.04.2014

К 2015 г. ЖД Крыма перейдут в собственность РЖД. До момента перехода в собственность РЖД крымской инфраструктуры с монополией будет взаимодействовать специально образованное государственное предприятие «ЖД Крыма».

Кредитный рейтинг

28.04.2014

Рейтинговое агентство Standard&Poor's понизило долгосрочный рейтинг РЖД с ВВВ до ВВВ- (удовлетворительный уровень кредитоспособности) с «негативным» прогнозом. Вслед за изменением рейтинга РЖД прогноз по ФПК (ДЗО РЖД) был изменен со «стабильного» на «негативный».

01.04.2014

Рейтинговое агентство Moody's намерено пересмотреть текущий прогноз рейтинга «Baa1» РЖД. Возможное понижение последовало вслед за помещением России в список на возможное понижение суверенного рейтинга.

Динамическое ценообразование 18.04.2014

Реализуется третий этап программы «Динамическое ценообразование», начавшейся в 2013 г. (согласно программе цена билета для пассажира изменяется в зависимости от сезона, дней недели, спроса и количества проданных мест на маршруте). В программу включены 162 поезда, курсирующие по 33 внутрироссийским маршрутам. Ожидается, что для пассажиров реализация программы позволит повысить доступность всего спектра предлагаемых ФПК услуг.

Продажа Первой нерудной компании (ПНК) 11.04.2014

Торги по продаже 75%-2 акции ПНК (крупнейший в РФ производитель щебня, владеющий 18 заводами) завершились победой ООО «НК «Бердяуш». Приобретение ПНК является частью долгосрочной стратегии Бердяуш по созданию производителя щебня федерального масштаба. Ориентировочная стоимость пакета составила 4,2 млрд. руб.

Субсидирование пригородных перевозок 02.04.2014

Премьер-министр России Дмитрий Медведев подписал поручение о субсидировании с 2015 до 2030 г. инфраструктуры РЖД, задействованной в пригородных перевозках. Ежегодный объем субсидирования составит 25 млрд. руб. Сейчас также идет обсуждение возможности ежегодного субсидирования программы обновления МВПС в размере 15 млрд. руб.

из средств региональных бюджетов. Либерализация локомотивной тяги 02.04.2014 Правительство $P\Phi$ утвердило план мероприятий по развитию конкуренции на ж/д транспорте, предусматривающий появление на путях PHД локомотивов частных собственников. Предложения о привлечения частных инвестиций в локомотивную тягу Минтранс, Минэкономразвития, ΦAC , ΦCT и PHQ представят в Правительство до 2 кв. 2014 г.

Тендер

01.04.2014

В рамках проекта «Развитие ж/д инфраструктуры на участке Лена-Хани Восточно-Сибирской ЖД» ОАО «РЖД» объявило тендер на строительство тоннеля на перегоне Дельбичинда-Дабан длиной 6,6 км. Срок окончания работ – 2017 г., бюджет - 34 млрд. руб. (5,1 млрд. руб. / км).

Жалоба в ФАС

01.04.2014

Северсталь-метиз оспорила в ФАС условия конкурса РЖД по продаже 50% - 2 акции БетЭлТранса (производство шпал). Северсталь-метиз считает, что заявленным РЖД условиям (реализация элементов верхнего строения пути (ВСП) на сумму более 700 млн. руб. / год) соответствует только Vossloh Cogifer — SP Technologies (российское ДЗО Vossloh), которое владеет 75% Новосибирского стрелочного завода, а приобретение БетЭлТранса фактически монополизирует рынок элементов ВСП.

Железные дороги СНГ

Укрзалізниця

26.06.2014

До конца 2014 г. Укрзалізниця сократит 17,5 тыс. сотрудников (5% штата). Сокращение осуществляется в рамках реализации программы снижения затрат.

24.06.2014

Укрзалізниця начала эксплуатацию скоростных электропоездов собственного производства (модель ЭКр1). Поезд создан Крюковским вагоностроительным заводом, составность поезда – 9 вагонов, конструкционная скорость –220 км/ч. Электропоезда были приобретены на условиях финансового лизинга.

30.05.2014

В Украине планируется повышение стоимости проезда в поездах внутреннего сообщения. Повышение цен будет происходить в два этапа - по 10% в июле и октябре 2014 г. Прогнозный рост тарифов к концу 2014 г. составит 21% (от уровня 2013 г.).

28.05.2014

В новом летнем графике движения поездов, который вводится в действие 1 июня, отменяется курсирование девяти пар поездов сообщением Украина-Россия. По данным перевозчика, пассажиропоток в направлении СНГ за апрель-май 2014 г. снизился в среднем на 40%.

14.05.2014

В период 2014-2015 гг. парк подвижного состава Украины пополнится 11,8 тыс. грузовых вагонов украинского производства. На обновление подвижного состава под государственные гарантии планируется привлечь 12,5 млрд. грн. (35,5 млрд. руб.). Мероприятия направлены на поддержку находящейся в упадке отрасли украинского вагоностроения.

01.04.2014

До конца 2014 г. Укрзалізниця будет преобразована в ак-

ционерное общество путем слияния Укрзализныци, предприятий и организаций ж/д транспорта общего пользования. Ожидается, что изменения позволят разделить регуляторную и хозяйственную функции на ж/д транспорте Украины.

Казакстан темір жолы (КТЖ)

12.06.2014

КТЖ и Сбербанк подписали меморандум об организации финансирования и сопровождения проектов группы в сфере ГЧП. Проекты направлены на развитие транспортнологистической инфраструктуры, внутренней и внешней терминальной сети. Предварительная стоимость проектов - \$3,6 млрд. Денежные средства привлекаются в рамках реализации 2-го этапа программы индустриализации Казахстана.

17.04.2014

В 2016 г. ожидается ІРО Казакстан темір жолы. В рамках ІРО будет продано 10%-1 акция КТЖ.

