



ДЕПО

6 (71) 2016

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

ИЮНЬ-ИЮЛЬ

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 5

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 7 - 10

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 12

Сопутствующие товары и услуги

стр. 13



- ООО «Бомбардье Транспортейшн (Сигнал)» празднует 20-летие

стр. 13 - 14

- ИПЕМ: погрузка щебня на железной дороге в 2016 году выросла на 25%

стр. 15 - 20

- 15 лет реформы железнодорожного транспорта: результаты и перспективы – взгляд ИПЕМ

стр. 21

- Аналитическая записка к 15-летию структурной реформы на железнодорожном транспорте Российской Федерации

стр. 21 - 25

- ИПЕМ: потребность экономики в полувагонах снижается

стр. 27 - 37

- «ТрансРоссия» представила широкий спектр транспортно-логистических услуг, востребованных рынком. Пост-релиз

стр. 38

- Железные дорожники о себе и реформах

стр. 39 - 40



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

ПОЗДРАВЛЯЕМ С ЮБИЛЕЕМ ЕЛИСЕЕВА СЕРГЕЯ ЮРЬЕВИЧА!



8 июня 2016 года исполнилось 60 лет профессору, доктору технических наук Сергею Юрьевичу Елисееву

Елисеев С. Ю. – крупный отечественный учёный и специалист-практик в области систем управления железнодорожным транспортом и информационных технологий.

После окончания института инженеров железнодорожного транспорта Сергей Юрьевич начал свою трудовую деятельность на производстве, где прошел профессиональный путь от дежурного по станции до заместителя начальника - главного инженера Департамента управления перевозками Министерства путей сообщения Российской Федерации и в последствии ОАО «Российские железные дороги».

В этой должности, Сергей Юрьевич возглавлял и проводил работу по совершенствованию системы управления перевозочным процессом

по сети железных дорог, созданию и внедрению в эксплуатацию дорожных диспетчерских центров по управлению процессами перевозок, широкомасштабному и повсеместному внедрению автоматизированных, информационно-управляющих, аналитических и логистических технологий.

За время работы на железнодорожном производстве Сергей Юрьевич подготовил и защитил кандидатскую диссертацию по эффективному использованию грузовых вагонов стран СНГ и Балтии на железных дорогах России и докторскую диссертацию по построению и оптимизации функционирования международных транспортно-логистических систем.

После защиты докторской диссертации перешел на педагогическую работу в Российскую открытую академию транспорта (РОАТ) Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), где с 2007 года и по настоящее время работает в должности профессора кафедры «Эксплуатация железных дорог», передаёт свой богатый практический опыт молодежи.

Под его руководством и при его участии ведутся научные разработки по повышению эффективности использования подвижного состава, оптимальному размещению грузовых терминалов, совершенствованию системы обслуживания грузовладельцев, управлению грузопотоками и реформированию железнодорожной отрасли.

В настоящее время это заслуженный учёный в транспортной области. Им опубликованы монографии по совершенствованию системы управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте, развитию автоматизированных и информационных технологий, внедрению логистических технологий по эффективному управлению транспортными грузопото-

ками, оптимизации использования собственных грузовых вагонов перевозчиков и операторов, реформированию системы железнодорожного транспорта и другим научным и производственным направлениям.

Более 250 научных статей Сергея Юрьевича опубликованы в журнале «Вестник транспорта» и других ведущих транспортных изданиях страны.

Ценен его богатейший производственный, теоретический, научный и педагогический опыт, большой труд и личный вклад в дело развития и совершенствования комплексной транспортной системы нашей Родины, повышения эффективности перевозок грузов и пассажиров, снижения их себестоимости и развития экономики страны в целом.

Достижения, заслуги и труды Сергея Юрьевича широко известны в России и за ее пределами. Он заслуженно пользуется авторитетом и уважением в транспортной производственной сфере, среди ученых и преподавателей многих транспортных учебных заведений страны.

Сергея Юрьевича отличают большой творческий потенциал и высокое профессиональное мастерство. Трудлюбие и человеческие качества снискали ему заслуженный авторитет среди людей самого широкого круга, коллег по работе, друзей и знакомых.

Редакция железнодорожного журнала «ДЕПО» присоединяется к поздравлению журнала «Вестник транспорта» и благодарит Сергея Юрьевича за многолетнее и плодотворное сотрудничество!

Ваши работы вызывают повышенный интерес у транспортного сообщества, а гражданская позиция по вопросам реформирования и совершенствования транспортной системы - уважение.

Уважаемый Сергей Юрьевич!

**Примите самые искренние поздравления в связи с Вашим 60-летним Юбилеем!
Пусть Вам и дальше во всем благоволит и сопутствует удача.**

Желаем Вам крепкого здоровья, долголетия, счастья, радости, хорошего настроения, благополучия, процветания, всего самого наилучшего в жизни, дальнейших больших трудовых и творческих успехов и достижений в Вашем благородном, достойном и нелегком труде!

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 башмана, шт	480-00 руб.
Полос башмана, 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 ТЭ.30.35.40.126 (ТГМ4.35.40.138), 320*130*6 мм, шт	330-00 руб.
Наличник ТЭ.30.35.40.127 (ТГМ4.35.40.139), 200*50*6 мм, шт	147-00 руб.
Наличник ТЭ.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**

ЭЛЕКТРОМЕХАНИКА

КВАРТА - инструмент для контроля и оценки эффективности расхода топлива!

Система КВАРТА сертифицирована в Росстандарте и ОАО «РЖД» как средство измерения. Имеет возможность метрологической аттестации.

ОАО «Электромеханика»
 440052, г. Пенза, ул. Гоголя, 51/53
 Телефоны: (8412) 209-105, (8412) 322-129
market@elmeh.ru
<http://www.elmeh.ru>
 8-800-700-98-02
 (звонок бесплатный для РФ и Казахстана)

- Высокая точность измерений, не зависящая от качества топлива и наличия примесей
- Прямое измерение плотности топлива (расчеты в единицах массы)
- Выявление и регистрация сливов и перерасхода топлива на маршруте в режиме реального времени
- Низкая стоимость жизненного цикла
- Аналитика расхода топлива по каждому машиноисту, локомотиву и складу за любой период времени

Читателям журнала "ДЕПО" предоставляется скидка. Подробности по телефону (8412) 209-105

Достоинства системы учета топлива КВАРТА

- Является сертифицированным средством измерения
- Автоматическая привязка данных о приходе/расходе топлива к данным о поездках, зарегистрированным электронным скоростемером серии КПД-ЗП
- Межповерочный интервал 2 года
- Данные метрологически поверенной системы КВАРТА имеют юридическую силу

Автоматизированная система учета топлива АСУ-Т обеспечивает:

- Автоматизацию учета топлива на предприятии, в т. ч. на топливных складах
- Контроль расхода топлива во время любой технологической операции
- Учет влияния массы перевозимого груза и профиля путей на расход топлива на маршруте
- Интеграцию с системами мониторинга автомобильного парка предприятий
- Возможность диспетчеризации с привязкой к немасштабному плану путей предприятий

Приглашаем поставщиков транспортных систем мониторинга к сотрудничеству в сфере поставок и сервисного обслуживания локомотивного оборудования



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

Новое!!!

7317.000-01Ш
 7317.100-01Ш
 7317.200-01Ш
 P62.240.000-01Ш
 P62.131.000-01Ш
 AГ36.000-01Ш

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



ООО "Техноком-М"

ПРОИЗВОДСТВО И ПРОДАЖА ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ. ПОДРОБНЕЕ НА HTTP://ТЕННОКОМ-М.RU/

+7 (47545) 2-77-39, МОБ.: +7(910) 656-06-70
 TECHNOKOM_M@MAIL.RU, HTTP://ТЕННОКОМ-М.RU/
 393773, ТАМБОВСКАЯ ОБЛАСТЬ, Г.МИЧУРИНСК, УЛ.СЕРАФИМОВИЧА, Д.1

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
Рукава	1А-9ДГ94.9спч	шт	495,86	ООО "ТехноКом-М"	+7 (910) 656-06-70
Рукава	С425.50.72спч	шт	601,96	ООО "ТехноКом-М"	+7 (910) 656-06-70
Седло вып клапана	Д49.78.52-01	шт	2 200,00	ООО "ТехноКом-М"	+7 (910) 656-06-70
Клапан выпускной	11Д40.84.1спч4-4	шт	2 600,00	ООО "ТехноКом-М"	+7 (910) 656-06-70
прокладка КРАБ	М1698.02.100	шт	230,00	ООО "ТехноКом-М"	+7 (910) 656-06-70



МЕТАПРОМ.RU/BOARD RAILWAY
 ОДНА ИЗ СТАРЕЙШИХ И ПОПУЛЯРНЫХ ДОСОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ 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



АВАНТ-ТОРГ



КОМПАНИЯ «АВАНТ-ТОРГ» ПРЕДЛАГАЕТ:

- **ремонт путевой техники (МПП-4, МПП-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	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран	4300	шт	600	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран	4303	шт	1 400	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран	4200	шт	750	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран	4301	шт	850	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран	4302	шт	700	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран	4308	шт	1 400	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран	4313	шт	1 700	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран	254	шт	8 000	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран машиниста	394, 395	шт	13 000	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Клапан	Э155	шт	1 950	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
ЗПК		шт	850	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Рукава	P17	шт	750	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Рукав	369А	шт	1 500	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
КЛУБ (БИЛ, БЭЛ)		шт	по договоренности	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Манипулятор от АГД б/у		шт	100 000	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Форсунка АГС	8К.09.00.00-4К	шт	6 500	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Редуктор	348	шт	2 000	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Стартер	СТ-722	шт	20 000	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Генератор	Г-722	шт	20 000	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Электродвигатель	ДК309 МАУ-1 53кВт	шт	200 000	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Электродвигатель	Д31 У2 12 кВт	шт	200 000	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Гидромотор	МГ 112/32 У1	шт	25 000	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Головка кардана	А32	шт	1 300	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Вентиль	ВВ-32, 75	шт	1 600	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Регулятор	ЗРД	шт	7 000	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
УБТ 367		шт	по договоренности	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
ЗМД манжета		шт	по договоренности	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Насос масляный	2Д50	шт	26 000	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Сервомотор	2Д100.43.065	шт	19 000	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Воздухозамедлитель	134	шт	12 000	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Балочка центрирующая		шт	850	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Клин фрикционный	М116198.00.03	шт	860	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Компрессор	КТ 6	шт	250 000	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Колодка композиционная	25-610Н	шт	230	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Колодка вагонная тип С		шт	400	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Колодка вагонная	659.000	шт	200	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Помпа топливоподкачивающая	2Д100.32.010сб	шт	7 500	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Тяга регулируемая	634.46.010.40.399	шт	по договоренности	000 "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Насос системы смазки	55-318А-00	шт	19 500	000 "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65

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 ТЕПЛОВЗОВ
ОТ СОБСТВЕННИКА**

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

Наименование	Ед. изм.	Старая цена (руб.)	Новая цена (руб.)	Торг при осмотре
Тепловоз "ТЭМ-2", 1982 г.в.	шт.	8,700,000	8,000,000	
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	



**ЗАО «ЕНИСЕЙ
ЛОКОМОТИВ ГАРАНТ»**

ТЕЛ. +7-902-991-82-22
+7(391) 275-71-11, 243-14-66
E-mail: e-i-g@e-i-g.ru, сайт: www.e-i-g.ru



ПРОДАЖА ТЕПЛОВОЗА 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/з).
- 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 «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, БЗК.	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 (КПД-ЗП, ЭПК-150, ЗСЛ-2М, ТСКБМ-К, УКБМ, 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.	

Наименование	Виды работ	Цена руб.	Компания	Телефон
Ремонт тепловозов ТГМ-4 (4А, 4Б.)	СР, КР, ТО-2, ТО-3, ТР-1, ТР-2, ТР-3	Договорная	ЗАО «Енисей Локомотив Гарант»	8 (391) 2757111, 8(391) 2431465
Ремонт тепловозов ТЭМ-2, ТЭМ-15	СР, КР, ТО-2, ТО-3, ТР-1, ТР-2, ТР-3	Договорная	ЗАО «Енисей Локомотив Гарант»	8 (391) 2757111, 8(391) 2431465
Капитальный ремонт дизель генераторов	-	Договорная	ЗАО «Енисей Локомотив Гарант»	8 (391) 2757111, 8(391) 2431465
Ремонт путевых машин МПТ, МСШУ, СМ-2, ВПРС-02, АГД	СР, КР, ТО-2, ТО-3, ТР-1, ТР-2, ТР-3	Договорная	ЗАО «Енисей Локомотив Гарант»	8 (391) 2757111, 8(391) 2431465

Организация имеет производственно-ремонтные базы расположенные в г. Красноярск



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: stl_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

ТрансПрог

Тел.: (3435) 96-18-13, e-mail: info@transprog.ru, http://transprog.ru/

ЭКСПРЕСС ПОДГОТОВКА И ПЕРЕДАЧА ДОКУМЕНТОВ В ФАЖТ В ЭЛЕКТРОННОМ ВИДЕ

МЕТАПРОМ.RU -
КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

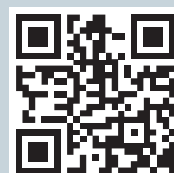
13-я Международная выставка

16-18 Ноября 2016

Узэкспоцентр, Ташкент, Узбекистан



www.trans.uz





ПОСТОЯННЫЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА СКЛАДЕ

ООО «ПроектСнаб» предлагает

МАТЕРИАЛЫ ВСП:

- Рельсы для железных дорог широкой колеи Р65Т1 Р50Т1 Р65Н Р50Н
- Рельсы для жд путей промышленных предприятий РР65Т РР65Н РЛ50Т РР50Н
- 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-tagil.ru, www.ubtrade.ru

Наименование продукции	Количество		Цена с НДС, руб.	Компания	Телефон
	тн	шт			
Рельсы КР70 (м/д 11,0м НТМК) 29.04.2016	36,702	72	84 000,00	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР80 (м/д 10,0м ЗСМК) 27.05.16	21,199	33	80 000,00	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР120 (м/д 11,0м НТМК) 29.02.16	11,510	9	78 000,00	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР120 (м/д 11,0м НТМК) 29.04.2016	7,680	6	78 000,00	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р18 8,0м без отв Енакиевский МЗ 29.03.16	16,280	110	72 500,00	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8,0м без отв Азовсталь 23.05.16	20,613	104	72 500,00	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р43 12,5м с отв ДМЗ 2015г.в. 30.05.16	23,559	42	68 000,00	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р65Т1 12,5м с отв ЕВРАЗ НТМК 11.09.15	9,618	12	48 500,00	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69

ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ

Обустройство компактных объектов метроостанов, 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 (медная шина - 1 шт, пластины - 2 шт, болт М16*80 с гайкой М16, шайбой 16 и гровер 16, цинк - 8 шт)	компл	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27
Накладна стыковая контактного рельса из электропроводящей стали 10895, цинк	штука	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27
Отводы концевые 1/30 ПП-5.718.00.001 и 1/25	штука	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27
Штырь маятниковый к подкладке тип «Метро»	штук	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27
Электросоединители контактного рельса СКР-120, медный, ходового рельса СХР-120, на заказ СПП, СПЯ и др.	штука	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27

ОБЩЕСТВО С
ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ**ЭКОСИСТЕМА**+7 (351) 230-00-28, +7 (351) 223-06-99
ekosistema74@yandex.ru, http://ekosistema74.ru**УТИЛИЗАЦИЯ****ОПАСНЫХ ОТХОДОВ 3-4 КЛАССА**

в том числе железнодорожных шпал и загрязненного грунта



справочная информация

ООО «БОМБАРДЬЕ ТРАНСПОРТЕЙШН (СИГНАЛ)» ПРАЗДНУЕТ 20-ЛЕТИЕ

Москва, 18 мая 2016 г. – ООО «Бомбардье Транспортейшн (Сигнал)», являющееся совместным предприятием Bombardier Transportation и ОАО «РЖД», отмечает свой 20-летний юбилей. Уже традиционно, празднование юбилея организовано в рамках сетевой школы ОАО «РЖД». В этом году школа посвящена «Стратегии комплексной инновационной модернизации объектов ЖАТ на примере Малого кольца Московской железной дороги».

«Российские железные дороги играют огромную роль в судьбе нашего предприятия, начиная с его создания и выбора технологий. На протяжении всего пути развития многие наши решения получили первое внедрение именно здесь, что, несомненно, стало флагманом для всего пространства 1520. Это настоящее стратегическое партнерство. Мы благодарны ОАО «РЖД» за доверие и их стремление внедрить самые передовые системы управления движением поездов на сети российских железных дорог», - отметил генеральный директор ООО «Бомбардье Транспортейшн (Сигнал)» Андрей Голубев.

ООО «Бомбардье Транспортейшн (Сигнал)» - первое международное совместное предприятие на российских железных дорогах. Компания активно ведет работы по продвижению современных систем железнодорожной автоматики и телемеханики на сетях железных дорог стран, объединенных колеями 1520. Результаты деятельности совместного предприятия на сегодняшний день – это 290 успеш-

но функционирующих станций на территории России, Беларуси, Узбекистана, Казахстана, Монголии, стран Балтии и Восточной Европы, оборудованных современными микропроцессорными системами железнодорожной автоматики. Компания стала первопроходцем внедрения систем микропроцессорной централизации на постсоветском пространстве и остается лидером по объемам внедрения и уровню технологии.

ООО «Бомбардье Транспортейшн (Сигнал)» оборудовало и ввело в эксплуатацию МПЦ EBI Lock 950 на 157 станциях, расположенных в России, и 133 за рубежом. Первый пуск состоялся на станции Калашниково Октябрьской железной дороги в июне 1999 года. Сегодня система МПЦ EBI Lock 950 представлена на 15 железных дорогах России от Калининграда до Дальнего Востока. Это свыше 4,5 тыс. стрелок и почти шестьсот км интегрированной автоблокировки.

В 2010-11 годах компания Bombardier Transportation, по результатам конкурса, приобрела пакет из

50% минус 1 акция ОАО «ЭЛТЕЗА» - основного производителя систем железнодорожной автоматики для ОАО «РЖД». В рамках этого соглашения была реализована программа передачи технологий ЖАТ и локализации производства микропроцессорной и электромеханической продукции нового поколения в России. В 2015г. на объекты сети ОАО «РЖД» были поставлены первые полностью локализованные продукты.

19 декабря 2013 года старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович и президент подразделения RCS компании «Бомбардье Транспортейшн Швеция АБ» Питер Седервалл подписали соглашение о развитии сотрудничества в области кибербезопасности микропроцессорных систем управления. Согласно этому соглашению, обе компании ведут объединенную работу по анализу и определению рисков и угроз внешнеинформационного воздействия, в том числе для обеспечения безопасности систем и программного обеспечения в эксплуатации, исклю-



чения доступа к нему третьих лиц, исключения недекларированных возможностей программного обеспечения с целью обеспечения безопасности движения поездов.

В рамках реализации соглашения была разработана комплексная система повышения киберзащитности. Система успешно прошла испытания и введена в эксплуатацию на одной из станций центрального региона, оборудованной системой МПЦ EBILock 950. Это первый опыт промышленного внедрения подобных устройств в транспортной отрасли не только на территории России, но и в мире.

