

ДЕПО

5 (70) 2016

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

май

С Днем Победы!

Производители железнодорожной продукции и услуг
Подвижной состав, запчасти, ремонт
Материалы и оборудование для ВСП

стр. 1 - 4

стр. 6 - 14

стр. 16

- 3-й Ежегодный Всероссийский Форум «Территория NDT 2016». Пост-релиз
- X МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «Электроника-Транспорт 2013». Пост-релиз
- Мировой опыт организации пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом
- Мониторинг состояния промышленности на основе индексов ИПЕМ Март 2016 Основные выводы
- Железные дорожники о себе и реформах

стр. 17 - 19

стр. 20 - 21

стр. 22 - 28

стр. 29 - 34

стр. 35 - 40



8-11
ноября

Москва, ВДНХ, павильон 75



22-я Международная
промышленная выставка

МЕТАЛЛ ЭКСПО'2016

www.metal-expo.ru



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2016



Оборудование и технологии
для металлургии и
металлообработки
МеталлургМаш'2016



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГМК
МеталлТрансЛогистик'2016



Генеральный информационный партнер:
специализированный журнал
«Металлоснабжение и сбыт»

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

Электронные скоростемеры КПД-ЗП

ЭЛЕКТРОМЕХАНИКА

Лучший выбор для промышленного железнодорожного транспорта!



КПД-ЗПС



КПД-ЗПВ



КПД-ЗПА

Сертифицирован
в Росстандарте и допущен
к применению в ОАО «РЖД».
Соответствует требованиям ПТЗ.

8-800-700-98-02
(звонок бесплатный)

- Цифровая регистрация данных и автоматизированная расшифровка снижает влияние человеческого фактора на результаты расшифровки
- Надежность и простота обслуживания обеспечивают более низкую стоимость жизненного цикла по сравнению с другими системами (в том числе обслуживание, поверка и ремонт)
- Регистрация географических координат и дистанционная передача данных обеспечивает контроль локомотивов в режиме реального времени

**Читателям журнала «ДЕПО» предоставляется скидка.
Звоните и спрашивайте!**

ОАО «Электромеханика» 440052, г. Пенза, ул. Горюха, 51/53, тел.: 8 (8412) 209-105, market@elmech.ru, <http://www.elmech.ru>

Достоинства электронных скоростемеров КПД-ЗПА(В)

- Низкая стоимость эксплуатации
- Гибкая конфигурация благодаря открытой архитектуре
- Высокая надежность: количество отказов на 1 млн.км – 0,06 (за 24 мес. 2014-2015 гг., по информации ПКБ ЦТ ОАО «РЖД»)
- Межповерочный интервал - 2 года
- Гарантийный срок эксплуатации - 3 года

Эффективность электронных скоростемеров КПД-ЗПА(В)

- Высокая точность измерения пути, скорости, ускорения (замедления), в том числе и на малых скоростях
- Контроль смены направления движения
- Измерение величины перемещения от заданной машинистом отметки
- Особенно эффективны при маневровой работе, на малодеятельных участках, на промышленных локомотивах и тяговых агрегатах
- Позволяют обеспечивать перевозку опасных грузов и динамическое взвешивание

**На сети ОАО «РЖД» эксплуатируется свыше 5000 локомотивов,
оборудованных скоростемерами КПД-З.**

ГК МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"



Можгинский литейный завод "Арсенал" является предприятием, специализирующимся на производстве литейных заготовок и готовых изделий из различных марок чугуна, стали и бронзы для разных отраслей промышленности, в первую очередь для машиностроительных и горнодобывающих предприятий.

- Чугунное литье ● Стальное литье ● Бронзовое литье
- Художественное и архитектурное литье ● Печное литье
- Модельное производство ● Механическая обработка ● Колесные пары
- Автозапчасти КАМАЗ ● Железнодорожные запчасти ● Спецпродукция

Железнодорожные запчасти

- Вкладыши МОР 8ТХ.263.178/179,
- Клапаны на дизеля Д49, Д50, ЧМЭ-3, 6ЧН,
- Башмак тормозной горочный 8739.00сб,
- Диск фрикционный ТЭМ2.85.10.046,
- Головка кардана А36-С2,
- Помпа топливоподкачивающая 2Д100,
- Стартер ПС-У2,
- Наличники
- Запчасти для компрессоров
- Другие ЖД запчасти

ГРУППА КОМПАНИЙ "МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"
ОТДЕЛ СБЫТА

ТЕЛ.: +7 (341) 257-09-80, ДОб. 103

E-MAIL: SALES@ARSENAL-ZAVOD.RU, SKYPE: MLZ-ARSENAL



Предприятиями группы компаний МЛЗ «Арсенал» освоено производство полного цикла и сборочное изготовление следующей железнодорожной продукции:

Вкладыши МОР	
Вкладыш МОР 8ТХ.263.178/179, комплект	23000-00 руб.
Вкладыш МОР БИЛТ.304.139.014/014-01, комплект	23000-00 руб.
Клапаны для дизелей Д49, Д50, ЧМЭ-3, 6ЧН	
Клапан впускной Д50.09.009, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	2000-00 руб.
Клапан выпускной Д50.09.010, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	2100-00 руб.
Клапан впускной/выпускной Д27.16.006, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	2090-00 руб.
Клапан впускной Д246.01.00СБ (Д49.78.05, 5Д49.78.2СПЧ), сталь 45Х14Н14В2М ГОСТ 5632-72, шт	2860-00 руб.
Клапан выпускной Д243.16.01.00СБ (11Д40.84.1СПЧ-4), сталь 45Х14Н14В2М ГОСТ 5632-72, шт	3080-00 руб.
Клапан впускной 0210.05.060, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	1210-00 руб.
Клапан выпускной 0210.05.070, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	1210-00 руб.
Башмаки тормозные горочные	
Башмак тормозной горочный 8739.00СБ, шт	800-00 руб.
Колодка опорная башмака, шт	480-00 руб.
Полос башмака, шт	550-00 руб.
Диски фрикционные	
Диск фрикционный ТЭМ2.85.10.046, шт	1000-00 руб.
Головки кардана и комплектующие	
Головка кардана А36-С2 на заклепках, в сборе, шт	1150-00 руб.
Головка кардана А36-С2 сварная, в сборе, шт	1050-00 руб.
Втулка металлическая 540-2208120, шт	70-00 руб.
Втулка резиновая 540-2208115-01, шт	80-00 руб.
Диски муфты	
Диск муфты ТЭМ2.85.60.162, шт	36-00 руб.
Диск муфты ТЭМ1.40.20.116, шт	50-00 руб.
Диск муфты ТЭ3.52.055, шт	55-00 руб.
Помпы и комплектующие	
Помпа топливоподкачивающая 2Д100.32.010СБ, в сборе, шт	7050-00 руб.
Стартеры и комплектующие	
Стартер ПС-У2 в сборе, шт	75000-00 руб.
Блок магнита стартера ПС-У2, шт	звоните
Блок магнита стартера ПС-У2.2, шт	звоните
Блок магнита стартера ПС-У2.3, шт	звоните
Блок магнита стартера ПС-У2.4, шт	звоните
Корпус стартера ПС-У2.3, шт	звоните
Якорь стартера ПС-У2.2, шт	33000-00 руб.
Коллекторный узел стартера ПС-У2.2, шт	звоните
Зацепное устройство стартера ПС-У2.2, шт	звоните
Щетнодержатель стартера ПС-У2.2, шт	звоните
Наличники	
Наличник ТЭ3.17.091-1 (ТГМ3.35.60.117, ТГМ1.35.05.124), 400*130*6 мм, шт	360-00 руб.
Наличник ТЭ3.17.13.16 (ТГМ3.36.60.175), 230*50*6 мм, шт	127-00 руб.
Наличник ТЭ3.30.35.40.126 (ТГМ4.35.40.138), 320*130*6 мм, шт	330-00 руб.
Наличник ТЭ3.30.35.40.127 (ТГМ4.35.40.139), 200*50*6 мм, шт	147-00 руб.
Наличник ТЭ3.30.35.40.128 (ТГМ4.35.40.141), 200*50*6 мм, шт	147-00 руб.

Уточнить наличие, цены и варианты оплаты: +7 (341) 257-09-80 доб. 103
sales@arsenal-zavod.ru — почта для заявок

ОАО "ШАДРИНСКИЙ АВТОАГРЕГАТНЫЙ ЗАВОД"
ТЕПЛОВОЗНЫЕ СЕКЦИИ
 ДЛЯ СИСТЕМ ОХЛАЖДЕНИЯ ТЕПЛОВОЗОВ
 ОТ ЗАВОДА ИЗГОТОВИТЕЛЯ

Новое!!!

7317.000-01Ш
 7317.100-01Ш
 7317.200-01Ш
 Р62.240.000-01Ш
 Р62.131.000-01Ш
 ДГ36.000-01Ш

СПЛАВ НАДЕЖНОСТИ И УСПЕХА!
 641876, Курганская обл., г. Шадринск, ул. Свердлова, 1, ОАО "ШААЗ"
 т./ф. (35253) 6-26-78, 6-32-96, e-mail: sales@shaaz.ru, www.shaaz.biz

**Чтобы информация
 о вашей компании
 или продукции была
 опубликована в нашем
 журнале,**

**вам нужно просто позвонить
 по телефону:
 (495) 765-73-16**

**или отправить запрос:
 post@depo-magazine.ru.
 Разместившим рекламу
 в журнале - бесплатная
 поддержка в интернете!**

Наименование	Чертеж	Ед. изм.	Цена без НДС (руб.)	Компания	Телефон
Секция радиатора	7317.000-01Ш	шт.	16 480	ОАО "ШААЗ"	(35253) 6-14-52, 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77
Секция радиатора	7317.100-01Ш	шт.	13 340	ОАО "ШААЗ"	(35253) 6-14-52, 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77
Секция радиатора	7317.200-01Ш	шт.	10 770	ОАО "ШААЗ"	(35253) 6-14-52, 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77

METAPROM.RU/BOARD-RAILWAY
 ОДНА ИЗ СТАРЕЙШИХ И ПОПУЛЯРНЫХ ДОСОК
 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

6-9

июня 2016

Москва
ЦВК «Экспоцентр»
Павильон 8.3

Генеральный
информационный партнер:



При поддержке:

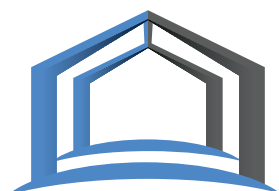


Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков
металлопродукции

Международная
специализированная выставка



Металло Конструкции'2016

Организатор:



Оргкомитет выставки:

+7 (495) 734-99-66 | www.mc-expo.ru



ЕЩЁ РАЗ ОБ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СИСТЕМ ПРОГРЕВА ТЕПЛОВОЗОВ АСПТ

На долю ОАО «РЖД» приходится более 6% потребляемого страной дизельного топлива, которое расходуют, в первую очередь, тепловозы. Известно, что часть потребляемого тепловозами дизельного топлива и масла расходуется непроизводительно, на «самопрогрев» дизель-генераторной установки в период горячего простоя тепловоза в холодный период года.



Генеральный директор ООО «Транспортные энергетические системы»
Ю.Б. Цыкарев

Горячий простой тепловозов Северной ж.д. в период эксплуатации с 01.09.2011 г. по 30.06.2012 г. по Приложению к отчёту ТХО-1 – 2 120,4 тыс. часов, в том числе 765,8 тыс. часов по маневровому парку и 1 354,6 тыс. часов по магистральному парку.

Общие затраты на «самопрогрев», в том числе на дизельное топливо, дизельное масло и затраты на восстановление ресурса тепловозов, сопоставимые с затратами на топливо, исчисляются в миллиардах рублей.

Сокращение времени работы тепловозов в режиме «самопрогрева», когда дизель эксплуатируется наиболее неэкономично, является одним из существенных резервов в экономии топлива, масла, а также увеличения ресурса узлов и деталей тепловоза.

С появлением автоматизированных малогабаритных жидкостных подогревателей (Thermo 350 немецкой фирмы Webasto, Праматроник ОАО «Элтра-Термо» и т.д.) задача прогрева тепловозов в период горячего простоя, конструктивно решается очень удачно. Группой инженеров-разработчиков 26.12.2006 г. была подана заявка в Роспатент на изобретение «Автоматизированная система прогрева тепловозов при горячем простое», получен патент за № 2324826 и разработанная конструкторская документация на АСПТ (проект ТЖДЛ 667372.000.00) согласованная ПКБ ЦТ и ЦТ. Впоследствии эти документы по лицензионному договору были переданы ООО «Транспортные энергетические системы» (далее ООО «ТЭС») для реализации.

В течении 2007 - 2008 г.г. ООО «ТЭС», по заданию Департамента локомотивного хозяйства ОАО «РЖД», изготовило и смонтировано АСПТ на 7 тепловозах серии ЧМЭ-3 и на 4-х секциях 2ТЭ10УТ, которые были переданы для опытной эксплуатации в разные локомотивные депо Северной ж.д.

В соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 02 августа 2011 г. № 1698р проведены межведом-

ственные приёмочные испытания АСПТ ООО «ТЭС» по проекту ТЖДЛ 667372.000.00, что подтверждено актом от 09 августа 2011 г. Комиссией рекомендовано конструкторской и технической документации на АСПТ присвоить литеру «01» и поставить указанную систему на производство, организовать изготовление и оборудование тепловозов серии ЧМЭ-3 приписки Северной ж.д. установочной партии АСПТ в количестве 50 штук.

В 2011 г. ООО «ТЭС», по заданию ОАО «РЖД», изготовило и смонтировало на тепловозах серии ЧМЭ-3 приписки ТЧЭ-1 Ярославль Главный и ввело в эксплуатацию 10 единиц АСПТ последней модификации имеющей возможность подзарядки штатной аккумуляторной батареи тепловоза в период горячего простоя. Данная модификация АСПТ обеспечивает сохранность аккумуляторной батареи тепловоза при любой длительности горячего простоя и низких температурах окружающего воздуха, поддержание её ёмкости и, соответственно, надёжный запуск дизеля. Другие модели систем прогрева, эксплуатирующиеся на сети дорог, не имеют указанной функции.

04 февраля 2012 г. в Москве, у платформы Рижского вокзала прошёл смотр систем прогрева разных изготовителей. АСПТ производства ООО «Транспортные энергетические системы» была отмечена Старшим вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем как соответствующая всем требованиям, практически не вносящая изменений в конструкцию локомотива, простоя в управлении.

Однако последующие действия ОАО «РЖД», с точки зрения ресурсосбережения, объяснить невозможно. Вместо совершенствования конструкции уже внедрённых систем прогрева: «Гольфстрим» (ООО «УН«Делвей Менеджмент»), АСПТ (ООО «Транспортные энергетические системы»), поиска решений по повышению их экономической эффективности, была запущена в



опытное производство система прогрева СПТ «Рубин» (производитель ООО «Новые Транспортные Технологии»). В 2014 г. в муках родилась ещё одна система прогрева - «Локотерм» производства ООО «АВП Технология». СПТ «Рубин» и «Локотерм» практически аналогичны АСПТ 2008 г. выпуска.

Между тем повысить эффективность систем прогрева пока не удалось. В телеграфном указании первого зам. ЦТ Кривоносова В.А. отправленного им из Краснодара за № 131 от 06.02.2014 г. приводятся следующие данные характеризующие использование систем прогрева при горячем простое тепловозов на сети железных дорог.

«В настоящее время в рамках инвестиционного проекта установлено 224 системы прогрева тепловозов.... при этом, во всех дирекциях тяги, эффективность использования систем АСПТ находится на крайне низком уровне».

Далее приводится ряд цифр подтверждающих низкую эффективность АСПТ и предлагается провести внеочередной инструктаж с локомотивными бригадами по правилам использования этих систем и в ЦТ в очередной раз произвести разбор состояния систем.

Ситуация с использованием систем прогрева и их эффективностью в отопительных сезонах 2013/2014, 2014/2015 и 2015/2016 годов не улучшилась.

Это значит, что 200 с лишним миллионов рублей инвестиций затраченных на модернизацию тепловозов системами прогрева, плюс ежегодные дополнительные затраты на их содержание и ремонт не окупаются.

В целях повышения эффективности систем прогрева, Северной дирекцией тяги, совместно с изготовителем АСПТ ООО «ТЭС», был проведён тщательный анализ работы маневрового и магистрального парков тепловозов Северной ж.д. на основании:

- приложений к отчётам ТХО-1 за периоды с 01.09.2011 г по 30.06.2012 г. и с 01.09.2012 г. по 31.03.2013 г.;
- отчётности НТЭЦ о работе АСПТ на тепловозах серии ЧМЭ-З ТЧЭ-1 Ярославль Главный.
- обработанных результатов экспериментов выполненных ООО «ТЭС» в локомотивном депо Няндомы Северной ж.д. в январе – феврале 2009 г. на тепловозах серии ЧМЭ-З оборудованных системой АСПТ в 2008 г.;
- произведённой оценки работы АСПТ по результатам компьютерной диагностики.

Результаты :

- общий горячий простой (далее ГП) тепловозов маневрового парка во всех видах движения (ч.) с бригадами 30 % от общего ГП, без бригад – 70 %;
- по парку магистральных тепловозов общий ГП во всех видах движения в часах с бригадами 53,63 % от общего ГП, без бригад – 46,37%;
- ежесуточный ГП с бригадами в среднем до 2,1 часа, учитывая, что этот период может состоять из суммы более коротких периодов, то использование АСПТ

может быть нерационально, а без бригад достигает 11,2 и более часов

- расход топлива за час горячего простоя маневровых тепловозов на «самопрогреве» в среднем – 10,77 кг/ч, магистральных более 20 кг/ч на секцию;
- расход топлива за час горячего простоя маневровых и магистральных тепловозов при использовании АСПТ изменяется от 1,2 кг/ч до 3,2 кг/ч в зависимости от температуры окружающего воздуха (интервал от + 10 до - 30°С)
- использование АСПТ (по отчётности НТЭЦ) при ГП в депо не более 13,3% (резерв до 87% !), а в эксплуатации 4%, что, кстати, вполне соответствует возможностям эксплуатационной работы;
- использование АСПТ по результатам компьютерной диагностики, т.е. фактическая, значительно больше отчётной (на 982 часа), часы активной работы в 2,7 раза ниже отчётных и, следовательно, эффективность фактическая значительно выше отчётной.

Вывод по результатам анализа, **в целях повышения эффективности систем прогрева, необходимо пересмотреть организацию горячего простоя тепловозов в депо и пунктах оборота.** Суть предложения изложена в пилотном проекте ПП2013.01 «Организация горячего простоя тепловозов серии ЧМЭ-З оборудованных АСПТ в локомотивном эксплуатационном депо Ярославль Главный» согласованном руководством Северной железной дороги. В проекте даны реальные предложения по повышению экономической эффективности АСПТ и их технико-экономические обоснования. Основные положения проекта отработаны на базе эксплуатационного локомотивного депо Ярославль Главный с позитивными результатами.

ООО «ТЭС» имеет на сегодня технические решения по совершенствованию конструкции систем прогрева, снижению их стоимости и повышению надёжности, сокращению расходов на техническое обслуживание и ремонт тепловозов.

ООО «ТЭС» обращается к руководству компании дать разрешение на реализацию предложений изложенных в пилотном проекте ПП2013.01 для решения задачи эффективности систем прогрева. Средства полученные ОАО «РЖД» от сокращения расхода дизельного топлива, масла и снижения затрат на обслуживание и ремонт тепловозов в связи с ликвидацией «самопрогрева» предлагаем использовать на модернизацию систем прогрева и дальнейшее оснащение системами АСПТ тепловозного парка как маневрового, так и магистрального.

ООО «Транспортные энергетические системы»
г. Ярославль

150055, г. Ярославль,

пр-кт Машиностроителей, д. 2а, оф. 110

Тел: +7 (4852) 75-94-50, 72-46-48

Факс: +7 (4852) 75-94-50, 72-46-48

E-mail: sh205@yandex.ru

http://transensys.ru/

ДЕПО РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ПАО «НИЖНЕКАМСКНЕФТЕХИМ»

В 2013 году было запущено в работу депо ремонта грузовых вагонов № 3318. Вагоноремонтное депо находится на балансе ПАО «Нижнекамскнефтехим», которое расположено на территории Республики Татарстан, являющейся субъектом Российской Федерации. Основной деятельностью ПАО «Нижнекамскнефтехим» и его филиалов является производство нефтехимических продуктов.

Мощность депо 3 000 вагонов в год. Условный номер (клеймо) 1431 даёт право проведения капитального и депоовского ремонта грузовых вагонов. Так же ПАО «Нижнекамскнефтехим» на базе цеха № 3315 оказывает услуги по текущему ремонту грузовых вагонов в объёме ТР-1 – ТР-2 (клеймо 4022).

Все ремонтные участки аттестованы в соответствии с требованиями Федерального агентства железнодорожного транспорта Минтранса РФ. Разрешительные документы имеются.

Оборудование депо является специализированным и соответствует требованиям нормативных документов.