07.04.2014

ТОО «Сбербанк Лизинг Назахстан» (ДЗО Сбербанк Лизинг) подписало с ТОО «UniLinkCom» (транспортно-экспедиторская компания) контракт на передачу в лизинг 5О вагонов-цистерн модели 15-1209 для перевозки СУГ. Поставщиком вагонов является Рузхиммаш. Стоимость сделки – 175 млн. руб.

ЖД Азербайджана

11.06.2014

Азербайджанские ЖД и швейцарская Stadler подписали контракт о поставке в 2015 г. 30 пассажирских вагонов стоимостью €98 млн. Вагоны будут поставлены в республику до ввода в эксплуатацию новой ЖД Баку-Тбилиси-Карс, призванной соединить ЖД Азербайджана, Грузии и Турции.

12.05.2014

Азербайджан заключил с компанией Alstom контракт на поставку в 2016-2018 гг. 50 грузовых локомотивов HZ8A на сумму €300 млн. (€6 млн. / локомотив). ТПС будет собран на СП компаний ТОО «Электровоз Нурастыру зауыты» (г. Астана).

Белорусские железные дороги

23.05.2014

Беларусь продолжит развитие проекта международных контейнерных перевозок «Викинг» (соединяет контейнерные линии Балтийского региона с линиями Чёрного, Средиземного и Наспийского морей). Утвержден дальнейший план развития проекта в 2014-2015 гг. и согласован новый сухопутный маршрут в Турцию через территории Литвы, Беларуси, Украины, Молдовы, Румынии и Болгарии.

22.05.2014

Белорусская и Латвийская ЖД заключили соглашение о сотрудничестве в области электрификации направления Полоцк — Даугавпилс.

23.04.2014

ФПК и Белорусские ЖД заключили соглашение о сотрудничестве в области развития маршрутов перевозок пассажиров, багажа и грузов в международном сообщении между Россией и Беларусью. Соглашение призвано снизить количество простоев и порожние пробеги вагонов.

Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК)

14.05.2014

Участники ОТЛК согласовали этапы формирования её уставного капитала. РЖД передаст акции ТрансКонтейне-



ра (50% + 2 акции) и РЖД Логистики (100% - 1 акция). Назахстанская и белорусская стороны внесут денежный взнос. ОТЛК начнет операционную деятельность в 2015 г.

ЖД Узбекистана

21.04.2014

Узбенистан приступил к электрификации 140-км участка ЖД «Мараканд-Карши» на юге страны. Компания подписала контракты с Belam Riga (Латвия) и CNTIC (Китай) на поставку оборудования для электрификации стоимостью около \$100 млн. К 2021 г. ЖД Узбекистана потратят \$2,8 млрд. на электрификацию более 1 000 км.

Грузовые операторы и собственники локомотивов/вагонов

Федеральная грузовая компания (ФГК) 27.06.2014

ФГН передала РЖД управление порожними рейсами (около 100 тыс. полувагонов), в результате чего оборот вагона сократился до 16,5 суток (-14,3% от уровня 2013 г.), а производительность вагона выросла до 8 826 τ *км / вагон в сутки (+30%).

18.06.2014

Объем перевозок ФГК в январе-мае 2014 г. составил 61 млн. т (+22,5% от аналогичного периода 2013 г.). Грузооборот вагонов в управлении ФГК вырос почти на 30% до 131,4 млрд. т*км, среднесуточная погрузка увеличилась на 20% и составила 403 тыс. т в сутки.

УВЗ-логистик

23.06.2014

УВЗ-логистик (ДЗО УВЗ) к концу 2014 г. намерена увеличить вагонный парк в 2 раза - до 70 тыс. ед. Наращивание парка предполагается за счет М&А других операторов. В данный момент идут переговоры о возможном М&А с РэйлТрансХолдингом.

Трансойл

23.06.2014

Согласно стратегии развития до 2020 г., компания удвоит выручку до 146 млрд. руб. (в 2 раза от уровня 2013 г.), инвестиции составят 25 млрд. руб. Трансойл также намерен нарастить долю на рынке перевозок нефти и нефтепродуктов до 30% (с текущих 24%) и диверсифицировать источники дохода, выйдя на рынок ремонта вагонов.

23.05.2014

Акционеры Трансойл и ЗАО «Трансмашхолдинг» заявили о совместных планах создать оператора локомотивных перевозок. Планы будут реализованы при условии либерализации рынка локомотивной тяги.

04.04.2014

Международное рейтинговое агентство Moody's отозвало рейтинг Трансойла. На момент отзыва кредитный рейтинг компании находился на уровне «ВаЗ» (позитивный прогноз). Возможной причиной отзыва является подконтрольность компании Г. Тимченко, попавшего под санкции США.

Первая грузовая компания (ПГК) 20.06.2014

ПГН и ЗАО «Северсталь - Сортовой завод Баланово» подписали долгосрочный сервисный контракт на осуществление поставок сырья и вывоз готовой продукции предприятия. Согласно контракту, ПГН будет ежемесячно пере-

возить 30 тыс. т сортового проката и до 20 тыс. т лома черных металлов.

22.05.2014

В апреле тенущего года Нижегородский филиал ПГК осуществил перевозки 26,5 тыс. т сырья и продукции ОАО «Выксунский металлургический завод», в т. ч. труб большого диаметра для строительства трубопровода «Южный поток». Доля ПГК в ж/д перевозках грузов для сооружения трубопровода составила 70%.

29.04.2014

Совет директоров ПГК принял решение о создании ДЗО в Казахстане для повышения качества обслуживания российских клиентов и грузоотправителей в странах Центральной Азии. Региональная диверсификация деятельности ПГК является частью её долгосрочной стратегии.

25.04.2014

ПГН и Русал заключили 3-летний контракт на вывоз оператором продукции алюминиевых заводов Русала на территории РФ. Ежемесячная грузовая база (алюминий и прочие грузы производителя) составит от 90 до 120 тыс. т и будет вывозиться в крытых вагонах.