В 2014г. ООО «БомбардьеТранспортейшн (Сигнал)» ввело в постоянную эксплуатацию на линии Узень - государственная граница с Туркменистаном систему интервального регулирования движения поездов на базе радиоканала (СИРДП-Е). Участок Узень-Болашак стал первой железнодорожной линией на постсоветском пространстве, на которой управление движением поездов осуществляется по радиоканалу. Решение полностью адаптировано эксплуатационными требованиями «пространства 1520». СИРДП-Е позволяет обеспечить высокую пропускную способность линии при значительном сокращении затрат, так как снижается потребность в напольном оборудовании и техническом обслуживании,

что является прекрасным решением для больших стран с высокими транспортными потребностями.

Системы микропроцессорной централизации EBILock обеспечивают значительное улучшение пропускной способности, широкий спектр функциональных возможностей и гибкость по сравнению с традиционными системами. В настоящее время в мире эксплуатируется свыше 800 микропроцессорных систем EBILock, которые адаптированы к эксплуатационным требованиям разных железных дорог и взаимодействуют с другими типами микропроцессорных или полностью релейных систем централизации.

ООО «БомбардьеТранспортейшн (Сигнал)» образовано в 1996 году. Основным направлением его деятельности является оснащение железнодорожных станций проверенными в эксплуатации системами микропроцессорной централизации стрелок и сигналов EBILock 950. ООО «БомбардьеТранспортейшн (Сигнал)» осуществляет полный комплекс услуг: от разработки проекта до ввода в эксплуатацию и сопровождения системы в течение всего жизненного цикла. Совместное предприятие стало первой компанией, получившей сертификат на поставку современных систем сигнализации нового поколения, адаптированных к

правилам технической эксплуатации российских железных дорог.

О BombardierTransportation

BombardierTransportation пользуется репутацией одного из мировых лидеров в технологиях рельсового транспорта и поставляет инновационную продукцию и услуги, которые задают новые стандарты в устойчивом развитии перевозок. BombardierTransportation – мировой лидер в поставке передовых систем СЦБ для ВСМ (ETCS/ERTMS) – более 15 000 км скоростных магистралей оборудовано по всему миру. Общая длина линий высокоскоростного пассажирского движения, оборудованных решениями BombardierTransportation, составляет более 14 000 км, скорость движения до 380 км/ч. Деятельность BombardierTransportation, штаб-квартира которой расположена в Берлине (Германия), непосредственно осуществляется в более чем 60 странах мира. Свыше 100 000 единиц подвижного состава, выпущенных предприятиями BombardierTransportation, эксплуатируется по всему миру.

О компании Bombardier («Бомбардье»)

Компания BombardierInc. – один из мировых лидеров в производстве и предложении инновационных решений в области транспорта от коммерческих и административно-деловых самолетов до железнодорожной техники и систем. Она является глобальной корпорацией со штаб-квартирой в Канаде. Доходы BombardierInc. в финансовом году, завершившемся 31 декабря 2014 года, составили 20,1 млрд. долларов США. Акции компании котируются на фондовой бирже в Торонто (BBD). Деятельность Bombardier включена в рейтинги DowJonesSustainability для мировых и североамериканских компаний. Информация о компании доступна на сайте: www.bombardier.com.

BOMBARDIER, EBI и ECO4 являются торговыми марками BombardierInc. или ее дочерних компаний.

КОНТАКТЫ ДЛЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ:

Россия: + 7 495 925 53 70
Елена Алешина, elena.alechina@ru.transport.bombardier.com
www.theclimateisrightfortrains.com



ИПЕМ: ПОГРУЗКА ЩЕБНЯ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В 2016 ГОДУ ВЫРОСЛА НА 25%

По оценкам ИПЕМ, темпы роста погрузки щебня в первые 4 месяца 2016 года в 25 раз опережают среднесетевые темпы роста погрузки всех грузов на сети ОАО «РЖД». «Возвращению» щебня на железнодорожный транспорт способствуют введение лицензирования импорта, а также снижение привлекательности автотранспорта для грузовладельцев.

Заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук принял участие в III Международной конференции «Рынок щебня России 2016», в рамках которой выступил с докладом «Перевозки щебня железнодорожным транспортом: экономические и технологические аспекты».

Владимир Савчук отметил, что погрузка щебня на сети ОАО «РЖД» в январе-апреле 2016 года составила 33,3 млн т, что на 25% выше уровня аналогичного периода 2015 года. При этом, по оценкам ИПЕМ, темпы роста погрузки щебня в 25 раз опережают среднесетевые темпы роста погрузки всех грузов. Как отметил эксперт ИПЕМ, основные причины такого роста – введение лицензирования импорта щебня и рост стоимости перевозки альтернативными видами транспорта.

Так, по мнению Владимира Савчука, введение контроля перегруза автотранспорта и системы «Платон» (система взимания платы с грузовиков, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн) привело к снижению привлекательности автомобилей для производителей щебня. Это, соответственно, способствовало их переходу обратно на железную дорогу, традиционный для такого вида груза транспорт «По нашим оценкам, за 4 месяца этого года с автомобильного на железнодорожный транспорт вернулось 1,6 млн т щебня или 4,8% от погрузки щебня, - указал Владимир Савчук. – Это позволило увеличить доходы ОАО «РЖД» на 400 млн рублей, а доходы операторов – на 40 млн рублей». Эксперт ИПЕМ также отменил снижение нагрузки на автодорожную сеть: по оценкам Института, объем ушедшего на железную дорогу щебня равносителен 55 тысячам автомобилерейсов.

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/>

Также после введения лицензирования объем перевозок импортного щебня, в том числе из Украины, по сети ОАО «РЖД» в 1 квартале 2016 года сократился в 2 раза до 1,2 млн т. Доля импорта в структуре перевозок снизилась с 12% до 5%. «Таким образом введение лицензирования положительным образом сказалось на деятельности отечественных предприятий, способствуя в том числе процессу импортозамещения», - отметил Владимир Савчук.

При этом, по словам Владимира Савчука, привлекательность железнодорожного транспорта для отправителей щебня также повысилась и за счет улучшения технологий управления полувагонами: по оценкам ИПЕМ, оборот полувагонов на сети снизился на 19%, потребность в полувагонах – на 12%. Однако, как указал эксперт ИПЕМ, все это позволило только незначительно компенсировать потери погрузки щебня, наблюдавшиеся последние 10 лет: так, всего объем перевозки минерально-строительных грузов железнодорожным транспортом в 2006-2015 гг. сократился почти на 80 млн т (24,7%) до 237,6 млн т.

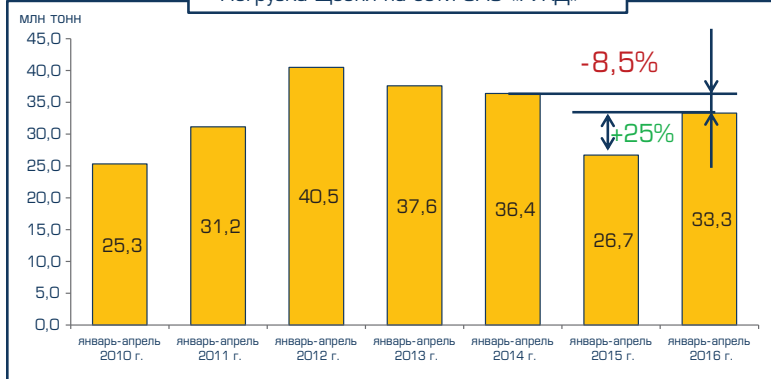
Относительно перспектив Владимир Савчук указал, что поставка на сеть новых вагонов на данный момент в 7 раз ниже объемов их списания: это в перспективе может поддержать наблюдаемую динамику роста ставок на вагоны. При этом у операторов отсутствуют стимулы направлять вагоны под погрузку щебня. «В результате в местах погрузки щебня может возникать дефицит вагонов, что приводит к росту ставки на предоставление подвижного состава», - резюмировал эксперт ИПЕМ.



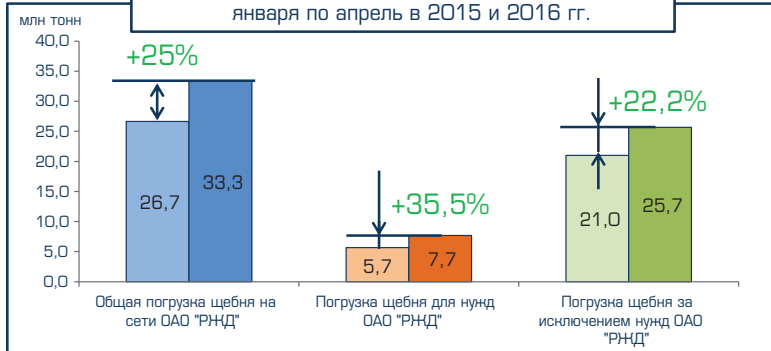
«ПЕРЕВОЗКИ ЩЕБНЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ»

Анализ динамики погрузки щебня на сети ОАО «РЖД»

Погрузка щебня на сети ОАО «РЖД»



Погрузка щебня на сети ОАО «РЖД» в период с января по апрель в 2015 и 2016 гг.



В январе – апреле 2016 года погрузка щебня на сети ОАО «РЖД» составила **33,3 млн тонн**, что на **25%** выше уровня прошлого года и на **8,5%** ниже уровня 2014 года. Общая погрузка на сети ОАО «РЖД» за рассматриваемый период увеличилась только на **0,9%**.

К основным причинам значительного роста объёма погрузки щебня можно отнести:

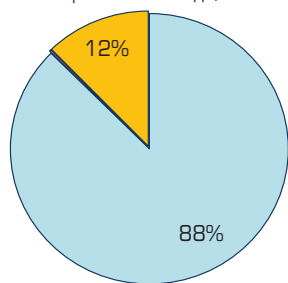
1. Введение лицензирования импорта щебня.
2. Значительный рост стоимости перевозки альтернативными видами транспорта.

Рост погрузки щебня для нужд ОАО «РЖД» составил **35,5%** или **2 млн тонн!**

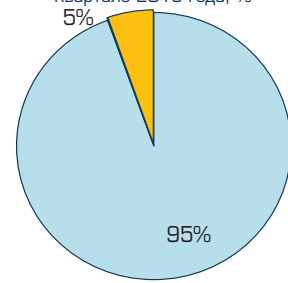
Погрузка щебня за исключением нужд ОАО «РЖД» увеличилась на **22,2%**!

Анализ структуры перевозки щебня на сети ОАО «РЖД»

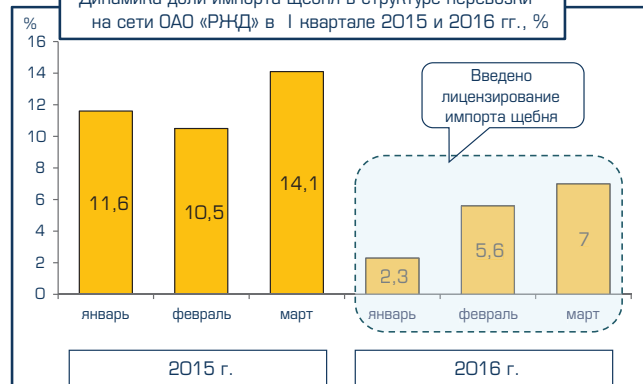
Структура перевозки щебня на сети ОАО «РЖД» в I квартале 2015 года, %



Структура перевозки щебня на сети ОАО «РЖД» в I квартале 2016 года, %



Динамика доли импорта щебня в структуре перевозки на сети ОАО «РЖД» в I квартале 2015 и 2016 гг., %



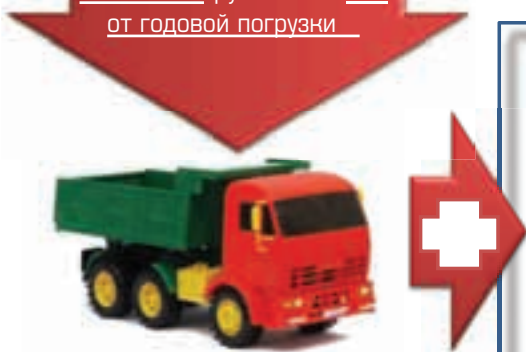
После введения лицензирования, объём перевозки импортного щебня в I квартале 2016 года составил **1,2 млн тонн**, что в **2 раза ниже** аналогичного периода прошлого года.

Введение лицензирования положительным образом сказалось на деятельности отечественных предприятиях.

Анализ межвидовой конкуренции по всем видам грузов



В период с 2006 по 2015 гг. железнодорожный транспорт потерял около 60 млн. т. грузов или 5% от годовой погрузки



Основные потери железнодорожного транспорта произошли по:

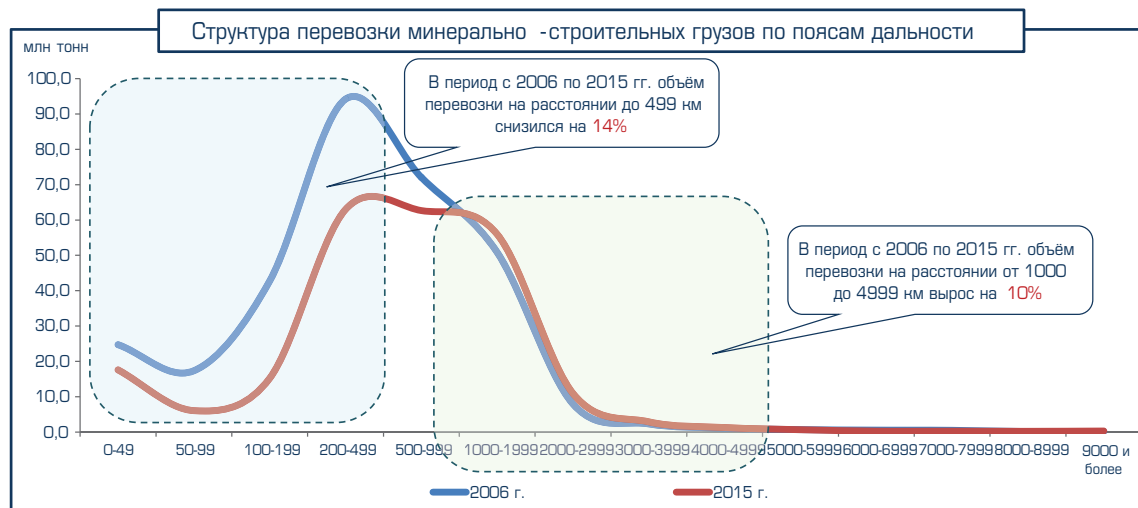
- чёрным металлам ;
- строительным грузам ;
- «прочим грузам» .



Рост грузовых автомобилерейсов
до 3 млн. ежегодно !!!

- Значительно увеличилась нагрузка на автодорожную сеть и повысились расходы на содержание автодорог!!!
- Транспортные расходы в экономике повысились на сумму не менее 60 млрд. руб.

Анализ структуры перевозки минерально -строительных грузов по поясам дальности



В период с 2006 по 2015 гг. объём перевозки минерально -строительных грузов сократился на 24,7% до 237,6 млн тонн.

В структуре перевозки минерально -строительных грузов по поясам дальности произошли значительные изменения :

- объём перевозки на расстоянии до 499км снизился на **14%** ;
- объём перевозки на расстоянии от 1000до 4999км вырос на **10%** .

Эффекты от введения контроля за нагрузкой на ось и Платона



В период с января по апрель 2016 года с автотранспорта на железнодорожный перешло 1,6млн т щебня (+4,8% от погрузки)



Снижение **грузовых автомобилерейсов** на 55 тыс.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДОХОД

ОАО «РЖД»
 около **400млн руб.**
 (+ 4,76% к выручке от перевозок щебня)

Операторы
 свыше **40млн руб.**



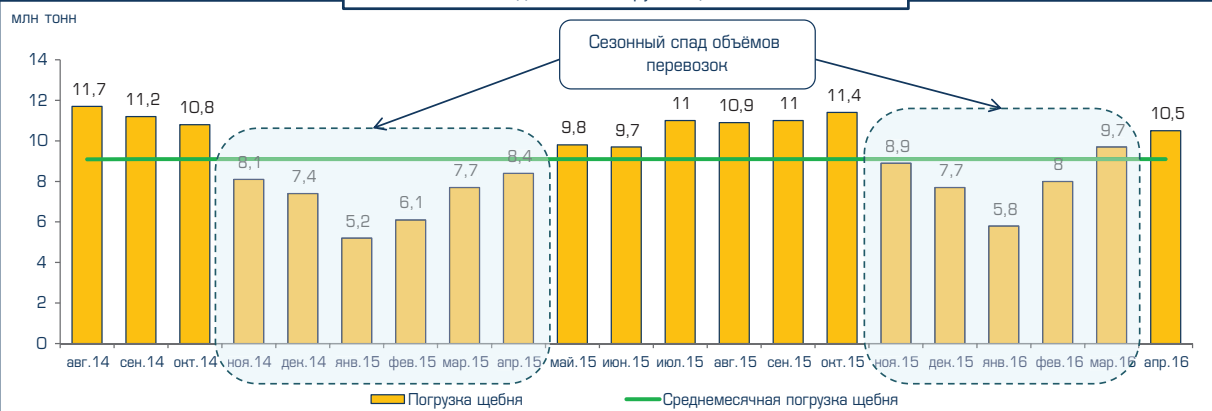
Возврат грузов с автомобильного транспорта на ЖД за **4 месяца 2016 года** в размере **+4,8%** от погрузки по щебню (в том числе, в следствии введения контроля за нагрузкой на ось и Платона).

Рост доходов РЖД (**+4,7%** в секторе перевозок щебня) и операторов вагонов.

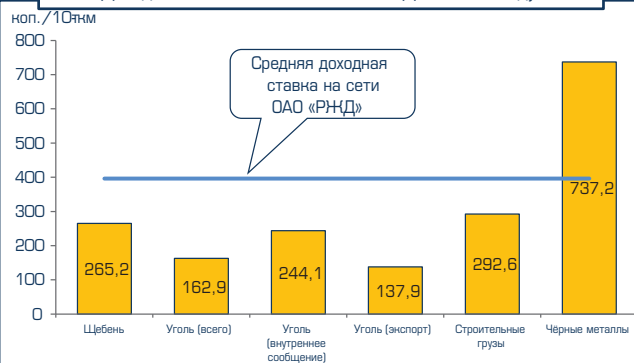
Сокращение автомобилерейсов и снижение потребного финансирования автодорог !