С целью обеспечения качества услуг по выполнению плановых видов ремонта, нашим предприятием предусмотрены:

- организация входного и выходного контроля, осуществляется специально подготовленными специалистами с использованием современных методов: магнитопорошкового, вихретокового, ультразвукового и феррозондового контроля. Лаборатория нераз-

рушающего контроля – аккредитована;

- использование современного оборудования, обеспечивающего стабильную и качественную работу;
- наличие квалификации и опыта работы у специалистов депо, которые проходят обучение и повышение квалификации в таких учебных учреждениях, как: «Уральский центр аттестации» г. Екатеринбург, Самарский государственный

университет путей сообщения (СамГУПС), Самарский колледж транспорта и коммуникаций, учебный центр ПАО «Нижнекамскнефтехим»;

- использование качественных запасных частей, приобретаемых у предприятий изготовителей, имеющих сертификаты, разрешения на право производства работ.

Географическое расположение депо даёт возможность владельцам вагонных парков, рас-





положенных в Татарстане и близлежащих регионах, значительно уменьшить затраты, связанные с транспортировкой вагонов к месту ремонта с возможностью их подготовки перед подачей в ремонт (очистка, мойка, пропарка, оформление Акта ВУ-19).

На сегодняшний день мы готовы предложить Вам услуги на проведение депоовского и капитального ремонта вагонов и дополнительные работы по следующим ценам:

Наша цель – обеспечение исправным подвижным составом ПАО «Нижнекамскнефтехим» и всех заинтересованных в организации бесперебойной перевозки грузов предприятий нашего региона.

На сегодняшний день нашими клиентами являются ЗАО «Реал Фрахт Логистик», ОАО «Совфрахт», ОАО «ТрансКонтейнер», АО «СГ-Транс», ООО «ГарантРейлСервис», ООО «ННБ-Транс», ООО «Газпром-транс», ООО «БалтТрансСервис».

Наименование работ	Цена за ед. без НДС
Базовые услуги	
Депоовской ремонт 4-х осных:	
цистерн	54 900,0
крытых вагонов	55 800,0
платформ	55 350,0
крытых вагонов – хопперов (цементовозов)	59 000,0
полувагонов	57 000,0
Капитальный ремонт 4-х осных:	
цистерн	75 000,0
крытых вагонов	76 000,0
платформ	75 500,0
Дополнительные услуги	
Пропарка цистерн	6 450,0
Промывка крытого вагона	951,0
Буксировка тепловозам	Согласно Тарифному руководству

*В зависимости от объёмов предоставляются скидки

Приглашаем вас к взаимовыгодному сотрудничеству.

По всем интересующим вас вопросам вы можете связаться с нами.

Приёмная УЖДТ:

Росихина
Ольга Владимировна
тел./факс:(8555) 37-93-23
e-mail: RosihinaOV@nknh.ru

Начальник УЖДТ:

Ибрагимов
Айрат Рауфович
тел./факс:(8555) 37-58-18
e-mail: lbragimovAR@nknh.ru

Главный механик УЖДТ –

ответственный по договору:
Шайдуллин Салават Наильевич
тел./факс:(8555) 37-75-11
e-mail: ShaydullinSN@nknh.ru



КОМПАНИЯ «АВАНТ-ТОРГ» ПРЕДЛАГАЕТ:

- ремонт путевой техники (МПТ-4, МПТ-6, АДМ, АДГ, ДГКу)
- обточка, ремонт колесных пар с официальным освидетельствованием
- запасные части производства ОАО "Тихорецкий машиностроительный завод им. В.В. Воровского" по цене завода
- продукцию к железнодорожной технике, оборудование для тепловозов, вагонов и путевой техники

ООО "Авант-торг"

Адрес: 426053, Удмуртская Республика, Ижевск г, Ворошилова ул, дом № 37А, оф.55

Тел: +7 (499) 550-50-65, +7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10

E-mail: avant-torg@bk.ru



Наименование	Чертеж	Ед. изм.	Цена (руб)	Компания	Телефон
Кран	4314	шт	850	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран	4300	шт	600	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран	4303	шт	1 400	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран	4200	шт	750	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран	4301	шт	850	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран	4302	шт	700	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран	4308	шт	1 400	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран	4313	шт	1 700	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран	254	шт	8 000	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран машиниста	394, 395	шт	13 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Клапан	3155	шт	1 950	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
ЗПК		шт	850	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Рукава	P17	шт	750	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Рукав	369A	шт	1 500	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
КЛУБ (БИЛ, БЭЛ)		шт	по договоренности	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Манипулятор от АГД б/у		шт	100 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Форсунка АГС	8K.09.00.00-4K	шт	6 500	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Редуктор	348	шт	2 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Стартер	СТ-722	шт	20 000	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Генератор	Г-722	шт	20 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Электродвигатель	ДК309 МАУ-1 53кВт	шт	200 000	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Электродвигатель	Д31 У2 12 кВт	шт	200 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Гидромотор	МГ112/32 У1	шт	25 000	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Головка кардана	A32	шт	1 300	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Вентиль	ВВ-32, 75	шт	1 600	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Регулятор	ЗРД	шт	7 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
УБТ 367		шт	по договоренности	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
ЗМД манжета		шт	по договоренности	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Насос масляный	2Д50	шт	26 000	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Сервомотор	2Д100.43.065	шт	19 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Воздухозамедлитель	134	шт	12 000	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Балочка центрирующая		шт	850	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Клин фрикционный	M116198.00.03	шт	860	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Компрессор	КТ 6	шт	250 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Колодка композиционная	25-610Н	шт	230	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Колодка вагонная тип С		шт	400	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Колодка вагонная	659.000	шт	200	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Помпа топливopодкачивающая	2Д100.32.010сб	шт	7 500	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Тяга регулируемая	634.46.010.40.399	шт	по договоренности	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Насос системы смазки	55-318А-00	шт	19 500	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65



Техновотум

НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ

+7(495) 662-59-38

+7(495) 225-59-60

www.votum.ru, office@votum.ru

ТОМОГРАФИК УД4-ТМ

КОМПЛЕКСНЫЙ КОНТРОЛЬ (УЗК, ВТК) ДЕТАЛЕЙ ЛОКОМОТИВОВ И МВПС, В СООТВЕТСТВИИ С ЦТ 329, ЦТ 36/9, 36/5, 18/2 и КМБШ.667120.001

ТИПЫ ЛОКОМОТИВОВ:

ЧС2, ЧС2т, ЧС4, ЧС4т, ЧС7, ВЛ, 2ТЭ116, 2ТЭ10, М62, ТЭМ2, ЧМЭ-3, ЭР1,2,9, ЭД4м, ЭТ2

СПЕКТР КОНТРОЛИРУЕМЫХ ДЕТАЛЕЙ:

Ось, бандаж, поверхность катания, межзубная впадина, болт крепления полюсов ТЭД, болт подвешивания, карданный вал, вал малой шестерни, удлиненная ступица, серьга подвешивания, валик подвески.



УСК-ТЛ



СКАНИРУЮЩЕЕ УСТРОЙСТВО УСК-ТЛ:

В сканер встроен датчик пути, позволяющий строить томографические изображения и определять координаты дефектных участков. Также УСК-ТЛ имеет встроенный вихретоковый датчик для выявления заводских клеймений бандажей с целью недопущения перебраковки (ложного срабатывания дефектов в зоне клеймений). Благодаря встроенной многоканальной системе, УЗ и ВТ датчики работают одновременно!

РОБОСКОП ВТМ-3000

СТЕНД ЛАЗЕРНОГО СКАНИРОВАНИЯ И ДЕФЕКТОСКОПИИ ЭЛЕМЕНТОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА (ПС)

ПОДДЕРЖИВАЕТ СЛЕДУЮЩИЕ ТЕХНОЛОГИИ НК:

- Электромагнитноакустический метод (ЭМА);
- Вихретоковый метод (ВТК);
- Ультразвуковой контроль (УЗК);
- Лазерное сканирование (ЛС).

СПЕКТР ПРИМЕНЕНИЯ УСТАНОВКИ:

От поточно-серийного производства до выборочного контроля узлов и деталей, имеющих сложную геометрическую форму

КОНТРОЛИРУЕМЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ПС:

- Колесные пары локомотивов и вагонов (грузовых, пассажирских, МВПС)
- Сварные стыки рельсов на РСП
- Ударно-тяговые детали ПС
- Детали редукторов локомотивов и МВПС





ЛСЕГ-Сервис
 ООО "ЛСЕГ-Сервис".
 Тел.: +7-981-452-04-04;
 +7(4012) 58-02-06.
 E-MAIL: MAIL@LSEG-SERVIS.RU
 САЙТ: WWW.LSEG-SERVIS.RU

**ПРОДАЖА
 ТЕПЛОВОЗОВ
 ОТ СОБСТВЕННИКА**

Железные дороги Урала
 Продаем тепловозы.

- Ремонт и освидетельствование колёсных пар ТЭМ, ТГМ, в том числе со сменой элементов на базе депо «РЖД» (ставится клеймо).
- Ремонт тяговых электродвигателей ТЭД.
- Все виды ремонта тепловозов ТЭМ, ТГМ.
- Оборудование СЦБ и связи (поставка, проектирование, монтаж).
- Материалы ВСП (новые и с/г).
- Тормозные колодки тип «М» локомотивные гребневые.
- Железнодорожный инструмент

Выполняем ремонты тепловозов, продление срока эксплуатации.

Моб. Тел. 89126562136, ф./т. (34369) 499-62,
 mokhov.valeriy@mail.ru; 9126562136@mail.ru

ООО "ЛСЕГ-Сервис" (981) 452-04-04, (4012) 58-02-06

Наименование	Ед. изм.	Старая цена (руб.)	Новая цена (руб.)	
Тепловоз "ТЭМ-2", 1982 г.в.	шт.	8,700,000	8,000,000	Торг при осмотре
Тепловоз "ТГМ-4", 1979 г.в.	шт.	4,600,000	4,400,000	
Тепловоз "ТГМ-4А", 1974 г.в.	шт.	3,900,000	3,700,000	
Тепловоз "ТГК-2", 1982 г.в.	шт.	2,400,000	2,200,000	

ООО «Железные дороги Урала». Моб. Тел. 89126562136, ф./т. (34369) 499-62,
 mokhov.valeriy@mail.ru; 9126562136@mail.ru

Обыкновенное и полное освидетельствование колесных пар ТЭМ со сменой бандажей, БЗН.	от 33000 рублей с НДС
Ремонт тяговых электродвигателей ЭД-118 в объеме ТР-3, СР.	от 83500 рублей с НДС
Ремонт и поверка приборов безопасности (НПД-ЗП, ЭПК-150, ЗСЛ-2М, ТСНБМ-Н, УНБМ, ДКСВ-1-ДБ, УК 25/50)	по запросу
Продажа рельс Р-50, Р-43 с износом до 1 мм с отверстиями.	22000 рублей с НДС
Поставка любого оборудования СЦБ и связи.	

ООО «Промышленный транспорт»
 Дополнительная информация на сайте предприятия:
 www.PromTransport.ru
 телефон: +7 (351) 211-32-97, 8(351)904 21 85

Выполняет ремонтные и восстановительные работы локомотивов ТГМ-4, ТГМ-6, ТЭМ-2, их узлов и агрегатов. Имеет мобильные специализированные бригады, что позволят при необходимости выезжать непосредственно на предприятие, находящиеся в пределах ЮУЖД РФ.

Организация имеет производственно-ремонтные базы, расположенные в г.г. Челябинске, Шадринске.

Наименование	Вид работы	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Ремонт тепловоза ТГМ-4 (4А, 4Б)	СР, КР, ТР-1, ТР-2, ТР-3	договорная	ООО «Промышленный Транспорт»	8(351)211 32 97; 8(351)904 21 85
Ремонт тепловоза ТГМ-6 (6А, 6В, 6Д)	СР, КР, ТР-1, ТР-2, ТР-3	договорная	ООО «Промышленный Транспорт»	8(351)211 32 97; 8(351)904 21 85
Ремонт тепловоза ТЭМ-2 (2У)	СР, КР, ТР-1, ТР-2, ТР-3	договорная	ООО «Промышленный Транспорт»	8(351)211 32 97; 8(351)904 21 85
Замена электропроводки тепловозов серии ТГМ-23, ТГМ-40, ТГМ-4, ТГМ-6, ТЭМ-2.				
Продается собственный тепловоз ТГМ-23В (1990 года выпуска) с выполненным капитальным ремонтом и продлением срока эксплуатации. Цена договорная.				

Продаем собственный железнодорожный кран ЕДК-300/5 (год выпуска 1990).

Кран прошел капитальный ремонт
на заводе-изготовителе в Германии в 2000г.
Произведена замена силового агрегата
на новый в 2015г. Есть ЗиП.



Можем предложить вагон сопровождения и платформу прикрытия. Место расположения крана: Москва. Цена: договорная.

ООО «ТРАНСЛАЙН-СТРОЙ»

142171, г.Москва, г.Щербинка, ул.Сиреневая, д.3
Тел. 8(495)788-78-45, +7 (903) 129-07-10, e-mail: slf_1@bk.ru

Наименование	Ед.изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Железнодорожный Кран ЕДК-300/5	1 шт.	договорная	ООО «Транслайн-Строй»	8 (495)788-78-45 7 (903) 129-07-10

 **ЭлТехПрод** www.eltehprou.ru koont@ya.ru +7 (8352)294402
Запасные части электрических аппаратов



ООО «ЭлТехПрод» предлагает запасные части электрических аппаратов тяговых и подвижных составов:

- контакты к контакторам серии 5ТХ.551.ХХХ, 5ТН.551.ХХХ, 5ТД.551.ХХХ, 5ТЛ.551.ХХХ, 5ТР.551.ХХХ, 8ТН.551.ХХХ, 3Б-ОХХХХ, Т509.ХХ.ХХ.ХХСБ, Т93.ХХ.ХХ.ХХХ, 8ТР.568.ХХХ. Вместо «Х» в номерах чертежей контактов могут быть любые цифры.
- катушки электрических аппаратов: катушки реле, катушки контакторов, вентилей электропневматических.
- гибкие соединения (шунты) контакторов, реверсоров, кулачковых контроллеров и многое другое.

на сайте www.eltehprou.ru koont@ya.ru +7 (8352) 294-402; 540-080.Имеем широкую дилерскую сеть.

МЕТАПРОМ.RU -
КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



8-11
ноября

Москва, ВДНХ, павильон 75



В рамках
22-й Международной
промышленной выставки
МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2016

8-я Международная выставка
металлопродукции и металлоконструкций
для строительной отрасли

МЕТАЛЛ СТРОЙ ФОРУМ'2016

www.metal-expo.ru



Генеральный информационный партнер:
специализированный журнал
«Металлоснабжение и сбыт»

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

ООО «ПроектСнаб» предлагает

МАТЕРИАЛЫ ВСП:

- Рельсы для железных дорог широкой колеи Р65Т1 Р50Т1 Р65Н Р50Н
- Рельсы для жд путей промышленных предприятий РП65Т РП65Н РЛ50Т РП50Н
- Рельсы для жд путей Р43
- Рельсы крановые КР70 КР80 КР100 КР120 КР140
- Рельсы для трамвайных путей Т62
- Рельсы для узкоколейных дорог Р18 Р24 Р33
- Накладки стыковые
- Подкладки рельсовые
- Болты, гайки, шайбы для жд путей

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

- Бандажи черновые;
- Колеса цельнокатанные;
- Заготовки осевые;
- Материалы для вагоностроения - балки, швеллера, спецпрофили

одно из главных наших преимуществ - мы работаем очень быстро!

тел./факс /3435/ 41-69-55, 41-25-69. E-mail: ubt@e-lagil.ru, www.ubtrade.ru

Наименование продукции	Количество		Цена с НДС, руб.	Компания	Телефон
	тн	шт			
Рельсы КР70 (м/д 11,0м НТМК) апрель 2016	45,000	88	79000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР80 (м/д 10,0м ЗСМК) апрель 2016	21,000	33	76500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР100 (м/д 11,0м ДМЗ) цена в Белгороде	20,000	22	79000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР120 (м/д 11,0м НТМК)	23,000	18	73900	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р18 8,0м без отв Енакиевский МЗ 29.03.16	21,408	145	67300	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8,0м без отв Азовсталь 21.01.16	22,722	113	67000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р34 8,0м с отв Азовсталь пр-во сентябрь 2015	14,161	52	53600	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р43 12,5м с отв ДМЗ 2015г.в. 09.03.16	18,004	32	68000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р65Т1 12,5м с отв ЕВРАЗ НТМК 11.09.15	9,618	12	46500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69

ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ

осуществляет комплектацию объектов метрополитенов, железных дорог и автомобильных тоннелей материалами верхнего строения пути.

Для метрополитенов готовы поставить концевые отводы, противоугонки контактного рельса, прокладки узла крепления контактного рельса, болты для изоляторов М27х180 и М24х160, клеммы КДП-М, КДП-С, скобы контактного рельса, изоляторы, накладки стыковые контактного рельса, кронштейны, фонари сигнальные тупиковые, таблички эмалированные для службы пути и СЦБ и многое другое...

107140, город Москва, улица Краснопрудная-1-83
 телефоны (495) 993-06-27 или (496) 585-42-27
 эл. почта 888tk@mail.ru, http://strojuniversal.ru/

Стоимость такого модуля всего

5000 руб.

ЗВОНИТЕ

(495) 765-73-16

Наименование / чертёж изделия	Ед. изм.	Цена	Компания	Телефон
Компенсатор КФ-4000-500 в комплекте с пластинами толщ 20 мм, гибкими медными шинами, метизами	шт	договорная	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27
Накладка контактного рельса из электротехнической стали 10895, цинк	шт	договорная	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27
Отводы концевые 1/25 и 1/30	шт	договорная	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27
Комплект скоб узла крепления контактного рельса (с фиксатором - 2шт и предохранительная - 1 шт), цинк	шт	договорная	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27
Соединители СНР, СХР, СПЯ различных длин с размещением в рукаве	шт	договорная	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27



4 МАРТА В МОСКВЕ УСПЕШНО ЗАВЕРШИЛ СВОЮ РАБОТУ 3-Й ЕЖЕГОДНЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ «ТЕРРИТОРИЯ NDT 2016», ЯВЛЯЮЩИЙСЯ КРУПНЕЙШИМ МЕРОПРИЯТИЕМ В СФЕРЕ НЕРАЗРУШАЮЩЕГО КОНТРОЛЯ В РОССИИ И СТРАНАХ СНГ.



На общей площади в 3000 кв. м. «Территория NDT 2016» объединила 95 компаний - ведущих разработчиков, производителей, поставщиков оборудования, технологий и услуг в области неразрушающего контроля, сертификационные и учебные центры, НИИ и ВУЗы. В рамках деловой программы, включившей 20 круглых столов, были затронуты актуальные вопросы развития отрасли, а также подняты наиболее острые проблемы применения НК в промышленности.

На сегодняшний день Форум является уникальной площадкой, позволяющей участникам и более чем 3200 посетителям решить все профессиональные вопросы в сфере НК: расширить базу потенциальных клиентов и партнеров, познакомиться с новинками оборудования, оценить свою конкурентоспособность и востребованность, принять участие в обсуждении самых актуальных вопросов работы отрасли с ведущими экспертами компаний-заказчиков на круглых столах деловой программы.

На открытии участников Форума поприветствовали президент РОНКТД, академик РАН Горкунов Э.С., почетный президент РОНКТД, академик РАН Ключев В.В., а также представители Федерального агентства по техническому

регулированию и метрологии, Федерального агентства воздушного транспорта, Научно-промышленного союза РИ-СКОМ, ОАО «РНД», НТЦ «Промышленная безопасность».

Почетные гости подчеркнули возрастающую важность проведения своевременного контроля и диагностики для поддержания безаварийной эксплуатации промышленных объектов и предупреждения техногенных катастроф, а также отметили комплексный подход РОНКТД к организации Форума, позволяющий в рамках одного мероприятия решить весь спектр задач по неразрушающему контролю - от знакомства с новейшим оборудованием до стандартизации и обучения специалистов.

На выставке были представлены приборы и оборудование, предназначенные для проведения различных методов неразрушающего контроля и технической диагностики. Чаще всего на стендах у экспонентов можно было встретить приборы для проведения ультразвукового (46%), вихретокового (31%) и рентгеновского контроля (29%), немалую долю составили компании, основной деятельностью которых является обучение и сертификация специалистов НК (19%).

Более 60% компаний принимают постоянное участие в «Территории NDT», начиная с 2014 года, что является

3000 кв. м

95 участников

20 круглых
столовБолее 3200
посетителей

несомненным подтверждением эффективности площадки для реализации бизнес-задач. Экспоненты выставки отмечают высокий уровень организации, качественный состав аудитории, а также насыщенность и практическую значимость деловой программы Форума.