13.04.2014

В 2013 г. выручка ПГН сократилась до 103,7 млрд. руб. (-13,2% от уровня 2012 г.), себестоимость выросла на 15,2% и составила 89,4 млрд. руб. Чистая прибыль по итогам года снизилась в 2.7 раз до 12,6 млрд. руб. Низкие результаты компания связывает с падением доходов от m/d перевозок (-19%) ввиду неблагоприятной ситуации на рынке и ребалансировкой клиентского портфеля.

FESCO

18.06.2014

Группа FESCO приобрела контейнерный терминал в Новосибирске, вблизи станции Новосибирск-Восточный. Приобретение терминала осуществляется в рамках долгосрочной стратегии группы по развитию сети собственных терминалов на маршруте «Восток-Запад-Восток» и позволит эффективно контролировать клиентскую базу. Сумма сделки не раскрывается.

30.05.2014

Выручка FESCO по МСФО в 1 кв. 2014 г. сократилась на 12% - до \$242 млн., ЕВІТОА упала на 32% и составила \$32 млн., капитальные вложения выросли на 84% - до \$18 млн. Чистый убыток FESCO составил \$13 млн. (против \$21 млн. прибыли годом ранее). Снижение показателей вызвано ослаблением рубля и неблагоприятной ситуацией на ж/д рынке.

19.05.2014

Совет директоров FESCO одобрил проект строительства транспортно-логистического центра (ТЛЦ) в Московской области. Проект призван укрепить позиции FESCO на рынке контейнерных перевозок.

Восток 1520

05.06.2014

Объединенная вагоностроительная компания создала транспортную компанию «Восток 1520». Оператор специализируется на предоставлении услуг по перевозке грузов в инновационных вагонах на территории пространства 1520.

Globaltrans

03.06.2014

Globaltrans утвердил внутригрупповое слияние своих ДЗО: 000 «Ferrotrans» (бывшее ДЗО Металлоинвеста) с 000 «Сев-

технотранс» (собственник подвижного состава). Сделка проводится в рамках интеграции приобретенного ранее актива в бизнес группы. Трансконтейнер 24.05.2014 Трансконтейнер рассматривает возможность приобретения 50%-ой доли словацкого оператора ZSSK Cargo Intermodal (интермодальные перевозки). Ориентировочная сумма сделки - €20 млн. 23.04.2014 Трансконтейнер получил эксклюзивный бессрочный контракт на перевозку грузовой базы Мечела. Ежегодный объем перевозок составит более 5 тыс. ТЕU. ОЗ.04.2014 Выручка Трансконтейнера по МФСО в 2013 г. составила 39,1 млрд. руб. (+7,7% от показателя 2012 г.), ЕВІТОА снизилась на 3,4% до 10 млрд. руб., капитальные затраты возросли до 6,4 млрд. руб. (+14,3%), чистая прибыль компании выросла на 14,2% и составила 5,9 млрд. руб.

РЖД Логистика

08.04.2014

РЖД Логистика начала перевозки угля через порт Раджин (КНДР) в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). С угольных разрезов Кузбасса отправлено два состава в количестве 130 вагонов общим весом 9 тыс. т. Согласно прогнозам, объемы угля, перевозимого в страны АТР, к 2030 г. вырастут в 2.5 раза.

01.04.2014

Группа РЖД консолидировала 100% акций Black Sea Ferries Ltd (оператор паромных перевозок). Приобретение оператора расширит портфель транспортно-логистических услуг РЖД за счет международных перевозок грузов в железнодорожно-паромном сообщении Черного и Балтийского морей.

Ремонт и сервис подвижного состава

Вагонная ремонтная компания-3 (ВРК-3) 19.06.2014

Объединенная вагоностроительная компания и ВРК-3 заключили договор на сервисное обслуживание инновационных грузовых вагонов производства ОВК. ТМХ-Сервис

20.05.2014

ТМХ-Сервис заключило контракт с РЖД на полное сервисное обслуживание 14,8 тыс. локомотивов. Согласно условиям контракта, персонал 90 локомотиворемонтных депо РЖД перейдет в штат ТМХ-Сервис, в результате чего, холдинг станет одной из крупнейших в мире ж/д сервисных компаний с численностью персонала более 65 тыс. человек. СТМ-Сервис

30.04.2014

РЖД и СТМ-Сервис подписали договор на полное сервисное обслуживание 5 тыс. локомотивов Свердловской, Западно-Сибирской, Южно-Уральской, Куйбышевской и Московской ЖД. Производственная база СТМ-Сервис пополнится 22 локомотивными депо, а с июля 2014 г. на работу в компанию перейдут около 11 тыс. работников РЖД.

Международные производители ж/д продукции

WABTEC

06.06.2014

WABTEC завершил процедуру покупки ведущего английского производителя ж/д и промышленного оборудования

– Fandstan Electric Group Ltd. Сумма сделки - \$220 млн. (Price/Sales – 0.9x).

02.04.2014

WABTEC подписал контракт с ЖД Аляски на поставку системы управления поездами (Positive Train Control). Система будет использоваться для грузовых и пассажирских перевозок. Сумма контракта - \$16,6 млн.

Bombardier

25.06.2014

Bombardier и лизинговая компания Railpool (Германия) подписали соглашение на поставку в 2015-2016 гг. 65 электровозов Тгахх МС и АС. Сумма сделки - \$340 млн. (\$5,2 млн. / локомотив).

02.05.2014

Bombardier приобрела 100%-ый пакет акций австралийской Rail Signalling Services (производство сигнальных устройств для ЖД). Приобретение позволит улучшить позиции канадской компании в Австралии.

15.04.2014

Целесообразность участия Bombardier в российских проектах поставили под сомнение. В Правительстве РФ и РЖД не видят «необходимости для экономики страны» в строительстве Bombardier локомотивного завода в Саратовской области, т.к. существующие в РФ мощности способны покрыть потребность РЖД в ТПС до 2025 г. На заводе с проектной мощностью 150 локомотивов в год планировалось выпускать двухсистемные электровозы, запуск завода был намечен на 2015 г.

China CNR

16.05.2014

China CNR Corp. привлекла \$1,2 млрд. на IPO на Гонконгской фондовой бирже. Компания продала 1,8 млрд. акций по цене \$ 0,67 за акцию. Рыночная капитализация компании составляет \$7,9 млрд., а привлечение средств связано с ожидаемым ростом сегмента высокоскоростных перевозок Китая.