Анализ доходной ставки при перевозке различных грузов на сети ОАО «РЖД»

Помесячная динамика погрузки щебня, млн тонн



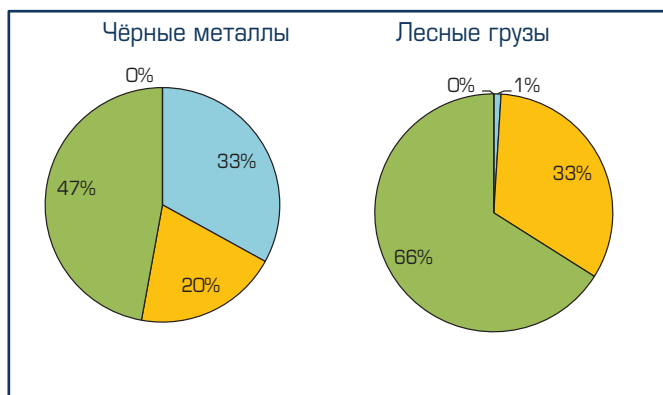
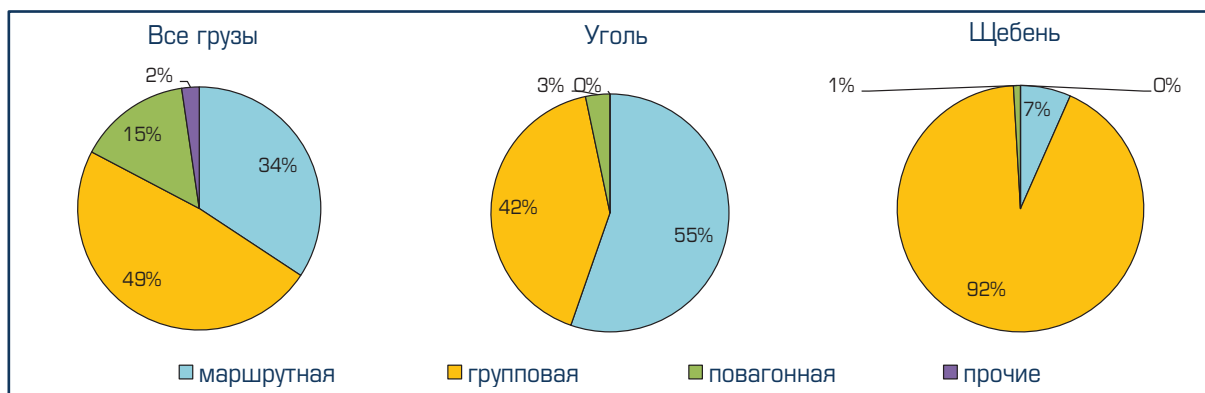
Доходная ставка на сети ОАО «РЖД» в 2015 году



Целесообразно предусмотреть возможность проведения гибкой тарифной политики на перевозку щебня в зимний период!



Анализ структуры погрузки грузов по типам отправок в 2015 году



Щебень является одним из оптимальных грузов с точки зрения технологии работы железнодорожного транспорта.
В структуре погрузки щебня доля маршрутных и групповых отправок составляет 99%.

Анализ возможных направлений следования порожних вагонов после перевозки угля



После выгрузки угля в порту Мурманск операторы предпочитают отправлять порожние вагоны под погрузку в Кузбасс.

Анализ возможных направлений следования порожних вагонов после перевозки угля

После перевозки угля в порты Мурманска, у операторов есть несколько вариантов дальнейших действий:



1 Возврат порожних вагонов под погрузку в Кузбасс (100% порожний пробег)

2 Порожний пробег до станции Ковдор для погрузки руды и её перевозки в Китай, возврат порожних вагонов под погрузку в Кузбасс

3 Порожний пробег в Республику Карелия для погрузки щебня и его перевозка в Москву и Московскую область, возврат порожних вагонов под погрузку в Кузбасс

Выводы

1 В настоящий момент после выгрузки угля в порту Мурманск операторы предпочитают отправлять вагоны под погрузку сразу в Кузбасс. Так как этот маршрут является наиболее финансово привлекательным с точки зрения оператора. Использование кольцевых маршрутов позволяет свести до минимума время оборота вагона.

2 У операторов отсутствуют стимулы направлять свои вагоны под погрузку щебня. В результате в местах погрузки щебня может возникать дефицит вагонов, что приводит к росту ставки на предоставление подвижного состава.

3 Существующая тарифная система стимулирует перевозки порожних вагонов на дальние расстояния. Например, скидка на порожний пробег инновационных вагонов.

4 Несмотря на рост погрузки в январе – апреле 2016 года, она всё равно находится ниже уровня 2014 года на 6,4% и на 15,9% ниже уровня января – апреля 2012 года.

5 Введение лицензирования импортного щебня и изменение ситуации с перевозками автомобильным транспортом позволили только незначительно компенсировать потери погрузки щебня на железнодорожном транспорте, произошедшие за последние 10 лет.

15 ЛЕТ РЕФОРМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: РЕЗУЛЬТАТЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ – ВЗГЛЯД ИПЕМ

К 15-летию реформы железнодорожного транспорта в России Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) опубликовал аналитическую записку, в которой описана хронология реформы, а также представлено мнение Института относительно перспектив дальнейших шагов в сфере регулирования отрасли. По мнению ИПЕМ, необходим новый стратегический документ, который определит направления развития отрасли, при этом он должен учитывать краткосрочные и долгосрочные интересы как частного инвестора, так и государства и его бюджетной системы.

Отсчет реформы железнодорожного транспорта начался в 2001 году с принятием 18 мая Постановления Правительства РФ № 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте», которое дало старт преобразованиям железнодорожной отрасли. В качестве главной задачи реформы было утверждено повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступности, безопасности и качества предоставляемых им услуг для обеспечения единого экономического пространства страны и общенационального экономического развития.

За 15 лет была проделана колоссальная работа, как федеральными органами исполнительной власти, так и участниками отрасли. За прошедшие годы улучшилось качество оказываемых услуг при перевозке грузов и пассажиров, повысилась транспортная доступность, существенно обновлен парк локомотивов и вагонов, усовершенствована тарифная система, принято большое количество отраслевых нормативно-правовых актов, совершенствующих технологию работы железнодорожного транспорта.

В то же время многие задачи, поставленные в рамках реформы, были решены частично или вовсе не решены. Многие вопросы остаются открытыми даже спустя 15 лет, как, например, перспективы развития конкуренции в перевозочной деятельности, переход к свободному ценообразованию при перевозке грузов и т.д. Очевидно, что реформа не была завершена до конца и не все положения и мероприятия были реализованы, что делает целе-

сообразным принятие нового стратегического документа, определяющего направления развития железнодорожного транспорта в ближайшей перспективе.

Так, одним из главных дискуссионных моментов в рамках реформы железнодорожного транспорта остается либерализация локомотивной тяги, которая была предусмотрена Целевой моделью рынка грузовых перевозок до 2015 года. По мнению ИПЕМ, при решении данного вопроса необходимо учитывать не только интересы частных инвесторов, но и государства, и потребителей железнодорожных услуг. «Доля рынка грузовых перевозок, привлекательная для частных перевозчиков (в основном это высокодоходные грузы) невелика, при этом для ОАО «РЖД» (как владельца инфраструктуры и общесетевого перевозчика) потеря таких перевозок может стать критичной», - указано в аналитической записке ИПЕМ. По оценкам ИПЕМ, при осуществлении частными перевозчиками 20% грузовых перевозок снижение прибыли ОАО «РЖД» может составить около 70 млрд руб ИПЕМ считает, что при решении данного вопроса необходимо учитывать не только интересы частных инвесторов, но и государства, и потребителей железнодорожных услуг.

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/>

АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА К 15-ЛЕТИЮ СТРУКТУРНОЙ РЕФОРМЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

15 лет назад, 18 мая 2001 года Постановлением Правительства РФ № 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» было положено начало преобразованиям железнодорожной отрасли, которые продолжаются и в настоящее время. Главной задачей реформы было повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступности, безопасности и качества предоставляемых им услуг для обеспечения единого экономического пространства страны и общенационального экономического развития.

За 15 лет была проделана колоссальная работа, как федеральными органами исполнительной власти, так и участниками отрасли, благодаря которой:

- улучшилось качество оказываемых услуг при перевозке грузов и пассажиров;
- повысилась транспортная доступность;
- произошло существенное обновление парка локомотивов и вагонов;

- была усовершенствована тарифная система: в перевозках как грузов, так и пассажиров появилась гибкость, способность адаптироваться к рыночным изменениям;
- было принято большое количество отраслевых нормативно-правовых актов, совершенствующих технологию работы железнодорожного транспорта.

Однако многие задачи, поставленные Структурной реформой, были решены частично или вовсе не решены, многие вопросы остаются открытыми даже спустя 15 лет, как, например, перспективы развития конкуренции в перевозочной деятельности, переход к свободному ценообразованию при перевозке грузов и т.д.

ИПЕМ подготовил Доклад о кратких итогах реформирования железнодорожного транспорта и актуальных вопросов, стоящих перед отраслью и требующих решения в ближайшей перспективе.

Первый этап структурной реформы на железнодорожном транспорте РФ (2001-2002 гг.)

Данный этап предусматривал подготовку к созданию открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и формирование фундаментальной нормативно-правовой базы для эффективного функционирования отрасли в новых условиях. Кроме того, с целью развития конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок планировалось создание условий недискриминационного доступа к инфраструктуре общего пользования для операторов грузовых вагонов. Важной целью первого этапа являлось также разделение на железнодорожном транспорте функций государственного регулирования и хозяйственного управления, а также ослабление государственного регулирования тарифов.

До начала структурной реформы железнодорожный транспорт общего пользования был представлен единственным участником - Министерством путей сообщения (далее - МПС), которое осуществляло деятельность по перевозке грузов и пассажиров, управление инфраструктурой, парками грузовых и пассажирских вагонов и локомотивов. Всего в структуру МПС входило более 2000 предприятий, в том числе не имеющих отношения непосредственно к железнодорожному транспорту (больницы, санатории и т.д.), при этом также функции многих дублировались (например, финансами распоряжались департамент финансов МПС и казначейство МПС).

В таких условиях создание в 2003 году ОАО «РЖД», акционером которого выступила Российская Федерация, было оправдано. Компании перешли функции, связанные с хозяйственной деятельностью МПС, а также большая часть имущества, которое было передано 68 дочерним и зависимым компаниям. Филиалами ОАО «РЖД» стали 16 железных дорог. При этом в рамках ОАО «РЖД» было произведено разделение бухгалтерского учета по видам хозяйственной деятельности.

Функции по нормативно-правовому и тарифному регулированию были переданы в различные ведомства: нормативно-правовое регулирование с 2004 года начало осуществлять Министерство транспорта РФ, а тарифное регулирование в 2001 году было передано в сферу ответственности Федеральной энергетической комиссии (на базе которой в 2004 году была создана Федеральная служба по тарифам), а в 2015 году функции тарифного регулирования отрасли были переданы Федеральной антимонопольной службе (ФАС России).

В сфере пассажирских перевозок была проведена либерализация тарифов на железнодорожные перевозки в дальнем следовании в вагонах «СВ» и купейных вагонах, что было предусмотрено реформой.

Второй этап структурной реформы на железнодорожном транспорте РФ (2003-2005 гг.)

Основным направлением второго этапа реформы было проведение оптимизации структуры управления ОАО «РЖД» путем выделения дочерних и зависимых обществ для осуществления тех видов деятельности, которые напрямую не связаны с перевозочным процессом. В допол-

нение планировалось продолжить развитие конкурентного сектора услуг: переход к свободному ценообразованию на услуги перевозок, создание условий для приобретения операторами собственных локомотивов. При переходе к третьему этапу доля парка грузовых вагонов, находящихся в собственности независимых грузовых операторских компаний должна была составить не менее 50%.

Положения второго этапа структурной реформы должны были быть реализованы к началу 2006 года и положить начало переходу к третьему этапу. Однако многие задачи, поставленные в 2003 году, не удалось по тем или иным причинам реализовать в поставленные сроки.

Кроме того, парк грузовых вагонов частных независимых компаний составил к окончанию второго этапа реформы около 30% от общего парка принадлежности РФ. Однако были созданы условия для покупки операторами собственных локомотивов, а 02 октября 2007 года был принят Приказ Минтранса РФ «Об утверждении правил перевозок грузов в поездах, сформированных из локомотивов и вагонов, принадлежащих на праве собственности или ином праве грузоотправителям, грузополучателям, иным юридическим и физическим лицам, не являющимся перевозчиками на железнодорожном транспорте». В Приказе 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами»¹, принятом в 2003 году, был включен пункт 2.17 «Определение платы за перевозку грузов отправками в составе поездного формирования, не принадлежащего перевозчику РЖД», регламентирующий тарификацию грузовых перевозок с использованием частной локомотивной тяги. При этом переход к свободному ценообразованию на услуги по перевозке грузов так и не произошло.

Третий этап структурной реформы на железнодорожном транспорте РФ (2006-2010 гг.)

В рамках данного этапа структурной реформы планировалось продолжать развивать конкуренцию в сфере грузовых перевозок и осуществить переход парка грузовых вагонов в частную собственность в объеме более 60%.

Кроме того, на третьем этапе должна была быть произведена оценка целесообразности и способов организационного отделения инфраструктуры от перевозочной деятельности в рамках ОАО «РЖД», а также возможности создания нескольких конкурирующих между собой вертикально-интегрированных железнодорожных компаний.

В сфере пассажирских перевозок планировалось создание отдельных акционерных обществ, осуществляющих перевозки как в пригородном сообщении, так и в дальнем следовании.

Стоит отметить, что основные задачи на данном этапе были выполнены. Так, работа по созданию пригородных пассажирских компаний была начата в 2006 году, а в настоящее время функционирует 26 таких компаний, в которых присутствует как государственный (Российская Федерация и ее субъекты), так и частный капитал. Выделение пассажирских перевозок в дальнем следовании в ОАО «Федеральная пассажирская компания» произошло в апреле 2010 года, как 100% дочернего общества ОАО «РЖД» (при этом компании также были переданы все пассажирские вагоны ОАО «РЖД»).

Что касается проведения оценки целесообразности отделения инфраструктуры от перевозочной деятельности, а также перспектив развития вертикально-интегрированных компаний, то в 2009 году АНО «ИПЕМ» была выполнена работа по теоретической оценке такого отделения и произведено технологическое и экономическое моделирование разделения холдинга ОАО «РЖД» на несколько вертикально-интегрированных, не связанных между собой компаний.

Результаты работы показали, что при разделении единого хозяйствующего субъекта на несколько вертикально-интегрированных компаний центральной части России, Сибири и на Дальнем Востоке общий рост расходов в отрасли может составить до 15,4% (105 млрд руб.), а при отделении инфраструктуры от перевозочной деятельности – до 32% по расчетам АНО «ИПЕМ» и до 23% по расчетам Федеральной службы по тарифам². Кроме того, принятие такого решения имеет значительные технологические риски, связанные со снижением координации перевозочного процесса и безопасности движения.

Объем парка грузовых вагонов независимых собственников к 2010 году оценивался примерно в 50%, при этом уже сформировался конкурентный рынок предоставления подвижного состава под перевозку грузов.

Таким образом, в 2010 году истекли сроки третьего заключительного этапа реформирования, но не всё запланированное было реализовано: некоторые реформы не успели реализовать (например, переход к свободному ценообразованию в перевозке грузов, развитие конкуренции в перевозочной деятельности и др.). Учитывая это, Правительством РФ было принято решение о продлении сроков реформирования. Правительственной комиссией по транспорту и связи и Правительством РФ был подготовлен проект постановления Правительства РФ «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384», в котором было признано целесообразным продление до 2015 года Программы структурной реформы железнодорожного транспорта в рамках четвертого этапа.

Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года (2011-2015 гг.)

В рамках разработанного проекта четвертого этапа реформирования предполагалось совершенствование тарифной политики путем поэтапной унификации 2 и 3-го разделов Прейскуранта 10-01, развитие рыночных механизмов взаимодействия между участниками перевозочного процесса и потребителями услуг, а также развитие института саморегулирования на железнодорожном транспорте. Однако документ так и не вступил в силу.

В 2011 г. Правительственной комиссией по транспорту и связи была принята «Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года» (далее - ЦМР), а также план по её реализации, который регламентировал перечень мероприятий и сроки их выполнения по каждому из направлений реформирования рынка грузовых железнодорожных перевозок.

Главной целью разработки и реализации мероприятий Целевой модели являлось создание условий для устойчивого развития железнодорожного транспорта в соответствии с потребностями экономики страны на основе роста

конкурентоспособности отрасли, расширения инвестиционных механизмов и развития рынка железнодорожных транспортных услуг.

Документ предусматривал развитие рынка оперирования грузовым подвижным составом и конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок путем создания института локальных перевозчиков с сохранением функции ОАО «РЖД» в качестве общесетевого грузового перевозчика и владельца инфраструктуры. Кроме того, планировалось продолжить совершенствование государственного тарифного регулирования.

Таким образом, несмотря на то, что проект постановления Правительства о продлении Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте не был утверждён, можно считать, что реформа железнодорожного транспорта РФ в период с 2011 по 2015 годы продолжалась в соответствии с положениями Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года. При этом новый документ предусматривал исключительно реформирование рынка перевозки грузов, не касаясь пассажирских перевозок.

Для обеспечения развития рынка грузовых железнодорожных перевозок, ЦМР были предусмотрены решение следующих задач в период до 2015 года:

1) Развитие рынка оперирования грузовым подвижным составом, направленное на повышение эффективности управления парком грузовых вагонов.

Безусловно, задачу по развитию рынка предоставления грузовых вагонов под перевозку можно считать решенной. В настоящее время на сети железных дорог РФ насчитывается около 1800 компаний, управляющих примерно 1 050 тыс. вагонов. Однако повышения эффективности управления парком грузовых вагонов не произошло: множественность собственников подвижного состава приводит к увеличению операций по сортировке и переработке вагонов, как в пути следования, так и на станциях отправления и назначения. Кроме того, появились проблемы, связанные с отстоем порожнего подвижного состава после выгрузки и встречными порожними вагонопотоками, не существовавшие ранее. Такие явления негативно сказываются на сроках доставки грузов и степени загрузки инфраструктуры общего пользования.

Тем не менее необходимо отметить, что в 2015 году наметился тренд на улучшение технологического взаимодействия между ОАО «РЖД» и другими участниками перевозок. Так, увеличилась средняя скорость (до 341 км/сут.) и надёжность (92,9%) доставки грузов и порожних вагонов. Также в 2015 году наметилась тенденция к сокращению оборота грузового вагона.

2) Создание условий для реализации «пилотных» проектов в сфере перевозочной деятельности по принципу «за маршрут» и «на маршруте».

Данная задача в настоящее время не решена. И, несмотря на то, что к 2015 году было запланировано оценить итоги работы локальных перевозчиков на «пилотных проектах», первые серьёзные шаги по решению данной задачи были сделаны только в 2014 году: 2 апреля 2014 года. Правительство приняло Распоряжение «Об утверждении Плана мероприятий по развитию

¹ Утвержден постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 17 июня 2003 г. N 47-т/5.

² Для расчетных условий 2007 г.

конкуренции на железнодорожном транспорте», предусматривающего подготовку и утверждение программы мероприятий по формированию условий привлечения частных инвестиций в локомотивную тягу, включая вопросы организации работы локальных перевозчиков, а также плана её реализации в 2014-2015 годах.

Также в 2011 году Приказом 10-01 был дополнен разделом «Правила применения платы за услуги по использованию инфраструктуры РЖД», устанавливающим тарифы на услуги по использованию инфраструктуры для частных перевозчиков.

3) Совершенствование тарифной политики в отношении грузовых железнодорожных перевозок.

Главная задача адаптации тарифной системы к текущим потребностям экономики и субъектов рынка в рамках ЦМР заключалась в том, чтобы, не изменяя существенным образом нагрузку на грузоотправителей и на экономику страны в целом, определить сбалансированный подход к формированию уровня тарифов, обеспечивающих возможность развития железнодорожного транспорта.