Важно отметить, что, несмотря на финансовые сложности многих российских предприятий, количество посетителей в текущем году выросло на 32%. Выставка и деловая программа собрали представителей предприятий авиационной, металлургической, нефтегазовой, космической, железнодорожной, строительной и других областей из разных регионов России, а также зарубежных стран. Существенно расширилось представительство регионов, оно





***% от общего числа участников. При анализе использовался множественный выбор**

составило 30 % от общего числа посетителей Форума, что на 6 % больше аналогичного показателя прошлого года. Помимо специалистов из Москвы и Московской области, составивших основную массу посетителей, на мероприятие зарегистрировались представители Приволжского федерального округа, оказавшегося наиболее активным из всех представленных на выставке регионов (Нижний Новгород, Казань, Пенза, Самара, Пермь, Уфа), Дальневосточного округа (Владивосток, Хабаровск), Центрального федерального округа (Белгород, Воронеж, Липецк, Тамбов, Рязань, Тула, Ярославль), Северо-Западного федерального округа (Калининград, Санкт-Петербург), Уральского федерального округа (Екатеринбург, Сургут, Ангарск), Сибирский федеральный округ (Томск, Красноярск,).

Экспоненты высоко оценили профессиональный и должностной уровень посетителей, 45% которых составили руководители среднего и высшего звена, принимающие решение о закупке оборудования.

Широкая география и разнообразный отраслевой состав аудитории – от судостроения до авиации и космоса – позволил многим компаниям открыть возможности для развития в новых направлениях и регионах.

В рамках деловой программы было организовано 20 круглых столов, среди которых отраслевые направления – неразрушающий контроль в авиации, электроэнергетике, металлургии, машиностроении, строительстве, нефтегазовой, железнодорожной, космической отраслях, а также

резке и металлообработке», заседание рабочей группы Росстандарта РФ по разработке методов эталонирования НК напряжений.

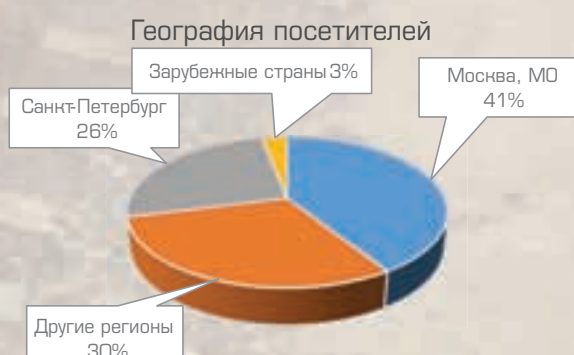
С каждым годом количество тематик круглых столов расширяется и пополняется новыми актуальными направлениями – в 2016 году ими стали «Неразрушающий контроль в атомной энергетике», а также, «Обучение и сертификация специалистов НК».

Все круглые столы прошли при большом интересе со стороны посетителей и участников Форума. Активное участие в обсуждении приняли представители крупнейших компаний-заказчиков оборудования и услуг НК, ведущих НИИ и ВУЗов: «Аэрофлот», «ИЛ», ГосНИИ ГА, «Туполев», «НПО «Сатурн», «Концерн Росэнергоатом», НИЯУ МИФИ, ВНИИЖТ, «РЖД», НИУ МЭИ, «ГКНПЦ им. М.В.

Хруничева», НТЦ «Эталон», Институт физики прочности материаловедения СО РАН, ЦНИИ «Специального машиностроения», «МГУ им. Ломоносова», НИТУ «МИСиС», «Институт физики металлов Уро РАН», «Газпром», «Челябинский металлургический комбинат» и многие другие.

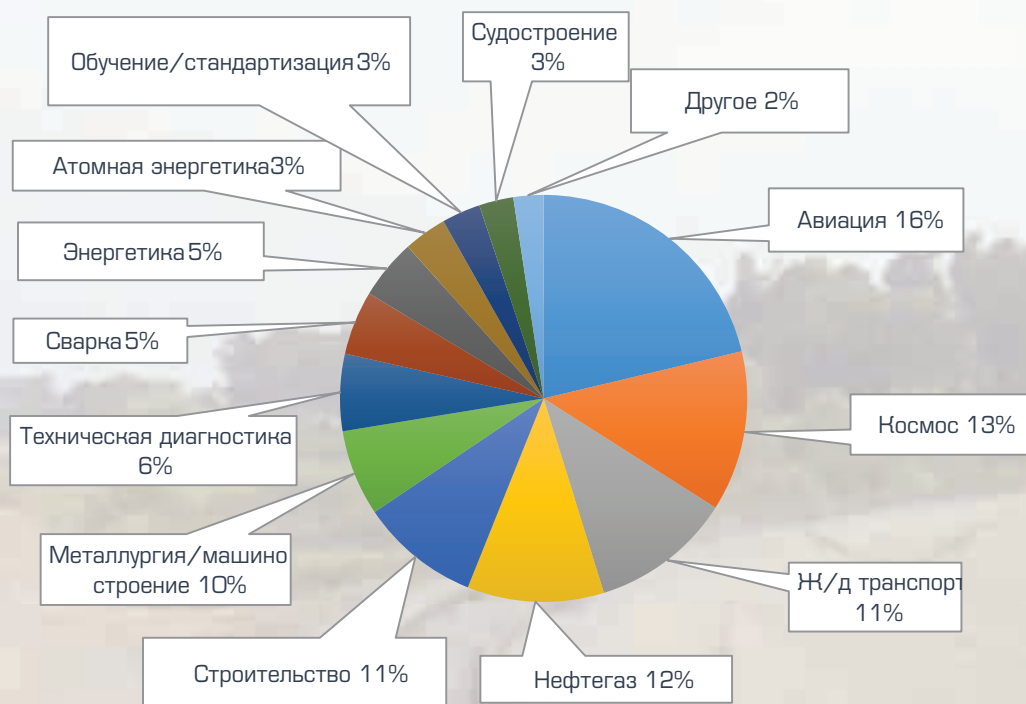
С отчетами по круглым столам Вы можете ознакомиться на сайте <http://expo.ronktd.ru/> после 31 марта.

3 марта, во время торжественного ужина, посвященному Форуму «Территория NDT», были подведены итоги конкурсов, инициатором, которых стала Дирекция Форума. Победителя в конкурсе на лучший стенд выбирала комиссия, состоящая из представителей информационных партнеров,





Состав посетителей по отрасли деятельности



освещавших мероприятие. Большинство голосов было принято решение присудить звание «Лучший стенд Форума «Территория NDT 2016» компании «Панатест».

Институт неразрушающего контроля национального исследовательского политехнического университета (г. Томск) по единогласному решению Экспертного совета РОНКТД стал победителем в конкурсе на «Лучшую разработку в НК 2016».



рывно растет и укрепляет свои позиции благодаря нашей совместной продуктивной и взаимовыгодной работе.

В 2017 году Форум «Территория NDT» пройдет 1 – 3 марта совместно с Всероссийской конференцией по неразрушающему контролю и диагностике в Экспоцентре на Красной Пресне (павильон №3).

Приглашаем Вас принять участие в крупнейшем и самом ожидаемом событии в мире НК! Электронная версия отчета и фото доступны на сайте <http://expo.ronktd.ru/>



В МОСКВЕ ПРОШЛА ВЫСТАВКА «ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2016».

6-8 апреля 2016 года в Москве в КВЦ «Сокольники» прошла 10-я специализированная выставка информационных технологий и электроники для транспорта «Электроника-Транспорт 2016» (<http://www.e-transport.ru>)



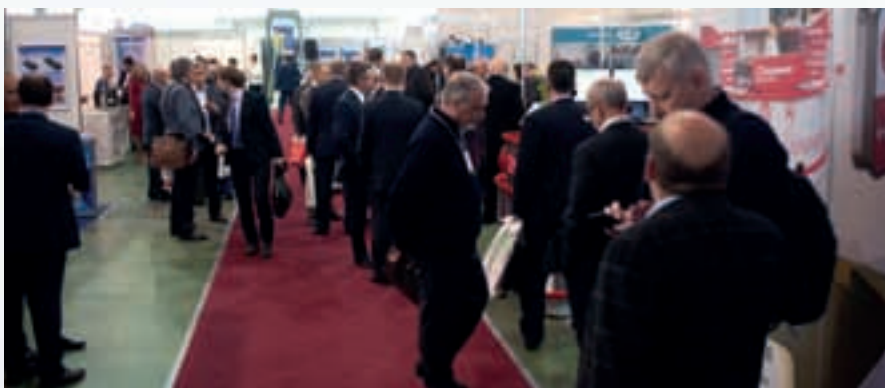
Официальную поддержку мероприятию предоставили Департамент радиоэлектронной промышленности Министерства промышленности и торговли РФ, Министерство транспорта, ряд промышленных и транспортных ассоциаций. Выставка проходила одновременно с международным форумом по развитию городского электрического транспорта «Электро-Транс 2016». Мероприятия посетили около 2000 специалистов из 700 организаций более чем 50 городов страны; в экспозиции и деловой программе участвовали 63 компании из России, Белоруссии, Чехии, Германии, Нидерландов, Франции.



В рамках экспозиции компанией ВИДОР был представлен комплекс информационно-навигационных средств для городского пассажирского транспорта: интеллектуальная остановка, табло времени прибытия наземного транспорта, табло для эскалаторов метро, комплексный модуль для парковочного пространства в центральной части столицы, часы со спутниковой коррекцией точности хода, уличные рекламоносители. Живой интерес посетителей вызвала уникальная стойка интерактивного общения и информационно-справочный терминал с функцией подзарядки мобильных телефонов, заказанные Московским метрополитеном. Компания ВИДОР успешно внедряет информационные системы мирового уровня на городском наземном и подземном транспорте, а также в пригородном железнодорожном сообщении, на вокзалах и в аэропортах. Также интересные информационно-навигационные решения показали фирмы «Автоинформатор», «Мониторинг авто», «Терминальные технологии» и др.

Традиционно насыщенным получился раздел выставки по технологиям оплаты проезда и учету пассажиропотока. В экспозиции и конференциях





приняли участия поставщики решений и комплектующих – платежных терминалов, валидаторов, карт и микрочипов, монетоприемников, банковских услуг: «Удобный маршрут», NXP Semiconductors, Infineon Technologies, Mikroelektronika, «МФ Тариф», «Бенток Смоленск», «Золотая Корона», «МастерКард», «Мобиспот», «Ангстрем». Конференция и отдельный семинар компании Infineon Technologies «Инновационные решения для систем оплаты проезда в общественном транспорте, основанные на открытом стандарте Cirpulse, практические аспекты и применение» прошли в переполненном зале, вмещавшем более 100 посетителей.

В рамках деловой программы для конструкторов, инженеров-разработчиков, специалистов отделов комплектации прошла конференция «Электронные компоненты и модули для транспортного приборостроения», организатором которой выступила редакция журнала «Совре-

менная электроника». На конференции обсуждались вопросы использования отечественных и зарубежных электронных модулей и ЭКБ на транспорте, вопросы импортозамещения. Учитывая проведение рядом выставки «ЭлектроТранс», серьезное внимание уделялось вопросам поставки силовой электроники и преобразователей для электрического транспор-

та, элементной базе для ее производства. В конференции приняли участие компании «ПРОСОФТ», «Электровыпрямитель», ITECS, Semikron, Phoenix Contact, «Ангстрем», «ЭЛИЗ», группа компаний «Диполь».

Выставка «Электроника-Транспорт» – единственное российское мероприятие, полностью посвященное электронике и IT технологиям для транспортного комплекса. Транспорт – одна из стабильно работающих отраслей. Несмотря на кризисное состояние отрасли, прошедший форум показал растущий интерес к выставке специалистов городского транспорта, железных дорог и метрополитенов, автоперевозчиков.

Следующая, 11-я выставка «Электроника-Транспорт» пройдет в июне 2017 года.



МИРОВОЙ ОПЫТ ОРГАНИЗАЦИИ И ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРИГОРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

20 апреля 2016 года, Москва. Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) совместно с ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК) представили исследование, посвященное мировому опыту организации и финансирования пригородных железнодорожных пассажирских перевозок.

В ходе исследования был рассмотрен опыт целого ряда стран Европы, Америки и Азии. В различных государствах модели организации пригородных железнодорожных перевозок отличаются в основном структурой собственности компаний - перевозчиков (государство - частные собственники) и степенью участия государства в организации и финансировании перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении. Для иллюстрации всего многообразия моделей вниманию аудитории был представлен краткий обзор опыта Бразилии, Великобритании, Германии, Индии, Канады и Китая, Аргентины и Мексики.

В рамках доклада, прозвучавшего на Пассажирском форуме-2016, состоявшегося в Москве, генеральный директор ИПЕМ Юрий Саакян изложил основные выводы проведенного исследования. В мировой практике перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении признана планово-убыточным видом деятельности. Для его функционирования и развития требуется финансовая поддержка. В тех государствах, где прекращена практика перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых, обязательно осуществляется финансовая поддержка за счет государства. Там, где такая поддержка была пре-

кращена, перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении были либо остановлены совсем, либо претерпели существенное сокращение и находятся на грани выживания. Таким образом, государственная поддержка деятельности пригородного пассажирского комплекса в Российской Федерации, где отсутствует перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых, соответствует мировому опыту и является необходимой.

Кроме того, ссылаясь на опыт Германии, Юрий Саакян озвучил вывод о необходимости скорейшей доработки проекта федерального закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации» разработанного в феврале 2010 года. «Принятие закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации» регламентирует права и обязанности, установит финансовую ответственность и детально опишет порядок взаимодействия участников процесса организации и осуществления пригородных перевозок,» - заявил Юрий Саакян.

Для того, чтобы детально ознакомиться с материалами исследования воспользуйтесь QR-кодом, размещенном в рамках данного пресс-релиза.

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/>



МИРОВОЙ ОПЫТ ОРГАНИЗАЦИИ ПРИГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В мире существуют различные модели организации пригородных железнодорожных перевозок, отличающиеся в основном структурой собственности компаний – перевозчиков (государство / частные собственники) и степенью участия государства в организации и финансировании перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

нии принадлежат частным собственникам. Часть пригородных перевозчиков, действующих на отдельных маршрутах с высокой интенсивностью пассажиропотока, является прибыльной и существует исключительно за счет доходов от продаж, часть – субсидируется государством.

Германия – большинство пригородных перевозчиков является государ-

Индия – все перевозчики являются исключительно государственными компаниями, находящимися в ведении профильного министерства. Прямое государственное финансирование отсутствует, осуществляется перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых.

Канада – все перевозчики являются исключительно государственными компаниями, находящимися в ведении профильного министерства. Все пригородные перевозчики получают субсидии от государства.

Китай – все перевозчики являются исключительно государственными компаниями, находящимися в ведении профильного министерства. Прямое государственное финансирование отсутствует, осуществляется перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых.

В целом, во всех государствах перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении признана планово убыточным видом деятельности, требующим финансовой поддержки, так как пассажир, как правило, не способен в полном объеме компенсировать экономически обоснованную стоимость билета. Такая поддержка может быть оказана либо за счет прибыли, полученной от других видов деятельности (например, от грузовых перевозок), либо посредством предоставления государственных субсидий.

Таким образом, из рассмотренных железнодорожных систем государ-



Рис. 1. Модель организации пригородных железнодорожных пассажирских перевозок в различных государствах. Источник: анализ рабочей группы

Для иллюстрации всего многообразия моделей организации пригородного железнодорожного пассажирского сообщения стоит обратить внимание на опыт Бразилии, Великобритании, Германии, Индии, Канады и Китая, а также отдельно рассмотреть опыт Аргентины и Мексики. Бразилия – большинство пригородных перевозчиков являются государственными компаниями, но на рынке пригородных перевозок также осуществляют деятельность компании, принадлежащие частным собственникам. Часть пригородных перевозчиков, действующих на отдельных маршрутах с высокой интенсивностью пассажиропотока, является прибыльной и существует исключительно за счет доходов от продаж, часть – субсидируется государством.

Великобритания – все перевозчики пассажиров в пригородном сообще-

ственными компаниями, но на рынке пригородных перевозок также осуществляют деятельность компании, принадлежащие частным собственникам. Все пригородные перевозчики получают субсидии от государства.

Таблица 1. Государственное субсидирование пригородных железнодорожных пассажирских перевоз

	Бразилия	Великобритания	Германия	Канада	Индия	Китай
Перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых	✗	✗	✗	✗	✓	✓
Разделение по видам деятельности, выделение пригородных пассажирских перевозок в отдельный сегмент	✓	✓	✓	✓	✗	✗
Прямое государственное субсидирование перевозок пассажиров в пригородном сообщении	✓	✓	✓	✓	✗	✗

Источник: анализ рабочей группы

ственное субсидирование перевозок пассажиров в пригородном сообщении не осуществляется только в Индии и Китае. В этих странах пригородные пассажирские перевозки объединены вместе с другими видами деятельности в рамках единой железнодорожной компании, и осуществляется перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых. Во всех государствах, где пригородные железнодорожные пассажирские перевозки организационно обособлены и отсутствует перекрестное субсидирование, обязательно осуществляется государственная поддержка данного вида деятельности.

В России перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении организационно выделены и осуществляются пригородными пассажирскими компаниями.

Перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых отсутствует

Отдельного внимания заслуживает рассмотрение опыта Аргентины и Мексики.

Мексика – в 1990-е годы произошла приватизация железных дорог путем разделения государственной железнодорожной компании на части и передачи полученных частей в концессии. После приватизации государство прекратило поддержку пассажирских перевозок, частные собственники отказались от убыточного вида деятельности, сосредоточившись на грузовых перевозках. Пассажирооборот без государственной поддержки за период времени с 1995 по 2000 гг. сократился в 26 раз – с 1,9 млрд пасс-км до 0,072 млрд пасс-км [2].

Аргентина – в ходе реформы железнодорожного транспорта, которая началась в 1988 году, произошло выделение пассажирского комплекса и передача его в управление властям провинций. Поддержка деятельности комплекса со стороны федеральных властей полностью прекратилась, однако не все провинции были готовы самостоятельно покрывать убытки пассажирских перевозчиков. В результате с 1988 по 1994 гг. пассажирооборот снизился почти в 3,5 раза – с 13,5 до 4 млрд пасс-км [3]. В период 1994-1995 гг. осуществление пассажирских перевозок посредством проведения аукционов было передано в управление частным инвесторам на основе заключения концессионных соглашений. При этом государство взяло на себя обязательства по субсидированию перевозки пассажиров. В результате за 5 лет с 1995 по 2000 гг. произошел обратный рост пассажирооборота в 2,5 раза и его восстановление до уровня 10 млрд пасс-км [3].

В Российской Федерации ответственность за организацию перевозки пассажиров в пригородном сообщении, в том числе железнодорожным транспортом, возложена на субъекты федерации. При этом пригородному железнодорожному пассажирскому комплексу также оказывается помощь из федерального бюджета. Учитывая опыт организации и финансирования пригородных железнодорожных пассажирских перевозок в России, из рассмотренных государств наиболее показательным и интересным для детального изучения является опыт организации перевозок и государственной поддержки деятельности пригородных железнодорожных компаний Германии.

Организация и финансирование перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении в Германии

В результате реформирования железнодорожной отрасли в 1994 году ответственность за организацию пригородного пассажирского сообщения, а также необходимые для этого финансовые ресурсы были переданы Федеральным землям. В соответствии с принятым законом «О регионализации» (Regionalisierungsgesetz) федеральные земли должны выступать в качестве заказчиков перевозок в пригородном сообщении и финансировать убытки пригородных компаний. В качестве своих представителей федеральные земли создают специальные учреждения – транспортные администрации, в задачи которых входит проведение кон-



Рис. 2. Модель организации пригородного сообщения Германии. Источник: анализ рабочей группы

В России проект закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации» разработан в феврале 2010 г. На текущий момент закон не принят и все еще находится в процессе обсуждения и согласования

курсных процедур, заключение договоров с перевозчиками, а также перечисление финансовых средств пригородным компаниям. Кроме того, федеральные земли вправе принимать собственные законы в части регулирования пригородных железнодорожных перевозок.

В последнее время объем рынка пригородных перевозок железнодорожным транспортом в Германии стабильно растет, превышая темпы роста рынка перевозок в пригородном сообщении в целом. Пассажирооборот в период с 2000 по 2014 гг. увеличился на 36% на фоне общего роста пассажирооборота в пригородном сообщении на всех видах транспорта в 7%, и составил по результатам 2014 г. 53 млрд пасс-км, при средней дальности поездки 21 км [4].