Alstom

24.04.2014

General Electric (GE) и Правительство Франции договорились об условиях сделки по продаже энергетического подразделения Alstom. Сумма сделки составит \$17 млрд. Alstom полностью продаст GE свой газотурбинный бизнес, а в предприятиях по управлению энергетическими сетями, ветровой и гидроэнергетине сохранит 50%-ый пакет (другие 50% получит GE). Для сохранения контроля над безопасностью в области атомной энергетики Правительство Франции получит привилегированные акции предприятия по производству газовых и паровых турбин для АЭС. В рамках сделки GE также продаст Alstom свое производство сигнальных устройств для ж/д.

23.04.2014

В консорциуме с Bombardier и Indra (Испания) Alstom выиграл тендер на поставку и сервис сигнальных систем, организованный испанскими ЖД. Сумма контракта - €410 млн., доля Alstom - €220 млн.

15.04.2014

Номпания Alstom сократит персонал на двух заводах: во Франции (180 чел.) и Испании (200 чел.) ввиду падения спроса на тяговый подвижной состав.

03.04.2014

Alstom выиграл конкурс на поставку и сервис 12 при-



городных поездов X'Trapolis для чилийской ж/д компании Empresa de Ferrocarriles del Estado. Поезда будут изготовлены в 2015 г, сумма контракта - €70 млн.

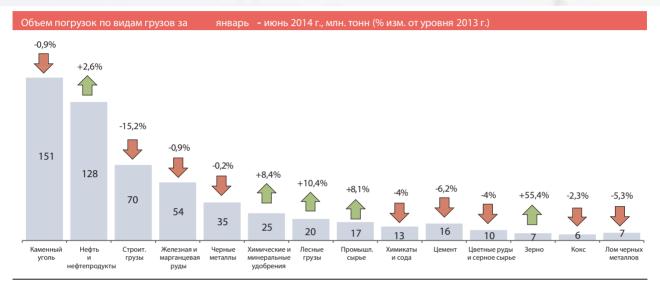
02.04.2014

Alstom поставит немецкому ж/д оператору Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH 29 электропоездов. Контракт предполагает обслуживание поездов в течение 16 лет, сумма контракта - около €150 млн.

Siemens

23.04.2014

Siemens подписал контракт с Нитайскими ЖД (China State Railways) на поставну в 2014 г. 66 тяговых трансформаторов для 33 локомотивов. Сумма контракта - €16,5 млн.











ИсточникВloomberg

Андрей Гурьев

Железные дорожники о себе и реформах

В книге собраны наиболее интересные интервью автора за последние 10 лет. Это беседы с руководителями Министерства путей сообщения, Министерства транспорта, другихорганов исполнительной и законодательной власти, ОАО «Российские железные дороги», частных транспортных компаний, учеными, экспертами и др. Разговор в них идет как о производственных вопросах, в частности о непростых перипетиях реформирования железнодорожного транспорта, так и на личные темы. Выпуск книги приурочен к 175-летию железных дорог России и 55-летию автора.

Продолжение (начало в № 4 (49)–4 (59))

РЖД-Партнер, № 10, октябрь 2005 г.

Мы очень надеемся

На Камчатке пока нет железной дороги. А транспортные проблемы, конечно, есть.

Михаил Машковцев, губернатор Камчатской области

- Михаил Борисович, как Вы оцениваете развитие Камчатской области за последнее время и, в частности, в транспортной сфере?
- В 2001 году областной бюджет составлял 2 млрд рублей, а в этом году уже 10 млрд. Реальная средняя заработная плата за то же время ежегодно увеличивалась на 10%. Прибыль предприятий выросла в 12 раз. При этом мы уверены, что рыбные компании свои доходы на 80% просто утаивают. В целом в последние два года мы отмечаем устойчивую тенденцию развития области. Но если говорить о транспорте, то здесь накопилось много проблем. Особая наша боль это автодороги. Во-первых, их сеть совершенно не развита. Если по России на 1 тыс. кв. км в среднем приходится 32 км автодорог, то у нас менее 3 км. Во-вторых, данная отрасль прантически вся висит на областном бюджете. Государственное финансирование урезано многократно.

Из-за нехватки средств дороги на 70% недоремонтированы. У нас хватает денег только на ямочный ремонт. Мы очень надеемся, что после посещения Камчатки министром транспорта И. Левитиным и министром экономического развития и торговли Г. Грефом ситуация будет улучшаться. Мы видим, что Игорь Евгеньевич глубоко вник в наши проблемы. В частности, на совещании прозвучало обещание капитально отремонтировать нашу федеральную трассу, то есть сделать новое современное покрытие, а потом передать дорогу в областное подчинение. Это очень серьезные намерения.

- A на север и далее на материк нет намерений дорогу
- Это исключено. По крайней мере в ближайшие 100 лет. На север к материку даже пешеходных троп нет. Сегодня строим зимник в Корякию до Паланы. Так что основными видами транспорта у нас остаются авиационный и морской. Здесь тоже много проблем. В основном в аэропорту, который мы должны сделать международным, нужно немедленно проводить ремонт и модернизацию взлетно-посадочных полос. В целом же радинально улучшить ситуацию по авиаперевозкам можно будет лишь после объединения двух субъектов Федерации. Сами по себе предприятия «Корякавиа» и «Камчатавиа» ничего не сделают. Только когда будет образована объединенная компания с общими средствами, мы чтото сможем и начнем постепенно двигаться вперед. А пока имеем две разные администрации, и у каждой свои интересы...
 - Какие проблемы Вас наиболее тревожат в морском порту?
 - Надеемся, что после визита министров здание морского

вокзала будет передано в областную собственность. Тогда мы будем доводить его до ума. Тревожит также, что в порту все меньше и меньше грузооборот, а значит, все больше накручиваются тарифы.