В период с 2011 по 2015 гг. в сфере совершенствования тарифного регулирования железнодорожных перевозок грузов были достигнуты следующие результаты:

- введены в действие тарифы, платы и сборы на услуги железнодорожной инфраструктуры;
- осуществлено выравнивание условий для перевозок во внутригосударственном и международном железнодорожном сообщении;
- произведена унификация тарифа на порожний пробег грузовых вагонов;
- отменены исключительные тарифы на железнодорожном транспорте.

Действующая система тарифного регулирования формировалась в 2003 году и не отражает объективных изменений, произошедших в результате реформирования отрасли железнодорожного транспорта. Так, в результате реформы на железнодорожном транспорте изменились функции ОАО «РЖД», возникли новые субъекты рынка - операторы подвижного состава, изменился характер взаимодействия участников рынка, в том числе владельца инфраструктуры и собственников подвижного состава, что определяет необходимость пересмотра принципов и введения новых инструментов тарифного регулирования. Также в рамках ЦМР планировалось сокращение перекрестного субсидирования между классами грузов, однако этого фактически не произошло. Кроме того, в настоящее время это может привести к кризисным явлениям в некоторых отраслях промышленности (например, в добыче угля, щебня, руды и т.д.), что, в текущей экономической ситуации может привести к негативным последствиям для всей экономики страны.

4) Совершенствование нормативно-правовой базы.

В период с 2011 - 2015 гг. совершенствование нормативного правового регулирования происходило несвоевременно по сравнению с изменениями рынка грузовых железнодорожных перевозок. Тем не менее, в этой сфере был принят ряд поправок в российское законодательство, направленный на уточнение следующих положений:

- порядок перевозки порожнего подвижного состава (предусмотрено право перевозчика на отказ приема порожнего вагона для перевозки при отсутствии согласованной перевозчиком заявки на перевозку груза в

вагоне владельца, которому принадлежит предъявляемый к перевозке порожний вагон);

- установление перечня критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа от согласования заявки на перевозку грузов;
- введение правил нахождения порожнего подвижного состава на инфраструктуре общего пользования (введение платы за простой порожнего подвижного состава);
- определение правовых основ регулирования деятельности операторов подвижного состава.
- Также в ЦМР были обозначены задачи по развитию железнодорожной инфраструктуры общего пользования и созданию механизмов стимулирования инвестиционного развития основных производственных фондов железнодорожного транспорта. Однако большинство из поставленных задач так и не было решено, либо решено только частично.

Краткие итоги реформирования и актуальные вопросы развития железнодорожной отрасли РФ

Таким образом, в 2016 году можно подвести итоги реализации как положений структурной реформы, так и Целевой модели рынка на период до 2015 года. Очевидно, что реформа не была завершена до конца и не все положения и мероприятия были реализованы, что делает целесообразным принятие нового стратегического документа, определяющего направления развития железнодорожного транспорта в ближайшей перспективе.

При этом, в сложившихся кризисных условиях, как для отрасли, так и для экономики в целом, целесообразно, чтобы данный документ был направлен на «наведение порядка» и решение текущих проблем железнодорожного транспорта, а не кардинальные преобразования. Безусловно, в настоящее время очень сложно выработать единую позицию относительно целевого состояния рынка грузовых железнодорожных перевозок, которая устраивала бы всех. С одной стороны, в документе должны быть учтены стратегические интересы государства и отрасли в целом, с другой – бизнес-интересы грузоотправителей и операторов грузовых вагонов. В настоящее время существует ряд принципиальных вопросов, по которым пока не удаётся найти компромисса.

Основным поводом для дискуссий является вопрос либерализации локомотивной тяги (что было предусмотрено и структурной реформой и Целевой моделью до 2015 года). Перевозочный бизнес очень интересен некоторым частным компаниям, однако необходимо понимать, что множественность перевозчиков, действующих на одной инфраструктуре, может повлечь за собой снижение технологической эффективности и уровня координации перевозочного процесса, по аналогии с рынком оперирования грузовыми вагонами. Кроме того, доля рынка грузовых перевозок, привлекательная для частных перевозчиков (в основном это высокодоходные грузы) невелика, при этом для ОАО «РЖД» (как владельца инфраструктуры и общесетевого перевозчика) потеря таких перевозок может стать критичной. При осуществлении частными перевозчиками 20% грузовых перевозок снижение прибыли



ОАО «РЖД» может составить около 70 млрд руб³, что существенно сократит возможности по перекрёстному субсидированию между классами грузов и обновлению основных производственных фондов компании. При этом компенсация финансовых потерь владельца инфраструктуры и общесетевого перевозчика будет возможна либо за счёт грузоотправителей (путем дополнительного увеличения тарифа на величину до 7,5 п.п.), либо за счёт государства и налогоплательщиков (путем выделения дополнительной ежегодной государственной поддержки на постоянной основе). Таким образом, при принятии решения о либерализации локомотивной тяги необходимо учитывать возможные последствия такого шага для всех участников рынка грузовых железнодорожных перевозок и бюджетной системы Российской Федерации.

Другим принципиальным вопросом является возможность консолидации парка грузовых вагонов. В рамках Целевой модели необходимо определиться, следует ли консолидировать грузовые вагоны, какие это должны быть вагоны, сколько их должно быть и т.д. Важно также, кто будет управлять консолидированным парком: будет это перевозчик – ОАО «РЖД», один из крупнейших операторов или же будет создана некая «управляющая компания», оперирующая таким парком. При этом каждый из возможных вариантов имеет как преимущества, так и определённые риски:

³ Для расчетных условий 2014 г.

к примеру, консолидация вагонов в управлении общесетевого перевозчика, с одной стороны, позволит ему оказывать комплексную услугу по перевозке грузов и снизить транзакционные издержки грузоотправителя, с другой стороны, может привести к нарушению антимонопольного законодательства. При консолидации парка на базе одного из операторов существует риск появления у этой компании возможности оказывать влияние на ценообразование на рынке, что негативно отразится на пользователях услугами железнодорожного транспорта. Разрешение данного вопроса усложняется также появившейся информацией о планах Правительства по консолидации вагонов лизинговых компаний.

Также противоположные мнения высказываются относительно положений Целевой модели, касающихся вопросов тарифной системы. Так, например, предложение о выделении в тарифе на грузовые перевозки локомотивной составляющей, не предусматривающей «перекрёстное субсидирование» различных классов грузов, может иметь как положительные, так и отрицательные последствия для различных участников рынка. С одной стороны, такое решение увеличит выручку перевозчика при перевозках «низкоходных» грузов (в особенности на дальние расстояния), с другой стороны, это приведет к существенному увеличению транспортных затрат некоторых грузоотправителей. В свою очередь, это может привести либо к оттоку грузовой

базы на альтернативные виды транспорта (там, где это возможно и экономически целесообразно), либо к снижению производства/добычи, что окажет негативное влияние на всю экономику и динамику ВВП.

Отдельное внимание необходимо уделить пассажирскому комплексу (как в пригородном, так и в дальнем сообщении), так как в настоящее время все принимаемые решения в данной сфере носят временный характер (например, решение о субсидировании оплаты услуг по использованию инфраструктуры для пригородных перевозчиков принимается только на год) и отсутствует возможность определить направления стратегического развития и целевую конфигурацию рынка перевозок пассажиров. Также существенной проблемой является отсутствие источников стабильного финансирования обновления парков подвижного состава, как в пригородном, так и в дальнем сообщении.

Таким образом, при дальнейшем реформировании железнодорожного транспорта Российской Федерации необходимо принимать взвешенные решения, учитывающие мнение и интересы всех участников рынка, и направленные, в первую очередь, на развитие отрасли и экономики страны в текущих сложных экономических условиях.

В целом необходимо отметить, что благодаря имеющимся у государства механизмам обсуждения и принятия решений в сфере реформирования железнодорожного транспорта немало снизились темпы реформирования, однако отрасль не потеряла технологической устойчивости, не было допущено системных сбоев в её работе, в отличие от «скоростного» реформирования электроэнергетики. За счет сохранения кадрового потенциала отрасль продолжает удовлетворять транспортные потребности экономики. А одной из основных нерешённых задач продолжает оставаться отсутствие источников покрытия дефицита инвестиций на содержание и развитие магистральной железнодорожной сети.

**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/>

ИПЕМ: ПОТРЕБНОСТЬ ЭКОНОМИКИ В ПОЛУВАГОНАХ СНИЖАЕТСЯ

Продолжение ускоренного списания полувагонов при сохранении объемов закупок на текущем уровне может привести к возникновению их дефицита. Однако, по оценкам Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), при этом из-за увеличения скорости доставки грузов на сети ОАО «РЖД» и повышения качества взаимодействия участников перевозочного процесса потребность отрасли в полувагонах за 2014-2016 гг. уже снизилась на 54 тыс. единиц (12,2%), на текущий момент тренд на ее снижение сохраняется.

Соответствующий вывод сделан в рамках опубликованного аналитического доклада ИПЕМ «Грузовой железнодорожный транспорт России в 2010-2015 гг.». Доклад включает анализ основных показателей работы отрасли, динамики обновления и износа производственных фондов, изменений, произошедших в сфере тарификации перевозки грузов, а также сравнение деятельности железных дорог в России и ряде зарубежных стран.

В 2010-2015 гг. в результате либерализации вагонного сегмента железнодорожных перевозок был существенно обновлен парк грузовых вагонов: на сеть железных дорог общего пользования было поставлено 436,6 тыс. грузовых вагонов, списано – 257,4 тыс. ед. Основную долю, как в структуре закупки, так и в структуре списания, составили полувагоны. На конец 2015 года парк грузовых вагонов принадлежности Российской Федерации составил 1 151 тыс. ед. Средний возраст грузового вагона в 2010-2015 гг. снизился на 13% и в 2015 году составил 14,5 лет. Кроме этого в 2013-2015 гг. происходила активная закупка вагонов с улучшенными техническими характеристиками, к концу 2015 года объем парка инновационных вагонов составил 33,4 тыс. ед.

При этом, по оценкам ИПЕМ, объем закупок полувагонов в 2015 году относительно 2014 года сократился почти в 2 раза при одновременном более чем трехкратном увеличении объема списания. Тенденция сокращения объема приобретения полувагонов при одновременном увеличении списания продолжилась и в I квартале 2016 года. Всего общий парк полувагонов с максимального значения в 563 тыс. ед., достигнутого в 2014 году, сократился до 497 тыс. ед. в I квартале 2016 года.

Продолжение ускоренного списания полувагонов при сохранении объема закупки на текущем уровне может привести к возникновению дефицита полувагонов. Однако в последние два

года усиливается действие ряда технологических факторов, приводящих к снижению потребного парка. Среди них - увеличение скорости доставки и повышение качества взаимодействия участников процесса перевозки.

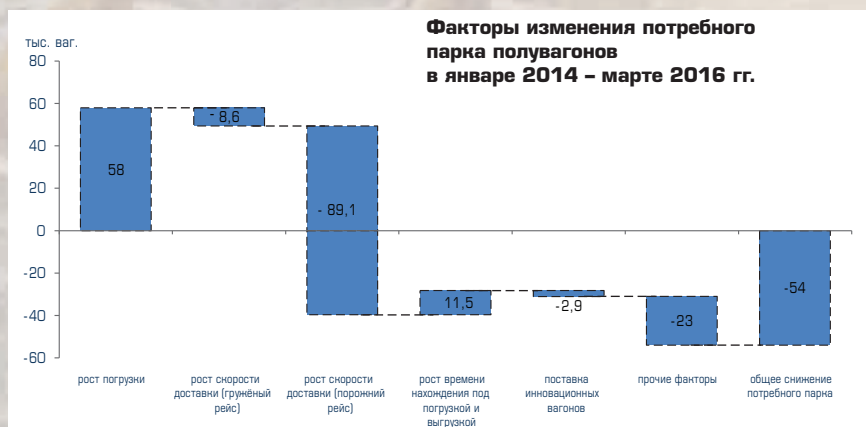
Так, в 2010-2014 годах оборот грузового вагона увеличился на 26,9% (с 13,4 до 17 суток), однако в 2015 году оборот грузового вагона сократился до 16,5 сут. При этом оборот полувагона в 2015 году по сравнению с 2014 годом сократился с 14,2 до 13,4 сут., а в марте 2016 года уже составил 12,8 сут. Таким образом, оборот полувагона с января 2014 года по март 2016 года сократился на 19% - с 15,8 до 12,8 сут. Также в последние два года произошло увеличение скорости и надежности доставки грузов и порожних вагонов: средняя скорость доставки грузовой отправки в полувагонах увеличилась на 14,6% (с 370 до 424 км/сут), порожней – на 39,2% (с 230 до 320 км/сут).

Оптимизация же взаимодействия между портами, владельцами грузовых вагонов и ОАО «РЖД» позволила достигнуть в I квартале 2016 года по-

2014 года). При этом время нахождения полувагона под выгрузкой в портах за рассматриваемый период сократилось на 2,1%.

В результате, в январе 2014-марте 2016 гг. под воздействием разнонаправленных факторов (см. график) потребный парк полувагонов сократился на 54 тысячи единиц или 12,2%. Сокращение потребного парка вагонов при сохранении и увеличении грузооборота означает более эффективное использование основных производственных фондов и позволяет достичь экономии совокупных транспортных затрат в отрасли. По оценкам ИПЕМ, дальнейшее сохранение тренда на снижение потребности в полувагонах может в некоторой степени компенсировать потенциальный дефицит вагонного парка, вызванный ускоренным объемом списания и сохранением закупок новых полувагонов на низком уровне.

Печатная версия аналитического доклада «Грузовой железнодорожный транспорт России в 2010-2015 гг.» будет представлена в рамках XI Международного железнодорожного



казателя среднесуточной выгрузки в основных портах в 0,42 млн т/сутки (на 15,7% выше уровня I квартала

бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520», который состоится 1-3 июня этого года в городе Сочи.

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/>

ГРУЗОВОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ В 2010-2015 ГГ.

(аналитический доклад)

Резюме. На протяжении вот уже почти 179 лет железнодорожный транспорт является ведущим звеном, как в транспортной системе, так и в экономике России в целом. Железные дороги выполняют около 45% всего грузооборота (без учета трубопроводного транспорта – 87%). Удельный вес железнодорожного транспорта в объеме валового внутреннего продукта страны составляет около 1,6%.

В 2015 году от транспортного комплекса в бюджеты всех уровней суммарно поступило порядка 560 млрд руб. При этом доля железнодорожного транспорта в общих поступлениях составила 34% (более 190 млрд руб.).

Все это свидетельствует о большой вовлеченности железнодорожного комплекса в производственно-хозяйственные процессы страны, от которой зависит функционирование всех секторов экономики, и его высокой значимости в сохранении социально-экономической стабильности и обеспечении экономического роста Российской Федерации.

Уже почти 15 лет железнодорожный транспорт России находится в процессе реформирования, при этом осуществляемые преобразования оказывают существенное влияние на количественные и качественные показатели работы отрасли.

В научных, экспертных и бизнес-кругах высказываются различные, зачастую противоречивые, мнения относительно текущего состояния отрасли, влияния проводимых преобразований на ее деятельность, а также относительно актуальных и ожидаемых тенденций изменения объемных показателей деятельности железнодорожного транспорта и показателей эффективности. Чаще отраслевые аналитики и эксперты фокусируют внимание на отрицательных изменениях. Вместе с тем в последние несколько лет произошло достаточно большое количество положительных изменений, заслуживающих внимания и обсуждения (рис. 1).

Целью настоящего аналитического доклада является описание состояния сферы грузовых перевозок железнодорожным транспортом общего пользования в 2010-2015 гг. Этот период выбран для рассмотрения как условный четвертый этап реформирования железнодорожного транспорта общего пользования и временной интервал действия документа, послужившего одним из ориентиров

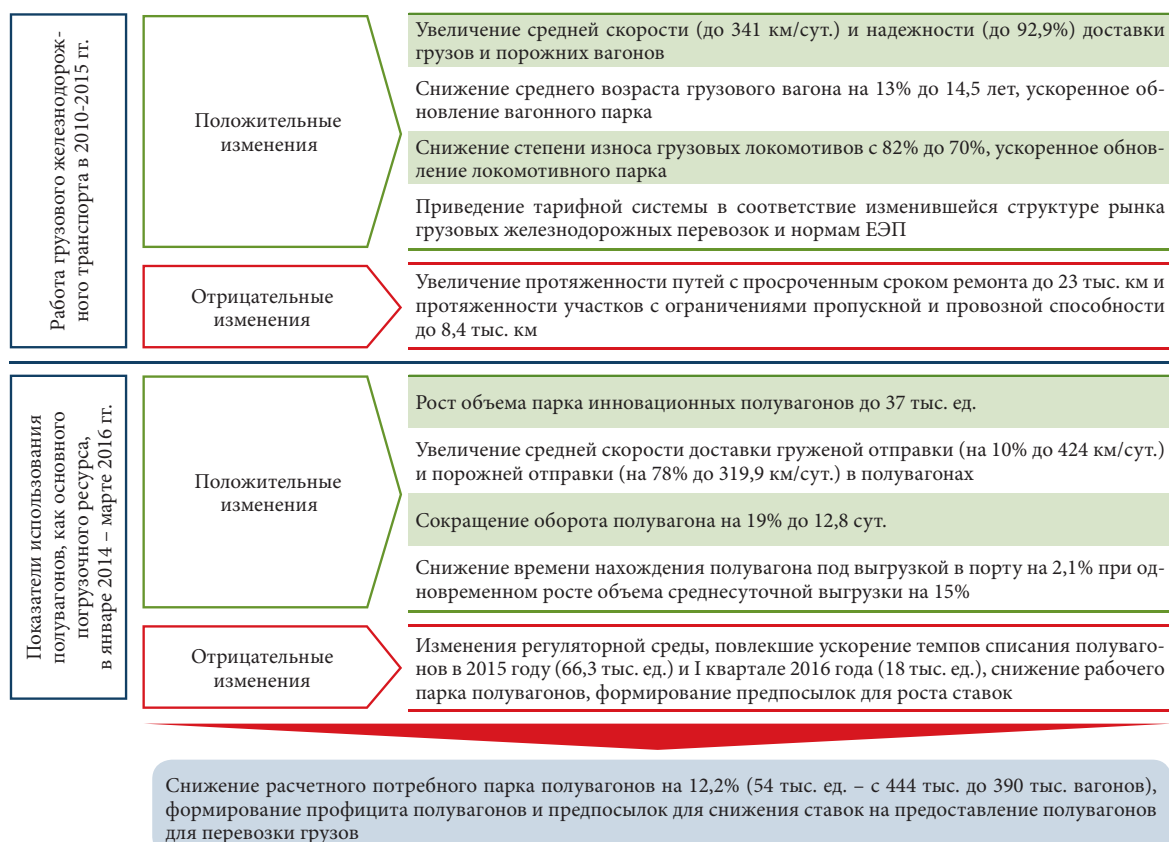


Рисунок 1. Основные тенденции в сфере грузовых железнодорожных перевозок в 2010-I квартале 2016 гг.
Источник: анализ рабочей группы ИПЕМ

для развития отрасли – «Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года». Представленный Вашему вниманию аналитический доклад отражает изменение основных количественных и качественных показателей, динамику обновления и степени износа производственных фондов, а также ключевые изменения, произошедшие в сфере тарификации перевозки грузов. Также в документе приводится сравнение некоторых показателей деятельности железнодорожных систем России и зарубежных стран.