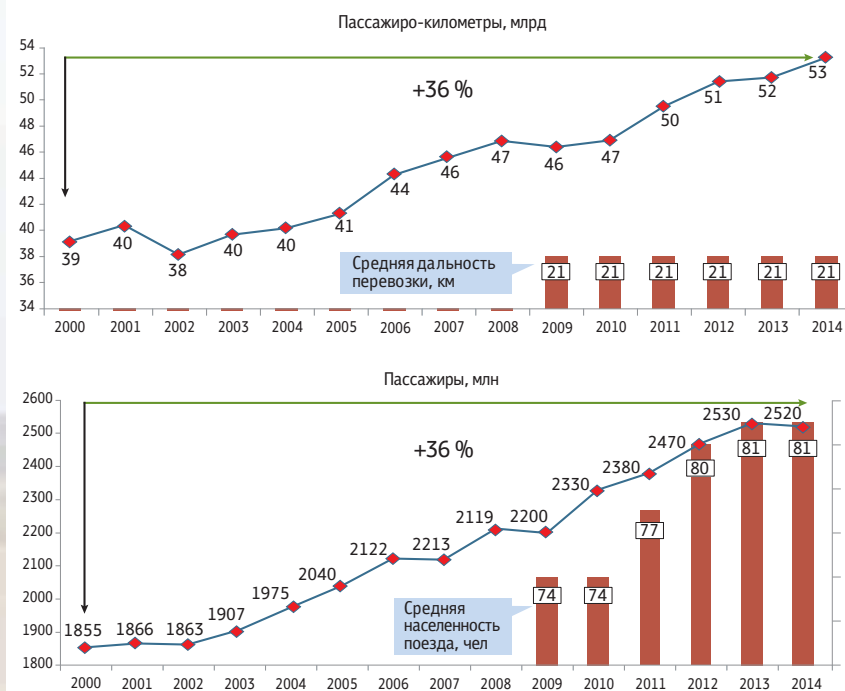


Рис. 3. Динамика изменения пассажирооборота (млрд пасс-км) и количества перевезенных пассажиров (млн чел.) в пригородном железнодорожном сообщении Германии. Источник: Федеральное агентство инфраструктуры Германии

В России за тот же период количество перевезенных пассажиров в пригородном сообщении сократилось на 25%, пассажирооборот – на 36%. При этом на полигоне Московского транспортного узла (г. Москва и Московская область), на котором осуществляется 65% всех пригородных перевозок, наблюдается увеличение пассажиропотока (с 2005 по 2014 гг. количество отправленных пассажиров увеличилось на 14%)

Тенденция роста отмечалась и по показателю количества перевезенных пассажиров, который за аналогичный период увеличился также почти на 36%, и по результатам 2014 года составил 2520 млн пассажиров при средней населенности вагона 81 чел [4].

Одним из существенных драйверов роста рынка пригородных железнодорожных перевозок в Германии является проводимая государственная политика, а именно долгосрочные нормативно закрепленные обязательства по финансовой поддержке деятельности пригородного пассажирского комплекса со стороны федерального бюджета. Интересным является и то, что даже несмотря на существенно больший уровень автомобилизации в Германии, подвижность населения в пригородном железнодорожном сообщении составляет 30 поездок в год на человека, что превышает аналогичный показатель для России в 5 раз.

Рынок железнодорожных пригородных перевозок открыт для конкурен-

Таблица 2. Степень автомобилизации и подвижность населения в пригородном железнодорожном сообщении в России и Германии в 2015 году

	Отправлено пассажиров в пригородном сообщении, млн чел.	Численность населения, млн чел.	Количество легковых авто на 1000 чел.	Подвижность населения в пригородном ж.д. сообщении, поездок в год на человека
Германия	2460	82	545	30
Россия	927	146	284	6

Источник: Федеральное статистическое ведомство Германии, Федеральная служба государственной статистики РФ, анализ рабочей группы

Даже при более высоком уровне автомобилизации Германии, подвижность населения в пригородном сообщении в несколько раз выше, чем в России

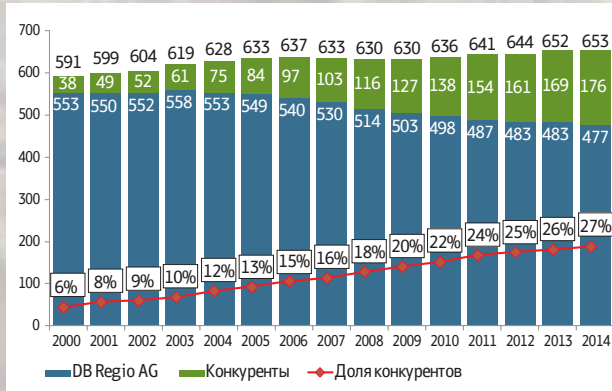


Рис. 4. Распределение рыночных долей в сфере пригородных пассажирских перевозок Германии по показателю пассажирооборота (млн поездок-км). Источник: Федеральное агентство инфраструктуры Германии, Федеральное статистическое ведомство Германии, анализ рабочей группы

В России большинство пригородных пассажирских компаний находится в совместной собственности ОАО «РЖД» и субъектов федерации, в которых компании осуществляют перевозку пассажиров

уборки, технического обслуживания и ремонта подвижного состава, заключение договоров с контрагентами, в некоторых случаях создание собственной ремонтно-обслуживающей базы; заключение договоров на предоставление услуг инфраструктуры и т.д.).

Контракты на транспортное обслуживание в Германии могут заключаться как на краткосрочный, так и на долгосрочный период. Так, продолжительность контрактов с началом перевозок в 2015-2018 гг. составляет от 1 года до 22 лет со средним сроком действия контракта около 10 лет и максимальным количеством договоров, заключенных на период 12-15 лет.

В России из 73 субъектов, в которых осуществляется перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, только 4 имеют долгосрочные договоры с пригородными пассажирскими компаниями

Краткосрочные контракты на срок от 1 до 5 лет заключаются, как правило, для «переходных» контрактов – например, когда транспортные администрации не успевают подготовить конкурсную документацию для проведения полноценного тендера, что часто случается при необходимости организации межсубъектных перевозок и взаимодействия нескольких транспортных администраций в ходе организации и проведения конкурса.

Главным критерием выбора перевозчика является цена договора (размер субсидий перевозчику со стороны транспортной администрации, необходимых для выполнения требуемого объема транспортной работы). При этом некоторые транспортные администрации учитывают в общей оценке и качественные характеристики работы потенциального перевозчика с весом таковых в итоговой оценке не более 20%. Заказчиком может быть как одна транспортная администрация, так и несколько. В таком случае предъявляемые к перевозчику требования должны быть согласованы.

Поскольку пригородные перевозки являются планово убыточным видом деятельности, то для нормального функционирования комплекса требуется государственное финансирование. В структуре доходов перевозчика в Германии доходы от продажи билетов составляют от 25% до 45%, остальная часть – субсидии государства. Основную долю в доходах перевозчика (от 55 до 75%) составляют средства по регионализации, направляемые из бюджета федерации Федеральным землям. Средства из бюджетов Федеральных земель выделяются в незначительном размере, их доля в структуре доходов перевозчика составляет от 0 до 5%.

В структуре выручки пригородных пассажирских компаний в период с 2009 по 2014 гг. около 60% приходилось на субсидии. При этом в расчете на пасс.-км выручка в 2014 г. составляла 18,6 евроцентов, из которых 10,5 евроцентов составляли субсидии и 8,1 евроцентов было собрано за счет продажи билетов [4]. В расчете на 1 перевезенного пассажира выручка составила €3,97, из которых €2,25 составляют субсидии и €1,72 выручка от продажи билетов [4].

Всего по данным за 2014 г. объем рынка пригородных пассажирских перевозок составил €10,0 млрд. В структуре доходов 43% (€4,3 млрд) пришлось на выручку от перевозок, а 57% (€5,7 млрд) составили субсидии транспортных администраций [3]. В структуре расходов за 2014 г. 37%

составили расходы на инфраструктуру и 63% – остальные расходы и прибыль.

Необходимо отметить, что в Германии предоставление доступа к путям для проследования поезда, пользование услугами станций и снабжение электроэнергией тарифицируются отдельно, перечисленные услуги оказываются по отдельным заключаемым договорам между пассажирскими перевозчиками и DB Netze Track, DB Station&Service и DB Netze Energy. Так, в абсолютном выражении в 2014 году €3,75 млрд составили расходы на оплату услуг инфраструктуры (без учета расходов на электроэнергию), из которых €0,75 млрд составила плата за пользование услугами железнодорожных станций, €3 млрд – плата за предоставление доступа к путям и €6,25 млрд – прочие расходы перевозчиков, включая расходы на топливо и электроэнергию. Таким образом, расходы на оплату услуг инфраструктуры в Германии в 2014 году составили 37% от общей выручки пригородных пассажирских компаний, включая субсидии, и 87% от выручки от перевозок пассажиров без субсидий.

Средства по регионализации выделяются субъектам из федерального бюджета и могут быть направлены властями федеральных земель на

При отсутствии финансовой поддержки со стороны государства в Германии выручки пригородных пассажирских компаний едва хватило бы на оплату стоимости услуг инфраструктуры

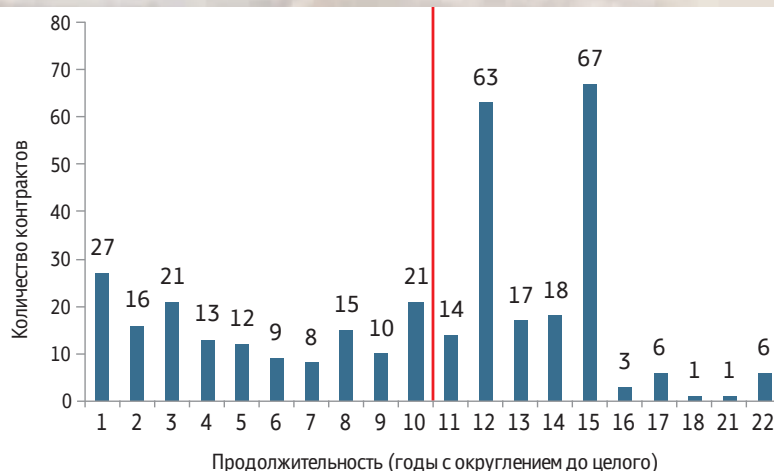


Рис. 5. Продолжительность контрактов с началом перевозок в 2015-2018 гг. Источник: Федеральное агентство инфраструктуры Германии, анализ рабочей группы

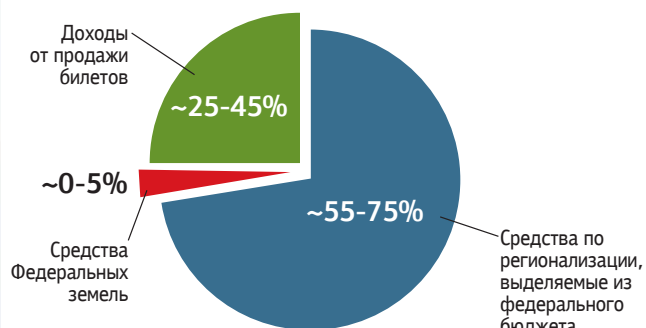


Рис. 6. Структура выручки пригородных пассажирских компаний Германии. Источник: Федеральное агентство инфраструктуры Германии, анализ рабочей группы

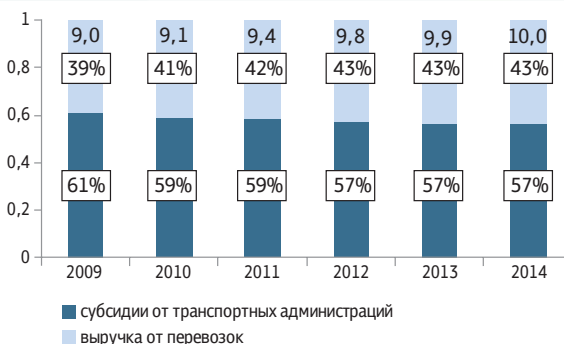


Рис. 7. Динамика изменения структуры доходов от пригородных перевозок. Источник: Федеральное агентство инфраструктуры Германии

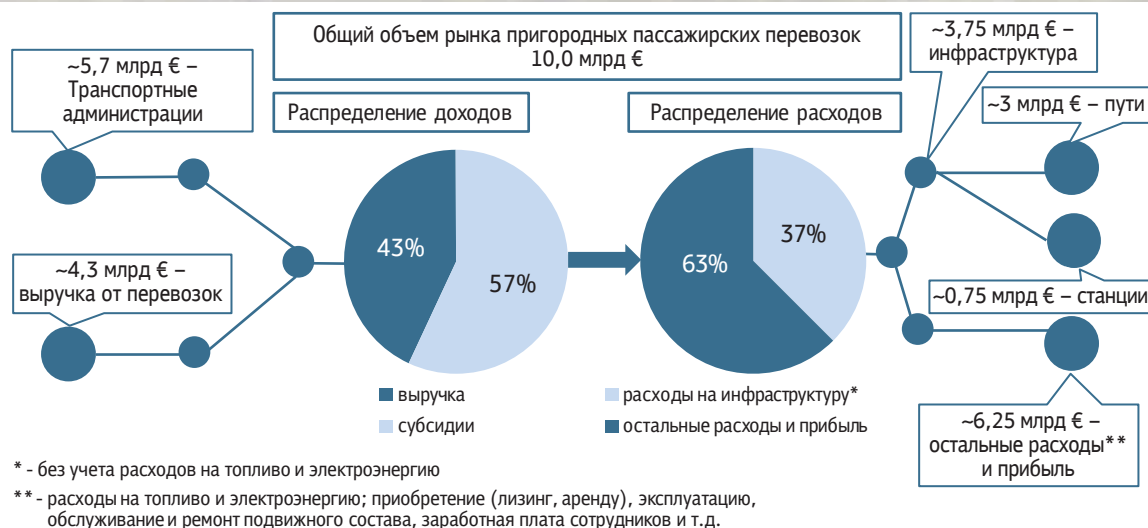


Рис. 8. Объем рынка пригородных железнодорожных перевозок в 2014 году. Источник: Федеральное агентство инфраструктуры Германии, анализ рабочей группы



Рис. 9. Динамика объемов финансирования, выделяемых согласно закону «О регионализации» в 1996 – 2014 гг. Источник: закон «О регионализации», Федеральное агентство инфраструктуры Германии

В России в федеральном бюджете на 2016 год предусмотрена компенсация стоимости услуг инфраструктуры, оказываемых пригородным перевозчикам, в объеме 37,1 млрд рублей (около €0,5 млрд)

организацию городских и пригородных перевозок всеми видами транспорта. Доля средств, выделяемых на железнодорожный транспорт, в период с 2009 по 2015 гг. составляла около 80% от общего объема средств по регионализации, что в абсолютном выражении соответствовало в среднем €5,7 млрд.

Объемы выделяемых каждой федеральной земле средств определяются исходя из численности населения, ожидаемой динамики ее изменения и не зависят от объемов перевозки. Сумма средств по регионализации ежегодно индексируется: с 2008 по 2015 гг. размер ежегодной индексации был установлен на уровне 1,5%.

Размер государственной поддержки, а также параметры долгосрочной индексации размера выделяемых средств в Германии установлены на законодательном уровне. В соответствии с действующей редакцией закона «О регионализации», в 2016 году общая сумма выделяемых государством средств составит €8 млрд, при этом в



Рис. 10. Динамика объемов финансирования, выделяемых согласно закону «О регионализации» в 2016 – 2031 гг. Источник: закон «О регионализации», анализ рабочей группы

В России возможность и объем компенсации расходов на оказание услуг инфраструктуры, оказываемых пригородным перевозчикам, устанавливается на один год

период с 2017 по 2031 гг. объем государственной поддержки будет ежегодно индексироваться на 1,8% [1].

Очень важным для развития сегмента пригородных железнодорожных перевозок является наличие в Гер-

мании долгосрочной государственной политики в сфере перевозок пассажиров в пригородном сообщении. Объем государственной поддержки и темпы ее индексации в Германии установлены законодательно на ближайшие 15 лет. Это позволяет перевозчикам и транспортным администрациям расширить горизонт планирования, способствует заключению долгосрочных договоров на транспортное обслуживание и усилению переговорных позиций при обсуждении возможности использования заемного финансирования для обновления парка подвижного состава.

Выводы

1. В мировой практике перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении признана планово-убыточным видом деятельности. Сформировано понимание того, что существование и развитие этого вида деятельности требует финансовой поддержки.

В тех государствах, где прекращена практика перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых, обязательно осуществляется финансовая поддержка пригородных пассажирских перевозок за счет государства. Там, где такая поддержка была прекращена, перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении либо были остановлены совсем, либо претерпели существенное сокращение и находятся на грани выживания. Таким образом, государственная поддержка деятельности пригородного пассажирского комплекса в Российской Федерации, где отсутствует перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых, соответствует мировому опыту и является необходимой.

Целесообразным является признать перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении планово-убыточным видом деятельности, требующим обязательной гарантированной финансовой поддержки (в случае выделения средств из федерального бюджета – по защищенной от секвестра статье расходов бюджета).

2. В Германии, как одной из стран с наиболее развитым пригородным железнодорожным сообщением, существует федеральный закон, описывающий модель и систему организации пригородных пассажирских перевозок, в том числе железнодорожных, права и обязанности сторон. В России есть отдельные положения, касающиеся порядка организации перевозки пассажиров в пригородном сообщении, регулирования тарифов на проезд, компенсации выпадающих доходов перевозчика, а также описывающие права и обязанности заинтересованных сторон, которые содержатся в различных нормативно-правовых актах. Документ, комплексно описывающий систему организации пригородных пассажирских железнодорожных перевозок,

на текущий момент отсутствует. Проект федерального закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации» разработан в феврале 2010 года и до сих пор находится в процессе обсуждения.

Таким образом, предлагается завершить процесс обсуждения и согласования и принять закон «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации», регламентирующий права и обязанности, устанавливающий финансовую ответственность и детально описывающий порядок взаимодействия участников процесса организации и осуществления пригородных перевозок.

3. Необходимость долгосрочной государственной поддержки деятельности пригородного пассажирского комплекса является условием его стабильной работы и развития.

Компенсация из федерального бюджета стоимости услуг инфраструктуры, оказываемых пригородным пассажирским компаниям, а также установление ставки налога на добавленную стоимость на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на уровне 0%, практически позволили пригородному железнодорожному комплексу достичь безубыточности в 2015 году. Однако решение о компенсации стоимости услуг инфраструктуры принимается ежегодно на один год, ставка 0% по налогу на добавленную стоимость была установлена сроком на 2 года. При этом, например, в Германии размер государственной поддержки и темпы ее индексации закрепились законодательно сроком на 15 лет.

Таким образом, представляется необходимым обеспечить предсказуемость государственной политики и долгосрочность применения используемых в настоящее время мер государственной поддержки деятельности пригородного пассажирского комплекса.

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/>

МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ

МАРТ 2016

Основные выводы

Итоги развития промышленности в марте 2016 года: индекс ИПЕМ-производство – +1,0%, индекс ИПЕМ-спрос – +0,1% (к марту 2015 года)

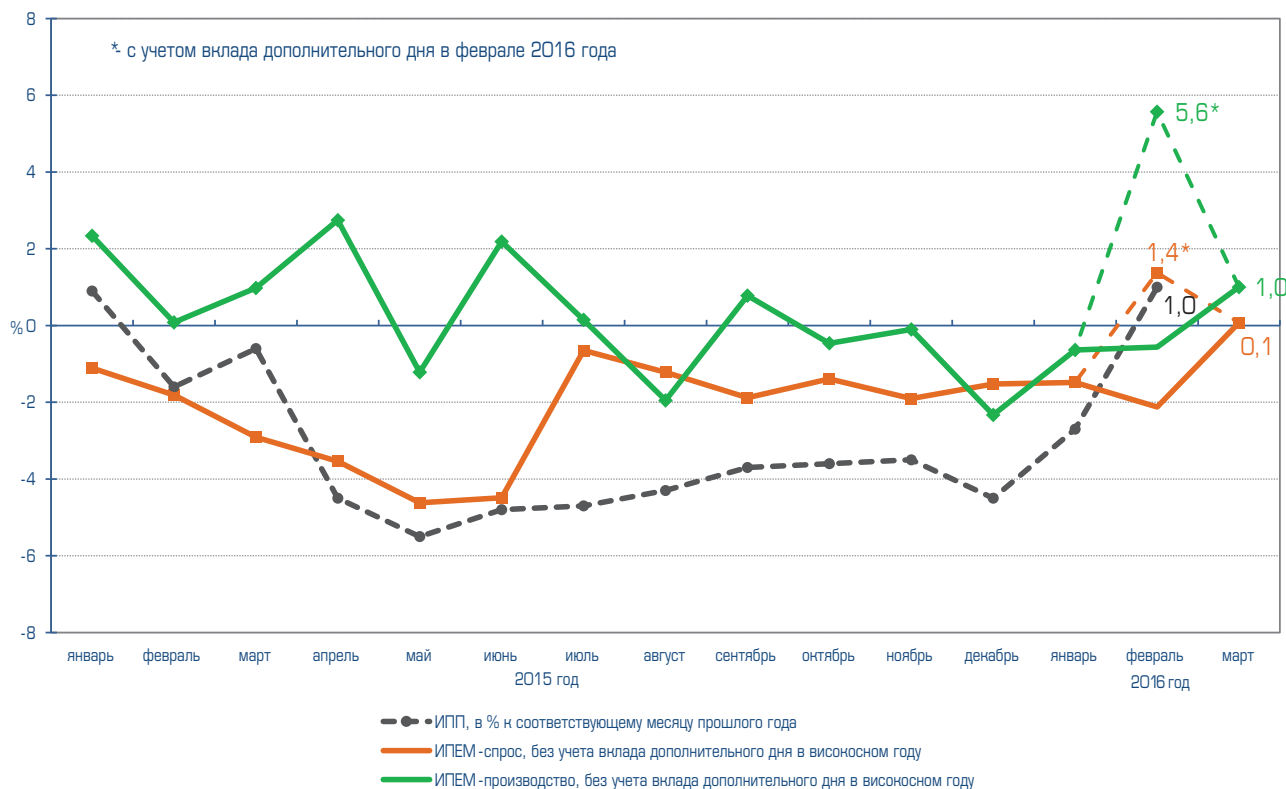
За период январь-март 2016 года (скорректированное значение без учета вклада дополнительного дня в високосном году) индекс ИПЕМ-производство снизился на 0,02% к аналогичному периоду прошлого года. Индекс ИПЕМ-спрос, также продемонстрировал падение на 1,2% с начала 2016 года. С учетом дополнительного дня в феврале 2016 года за январь-март: индекс ИПЕМ-производство вырос на 1,8%, индекс ИПЕМ-спрос немного снизился – на 0,03%.