- Будете ли развивать пассажирские перевозки морским транспортом?
- Нет, это очень дорого. Ведь в СССР пассажирские перевозни все время дотировались. Сейчас же, если до Владивостока пустить «красивый белый пароход», то добираться на нем будет раза в два дороже, чем на самолете. Нто же поедет?
- Правда ли говорят, что порт УстьКамчатский образовался в свое время для вывоза леса, а теперь все уже вырублено и вывозить нечего?
- Нет, вырублено не все. Просто лес с Камчатки сегодня продавать невыгодно. Нет такой прибыли, как с материка.

Сегодняшние реформы налогового и бюджетного законодательств просто ставят дороги на грань исчезновения. По крайней мере, на Дальнем Востоке

- А что все-таки можно вывозить с Камчатки?
- Основным нашим продуктом остается, конечно, рыба. Также золото и платина, да и медно-никелевые месторождения у нас серьезные. Министр природопользования РФ Ю.Трутнев побывал на Агинском золоторудном месторождении и остался очень доволен. Там строятся рудник и фабрика первичного обогащения. Также идут работы на Шанучском кобальто-медноникелевом месторождении, где компания «Геотехнология» всерьез строит горнодобывающий поселок и дорогу за свой счет. В перспективе есть проект строительства металлургического комбината на базе Халактырских черных песков (титаномагниевая группа). У нас неограниченные залежи этого песка вулканического происхождения, в котором огромное количество металлов.

При этом месторождение расположено в непосредственной близости от ТЭЦ-2, которая имеет потенциал по мощности в два раза больший, чем сейчас от нее требуется. То есть мы получим еще и загрузку энергетики, и снижение себестоимости электроэнергии.

- Нание у Вас имеются пожелания к федеральным органам власти по транспортной теме?
- Мы считаем, что нужно вернуть автодорожной отрасли федеральное финансирование. Сегодняшние реформы налогового и бюджетного законодательства просто ставят дороги на грань исчезновения. По крайней мере, на Дальнем Востоке. Необходимо возвратить федеральный дорожный фонд, который должен поддерживать дороги страны.
- Вы сказали, что объединение двух субъектов Федерации положительно скажется на решении транспортных проблем. Считаете, что люди проголосуют за?



- Я думаю, что референдум, безусловно, пройдет успешно и объединение состоится. У нас один противник пассивность людей, которые в принципе за, но могут просто полениться сходить проголосовать.
- А как Вы относитесь к разговорам насчет того, что возглавлять Камчатский край предложат В. Вексельбергу?
- Меня эта тема абсолютно не интересует. За два года еще очень много воды утечет. К тому же я с Вексельбергом лично не знаком, а соответственно, ничего по данному поводу сказать не могу.

Но я гарантирую, что феномен «Чукотки и Абрамовича» здесь, на Камчатке, не сработает.

Станции и депо – это наши объекты, здесь наш клиент

4 ноября ОАО «ТрансКредитБанк» отмечает очередной день рождения. Накануне этой даты глава банка рассказал журналу «РЖД-Партнер» об особенностях работы ТК Б в текущем году, о новых проектах и перспективах развития.

Сергей Пушкин, президент ОАО «ТрансКредитБанк»

Полтора миллиона транзакций

- Сергей Николаевич, ставились ли какие-то особые задачи перед банком в нынешнем году? Как шло их выполнение, все ли было предсказуемо?
- Надо отметить, что в планы на 2005 год была заложена достаточно консервативная стратегия развития банка. Мы прежде всего исходили из официально запланированной на 2005-й приватизации ТрансКредитБанка и необходимости учитывать некоторые традиционно вознинающие в таких ситуациях негативные моменты. Наряду с этим при планировании отталкивались от прогнозов динамики рынка банковских услуг. Однако на практике каких-либо заметных негативных последствий, вытекающих из предприватизационного состояния, удалось избежать.

Кроме того, и сам банковский рынок в 2005 году рос более высокими темпами, чем предполагалось. Поэтому ожидаем, что итоги этого года будут существенно превышать те плановые показатели, которые мы для себя ставили.

- Вы могли бы назвать какие-либо примеры сделок в части наиболее удачного привлечения пассивов или размещения активов?
- Я назову вам одну цифру, которая является очень характерной. У нас ежедневно по всему банку проходит в среднем 1,5 млн транзакций. Это операции, которые связаны с расчетами клиентов, с кредитованием и т. д. Данная цифра говорит о том, что ТрансКредитБанк это большой и хорошо отлаженный механизм, в котором выделить какие-то отдельные сделки очень сложно.
 - Это характерная особенность вашего банка?
- Да. Мы высокотехнологичный, универсальный банк с большим объемом текущих операций, каждая из которых имеет четкий смысл. Банк настроен на «поточный способ производства», при котором каждая сделка, будь она маленькая или большая, приносит доходы. При этом могу сказать, что для нас сделки объемом и 20, и 30 млн долларов это уже достаточно традиционные операции, не являющиеся чем-то сверхъестественным.
- Вы упомянули о предстоящей приватизации 75%-ного государственного панета акций банка. Предполагалось, что это произойдет еще весной. Дело затягивается?

- Сегодня я не могу сказать о том, что государством предпринимаются какиелибо конкретные шаги, в соответствии с которыми четко обозначились бы сроки и способы приватизации. По причине такой неопределенности мы вынуждены откладывать решение ряда значимых задач, стоящих перед банком.
- A накой вариант приватизации устроил бы вас больше всего?
- Я уже много раз высказывал свою точку зрения, которая состоит в том, что наиболее логичным продолжением наших отношений с ОАО «РЖД» стало бы приобретение компанией существенного пакета акций не менее блокирующего.

Президент компании Владимир Иванович Якунин неоднократно говорил, что соответствующая заинтересованность у ОАО «РЖД» также имеется. Повторюсь, что нам сейчас очень важно, чтобы сам факт приватизации случился побыстрее.

- Предполагается ли, что теперь председатель совета директоров, которым в данный момент является В. И. Якунин, будет переизбран? Или же он станет совмещать эту должность с постом президента ОАО «РЖД»?
- Формально назначение председателя совета директоров банка на должность президента ОАО «РЖД» не означает, что будут автоматически инициированы какие-то кадровые изменения. Этот вопрос нужно адресовать непосредственно В. И. Якунину как он решит, так и будет.