Основные количественные показатели

В период 2010-2015 гг. объем погрузки вырос незначительно, в 2015 году практически находился на уровне 2010 года. При этом за счет изменения структуры грузопотоков и большей ориентации на экспортные перевозки выросла их средняя дальность, а следовательно, грузооборот. Рост грузооборота не сопровождался строительством новых линий и увеличением эксплуатационной длины железных дорог (инвестиции в инфраструктурный комплекс железнодорожного транспорта были сфокусированы на приведении в нормативное состояние и расширении существующих линий), в результате чего в рассматриваемый период произошел рост интенсивности использования железнодорожной инфраструктуры (грузонапряженности) на 14,5%.

Однако возможности по увеличению интенсивности использования существующих линий ограничены, дальнейший рост грузооборота потребует расширения сети железных дорог общего пользования и строительства новых линий.

Обновление и степень износа основных производственных фондов

В период 2010-2015 гг. был существенно обновлен парк грузовых вагонов, на сеть железных дорог общего пользования было поставлено 436,6 тыс. ед. и списано 257,4 тыс. ед. На конец 2015 года парк грузовых вагонов принадлежности Российской Федерации составлял 1 151 тыс. вагонов. Средний возраст грузового вагона за указанный период снизился на 13% и в 2015 году составил 14,5 лет. Также в 2013-2015 гг. происходила активная закупка вагонов с улучшенными техническими характеристиками, и к концу 2015 года объем парка инновационных вагонов составил 33,4 тыс. ед.

Основную долю как в структуре парка, так и в структуре закупок грузовых вагонов составили полувагоны. При этом объем закупок полувагонов в 2015 году относительно 2014 года сократился почти в 2 раза при одновременном более чем трехкратном увеличении объема списания. Тенденция сокращения объема приобретения полувагонов при одновременном увеличении их списания продолжается и в I квартале 2016 года. Основным драйвером увеличения количества списанных грузовых вагонов в 2015-2016 гг. стала проводимая государством регуляторная политика, в частности – запрет на продление срока службы грузовых вагонов без проведения модернизации и дальнейшей сертификации, а также запрет на курсирование на сети общего пользования большинства типов вагонов с продленным после 1 января 2016 года сроком службы.

Также в рассматриваемый период был существенно обновлен парк грузовых магистральных локомотивов, общий объем закупок составил 1 978 ед., объем списания – 1

191 ед., показатель износа локомотивного парка снизился с 82% до 70%. Закупки локомотивов в последние годы ведутся, фактически, рекордными темпами за всю историю ОАО «РЖД». В 2012-2014 гг. заказ ОАО «РЖД» обеспечивал практически полную (95%) загрузку предприятий отечественного локомотивостроения. При этом произошло качественное обновление парка локомотивов, так как преимущественно проводились закупки новых моделей локомотивов отечественного производства с улучшенными техническими характеристиками.

Несмотря на существенный объем инвестиций в инфраструктурный железнодорожный комплекс, ввиду накопленного ранее дефицита инвестиций, протяженность участков с ограничениями пропускной и провозной способности в период 2010-2015 гг. продолжала расти. Однако в этот период был запущен ряд крупных инфраструктурных проектов, в том числе с участием государства, в результате реализации которых ожидается существенное сокращение протяженности мест с ограничениями.

Качественные показатели работы отрасли

Изменение структуры собственности на грузовые вагоны и системы управления ими оказало влияние на основные качественные показатели использования подвижного состава и потребовало корректировки методов их расчета.

В период 2010-2014 гг. произошло увеличение оборота грузового вагона на 26,9% с 13,4 до 17,0 сут. (рис. 14), одним из главных драйверов роста является увеличение средней дальности перевозки груза, которая возросла на 11,6% с 1 496 км в 2010 году до 1 669 км в 2014 году. Также период ухудшения оборота вагона совпал с процессом приватизации вагонного парка и кардинального изменения принципов управления парком операторов.

При этом со второй половины 2014 года в результате улучшений технологии управления движением ОАО «РЖД» проявилась новая тенденция ускорения грузовых перевозок и сокращения оборота вагона. В 2015 году показатель для грузового вагона в целом снижается – до 16,5 сут.

При этом оборот полувагона в 2015 году по сравнению с 2014 годом сократился с 14,2 до 13,4 сут., а в марте 2016 года – до 12,8 сут. В результате, оборот полувагона с января 2014 года по март 2016 года уменьшился на 19% – с 15,8 сут. до 12,8 сут¹.

В то же время произошло увеличение скорости (рис. 15) и надежности доставки грузов и порожних вагонов (рис. 17).

В 2014 – I квартале 2016 гг. произошло существенное сокращение потребного парка полувагонов – на 12,2%, с 444 тыс. ед. в январе 2014 года до 390 тыс. ед. в марте 2016 года, на которое оказали влияние следующие факторы²:

- рост скорости доставки груженой и порожней отправки в полувагоне на протяжении последних двух лет (рис. 20-21) происходит за счет увеличения доли маршрутных отправок, а также за счет улучшения качества работы ОАО «РЖД»;
- рост парка полувагонов с улучшенными техническими

¹ При расчете оборота полувагонов не учитывались вагоны, находящиеся в отстое и не совершающие полезной работы.

² Степень влияния каждого из факторов на сокращение потребного парка полувагонов приведена на рис. 28.

характеристиками (инновационные полувагоны) и увеличение средней загрузки вагона;

- сокращение времени проведения погрузочно-выгрузочных работ с полувагонами в портах.

В связи с ростом объемов перевозок на экспорт, активным развитием портов и технологической оптимизацией взаимодействия между портами, владельцами грузовых вагонов и ОАО «РЖД» в I квартале 2016 года среднесуточная выгрузка в основных портах находилась на уровне 0,42 млн тонн/сут., что на 15,7% выше выгрузки в I квартале 2014 года. Время нахождения полувагона под выгрузкой в портах за рассматриваемый период сократилось на 2,1%.

Сокращение потребного парка вагонов при сохранении и увеличении грузооборота в свою очередь означает более эффективное использование основных производственных фондов и позволяет достичь экономии совокупных транспортных затрат в отрасли.

Тарифная политика

Совокупная индексация государством тарифа ОАО «РЖД» на грузовые железнодорожные перевозки в 2010-2015 гг. составила 35% при росте цен производителей промышленных товаров на 43% и увеличении потребительских на 51%.

Доходная ставка ОАО «РЖД» за тот же период выросла лишь на 6,4% и составила 396,1 коп./10 т-км. Необходимо отметить, что динамика доходной ставки учитывает изменения структуры грузопотока, расстояния перевозки, структуры погрузки по типам отправок, а также отражает результаты использования «тарифного коридора» ОАО «РЖД».

При этом транспортные расходы грузоотправителей, ориентированных на экспорт, в период 2010-2015 гг. выросли на величину, превышающую 35%, за счет применения тарифного коридора и повышения стоимости перевозки грузов на экспорт на величину до 13,4% во второй половине 2014 года и в 2015 году.

Суточная ставка аренды полувагонов с 2010 по 2015 гг. менялась разнонаправленно. Достигнув пика в 2012 году, она начала снижаться и в 2015 году находилась в пределах 450 руб. за сутки, что более чем в два раза ниже уровня 2010 года. Спад суточной ставки аренды на полувагоны связан с появившимся профицитом подвижного состава на сети, который был вызван избыточным производством в период высокой доходности предоставления вагонов под перевозку грузов, и снижением объемов перевозок грузов в основном из-за кризиса на сырьевых рынках.

Со второй половины 2015 года происходит постепенное уменьшение профицита полувагонов. При этом по итогам I квартала 2016 года суточная доходность обычных полувагонов выросла до 550-600 руб. за счет улучшения технологии управления полувагонами и снижения оборота, а также незначительного повышения цен для грузоотправителей.

Суточная доходность инновационных полувагонов в то же время составила 800-900 руб./сут.

В течение рассматриваемого периода был принят ряд ключевых документов, направленных на обеспечение соответствия тарифной системы изменившейся структуре рынка грузовых железнодорожных перевозок, а также заложены основы применения системы долгосрочного тарифообразо-

вания в будущем (унификация тарифа на порожний пробег грузовых вагонов, прекращение практики применения коэффицентов исключительных тарифов, принятие Методики долгосрочного тарифообразования и др.).

Показатели деятельности железнодорожных систем России и зарубежных стран

Железные дороги Российской Федерации занимают лидирующие позиции по показателям средней дальности перевозки грузов, грузонапряженности, а также имеют относительно высокие показатели среднего веса грузового поезда. При этом высокий показатель грузонапряженности иллюстрирует, с одной стороны, эффективность использования существующей инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, с другой стороны – необходимость развития железнодорожной сети для обеспечения возможности освоения перспективных грузопотоков.

В то же время на железных дорогах России показатели среднего веса поезда отстают от показателей железных дорог США. Во многом это связано с тем, что в США в общей структуре перевозки около 50% составляют сырьевые тяжелые грузы, доля угля находится на уровне 39%. Кроме того, в США инфраструктура фактически является специализированной для перевозки грузов и сравнение делается только по семи перевозчикам первого класса, которые в период 1980-2000 гг. сократили свою железнодорожную сеть на 37% (около 100 тыс. миль) за счет малодеятельных линий, увеличив вес поезда на оставшейся инфраструктуре.

1. ТЕНДЕНЦИИ ИЗМЕНЕНИЯ ОСНОВНЫХ КОЛИЧЕСТВЕННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Основными количественными показателями, характеризующими объем выполненной железнодорожным транспортом работы, традиционно считаются погрузка и грузооборот.

В течение последних 5 лет объем погрузки изменялся разнонаправленно. В 2015 году было погружено 1 214,5 млн тонн (рис. 2), что практически соответствует уровню 2010 года. При этом в период с 2010 до 2012 гг. погрузка на сети ОАО «РЖД» увеличивалась (в 2012 году объем погрузки превысил уровень 2010 года на 5,5%), а впоследствии данный показатель снижился (в 2015 году объем погрузки был меньше уровня 2012 года на 4,5%).

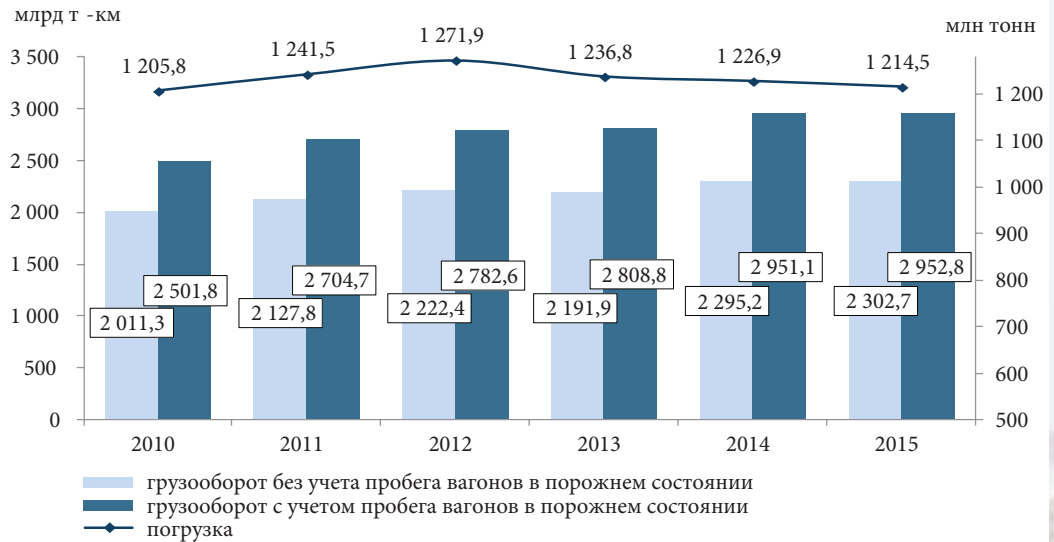
Рост погрузки в 2010-2012 гг., в первую очередь, был связан с восстановлением экономики России после мирового экономического кризиса 2008-2009 гг. Тенденция снижения погрузки в 2013-2015 гг. связана с неблагоприятной мировой экономической конъюнктурой, вызвавшей снижение объемов производства, и, как следствие, рецессию российской экономики.

Грузооборот в период 2010-2015 гг. демонстрировал стабильный рост. В 2015 году грузооборот с учетом про-

³ При расчете данного типа грузооборота не учитывались так называемые «инвентарные» вагоны принадлежности ОАО «РЖД».

В период с 2010 по 2015 гг. растет интенсивность работы железнодорожного транспорта общего пользования. Грузонапряженность в расчете на 1 км эксплуатационной длины ж/д сети увеличилась на 14,5%.

Рисунок 2. Динамика объема погрузки и грузооборота на сети ОАО «РЖД»
 Источник: данные ОАО «РЖД»



бега вагонов в порожнем состоянии³ составил 2 952,8 млрд т-км, что превышает уровень 2010 года на 18%. Грузооборот без учета пробега вагонов в порожнем состоянии в 2015 году находился на уровне 2 302,7 млрд т-км, что на 14,5% выше уровня 2010 года (рис. 3).

Рост грузооборота связан с увеличением среднего расстояния перевозки, которое в период с 2010 по 2015 гг. выросло на 15,7% и составило 1 735 км. В свою очередь рост среднего расстояния перевозки произошел в том числе из-за изменения структуры грузопотоков. В рассматриваемый период объем перевозки грузов во внутреннем сообщении остался практически без изменений, в то время как погрузка на экспорт увеличилась на 10%.

При этом в структуре экспорта доминируют отправки на большие расстояния (доля экспортных перевозок на расстояние свыше 3 000 км в 2015 году составила 42,5%).

Несмотря на сопоставимый объем погрузки в 2010 и 2015 гг., в связи с увеличением дальности перевозки объем тонно-километровой работы, выполняемой железно-

рожным транспортом, существенно увеличился.

При этом в течение рассматриваемого периода эксплуатационная длина железнодорожной сети практически не изменилась и в 2015 году составила около 85,3 тыс. км (инвестиции в инфраструктурный комплекс железнодорожного транспорта были сфокусированы на приведении в нормативное состояние и увеличении пропускной и провозной способности существующих линий).

Таким образом, интенсивность работы железнодорожного транспорта, которую можно охарактеризовать грузонапряженностью, т.е. количеством тонно-километров, приходящихся на 1 км эксплуатационной длины железнодорожной сети, возрастает. В период с 2010 по 2015 гг. грузонапряженность на сети ОАО «РЖД» постоянно увеличивалась (за исключением 2013 года) и в 2015 году составила 27 млн т-км на 1 км, что на 14,5% выше уровня 2010 года (рис. 4).

При этом концентрация грузопотоков привела к тому, что 30% протяженности сети обеспечивают перевозки



Рисунок 3. Темпы изменения погрузки и грузооборота на сети ОАО «РЖД», % к 2010 году
 Источник: данные ОАО «РЖД», анализ рабочей группы ИПЕМ

Более высокие темпы роста грузооборота связаны с увеличением среднего расстояния перевозки грузов

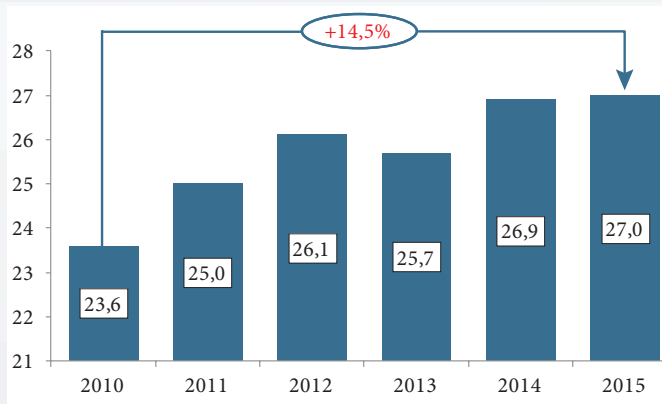


Рисунок 4. Грузонапряженность на сети ОАО «РЖД», млн т-км/км
Источник: данные ОАО «РЖД», анализ рабочей группы ИПЕМ

70% всех грузов. Однако возможности по увеличению интенсивности использования существующих линий ограничены, дальнейшее увеличение грузооборота может потребовать расширения сети железных дорог общего пользования и строительства новых линий.

2. ДИНАМИКА ОБНОВЛЕНИЯ И СТЕПЕНИ ИЗНОСА ОСНОВНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ФОНДОВ ОТРАСЛИ

Динамика закупки и списания грузовых вагонов

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 18.05.2001 №384 «О программе структурной реформы

Прейскурант №10-01 создал благоприятные экономические условия для обновления парка грузовых вагонов.

Объем поставки новых грузовых вагонов в период с 2003 по 2015 гг. превысил 700 тыс. ед., при этом 320 тыс. ед. было поставлено в период с 2010 по 2013 гг.

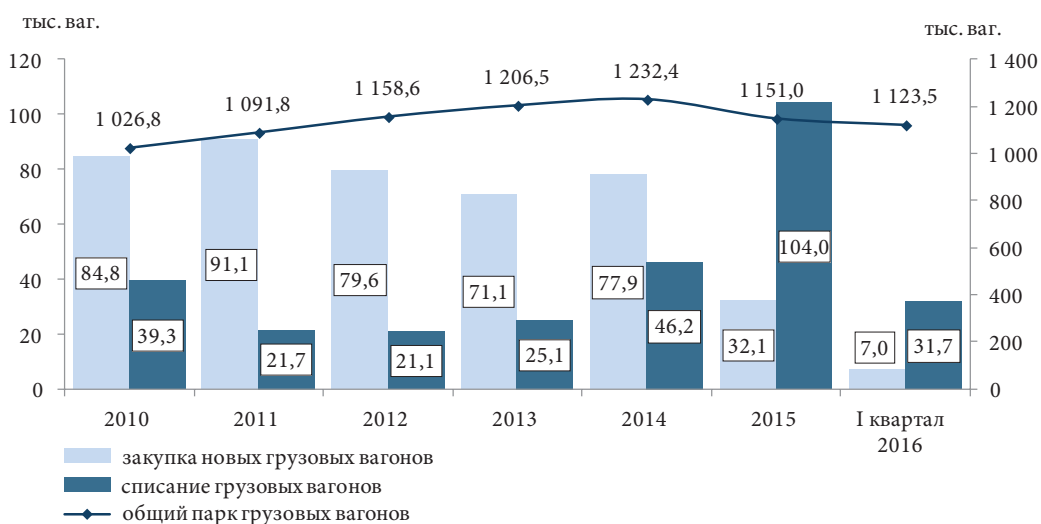
вительства был утвержден новый Прейскурант №10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами». Прейскурант №10-01 утвержден Постановлением Федеральной Энергетической Комиссии Российской Федерации №47-т/5 от 17 июня 2003 года и по настоящий момент является основным документом, регламентирующим тарифы на железнодорожные услуги.

В новом Прейскуранте №10-01 система тарифообразования на грузовые перевозки существенно изменилась, что создало выгодные экономические условия для привлечения частных инвестиций в вагонный парк.

Объем поставки на сеть ОАО «РЖД» новых грузовых вагонов с 2003 по 2015 гг. превысил 700 тыс. ед. Основной пик поставки грузовых вагонов пришелся на 2010-2013 гг., когда на сеть поступило свыше 320 тыс. грузовых вагонов. Спекулятивный интерес к инвестициям в вагонный парк привел к перенасыщению рынка, что послужило причиной образования профицита вагонов и ухудшения эксплуатационных показателей в период массовой поставки новых вагонов в дальнейшем.

Период с 2010 по 2013 гг. также характеризуется относительно низкими объемами списания подвижного состава. В эти годы выводилось из эксплуатации по сроку служ-

Рисунок 5. Динамика закупки, списания и общего парка⁴ грузовых вагонов
Источник: данные ОАО «РЖД», анализ рабочей группы ИПЕМ



В I квартале 2016 года объем списания составил 31,7 тыс. вагонов. Общий парк грузовых вагонов сократился до 1 123,5 тыс. ед.

на железнодорожном транспорте», первый этап реформирования железнодорожного транспорта среди прочего включал в себя развитие конкурентного сектора в сфере железнодорожных перевозок, в том числе создание компаний-операторов, владеющих собственным подвижным составом.

В целях исполнения указанного постановления Пра-

бы не более 2-4% от общего объема парка. В результате по состоянию на декабрь 2014 года общий парк грузовых вагонов Российской Федерации составил 1 232 тыс. ед., что на 20% выше уровня 2010 года (рис. 5).

Однако в 2015 году в связи с низким уровнем ставок на рынке предоставления подвижного состава, сложившимся вследствие профицита вагонов, а также из-за введения

⁴ Динамика изменения общего парка грузовых вагонов учитывает приобретение ранее использовавшихся вагонов у других ж/д администраций, а также уменьшение общего количества вагонов по причинам, отличным от списания по техническому состоянию.

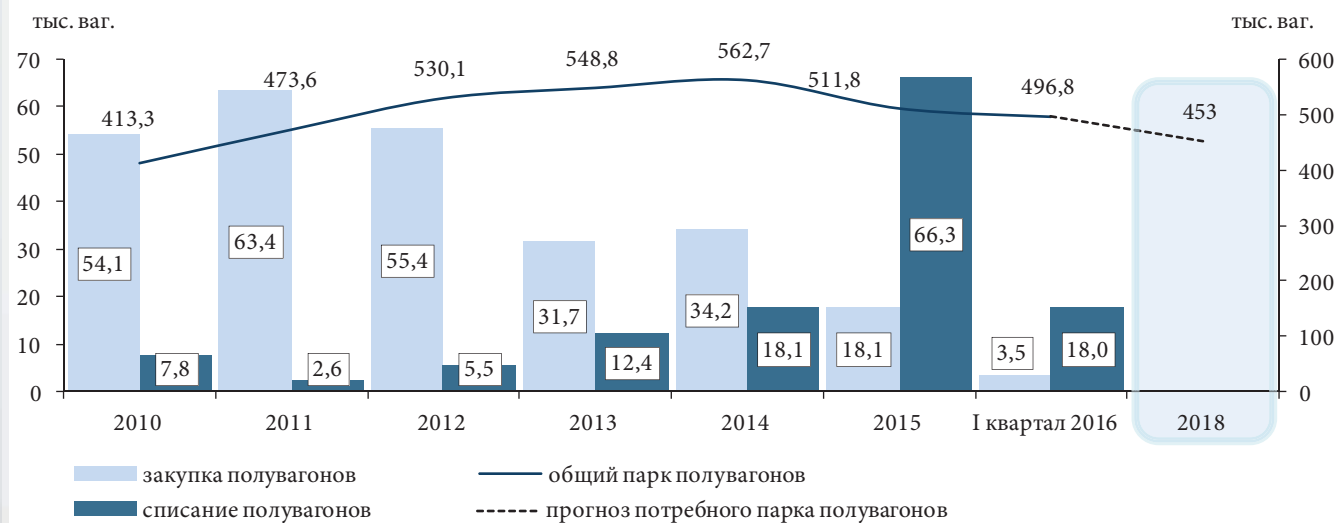


Рисунок 6. Динамика закупки, списания и общего парка⁵ полувагонов⁶
 Источник: данные ОАО «РЖД», анализ рабочей группы ИПЕМ

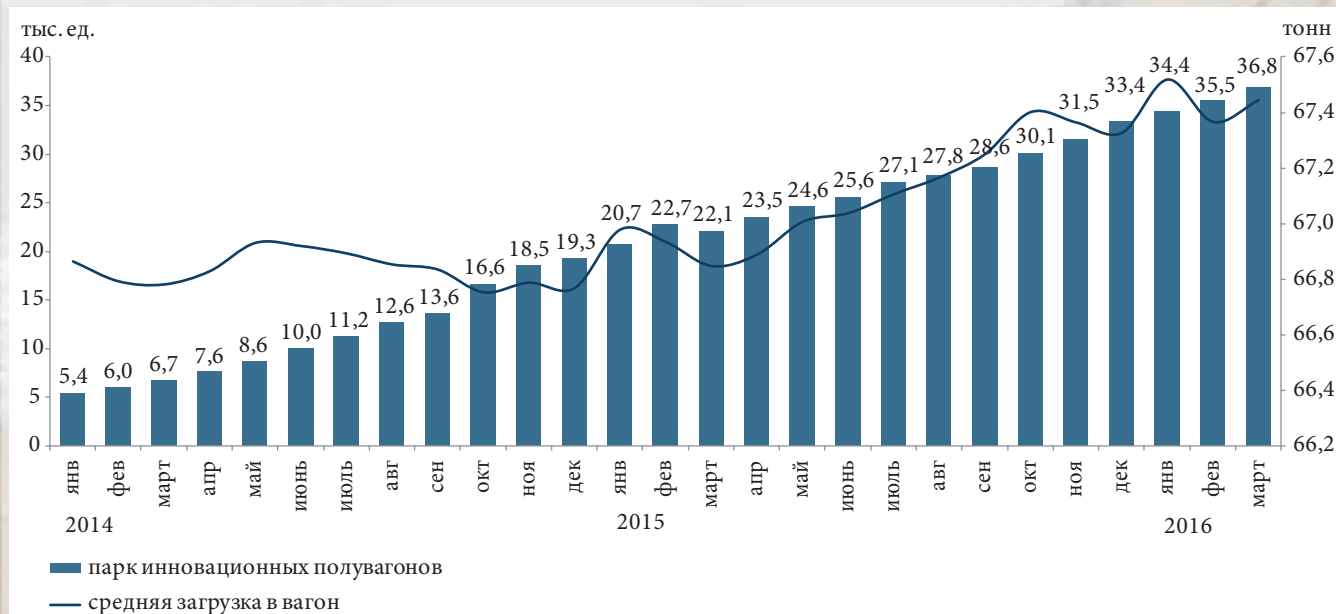


Рисунок 7. Динамика парка инновационных полувагонов и средней загрузки в полувагон (включая инновационные)
 Источник: анализ рабочей группы ИПЕМ

обязательной сертификации вагонов с продленным сроком службы, парк грузовых вагонов начал стремительно сокращаться. В 2015 году было списано свыше 100 тыс. вагонов, что более чем в два раза выше уровня списания 2014 года.

Таким образом, на конец 2015 года парк грузовых вагонов принадлежности Российской Федерации составил 1 151 тыс. вагонов. Средний возраст грузового вагона за 2010-2015 гг. снизился на 13% и в 2015 году составил 14,5 лет.

По итогам I квартала 2016 года уже было списано 31,7 тыс. грузовых вагонов, а объем поставки новых составил 7 тыс. ед. Основной причиной увеличения объемов списания грузовых вагонов в 2015-2016 гг. стала проводимая государством регуляторная политика, в частности, запрет

⁵ Динамика изменения общего парка полувагонов учитывает приобретение ранее использовавшихся полувагонов у других ж/д администраций, а также уменьшение общего количества полувагонов по причинам, отличным от списания по техническому состоянию.

⁶ Прогноз потребного парка полувагонов приведен на основании данных ОАО «РЖД».

на продление срока службы грузовых вагонов без проведения модернизации и дальнейшей сертификации, а также запрет на курсирование на сети общего пользования большинства типов вагонов с продленным после 1 января 2016 года сроком службы. Общий парк грузовых вагонов в марте 2016 года находился на уровне 1 123,5 тыс. ед. В 2010–2014 гг. объем закупки грузовых вагонов существенно превышал объем их списания, что привело к образованию профицита грузовых вагонов на сети железных дорог общего пользования. В 2015-2016 гг. наблюдается обратная ситуация: объем списания грузовых вагонов в 3-5 раз превышает объем их закупки, что при долговременном сохранении текущих тенденций может привести к ликвидации накопленного профицита и возникновению дефицита грузовых вагонов. В целом в настоящее время, когда парк грузовых вагонов существенно обновлен и достаточен для освоения текущего объема перевозок, необходимо стремиться к сбалансированности объема закупки и списания.

Динамика закупки и степени износа полувагонов

Основную долю, как в структуре парка, так и в структуре закупок грузовых вагонов, составляют полувагоны. Всего в период 2010-2015 гг. было закуплено 257 тыс. полувагонов, или 58,9% от общего объема закупок грузовых вагонов (рис. 6). При этом в указанный период наблюдается тенденция к сокращению объемов закупок полувагонов, что связано с насыщением ими парка, а также ограничением доступа к кредитным ресурсам для потенциальных покупателей вагонов. Всего объем закупок полувагонов в 2015 году по сравнению с 2014 годом сохранился практически в 2 раза. В то же время в последние годы наблюдается тенденция к росту объема списания полувагонов. Наиболее значительный объем списания полувагонов наблюдался в 2015 году, когда было списано 66,3 тыс. или 11,8% от их общего парка.

В I квартале 2016 года на сеть ОАО «РЖД» было поставлено 3,5 тыс. полувагонов, а списано 18 тыс. ед. Общий парк полувагонов в марте 2016 года находился на уровне 490 тыс. ед. при расчетном потребном парке 390 тыс. (рис. 27).

Начиная с 2013 года на сеть ОАО «РЖД» начали поставляться полувагоны с улучшенными эксплуатационными характеристиками (инновационные полувагоны). Одной из отличительных особенностей инновационных полувагонов является увеличенная с 23,5 до 25 тонн максимальная нагрузка на ось, что позволяет увеличить общую грузоподъемность вагона. С начала 2014 года произошло увеличение темпов поставки инновационных полувагонов. В период с января 2014 по март 2016 гг. на сеть было поставлено свыше 30 тыс. ед. (рис. 7).

Динамика закупки и степени износа грузовых магистральных локомотивов

Период с 2010 по 2015 гг. также характеризуется значительными объемами закупки грузовых магистральных локомотивов. Всего ОАО «РЖД» было приобретено 1 978 ед. В том числе закуплен 661 грузовой электровоз переменного тока, 789 электровозов постоянного тока и 528 грузовых тепловозов (рис. 8).

В 2010-2013 гг. наблюдается стабильный рост объема закупок грузовых магистральных локомотивов с пиком в 2013 году. Всего в 2013 году было закуплено 469 локомотивов, что в 2,6 раза больше, чем в 2010 году. В то же время в 2014-2015 гг. объемы закупок грузовых локомотивов снижаются. В 2015 году было приобретено 335 грузовых локомотивов, что на 28,6% меньше, чем в 2013 году.

Парк грузовых магистральных локомотивов на сети ОАО «РЖД» в 2010-2015 гг. увеличился на 6% до 11,7 тыс. ед. Особенностью закупок грузовых локомотивов в рассматриваемый период является изменение структуры приобретения. Если в 2010 году основную массу закупаемой продукции составляли электровозы переменного и постоянного тока (в то время как доля тепловозов была незначительной), то в 2015 году доля закупленных тепловозов составила уже 28,1% (рис. 9).

В то же время в рассматриваемый период наблюдается рост объемов списания грузового магистрального тягового подвижного состава с пиковым значением в 2013 году, когда был списан 301 локомотив.

Всего за 2010-2015 гг. была списана 1 191 ед. грузовых магистральных локомотивов, в том числе 250 электровозов переменного тока, 402 электровоза постоянного тока и 539 тепловозов (рис. 10).

С учетом списания тягового подвижного состава, а также значительного объема закупок, износ грузовых локомотивов в 2010-2015 гг. неуклонно снижается. В 2015 году

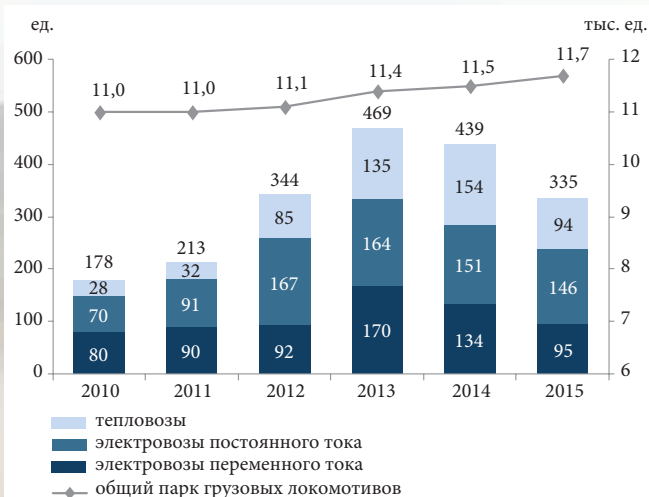


Рисунок 8. Динамика закупки и общего парка грузовых магистральных локомотивов
Источник: данные ОАО «РЖД», анализ рабочей группы ИПЕМ

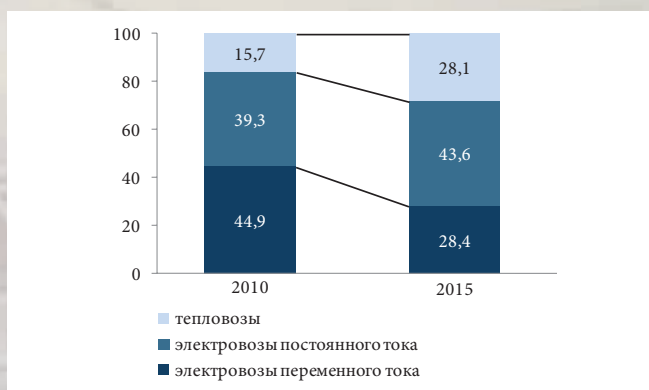


Рисунок 9. Структура закупки грузовых локомотивов, %
Источник: данные ОАО «РЖД», анализ рабочей группы ИПЕМ



Рисунок 10. Динамика списания грузовых магистральных локомотивов, ед.
Источник: данные ОАО «РЖД», анализ рабочей группы ИПЕМ

износ локомотивов продолжает находиться на достаточно высоком уровне – 70%, однако это значительно ниже уровня 2010 года, когда показатель составлял около 82%. При этом произошло качественное обновление парка локомотивов, так как преимущественно проводились закупки новых моделей локомотивов отечественного производства с улучшенными техническими характеристиками.

Таблица 1. Характеристика инфраструктурного комплекса ОАО «РЖД»

Показатели	Значения
Эксплуатационная длина сети, тыс. км	85,3
Развернутая длина главных путей, тыс. км	124,7
Электрифицированных участков, тыс. км	43,4
Участки с автоблокировкой и диспетчерской централизацией, тыс. км	62,4
Тяговые подстанции, тыс. шт.	1,4
Стрелки электрической централизации, тыс. шт.	131

Источник: ОАО «РЖД», данные за 2014 год

Динамика обновления и степени износа инфраструктуры железнодорожного транспорта

Протяженность железнодорожных линий в России по состоянию на 2014 год составляла 85,3 тыс. км, более 50% из которых электрифицировано – 43,4 тыс. км (табл. 1).

В период с 2010 по 2014 гг. было введено около 400 км

Дефицит инвестиций в инфраструктуру железнодорожного транспорта общего пользования приводит к снижению пропускных и провозных способностей и увеличению протяженности участков с ограничениями.

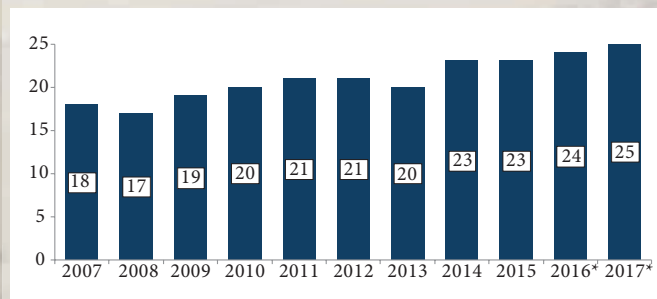


Рисунок 11. Протяженность путей с просроченным сроком ремонта (*-прогноз), тыс. км

Источник: Министерство экономического развития РФ⁷

новых железнодорожных путей и реконструировано более 13 тыс. км (развернутой длины), электрифицировано 360 км железнодорожных линий. Однако с учетом ранее накопленного дефицита инвестиций в инфраструктурный железнодорожный комплекс, этих объемов строительства, реконструкции и модернизации недостаточно даже для поддержания износа железнодорожной инфраструктуры на текущем уровне.

В настоящее время с просроченным сроком ремонта эксплуатируется около 23 тыс. км железнодорожных путей общего пользования, при этом, по прогнозам Минэкономразвития, в ближайшее время показатель будет увеличиваться (рис. 11).

Протяженность участков с ограничениями пропускных и провозных способностей составляет в настоящее время около 8,4 тыс. км. В последние годы наблюдается тенденция роста протяженности участков с ограничениями, однако темпы роста постепенно снижаются. В случае сохранения объема финансирования реконструкции и модернизации инфраструктуры на текущем уровне, протяженность «узких мест» на железнодорожной сети РФ к 2020 году может составить около 19,2 тыс. км⁸ (рис. 12).

Проблемам износа инфраструктуры и наличия участков сети с ограничениями пропускной и провозной способности в последние годы уделяется особое внимание, в том числе со стороны государства. Для формирования условий снижения уровня износа инфраструктурного комплекса, а также ликвидации «узких мест», был принят и реализуется ряд стратегических документов, определяющих государственную политику по развитию железнодорожной инфраструктуры общего пользования:

- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года.

При сохранении текущих объемов финансирования реконструкции и модернизации инфраструктуры, протяженность «узких мест» к 2020 году может составить 19,2 тыс. км.

- Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

- Генеральная схема развития сети железных дорог на период до 2020 и 2025 гг.

- Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 гг.)».

В целях избежания наступления негативных последствий, описанных выше, в ближайшие несколько лет необходимо приложить максимум усилий для реализации положений указанных документов в полном объеме.

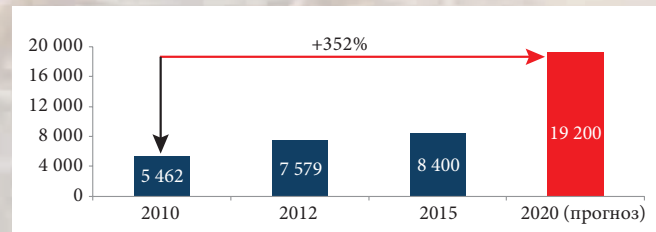


Рисунок 12. Динамика протяженности «узких мест» на сети ОАО «РЖД», км

Источник: ОАО «Институт экономики и развития транспорта»

В последние несколько лет решению проблемы высокой степени износа инфраструктуры железнодорожного транспорта и ликвидации «узких мест» уделяется повышенное внимание, в том числе со стороны государства.

Кроме того, в настоящее время уже реализуется ряд ключевых проектов по повышению пропускных и провозных способностей инфраструктуры железнодорожного транспорта, основным из которых является развитие железнодорожной инфраструктуры «Восточного полигона»

⁷ С. Портер, Тарифный план ФАС// Ведомости № 3969 от 27.11.2015.

⁸ По данным ОАО «Институт экономики и развития транспорта».

⁹ По данным ОАО «Институт экономики и развития транспорта».

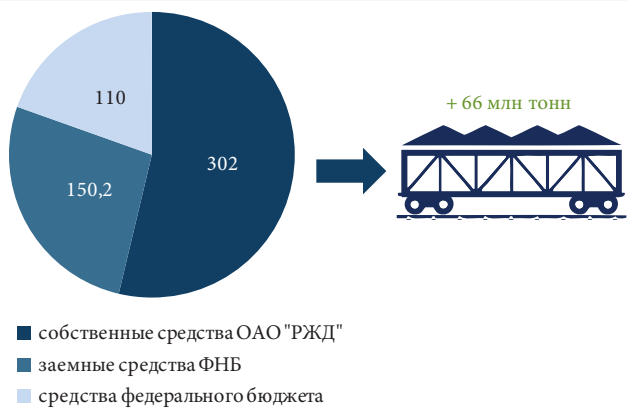


Рисунок 13. Источники средств по модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, млрд руб. Источник: паспорт инвестиционного проекта, ОАО «Институт экономики и развития транспорта»

– модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей.

Реализация проекта запланирована на период с 2013 по 2020 гг., его общая стоимость составляет 562,2 млрд руб., из которых 302 млрд руб. – собственные средства ОАО «РЖД», 110 млрд руб. – средства федерального бюджета и 150,2 млрд руб. – заемные средства Фонда Национального Благосостояния (рис. 13), которые потребуют возврата и компенсации стоимости их использования за счет тарифных доходов от перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Проведение мероприятий по модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей позволит увеличить их провозную способность на 66 млн тонн в год к 2020 году⁹.

3. ДИНАМИКА КАЧЕСТВЕННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Изменение структуры собственности на грузовые вагоны и системы управления ими оказало влияние на основные качественные показатели использования подвижного состава и работы железнодорожной отрасли.

Показатели использования грузовых вагонов

Вследствие активного развития института частных операторов, а следовательно, роста количества частных вагонов на сети, изменилась система и принципы управления вагонными парками. Изменения в свою очередь оказали влияние на следующие показатели:

- оборот грузового вагона;
- средняя скорость и надежность доставки одной отправки;
- среднесуточная производительность грузового вагона и т.д.

Кроме того, изменение структуры собственности на подвижной состав привело к необходимости корректировки существующих и разработки новых методик расчета основных качественных показателей работы железнодорожного транспорта и приведения их в соответствие изменившейся структуре рынка.

Одним из ключевых изменений является произошедшая в 2010 году корректировка системы учета вагонов, находящихся в рабочем парке. В соответствии с существовавшей ранее системой учета, вагоны частных собственников, находившиеся на путях общего пользования, не включались в рабочий парк, хотя фактически были исправны и готовы к погрузке. Учитывая, что в 2010 году парк вагонов, принадлежащих частным собственникам (включая дочерние и зависимые общества ОАО «РЖД»)

Изменение структуры рынка потребовало корректировки методики расчета некоторых качественных показателей работы железнодорожного транспорта.

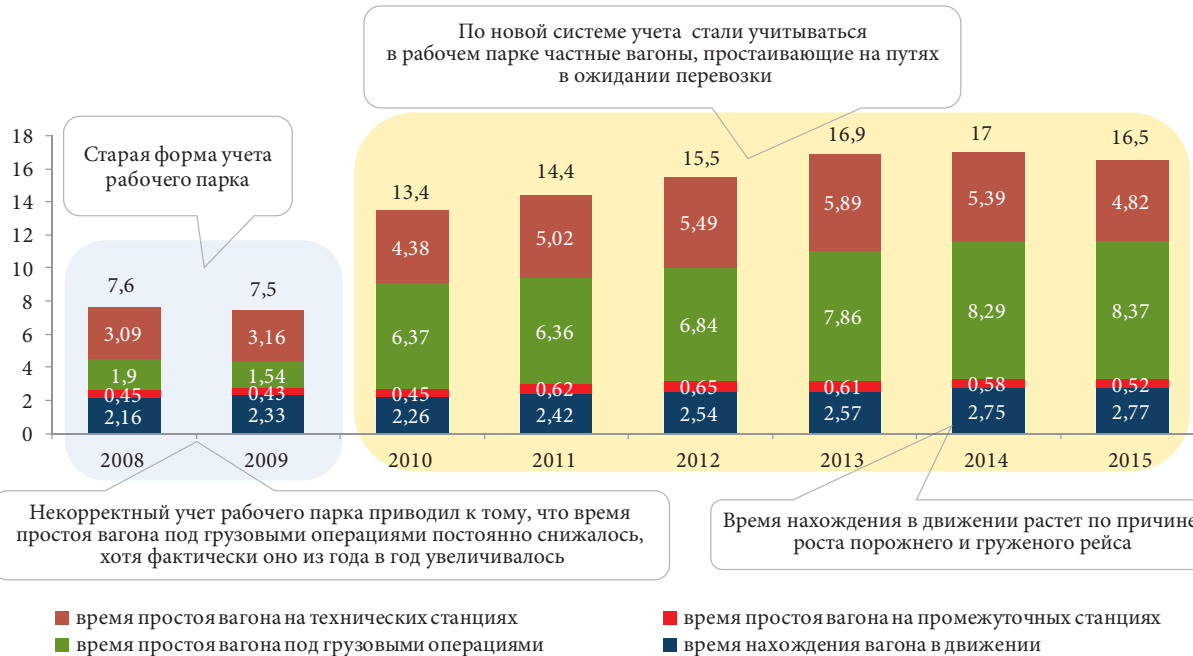


Рисунок 14. Оборот грузового вагона по элементам, сут. Источник: данные ОАО «РЖД», анализ рабочей группы ИПЕМ

Некорректный учет рабочего парка приводил к искажению других показателей.

С началом применения новой системы учета оборот грузового вагона вырос с 7,5 сут. в 2009 году до 13,4 сут. в 2010 году.

составлял 813 тыс. единиц или 79% от общего парка грузовых вагонов, применение описанной системы учета приводило к существенному занижению рабочего парка вагонов в отрасли. Изменение системы и включение таких вагонов в рабочий парк оказали влияние на другие показатели работы и использования грузовых вагонов:

- оборот грузового вагона;
- среднесуточная производительность вагона и т.д.

Например, в результате принятия новой системы учета рабочего парка, оборот вагона вырос с 7,5 сут. в 2009 году до 13,4 сут. в 2010 году (рис. 14). При этом в 2010-2015 гг. динамика оборота вагона была разнонаправленной. В период с 2010 по 2014 гг. оборот увеличился с 13,4 сут. до 17,0 сут. в основном за счет роста следующих составляющих:

- время нахождения вагона в движении. Рост связан с увеличением средней дальности перевозки на 11,6% (с 1 496 км до 1 669 км);
- время простоя вагонов на технических станциях. Рост связан с увеличением дальности перевозки, а также с изменением структуры собственности на грузовые вагоны и необходимостью дополнительной переработки порожних вагонов с подборкой по направлениям движения и собственности;

Рост оборота грузового вагона в период 2010- 2014 гг. в основном происходил за счет увеличения его составляющих, которые преимущественно находятся вне зоны ответственности ОАО «РЖД».

- время простоя вагонов под грузовыми операциями (фактически включает в себя время отстоя невостробованного вагона между рейсами). Рост связан с профицитом парка вагонов, вызванным увеличением общего парка вагонов, изменением структуры собственности и возникновением дополнительного простоя вагонов в ожидании погрузки, выгрузки или поиском возможности предоставления вагонов под погрузку на выгодных условиях.

В 2015 году оборот грузового вагона составил 16,5 сут., что незначительно ниже уровня 2014 года. Сниже-



Рисунок 15. Средняя скорость доставки одной отправки, км/сут.
 Источник: данные ОАО «РЖД»



Рисунок 16. Средняя участковая и техническая скорости движения, км/час
 Источник: данные ОАО «РЖД»

ние оборота произошло за счет сокращения времени простоя вагона на технических станциях на 10,6% (с 5,39 сут. в 2014 году до 4,82 сут. в 2015 году) и снижения времени простоя вагона на промежуточных станциях.

Скорость и надежность доставки

В период с 2013 по 2015 гг. на сети ОАО «РЖД» наблюдается рост показателя средней скорости доставки одной отправки (включая перевозку как груженых, так и порожних вагонов). В 2015 году средняя скорость доставки одной отправки составила 341 км/сут. Средняя скорость доставки в груженых вагонах в 2015 году – 372 км/сут., средняя скорость доставки маршрутными отправками – 509 км/сут. (рис. 15).



Рисунок 17. Надежность доставки одной отправки, %
 Источник: данные ОАО «РЖД»

Рост скорости доставки в 2014 году по отношению к 2013 году можно объяснить влиянием как объективных, так и субъективных факторов, к которым можно отнести изменение методики расчета показателя. При этом увеличение скорости доставки в 2015 году по отношению к 2014 году произошло в основном вследствие роста технической и участковой скоростей (рис. 16), а также снижения времени простоя грузовых вагонов на технических станциях (среднее время нахождения транзитного вагона на одной технической станции в 2015 году снизилось на 12% по сравнению с 2014 годом – с 8,45 до 7,45 часа).

В целом техническая и участковая скорости движения поездов увеличиваются на протяжении последних трех лет. Например, техническая скорость в 2015 году составила 46,4 км/ч, что на 2,7% выше уровня 2012 года, когда данный показатель был минимальным, а участковая скорость за аналогичный период выросла на 8,6% до 39,1 км/ч.

Также в последние годы увеличивается надежность доставки. В период с 2012 по 2015 гг. показатель средней надежности доставки увеличился на 20,4 п.п. (с 72,5% в 2012 году до 92,9% – в 2015 году). По итогам 2015 года надежность доставки в груженных вагонах составила 94,7%, надежность доставки маршрутными отправлениями – 97,9% (рис. 17).

Производительность грузовых вагонов и локомотивов

В период с 2013 по 2015 гг. также можно отметить рост среднесуточной производительности грузового вагона, которая увеличилась на 14,3% и в 2015 году составила 6 652 т-км нетто¹⁰ (рис. 18). К основным причинам роста среднесуточной производительности грузового вагона можно отнести рост скорости перевозки и оптимизацию технологии управления приватным парком ОАО «РЖД» и собственниками вагонов.

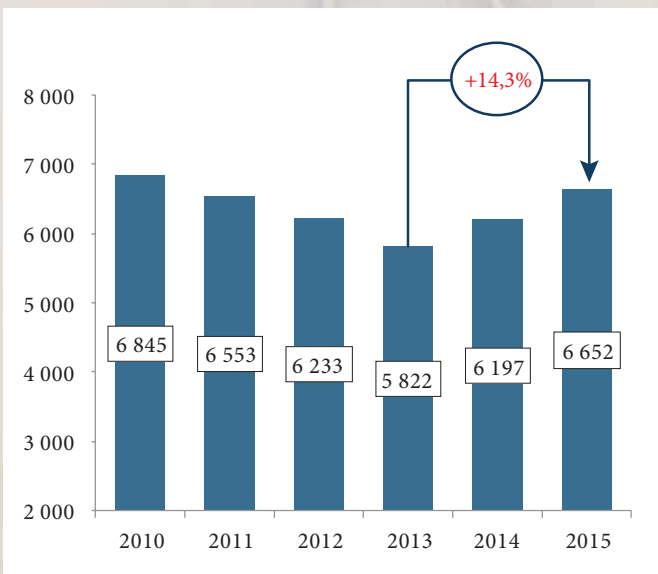


Рисунок 18. Среднесуточная производительность грузового вагона, т-км нетто.
Источник: данные ОАО «РЖД», анализ рабочей группы ИПЕМ

Среднесуточная производительность локомотива увеличивается на протяжении всего рассматриваемого периода. Однако основной рост приходится на 2015 год, когда значение показателя составило 2 337 тыс. т-км брутто¹¹, что на 18,9% выше аналогичного периода 2014 года (рис. 19).

В период с 2010 по 2015 гг. среднесуточная производительность локомотива увеличилась более чем на 40%, однако часть указанного роста может быть связана с однократным изменением методики расчета показателя.

¹⁰ 2015 год - оценка
¹¹ 2015 год - оценка

Показатели использования и потребный парк полувагонов

Особое внимание стоит обратить на изменение показателей использования самого массового подвижного состава – полувагонов. В 2015 году в полувагонах было перевезено 755 млн тонн грузов или 56,9% от общего объема перевозки. Основными грузами, перевозимыми в полувагонах, являются каменный уголь (356,5 млн тонн – 47,2% от общего объема перевозки в полувагонах), минерально-строительные материалы (151,1 млн тонн – 20%), руды металлические (113,7 млн тонн – 15,1%) и черные металлы (65,7 млн тонн – 8,7%).

На протяжении последних двух лет увеличивается средняя скорость доставки грузов в полувагонах. Если в январе 2014 года средняя скорость доставки груженой отправки в полувагонах находилась на уровне 386 км/сут., то в январе 2015 года данный показатель составил 406,4 км/сут.

В I квартале 2016 года относительно аналогичного периода предыдущего года тенденция к росту средней скорости доставки груженой отправки сохранилась.

В марте 2016 года скорость составила 424,3 км/сут, что на 1,3% выше аналогичного показателя прошлого года и на 14,6% выше уровня 2014 года (рис. 20).

Также наблюдается рост скорости доставки порожней отправки. Например, в январе 2015 года средняя

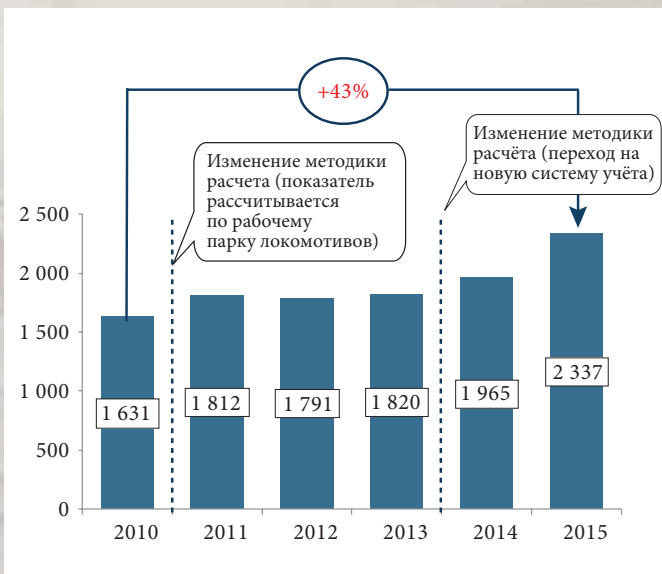


Рисунок 19. Среднесуточная производительность локомотива, тыс. т-км брутто
Источник: данные ОАО «РЖД», анализ рабочей группы ИПЕМ

скорость доставки порожней отправки составила 241,9 км/сут., что на 34,3% выше аналогичного периода 2014 года (рис. 21).

В I квартале 2016 года относительно аналогичного периода предыдущего года тенденция к росту средней скорости доставки порожней отправки усилилась. В марте 2016 года средняя скорость доставки порожней отправки в полувагонах составила 319,9 км/сут., что на 23,2% выше аналогичного периода прошлого года и на 39,2% выше уровня 2014 года.

Продолжение следует

«ТРАНСРОССИЯ» ПРЕДСТАВИЛА ШИРОКИЙ СПЕКТР ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ, ВОСТРЕБОВАННЫХ РЫНКОМ



С 19 по 22 апреля 2016 года в Москве с большим успехом прошла 21-я Международная выставка транспортно-логистических услуг и технологий «ТрансРоссия». Организатором мероприятия выступила Группа компаний ИТЕ, лидирующая на российском рынке выставочных услуг.

С 19 по 22 апреля 2016 года в Москве с большим успехом прошла 21-я Международная выставка транспортно-логистических услуг и технологий «ТрансРоссия». Организатором мероприятия выступила Группа компаний ИТЕ, лидирующая на российском рынке выставочных услуг.

За четыре дня работы выставку посетили 13 214 человек практически из всех регионов России, а также из Белоруссии, Казахстана и стран Балтии.

Участники выставки - более 300 компаний-экспонентов из 26 стран - представили грузовладельцам и грузоотправителям выгодные предложения по перевозке любых видов грузов, от промышленного оборудования до продуктов питания и фармпрепаратов.

В торжественной церемонии открытия выставки «ТрансРоссия» 2016 принял участие министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов. Министр также ознакомился с представленными на выставке транспортными и логистическими услугами, технологиями на транспорте, техническими средствами, таможенными и брокерскими услугами и другими сервисами.

В выставке приняли участие десятки российских и зарубежных компаний – лидеров отрасли, представляющие широкий спектр транспортно-экспедиционных услуг высокого качества: международные грузоперевозки автомобильным транспортом, грузоперевозки по России, перевозки железнодорожным транспортом, морские контейнерные перевозки, услуги по обработке и транспортно-экспедиционному обслуживанию экспортно-импортных грузов и многое другое. Экспозиции зарубежных участников из Казахстана, Белоруссии, Германии, Финляндии, Латвии, Эстонии и Литвы были представлены в составе национальных павильонов. Как отметил в своём выступлении на открытии выставки член Правления ОАО «РЖД» Вадим

Морозов, именно на выставке «ТрансРоссия» проходят важные встречи, переговоры с партнёрами по транспортно-логистическому бизнесу, с теми, кто осуществляет перевозки и оперирование на евроазиатском пространстве.

По традиции на выставке были подписаны крупные соглашения и протоколы о намерениях. ОК РУСАЛ и ПАО «ТрансКонтейнер» подписали соглашение сроком на 3 года на перевозку грузов РУСАЛа, отправленных в контейнерах по территории России, и дополнительно – в морских контейнерах на рынки Юго-Восточной Азии и других регионов.

НПК "Объединенная Вагонная Компания" (НПК ОВК) и железнодорожный оператор "Логистика 1520" подписали соглашение о поставке партии вагонов-платформ для перевозки леса и универсальных крытых вагонов нового поколения, по которому в адрес оператора будут переданы до 300 платформ для перевозки леса и лесоматериалов и до 400 крытых вагонов.

Конференция «ТрансРоссия»

Деловая программа, традиционно сопровождающая выставку, открылась 19 апреля Международной конференцией для перевозчиков и грузовладельцев «ТрансРоссия». Партнёром конференции выступила аудиторско-консалтинговая компания КPMG.

В ходе пленарной сессии «Развитие грузоперевозок в России. Тренды, перспективы, ограничения» заместитель министра транспорта Российской Федерации Николай Асаул представил доклад о развитии грузоперевозок в РФ, в котором он подробно остановился на основных сценариях обновленной Транспортной стратегии до 2030 года – консервативном и инновационном. Ориентация на консервативный сценарий предполагает транспортное обеспечение добывающих отраслей, реализация транзитного потенциала страны и развитие экспорта транспортных услуг. Инновационный сце-

нарий подразумевает ускоренное и сбалансированное развитие транспортного комплекса страны. Доклад заместителя министра транспорта вызвал живейший интерес делегатов конференции – специалистов транспортной отрасли.

Руководитель практики по работе с инфраструктурными и транспортными предприятиями в России и СНГ компании КPMG Алексей Романенко представил обзор основных тенденций развития российского и мирового рынка транспортно-логистических услуг за 2014-2015 год. Специалисты КPMG проанализировали основные факторы, влияющие на развитие различных сегментов транспортного рынка, а также выявили наиболее актуальные на сегодняшний день проблемы российских транспортных компаний.

Впервые в рамках выставки и конференции «ТрансРоссия» состоялся «День грузовладельца», который посетили сотни представителей различных производственных и торговых компаний.

С большим успехом прошли конференция «Тенденции и возможности рынка складской недвижимости в России», соорганизатором которой выступила компания KnightFrank, и конференция «IT-решения на транспорте и в логистике». Всего в мероприятиях деловой программы приняли участие более 700 делегатов.

В течение всех дней работы выставки участники выставки провели обучающие семинары, презентации, круглые столы, пресс-конференции и другие мероприятия.

Спонсорами выставки выступили: «Delko», «Спасские ворота», «Лестэр Информационные Технологии», Fesco, «Исткомтранс», «Универсал Логистика», Allianz, «Фрайкин Рус».

В 2017 году 22-я Международная выставка транспортно-логистических услуг и технологий «ТрансРоссия» будет проходить с 18 по 20 апреля в павильоне 1 МВЦ «Крокус Экспо».

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, № 4, апрель 2006 г.

МЫ ВОПЛНЕ ОПРЕДЕЛЕННО ВИДИМ ТАКУЮ МОДЕЛЬ

Евгений Михайлов, заместитель директора департамента государственного тарифного регулирования и инфраструктурных реформ Минэкономразвития

Георгий Давыдов, президент Национальной ассоциации транспортников, д. э. н.

Сегодня большинство экспертов признают, что в рамках проведения реформы сначала нужно построить саму модель железнодорожного рынка, а уж затем заниматься вопросами реструктуризации имеющихся активов.

От «котла» к холдингу

– Евгений Федорович, каково Ваше отношение к концепции третьего этапа реформы, которая содержится в предложениях ОАО «РЖД»?

Михайлов Е. Ф.: Безусловно, самым главным вопросом третьего этапа реформирования будет являться построение целевой модели рынка. Без четкого понимания идеологии ее формирования все наши действия будут достаточно хаотичны, и мы не сможем получить никакого качественного результата.

– Георгий Ефимович, а какова Ваша позиция по этому вопросу?

Давыдов Г. Е.: Я также считаю, что концепцию третьего этапа необходимо доработать. В частности, речь идет о необходимости более детального описания рынка услуг в области железнодорожного транспорта и его основных субъектов, их функций, правового и технологического статуса и т. д. К этому я добавил бы один существенный момент. Практика буквально самых последних месяцев показала, что в вопросах проработки реформы необходимо гораздо более детально и четко прописывать функции государства.

– Тем не менее ключевые моменты третьего этапа уже известны. Центральная организационная идея – создание на базе ОАО «РЖД» холдинга.

Евгений Федорович, министр экономического развития Герман Греф два года назад на заседании правительства выступал резко против создания холдинговой структуры, видя в ней нового монополиста. Позиция вашего министерства, похоже, кардинально изменилась?

Михайлов Е. Ф.: Дело в том, что когда изначально шла дискуссия по данному вопросу, построение холдинговой модели рассматривалось менеджментом МПС, а затем и ОАО «РЖД» практически как некая конечная цель. При этом идеология реформы в их понимании подразумевала некую реорганизацию МПС без построения полноценной рыночной модели. В нынешней ситуации мы говорим, что холдинг, безусловно, лучше, чем просто «общий котел» из всех видов дея-

тельности в рамках одного хозяйствующего субъекта. При этом мы ведем речь о том, что ОАО «РЖД» будет продавать часть своих мощностей. Например, возьмем ремонт подвижного состава. Оставляя у себя часть этого вида деятельности и обособляя ее в виде отдельного структурного подразделения, не менее значимую долю компания реализует на рынке. В результате построения холдинга мы получим, с одной стороны, прозрачность затрат внутри него самого, и с другой – рынок у нас открывается для конкуренции. То есть отличие нынешнего понимания структуры ОАО «РЖД» от того, которое предлагалось два года назад, состоит именно в том, что в новой модели подразделения, входящие в холдинг, как правило, не являются монопольными.

На продажу – попарно

– Все-таки при инициировании вашим министерством постановления правительства № 811 от 20 декабря 2004 года изначально шла речь о полной продаже «дочек». Сейчас вы не настаиваете на этом?

Михайлов Е. Ф.: Все зависит от конкретных дочерних обществ и видов деятельности. Например, мы настаиваем на продаже не менее 30% всех ремонтных мощностей ОАО «РЖД» в течение двух лет. Это жесткое условие. Что будет дальше, решим через два года. Я думаю, что 30% рынка ремонта для развития конкуренции – хорошая величина. Если говорить о локомотиворемонтных заводах, то сейчас мы не настаиваем на их непосредственной продаже только потому, что там сначала надо навести порядок и, соответственно, наладить кооперацию, специализацию и т. д. То есть нужно подготовить структуры для того, чтобы в дальнейшем уже осмысленно выделять те или иные сегменты в виде самостоятельных предприятий или совместных компаний с производителями локомотивов. В целом это – вопрос взвешенного подхода.

– Насколько известно, Вы не разделяете такую точку зрения, Георгий Ефимович?

Давыдов Г. Е.: Наша позиция сводится к тому, что если речь идет о перевозках или тех видах деятельности, которые непосредственно с ними связаны, то надо четко описать имеющиеся риски. То есть когда государство занимается реформированием самого ОАО «РЖД», оно должно видеть, какие риски в данном случае вызывают опасения и какими средствами их можно предотвратить. Вот такого четкого изложения вопроса мы на данный момент не имеем. Может быть, это происходит в том числе и по той простой причине, что не описан сам данный рынок – его целевая модель и кто на нем должен оказаться в итоге всех этих преобразований. Если же говорить о той сфере или части видов деятельности, которую аккумулирует в себе ОАО «РЖД», то здесь наш подход является, возможно, более радикальным. По крайней мере мы готовы его и мотивировать, и защищать. Суть в том, что если принимается решение о выделении из ком-

пании каких-то структур, то не нужно формировать некие промежуточные подразделения. Чтобы не создавать мини-монополий или новых субъектов «неестественной» монополии, целесообразно сразу выделять дочерние компании в том или ином виде деятельности попарно и выставлять на рынок для продажи, по крайней мере в том объеме, какой представляет интерес для потенциальных покупателей.

– Евгений Федорович, а как Вы относитесь к этой высказываемой еще МАП в ходе написания Программы реформы идее попарного выделения дочерних компаний? Не представляется ли она Вам несколько схоластической, книжной?

Михайлов Е. Ф.: Я считаю, что олигополия на самом деле ничуть не лучше, чем монополия. И в этом плане создание двух субъектов или даже трех еще не гарантирует нам повышения эффективности работы транспортной системы в целом. Кроме того, нужно уточнить: о каких именно сегментах мы говорим? Если о пассажирской компании в дальнем следовании, то это, безусловно, сначала будет монополист, получающий прямые бюджетные субсидии. В данном случае мы по-прежнему видим Федеральную пассажирскую компанию самостоятельным акционерным обществом первоначально с 100%-ным государственным капиталом. Если мы говорим о ситуации, связанной с ремонтом подвижного состава, то понимаем, что эти 30% выделяемых мощностей должны разойтись по максимальному количеству собственников, для того чтобы не возникла ситуация, когда несколько игроков начинают контролировать рынок.

Ни перевозчик, ни оператор

– Одним из самых дискуссионных вопросов является предлагаемое выделение из ОАО «РЖД» крупной грузовой универсальной компании. Как Вы считаете, это должна быть операторская компания или перевозочная?

И будет ли она работать по дерегулированным тарифам?

Михайлов Е. Ф.: Во-первых, хотел бы подчеркнуть, что создание такой компании станет несомненным плюсом. Во-вторых, это не перевозочная компания. Выделяемое предприятие нам видится как компания, управляющая парком вагонов, находящихся в собственности Российских железных дорог. В чем преимущества? Мы сразу получаем реальную стоимость вагонной составляющей. То есть мы начинаем видеть действительные затраты, которые сейчас несет ОАО «РЖД» по содержанию вагонного парка. Именно эта структура будет являться заказчиком услуг по ремонту подвижного состава. Тем самым она потребует от других подразделений ОАО «РЖД», в том числе дочерних, более качественного и дешевого ремонта. Что касается тарифов на перевозку грузов в вагонах этой компании, то они будут по-прежнему регулироваться государством. Другое дело, что параллельно должно развиваться сегментарное дерегулирование тарифов, например, на перевозки наливных грузов и в целом ряде других секторов, где уже всем очевидна конкурентность рынка. Однако, подчеркиваю, создание универсальной грузовой компании не отменяет государственного регулирования тарифов. Вот наша позиция.

– Георгий Ефимович, сегодня уже идет подготовка к выделению из ОАО «РЖД» компаний с подвижным составом для перевозки определенных видов грузов. Как подтвердил Евгений Федорович, им может быть предоставлена возможность работать по свободным тарифам в части вагонной составляющей. Не вытеснят ли они уже занявших эти ниши частных, имея очевидную фору в виде связей

с материнской компанией?

Давыдов Г. Е.: Конечно же, такие опасения есть по той простой причине, что состояние всех этих выделяемых структур, их положение на рынке, схемы их взаимодействия как с материнской компанией, так и с остальными участниками рынка – абсолютно не прописаны. В силу того что нам стало известно о деятельности в этой области ОАО «РЖД» в феврале-марте 2006 года, можно констатировать: существуют очень большие риски получить компании, которые будут пользоваться явными привилегиями. Поэтому я бы считал, что сегодня нет какой-то фатальной неизбежности что-то непременно выделять и обособлять вне зависимости от того, готовы мы к этому или нет. Мы должны четко подготовиться, и лишь когда на все вопросы будут найдены ответы, – приступать к организационным мерам. А если пока не готовы, то лучше, ей-богу, оставить до лучших времен все как есть. А вот что было бы необходимо сделать, так это усилить защитные меры на рынке в отношении тех прямых инвестиций в железнодорожную отрасль, которые пришли в последнее время.

– Вы имеете в виду, что пока не нужно ничего реструктурировать, а оставить все виды деятельности в едином хозяйствующем субъекте? А разве такая модель способна обеспечить эффективный бизнес и приток инвестиций?

Давыдов Г. Е.: Уточню, что на первое место я ставлю степень готовности, проработанности вопросов как по всему имущественному комплексу, который выделяется, так и по его правовому статусу, рыночной роли, схемам взаимодействия со всеми участниками рынка и т. д. На данный момент такие описания мне неизвестны. Вот пока их нет, лучше воздержаться от реструктуризации и на первое место поставить проработку этих вопросов. Когда будет четкое понимание, можно выделять.

– Евгений Федорович, есть ли, по Вашим данным, уже такие проработки и какой Вам видится ситуация с поднятыми Георгием Ефимовичем вопросами?

Михайлов Е. Ф.: Проработки такие есть, и во всяком случае для нас ситуация абсолютно понятна. Я уже сказал, что выделяемая грузовая компания не будет являться перевозчиком. Но это и не то, что сегодня называется оператором подвижного состава. Никто с ОАО «РЖД» не снимает обязательств обеспечить к перевозке весь предъявляемый экономикой страны груз. И на предлагаемую меру по созданию грузовой компании надо смотреть как на некую внутреннюю реорганизацию ОАО «РЖД», которая позволяет, прежде всего, сделать полностью прозрачными и оценить доходную и затратную части перевозочной деятельности Российских железных дорог. Для внешнего мира перевозчиком по-прежнему останется ОАО «РЖД», тарифы которого регулируются Прейскурантом № 10-01. При этом, повторяю, возможное дерегулирование вагонной составляющей будет носить фрагментарный характер в тех сегментах, где имеется очень специализированный подвижной состав либо ситуация является уже вполне конкурентной.

– А найдется ли, по Вашему мнению, инвестор, который захочет купить акции компании с таким непонятным статусом?

Михайлов Е. Ф.: Я бы не сказал, что этот статус непонятный. Что же касается инвестиционной привлекательности, то те консультации, которые ОАО «РЖД» проводит с соответствующими консалтинговыми фирмами, свидетельствуют том, что перспективы успешного выведения такой компании на фондовый рынок имеются.

Продолжение следует.

Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
5-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТНЫХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ МЕТАЛЛТРАНСЛОГИСТИК'2016				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
8 ИЮНЯ 2016 ГОДА ИСПОЛНИЛОСЬ 60 ЛЕТ ПРОФЕССОРУ, ДОКТОРУ ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК СЕРГЕЮ ЮРЬЕВИЧУ ЕЛИСЕЕВУ				1
Россия	Москва	Елисеев С.Ю.	+7-985-998-13-55	
Производители железнодорожной продукции и услуг				2 - 5
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	2 - 3
Россия / Пензенская область	Пенза	ОАО "ЭЛЕКТРОМЕХАНИКА"	+7 (8412) 209-000, 8-800-700-98-02	4
Россия / Курганская область	Шадринск	ОАО "Шадринский автоагрегатный завод"	+7 (35253) 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77	5
Россия / Тамбовская область	Мичуринск	ООО "ТехноКом-М"	+7 (47545) 2-77-39, +7 (910) 656-06-70	5
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	МЕТАПРОМ.RU / BOARD-RAYLWAY	+7 (3843) 71-63-41	5
8-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОПРОДУКЦИИ И МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ МЕТАЛЛСТРОЙФОРУМ'2016				6
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
Подвижной состав, запчасти, ремонт				7 - 10
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	7 - 8
Россия / Калининградская область	Калининград	ООО "ПСЕГ-Сервис"	+7-981-452-04-04; +7 (4012) 58-02-06	9
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	+7 (34369) 4-99-62, +7-912-656-21-36	9
Россия / Красноярский край	Красноярск	ЗАО "Енисей Локомотив Гарант"	+7 (391) 2757-111	9
Россия	Москва	ООО "ТРАНСЛАЙН-СТРОЙ"	+7 (495) 788-78-45, +7 (903) 129-07-10	10
Россия / Свердловская область	Нижний Тагил	ООО "ТрансПрог"	+7 (3435) 96-17-13, +7 (3435) 96-18-13, +7(3435) 96-17-12	10
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	МЕТАПРОМ.RU	+7 (3843) 71-63-41	10
13-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА - TRANSUZBEKISTAN"				11
Узбекистан	Ташкент	ITE Uzbekistan	+ 998 71 113 01 80	
Материалы и оборудование для ВСП				12
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "ПроектСнаб"	+7 (3435) 41-69-55, 41-25-69	12
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27	12
Сопутствующие товары и услуги				13
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО "Экосистема"	+7 (912) 300-84-44	13
Справочная информация				13 - 44
ООО «БОМБАРДЬЕ ТРАНСПОРТЕЙШН (СИГНАЛ)» ПРАЗДНУЕТ 20-ЛЕТИЕ				13 - 14
Россия	Москва	ООО "Бомбардье Транспортейшн (Сигнал)"	+ 7 (495) 925-53-70	
ИПЕМ: ПОГРУЗКА ЩЕБНЯ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В 2016 ГОДУ ВЫРОСЛА НА 25%				15 - 20
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
15 ЛЕТ РЕФОРМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: РЕЗУЛЬТАТЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ - ВЗГЛЯД ИПЕМ				21
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
Аналитическая записка к 15-летию структурной реформы на железнодорожном транспорте Российской Федерации				21 - 25
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
"ИПЕМ: потребность экономики в полувагонах снижается				26
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
"Грузовой железнодорожный транспорт России в 2010-2015 гг. (аналитический доклад)				27 - 37
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
«ТрансРоссия» представила широкий спектр транспортно-логистических услуг, востребованных рынком. Пост-релиз				38
Россия	Москва	ITE LLC Moscow	(495) 935-73-50	
Железные дорожники о себе и реформах				39 - 40
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
Прайс-лист / Содержание				41 - 44
Россия	Москва	Редакция Железнодорожного журнала "ДЕПО"	+7 (495) 765-73-16	
Международная специализированная выставка МеталлоКонструкции'2016				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
20-я Центрально-Азиатская выставка "Транспорт и Логистика" Транзит-Казахстан 2016				4-я сторона обл.
Казахстан	Алматы	Выставка "Электроника-Транспорт"	+7 727 2583434	

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).

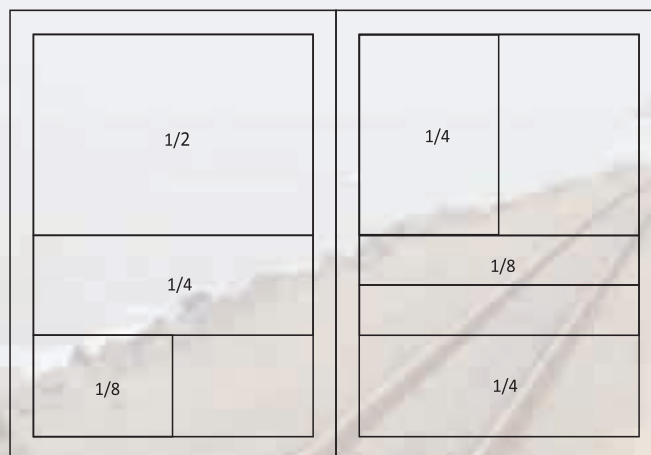
Образец заполнения строчной рекламы:

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 вверх.
- 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	СКИДКА 5% 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 размещении **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. рассылок	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. рассылок	
202'752	48 перс. рассылок	

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	6 600	8 100
1/4 полосы	8 750	26 250	23 625	2	13 200	15 825
1/2 полосы	15 400	46 200	41 580	3	19 800	24 420
1 полоса	26 950	80 850	72 765	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	2	13 200	16 950
1/4 полосы	8 750	43 750	37 188	4	26 400	32 963
1/2 полосы	15 400	77 000	65 450	6	39 600	51 150
1 полоса	26 950	134 750	114 538	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	4	26 400	36 400
1/4 полосы	8 750	87 500	70 000	8	52 800	70 300
1/2 полосы	15 400	154 000	123 200	12	79 200	110 000
1 полоса	26 950	269 500	215 600	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.



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 ГК
МеталлТрансЛогистик'2016



Генеральный информационный партнер:
специализированный журнал
«Металлоснабжение и сбыт»

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



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@itecakz
Project Manager: Gulzana Abdusharipova

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

OFFICIAL SUPPORT:



Ministry of Investment
and Development of
the Republic of Kazakhstan



КАЗАХСТАН
ТЕМІР
ЖОЛЫ



KAZLOGISTICS
СОДІА ТАРНОПОЛІТІВНОЇ КАЗАХСТАН



КазАПО