Расчет индекса ИПЕМ-спрос в отраслевом разрезе показывает, что в начале года рост спроса продолжился в добывающих и низкотехнологичных отраслях. Спрос в сегменте высокотехнологичных отраслей продолжил сокращаться, однако из-за крайне низкой базы прошлого года темпы падения несколько замедлились.

В добывающих отраслях продолжается незначительный рост спроса: +1,1% в марте 2016 года относительно марта 2015 года (+1,0% с начала года). В 2016 году продолжается рост экспорта газа в дальнее зарубежье (+10,6% в марте, +28,6% с начала года). Однако стоимость экспортируемого газа снизилась вслед за ценами на нефть, поэтому нельзя говорить о значительном росте доходов Газпрома, а значит и росте поступлений в бюджет. По данным ФТС России доходы от экспорта нефти и газа в январе-феврале 2016 года снизились на 41% и 27% соответственно по сравнению с аналогичным периодом 2015 года.

Спрос на продукцию низкотехнологичных отраслей в марте 2016 года продолжает расти (+6,1% относительно марта 2015 года, +4,0% с начала года). Политика импортозамещения благоприятно сказалась на предприятиях пищевой промышленности, которая уверенно выводит всю группу низкотехнологичных отраслей в зону положительных приростов. Прямым подтверждением данного факта является рост кредитования в пищевом секторе.

Спрос в среднетехнологичных отраслях в марте 2016 года продолжал снижаться (-2,7%) (-4,6% с начала года). Ситуация в металлургии продолжает играть ключевую роль в формировании спроса в среднетехнологичных отраслях. На фоне снижения потребления металлургической продукции в стройиндустрии и автопроме произошло сокращение внутреннего спроса на цветные (-20,9% за январь-март 2016 года) и черные металлы (-10,5%). В условиях падения мировых цен на металлы экспорт цветных металлов вырос на 8,0% с начала 2016 года, экспорт черных металлов за этот же период вырос на 2,2%. Слабый рубль продолжает оказывать существенное влияние на рентабельность поставок на внешние рынки. Поддержку экспорта также оказывает применение с начала года понижающих коэффициентов к действующим тарифам при экспортных ж/д перевозках металлургической продукции. Однако защитные меры, введенные на рынках США, Европы и других стран, ограничи-



вают экспортные возможности. Возросший экспорт цветных металлов обеспечил рост общей отгрузки данного вида продукции с начала года на 2,4%. Более сильное падение внутреннего спроса относительно внешнего обусловило сокращение общей отгрузки черных металлов (-4,8%). Внимание к АПК со стороны государства (субсидирование процентной ставки по коротким кредитам), а также готовность производителей удобрений сохранить на весь текущий год принципы внутреннего ценообразования (предоставление скидки), которые действовали в прошлом году, стимулируют внутренний спрос на данный вид продукции (+13,1% с начала года). Выполнение планов по увеличению посевных площадей в 2016 году (на 350 тыс. га) поддержит внутренний спрос на удобрения, при этом ситуация на внешнем рынке остается сложной из-за сохраняющихся низких цен. За счет ослабления рубля российским компаниям удастся частично компенсировать потери, что на данный момент способствует сохранению экспортного грузопотока для российских минеральных удобрений (+1,2% с начала года).

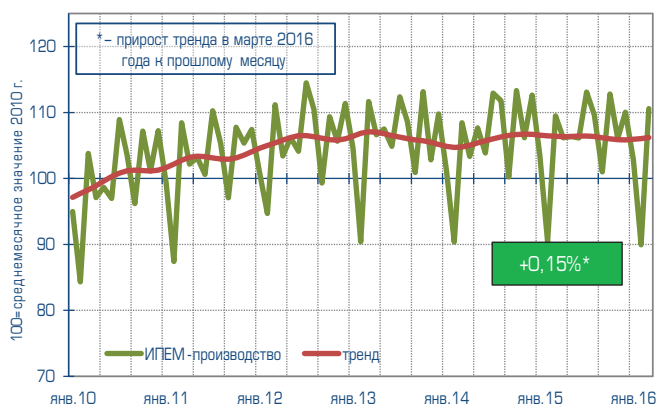
Спрос в высокотехнологичных отраслях в марте 2016 года демонстрирует отрицательный прирост: -2,1% к марту 2015 года (-7,0% с начала года). Спрос на продукцию российского автопрома продолжает сжиматься: производство легковых автомобилей по итогам января-февраля 2016 упало на 26,6%. Из-за падающего спроса российские автозаводы вынуждены сокращать рабочее время и оптимизировать количество сотрудников. С целью дозагрузки производственных мощностей через экспорт автопроизводители предпринимают попытки закрепиться на зарубежных рынках. Для этих целей на 2016 год предусмотрены дополнительные меры поддержки экспорта: компенсация части расходов на логистику,

адаптация и сертификация машин, предназначенных для зарубежных рынков. Основными экспортными рынками сбыта российского автопрома традиционно являлись Казахстан и Беларусь. Однако после резкого роста импорта новых и подержанных машин из России в прошлом году, правительствами этих стран были введены ограничительные меры фискального характера. В связи с этим в сложившейся ситуации актуализируется задача расширения географии поставок.

Несмотря на глубокий кризис в машиностроении, отгрузка машиностроительной продукции демонстрирует уверенный рост с начала года (см. слайд №9). Сложившаяся экономическая ситуация открывает перед отраслью определенные возможности. Высокая стоимость импортного оборудования, запрет на поставки некоторых видов технологического оборудования дает дополнительный стимул для отечественных разработок. Статистика Росстата фиксирует рост производства отдельных видов продукции машин и оборудования. На поддержку станкостроения в этом году выделено 2,7 млрд руб. (1,5 млрд руб. в 2015 году).

Доля убыточных организаций в РФ в январе 2016 года выросла на 1,5 п.п. до 37,6%. Основными отраслями, в которых наблюдается снижение доли убыточных предприятий, являются сельское хозяйство (21,4% против 22,7%), производство и распределение электроэнергии, газа и воды (43,6% против 44,3%), транспорт и связь (46,7% против 47,6%). Рост доли убыточных предприятий по итогам января 2016 года зафиксирован в следующих отраслях: обрабатывающие производства (41,1% против 39,9%), строительство (34,5% против 33,1%), деятельность ж/д транспорта (39,7% против 32,9%) и оптовая и розничная торговля (30% против 26,5%).

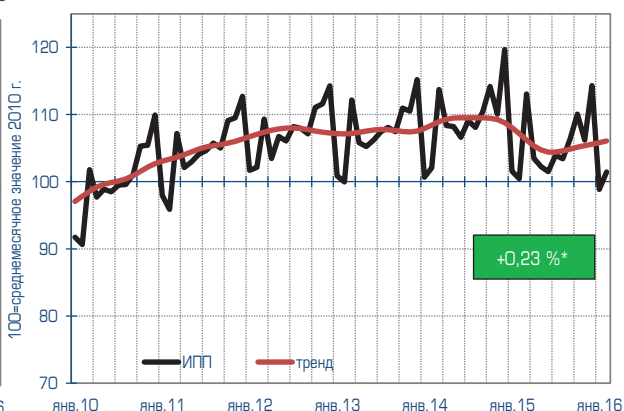
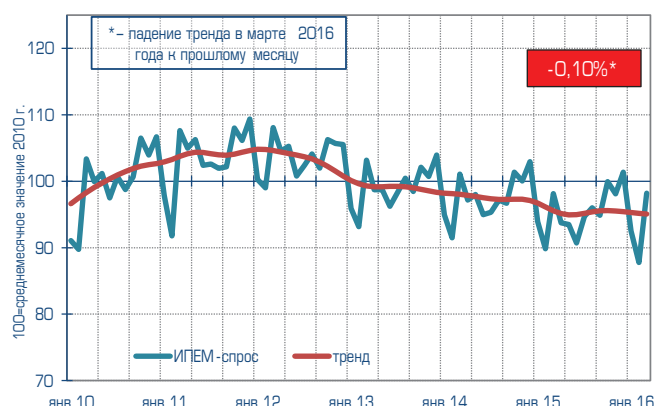
Динамика индексов к предыдущему месяцу



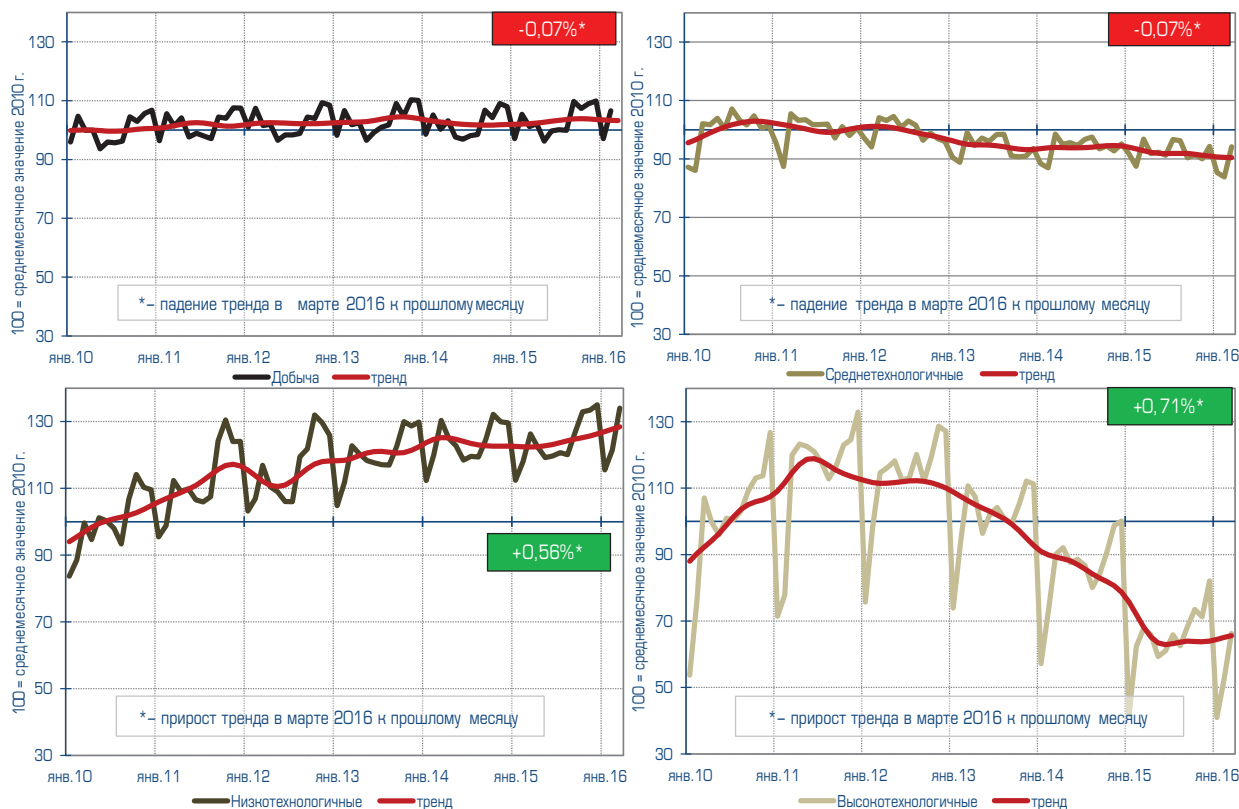
Индекс ИПЕМ-производство, очищенный от сезонного фактора, в марте 2016 года продемонстрировал положительную динамику к предыдущему месяцу - +0,15%.

Тренд индекса ИПЕМ-спрос в марте 2016 года имеет отрицательную динамику к предыдущему месяцу - -0,1%.

Индекс Промышленного Производства, рассчитанный Росстатом, в феврале 2016 года имеет положительный прирост к предыдущему месяцу - +0,23%.

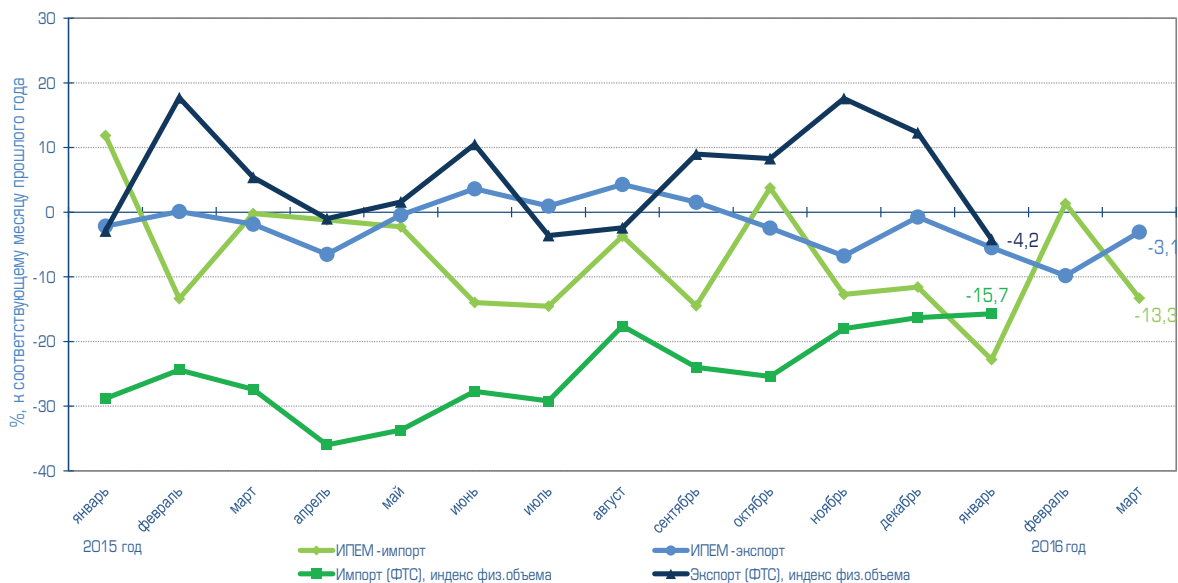


ИПЕМ -спрос по отраслевым группам



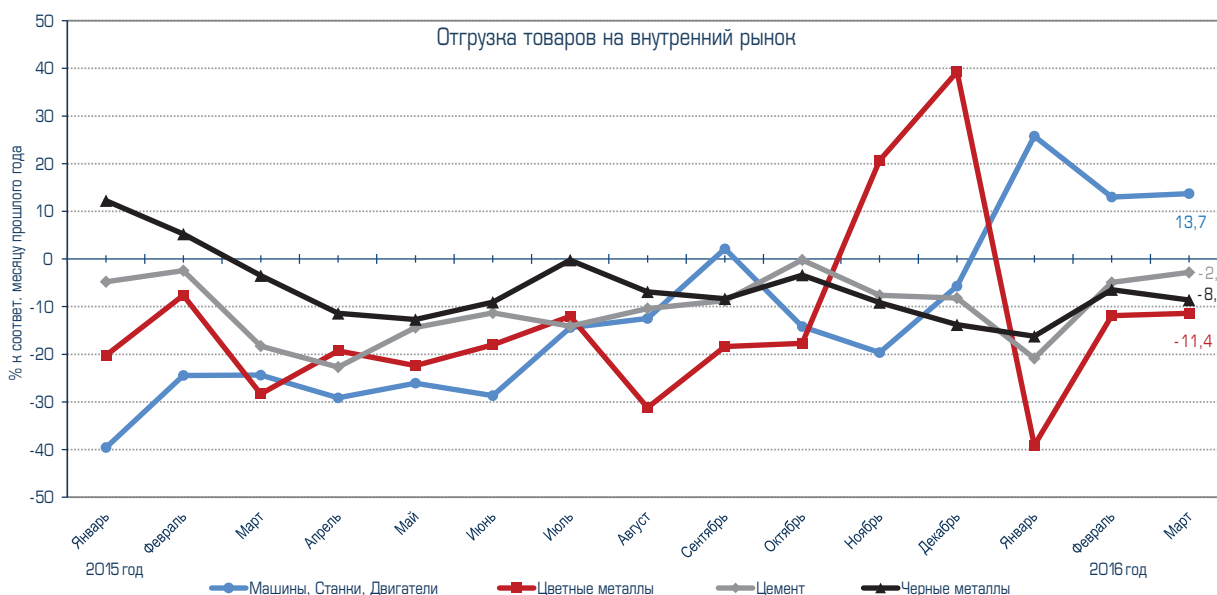
Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в марте 2016 года: индекс ИПЕМ-импорт — **-13,3%**, индекс ИПЕМ-экспорт — **-3,1%**. Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на экспорт на сети железных дорог: руда цветная (+51,4% за март 2016 года, +63,9% с начала года), химические и минеральные удобрения (+1,5%, +1,2%), лесные грузы (+7,4%, +3,1%), каменный уголь (+2,5%, +4,4%), цветные металлы (+5,5%, +8,0%), черные металлы (+16,5%, +2,2%). Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на экспорт на сети железных дорог: цемент (-55,9% за март 2016 года, -58,0% с начала года), строительные грузы (-15,8%, -21,2%), лом черных металлов (-12,3%, -11,0%). По следующим категориям в ближайшей перспективе возможно восстановление экспортных поставок на сети железных дорог: руда железная и марганцевая (+6,8% за март 2016 года, -3,5% с начала года).



Внутренний спрос

Отгрузка большей части основных инвестиционных товаров на внутренний рынок по результатам марта 2016 года ожидаемо снизилась. Несмотря на глубокий кризис, отгрузка машиностроительной продукции демонстрирует уверенный рост с начала года (+13,7% за март 2016 года, +16,2% с начала года), в частности, выросла отгрузка сельскохозяйственных машин на 9,9% с начала года. Основные категории, по которым также наблюдается рост отгрузки на внутренний рынок на сети железных дорог: химические и минеральные удобрения (+9,2%, +13,1%), каменный уголь (+7,7%, +3,3%), строительные грузы (+23,0%, +21,2%). Основные категории, по которым наблюдается падение внутреннего спроса: цемент (-2,8% за март 2016 года, -8,4% с начала года), черные металлы (-8,6%, -10,5%), лом черных металлов (-17,4%, -23,1%), цветные металлы (-11,4%, -20,9%). По следующим категориям в ближайшей перспективе возможно сокращение внутреннего спроса на сети железных дорог: железные и марганцевые руды (-0,8% за март 2016 года, +0,5% с начала года).



Анализ данных: ТЭК*

Нефтедобывающая отрасль

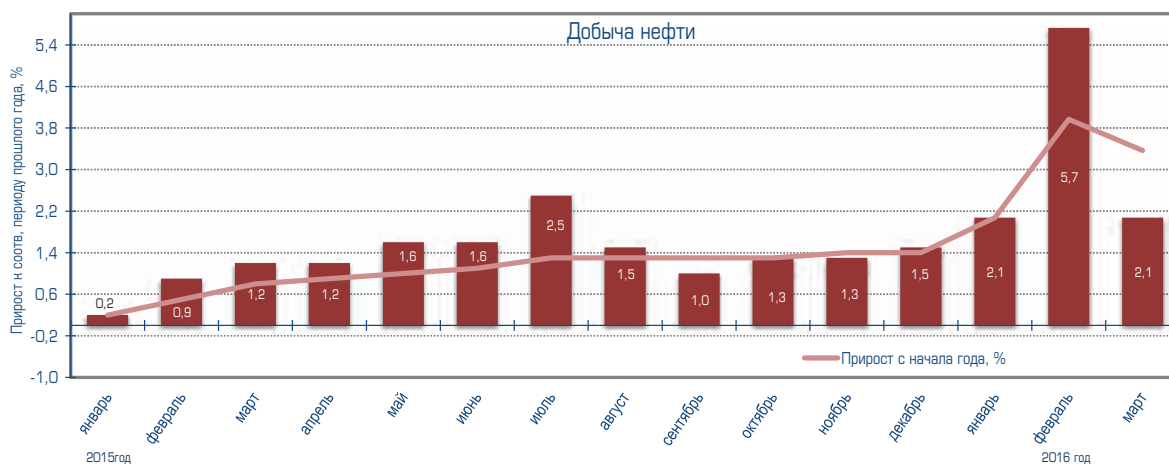
В марте 2016 года объем добытой нефти вырос относительно аналогичного периода 2015 года: добыто 46,1 млн т (+2,1% к марту 2015 года). С начала года добыча выросла на 3,4% и составила 135,4 млн т.