Пона же совет диренторов работает в том же составе, что и раньше.

Стратегическая цель номер один

- Важнейшим партнером ТрансКредитБанка является ОАО «РЖД». Не видите ли Вы опасности в ориентации на одного, даже очень крупного клиента? Проводите ли сознательно политику диверсификации клиентской базы?
- Да, безусловно, необходимость диверсификации бизнеса есть. Мы работаем над этим, но не за счет уменьшения объемов операций с ОАО «РЖД», а посредством увеличения доли новой клиентуры. При этом ситуация такова, что большинство новых клиентов так или иначе связаны с деятельностью компании. Это поставщики, грузовладельцы, экспедиторы, операторы и, естественно, наличие у банка такого партнера, как ОАО «РЖД», - это стимул и дополнительный аргумент при переговорах с ними. Сегодня имеется целый ряд крупных компаний, которые у нас обслуживаются. В их числе -«Трансмашхолдинг», «Уралвагонзавод», «ЕвразХолдинг», «Северстальтранс» и многие другие компании. Не скажу, что мы обслуживаем их эксклюзивно, но весьма значительные доли банковских операций они проводят через нас. Еще раз хочу подчеркнуть, что расширение клиентской базы не принижает значение работы с нашим главным партнером. Развитие взаимоотношений с ОАО «РЖД» - это наша стратегическая цель номер один, и делается все возможное, чтобы эти взаимоотношения сохранялись и развивались.
- А почему ОАО «РЖД» предпочитает занимать деньги не у вас, а у других банков? Вы не имеете возможности давать компании такие дешевые кредиты, какие она может получить у других участников финансового рынка?
- Не имеем, к сожалению. Во-первых, у нас есть ограничение по нормативу Центробанка «риск на одного заемщика», и та сумма, которую мы можем дать компании, это копейки по сравнению с запросами и возможностями, которые она имеет. А во-вторых, конечно, при наличии трех инвестиционных рейтингов, которые ОАО «РЖД» получило, оно может привлекать деньги намного дешевле, чем ставки, по которым

мы можем его кредитовать. Считаю, что здесь нам нет смысла бороться с иностранными банками, поскольку объективно мы эту конкуренцию проиграем.

- Сегодня вы обслуживаете денежные потоки ОАО «РЖД» уже полностью и на всех железных дорогах?
- После недавнего перевода счетов Октябрьской железной дороги все 17 магистралей находятся у нас на расчетнокассовом обслуживании. Причем это касается не только управлений дорог, но и их подразделений, имеющих свои собственные расчетные счета. В целом сегодня порядка 80% финансовых потоков отрасли проходит через ТрансКредитБанк. Есть еще вопрос зарплатных проектов или, правильнее сказать, зарплатного обслуживания работников дорог. Он тесно связан с развитием сети обслуживания на территориях дорог. Здесь, помимо Октябрьской, остались еще три магистрали, где нам стоило бы двигаться более активно. Это Западно-Сибирская, Красноярская и Северная. Понимание необходимости таких шагов у нас есть, и мы приступим к полномасштабному обслуживанию этих дорог в самое ближайшее время.
- Вы упомянули про Октябрьскую магистраль. Известно, что еще в начале года при открытии филиала ТКБ в Санкт-Петербурге было объявлено о предстоящем переводе счетов дороги в ваш банк, но потом дело затормозилось и сдвинулось с места лишь осенью. Какова ситуация сегодня?
- Перевод Онтябрьской железной дороги на обслуживание в ТрансКредитБанк это очень значимый для нас фант. ОЖД одна из крупнейших дорог, и на нее приходится порядка 10% общей выручки ОАО «РЖД». Нет необходимости говорить и о той роли, которую в целом играют Северо-Запад и Санкт-Петербург в политической и экономической жизни России. ОЖД оставалась единственной, не обслуживающейся у нас дорогой, и мы прошли долгий путь переговоров, прежде

Наиболее логичным продолжением наших отношений с ОАО «РЖД» стало бы приобретение компанией существенного пакета акций – не менее блокирующего

чем она стала нашим клиентом.

Существует договоренность, что переход будет осуществлен в два этапа. Первый – это перевод на обслуживание самой дороги, ее подразделений и филиалов.

Он на сегодняшний момент практически завершен. Второй этап будет связан с началом обслуживания многотысячного коллектива сотрудников. Однако мы хорошо понимаем, что без создания соответствующей инфраструктуры такую задачу не решить. На заседании правления банка в сентябре принято решение об инвестировании в развитие сети на Северо-Западе порядка 100 млн рублей.

Мы должны сделать все, чтобы процесс перехода прошел максимально комфортно для сотрудников дороги.

Секрета нет

- Вы сказали, что в целом обслуживание физических лиц в последнее время развивалось в банке довольно интенсивно. По каким направлениям?
- Что характерно для 2005 года и будет еще более характерно для 2006-го, так это активный рост розничных операций. По нашим оценкам, наш портфель потребительских ссуд за текущий год вырастет в пять раз. Это притом что в среднем по стране этот рынок увеличится только в два раза. Пола-

гаю, что по динамике данного показателя мы войдем в число лидеров среди российских банков. В 2006-м мы планируем увеличить объем потребительских кредитов еще в три раза. Надо сказать, что в этой сфере у банка существует целый ряд специальных программ, но есть два продукта, которые сегодня особенно актуальны, - это потребительское кредитование сотрудников ОАО «РЖД» без обеспече ния и ипотека. Ипотечное кредитование сотрудников компании, решение по которому принято недавно, подразумевает существенно более низкие по сравнению с другими банками процентные ставки - 12% в рублях на срок до 15 лет. Но главное - есть принципиальная договоренность с ОАО «РЖД» о субсидировании этих ставок. Мы предполагаем, что поскольку сотруднику останется платить за кредит из своего кармана лишь часть процентной ставки, это приведет к росту количества заемщиков в разы. Думаем, что к концу 2006 года портфель ипотечных кредитов достигнет 6 млрд рублей, в то время как сейчас он не превышает 200 млн.