Первичная переработка нефти на НПЗ России в марте 2016 года сократилась на 1,7% (23,1 млн т), по итогам января-марта 2016 года – на 2,6% (68,4 млн т). Экспорт нефти в марте вырос на 3,9% (21,7 млн т), с начала года – на 5,7% (62,6 млн т).

Объем перевалки наливных грузов в январе-марте 2016 года увеличился до 94,0 млн т (+0,4%), при этом объем перевалки сырой нефти вырос до 55,7 млн т (+7,9%), нефтепродуктов сократился до 34,1 млн т (-9,5%).

В марте 2016 года «Роснефть» добыла 49,6 млн т (+0,2%) (включая добычу ТНК-ВР), «ЛУКОЙЛ» – 20,9 млн т (-2,1%), «Сургутнефтегаз» – 15,3 млн т (+0,8%), «Газпром нефть» – 13,9 млн т (+5,7%), «Татнефть» – 6,9 млн т (+5,5%), «Башнефть» – 5,2 млн т (+11,3%), «Русснефть» – 1,7 млн т (-12,0%).

Средняя цена Urals в марте 2016 года снизилась на 33,0% по отношению к марту 2015 года и составила \$ 36,53 долл./барр. (\$ 54,53 долл./барр. в марте 2015 года) и выросла на 19,6% по отношению к февралю 2016 года (\$ 30,55 долл./барр. в феврале 2016 года).



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

Анализ данных: ТЭК*

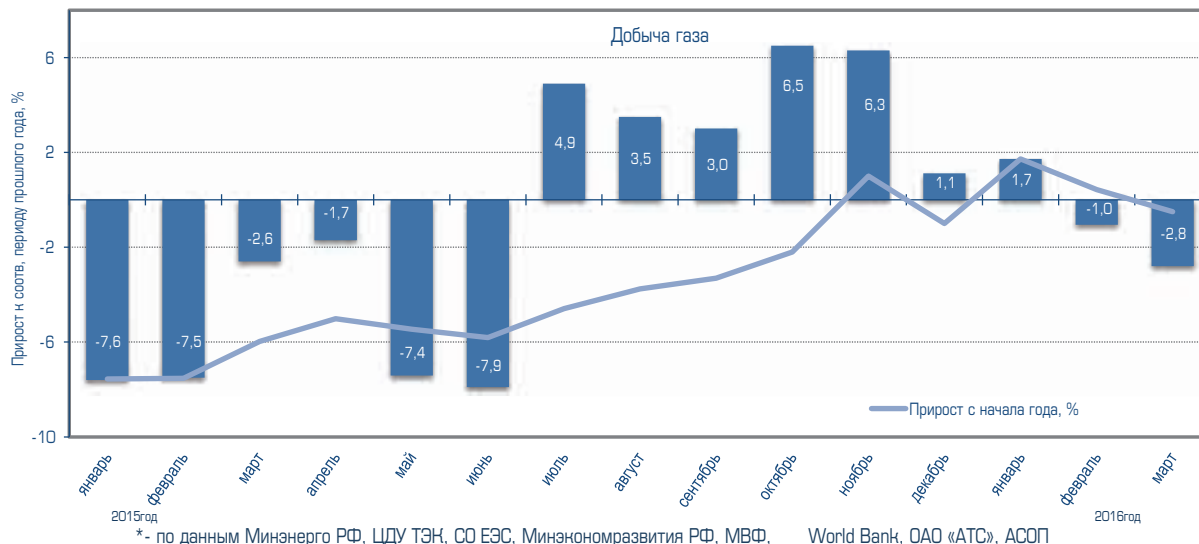
Газовая отрасль

Добыча газа в России в марте 2016года составила 54,0 млрд куб. м (-2,8% к марту 2015года). С начала 2016года добыча газа составила 168,9 млрд куб. м (-0,5% к аналогичному периоду 2015года).

ОАО «Газпром» в марте 2016года сократил добычу до уровня 34,8 млрд куб. м (-5,7%), за период январь-март 2016года этот показатель сократился на 1,1% до уровня 112,8 млрд куб. м (64,4% от общей добычи в России). Крупнейший независимый производитель газа – «Новатэк» в марте 2016г. добыл 5,9 млрд куб. м (+2,2%).

За период январь-март 2016года экспорт в дальнее зарубежье вырос на 28,6% (44,4 млрд куб. м), в марте 2016года поставки газа составили 18,7 млрд куб. м (+10,6% к аналогичному периоду 2015года). Экспорт СПГ в страны АТР в марте 2016года вырос на 5,7% до 1,4 млрд куб. м., за период январь-март 2016года экспорт составил 3,5 млрд куб. м., что на 12,0% ниже прошлого года уровня.

Цена российского газа на границе с Германией в марте 2016года снизилась на 56,9% по отношению к марту 2015года и составила 127,85 евро/тыс.куб.м (296,93 евро/тыс.куб.м в марте 2015г.), по сравнению с февралем 2016г. снизилась на 14,6% (149,68 евро/тыс.куб.м в феврале 2016г.).



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

Анализ данных: ТЭК*

Угольная отрасль

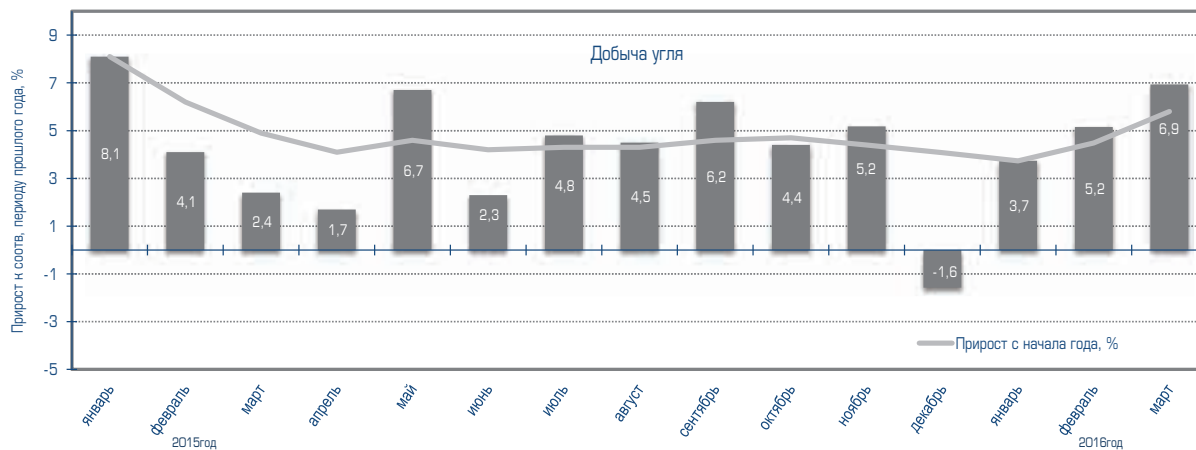
В марте 2016года добыча угля показала положительную динамику: +6,9% к марту 2015года (31,9 млн т) и +5,8% с начала года (95,7 млн т). Экспорт угля в марте 2016года вырос на 4,9% до 13,2 млн т, с начала года экспорт вырос на 5,2% до 37,5 млн т.

Общая отгрузка угля на сети железных дорог выросла по итогам марта 2016года на 5,2% (с начала года на 3,8%); на внутреннем рынке отгрузка выросла на 7,7% (+3,3% с начала года), на экспорт выросла на 2,5% (+4,4% с начала года).

На добычу СУЭК за период январь-март 2016года пришлось 28,5 млн т (+15,6%), «Южный Кузбасс» – 2,1 млн т (-18,5%), «Якутуголь» – 2,6 млн т (+22,8%), ХК «СДС-Уголь» – 7,2 млн т (+5,8%), «Кузбассразрезуголь» – 10,6 млн т (+4,5%), «Компания Востсибуголь» – 3,4 млн т (-5,7%), «Южнузбассуголь» – 3,2 млн т (+21,9%), «Распадская» – 2,2 млн т (-20,0%).

Объем перевалки угля за январь-март 2016года в российских портах вырос на 10,5% до уровня 29,2 млн т.

На внешнем рынке цены на энергетический уголь в марте 2016года (FOB Newcastle/Port Kambela) снизились на 13,3% по отношению к марту 2015года до уровня \$55,86 долл./т (\$64,41 долл./т в марте 2015года) и выросли на 2,8% по отношению к февралю 2016г. (\$54,33 долл./т в феврале 2016г.).



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

Анализ данных: ТЭК*

Электроэнергетика

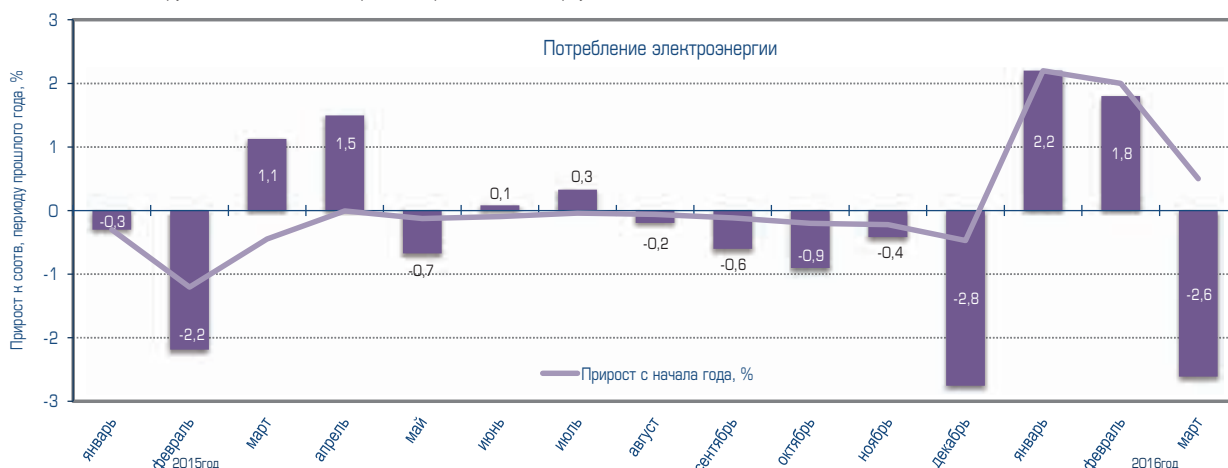
Потребление электроэнергии в марте 2016 года в целом по России составило 93,3 млрд кВтч (-2,6% к марту 2015 года). С начала года потребление электроэнергии в целом по России выросло на 0,5%. Прирост обусловлен наличием дополнительного дня в високосном 2016 году.

Среднемесячная средневзвешенная температура на территории ЕЭС России в марте 2016 года оказалась выше на 0,06 °С, чем в марте 2015 года -1,88 °С против -1,94 °С).

Выработка электроэнергии в марте 2016 года в целом по России составила 94,6 млрд кВтч что на соответствует выработки в феврале прошлого года.

Равновесная цена покупки электроэнергии потребителями на оптовом рынке электроэнергии и мощности (ОРЭМ) в марте 2016 года составила :

- 968,96 руб./МВт·ч для зоны Сибирь (-4,6% к марту 2015г.);
- 1 087,85 руб./МВт·ч для зоны Европа и Урал (-2,8% к марту 2015г.).



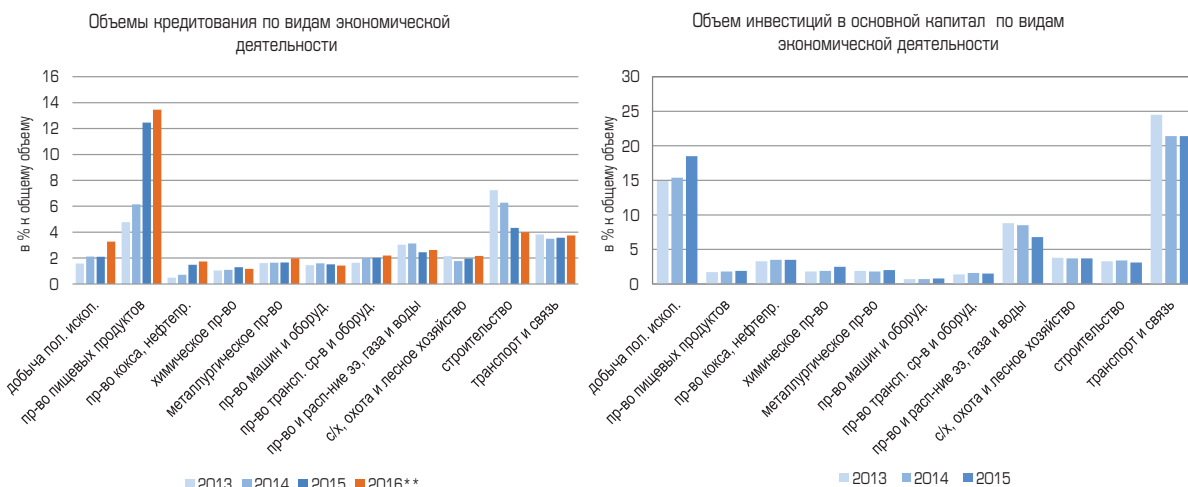
*-по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, ОАО «АТС», АСОП

Анализ развития экономической деятельности

В условиях кризиса особый интерес представляет динамика изменения показателей развития экономической деятельности. В качестве ключевых показателей рассмотрены изменение структуры инвестиций в основной капитал и изменение структуры объемов кредитования по видам экономической деятельности.

Объем кредитования в 2015 году существенно сократился в следующих отраслях: строительство, производство и распределение электроэнергии, газа и воды, производство машин и оборудования. Рост объема кредитования наблюдался для отраслей: добыча полезных ископаемых, производство конса, нефтепродуктов и ядерных материалов, металлургическое производство и производство готовых металлических изделий, производство транспортных средств и оборудования. Наблюдается устойчивая тенденция роста объема кредитования в пищевой промышленности, обусловленная политической импортозамещения.

Объем инвестиций в основной капитал в 2015 году существенно сократился в отраслях: производство транспортных средств и оборудования, производство и распределение электроэнергии, газа и воды. Рост инвестиций наблюдался для отраслей: добыча полезных ископаемых, химическое производство, металлургическое производство и производство готовых металлических изделий.



*- по данным ЦБ РФ, Росстат

** I квартал 2016 года



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, других органов 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 (69))

РЖД-Партнер, № 2, февраль 2006 г.

– Сегодня многие эксперты говорят о том, что надо сначала четко представлять, как будет устроен сам рынок перевозок со всеми его институциями и атрибутами, а уж потом что-то выделять или оставлять в ОАО «РЖД» в зависимости от выстроенной модели. Вы согласны с этим?

– Да я и говорю о том, что мы должны уже сегодня видеть эту целевую модель. Она должна быть согласована со всеми причастными сторонами и одобрена. Тогда уже будет понятно, как к ней идти.

– Все-таки хотелось бы уточнить: это должна быть именно рыночная модель, где запрограммированы и работают механизмы конкуренции и свободного ценообразования, где нет диктата производителя услуг над их потребителем, где повышают качество продукции и сокращают издержки не потому, что есть такое указание, а потому, что иначе не выжить, и т. д.? Ведь на самой железной дороге достаточно распространено мнение, что рынок для железнодорожного транспорта не годен и здесь нужно работать на иных принципах.

ЕСЛИ У ОАО «РЖД» И ИНФРАСТРУКТУРА, И ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ТО ПРИ ВСЕМ МОЕМ ГЛУБОКОМ УВАЖЕНИИ К МЕНЕДЖЕРАМ КОМПАНИИ НАСТОЯЩЕЙ КОНКУРЕНЦИИ ЗДЕСЬ НЕ ПОЛУЧИТСЯ

– Рыночная модель на железной дороге в своей основе ничем не отличается от моделей на других видах транспорта. Есть инфраструктура, которая не подлежит приватизации и находится в собственности государства: это аэродромы, морские порты, магистральная инфраструктура железной дороги, автомобильные дороги, внутренние водные пути, трубопроводы. Все остальное – рынок. Приходите, платите за пользование инфраструктурой и работайте. Причем, я подчеркиваю, на всех видах транспорта общая модель – одна. Только потом в каждой отрасли начинается своя специфика. Мы к этому идем. Дело продвигается медленно, потому что, конечно же, очень трудно поделить зарплату на государственной инфраструктуре. Но мы должны привести все это в порядок. В соответствии с Транспортной стратегией России до 2020 года на каждом виде транспорта та или иная модель будет прописана в конкретных документах, которые мы согласуем с работающими в этих сферах компаниями.

– И Вы считаете, что на каждом из этих транспортных рынков должны действовать несколько крупных и сильных игроков?

– Да, игроков, я бы сказал, мирового уровня. При этом в каждой сфере должны работать также очень много средних и мелких компаний, которые предоставляют различные сервисные услуги, в том числе и крупным фирмам. Здесь как раз очень много работы малому бизнесу, которую мы

все так активно ищем. Но главное – это новые логистические технологии и современные транспортные средства.

К закону о транзите: step by step

– Вашим ноу-хау является Программа экспорта транспортных услуг. Удалось ли продвинуться в ее реализации?

– Она одобрена правительством как подпрограмма ФЦП «Модернизация транспортной системы России. 2002–2010 гг.». Теперь в ее рамках будут реализовываться все проекты, которые связаны с экспортом транспортных услуг. В перспективе мы идем к новому документу, который будет определять роль транзита в России.

Сегодня у нас этого нет. На пунктах пропуска таможенники, пограничники, ветеринары и т. д. работают каждый по своим правилам и на своей информационной базе. А если бы у нас был единый закон о транзите, тогда бы все эти службы руководствовались им в работе с транзитными перевозками. Принятая подпрограмма – это шаг к тому, чтобы объединить все причастные структуры, посмотреть на транзит по-новому. Нам уже выделены средства в этом году для обоснования инвестиций тех проектов, которые мы определили в качестве первоочередных. Сейчас мы с этими проектами работаем и обязательно расскажем о них в конце первого квартала. Но хочу подчеркнуть, что приоритетными для нас являются те, которые предлагают прорывные инновационные технологии на транспорте. Это, например, логистические центры. Это высокоскоростная железнодорожная магистраль Москва – Санкт-Петербург, потому что она явит собой настоящий прорыв в новых технологиях. Это создание свободных экономических зон, для которых мы будем заказчиками продукции. Нам нужны новые самолеты, локомотивы, суда, новые элементы в логистике. Нам есть теперь кому это заказать. И мы выберем, в какой из СЭЗ нам смогут сделать что-то новое, революционное с точки зрения техники и технологии на транспорте.

– Хотел спросить, не надо ли уже сегодня создать какой-то орган для оперативной координации действий таможенников, транспортников и ветеринаров. А Вы выдвинули идею делать это с помощью закона о транзите...

– Да, именно. Никакой дополнительный орган тут ничего не даст. Все это должно работать под конкретный конечный результат. Почему мы пошли на данную подпрограмму? Потому что это – последовательный алгоритм действий. Документ одобрен. Дальше мы начнем ощущать отсутствие координации в нормативно-правовой базе. И затем, я надеюсь, в умах тех людей, которые обслуживают границу России, возникнут идеи увязать увеличение транзита с мотивационными механизмами. Следующим шагом должно стать создание единой нормативно-правовой и информационной базы, которая бы объединяла и регламентировала работу всех ведомств, связанных с обслуживанием транзитного грузопотока. Вот закон «О транспортной безопасности» – это как раз пример та-

кой законодательной базы. В нем определены требования к транспортным средствам и инфраструктуре, а также обязанности органов управления и перевозочных компаний, раньше разбросанные в десятках нормативных документов. И точно так будет с законом о транзите. Мы о нем пока не говорили, потому что рано говорить о том, в чем все заинтересованные структуры еще не чувствуют необходимости.

– Вы уже разрабатываете этот закон?

– Пока ведем подготовительную работу: смотрим нормативно-правовую базу, изучаем аналоги в других странах.

За советом – к перевозчикам

– Сегодня все руководители регионов в один голос заявляют, что без возвращения Дорожного фонда состояние автодорог будет неуклонно ухудшаться. Каково Ваше мнение по данной проблеме?

– Мы поддерживаем регионы, но я считаю, что в центре таких фондов быть не должно. Они тяжело контролируются, ими трудно управлять...

– Вы имеете в виду, что они попросту разворовываются?

– Ну, я так прямо не могу сказать.

С моей точки зрения, единственная отрасль, которая в таком фонде нуждается, – это автомобильные дороги. Мы сегодня говорим не о «дорожных фондах», а о «целевых источниках финансирования». На самом деле это не одно и то же. Если у регионов не будет таких целевых источников под автодороги, то они всегда станут финансироваться по остаточному принципу. Потому что руководители регионов в первую очередь выделяют деньги на зарплаты, пенсии, медицинское обслуживание и т. д. Но автомобильная дорога дает нам 35 тыс. погибших и более 230 тыс. раненых в год, а потери от ДТП составляют ежегодно порядка 100 млрд рублей. Эти цифры напрямую зависят от качества дорожного покрытия, освещенности, разметки и т. п. Поэтому мы поддержали Госдуму и Совет Федерации в вопросе создания территориальных целевых источников финансирования дорожного хозяйства. Теперь будем активно содействовать их созданию и на федеральном уровне. Практически во всех странах это есть. Но, конечно, это уже будет не тот Дорожный фонд, который был раньше. Необходимо создавать наблюдательный совет с участием общественности: все должно быть под контролем. Люди должны знать, на какие конкретно цели и в каком количестве направлены средства. Вот сегодня идет очень большая полемика по вопросу увеличения штрафов за нарушения Правил дорожного движения. Моя позиция здесь такова. Если бы автомобилисты были уверены, что деньги, заплаченные ими в виде штрафов, идут на безопасность на дорогах, если бы общественность имела возможность это проконтролировать, – все воспринималось бы совсем по-другому. Это касается и транспортного налога.

– Другой вопрос также из транспортной конкретики. Вы сказали на Морской коллегии, что иностранные суда придут на российские реки через 3–5 лет. Можно об этом поподробнее?

– К нам давно летают самолеты зарубежных компаний, в перспективе будут их поезда приходить (финский «Сибелиус» уже давно курсирует) и, соответственно, речные суда. Мы закрываться не можем и, даже наоборот, должны приветствовать увеличение объемов перевозок на реке. Это дешево, удобно и экологично. Ни один вид транспорта не может сравниться с речным по названным трем позици-

ям. Но для этого надо создать условия на наших водных путях. Их пока нет, потому что речники всегда финансировались по остаточному принципу. И не надо забывать, что река – это большая опасность: чего стоят, например, наводнения. Большинство гидротехнических сооружений построены 40–50 и более лет назад, находятся на критически допустимом для безопасного судоходства уровне. Поэтому мы сейчас предлагаем максимально увеличить финансирование речного транспорта именно в части поддержания и развития гидросооружений. Мы поставили вопрос о введении платности при выполнении речных перевозок. С моей точки зрения, другого выхода у нас сегодня просто нет. При этом плату предполагается взимать лишь за обслуживание при прохождении шлюзов, когда, например, судно нужно поднять при прохождении каскада шлюзов на 40-метровую высоту. Мы попросили представителей речного бизнеса проанализировать этот вопрос, дать предложения с учетом своей рентабельности и т. д. К сожалению, бизнес отреагировал достаточно сдержанно, поскольку новые сборы, по мнению перевозчиков, не позволят кардинально изменить ситуацию. Конечно, мы понимаем, что в принципе финансировать содержание гидротехнических сооружений должно государство, но пока оно делает это на 35–40% от потребности. Поэтому надеемся, что бизнес все-таки нас поддержит. Это наиболее реальный путь к увеличению объема речных перевозок.

– А когда можно ожидать введения платности на реках?

– Мы не хотим, что называется, ломать кого-то через колено. Надеюсь, что в этом году вместе с речниками нам удастся найти взвешенный и взаимоприемлемый компромисс. Мы обсудили этот вопрос на Морской коллегии, но окончательное решение будем принимать, только согласовав его с перевозчиками.

За учебу !

– Игорь Евгеньевич, вероятно, Вы можете назвать и другие примеры непонимания в транспортном бизнесе тех инициатив, с которыми выступаете? Может быть, хотите сейчас обратиться к транспортному сообществу с какими-либо предложениями?

– Уверен, что будущее транспортной отрасли – это логистика. Пока, к сожалению, специалистов-логистиков у нас очень немного. Между тем если мы не будем уделять этому вопросу достаточного внимания, сюда придут иностранные компании. Мы уже договорились с МИИТ о наборе слушателей на специализированный курс обучения в рамках подготовки специалистов, где будут преподаваться основы логистики и государственно-частного партнерства. Уже разработаны методика и тематика лекционного курса. Надо понимать, что тот бизнес, которым мы привыкли заниматься сегодня, через 5 лет отойдет, устареет. Править бал будут крупные логистические компании. На Западе они уже есть, и только административными методами нам пока удастся удерживать их от мощной экспансии на наш рынок. Поэтому я бы хотел со страниц журнала «РЖД-Партнер» обратиться к бизнессообществу и сказать: «Будущее – за логистикой, наша поддержка будет оказана именно созданию логистических компаний».

– Вы, как Петр Первый, будете загонять транспортников учиться?

– Не загонять, а побуждать и мотивировать. А что делать? Правда, тогда учились в Голландии, а мы хотим это

осуществить в России. Но с первой лекцией выступит министр транспорта.

- Можно нам тоже поприсутствовать?
- Да, конечно. Но только в качестве обучаемых.

Из книги «И какие же русские не любили быстрой езды?»

ЧТО ЖЕ Я, ПО-ВАШЕМУ, БЛЕФОВАЛ, ЧТО ЛИ?!

Геннадий Фадеев, министр путей сообщения РФ в 1992–1996 и 2002–2003 гг., президент ОАО «РЖД» в 2003–2005 гг.

Спустя три года после отставки Фадеева я спросил его, действительно ли он верил в реальность планов по организации на действующей линии движения со скоростью 250–300 км/час? По мере развития диалога на эту тему Геннадий Матвеевич все более волновался, а под конец явно не смог скрыть того, что в его душе по этому поводу навсегда засела глубочайшая обида на то, что он волею интриг оказался практически обманутым. Вот эта часть беседы автора с Фадеевым, состоявшейся в августе 2008 года.

– Геннадий Матвеевич, Вы и сегодня считаете, что Ваш план был вполне правильным и выполнимым?

– А что же я, по-вашему, блефовал, что ли?! Да, я предлагал реальную модель. И Вы могли бы сегодня приехать ко мне на эту встречу из Питера уже на высокоскоростном поезде, если бы не было перечеркнуто то великолепное государственное решение, которое в 2005-м приняли в Германии и где было записано, что в I квартале 2008 года мы уже должны поставить российский высокоскоростной поезд на рельсы Москва – Санкт-Петербург. Подчеркиваю, это была великолепная встреча двух лидеров: Путин, Шредер, 400 журналистов – и мы говорили, что это должен быть российский поезд. И когда мы подписали это соглашение, я знаю, что «Сименс» очень заперевживал, ему надо было провести очень большую работу по реорганизации. Они же здесь у нас все изучили – на каких предприятиях, с кем надо объединяться, какими силами создавать и т. д. Да, там много решений в первом поезде вышло бы оттуда готовых, а остальное – наработывалось. А сегодня я вашей братии журналистской делаю большой упрек: а чего же вы замолчали, а почему вы не проревизовали мои слова, сказанные в ответ западному корреспонденту в присутствии двух президентов? Он меня там спросил: «Господин Фадеев, а Вы не ошибаетесь, что успеете за три года сделать поезд?» Я сделал маленькую паузу, подумал и сказал: «Если мне не помешают, сделаем быстрее». Это вызвало огромное оживление в зале и в президиуме.

– То есть Вы уже тогда намекнули, что Вам могут помешать?

– Я не намекал, а я знал этих оппонентов. Знаете, такие контракты – они же многого стоят, но только не для Фадеева. Представить себе, что потом заплатить €1,5 млрд за восемь поездов «Веларо»! Да что же это? И я сегодня абсолютно уверен: да, по этой инфраструктуре пойдут зарубежные поезда, но нам только этого и не хватало.

– А Вы и сейчас уверены, что и инфраструктуру под высокоскоростное движение подготовили бы?

– Вы в курсе или не в курсе, что в то время сотни ученых сели за парты за разработки технических параметров?!

Каждый метр, каждый километр линии Санкт-Петербург – Москва был взят за разработку по принципу: что надо здесь сделать, как надо сделать, чем надо сделать и т. д. Мне Беседин Иван в то время говорил, дескать, Геннадий Матвеевич, Вы зайдите, посмотрите, какой настрой, люди жаждут, ученые – они же много знают, много разрабатывали, что-то писали и вот вдруг – им реально оплачена работа, причем она же подконтрольна и т. д.

– И Вы считаете, что можно было, как Вы первоначально говорили, за 2 часа 40 минут доехать? Это же на многих участках нужно было под 300 км/час разогнаться.

– Реально надо было ехать 200 км/час. Вы поделите 650 на 200 – это получается три часа с чем-то, с копейками. Вот 3 часа для линии Санкт-Петербург – Москва и надо. Ну, лучше, конечно, 2 часа 59 минут. Но если и 3 часа 17 минут из центра в центр приехать, от метро до метро – это решение вопроса. В 2008 году можно было бы ехать уже на многих участках свыше 250. 300 – пока нет. Там же вопрос на вопросе, понимаете, вопрос на вопросе. Это же, например, энергоснабжение, новый принцип подвески контактного провода. У нас сегодня КС-200 еще не везде стоит. А это 250. – То есть Вы все-таки действительно убеждены, что все запланированное было реально.

– А почему бы Вам вопрос не задать так: а на чем Вы базировались, почему у Вас такая уверенность была? Было ли это Ваше личное или коллегиальное решение? Вы с кем-то совместно это решили? То есть на какой базе Вы стояли, принимая это решение? Или Вы можете спросить в личном плане: вот, дескать, Геннадий Матвеевич, мы проследили Вашу биографию, где Вы работали, и знаем, что вот это Вы в своей жизни могли, а это – не могли. И поэтому спрашиваем: почему это Вы подумали, что на сей раз смогли бы? Вот если бы Вы меня уличили таким образом, показали бы на примерах моей жизни, что мне это заведомо не суметь было сделать, тогда я бы, наверное, признал, что да, действительно слукавил. Но нет, я был убежден, что прав. У меня же перед глазами все перегоны этой линии как живые стоят. Все перегоны. Да и немцы, проехав на нашем ЭР-200, сказали, что лучшего в мире полигона для высокоскоростного движения просто нет. Какой смысл было строить планы по новой ВСМ в тех условиях, в которых мы оказались, и сочинять миф, что у нас много денег? Это миф, их много не бывает, разумное их направление на какие-то цели вполне возможно. Вообще говоря, когда кто-то заявляет, что вот эту линию надо опять отдать для грузового движения и тогда, дескать, кружность ликвидировать, тут, конечно, ничего нового нет. Много ума не надо, чтобы такую линию, куда столько уже вложено, дать под грузовое движение и расколошматить ее через два года. Наоборот, надо убирать из Санкт-Петербурга сортировочные станции, они же в центре города стоят! Кошмарные площади, стоимость земли какая! Дешевле вынести переработку грузопотоков, они не нужны там, поскольку это грузы не для города. Вычистить, обойти, расположить сортировку до Санкт-Петербурга, где-то, скажем, в Волховстрое. И раньше такие проработки были. Вот что надо делать, а Петербург отдать пассажирскому комплексу. Сделать действующую дорогу пассажирской – вот это ведущая идея для линии Санкт-Петербург – Москва. И тем более что касается Юга, то строить туда отдельную скоростную

линию – это мало не покажется. Гигантские суммы. И то, что с моим проектом мы пережили траурный день, ну что ж, в жизни страны всякое бывает.

– Ну, это понятно...

– Одну секунду, что Вам понятно-то?

Что создали в РЖД теперь уже акционерное общество «Скоростные магистрали», вошли туда с 1 млн рублей уставного капитала и тремя работниками? И вот они сегодня будут реанимировать все то, что там до них похоронили, закопали? Что этим занимаются такие великие ученые, которые вообще к железнодорожному транспорту никакого отношения не имеют? И вот якобы все что-то делается... Вот это, что ли, понятно-то?

– Геннадий Матвеевич, а как так получилось, что в 2004 – первой половине 2005 года правительство как бы поддерживало оба проекта – и строительство ВСМ, и реконструкцию действующей линии? Это же все-таки некое противоречие.

– А что вообще можно сказать про людей, которые тебе обещали – и не сделали? Про тех, которые успехов в жизни не своими мозолями достигают. А вот мне нигде появиться не стыдно, будь то Дальний Восток, Север или Калининград – и везде меня сразу узнают, подходят, здороваются, приветствуют. Для меня это всегда было самой высокой оценкой в жизни. А почему меня все знают? Я думаю потому, что где бы я ни работал, я все делал для человека и всегда говорил правду. Вот – правда, правда и правда. Я всю страну прошел, жизнь прожил и нигде не наврал. Поэтому, отвечая на Ваш вопрос, я еще раз вспоминаю слово в слово то, что говорил в Ганновере. И в своей книге я так и написал: «На вопрос: «А Вы сделаете?» – я ответил: «Сделаю, если не помешают». А дальше написал: «Помешали».

– А Вы в данном случае что конкретно все-таки имеете в виду?

– А то, что вот были соглашения – и как будто этого не было. И вопроса мне никто не задал, дескать, прокомментируйте, пожалуйста, Вы что, ошиблись или тут что-то не так? Вот и все, нет вопроса.

– Было сказано на официальном уровне, что принимались непродуманные технические решения. Я вот Вам тоже «слово в слово» говорю.

– Это можно было бы принять, если бы так сказал вышестоящий по отношению ко мне. Премьер или на правительстве сказали. Это бывает, что допущена непродуманность. Вот Николай Емельянович ратовал в свое время за то, что надо строить мост на Сахалин. Он же выступил на правительстве, подробно остановился на своих предложениях и сказал так, что вот это, дескать, проверка вас тут на вшивость, кто вы такие и насколько вы зря здесь сидите. Он вошел в эту тему и в эту роль, почувствовал, что надо туда строить мост, но ему сказали, что это ошибка. И не только здесь в Москве сказали, а и там, где он пытался строить, в Хабаровском крае были категорически против. Я к чему это говорю – да, бывают ошибки, у меня же никто не нашел ошибок! И я же не один принимал это решение. Коллегия принимала! И я их пофамильно Вам могу назвать – и тот же Беседин, и Лапидус, и Гапанович, и другие, – они же упивались, что вот наконец-то настоящее дело. Все те люди. Я никого не заставлял, боже упаси.

Берем какое-то техническое решение, тот или иной узелок – его же всегда кто-то где-то разбирал, кто-то «да»

сказал или особое мнение имел, но это же коллективная работа специалистов. Мы определяли шаги: первый шаг, второй и т. д. Экономика, финансисты, технари и т. д. А если говорить конкретно о поезде, то ведь ответственность брала на себя та сторона за выполнение контракта. Причем на условиях российских. Я не покупал у них поезд, я его создавал вместе с ними. Я делал правильно.

– Мне все-таки не совсем понятна логика поведения в этом деле причастных. Президент страны поддерживал тот контракт, который вы подписывали в Ганновере. Значит, была заранее проведена большая работа...

Я ИХ ПОФАМИЛЬНО ВАМ МОГУ НАЗВАТЬ – И ТОТ ЖЕ БЕСЕДИН, И ЛАПИДУС, И ГАПАНОВИЧ, И ДРУГИЕ, – ОНИ ЖЕ УПИВАЛИСЬ, ЧТО ВОТ НАКОНЕЦ-ТО НАСТОЯЩЕЕ ДЕЛО

– Ну о чем Вы говорите! Прежде чем вынести этот вопрос на встречу двух глав государств, в МИД, Минэкономразвития, Минтрансе, правительстве – все это прошло.

– То есть все было проговорено, продумано, согласовано...

– Да, да, да.

– Ну а потом – вдруг все это как-то без особых проблем нивелировалось. Мне это не совсем понятно. Видимо, и Вам тоже.

– Нет, а мне понятно. Мне очень понятно. Я же сказал, что это – очень дорогой проект. Он очень дорого стоит. Больше я Вам к этому ничего не добавлю. Я все сказал.

– Но если поддержал президент страны...

– А президент что, должен отвечать за каждый наш шаг, что ли? Он поддержал идею. Он поддержал направление.

– Но потом скорректировал свою позицию.

– Значит, ему изложили другую точку зрения, наверное, так, я же не знаю! Это уже вопрос к президенту. Почему Вы его ему не зададите? Президенту или премьеру задайте. Или министру транспорта. Вот у нас и жизнь поэтому такая. А почему?

Потому что вот эти смены, непостоянство, непродуманность. Если мы вчера приняли решение, то завтра оно будет отменено, не глядя на то, что там стояли главы двух государств. Я вот, конечно, этого действительно не понимаю, это не укладывается в моем понимании жизни. И я Вам скажу, что я об этом президенту сказал. Он много для меня сделал, я его уважаю, но я ему сказал про это.

Из книги «И какие же русские не любили быстрой езды?»

ОБЪЕКТИВНЫЙ ПРОЕКТ С СУБЪЕКТИВНЫМ ФАКТОРОМ

Ана толий За йцев, начальник Октябрьской железной дороги в 1987–1996 и 1997–1998 гг., министр путей сообщения РФ

в 1996–1997 гг. О некоторых аспектах проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва мы беседуем с одним из его главных инициаторов.

– Анатолий Александрович, Вы стояли у истоков идеи создания ВСМ еще в конце 1980-х годов. Каким образом у Вас вызревала эта тема, в связи с чем?

– Когда в 1987 году я был назначен начальником Октябрьской дороги и стал вникать в проблемы, которые



мне были не видны с предыдущих позиций, например, начальника Мурманского отделения, то, конечно, на первое место выходил вопрос: что делать с линией Ленинград – Москва. Здесь был уже запредельно густой график движения, причем самых разнородных поездов: дальние пассажирские, электрички, грузовые, вывозные и т. д. Все это на одной линии, и было понятно, что так мы не сможем уже в ближайшее время не только развиваться, но и попросту гарантировать безопасность. Между тем еще до меня была разработана такая толстая папка материалов – план мероприятий для повышения скоростей и организации высокоскоростного движения между Ленинградом и Москвой. В 1984 году здесь был запущен поезд ЭР-200, развивавший на ряде участков скорость 200 км/час, но ходил он только раз в неделю и понятно, что проблемы это не решало. Учитывая, что в то время нельзя было говорить ни о каком капитале, кроме как о государственных капитальных вложениях, мы все наши взоры обращали на Госплан и давали туда предложения. Правительство понимало, что нужно что-то делать, поэтому проводилось много всяких совещаний, на которых железнодорожники докладывали, что они уже свою пропускную способность исчерпали и необходимы инвестиции в развитие. И, конечно, мы крайне обрадовались, когда в конце 1988 года появилось постановление Совета министров, утверждавшее государственную научно-техническую программу «Высокоскоростной экологически чистый транспорт». Там была, в том числе, и подпрограмма по железнодорожному транспорту, предполагавшая проработку высокоскоростной линии на полигоне Москва – Сочи и Крым. Мы были несколько озадачены, почему в проект не попал участок Ленинград – Москва, стали обращаться по этому поводу в МПС и другие органы власти – и нас услышали.

А затем, в начале 1990-х, трассу Москва – Юг решили отложить до лучших времен, а строить именно ВСМ между столицами.

В сентябре 1991 года президент России Борис Ельцин подписал указ о создании высокоскоростной магистрали, и уже в конце того же года для реализации этого проекта была образована компания РАО «Высокоскоростные магистрали».

– После создания РАО «ВСМ» Вас вскоре назначили председателем его наблюдательного совета, то есть совета директоров. А почему не Г. М. Фадеева, который в качестве первого заместителя министра путей сообщения с 1988 года как раз и курировал этот вопрос, более того, был активным сторонником ВСМ и без преувеличения флагманом в этой сфере?

– Тут все очень субъективно. Я думаю, что это была его обида.

– На что же он обиделся?

– Он это никогда не формулировал. Но если уж говорить начистоту, то я собственными руками принес ему проект постановления правительства о назначении его председателем наблюдательного совета. Я сказал: «Мы сами все проведем, только дайте свое согласие». Но он положил это в стол, так и не сказав ни да ни нет.

– А у Вас к этому времени уже была некая инициативная группа?

– Мы на Октябрьской дороге в начале 1990-х годов понимали, что раз плановая система уже не действует, а осуществляется переход к рынку, то деньги от государ-

ства на строительство ВСМ мы вряд ли получим. Тогда я как начальник дороги и мои заместители пришли к выводу, что нам надо создать при дороге коммерческую компанию, которая занималась бы привлечением денег и разработкой этого проекта. Стали искать, кто бы мог эту работу осилить. Мы понимали, что нужен человек, который был бы вхож в оборонную промышленность, потому что в то время как раз оборонщики держали в своих руках и мощности, и технологии, и кадры, и все прочее. После долгих обсуждений мы вышли на Алексея Алексеевича Большакова. Он дал согласие. Я не знаю точно, почему он согласился и не захотел далее работать в мэрии заместителем Анатолия Александровича Собчака и руководителем комитета по экономике. Я эти детали не знаю. Но для нас это была находка, потому что он был выходцем с оборонной промышленности и к тому же уже прошел школу государственного управления. И когда он занялся идеей строительства ВСМ, то поставил вопрос шире, что создаваемая компания должна быть не дочкой Октябрьской дороги, а самостоятельным общероссийским акционерным обществом. Ему удалось провести соответствующий указ президента и другие документы. Это заслуга Большакова. Он занимался этим конкретно, как говорится, топтал сам все коридоры.

Затем на заседании Думы мы вместе докладывали о наших планах и, в общем-то, получили согласие. Кто-то даже сказал так: вот единственное предложение не разрушать, а что-то создавать, мы должны это поддерживать. Потом у нас было множество всяких слушаний и везде в основном мы получали поддержку. Но для Фадеева имя Большакова стало просто негативным нарицательным понятием, это правда.

– Он считал, что указ президента был подписан как бы в обход его, а РАО «ВСМ» создавалось фактически помимо него, потому и обиделся?

– Никто в обход его ничего не делал. Его позиция как сторонника ВСМ была всем хорошо известна, и все делалось в то бурное революционное время только для того, чтобы на уровне главы государства принять положительное решение. У нас же в России все всегда зависит от первого лица. А Фадеев тогда даже еще не был министром, к тому же виза союзного министра на указе президента Российской Федерации вообще в правовом смысле не требовалась, потому что там уже был образован российский Минтранс, руководство которого и занималось этим вопросом. Что же касается Фадеева, то он после создания РАО «ВСМ» обосновывал свою отрицательную позицию тем, что высокоскоростная дорога в сложившихся условиях не нужна, потому что пассажиропотока нет, и лучше снимать грузовое движение на другие направления, а существующую линию Петербург – Москва модернизировать и пустить здесь высокоскоростные поезда. Эта точка зрения и возобладала, хотя она, конечно, изначально была тупиковой.

– Среди противников ВСМ была также весьма агрессивно настроенная группа ученых во главе с А. В. Яблоковым, назначенным руководителем общественной экологической экспертизы.

Как Вы относитесь к этой истории?

– Яблоков потом ведь все-таки проговорился и сказал: дайте нам денег – и мы проведем экспертизу. И это было заявлено публично. А серьезных доводов против ВСМ у них

не было и быть не могло. Нельзя же серьезно относиться к тому, что после прокладки дороги погибнут все лягушки в округе. Мы же говорили, что проведем трассу так, чтобы она ни болотам, ни миграциям животных не мешала. Но Яблоков ничего не хотел слушать, его позиция была попросту неконструктивна. По всей видимости, он выполнял чей-то заказ. Но в публичной дискуссии он всегда проигрывал, а поэтому выступал часто из-за спины, чтобы не было оппонентов. По телевидению вещает, а оппонента нет. Однако на различного рода слушаниях принимались, как правило, положительные решения, вопреки его позиции.

– Со стороны группы Яблокова выдвигались ведь и конкретные возражения и предложения?

– Да, но мы говорили, что все возможное будет учтено в проекте, и оно действительно учитывалось, прорабатывалось.

– То есть Вы утверждаете, что проектировщики и сотрудники РАО «ВСМ» были готовы конструктивно сотрудничать с «оппозицией»?

– Безусловно. Мы никогда не заводили дело в тупик. Более того, мы им честно говорили, что, например, за эту работу мы вам платим сейчас из средств РАО «ВСМ», а за ту – заплатим тогда, когда получим деньги на реализацию проекта, когда у нас будет что тратить.

– В прессе по поводу ВСМ шла негативная кампания, особенно накануне каких-либо выборов. Как Вы к этому относились?

– Думали: ну что ж делать? Бесятся – и пусть себе. Ведь руководство всех субъектов Федерации в районе прохождения дороги этот проект поддерживало. Понимаете, в этом было что-то донельзя неестественное: бороться против такого, казалось бы, блага – высокоскоростной дороги в условиях российского бездорожья. Видимо, время было такое, когда многие вышедшие из грязи в князи стремились во что бы то ни стало себя проявить, заявить о себе. Но история все расставляет по местам.

– Какая предполагалась основная инвестиционная схема строительства ВСМ?

– Мы понимали, что бюджет пуст и надо действовать по принципу создания первой российской железной дороги Петербург – Москва, когда правительство брало займы.

Мы считали, что схема должна быть такая: делается заем – и на эти средства создается транспортный продукт, далее идет его капитализация, под него выпускаются ценные бумаги, которые привлекают деньги. Создается второй продукт – опять капитализация, бумаги, привлечение средств. Например, построили дорогу до Новгорода, запустили, построили первые вокзально-коммерческие комплексы, которые стали давать доход, строим дальше, запускаем новые объекты. И таким образом дорога должна была бы принадлежать тому, у кого в руках ценные бумаги.

То есть она могла быть и государственной, но по ценным бумагам надо платить. Государство должно быть только гарантом, это не бюджетные деньги. Так сначала все и шло. Уже приступили к подготовке участка Санкт-Петербург – Новгород, в Петербурге начали строить вокзал, были запущены все необходимые финансовые инструменты, заключены многие договоры. Но дефолт 1998 года всю эту схему обрушил, а государство затем не предприняло никаких шагов для ее восстановления. А это могло сделать только государство.

– Второй сюжет всей этой эпопеи – проект высокоскоростного поезда «Сокол». Совсем было уже построили, но тоже забросили. Как лично Вы относились к идее создавать такие поезда в России?

– Я к этому относился блестяще, полностью поддерживал и являлся непосредственным участником проекта. Мы приняли решение, что это должен быть не поезд с локомотивом, а электропоезд с распределенной тягой. При этом смысл заключался в том, что все, что только возможно, мы будем строить сами, а то, чего не можем, привлечем с Запада. И в принципе поезд уже был построен и развивал скорость 236 км/час. Если бы не прекращение финансирования со стороны МПС, то у нас был бы свой высокоскоростной поезд, свое высокоскоростное локомотивостроение. А так теперь довольствуемся покупкой продукции иностранных фирм.

– Вы считаете, что не надо было прекращать этот проект?

– Я считаю, что прекращение проекта было глубочайшей глупостью, если не сказать более жестко. Это проект, загубленный по субъективным причинам. Если бы министр путей сообщения Г. М. Фадеев поддержал «Сокол», поезд бы, безусловно, состоялся.

– В 2005 году Фадеев поставил задачу на действующем главном ходу Санкт-Петербург – Москва достичь скоростей до 300 км/час, чтобы время в пути составило 2 часа 40 минут. По-вашему, это было выполнимо?

– Нет, технически на существующей линии это невозможно по целому ряду причин: род электротона, множество кривых, населенность линии и др.

– Мне один из экспертов, близко стоявших в свое время к РАО «ВСМ», сказал, что этот проект был как бы дымовой завесой, в то время как за ней шел процесс первоначального накопления. Вы не согласны с этим?

– Нет, конечно. Совершенно. Накопить там было еще не с чего. Я, например, как председатель совета директоров за эту работу не получал ни копейки. Ну какая там завеса, если этот проект разрабатывался еще с советских времен, прошел все необходимые обоснования, экспертизы и т. д.!

– То есть в принципе это был нормальный проект и не вина тех людей, которые им занимались, что с первой той попытки построить дорогу не удалось?

– Абсолютно. Проекту не повезло со временем и с некоторыми задействованными в эту орбиту людьми. А дорога эта объективно необходима и все равно будет построена, в этом нет никакого сомнения. Конечно, мне, например, обидно за тех моих товарищей, которые занимались конкретно проектом. А те, кто не верил в него, значит, просто не верил в возрождение России. Помню слова мне в укор: «Вы заложили \$30 за билет ВСМ от Питера до Москвы. Кто и когда сможет такие деньги платить?» Платят, и давно платят, и тысячу долларов платят за купе с ванной.

В итоге нанесен огромный ущерб экономике России выведением грузового движения с удлинением пробега грузов на 400 км, и при этом не решена проблема высокоскоростного движения между Санкт-Петербургом и Москвой. В ПГУПС подсчитали, что дополнительная нагрузка на экономику страны из-за удлинения маршрута грузовых поездов такова, что каждые 4 года можно было на эти деньги создавать ВСМ Санкт-Петербург – Москва. Как же можно было всего этого не чувствовать? Не предвидеть? Не понимаю.

Продолжение следует.



Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
22-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2016				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
Производители железнодорожной продукции и услуг				1 - 4
Россия / Пензенская область	Пенза	ОАО "ЭЛЕКТРОМЕХАНИКА"	+7 (8412) 209-000, 8-800-700-98-02	1
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	2 - 3
Россия / Курганская область	Шадринск	ОАО "Шадринский автоагрегатный завод"	+7 (35253) 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77	4
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	МЕТAPROM.RU / BOARD-RAILWAY	+7 (3843) 71-63-41	4
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ'2016				5
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
Подвижной состав, запчасти, ремонт				6 - 14
Россия / Ярославская область	Ярославль	ООО "Транспортные энергетические системы"	+7 (4852) 75-94-50, 72-46-48	6 - 7
Россия / Республика Татарстан	Нижнекамск	ОАО "Нижнекамскнефтехим"	+7 (8555) 37-93-23/58-18/75-11/57-80/79-87	8 - 9
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	10 - 11
Россия	Москва, Зеленоград	ООО "НПК "ТЕХНОВТУМ"	+7 (495) 662-59-38	12
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	+7 (34369) 4-99-62, +7-912-656-21-36	13
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО "Промышленный транспорт"	+7 (351) 211-32-97, 904-21-85, 904-23-25	13
Россия / Калининградская область	Калининград	ООО "ЛСЕГ-Сервис"	+7-981-452-04-04; +7 (4012) 58-02-06	13
Россия	Москва	ООО "ТРАНСЛАЙН-СТРОЙ"	+7 (495) 788-78-45, +7 (903) 129-07-10	14
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭлТехПрод"	+7 (8352) 54-00-80, 29-44-00	14
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	МЕТAPROM.RU	+7 (3843) 71-63-41	14
8-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОПРОДУКЦИИ И МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ МЕТАЛЛСТРОЙФОРУМ'2016				15
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
Материалы и оборудование для ВСП				16
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "ПроектСнаб"	+7 (3435) 41-69-55, 41-25-69	16
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27	16
Справочная информация				17 - 44
3-й ЕЖЕГОДНЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ «ТЕРРИТОРИЯ NDT 2016». ПОСТ-РЕЛИЗ				17 - 19
Россия	Москва	Дирекция РОНКТД	+7 (499) 245-56-56, +7 (499) 246-88-88	
X МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2013". ПОСТ-РЕЛИЗ				20 - 21
Россия	Москва	Выставка "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-4412	
МИРОВОЙ ОПЫТ ОРГАНИЗАЦИИ ПРИГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ				22 - 28
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
Мониторинг состояния промышленности на основе индексов ИПЕМ Март 2016 Основные выводы				29 - 34
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
Железные дорожники о себе и реформах				35 - 40
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
Прайс-лист / Содержание				41 - 44
Россия	Москва	Редакция Железнодорожного журнала "ДЕПО"	+7 (495) 765-73-16	
20-я Центрально-Азиатская выставка "Транспорт и Логистика" Транзит-Казахстан 2016				3-я сторона обл.
Казахстан	Алматы	Выставка "Электроника-Транспорт"	+7 727 2583434	
5-я Международная выставка транспортных и логистических услуг для предприятий МеталлТрансЛогистик'2016				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

Стоимость публикации рекламной информации в журнале зависит от занимаемой площади.
 При размещении модульной рекламы, бесплатно предоставляется публикация строчной рекламы (подробнее ниже, в прайс-листе).

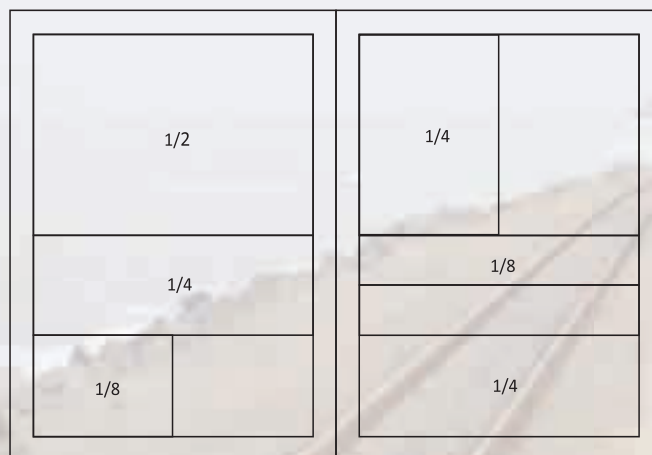
Образец заполнения строчной рекламы:

Наименование	Чертеж изделия (если есть)	Ед. изм.	Цена (руб)	Компания	Телефон

Размеры модулей в мм:

Вы можете предоставить для печати собственный макет или прислать информацию для разработки макета нашими специалистами.

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28
 1/4 полосы 88x122, либо 180x59
 1/2 полосы - 180x122
 1 полоса - 180x250



Требования к макетам:

- Программы Adobe Photoshop, Illustrator.
- Разрешение 300 dpi, цветовая модель CMYK
- Шрифты перевести в кривые.
- Текст по картинке полужирный не менее 7 пунктов.
- Черный - запечатывание по верху.
- Сумма красок в тенях не более 320%.
- CorelDraw не является подготовленным к печати документом, и подлежит доработке.

В случае, если макет будет разрабатываться нашими специалистами, вам нужно лишь определиться с его размером, прислать текстовое наполнение в произвольной форме, контактную информацию, логотип и фотографии (если есть такая необходимость), а также указать примерную цветовую гамму или стиль.

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.

Прайс-лист на размещение рекламы (цены указаны в рублях с НДС)

Модульная реклама / статья			Бонус (строчная реклама)	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	8'750	10	750
1/2 полосы	180*122	15'400	20	850
Полоса	180*250	26'950	40 + перс. рассылка	950

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

Рекламодателям журнала предоставляется бесплатная услуга – размещение персональной страницы в ТОПе предприятий и еженедельная рассылка рекламной информации по собственной базе электронных адресов (более 50'000)

При единовременной предоплате 2-х публикаций	СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ подробнее на стр. 44
При единовременной предоплате 3-х публикаций	
При единовременной предоплате 5-и публикаций	
При единовременной предоплате 10-и публикаций	



БАННЕРНАЯ РЕКЛАМА НА САЙТЕ

Сквозное размещение (на всех страницах сайта)

Размер 140*60 (jpeg - статический, gif - динамический)

Размещение в левом вертикальном блоке

Разработка jpeg баннера от 400 руб, gif баннера от 1'500 руб

Стоимость 5'000 руб./мес. (при единовременной оплате трёх месяцев, в четвертом размещение **бесплатно!**)

В подарок участие в еженедельных рассылках + месяц в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени

Электронные рассылки

Предлагаем воспользоваться рассылкой объявлений по базе электронных адресов предприятий, связанных с железнодорожной отраслью промышленности (более 50 000)!

Все адреса получены путем регистрации новых подписчиков на сайте издания, работы на различных тематических железнодорожных выставках, а также силами собственной службы маркетинга.

Практика показывает, что такой способ передачи информации является одним из самых эффективных.

1. Еженедельные рассылки

- проводятся по воскресеньям
- содержат ссылки на персональные страницы компаний Заказчиков, на которых вносятся требуемые изменения
- при заказе рассылки бесплатно предоставляется размещение персональной страницы компании Заказчика в ТОПе каталога предприятий
- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок	
1'900	1 еженед. рассылка	1 неделя в ТОПе компаний	+ бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
3'300	2 еженед. рассылки	2 недели в ТОПе компаний	
4'300	3 еженед. рассылки	3 недели в ТОПе компаний	
5'000	4 еженед. рассылки	1 месяц в ТОПе компаний	

2. Персональные рассылки

- услуга единовременная, оказывается в заранее согласованный с Заказчиком день
- проводятся с понедельника по четверг (по пятницам в случае срочной необходимости) в две очереди: с 6:00 до 14:00 и с 14:00 до 20:00 (время указано приблизительное, т.к., скорость рассылки напрямую зависит от размера отправляемого письма)
- содержат информацию исключительно о компании Заказчика
- при заказе бесплатно предоставляется размещение персональной страницы компании Заказчика в ТОПе каталога предприятий
- для оформления и последующего согласования с Заказчиком образца письма персональной рассылки нам необходимы:
- тема письма
- текст письма (информация, которую вы хотите довести до сведения адресатов)
- контактная информация (для обратной связи)
- по желанию логотип, фотоматериалы, прайс-лист и т.д.

ВАЖНО! Объем письма не должен превышать 200 Кб (при необходимости включить в письмо большое количество фото-и-видео материалов, вложенные файлы будут заменены на ссылки для скачивания, а сами файлы размещены на персональной странице компании Заказчика)

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

Стоимость (руб.)	Скидка	Услуга	В подарок
6'600	-	1 перс. рассылка	месяц еженедельных рассылки + месяц в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
11'880	10%	2 перс. рассылки	
16'830	15%	3 перс. рассылки	
21'120	20%	4 перс. рассылки	

Предусмотрены специальные условия и скидки при заказе рассылки на квартал, полугодие и год.

3 месяца - скидка 10%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
17'820	3 перс. рассылки	3 месяца еженедельных рассылки + 3 месяца в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
32'076	6 перс. рассылки	
45'441	9 перс. рассылки	
57'024	12 перс. рассылки	

6 месяцев - скидка 15%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
33'660	6 перс. рассылки	6 месяцев еженедельных рассылки + 6 месяцев в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
60'558	12 перс. рассылки	
85'833	18 перс. рассылки	
107'712	24 перс. рассылки	

12 месяцев - скидка 20%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
3'360	12 перс. рассылки	1 год еженедельных рассылок + 1 год в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
114'048	24 перс. рассылки	
161'568	36 перс. рассылки	
202'752	48 перс. рассылки	

СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ

скидки и подарки КРУГЛЫЙ ГОД!

Компаниям, планирующим продолжить, либо начать сотрудничество с нашим изданием, предлагаем принять участие в акции, которая позволит значительно сэкономить рекламный бюджет и при этом получить максимальный эффект от вложенных средств.

Мы предлагаем:

- Публикацию в журнале с возможностью ежемесячного обновления информации
- при этом бесплатно предоставляется рекламная площадь в журнале для размещения актуальных прайс-листов
- гарантированное участие во всех специализированных выставках и конференциях, в которых запланировано наше участие в качестве информационного партнера.

БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка

- размещение персональной страницы вашей компании в ТОПе каталога предприятий на сайте журнала в соответствующем профилю деятельности разделе, с возможностью еженедельного обновления информации
- еженедельные и персональные электронные рассылки по собственной базе электронных адресов предприятий железнодорожной отрасли промышленности, количество которых зависит от выбранного варианта сотрудничества

При единовременной предоплате 3-х публикаций скидка 10%

Стоимость 1-й публикации (без скидки)		Стоимость публикаций на квартал		Экономия	В подарок персональные электронные рассылки (более 50'000 адресов)		Итоговая экономия
		без скидки	к оплате со скидкой		кол-во рассылок	сумма бонуса	
1/8 полосы	5 000	15 000	13 500	1 500	1	6 600	8 100
1/4 полосы	8 750	26 250	23 625	2 625	2	13 200	15 825
1/2 полосы	15 400	46 200	41 580	4 620	3	19 800	24 420
1 полоса	26 950	80 850	72 765	8 085	4	26 400	34 485

При единовременной предоплате 5-и публикаций скидка 15%

Стоимость 1-й публикации (без скидки)		Стоимость публикаций на квартал		Экономия	В подарок персональные электронные рассылки (более 50'000 адресов)		Итоговая экономия
		без скидки	к оплате со скидкой		кол-во рассылок	сумма бонуса	
1/8 полосы	5 000	25 000	21 250	3 750	2	13 200	16 950
1/4 полосы	8 750	43 750	37 188	6 563	4	26 400	32 963
1/2 полосы	15 400	77 000	65 450	11 550	6	39 600	51 150
1 полоса	26 950	134 750	114 538	20 213	8	52 800	73 013

При единовременной предоплате 10-и публикаций скидка 20%

Стоимость 1-й публикации (без скидки)		Стоимость публикаций на квартал		Экономия	В подарок персональные электронные рассылки (более 50'000 адресов)		Итоговая экономия
		без скидки	к оплате со скидкой		кол-во рассылок	сумма бонуса	
1/8 полосы	5 000	50 000	40 000	10 000	4	26 400	36 400
1/4 полосы	8 750	87 500	70 000	17 500	8	52 800	70 300
1/2 полосы	15 400	154 000	123 200	30 800	12	79 200	110 000
1 полоса	26 950	269 500	215 600	53 900	16	105 600	159 500

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров!

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.



TRANSIT KAZAKHSTAN

*20 years
of success*

**20th Anniversary
KAZAKHSTAN INTERNATIONAL
TRANSPORT & LOGISTICS
EXHIBITION**

TRANSITKAZAKHSTAN

4-6 October 2016

Almaty, Kazakhstan

www.transitkazakhstan.kz

ORGANISERS:



Iteca (CIS and International companies)
Tel: +7 (727) 258 34 47;
E-mail: gulzana@iteca.kz
Project Manager: Gulzana Abdusharipova

IEC Atakent-Expo (Kazakhstan companies)
Tel: +7 (727) 275 09 11
E-mail: manager1@atakentexpokz.kz
Project Manager: Anara Kalidjanova

OFFICIAL SUPPORT:



Ministry of Investment
and Development of
the Republic of Kazakhstan



8-11
ноября

Москва, ВДНХ, павильон 75



В рамках
22-й Международной
промышленной выставки
МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2016

5-я Международная выставка
транспортных и логистических услуг
для предприятий ГМК

МЕТАЛЛ ТРАНС ЛОГИСТИК'2016

www.metal-expo.ru



Генеральный информационный партнер:
специализированный журнал
«Металлоснабжение и сбыт»

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