- Как Вы считаете, что является определяющим фактором при росте потребительского кредитования: люди традиционно предпочитают «держаться за заводскую трубу» или их вполне устраивает качество ваших услуг, низкие тарифы и т. д.?
- Секрета здесь никакого нет. И то и другое. Но при этом ясно, что если у нас не будет нормальных условий, то люди пойдут туда, где условия интереснее. Поэтому мы делаем принципиальные шаги, связанные с уменьшением ставок за кредиты по сравнению с рыночным уровнем.

Кроме того, мы принципиально не допускаем никаких побочных комиссий и тарифов, которые накручивают процентную ставку выше, чем она зафиксирована в договоре.

- Какова сегодня доля доходов от розничного и корпоративного обслуживания?
- Специально такой расчет не делали, но скажу, что эти доли сопоставимы.
- Вы все больше говорите о клиентахжелезнодорожниках. А распространяются ли аналогичные программы на сотруднинов других ваших корпоративных клиентов?
- На самом деле банк старается выравнивать условия пакета услуг, которые мы оказываем сотрудникам ОАО «РЖД» и другим нашим крупным корпоративным клиентам. Крепкие, динамично развивающиеся предприятия, стабильно выплачиваемая и индексируемая в зависимости от роста инфляции заработная плата это главное при анализе любого заемщика.

Поэтому у нас есть практика, когда многие программы, которые мы создавали для ОАО «РЖД», затем через достаточно короткое время распространялись и на сотрудников других крупных корпоративных клиентов.

– Сегодня людей все больше интересуют паевые инвестиционные фонды, или ПИФы, то есть такие новые и в то же время цивилизованные финансовые инструменты, где можно хорошо заработать. Н тому же они нередко создают положительный имидж своим банкам.

Вы не собираетесь развивать это направление?

- ПИФы это очень специфический сегмент финансового рынка, подразумевающий достаточно серьезную финансовую подготовку клиентов. К тому же этот инструмент весьма непростой: с его помощью можно как много заработать, так и много потерять. Поэтому я считаю, что плюсы здесь очень неочевидны.
- Почему-то банки упорно не хотят переходить на обслуживание физических лиц в вечернее время и выходные дни. У вас нет планов создания таких отделений?

Продолжение следует.



Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании Телефон	№ стр.
ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 20	013		
Россия -	Москва	000 "Бизнес Диалог" +7 (495) 988-28-01	2-я сторона об
Троизводители железнодорожно			4.5
Республика Беларусь Россия	Минск	000 "Завод теплообменного оборудования" + 375 (17) 217-02-39/56 000 "Торговый Дом Елхим-Искра" +7 (495) 726-58-08, +7 (906) 087-90-60; тел. в Болгарии: +359-897-88-16-04	1 - 3 4
Россия / Брянская область	Брянск	3AO "Инвест-Ойл" ("Брянскрезинотехника") +7 (4832) 59-91-51, +7 (495) 637-60-12	4
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений +7 (3843) 71-63-41	3
ПРИМЕНЕНИЕ МЕХАНИЗМ	А ЛИЗИНГА ПОЗВО	ОЛИТ УДВОИТЬ ЗАКУПКИ ЛОКОМОТИВОВ И ПРИНЕСТИ БЮДЖЕТУ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ ДОХОД	
оссия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)» +7 (495) 690-14-26	5
TRANSUKRAINE 2014			
/краина	Одесса	РИА "МедиаНомпас" +38 (0482) 355-996, 355-999 (многоканальный,) 6
Состояние рынка железнодорож	ных перевозок РФ і	в мае 2014 года	7-9
Состояние рынка железнодорож	ных перевозок РФ і	в июне 2014 года	10 - 12
оссия	Москва	Brunswick Rail +7 (495) 363-28-44	
ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИМЕНЕН	ИЯ ЛИЗИНГА ПРИ	ОБНОВЛЕНИИ ПАРКА МАГИСТРАЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ ОАО «РЖД»	
оссия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)» +7 (495) 690-14-26	13 - 16
Подвижной состав, запчасти, ре	монт (стр. 17 - 18)		
оссия	Санкт-Петербург	000 "Скинест АГВ" +7 (812) 633-30-27	17
оссия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор" +7 (499) 181-55-16/18-50	18
оссия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ" +7 (3412) 37-38-80/98-18	18
оссия / Республика Чувашия	Чебоксары	000 "Реон-Техно" +7 (8352) 24-24-40/41/42/43/44/45	17
оссия / Свердловская область	Екатеринбург	000 "Железные дороги Урала" +7 (343) 694-99-62, +7-912-656-21-36	18
	Нижний Тагил	000 "BAFOHPEMCHAE" +7 (3435) 46-36-73, +7 906 80 20 383	17
	Ставрополь	000 НПК "Элпром" +7 (8652) 56-26-55, 56-61-55, 56-34-92	17
		ШЕНИЙ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ОТМЕНЫ СРОКОВ СЛУЖБЫ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ НЕОДНОЗНАЧНА	19
		РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ ДО 2030 ГОДА». СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ	20 - 24
МОНИТОРИНГ СИТУАЦИИ В			20-24
Россия		АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)» +7 (495) 690-14-26	25 - 29
	Москва		23.23
		НЕНТОВ И СИСТЕМ ДЛЯ СИЛОВОЙ ЭЛЕКТРОНИКИ	
² оссия	1 71	000 "ПРИМЗКСПО" +7 (812) 380-60-00	30
Иатериалы и оборудование для	ВСП (стр. 31 - 34)		
Россия	Москва	000 "Стройпуть" +7 (495) 783-26-68	33
Россия / Московская область	Королёв	000 "Компания "ГЕРТ" +7 (495) 988-90-45, 978-79-58,	32
	пос Провлицеций	+7 (916) 587-3360 ООО "Комплекттрансспец" +7 (499) 685-15-14, +7 (496) 531-13-95	31
Danes / I laurence of second			
Россия / Нижегородская область			33
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	000 "Транском Екатеринбург" +7 (343) 350-00-95/12-08/45-71	33
		000 "Железные дороги Урала" +7 (34369) 499-62, +7-912-656-21-36	33
	Нижний Тагил	000 "ПроектСнаб" +7 (3435) 41-69-55, 41-25-69	32
		000 ТПК "Стан-Мет" +7 (3435) 40-12-99, +7 (912) 262-1924	34
1/La Movemuoponuaa puierai	ка "Неразрушающі	ий контроль и техническая диагностика в промышленности"	
тчи тукждународная выстан	Салин Пананбина	000 "ПРИМЭКСПО" +7 (812) 380-60-00	35
	Cank I-I le repoypi		
Россия	1 71	асли за 2 кв. 2014 г.	
оссия Обзор основных событий же	пезнодорожной отр		36 43
Оссия Обзор основных событий жег	пезнодорожной отр Москва	асли за 2 кв. 2014 г. ООО "Покровка Финанс" +7 (499) 553-08-85	36 - 43
Россия Обзор основных событий жен Россия Железные дорожники о себе	пезнодорожной отр Москва и реформах	000 "Покровка Финанс" +7 (499) 553-08-85	
Россия Обзор основных событий жел Россия Железные дорожники о себе	пезнодорожной отр Москва и реформах Москва	000 "Покровка Ф инанс" +7 (499) 553-08-85 Андрей Гурьев	36 · 43 44 · 46
Россия Обзор основных событий жен Россия Железные дорожники о себе	пезнодорожной отр Москва и реформах Москва	000 "Покровка Ф инанс" +7 (499) 553-08-85 Андрей Гурьев	
Оссия Обзор основных событий желоссия Железные дорожники о себе	пезнодорожной отр Москва и реформах Москва	000 "Покровка Ф инанс" +7 (499) 553-08-85 Андрей Гурьев	44 - 46
Оссия Обзор основных событий жегосия Железные дорожники о себе	пезнодорожной отр Москва и реформах Москва шленная выставка	000 "Покровка Финанс" +7 (499) 553-08-85 Андрей Гурьев Металл-Экспо'2014	



Уважаемые Партнеры! Для размещения рекламы обращайтесь в редакцию по телефонам **(499) 181-19-88/97, (495) 765-73-16,** либо по **e-mail: post@depo-magazine.ru**

Прайс-лист на размещение рекламы

Модульная реклама / статья			Бонус	Разработка модуля
Размер	Формат модуля, мм	Стоимость	Количество строк	Стоимость
1/8 полосы	88*59, 180*28	5 000	5	650
1/4 полосы	88*122, 180*59	8 800	10	750
1/2 полосы	180*122	15 400	20	850
Полоса	180*250	25 300	40 + перс. рассылка	950

Модульная реклама на обложке	Коэффициент наценки	Бонус	
Лицевая сторона (минимально 1/2 полосы)	договор.	14	
Вторая и третья сторона (минимально 1/2 полосы)	2	Идентичный модуль во внутреннем блоке	
Последняя сторона (минимально 1/2 полосы)	3	во внутреннем олоке	

Рекламодателям журнала предоставляется бесплатная услуга – еженедельная рассылка рекламной информации по базе электронных адресов!

Баннерная реклама на сайте www.depo-magazine.ru				
Раздел	Размер баннера	Стоимость	Бонус	
Сквозное размещение	140рх х 60рх	5 000	при единовременной оплате трех месяцев, в четвертом размещение бесплатно!	
Разработка баннера		400		

Персональная электронная рассылка по базе адресов железнодорожных предприятий					
Количество адресатов	Более 50 000	Стоимость	6 600		

При единовременной предоплате 2-х публикаций в журнале – СКИДКА 5%! Цены При единовременной предоплате 3-х публикаций в журнале – СКИДКА 10%! действительны Постоянным рекламодателям предоставляются эксклюзивные условия! с 06.03.2014г





Для оформления подписки на журнал, воспользуйтесь QR-кодом или заполните заявку на сайте в разделе

"Оформить подписку".

Стоимость годовой подписки:

- печатная версия 4 500 руб.
- электронная версия 2 500 руб.
- печатная + электронная версия **5 500** руб.



За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

Учредитель и издатель: ЗАО «ЭнергоПромТранс». Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ ФС77-33605. от 24.10.2008г. Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций. Территория распространения Российская Федерация, зарубежные страны.

Тираж: от 3 000 экз. Отпечатано в типографии "Вива – Стар", 107023, г. Москва, ул. Электрозаводская, д. 20 тел.: (495) 231-31-92, 780-67-05





Международная выставка металлопродукции и металлоконструкций для строительной отрасли

МеталлСтройФорум'2014



Международная выставка оборудования и технологий для металлургии и металлообработки

МеталлургМаш'2014



Международная выставка транспортных и логистических услуг для предприятий ГМК

МеталлТрансЛогистик'2014

Оргкомитет выставки: тел./факс +7 (495) 734-99-66

Генеральный информационный партнер: специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»

МЕТАЛЛ ЭКСПО 2014

www.metal-expo.ru







VII Международная выставка современной продукции, новых технологий и услуг железнодорожного транспорта

exporail 2014

28 - 30 октября

ЦВК "ЭКСПОЦЕНТР", Москва

При поддержке









ВСЕ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ:

- > Подвижной состав и комплектующие
- Технологии проектирования и строительства
- > Железнодорожные пути и объекты инфраструктуры, станции и вокзалы
- > Электрификация и электроснабжение дорог
- > Обеспечение перевозок, оплата проезда и информационные системы
- > Диспетчерская централизация и управление движением поездов
- Системы безопасности и сигнальное оборудование
- > Лизинг, страхование, консалтинг

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА:

- Специализированная конференция
- > Дискуссионный клуб

www.exporail.ru



Организатор:



Тел.: (812) 320-80-94, 303-88-62 Факс: (812) 320-80-90 E-mail: exporail@restec.ru Генеральный информационный партнер:

