



ДЕПО

1 (56) 2014

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

декабрь-январь

Производители железнодорожной продукции и услуг
Подвижной состав, запчасти, ремонт
Материалы и оборудование для ВСП
Правовые и страховые услуги для предприятий ж/д транспорта
Сопутствующие товары и услуги

стр. 1 - 7

стр. 14 - 15

стр. 27 - 30

стр. 30

стр. 30

- Обзор основных событий железнодорожной отрасли за ноябрь 2013 г.

стр. 8-12

- Дилемма заключенного

стр. 13

- 10 Международная выставка СИЛОВАЯ ЭЛЕКТРОНИКА. Пост релиз

стр. 16

- 19-я Международная промышленная выставка Металл-Экспо'2013. Пост релиз

стр. 17-18

- Мониторинг состояния промышленности на основе индексов ИПЕМ

стр. 20-24

- Железнодорожные тарифы должны учитывать экономику грузоотправителей

стр. 25

- Стагнация экономики станет вызовом для всей железнодорожной отрасли

стр. 30

- Технический регламент ТС «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта»

стр. 31-37

- ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2013 Пост релиз

стр. 40

- Железные дорожники о себе и реформах

стр. 42



16+



**19-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ,
ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ**

ТРАНСРОССИЯ

22-25 АПРЕЛЯ 2014
МОСКВА, МВЦ
“Крокус Экспо”, Пав. 1

www.transrussia.ru



Организатор:




ITE LLC Moscow
+7 (495) 935 7350
transport@ite-expo.ru
www.transrussia.ru

При поддержке:



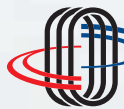
МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ



*Что пожелать под Новый год?
Конечно, пусть Вам повезёт!
Конечно, лучше не болеть!
Конечно, всем разбогатеть!*

*Ну, а ещё не забывать:
Во всём всегда преуспевать!
Дарить подарки, получать!
Уметь любить, уметь прощать!*

*Пусть этот лошадиный год
Вам всем удачу принесёт!*


 ЗАВОД
ТЕПЛООБМЕННОГО
ОБОРУДОВАНИЯ

ЗАВОД ТЕПЛООБМЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ:

эффективное охлаждение мощных двигателей

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

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

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

- повышенная вибрация;
- загрязненная атмосфера;
- температурный диапазон окружающей среды от -50°C до $+50^{\circ}\text{C}$.

Сферы применения:

- системы охлаждения дизелей тепловозов, карьерных самосвалов, комбайнов, тракторов;
- силовые агрегаты для привода буровых и тягово-энергетических установок, дизель-генераторов, блочно-транспортных электростанций;
- трансформаторы переменного тока в тяговых установках;
- компрессорные станции.



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

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



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

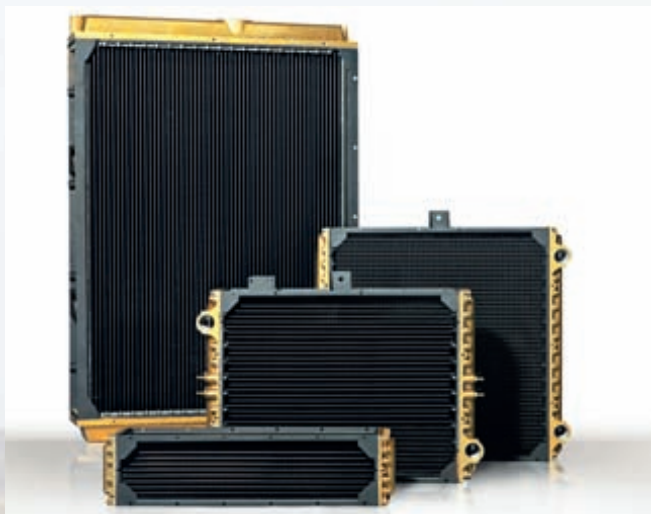
На заводе успешно разрабатываются и производятся новые типы охлаждающих модульных устройств для магистральных тепловозов России и стран СНГ, шахтной и карьерной техники.

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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



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

**220037, Республика Беларусь,
г. Минск, ул. Столетова, 1А**

Контакты в Минске:

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

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

Факс: +375 (17) 299-99-54

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

Контакты в Брянске:

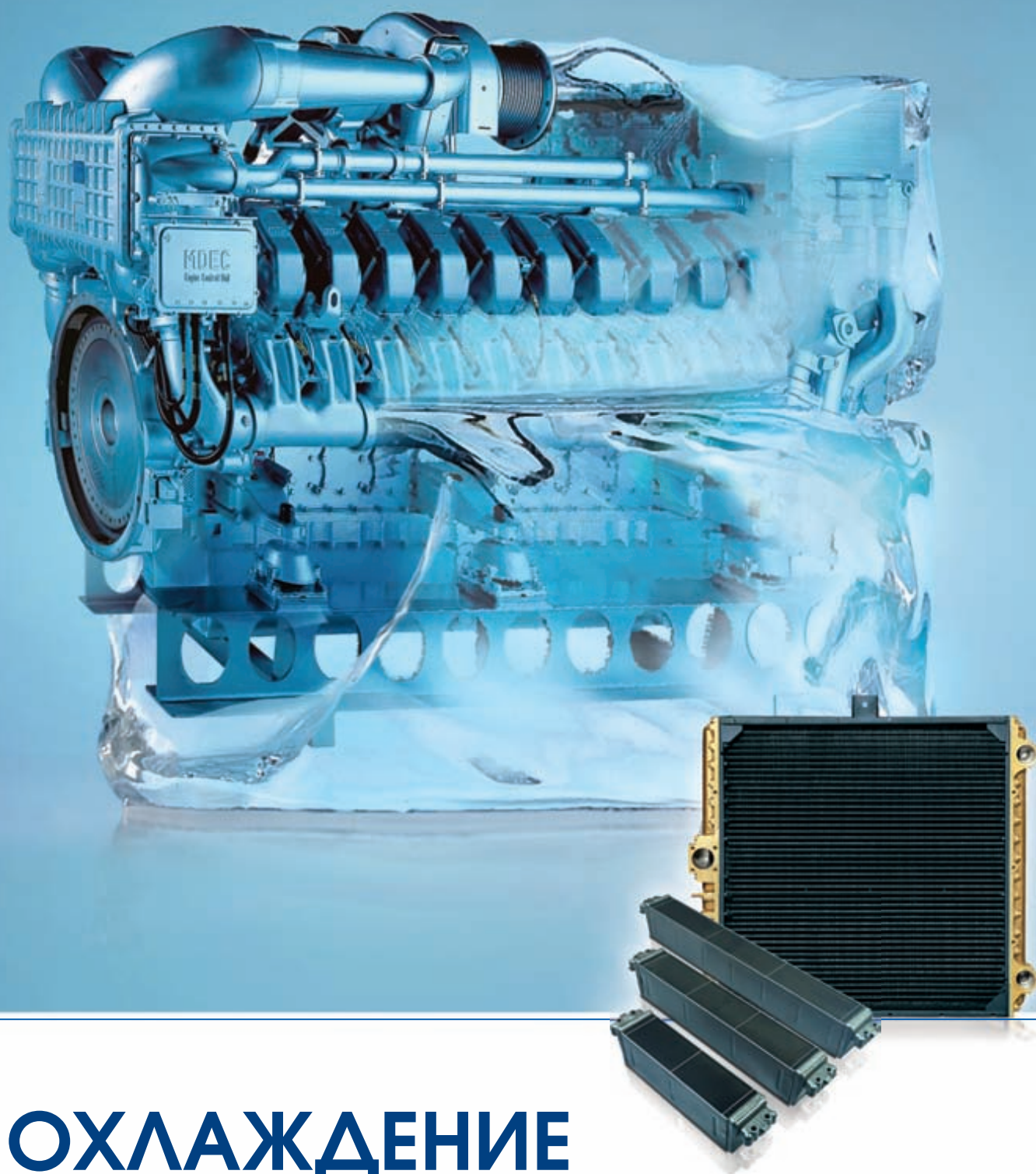
+7 (4832) 58-08-11, +7 (4832) 68-07-48

http://www.tdzto.ru, Skype: zto-by

Контакты в Москве:

+7 (499) 963-53-52





ОХЛАЖДЕНИЕ МОЩНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

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



Контактные телефоны: + 375 (17) 217-02-39
+ 375 (17) 297-94-98

Подробности на сайте: www.zto-by.com
www.tdzto.ru



ELHIM-ISKRA JSC®

сайт : www.elhim-iskra.ru, эл. почта: iskra-trade@yandex.ru
 Адрес: 117570 г.Москва, ул. Красного Маяка, д. 24, ЦПРБ
 Контактное лицо: Парамонов И.Н.
 Тел/факс: + 7 495 726 58 08 , Моб.Тел: + 7 906 087 90 60
 Тел. для контактов в Болгарии: + 359 897 88 16 04
 Контактное лицо в Болгарии : Момчев Младен, эл. почта: mladen@polybet.bg



Тепловозные свинцово-кислотные аккумуляторные батареи
64V THC- 450Ah и 96V THC-450Ah, предназначенных для запуска двигателей внутреннего сгорания тепловозов, а также питания цепей управления, освещения и другого электрооборудования при неработающем дизеле. Стартерный ток: 2150 А
 Гарантийный срок : 3 года
 Средний срок службы – 8 лет



Вагонные свинцово-кислотные аккумуляторные батареи
56PzS(M)-350P и 56PzV-350P предназначены для питания постоянным током электрооборудования и приборов на пассажирских вагонах с системой электропитания 110V с установками кондиционирования воздуха.

Тех. параметры батарей соответствуют всем требованиям ОАО РЖД:

1. Климатическое исполнение : УХЛ
2. Коэффициент отдачи – более 95%.
3. Срок эксплуатации до уменьшения емкости на 60% от 8 до 10 лет.
4. Гарантийный срок : 3 года



Компания ООО “Блеквуд Микс”, является официальным представителем болгарского производителя АО “Елхим-Искра”.

Предлагаем взаимовыгодное сотрудничество по поставкам аккумуляторных батарей для пассажирских вагонов, а также для магистральных и маневровых тепловозов.

Аккумуляторы согласованы со всеми профильными департаментами в ОАО “РЖД”, а также сертифицированы в ФБУ РС ФЖТ.

тепловозные аккумуляторы:

Battery type	Аналог акб других производителей	ЦЕНА	Контактная информация	
64V THC -450Ah	32 TH-450	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
96V THC -450Ah	48 TH-450	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
4V THC -450Ah	2 TH-450	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg

вагонные аккумуляторы:

Battery type	Аналог акб других производителей	ЦЕНА	Контактная информация	
26PzS(B)-350P	40 KL 300P или 40VNH300	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
56PzV-385P	90 NM 300 P или 90KL300P	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
56PzS(M)-425P	90 KL 375 P	Договорная в зависимости от места отгрузки (из Болгарии или из Москвы)	Москва	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg

ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО **ИНВЕСТ-ОЙЛ**

Производственное предприятие завод РТИ "Брянскрезинотехника".

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

- Баллоны переходных площадок (суфле междувагонное) – 7800р.
 - Втулка (Т258.00.01) – 6р.
 - Прокладка буксовая (35061-Н) – 11 р.
 - Кольцо буксовое (35063-Н) – 5 р.
 - Кольцо (40811-Н) – 75р.
 - Кольцо (40812-Н) – 35 р.
 - Кольцо (40813-Н) – 30 р.
 - Подрельсовая прокладка (ЦП 362) 25 р.
- Все цены указаны с НДС.

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

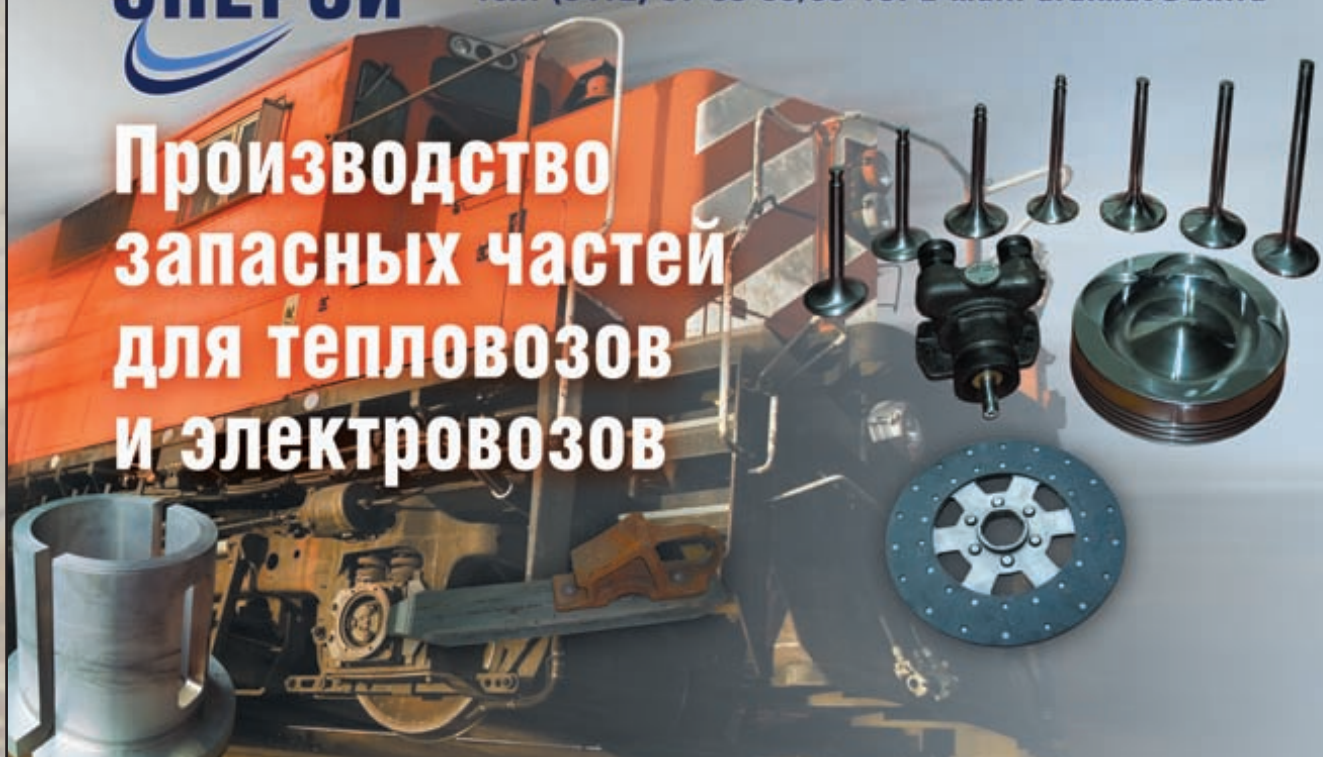


ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

ЭНЕРСИ

426072, г. Ижевск, ул. 40 лет Победы, 122
 Тел: (3412) 37-38-80/98-18. E-mail: uralmat@bk.ru

**Производство
 запасных частей
 для тепловозов
 и электровозов**



Если вы планируете ремонт своего тепловоза, то наш каталог (<http://www.zeldorcnab.ru/price.html>) - для вас - запчасти для ЧМЭ-3!



ЖЕЛДОРСНАБ

393778 Тамбовская обл., Мичуринский р-н, п. Сельхозтехника, ул. Сельхозтехника, административное здание, офис 2
Тел./факс: (47545) 2-07-25, <http://www.zeldorcnab.ru>, e-mail: td-zpch@mail.ru

Производство и реализация запчастей для тепловозов ЧМЭ-3 и их различных модификаций. Гарантированное качество запчастей для ЧМЭ-3. Отличный сервис!

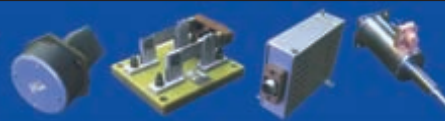


Все запчасти для тепловозов сертифицированы и полностью отвечают всем необходимым требованиям безопасности.



Завод точных приборов
ПЕНЗЕНСКИЙ ЗАВОД ТОЧНЫХ ПРИБОРОВ

440031, Пензенская область, г. Пенза, ул. Окружная, 3
Тел: (8412) 34-69-82, 34-59-36, 34-62-85
E-mail: info@zao-pztp.ru, pztp@yandex.ru,
сайт: www.zao-pztp.ru



Пензенский завод точных приборов основан в 1978 г. для выпуска фотоизделий и спецтехники. С 1994 г. предприятие производит электроаппаратуру для тепловозов, электровозов и электропоездов. За время сотрудничества с МПС РФ, а затем ОАО «РЖД» завод разработал и освоил производство более 400 изделий.

ЗАО «ПЗТП» предлагает к поставке следующее электрооборудование:

- NEW!!! блоки регулирования напряжения БРН-М-110В (ан. БРН-110В), БРН-М-75В (ан. БРН-75В, БРН-3В);
- блоки выпрямителей БВ (БВК), тахометрические БТГ (БА), управления БУТВ (БА), блоки регулирования напряжения БРН, РНВГ (ППС-20), боксования ББ;
- вентили электропневматические ВВ, ЗВ: ВВ-1
- реле электромагнитные РМ, управления ТРПУ, времени РВ (ВЛ), дифференциальные РД, перехода РК;
- датчики индуктивные ИД, боксования ДБ;

- панели с резисторами ПР (ПС), с предохранителями ПП, панели выпрямителей ПВ (ПВК);
- резисторы типа СР, ленточные типа РЛТ (ЛСО) и ЛР (ЛС);
- электромагниты ЭТ;
- источники и устройства питания ИП, УП;
- разъединители ГВ;
- колодки клеммные КП (СК);
- извещатели пожарные локомотивные ИПЛ (ИП104-2), сигналы звуковые СЗ;
- электролиты ЭПЧ

ЗАО «ПЗТП» сертифицировано на соответствие требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2008 и ГОСТ РВ 15.002-2003. Сертифицированы изделия, подлежащие обязательной сертификации, на ряд изделий получены «Декларации о соответствии».

Наименование продукции	Тип, марка	Аналог	Телефон
Арматура светосигнальная	АС – 1П, АС-1МП	АС -4302	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования напряжения	БРН-М-75В	БРН – 3В	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	БРН-М-110В	БРН-75В	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	БРН-М-110В	БРН-110В	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования напряжения и тока	БРНТ	YRN3	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Вентиль электропневматич.включающ.	ВВ-32М	ВВ-32	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Выключатель педальный	ВП-1-11П	ВП-1-11	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	ВП-1-20П	ВП-1-20	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Переключатель рубящий 3-х полюсный	П-330АП	П-330А	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	П-330БП	-	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	П-330ВП	-	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Спротивление ленточное	ЦБРИ 741.124.075	Т509.73.01.01	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор напряжения	ТН-005ЭТ	ТН-005ЭТ000	(8412) 34-69-82, 34-59-36
		ЦБРИ.671260.001	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор постоянного тока	ТПТ-015ЭТ	ПДТ-033ЭТ.010	(8412) 34-69-82, 34-59-36
		ЦБРИ.671260.000	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор ТИ123	ЦБРИ671.121.005	6ТН174123	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор тока	ТТ-30М-П	-	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Удлинитель штепсельный	ШУ-5АП	ШУ-5А	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Элемент сопротивления шунтировни	ЦБРИ 741.124.079	0145.845.00.00.000	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	ЦБРИ 741.124.087	0145.917.00.00.000	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Рубильник	Р-220А		(8412) 34-69-82, 34-59-36

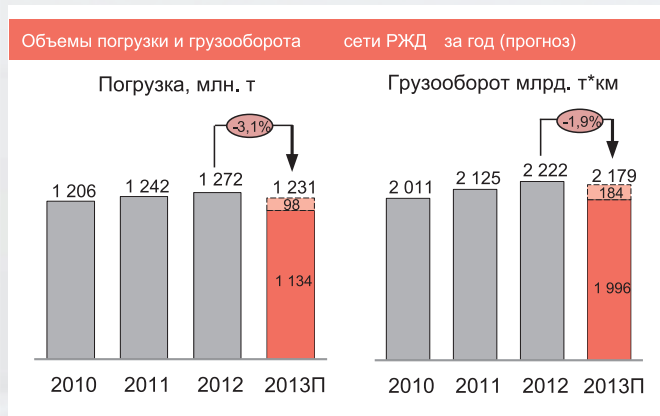
ОБЗОР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

02.12.2013 Транспортная неделя 2013

[Форум/Выставка] г. Москва, Россия. Обсуждение вопросов инвестиционной проблематики ключевых аспектов функционирования всех видов транспорта

10.12.2013 Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство

[Конференция] г. Москва, Россия. Обсуждение вопросов организации ж/д перевозок и алгоритмов взаимодействия РЖД, операторов и пользователей транспортных услуг



Выступления экспертов Покровка Финанс в СМИ в ноябре

27.11.2013 А.Вязовский о планах по строительству столичного метро для Финам ФМ

Алексей Вязовский, вице-президент Покровка Финанс об особенностях строительства новых станций московского метрополитена

26.11.2013 Статья А.Маслова "Решить нельзя откладывать" для журнала "РЖД-Партнер" №22 (266)

Алексей Маслов, директор департамента инвестиционного анализа Покровка Финанс о заморозке тарифов и её результатах

25.11.2013 А.Вязовский о продаже РЖД доли в "Аэроэкспрессе"

Алексей Вязовский, вице-президент Покровка Финанс о продаже РЖД доли в ООО "Аэроэкспресс"

20.11.2013 Государственно-частное партнерство в метро: опыт Лондона для журнала "Транспорт РФ" №5 (48)
 Эксперты Покровка Финанс проанализировали особенности развития метрополитенов Лондона и Москвы

08.11.2013 А.Никольский о погрузке на сети РЖД в ноябре

Андрей Никольский, ген. директор Покровка Финанс о тенденциях изменения погрузки сети РЖД в ноябре

07.11.2013 Интервью С.Парсегова РЖД ТВ

Сергей Парсегов, директор департамента управления инвестиционными проектами об особенностях схемы государственно-частного партнерства и ВСМ

06.11.2013 А.Никольский о новой редакции Устава ж/д транспорта для г. Гудок

Андрей Никольский ген. директор Покровка Финанс о новой редакции Устава железнодорожного транспорта

Сергей Парсегов, CFA, *s.parsegov@pokrovka-finance.com*,
Алексей Вязовский, *a.vyazovskiy@pokrovka-finance.com*
Матвей Бондаренко, *m.bondarenko@pokrovka-finance.com*

Ключевые события и тенденции ноября:

- РЖД повторно пересмотрело прогноз погрузки сети в сторону понижения. По итогам 2013 г. погрузка сети ожидается на уровне 1 233 млрд. т (-3,1% от уровня 2012 г.). Мы считаем данный прогноз оптимистичным и ожидаем годового падения на уровне 3,2%.
- Сохраняется негативный тренд рынка вагоностроения СНГ. В связи с падением цен полувагонов на 25% и сохранением арендных ставок на уровне 600 руб./сутки производители вынуждены сокращать себестоимость производства продукции. По итогам 2013 г. ожидается падение рынка СНГ до 85 тыс. вагонов (-30% от уровня 2012 г.).
- Правительство РФ определилось со схемами поддержки вагоностроения на 2014-2016 гг., пообещав выделить из бюджетных средств субсидии лизингодателям в размере 7,1 млрд. руб.
- Несмотря на утвержденную ранее Правительством РФ нулевую индексацию тарифов, объем инвестиционной программы РЖД на 2014-2016 гг. остался неизменным - 1,2 трлн. руб.
- Французский Alstom и немецкий Siemens ввиду неблагоприятной конъюнктуры рынка снижают плановые прогнозы и реализуют cost-cutting мероприятия, сокращая штат.

Трансмашхолдинг (ТМХ)

Новые контракты

29.11.2013

ТМХ поставит Эстонским железным дорогам в 2014 г. четыре маневровых локомотива ТЭМ ТМХ. Объем сделки не раскрывается. Первый локомотив поступит в апреле, далее каждый следующий месяц будет поступать по одной машине. На данный момент в Эстонии уже эксплуатируется четыре тепловоза ТЭМ ТМХ.

Совместное предприятие

18.11.2013

ТМХ и Литовские железные дороги могут создать СП по производству локомотивов и ж/д техники. Стороны сотрудничают с 2004 г. В разные годы ТМХ поставлял в Литву пассажирские и грузовые вагоны, рельсовые автобусы, локомотивные дизеля, маневровые и магистральные тепловозы.

Отчетность

14.11.2013

Выручка ЗАО «Трансмашхолдинг» по РСБУ за 9 мес. 2013 г. возросла на 20% (по сравнению с 3 кв. 2012 г.) до 56,9 млрд. руб., валовая прибыль составила 2,5 млрд. руб. (+8,9%), чистая прибыль увеличилась до 5 млрд. руб. (+85,8%).

Метро

08.11.2013

Бакинское метро (Азербайджан) до конца 2013 г. приобретет у ТМХ три состава (15 вагонов). Стоимость сделки не раскрывается. Ранее, ТМХ предоставил Бакметрополи-

тению пятивагонный состав «Ока» для полугодового тестирования на линиях бакинского метро. По окончании 6 месяцев состав был возвращен ТМХ.

Демиховский завод

06.11.2013

В 2013-2018 гг. обновится парк электричек Подмосквья и будет отремонтирована часть подмосковных ж/д платформ. Планируется закупить 106 составов производства Демиховского завода на средства федерального и регионального бюджетов. Ценовые параметры сделки не раскрываются.

ГК Синара

Поезда для ВСМ

19.11.2013

Синара может использовать технологию производства «Ласточек» (выпускаются СП Siemens и Синары ООО «Уральские локомотивы») при производстве МВПС для российских ВСМ. Базовой платформой производства поездов является четвертое поколение поездов Velaro («Сапсан»).

Производство Desiro Rus - «Ласточка»

12.11.2013

Президент РФ Владимир Путин посетил ООО «Уральские локомотивы» в связи с открытием производства поездов «Ласточка». В соответствии с соглашением «Уральских локомотивов» и РЖД до 2020 г. планируется произвести 1 200 вагонов (240 составов). В 2014 г. предприятие планирует выпустить первые девять электропоездов (45 вагонов) и пройти сертификацию, в 2015 г. планируется поставить РЖД 30 составов.

Завод в Волгограде

11.11.2013

Группа «Синара» планирует открыть в г. Волгоград предприятие по производству трамваев и вагонов метро. Ожидается, что это создаст большое количество рабочих мест и обеспечит развитие легкорельсового транспорта на юге России. На данный момент решено организовать рабочую группу и проработать возможность открытия производства и программу обновления электротранспорта Волгограда.

Вагоностроение.

Субсидирование новых вагонов

25.11.2013

Определен механизм субсидирования закупки инновационных вагонов. Запланированные на 2014-2016 гг. субсидии в размере 7,1 млрд. руб. получают лизинговые компании. Предусмотрено два способа получения государственной поддержки: субсидирование процентных платежей по лизингу в первом году в размере 7,45% и скидка в размере 130 тыс. руб. при покупке инновационного вагона и одновременной сдаче в утилизацию старого. Ожидается, что принятые государством меры стабилизируют рынок производства подвижного состава, а также увеличат объем налоговых поступлений от производителей. Экономический эффект проекта 2014-2016 гг. оценивается в 26,1 млрд. руб.

Рынок вагоностроения

21.11.2013

По итогам 2013 г. ожидается падение выпуска грузовых вагонов в СНГ до 85 тыс. вагонов (-30% от уровня 2012 г.). За 9 мес. 2013 г. объем производства вагонов упал более чем на 30% и составил 65,8 тыс. единиц. Выпуск полувагонов сократился в 2,5 раза (до 27,2 тыс. ед.), цистерн - на 15% (10,2 тыс. ед.), а производство крытых вагонов увеличилось до 6,6 тыс. вагонов (+72%).

Уралвагонзавод

25.11.2013

Выручка завода за 9 мес. 2013 г. по РСБУ упала на 23% (от уровня 3 кв. 2012 г.) до 51,5 млрд. руб. Впервые после кризиса 2009 г. завод продемонстрировал убыток (-1,2 млрд. руб. по итогам 3 кв. 2013 г.). Ухудшение финансового положения завода связывают с сокращением спроса (-27% по плану 2013 г.) и 21% падением цен на подвижной состав (с 2,1 млн. руб. до 1,6).

13.11.2013

УВЗ намерен построить во Вьетнаме завод по сборке подвижного состава. Меморандум о сотрудничестве был подписан заводом в присутствии президентов РФ и Вьетнама. Строительство завода позволит УВЗ расширить свое присутствие на рынке подвижного состава Вьетнама.

ОВК

21.11.2013

ОВК и «Могилевский вагоностроительный завод» (МВСЗ) подписали соглашение о сотрудничестве. Документ предусматривает выпуск на мощностях МВСЗ тележки Barber (модели 18-9855, 18-9810), грузовых полувагонов на ее базе (модели 12-9853 и 12-9761-02) и поставку со стороны ОВК комплектующих, а также сбыт продукции на территории СНГ.

13.11.2013

ОВК и Tatravagonka запустили СП АО «Railway Casted Components» в Словакии по производству крупного вагонного литья для тележек Barber. Мощность завода - 3 600 вагонокомплектов/год. Общий объем инвестиций в СП составит около €20 млн. Railway Casted Components уже получило российский сертификат соответствия, а отгрузка продукции намечена на начало 2014 г.

ТВЗ

06.11.2013

Сотрудники ТВЗ в январе 2014 г. отправятся в корпоративный отпуск, а с февраля выйдут на работу в режиме неполной рабочей недели. Меры вызваны неблагоприятной рыночной конъюнктурой, не обеспечивающей полной загрузки предприятия.

Крюковский ВСЗ

14.11.2013

Крюковский ВСЗ по итогам 9 мес. 2013 г. сократил выпуск грузовых вагонов до 5,2 тыс. вагонов (-43,6% от показателя 3 кв. 2012 г.). Выпуск пассажирских вагонов за 9 мес. 2013 года составил 68 ед. (+19% от уровня 9 мес. 2012 г.).

Российские железные дороги Сбербанк и РЖД

02.12.2013

Сбербанк профинансирует строительство транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) в Москве и регионах в размере 100 млрд. руб. РЖД и банк создадут СП по строительству

и управлению ТПУ. Предполагаемый срок окупаемости проекта – от 10 до 12 лет, совокупный объем частных инвестиций (с учетом средств банка) – 547 млрд. руб. Инвестиционная программа

26.11.2013

Несмотря на нулевую индексацию тарифов, инвестиционная программа РЖД на 2014 г. не изменится и составит 391,3 млрд. руб. В 2015 г. бюджет программы составит 419,8 млрд. руб., а в 2016 - 438,4 млрд. Обновление ТПС в 2014-2016 гг. планируется на уровне 1529 локомотивов (в 2014 г. - 629, в 2015 г. – 450, в 2016 г. – 450). Совокупный объем программы в 2014-2016 гг. составит 1,2 трлн. руб.

Эффективность

28.11.2013

В связи с большой долей бюджетных средств (43% или более 500 млрд. руб.) в инвестпрограмме РЖД до 2016 г. возможна законодательная привязка её величины к показателям эффективности монополии. В процесс анализа каждого инвестиционного проекта компании планируется включить обязательную проверку на улучшение показателей эффективности (пропускной способности, средней скорости движения, грузооборот и др.). Целевые значения показателей на данный момент разрабатываются профильными ведомствами.

Погрузка

27.11.2013

РЖД ухудшило прогноз погрузки сети по итогам 2013 г. до -3,1% или 1 233 млн. т. Месяцем ранее монополией уже снижался прогноз годовой погрузки сети (с -2,4% до -2,8%). Ожидается, что по итогам 2014 г. рост погрузки сети составит 1 246 млн. т. или 1,1% от прогнозного уровня 2013 г.

ВСМ «Москва-Екатеринбург»

26.11.2013

РЖД планирует начать проектирование ВСМ «Москва-Екатеринбург» в 2014 г. Магистраль пройдет через Пермь, Уфу и Челябинск. Завершение строительства намечено на 2020 г., предварительная протяженность магистрали – 1595 км, пассажиропоток – 10-13 млн. человек в год, скорость движения – до 350-400 км/ч. Ожидаемый бюджетный эффект проекта в 2014-2019 гг. составит 174,6 млрд. руб. и 1,5 трлн. руб. в ходе его последующей эксплуатации. Примечательно, что в октябре 2011 г. на проектирование ВСМ уже было выделено 3 млрд. руб.

Субсидии

22.11.2013

В 2014 г. из федерального бюджета РФ монополии будет выделено 24,3 млрд. руб. на компенсацию недополученной выручки от пригородных пассажирских компаний. Ранее предполагалось, что в 2014 г. федеральный бюджет сократит субсидии до 12,5 млрд. руб., а регионы будут самостоятельно компенсировать РЖД финансовые потери в связи с предоставлением инфраструктуры и тяги пригородным пассажирским компаниям. Ожидаемый по итогам 2014 г. убыток от пригородных перевозок составит 25 млрд. руб. Всего в 2014 г. РЖД получит от государства 78 млрд. руб.

Продажа дочерних обществ

22.11.2013

Совет директоров РЖД рассмотрит вопрос об изменении долей/прекращении участия в капитале некоторых ДЗО

(продажа 25% доли ООО «Аэроэкспресс» и 50% акций ОАО «Вагоноремонтное предприятие «Грязи»). По итогам 2013 г. РЖД планирует выручить 34 млрд. руб. от продажи долей в ДЗО в случае одобрения сделок правительством РФ. Также совет директоров рассмотрит вопросы о прекращении участия РЖД в ОАО «Московский механический завод «Красный путь», ОАО «Алатырский механический завод», ОАО «НИИТКД», ОАО «Ишимский механический завод» и ЗАО «РТ-ДВ». В 2014-2015 гг. РЖД может продать 50% - 2 акции «Транстелекома». Ориентировочная сумма сделки (при успешной реализации мер увеличения капитализации компании) – 37 млрд. руб., потенциальный покупатель - Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ). «Транстелеком» - магистральный оператор связи, эксплуатирующий сеть передачи данных вдоль железных дорог, которая принадлежит РЖД. Текущая стоимость компании составляет около 30 млрд. руб. при выручке в 27,1 млрд. руб. по итогам 2012 г.

Отказ от плацкарта

21.11.2013

В перспективе монополия намерена полностью отказаться от плацкартных вагонов в связи с их недостаточной комфортабельностью. Рассматривается возможность замены плацкартных вагонов двухэтажными сидячими. В период 2014-2016 гг. монополия планирует направить 280 млрд. руб. на обновление подвижного состава.

Приватизация

20.11.2013

Планируемая в 2014 г. приватизация 5% пакета акций РЖД отложена до реализации мероприятий по повышению капитализации монополии. Ранее планировалось в 2014-2016 гг. приватизировать 25% - 1 акция РЖД. (5% в 2014 г. и 20% в 2015-2016 гг.). Мероприятия по повышению капитализации компании включают долгосрочное тарифообразование на основе установленной доходности на инвестированный капитал, утверждение порядка взаимодействия государства и РЖД при реализации проектов с длительным сроком окупаемости и разработку системы компенсации на поддержание низких тарифов на ж/д перевозках.

Поставщики

13.11.2013

РЖД просит своих поставщиков снизить в 2014 г. цены на 10%, что позволит компании сэкономить 38,5 млрд. руб. В середине октября РЖД направило письма с таким предложением 68 своим поставщикам, в т. ч. ТМХ, Синара и Евразхолдинг. Ни одно из предприятий не согласилось в 2014 г. снизить закупочные цены.

Железные дороги СНГ

Украина

29.11.2013

Железные дороги Украины в 2014 г. могут выпустить еврооблигации на сумму \$1,5 млрд. В мае 2013 г. компания провела первое размещение еврооблигаций на \$500 млн. под 9,5%. Новое размещение евробондов позволит компании рефинансировать задолженность и снизить стоимость заемного капитала, возросшую в ходе реализации инвестиционной программы в 20 млрд. грн. (80,8 млрд. руб.) по модернизации ж/д сети и подвижного состава в период 2013 – 2015 гг.

29.11.2013

Кабинет Министров Украины разработал новую редакцию проекта закона о ж/д транспорте, которым предусмотрено привлечение частного капитала в управление ЖД. Документ также предусматривает выделение в отдельный бизнес эксплуатацию ж/д инфраструктуры общего пользования и оперирование подвижным составом частными перевозчиками.

Казахстан**26.11.2013**

КТЖ в течение двух лет сформирует сеть транспортно-логистических центров в Казахстане стоимостью \$500 млн., доля частного сектора в реализации этих проектов составит около 70%. Кроме того, компания строит новые ж/д пути в Казахстане, увеличив свои ежегодные инвестиции за 2009-2013 гг. более чем в 4 раза (до \$3,1 млрд. в 2013 г.).

Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК)**12.11.2013**

Руководители ЖД Казахстана, России и Беларуси подписали план-график по созданию ОТЛК. Проект создания подразумевает общие нормы и тарифы транспортных систем стран-участниц. Согласно бизнес-плану, общий грузооборот ОТЛК к 2020 г. превысит 4 миллиона TEU, а доход национальных ж/д компаний от использования инфраструктуры к 2020 г. составит около \$1,6 млрд. Вклад ОТЛК в ВВП России, Казахстана и Беларуси к 2020 г. составит \$5 млрд., \$5,3 млрд. и \$1 млрд. соответственно.

Грузовые операторы и собственники локомотивов/вагонов**Трансконтейнер****29.11.2013**

За 9 мес. 2013 г. выручка по МСФО увеличилась на 5,3% до 28,7 млрд руб., прибыль от операционной деятельности - на 2,6% до 6,1 млрд руб. Чистый долг компании за 9 месяцев вырос на 24,7% и составил 11 млрд. руб.

29.11.2013

Объем контейнерных перевозок подвижным составом компании в 3 кв. 2013 г. сократился на 3,3% и составил 373 тыс. TEU. В связи с ростом конкуренции внутри сегмента ж/д перевозок, а также ухудшением конъюнктуры рынка ввиду замедления экономического роста РФ, рыночная доля и рентабельность «Трансконтейнера» продолжают снижаться.

Rail Garant**13.11.2013**

«Сибур» продал 4 364 цистерны для перевозки сжиженного углеводородного газа Rail Garant за 11,5 млрд. руб. Rail Garant сделка позволит стать крупным игроком на растущем рынке перевозок сжиженного углеводородного газа.

08.11.2013

Brunswick Rail подписала контракт о покупке у «Уралвагонзавода» в 2013 г. инновационных вагонов. Компания планирует использовать данный подвижной состав для нужд собственного транспортного подразделения «Профтранс» для перевозки генеральных грузов. Сумма контракта и количество покупаемых вагонов не раскрываются.

Brunswick Rail**29.11.2013**

За 9 мес. 2013 г. по МСФО выручка компании снизилась на 14,4% - до \$193,8 млн. (по сравнению с 3 кв. 2012 г.).

Операционная прибыль сократилась на 41,5% и составила \$72 млн., чистая - сократилась на 58,9% до \$22,8 млн.

Ремонт и сервис**Даугавпилсский ЛРЗ****27.11.2013**

В этом году инвестиции завода составили \$1 млн. (\$380 тыс. было направлено на приобретение нового оборудования, остальные \$620 тыс. - на капитальный ремонт текущего оборудования). Выручка завода за 9 мес. 2013 г. составила \$28,1 млн. (-2% от уровня 3 кв. 2012 г.), а чистая прибыль - \$23,6 тыс. В структуре выручки 63% пришлось на РФ, 19% - на Эстонию, 7% - на Латвию, остальное - на прочие страны.

Днепропетровский ТРЗ**14.11.2013**

По итогам 3 кв. 2013 г. завод продемонстрировал чистый убыток в 1,8 млн. грн. (\$0,2 млн.). Валовая прибыль снизилась на 14% до \$2,1 млн., а убыток от операционной деятельности составил \$0,18 млн. против прибыли в 3 кв. 2012 г. в объеме \$10 тыс.

Международные производители ж/д продукции**Alstom****06.11.2013**

Alstom продаст миноритарную долю в своем железнодорожном подразделении по производству скоростных поездов вместе с другими «нестратегическими активами» с целью привлечения от €1 до €2 млрд. Покупатель пока не известен. Компания также намерена сократить штат сотрудников по всей Европе в попытке совладать с падающим спросом и сокращением количества новых заказов.

Siemens AG**13.11.2013**

Siemens Rail Automation в консорциуме с Bombardier Transportation получили контракт от Metropolitan Transportation Authority (MTA) на обновление системы управления движением поездов на двух пригородных линиях США. Стоимость контракта составила \$428 млн.

Newag и Stadler**18.11.2013**

PKP Intercity (польский ж/д перевозчик) и консорциум NEVAG и Stadler подписали контракт на поставку 20 поездов FLIRT3 (160 вагонов). Стоимость контракта составила около \$472 млн. (\$365 млн. - стоимость поездов, \$107 млн. - стоимость договора на 15-летний сервис МВПС). Срок поставки поездов - октябрь 2015 г.

Skoda**26.11.2013**

Запорожский электровозоремонтный завод и Skoda создали СП по производству электровозов с системой двойного питания. СП начнет работать в 2015 г. и в первый год планирует выпустить 6 локомотивов, а к 2018 г. выйти на плановую мощность 25 электровозов в год. Общая стоимость проекта составила \$121,8 млн. Продукция предприятия будет направлена на экспорт и удовлетворение потребности ЖД Украины в обновлении ТПС.

General Electric

18.11.2013

CSX (США) и GE Transportation начнут разработку технологий заправки локомотивов сжиженным природным газом (СПГ). Запуск пилотной программы назначен на 2014 г. Для компаний локомотивы на СПГ представляются перспективными в связи с их потенциалом сокращения выбросов продуктов горения в атмосферу. В среднем локомотив будет использовать от 250 000 до 350 000 галлонов СПГ в год.

дизель-электропоездов на сумму \$90 млн. Ранее CNR уже поставляла в страну локомотивы, пассажирские и грузовые вагоны.

Progress Rail

05.11.2013

В ближайший год компания планирует осуществить поставку первой партии своих локомотивов, работающих на сжиженном природном газе (СПГ). Данная разработка направлена на решение вопросов, связанных с обязательствами о снижении выбросов продуктов горения в ходе эксплуатации локомотива и соответствии нормам стандарта Tier 4.

CNR Corporation Limited

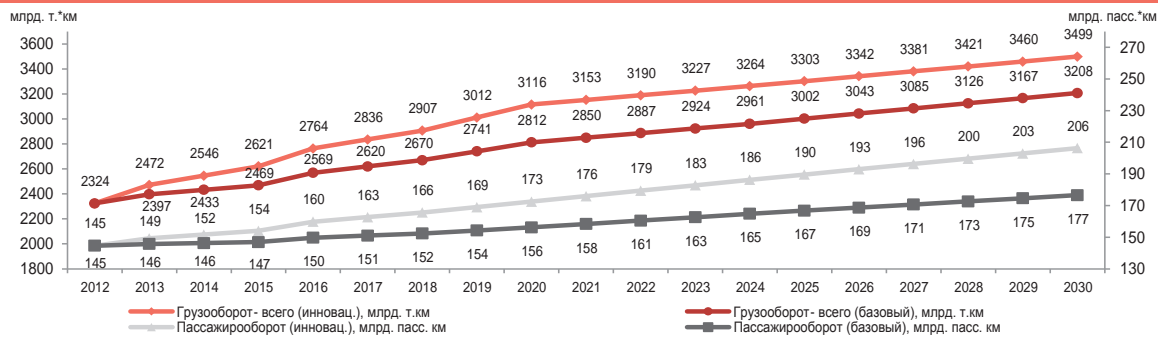
21.11.2013

CNR подписала договор с Аргентиной о поставке



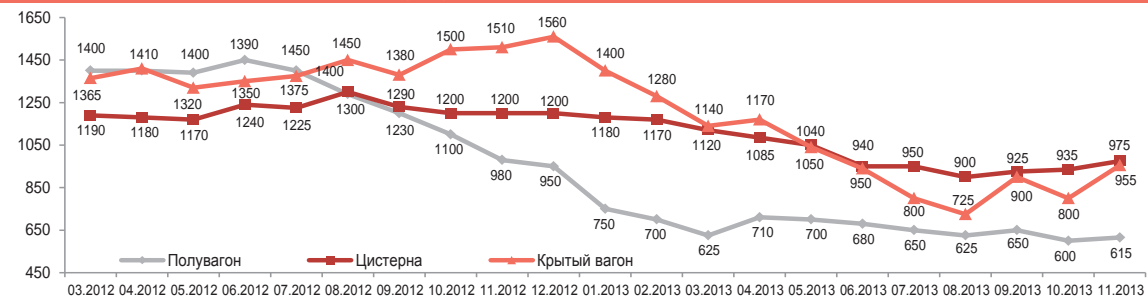
Источник: ОАО «РЖД»

Прогнозные значения грузо - и пассажирооборота РФ для основных сценариев развития



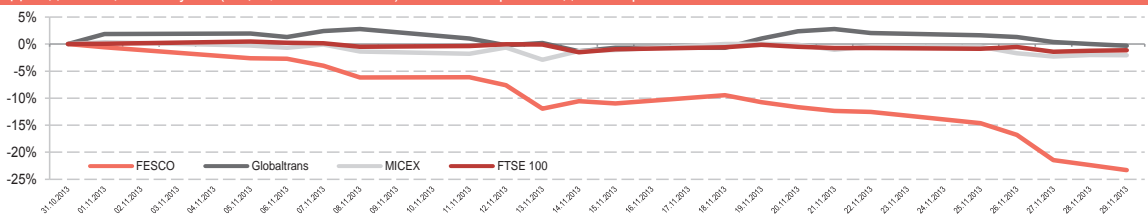
Источник: Минтранс РФ

Ставки аренды подвижного состава (без НДС), руб./сутки



Источник: НП «СОЖТ», «Промышленные грузы»

Доходность ценных бумаг (акций, ADR) основных игроков ж/д рынка России



Источник: Bloomberg

Дилемма заключенного

Алексей Вязовский, Покровка Финанс

Вся история с попыткой Правительства РФ заставить отечественные монополии снижать свои расходы на 10% ежегодно целиком и полностью укладывается в известный парадокс заключенного. Суть дилеммы заключается в том, что игроки не всегда будут сотрудничать друг с другом, даже если это в их собственных интересах. Парадокс был сформулирован еще в 1950-м году в рамках теории игр Мериллом Фладом (Merrill Flood) и Мелвином Дрешером (Melvin Dresher) и выглядит следующим образом: «...Двое преступников, А и Б, попались примерно в одно и то же время на сходных преступлениях. Есть основания полагать, что они действовали по сговору, и полиция, изолировав их друг от друга, предлагает им одну и ту же сделку: если один свидетельствует против другого, а тот хранит молчание, то первый освобождается за помощь следствию, а второй получает максимальный срок лишения свободы (10 лет). Если оба молчат, их деяние проходит по более лёгкой статье, и каждый из них приговаривается к 0,5 года. Если оба свидетельствуют против друг друга, они получают минимальный срок (по 2 года). Каждый заключённый выбирает, молчать или и свидетельствовать против другого. Однако ни один из них не знает точно, что сделает другой. Что произойдёт?»

А произойдет следующее: «Если партнёр молчит, то лучше его предать и выйти на свободу (иначе — полгода тюрьмы). Если партнёр свидетельствует, то лучше тоже свидетельствовать против него, чтобы получить 2 года (иначе — 10 лет). Аналогично другой заключённый приходит к тому же выводу. В итоге стратегия «свидетельствовать» строго доминирует над стратегией «молчать...».

Очевидно, что наши естественные монополии находятся в той же ситуации, что и «заключенные» Флада и Дрешера. Возьмем для примера ОАО РЖД. Могут ли наши железно-

дорожники снизить свои расходы на 10% в год? Конечно, подобное решение вызывает серьезные вопросы относительно дальнейшей судьбы инфраструктуры и подвижного состава (уже сейчас звучат сомнительные призывы перейти от дорогих покупок новых локомотивов к их лизингу), но допустим могут. Однако для того, чтобы снижать затраты, РЖД должна быть уверена, что и другие участники рынка также будут играть в эту игру – снижать цены на электричество, подвижной состав и др. комплектующие и материалы, необходимые в работе монополии. Только вот проблема – основные поставщики ОАО РЖД уже отказались от совместной стратегии «ты мне – я тебе». Из 68 предприятий, в адрес которых железнодорожники отправили письмо с просьбой снизить в 2014 году цены на 10%, лишь Выксунский металлургический завод (поставляет колеса) согласился дать скидку на 4,8%. Все остальные отговорились растущими ценами на электроэнергию (увеличились в 2013-м году на 15-30%), газ, металлопрокат, энергооборудование... И что в этой ситуации будет делать топ-менеджмент РЖД? Разумеется, индексировать свои расходы минимум на уровень инфляции (по некоторым позициям, например по оплате труда, монополия в соответствии с коллективным договором просто обязана поднимать зарплаты на основании данных Росстата о росте цен на потребительские товары и услуги предыдущего квартала).

Представляется, что такая же ситуация сложилась и у других естественных монополий - "Газпрома", "Транснефти", "Россетей". В итоге, вся история со снижением расходов вполне возможно обернется пшиком – никто не хочет быть крайним и получить в игре «парадокс заключенного» свои десять лет, вместо общих 2-х. А значит, все произойдет ровно по Черномырдину: «Хотели как лучше, получилось как всегда».





Производство Калорифер ТЭМ2.10.70.02

Цена с НДС - 16 000 руб.

Тел.: (3412) 373-903,
376-919, 379-320

для обогрева кабины машиниста
 Устанавливается на ТЭМ-2, ТГМ-4,
 ТГМ-6, ТГМ-40
 Всегда в наличии



ООО "ВагРемСервис"

Брянская область, 243020, г. Новозыбков, ул. Набережная 36-А,
 тел.: +7 (987) 800-13-78 / 79

Организация оказывает услуги по организации депоовского и капитального ремонта пассажирских вагонов всех видов и форм собственности

Ремонт вагонов производится на ремонтных предприятиях Республики Беларусь, Эстонии, Латвии и Украины.

Дополнительно предоставляются услуги по поставке запасных частей и комплектующих, необходимых для производства ремонта (колесных пар, деталей тележек, автосцепного устройства, тормозного оборудования и др.), а также услуги по продлению срока службы подвижного состава. Все подрядные организации имеют соответствующие лицензии для проведения данных работ.

При производстве работ применяются современные технологии ремонта деталей вагонов, обеспечивающие в полном объеме выполнение требований руководящих документов ОАО РЖД.

Цены ниже среднероссийских



Пассажирские вагоны



Ремонт вагонов



СЕРТИФИКАТ
 ФАВОРИТ УСПЕХА
 ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
 "ВАГРЕМСЕРВИС"



ДИПЛОМ
 ЗА ЭФФЕКТИВНОЕ
 УПРАВЛЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЕМ
 БОКОВА ЮЛИЯ ВИКТОРОВНА
 Генеральный директор
 ОБЩЕСТВА С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
 "ВАГРЕМСЕРВИС"



БИЗНЕСМЕН ГОДА
 БОКОВА ЮЛИЯ ВИКТОРОВНА
 Генеральный директор
 ОБЩЕСТВА С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
 "ВАГРЕМСЕРВИС"

Производим высокоэластичные муфты для ТГМ-4, ТГМ-6





Предназначены для передачи крутящего момента. Их упругим элементом являются резинокордные оболочки (РКО 360*100, и 500*130)

Основные технические характеристики:

Обозначение резинокордной оболочки	Номинальный крутящий момент, Н•м	Частота вращения, с-1	Допускаемые смещения осей соединяемых валов			Геометрические размеры, мм		Масса, кг	Цена руб. с НДС
			Осевое, мм	Радиальное, мм	Угловое град	Д	В		
360x100 мод.Н-304	1250	41.6	4.0	3.6	1.5	360	100	3.5	низкие
500x130 мод.Н-345	4000	20.8	5.5	4.0	2.0	470	130	13.0	

Тел.: (3412) 373-903, 376-919, 379-320

МНПП ТЕХНОПРИБОР



125047, г. Москва,
ул. Сельскохозяйственная, д. 12а
Тел.: **(499) 181-55-16,**
(499) 181-18-50

e-mail: dorzay@mail.ru
www.mnpp.ru

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

- Капитальный ремонт тепловозов ТГК, ТГМ-23, ТГМ-40, ТЭМ-2, ТЭМ-7, ТЭМ-15, ТГМ-4, ТГМ-6, М-62 в объеме ТР, СР, КР.
- Ремонт и переформирование колесных пар тепловозов серии ТЭМ, ТГМ.
- Капитальный ремонт и поставка запасных частей для дизелей ПДГ1М, ПДГ4А, 3А-6Д49, 7-6Д49, Д211, 14Д40, 2Д100.
- Капитальный ремонт и запасные части для гидропередач УГП-230\300, УГП-750\1200 (М\ПР).
- Поставка механизированного и гидравлического инструмента для ремонта и текущего содержания пути (станки рельсорезные, шлифовальные, рельсосверлильные и т.д.).
- Капитальный ремонт и запасные части к кранам КЖДЭ-16, КЖДЭ-25, КДЭ151, КДЭ-163.

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

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



**VAGON
SERVICE LT**

ОФИС В ЛИТВЕ: STATYBININKU ST. 7, KAUNAS, LITHUANIA. LT-50118
TEL:+370 60933433, FAX:+370 37711611
WWW.VAGONSERVICE.LT

Компания "Vagon Service LT":
Основной вид деятельности - ремонт пассажирских вагонов.

А также:

- Капитальный ремонт генераторов пассажирских вагонов
- Капитальный ремонт самоходного подвижного состава
- Капитальный ремонт подвагонных тележек
- Формирование и ремонт колесных пар
- Полимерное покрытие
- Окрасочно-сушильный комплекс
- Разработка индивидуального дизайна внутреннего интерьера вагона



**Ремонт вагонов: качество,
рассчитанное на десятилетия!**

**МЕТАПРОМ.RU -
КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ**



26 – 28 ноября 2013 года в Москве, в МВК Крокус Экспо прошла 10-я юбилейная Международная выставка «Силовая Электроника».



На протяжении 10 лет выставка была и остается единственной в России специализированной площадкой, которая демонстрирует полный спектр разработок и готовых решений в области силовой электроники для энергетики и энергосбережения, транспортного машиностроения, военно-промышленного комплекса и других секторов экономики. Именно здесь собираются разработчики, производители и потребители силовой электроники.

В выставке приняло участие 103 компании из 11 стран мира, на стендах участников было представлено 178 мировых и российских брендов. Выставку посетило 3200 специалистов.

Все дни работы выставки «Силовая Электроника» были насыщены переговорами и консультациями на стендах участников. По отзывам участников, экспоненты заключили сделки, подписали долгосрочные контракты, провели презентации новых продуктов, представили новые бренды, провели деловые встречи с клиентами и партнерами.

«Выставка становится все более интересной.

Количество и качество посетителей хорошее. Наш стенд посетило свыше 100 ведущих специалистов. В течение выставки, непосредственно на



стенде, мы провели мини-семинары по новым продуктам, были осуществлены переговоры о сотрудничестве с потенциальными клиентами. Результатами довольны»

*Никитин Михаил,
 Группа компаний «Радиант»*

«Нашей задачей было представить бренд ROHM Semiconductor специалистам силовой электроники. И выставка для этого послужила самым лучшим инструментом. С уверенностью могу сказать, что у нас это получилось. Нам удалось переговорить с ключевыми заказчиками. Участие в проекте сделает наш бренд еще более узнаваемым»

*Владимир Карабанов,
 ROHM Semiconductor GmbH*



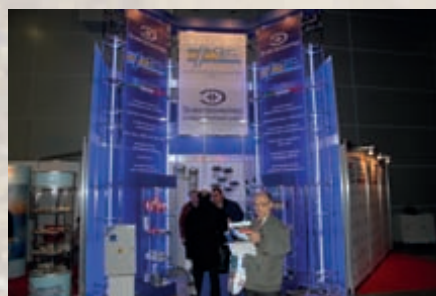
В рамках деловой программы прошли Дни «Высокой Моды Силовой Электроники» - авторские презентации и семинары компаний: ЗАО «Протон-Электротекс», Группы Компаний Александр Электрик, АBB, МикроЭм, Dynex Semiconductor, SEMIKRON, Infineon Technologies RUS, Диполь НПФ, TESEQ, PT Electronics, СофтЛайн Трейд, Техника и Технология, JIANGHAI, Mitsubishi Electric Europe B.V., TDK-Lambda. В общей

сложности семинары посетило свыше 500 специалистов.

Ключевым мероприятием деловой программы стал семинар «Источники питания для светодиодной техники. Экономические и технические вопросы», организованный при поддержке Некоммерческого Партнерства Производителей Светодиодов и Систем на их основе. На семинаре были рассмотрены вопросы применения и выбора компонентной базы LED драйверов, стандартов, технических регламентов, оценки рынка и перспективы его развития. Количество слушателей составило 90 человек.

На протяжении трёх дней работал специальный проект «Молодая Силовая электроника России», который позволил молодым ученым из Московского Авиационного Института и Московского института электроники и математики Национального исследовательского университета Высшей Школы Экономики продемонстрировать свои разработки наравне с крупнейшими российскими и зарубежными производителями.

11-я Международная выставка «Силовая Электроника» пройдет 25-27 ноября 2014 года в Москве, МВК Крокус Экспо.



«Металл-Экспо'2013»: сохранить баланс на рынке

12-15 ноября в Москве состоялась 19-я международная промышленная выставка «Металл-Экспо'2013», участие в которой приняли 714 компаний из 37 стран мира. Экспозиции посетили около 30 000 потребителей черных и цветных металлов из стройиндустрии, машиностроения, топливно-энергетического комплекса, транспортных и логистических компаний, металлотрейдеров. Большинство участников выставки высоко оценили эффективность своего участия в форуме и выразили желание участвовать в 20-й, юбилейной выставке «Металл-Экспо'2014».



В 2013 году масштабный выставочно-конгрессный форум собрал ведущие металлургические компании, трубные и метизные заводы, предприятия по обработке цветных металлов, производителей алюминиевого проката и сплавов, строителей, машиностроителей, нефтяников, газовиков, представителей других отраслей реального сектора экономики. На «Металл-Экспо'2013» было представлено все многообразие продукции черной и цветной металлургии, современного оборудования и технологий. 19 специализированных салонов по основным сегментам черной и цветной металлургии были усилены выставкой металлопродукции и металлоконструкций для строительной отрасли «Металл-СтройФорум'2013», демонстрацией оборудования и технологий для металлургии и металлообработки «МеталлургМаш'2013» и экспозицией транспортных и логистических услуг для предприятий ГК «МеталлТрансЛогистик'2013».

Металлурги и их партнеры проанализировали состояние рынка и смоделировали сценарии дальнейшего развития. По общему мнению, в следующем году рынок не ожидает резких изменений — ценовая конъюнктура будет не сильно отличаться от ситуации нынешнего года, объем спроса сохранится на текущем уровне. Однако за счет ввода новых мощностей и возможного роста импорта в условиях ВТО усилится конкуренция. Игроки рынка выразили заинтересованность в стабильности, сохранении баланса спроса и предложения, развитии сотрудничества со своими основными потребителями и покупателями.

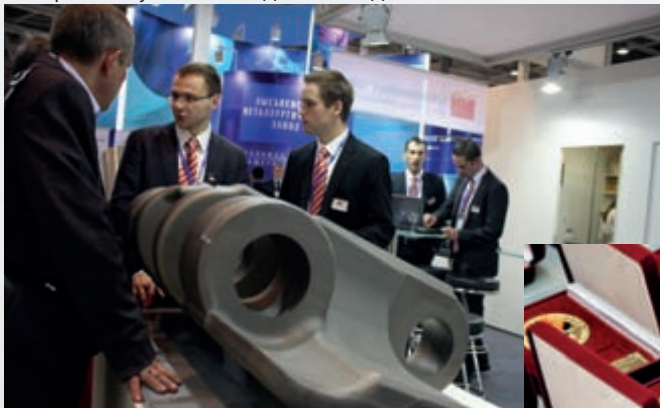
В «Металл-Экспо'2013» приняли участие ведущие металлургические предприятия и холдинги, производители и поставщики оборудования, инжиниринговых решений, крупнейшие металлотрейдеры из России и 37 стран мира. Масштабные экспозиции представили ММК, ТМК, Северсталь, НЛМК, Мечел, УГМК, ЧТПЗ, НУМЗ, ОМК, Метинвест-Холдинг, ArcelorMittal, БМЗ, RHI, Ruukki, Днепрспецсталь, ОМЗ-Спецсталь, ВСМПО-АВИСМА, Интерпайп, Сентравис, GMH-Holding, МЗ Электросталь, Уралтрубпром, Ашинский МЗ, ВМЗ «Красный Октябрь», Серовский МЗ, Тюменский ЭМЗ, Ростовский ЭМЗ, Мотовилихинские заводы, Русполи-

мет, МЗ Петросталь, ВОЛГАМЕТКОМ, ТехИнвестСтрой, Металлсервис, Волгаметком, JSL Stainless, Агрисовгаз, МТЗ и ЗМК ТЕМПО и другие производители и поставщики черных и цветных металлов, труб, металлоизделий. После России самые многочисленные экспозиции представили компании из Европы и Китая.

На выставке работали более 4 000 специалистов и руководителей компаний-участников. По данным независимого аудита, на долю топ-менеджеров, лиц, которые принимают решение, приходится 53% посетителей «Металл-Экспо». Это одно из немногих выставочных мероприятий страны, которое посещают первые лица компаний. В 2014 году на выставке работали генеральный директор дивизиона «Северсталь-Российская сталь» Сергей Торопов, директор по сбыту ММК Николай Лядов, генеральный директор НЛМК-Калуга Сергей Шалаев, генеральный директор УК Мечел-Сталь Владимир Тыцкий и управляющий директор Челябинского металлургического комбината Рашид Нугуманов, генеральный директор ЧТПЗ Ярослав Ждань, генеральный директор ТД ТМК Владимир Оборский, президент УК Алюминиевые продукты Владимир Скорняков, генеральный директор Ступинской металлургической компании Владимир Чертовиков, генеральный директор Металлсервис-групп Олег Тюрпенко, генеральный директор ДИПоС Александр Дроздов, генеральный директор компании А ГРУПП Алексей Зайцев - большинство компаний были представлены первыми лицами, принимающими решения. Они имели возможность общаться лицом к лицу со своими потребителями, находить новые рынки сбыта, обсуждать перспективы сотрудничества с партнерами, заключать договора.

Так, Трубная Металлургическая Компания вручила 112 партнерам дилерские сертификаты, определив круг поставщиков своей продукции на рынках России, СНГ и Балтии. Новый завод НЛМК-Калуга обсудил условия взаимодействия с компаниями-покупателями сортового проката. Свои новые возможности по производству обсадных труб презентовал Уралтрубпром. УГМК-Сталь провел презентацию сортового завода в Тюмени. Лысьвенский металлургический за-

вод анонсировал проект строительства прокатного стана. Северсталь-метиз провела конференцию для дилеров, участие в которой приняли около 50 представителей дилерских компаний России и стран СНГ. «Такие встречи с дилерами в рамках «Металл-Экспо» уже стали хорошей традицией. Они позволяют, с одной стороны, представить нашу позицию в работе с партнерами, а с другой, получить от них обратную связь, которая всегда является для нас основой для укрепления сотрудничества. Тем более что дилерская сеть по-прежнему остается для нас одним из основных каналов



сбыта», - прокомментировал Сергей Выдрин, коммерческий директор «Северсталь-метиза».

«Металл-Экспо» стала одной из площадок выработки консолидированной позиции металлургической отрасли. Обширная конгрессная часть выставки состояла из 50 различных мероприятий. Ключевым стало совещание координационного совета Минпромторга России по развитию металлургического комплекса, участие в котором приняли руководители металлургических компаний, отраслевых объединений и институтов. Представители металлургического бизнеса и власти договорились создать «дорожные карты» по наиболее острым вопросам, среди которых - защита внутреннего рынка от недобросовестной конкуренции и поддержка металлургов на внешних рынках в условиях ВТО. Минпромторг России провел также заседание рабочей группы по реализации Межотраслевой программы работ по освоению новых видов и улучшению качества металлопродукции для автомобилестроения на период до 2015 года. Российский союз поставщиков металлопродукции организовал встречу производителей и переработчиков алюминия. Многие компании также приняли участие в таких мероприятиях осенней Недели металлов, как «Российский рынок металлов», «Цинк — защита от коррозии», «Металлургия и грузоперевозки», «Металлургснаб - актуальные проблемы снабжения в горно-металлургическом комплексе», «Современные технологии в области производства и обработки цветных металлов» и во многих других семинарах, круглых столах и презентациях по всем сегментам металлургического бизнеса.

В этом году в рамках «Металл-Экспо» в третий раз прошла торжественная церемония вручения награды «Главное событие 2013 года в металлургии России», призванной поддержать и максимально популяризировать инновационные проекты отрасли. Лауреатами признаны четыре проекта:

- НЛМК - за электрометаллургический завод «НЛМК-Налуга» (объем инвестиций - 38 млрд. руб.);
- МЕЧЕЛ — за универсальный рельсобалочный стан на Челябинском металлургическом комбинате мощность до 1,1 млн. т/год (23 млрд. руб.);

- ТМК - за реализацию инвестиционной программы по техническому перевооружению сталеплавно-прокатного комплекса на Таганрогском металлургическом заводе (32 млрд. руб.);
- УГМК — за строительство нового металлургического завода в г. Тюмень производительностью 550 тыс. тонн сортового проката в год. (23 млрд. руб.)
- В ходе «Металл-Экспо`2013» целый ряд компаний награждены золотыми и серебряными медалями выставки «Металл-Экспо`2013» за разработки и внедрение в эксплуатацию оборудования и технологий, отвечающих современному техническому уровню, молодым ученым присуждены денежные гранты. Кадровые вопросы становятся все острее и острее, поэтому Металл-Экспо выступает еще и площадкой привлечения молодежи в реальный сектор промышленности, ежегодно организуя слет студентов и аспирантов профильных вузов «Будущее закладывается сегодня». Подведены также итоги конкурсов «Мисс металлургия», на лучшую видеопродукцию «Metal-Vision» и на лучшее корпоративное СМИ, на лучшие решения применения стали и



алюминия в строительстве». «Металл-Экспо`2013» дала возможность привлечь новый научно-промышленный потенциал в российскую промышленность.

Большинство участников выставки высоко оценили эффективность своего участия в форуме и выразили желание участвовать в 20-й, юбилейной выставке «Металл-Экспо`2014». Участники этого ежегодного события отметили: обмен прогнозами развития ситуации на рынке и налаживание стратегических контактов прошли успешно и эффективно, что поможет повысить конкурентоспособность, оптимизировать работу компаний и снизить издержки, разработать модели сбалансированного развития бизнеса. В ходе встреч и переговоров были установлены новые партнерские отношения, эффект от которых будет сказываться на протяжении всего следующего года.

Оргкомитет «Металл-Экспо`2013»

Для справки:

Выставка «Металл-Экспо» является членом Всемирной Ассоциации Выставочной Индустрии (UFI) и Российского Союза выставок и ярмарок (РСВЯ), проходит ежегодный независимый выставочный аудит. Выставка проводится при поддержке Министерства промышленности и торговли РФ, Правительства Москвы, РСГП, ТПП РФ, Российского Союза Поставщиков Металлопродукции, Международного союза производителей металлургического оборудования (Металлур-гмаш), Ассоциации строителей России, Российского союза строителей, Союза машиностроителей России.

20-я юбилейная международная промышленная выставка

11-14
НОЯБРЯ

Москва, ВВЦ, пав. 69, 75



Международная выставка
металлопродукции и металлоконструкций
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2014



Международная выставка
оборудования и технологий
для металлургии и металлообработки
МеталлургМаш'2014



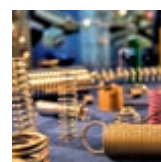
Международная выставка
транспортных и логистических
услуг для предприятий ГМК
МеталлТрансЛогистик'2014

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

Генеральный информационный партнер:
специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»

МЕТАЛЛ ЭКСПО 2014

www.metal-expo.ru



Мониторинг состояния промышленности на основе индексов ИПЕМ

Итоги развития промышленности в ноябре 2013 года: индекс ИПЕМ-производство – 2,7%, индекс ИПЕМ-спрос – 5,3% (к ноябрю 2012 года).

За январь-ноябрь 2013 года по отношению к соответствующему периоду прошлого года индекс ИПЕМ-производство составил +0,3%, индекс ИПЕМ-спрос – 4,6%.

Необходимо отдельно отметить базовую динамику показателей, используемых для расчета индексов ИПЕМ. Так, в ноябре 2013 года погрузка грузов на железнодорожном транспорте заметно упала по сравнению с ноябрем прошлого года (-2,6%). Потребление электроэнергии в ноябре 2013 года в целом по России сократилось (-3,0% к ноябрю 2012 года). Среди основных факторов снижения электропотребления – более высокая среднемесячная температура (+1,1°C в ноябре 2013 г. против -2,0°C в ноябре 2012 г. по ЕЭС России).

Тезис о замедлении экономического и промышленного роста лишний раз подтверждается синхронной слабо отрицательной динамикой индексов ИПЕМ-импорт и ИПЕМ-экспорт (см. слайд №6), а также данными официальной статистики: индекс промышленного производства Росстата вновь вошел в фазу замедления (-0,1% в октябре). Теперь уже можно с определенной уверенностью говорить о том, что положительный прирост индекса

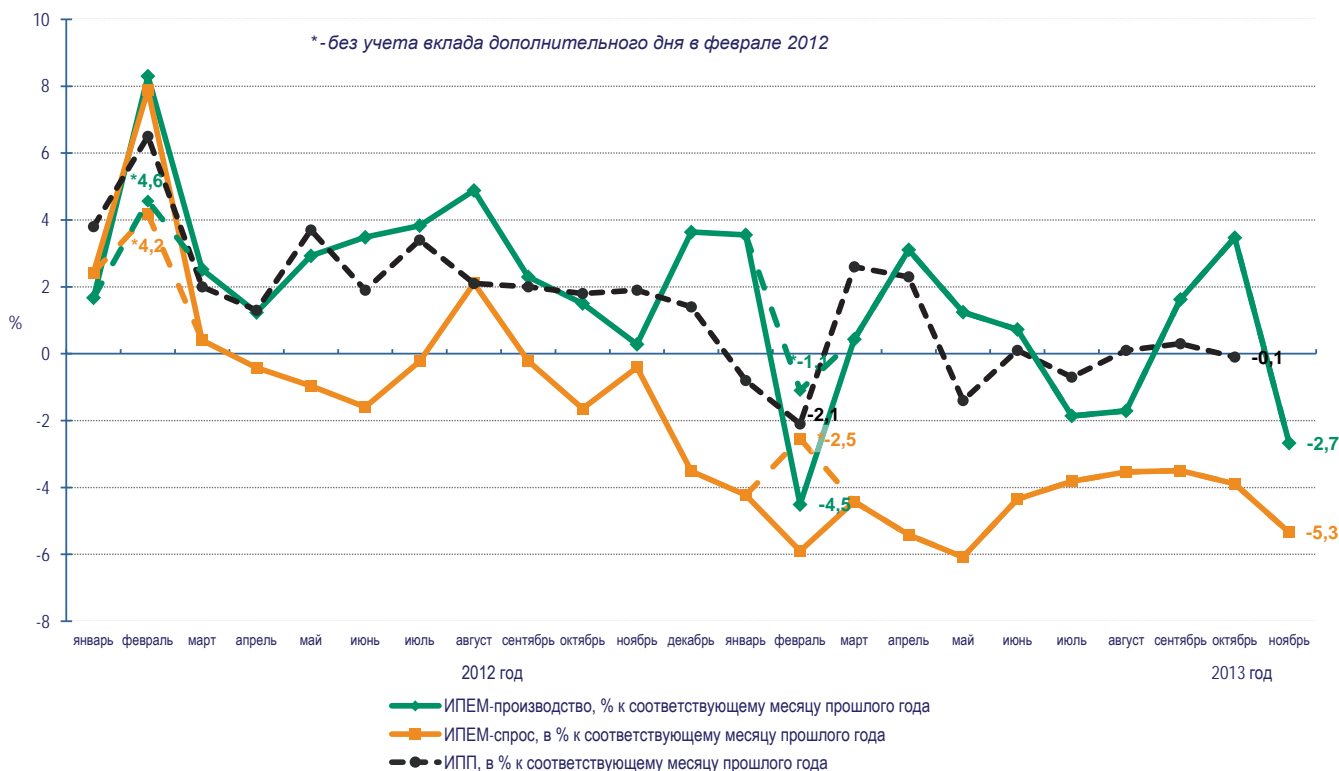
ИПЕМ-производство в сентябре-октябре был обусловлен такими локальными факторами как более раннее начало отопительного сезона. А в ноябре даже очередное увеличение экспорта (и добычи) российского газа в Европу, наблюдаемое на фоне снижения предложения СПГ со стороны ближневосточных и южноафриканских поставщиков, переориентировавших поставки из Европы на рынок АТР, не смогло удержать промышленные индексы от падения.

Расчет индекса ИПЕМ-спрос в разрезе отраслевых групп показывает, что рост спроса наблюдается в добывающих отраслях (+0,7% к ноябрю 2012 года, +1,0% с начала года), незначительное снижение спроса продемонстрировали низкотехнологичные отрасли (-0,9% к ноябрю 2012 года, +3,9% с начала года). По отраслям, производящим товары инвестиционного спроса, наблюдается устойчивое падение спроса: высокотехнологичные (-18,0% и -10,6%), среднетехнологичные (-6,1% и -5,9%). Также необходимо отметить, что несмотря на абсолютный рост спроса в добывающих отраслях тренд с очисткой от сезонности показал отрицательное значение.

Динамика индексов к соответствующему месяцу прошлого года

Результаты расчета индексов ИПЕМ за ноябрь 2013 года (приросты):

- ИПЕМ-производство -2,7%;
- ИПЕМ-спрос -5,3%.

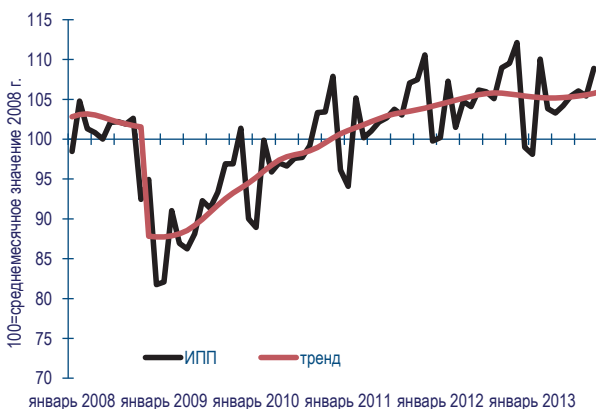
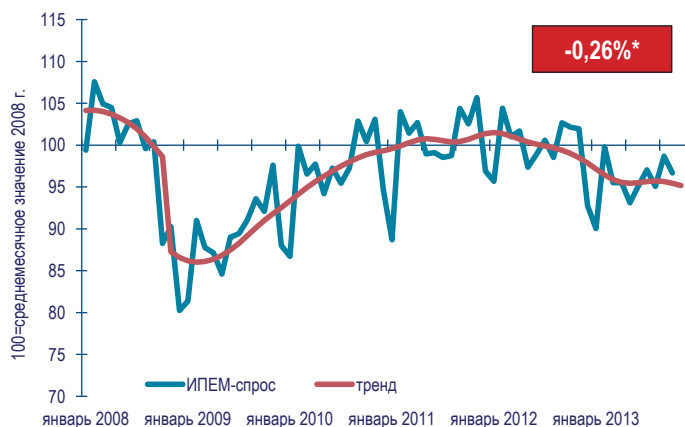


Динамика индексов к предыдущему месяцу

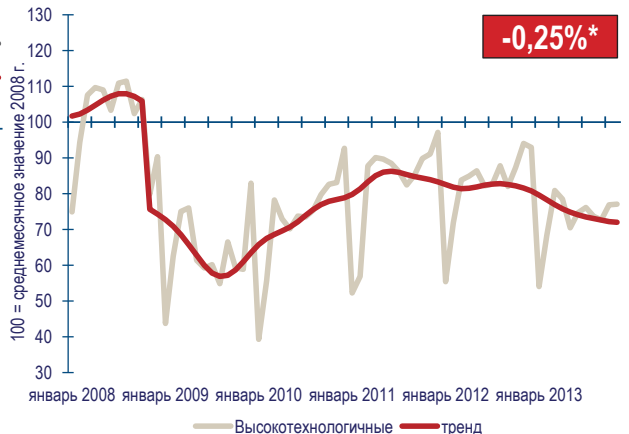
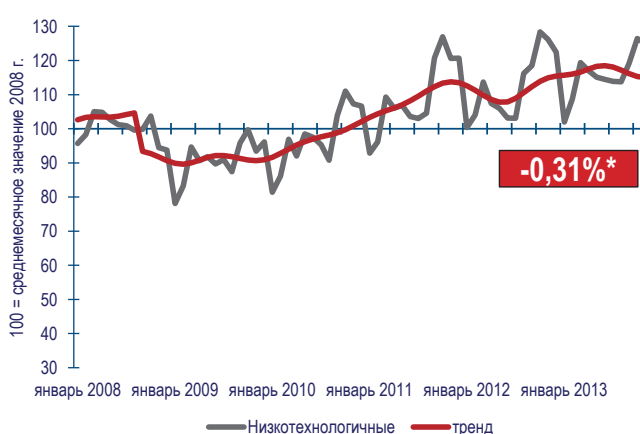
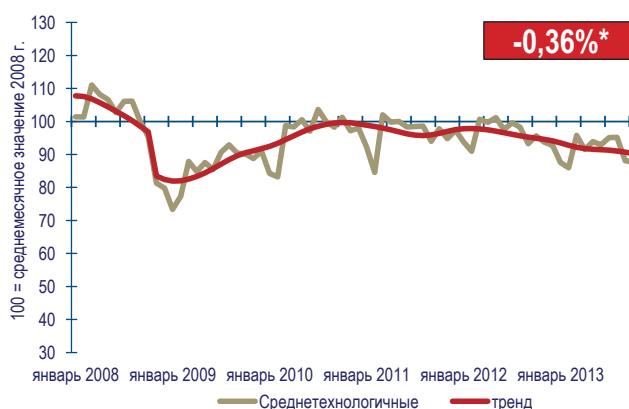


Индекс ИПЕМ-производство, очищенный от сезонного фактора, в ноябре 2013 года вновь показал слабую отрицательную динамику (-0,09%).

Тренд индекса ИПЕМ-спрос сохранил отрицательную динамику предыдущего месяца (-0,26%).

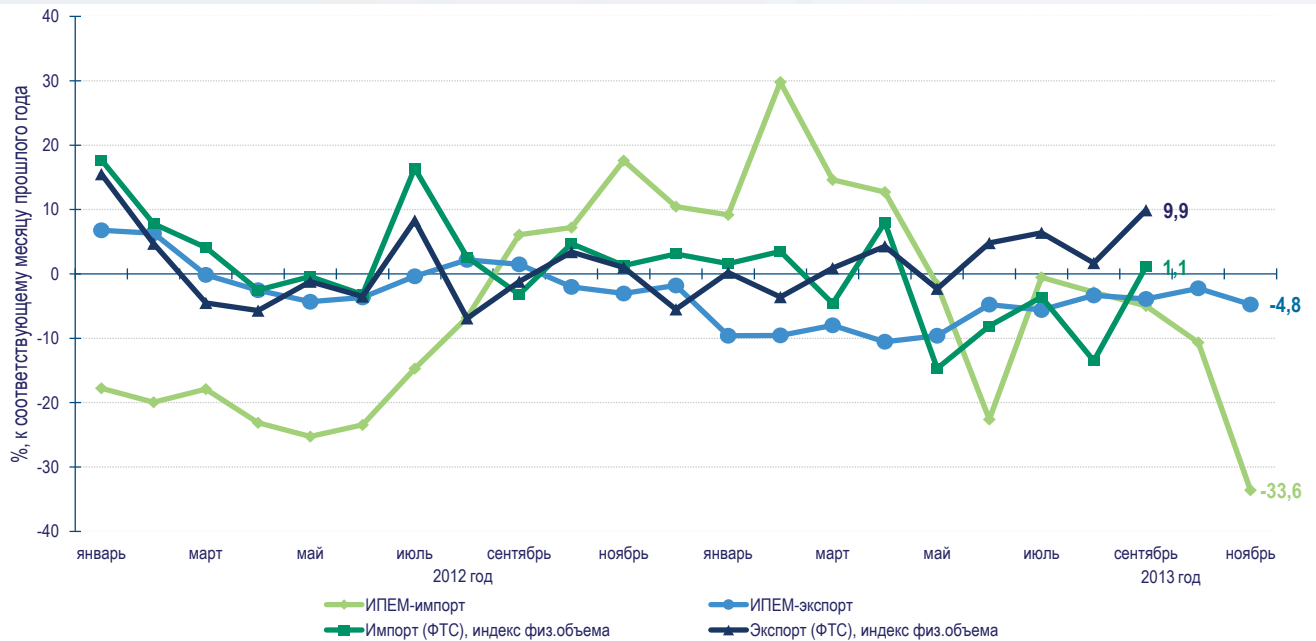


ИПЕМ-спрос по отраслевым группам



Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в ноябре 2013 года: индекс ИПЕМ-импорт – -33,6%, индекс ИПЕМ-экспорт – -4,8%. Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на экспорт на сети железных дорог: уголь каменный (+1,2% за ноябрь; +7,1% за январь-ноябрь), цемент (+6,7%; +22,5%), лесные грузы (+3,7%; +5,4%), химические и минеральные удобрения (+19,0%; +6,0%), черные металлы (+0,6%; -8,0%). Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на экспорт на сети железных дорог: цветные металлы (-19,3% за ноябрь; -7,9% с начала года), руда цветная (-22,9%; -3,1%), лом черных металлов (-58,2%; -17,7%), руда железная и марганцевая (-22,3%; -3,5%), строительные грузы (-11,4%; +0,8%). Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки импорта на сети железных дорог: руды и концентраты цветных металлов (-52,4% за ноябрь 2013), марганцевые руды и концентраты (-58,5%).



Внутренний спрос

Отгрузка большей части основных инвестиционных товаров на внутренний рынок по результатам ноября 2013 года снизилась. Даже в условиях крайне низкой базы прошлого года сохраняются высокие темпы падения спроса на машиностроительную продукцию (-20,4% к ноябрю 2012, -17,4% с начала года). Внутренний спрос на цветные металлы после локального всплеска в конце лета - начале осени продолжил падение (-7,7% к ноябрю 2012 г., -19,9% с начала года). Спрос на черные металлы продолжил ставшее уже стабильным снижение (-4,2% к ноябрю 2012 г., -3,0% с начала года), лесные грузы (-4,7%, -11,4%). Стоит также отметить падение внутреннего спроса на химические и минеральные удобрения (-5,3% к ноябрю 2012 г., -1,1% с начала года), каменный уголь (-1,1%, -4,7%), строительные грузы (-6,1%, -5,2%).



В очередной раз необходимо отметить, что аналогичные негативные тенденции развития промышленности были зафиксированы и Минэкономразвития России, которое уже в четвертый раз за год понизило прогноз основных макроэкономических показателей на 2013 год. Так, прогноз динамики промышленного производства на 2013 год был в очередной раз понижен – с +0,7% (от сентября) до +0,1%, инвестиций – с 2,5% до 0,2%. Прогноз роста промпроиз-

водства полностью соответствует значению ИПП за период январь-сентябрь (+0,1%), однако за 10 месяцев прирост ИПП оказался уже нулевым, а значит по результатам года велика вероятность отрицательных значений роста промышленности. Удивляет факт отсутствия дополнительной корректировки по росту ИПП и инвестиций в следующем году (2,2% и 3,9%, соответственно), особенно с учетом нулевого роста инвестиций в 2013 году.

Анализ данных: ТЭК*

Нефтедобывающая отрасль

В ноябре 2013 г. стабильная тенденция роста добычи нефти была продолжена: добыто 43,4 млн тонн (+1,2% к ноябрю 2012 г.). Поставка нефтяного сырья на переработку в России в ноябре не изменилась и составила 23,0 млн т. Первичная переработка нефти на НПЗ России сократилась на 0,5% (23,0 млн т). Экспорт нефти снизился на 0,8% (19,1 млн т). Объем перевалки наливных грузов за январь-октябрь составил 277,3 млн тонн (+7,0%), в том числе сырой нефти – 173,0 млн тонн (+5,3%). "Роснефть" добыла в январе-ноябре 2013 года 186,4 млн т (+0,3%) (включая объем добычи предприятиями ТНК-ВР), ЛУКОЙЛ – 78,5 млн т (+1,3%), "Сургутнефтегаз" – 56,2 млн т (0,0%), "Газпром нефть" – 45,1 млн т (-0,6%), "Татнефть" – 24,2 млн т (+0,4%), "Русснефть" – 8,1 млн т (-0,03%), "Башнефть" – 14,7 млн т (+3,9%). Средняя



цена Urals в ноябре 2013 года снизилась на 0,9% к прошлому году и составила 107,32 долл./барр. (108,29 долл./барр. в ноябре 2012 года).

Газовая отрасль

Добыча газа в России в ноябре 2013 года составила 58,0 млрд куб. м (+0,7% к аналогичному периоду прошлого года), экспорт вырос до 17,9 млрд куб. м (+17,2%).

ОАО «Газпром» в ноябре сократил добычу на 1,2%, до 41,7 млрд куб. м (71,9% от общей добычи в России), с начала года падение составляет 0,05% до уровня 432,9 млрд куб. м. НОВАТЭК с начала года добыл 56,5 млрд куб. м. (+5,4%), "Роснефть" 30,8 млрд куб. м. (+5,2%), "ЛУКОЙЛ" – 16,6 млрд куб. м. (+7,7%), "Сургутнефтегаза" – 11,0 млрд куб. м. (-0,002%)

Продолжается перераспределение экспортных поставок в пользу стран дальнего зарубежья: экспорт трубопроводного газа в дальнее зарубежье с начала года возрос на 19,0%, в ближнее снизился на сопоставимые -16,0%. Экспорт СПГ в страны АТР за январь-ноябрь сократился на 1,2% до 13,1 млрд куб. м. Внутреннее потребление газа в ноябре 2013 года выросло (+0,5%). Цена российского газа на границе с Германией в октябре



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

2013 года незначительно снизилась на 0,3% и составила 392,4 долл./тыс.куб.м (393,5 долл./тыс.куб.м в сентябре 2013 г., 415,4 долл./тыс.куб.м в октябре 2012 г.).

Кратко о методологии

В основу расчета индекса промышленного производства (ИПЕМ-производство) заложен тот факт, что любой промышленный процесс использует в качестве средства производства электроэнергию. Индекс ИПЕМ-производство рассчитан на

основе данных об электропотреблении, структурированных по категориям потребителей, очищенных от факторов сезонности, влияния непромышленных потребителей и случайных температурных факторов. С 2011 года для более точного учета сезонности производится корректировка по длине светового

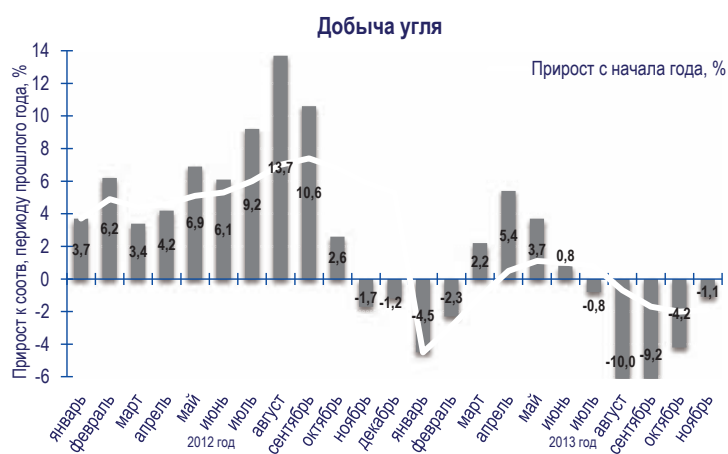
Анализ данных: ТЭК *

Угольная отрасль

В ноябре добыча угля вновь показала отрицательную динамику: -1,1% к ноябрю 2012 года (31,2 млн т). За период январь-ноябрь 2013 года добыча угля сократилась по сравнению с аналогичным периодом 2012 года на 1,9% до уровня 314,8 млн т., а экспорт вырос на 9,7% до 125,5 млн т.

В ноябре продолжилась тенденция по перераспределению отгрузки каменного угля на сети железных дорог в пользу экспортных перевозок: на внутреннем рынке отгрузка упала на 8,1% по сравнению с ноябрем 2012 года, а на экспорт выросла на 2,8%. Общая отгрузка угля на сети железных дорог в ноябре снизилась на 3,5% по сравнению с ноябрем 2012 года.

Объем перевалки угля за период январь-октябрь в 3 российских портах вырос на 14,9% до уровня 84,8 млн т. На внешнем рынке цены на энергетический уголь в



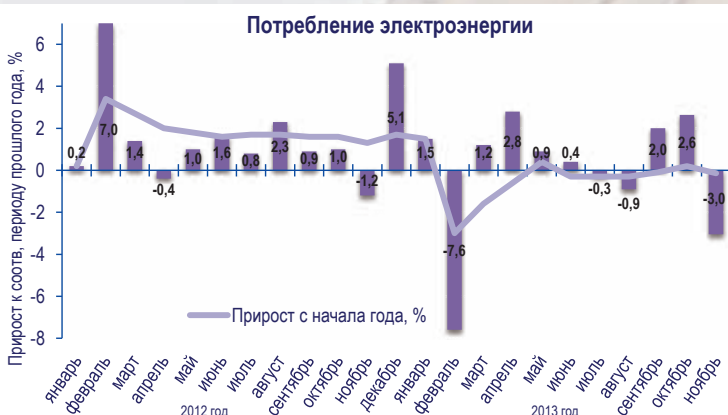
октябре 2013 г. (FOB Newcastle/Port Kembla) вновь показали рост и достигли 85,1 долл./тонну [-3,0% к октябрю 2012 года; +2,3% к сентябрю 2013 года].

Электроэнергетика

Потребление электроэнергии в ноябре 2013 года в целом по России составило 89,2 млрд кВтч (-3,0% к ноябрю 2012 года). Основное снижение наблюдалось в ОЭС Сибири (-6,2%) и ОЭС Урал (-2,4%). Во многом сокращение энергопотребления объясняется аномально высокой температурой в ноябре 2013 года – средняя температура ноября 2013 г. составила 1,1°C, что на 3°C выше, чем в ноябре 2012 г.

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

- 675,3 руб./МВтч для зоны Сибирь (-13,7% к ноябрю 2012 г.);
- 1062,6 руб./МВтч для зоны Европа и Урал (+9,2% к ноябрю 2012 г.).



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

дня. Индекс ИПЕМ-производство позволяет получать оперативную и достоверную информацию о состоянии промышленности (включая неформальную, нелегальную деятельность).

В основе расчета индекса спроса на промышленную продукцию лежит допущение: время потребления промышленной продукции соответствует моменту ее транспортировки. Индекс ИПЕМ-спрос рассчитывается в основном на базе оперативных данных о погрузке промышленных товаров на железнодорожном транспорте. Именно данные о погрузке на российских станциях позволяют очистить данные о железнодорожных перевозках от транзитных и импортных гру-

зов, но учесть экспорт. Железнодорожным транспортом в России перевозится до 80% промышленных товаров и сырья, поэтому именно характеристика работы железнодорожного транспорта отражает совокупный показатель спроса на промышленную продукцию в экономике. В обоснование расчета положены устойчивые корреляционные зависимости динамики производства различных промышленных товаров с погрузкой данных категорий товаров на железнодорожном транспорте. На основе статистики по перевозке грузов в экспортном и импортном направлениях рассчитываются индексы ИПЕМ-экспорт и ИПЕМ-импорт.

Принятая классификация отраслевых групп по технологичности производственного процесса:

Высокотехнологичные отрасли	Производство транспортных средств, пр-во машин и оборудования, пр-во электрооборудования, электронного и оптического оборудования
Среднетехнологичные отрасли	Производство кокса и нефтепродуктов, химическое пр-во, пр-во резиновых и пластмассовых изделий, пр-во прочих неметаллических минеральных продуктов, металлургическое пр-во и пр-во готовых металлических изделий
Низкотехнологичные отрасли	Производство пищевых продуктов, текстильное и швейное пр-во, пр-во изделий из кожи и обуви, обработка древесины и пр-во изделий из дерева, целлюлозно-бумажное пр-во, издательская и полиграфическая деятельность

Железнодорожные тарифы должны учитывать экономику грузоотправителей

По мнению ИПЕМ, текущая тарифная система на железнодорожном транспорте значительно ограничивает конкурентоспособность отечественной экономики и сохраняет риски недофинансирования инфраструктуры. Внедряемая новая тарифная система, должна учитывать как экономику грузоотправителей, так и взаимосвязи между железной дорогой и другими видами транспорта.

На XI международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» руководитель Департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук принял участие в сессии «Тариф: перевозка по рыночной формуле».

Владимир Савчук отметил, что существующая тарифная система на железнодорожном транспорте не соответствует нынешней структуре грузоперевозок. Эксперт указал, что железнодорожные тарифы в России значительно влияют на экономику и транспортную систему, создавая либо конкурентные преимущества, либо дисбаланс в развитии.

Владимир Савчук привел в качестве примера ценовые диспропорции в перевозках угля. Так, в текущей тарифной системе перевозка угля на Дальний Восток осуществляется по льготным ставкам, и стоимость перевозки 1 т угля железной дорогой до тихоокеанских портов составляет менее 30 долл США.

Однако при этом конкурентное преимущество восточного направления нивелируется высокими ставками на перевалку угля в портах. Так, стоимость перевалки угля в самом современном порту на Дальнем Востоке - порту Восточном - доходит до 18 долл США за тонну, в то время как в портах Прибалтики и Украины - 4-6 долл США за тонну.

Как отметил Владимир Савчук, возникающий на восточном направлении дисбаланс в доходах в сторону портов приводит к многомиллиардным убыткам железнодорожного транспорта, а также нехватке средств на компенсацию инвестиционных и операционных затрат.

Отдельно эксперт указал на несбалансированность системы индексации тарифов. В частности, рост тарифов на перевозку высокодоходных грузов, превышающий рост тарифов по низодоходным, приводит к оттоку грузов с железной дороги на автомобильный и водный транспорт. Причиной этому является не только сама цена (автоперевозки по прямым издержкам в 4 раза дороже ж/д перевозок), но и значительное ухудшение эффективности работы железнодорожного транспорта, возникшее в результате реформы.

При этом, по словам эксперта, предложения по снижению железнодорожного тарифа на перевозки на короткие расстояния не смогут поспособствовать возвращению высокодоходных грузов на железную дорогу, так как сегодня такие расстояния автомобиль преодолевает в десятки раз быстрее, чем поезд.

Как отметил Владимир Савчук, упомянутые выше диспропорции в тарифной системе ограничивают рост экономики и сохраняют высокие риски недофинансирования развития железнодорожной инфраструктуры. По словам эксперта, новая тарифная система, соответствующая текущим условиям, должна учитывать экономику грузоотправителей (места зарождения грузовой базы и направления поставок), а также существующие экономические взаимосвязи между железнодорожным и другими видами транспорта.

«При формировании новой тарифной системы грузовых железнодорожных перевозок необходимо оценивать совокупные эффекты для экономики, возникающие во всей транспортной системе страны. При этом для формирования собственных планов развития грузоотправитель должен представлять себе не только реальные сроки внедрения новой тарифной системы, но и ее конечную конфигурацию, включая все возникающие эффекты», - резюмировал Владимир Савчук.

Об Институте

Деятельность Института проблем естественных монополий направлена на исследование состояния естественно-монопольных секторов российской экономики (электроэнергетика, газовая промышленность, железнодорожный и трубопроводный транспорт) и взаимосвязанных с ними отраслей промышленности (транспортное и энергетическое машиностроение, угольная отрасль и другие). Институт активно участвует в процессах формирования промышленной политики России, определения инструментов её реализации в отраслевом и региональном аспектах. Дополнительную информацию об Институте можно найти на сайте www.ipem.ru.

Следите за нашими новостями и публикациями на страницах в Facebook и Twitter.

Контакты для СМИ:

Белов Сергей
Руководитель отдела по связям с общественностью
+7 (495) 690-14-26
+7 (926) 387-79-68
belov@ipem.ru

Чернова Мария
Специалист отдела по связям с общественностью
+7 (495) 690-14-26
+7 (916) 346-43-36
chernova@ipem.ru

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

exporail 2014

28 – 30 октября

ЦВК "ЭКСПОЦЕНТР", Москва

При поддержке



ВСЕ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ:

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

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА:

- Специализированная конференция
- Дискуссионный клуб

www.exporail.ru



Организатор:

РЕСТЭК БРУКС

Тел.: (812) 320-80-94, 303-88-62

Факс: (812) 320-80-90

E-mail: exporail@restec.ru

Генеральный
информационный партнер:

РЖД ПАРТНЕР
ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ
WWW.RZD-PARTNER.RU

К железнодорожная компания
Комплекттранспец

позвонить →

8 (499) 685-15-14

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

Оптовые поставки материалов ВСП и путевого инструмента

Весь товар в наличии. Фотографии на сайте www.ookts.ru

Вид товара	Кат. износа	Длина м.	Цена руб./тн с НДС
Рельс Р-65	I гр. (I-4 мм)	25 м	26,000
Рельс Р-65	II гр. (4-6 мм)	25 м	24,000
Рельс Р-65	I гр. (I-3 мм)	12,45-12,5 м	22,500
Рельс Р-65	II гр. (3-5 мм)	12,45-12,5 м	18,500
Рельс Р-65	I гр. (I-4 мм)	8-12,4 м	17,500
Рельс Р-75	I гр. (I-3 мм)	12 м	21,000
Рельс РП-65Т	новые 2012г.	немерные	35,000
Рельс РП-65Н	новые 2012г.	немерные	34,000

Все цены утверждены

Скидка на объемах от 100 тонн.

СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ



WWW.TRANSDETAL.RU
INFO@TRANSDETAL.RU

ВСЕГДА В НАЛИЧИИ

РЕЛЬСЫ И ВЕРХНЕЕ СТРОЕНИЕ СТРЕЛОЧНАЯ ПРОДУКЦИЯ ШПАЛЫ

ТЕЛЕФОН 8 (49234) 3-01-02, ФАКС 8 (49234) 4-14-04, 2-66-12

Преимуществами нашей компании являются:

- ▶ Комплексная отгрузка материалов ВСП независимо от объема
- ▶ Любые удобные заказчику способы доставки продукции: вагонами, контейнерами, автотранспортом и грузобагажом
- ▶ Оперативность поставок
- ▶ Индивидуальный подход к каждому заказчику, включая разнообразные условия полаты поставляемой продукции

Поставляемая продукция (в наличии и под заказ):

- ▶ Шпалы
- ▶ Шуруп
- ▶ Клеммы
- ▶ Стрелочные переводы
- ▶ Гайки
- ▶ Переводной брус
- ▶ Изоляция
- ▶ Рельс
- ▶ Противоугоны
- ▶ Болты (клеммные, закладные, стыковые)

Наименование	Ед. изм.	Цена (руб)	Компания	Телефон
Стрелочная продукция и Переводные механизмы	компл	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 3-30-23
Шпалы и Брус железобетонные, деревянные пропитанные	шт	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08
Рельс Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65 новые и б/у	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Арматура пневматической очистки стрелочных переводов	компл	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 3-30-23
Подкладки новые и б/у Д, КБ, ДН, КД, СД, КД	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Накладки новые и б/у Р24, Р33, Р43, Р50, 1Р65, 2Р65	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08
Болты стыковые, закладные, клеммные	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Гайки и Шайбы М22, М24, М25, М27	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 4-14-04
Шуруп путевой 24x170	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08
Костыль 16x16x165, 14x14x130	тн	www.transdetal.ru	ООО "ТрансДеталь М"	(49234) 2-26-08



г. Нижний Тагил
 Тел.: (3435) 40-12-98, 40-12-99, 32-98-19, (912) 262-19-24
 www.relsy.biz
 E-mail: stanmet@2-u.ru, stanmet@inbox.ru
 stanmet@e-sky.ru, stanmet1@mail.ru

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



Всегда в наличии на складе:	Компания	Телефон
Болт стыковой, клеммный, закладной (22, 24, 27)	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Вагонные запчасти: автосцепка САЗ, тяговый хомут, поглощающий аппарат, корпус буксы, рама боковая, балка надрессорная, а так же весь спектр вагонных запчастей.	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Костыль 120, 130, 165, 230 новый, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагостроения: бандаж черновой, колёса цельнокатанные, заготовка колёс	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагостроения: двутавр 19, 60Б2, швеллер 20В-2, 26В	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагостроения: Зетовый профиль, вагонная стойка, угол 160x100x10, осевая заготовка 215-300 мм, чистовая ось РУ1Ш	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагостроения: карнас телеги, колёсные пары НОНК, СОНК	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Накладка Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, 1Р65, 2Р65 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д18, Д24, Д33, Д43 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д50, КД50, СД50, СК50, КБ50 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д65, ДН6-65, КБ65, КД65, СД65 новая, с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Противоугол П65, П50 новый	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы КР70, КР80, КР100, КР120, КР140 новые	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33 новые и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р43, Р50, РП50, Р65, РП65 новые и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Т62, ОР43, ОР50, ОР65, РК50, РК65 новые	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рем.комплект (остряки, рубки, крестовины, переводной механизм) новый	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Стрелочный перевод Р33, Р43, Р50, Р65, (1/5, 1/7, 1/9, 1/11, симметрия) новый и с/г	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шайба, шуруп, гайка, клемма, скоба, втулка	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шпала 1-тип, 2-тип, переводной брус	ООО Компания «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98

ООО «Транском Екатеринбург»

Поставляем

- материалы ВСП
- путевого инструмент
- запасные части

для подвижного состава

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

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



ООО «РЕМСТРОЙПУТЬ»

- Ремонт и текущее содержание железнодорожных путей необщего пользования.
- Составление технического паспорта железнодорожных путей необщего пользования.
- Составление Инструкции по организации движения на пути необщего пользования.
- Экспертиза промышленной безопасности на опасных производственных объектах, связанных с транспортированием опасных веществ железнодорожным транспортом

160017, г. Вологда, Говоровский проезд, 13-А
Тел. (8172) 79-21-69 тел/факс 71-47-02
E-mail: remstroiput @vologda.ru

Наименование	Ед. изм	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельсы РП-65	тн.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Шпала пропитанная	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Путевой инструмент (в ассортименте)	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Автосцепка СА-3	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Колодка вагонная и тепловозная	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95

 **Общество с ограниченной ответственностью «Компания «ГЕРТ»**

Основным направлением нашей динамично развивающейся Компании является поставка полного ассортимента деталей верхнего строения железнодорожных путей.

141070, Московская обл., г. Королев, ул. Лесная д.3, пом. XXVII.
Тел./факс: (495) 988-90-45, 978-79-58, моб.: 8-916-587-33-60,
E-mail: gert1111@yandex.ru, www.gert-td.ru



 **«СТРОЙПУТЬ»**

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

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

Компания «Стройпуть» поставяет материалы и путевого инструмент, в течение шести лет на всей территории РФ. Каждый клиент, вместе с продукцией получает: внимание и квалифицированную профессиональную консультацию опытного специалиста, участие и человечность каждого из команды «Стройпуть».

Наименование	Ед. изм	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельс Р-65 1гр. L=12,5м. (400тн)	тн	24 500	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Рельс Р-65 2гр. L=12,5м. (120тн)	тн	19 000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Рельс Р-50 1гр. L=12,5м. (100тн)	тн	24 500	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Подкладка КБ-65 с/г (40тн)	тн	24 000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Подкладка КБ-65 (60тн)	тн.	39 000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 988-90-45, 978-79-58
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668

ООО "РТС"
Продаем!

- рельсы Р65 1 и 2 годности от 24000 р/т
- рельсы Р65 (2012г.в.) - 46000 р/т
- шпала жб Ш1 в сборе с креплением КБ 2240 р/шт
- шпала жб Ш1 1510 р/шт
- накладка 1Р65 - 34000 р/т;
- шуруп путевой 51000р/т,
- болт закладной с гайкой 43000 р/т
- болт клеммный с гайкой 45000 р/т
- прокладка ЦП143 - 15р/шт; ЦП328 -18р/шт и др. мвсп

Отгрузка со склада в г. Нижний Новгород

Тел.: 8 (831) 411-55-85/ 54-84, 8 (910) 791-75-44
 г. Нижний Новгород, rtsnn@mail.ru, vspnn.su

+7 (499) 181-19-88/97

**Здесь
 могла быть
 ваша реклама!**

+7 (495) 765-73-16/19

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Шайба 2х витковая	т	64000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка КБ65	т	38000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка КД65	т	41000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка ДН65	т	35000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Шпала деревянная пропитанная (ТУ)	шт	750	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44

сопутствующие товары и услуги

правовые и страховые услуги для предприятий ж/д транспорта

**РЕФИНИШ
 АВТОЛАК**

**ВСЕ ЛАКОКРАСОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ
 ПОДБОР ЭМАЛИ ПО ЦВЕТУ
 АБРАЗИВНЫЕ МАТЕРИАЛЫ
 ОКРАСОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

e-mail: info@refinish-avtolak.ru gorskiy@refinish-avtolak.ru
 сайт: http://www.refinish-avtolak.ru/
 телефоны: (499) 709-05-99 и (495) 789-35-77)

ООО «Юридическая компания «Проминь»

Санкт-Петербург, Невский пр. 22/24, оф. 101 Н
 Тел. (812) 927-48-93, факс: (812) 386-64-11
 promin-spb@bk.ru, www.promin.pul.ru

ООО «ЮК «Проминь» предлагает услуги для предприятий и организаций деятельность которых связана с железнодорожным транспортом:

- юридические и налоговые консультации;
- юридическое обслуживание предприятий и организаций;
- обжалование предписаний и иных ненормативных актов Управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Госжелдорнадзор) и иных государственных органов, в том числе в судебном порядке;
- представление интересов клиентов во всех судах судебной системы РФ;
- оспаривание в МИФНС и арбитражном суде решений налоговых органов, результатов проверок, неправомерного взыскания пеней;
- регистрация объектов недвижимости железнодорожного транспорта и железнодорожного промышленного транспорта, иных объектов недвижимости;
- сопровождение сделок с подвижным железнодорожным составом.

Стагнация экономики станет вызовом для всей железнодорожной отрасли

Замедление экономического роста в 2014 году затронет весь железнодорожный транспорт – и перевозчика, и операторов. В этих условиях вопрос эффективного регулирования становится ключевым.

Генеральный директор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрий Саакян принял участие в дискуссии «Перевозочный бизнес и конъюнктура рынка», прошедшей в рамках XI международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство».

Юрий Саакян отметил, что за непродуманность реформ инфраструктурных отраслей платят потребители. Именно так произошло в электроэнергетике, где в результате либерализации цена на электроэнергию для промышленных потребителей в России уже превысила аналогичный показатель в США. Схожая динамика наблюдается и в сфере грузовых железнодорожных перевозок, где, согласно одному из последних исследований ИПЕМ, расходы российских грузоотправителей догоняют расходы грузоотправителей в Америке, причем основной вклад в рост вносит операторский сектор.

Эксперт указал, что при оценке перспектив работы железнодорожного транспорта необходимо учитывать и перспективы развития основного заказчика транспортных услуг, то есть

промышленности. Юрий Саакян акцентировал внимание на том, что Минэкономразвития уже 4 раза понижало прогнозы экономического роста в 2013 году вплоть до практически нулевого. Глава ИПЕМ выразил удивление, что при этом на следующий год корректировка прогноза экономического роста не делается, оставаясь на уровне 2,5%.

По мнению Юрия Саакяна, замедление экономического роста продолжится и в следующем году. Как отметил эксперт, стагнация естественным образом снизится и на погрузке железнодорожного транспорта, что будет вызовом для всех - и для ОАО «РЖД», и для операторов грузовых вагонов.

По оценкам Юрия Саакяна, в таких условиях консолидационные процессы в отрасли в 2014 году продолжатся, так как профицит грузовых вагонов на сети только увеличится.

Следите за нашими новостями и публикациями на страницах в Facebook и Twitter.

Контакты для СМИ: +7 (495) 690-14-26, +7 (926) 387-79-68
 belov@ipem.ru, chernova@ipem.ru

ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТС

«О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011)

Статья 1. Область применения

1. Настоящий технический регламент Таможенного союза (далее – ТС) распространяется на инфраструктуру железнодорожного транспорта, в том числе общего и необщего пользования (далее – инфраструктура железнодорожного транспорта).

Объектом технического регулирования настоящего технического регламента ТС является инфраструктура железнодорожного транспорта, которая включает в себя:

а) подсистемы инфраструктуры железнодорожного транспорта, такие, как железнодорожный путь, железнодорожное электроснабжение, железнодорожная автоматика и телемеханика, железнодорожная электросвязь, а также станционные здания, сооружения и устройства;

б) составные части подсистем и элементы составных частей подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта по перечню согласно приложению № 1.

Требования настоящего технического регламента ТС обязательны при проектировании (включая изыскания), производстве, строительстве, монтаже, наладке, приемке и вводе в эксплуатацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, строительстве которых закончено, а также оценке соответствия продукции.

Требования к эксплуатации инфраструктуры железнодорожного транспорта в части обеспечения безопасности движения устанавливаются законодательством о железнодорожном транспорте государств-членов ТС.

2. Действие настоящего технического регламента ТС не распространяется на инфраструктуру железнодорожного транспорта, предназначенного для движения поездов со скоростью более 200 км/ч (инфраструктуру высокоскоростного железнодорожного транспорта).

Действие настоящего технического регламента ТС не распространяется на инфраструктуру технологического железнодорожного транспорта организаций, предназначенную для перемещения людей и материальных ценностей на территории организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд организаций.

3. Настоящий технический регламент ТС устанавливает требования к инфраструктуре железнодорожного транспорта в целях защиты жизни и здоровья человека, животных и растений, сохранности имущества, а также предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей (пользователей) относительно его назначения и безопасности.

Статья 2. Определения

В настоящем техническом регламенте ТС применяются следующие термины и их определения:

безопасность инфраструктуры железнодорожного транспорта – состояние инфраструктуры железнодорожного транспорта, при котором отсутствует недопустимый риск, связанный с причинением вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, а

также окружающей среде, жизни или здоровью животных и растений;

выпуск в обращение – стадия жизненного цикла продукции от изготовления до ввода в эксплуатацию;

габарит приближения строений – предельное поперечное перпендикулярное оси железнодорожного пути очертание, внутрь которого помимо железнодорожного подвижного состава не должны попадать никакие части сооружений и устройств, а также лежащие около железнодорожного пути материалы, запасные части и оборудование, за исключением частей устройств, предназначенных для непосредственного взаимодействия с железнодорожным подвижным составом (контактные провода с деталями крепления, хоботы гидравлических колонок при наборе воды и другие), при условии, что положение этих устройств во внутригабаритном пространстве увязано с соответствующими частями железнодорожного подвижного состава и что они не могут вызвать соприкосновения с другими элементами железнодорожного подвижного состава;

доказательство безопасности – документ о безопасности продукции, содержащий совокупность доказательств о соответствии продукции требованиям безопасности, сформулированным в нормативной, проектной и конструкторской документации, и доказательств соответствия показателей безопасности продукции допустимым значениям

допустимый риск – значение риска от применения объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, исходя из технических и экономических возможностей владельца объектов инфраструктуры, соответствующего уровню безопасности, который должен обеспечиваться на всех стадиях жизненного цикла продукции;

железнодорожная автоматика и телемеханика – подсистема инфраструктуры железнодорожного транспорта, включающая в себя комплекс технических сооружений и устройств сигнализации, централизации и блокировки, обеспечивающих управление движением поездов на перегонах и станциях и маневровой работой;

железнодорожная станция – пункт, который разделяет железнодорожную линию на перегоны или блок-участки, обеспечивает функционирование инфраструктуры железнодорожного транспорта, имеет путевое развитие, позволяющее выполнять операции по приему, отправлению и обгону поездов, обслуживанию пассажиров и приему, выдаче грузов, багажа и грузобагажа, а при развитых путевых устройствах – выполнять маневровые работы по формированию и формированию поездов и технические операции с поездами;

железнодорожная электросвязь – подсистема инфраструктуры железнодорожного транспорта, включающая в себя комплекс технических сооружений и устройств, обеспечивающих формирование, прием, обработку, хранение, передачу и доставку сообщений электросвязи в процессе организации и выполнения технологических процессов железнодорожного транспорта;

железнодорожное электроснабжение – подсистема инфраструктуры железнодорожного транспорта, включающая в себя комплекс технических сооружений и устройств, обеспечивающих электроснабжение потребляющих электроэнергию подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта, а также электроснабжение тягового подвижного состава на электрифицированных железных дорогах;

железнодорожный переезд – пересечение в одном уровне автомобильной дороги с железнодорожными путями, оборудованное устройствами, обеспечивающими безопасные условия пропуска подвижного состава железнодорожного транспорта и транспортных средств;

железнодорожный пешеходный переход – пересечение в одном уровне пешеходной дорожки с железнодорожными путями, оборудованное устройствами, обеспечивающими безопасные условия прохода пешеходов;

железнодорожный путь – подсистема инфраструктуры железнодорожного транспорта, включающая в себя верхнее строение пути, земляное полотно, водоотводные, водопропускные, противодеформационные, защитные и укрепительные сооружения земляного полотна, расположенные в полосе отвода, а также искусственные сооружения;

идентификация продукции – установление тождественности характеристик продукции, представленной для обязательного подтверждения соответствия, характеристикам, указанным в сопроводительных документах к продукции;

инновационная продукция – продукция, технологические характеристики (функциональные признаки, конструктивное выполнение, дополнительные операции, а также состав применяемых материалов и компонентов) либо предполагаемое использование которой является принципиально новыми или существенно отличаются от аналогичной ранее производимой продукции;

инспекционный контроль – контрольная оценка соответствия, осуществляемая с целью установления, что продукция продолжает соответствовать заданным требованиям технического регламента ТС, подтвержденными при сертификации

инфраструктура железнодорожного транспорта – технологический комплекс, включающий в себя подсистемы инфраструктуры железнодорожного транспорта, составные части подсистем и элементы составных частей подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта, обеспечивающие функционирование этого комплекса;

контактная сеть – совокупность проводов, конструкций и оборудования, обеспечивающих передачу электрической энергии от тяговых подстанций к токоприемникам железнодорожного подвижного состава;

назначенный ресурс – суммарная наработка продукции, при достижении которой ее эксплуатация должна быть прекращена независимо от ее технического состояния;

назначенный срок службы – календарная продолжительность эксплуатации продукции, при достижении которой эксплуатация продукции должна быть прекращена независимо от ее технического состояния;

назначенный срок хранения – календарная продолжительность хранения продукции, при достижении которой хранение продукции должно быть прекращено независимо от ее технического состояния;

обоснование безопасности – документ, содержащий анализ риска, а также сведения из конструкторской, экс-

плуатационной, технологической документации о минимально необходимых мерах по обеспечению безопасности, сопровождающий продукцию на всех стадиях жизненного цикла и дополняемый сведениями о результатах оценки рисков на стадии эксплуатации после проведения ремонта;

объект инфраструктуры железнодорожного транспорта – составная часть подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта или совокупность составных частей ее подсистем;

оценивание риска – процесс сравнения проанализированных уровней риска с заранее установленными критериями и идентификации областей, где требуется обработка риска;

паспорт – документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, а также сведения о сертификации и утилизации продукции;

перегон – часть железнодорожной линии, ограниченная смежными железнодорожными станциями, разъездами, обгонными пунктами или путевыми постами;

предельное состояние – состояние объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, при котором их дальнейшая эксплуатация недопустима или нецелесообразна или восстановление их работоспособности невозможно или нецелесообразно;

приемка – форма оценки соответствия объекта инфраструктуры железнодорожного транспорта, строительство которого закончено, требованиям настоящего технического регламента ТС;

продукция – элементы составных частей подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта или совокупность элементов составных частей ее подсистем;

ремонтная документация – документация, содержащая указания по организации ремонта, правила и порядок выполнения капитального, среднего и текущего ремонта, контроля, регулирования, испытаний, консервации, транспортирования и хранения продукции после ремонта, монтажа и испытания, а также значения показателей и норм, которым должен удовлетворять продукция после ремонта;

руководство по эксплуатации – документ, содержащий сведения о конструкции, принципе действия, характеристиках (свойствах) продукции и указания, необходимые для правильной и безопасной эксплуатации продукции (использование по назначению, техническое обслуживание, текущий ремонт, хранение и транспортирование), оценки ее технического состояния при определении необходимости отправки в ремонт, а также сведения по утилизации продукции;

сертифицированная продукция – продукция, обязательное подтверждение соответствия которой требованиям технических регламентов ТС произведено в форме сертификации;

составная часть подсистем – сооружения, строения, устройства и оборудование специального назначения, обеспечивающие функционирование подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта и безопасное движение железнодорожного подвижного состава;

станционные здания, сооружения и устройства – подсистема инфраструктуры железнодорожного транспорта, включающая в себя технологические комплексы зданий, сооружений, устройств для производства на железнодорожных станциях операций с грузами, почтовыми от-

правлениями и поездами, технического обслуживания и ремонта инфраструктуры железнодорожного транспорта и железнодорожного подвижного состава, а также для обслуживания пассажиров;

техническая совместимость – способность подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта взаимодействовать друг с другом и с железнодорожным подвижным составом в соответствии с установленными настоящим техническим регламентом ТС требованиями;

технологический железнодорожный транспорт – железнодорожный транспорт, предназначенный для перемещения товаров на территориях организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом, не имеющим право выхода на железнодорожные пути общего и необщего пользования, для собственных нужд указанных организаций;

формуляр – документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, сведения, отражающие техническое состояние указанной продукции, сведения о сертификации и утилизации продукции, а также сведения, которые вносят в период ее эксплуатации (длительность и условия работы, техническое обслуживание, ремонт и другие);

эксплуатационная документация – конструкторская документация, которая в отдельности или в совокупности с другой документацией определяет правила эксплуатации продукции и (или) отражает сведения, удостоверяющие гарантированные изготовителем значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, а также гарантии и сведения по ее эксплуатации в течение установленного срока службы;

элемент подсистемы – изделие или конструкция, применяемая при строительстве и монтаже составной части подсистемы инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Статья 3. Правила обращения на рынке

1. Объекты и элементы инфраструктуры железнодорожного транспорта вводятся в обращение на рынке при их соответствии настоящему техническому регламенту ТС, а также другим техническим регламентам ТС или техническим регламентам Евразийского экономического сообщества (далее – ЕврАзЭС), действие которых на них распространяется.

2. Объекты и элементы инфраструктуры железнодорожного транспорта, соответствие которых требованиям настоящего технического регламента ТС не подтверждено, не должны быть маркированы единым знаком обращения продукции на рынке государств-членов ТС, допускаться к выпуску в обращение на рынке и вводиться в эксплуатацию.

Статья 4. Требования безопасности

1. Настоящий технический регламент ТС с учетом степени риска причинения вреда устанавливает минимально необходимые требования к продукции, выполнение которых обеспечивает:

- а) безопасность излучений;
- б) биологическую безопасность;
- в) взрывобезопасность;
- г) механическую безопасность;

- д) пожарную безопасность;
- е) промышленную безопасность;
- ж) термическую безопасность;
- з) электрическую безопасность;
- и) электромагнитную совместимость в части обеспечения безопасности работы приборов и оборудования;
- к) единство измерений.

2. При проектировании объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции должна оцениваться степень риска расчетным, экспериментальным и экспертным путем, в том числе по данным эксплуатации аналогичных объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции. Методы оценки степени риска могут быть установлены в стандартах или иных документах по стандартизации (далее – стандарты), включенных в перечни взаимосвязанных стандартов, применяемых для целей оценки (подтверждения) соответствия техническому регламенту ТС.

3. Безопасность объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции должна обеспечиваться путем:

- а) осуществления комплекса научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ при проектировании объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции;
- б) применения апробированных технических решений;
- в) установления назначенных сроков службы и (или) ресурсов продукции, а также проведения технических обслуживаний и ремонтов с необходимой периодичностью;
- г) проведения комплекса расчетов, основанных на апробированных методиках;
- д) выбора материалов и веществ, применяемых при проектировании (включая изыскания), производстве, строительстве, монтаже, наладке и вводе в эксплуатацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции в зависимости от параметров и условий эксплуатации;
- е) установления критериев предельных состояний;
- ж) соблюдения требований проектной документации с контролем посредством авторского надзора, осуществляемого проектировщиком;
- з) определения условий и способов утилизации продукции;
- и) проведения оценки соответствия продукции.

4. Объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукция по прочности, устойчивости и техническому состоянию должны обеспечивать безопасное движение поездов с наибольшими скоростями в пределах допустимых значений.

5. Объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукция должны обеспечивать:

- а) соблюдение габарита приближения строений;
 - б) выполнение условий эксплуатации с учетом внешних климатических и механических воздействий;
 - в) техническую совместимость с железнодорожным подвижным составом.
6. При проектировании объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции проектировщик (разработчик) должен выбирать решения, обеспечивающие установленный законодательством государств-членов ТС допустимый уровень вредных и (или) опасных воздействий на жизнь и здоровье человека, животных и растений.

7. Выбранные проектировщиком (разработчиком) конструкции объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции должны быть безопасны в течение назначенного срока службы и (или) ресурса, назначенного срока хранения, а также выдерживать воздействия и нагрузки, которым они могут подвергаться в процессе эксплуатации.

8. При проектировании объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции проектировщик (разработчик), при необходимости, должен предусматривать программные средства, обеспечивающие безопасность функционирования объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции.

9. При внесении изменений в проектную документацию строительства объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции не должны быть снижены установленные при проектировании требования безопасности, предусмотренные настоящим техническим регламентом ТС.

10. В случае внесения изменений в конструкцию или технологию изготовления продукции, влияющих на безопасность, должно быть проведено обязательное подтверждение соответствия продукции в порядке, установленном в статье 6 настоящего технического регламента ТС.

11. Продукция должна иметь хорошо различимые идентификационные и предупреждающие надписи и маркировку, которые должны быть повторены и пояснены в руководстве по эксплуатации.

12. Продукция должна иметь маркировку, обеспечивающую идентификацию продукции независимо от года ее выпуска, в том числе:

- а) единый знак обращения продукции на рынке государств – членов ТС;
- б) наименование изготовителя или его товарный знак, наименование продукции;
- в) дата изготовления.

Допускается нанесение маркировки только на упаковку и указание в прилагаемых к продукции эксплуатационных документах, если ее невозможно нанести непосредственно на продукцию ввиду особенностей конструкции продукции.

13. Средства измерений, относящиеся к сфере государственного регулирования обеспечения единства измерений, установленные на объектах инфраструктуры, должны быть утвержденного типа и иметь знак поверки и (или) свидетельство о поверке в соответствии с законодательством об обеспечении единства измерений государств-членов ТС.

14. Маркировка и эксплуатационные документы выполняются на государственном языке государства-члена ТС, в котором изготовлена продукция, и на русском языке.

15. Уровень электромагнитных помех, создаваемый продукцией, не должен превышать значения, в пределах которых эти помехи не оказывают влияния на работоспособность объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, другой продукции, а также железнодорожного подвижного состава. 16. Для продукции должен быть предусмотрен порядок утилизации опасных элементов составных частей подсистем с целью предотвращения их использования после прекращения их эксплуатации.

17. Перед вводом в эксплуатацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции в предусмотренных проектной документацией местах долж-

ны быть нанесены, либо установлены, предупреждающие надписи и знаки об опасностях и условиях безопасной эксплуатации.

18. При вводе в эксплуатацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции обязательно наличие комплекта эксплуатационной и ремонтной документации.

19. При проектировании, строительстве и вводе в эксплуатацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции должны выполняться требования законодательства государств-членов ТС в области охраны окружающей среды.

20. При проектировании объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции должны учитываться нормативы допустимой антропогенной нагрузки на окружающую среду, предусматриваться мероприятия по предупреждению и устранению загрязнения окружающей среды, а также способы размещения отходов производства и потребления, применяться ресурсосберегающие, малоотходные, безотходные и иные современные технологии, способствующие охране окружающей среды, восстановлению природной среды, а также рациональному использованию и воспроизводству природных ресурсов.

21. При строительстве объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции должны быть приняты меры по охране окружающей среды, восстановлению природной среды, рекультивации земель и благоустройству территорий в соответствии с законодательством государств-членов ТС.

22. При проектировании, строительстве и вводе в эксплуатацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и продукции должны предусматриваться и выполняться мероприятия, обеспечивающие сохранение путей миграции диких животных и мест их постоянного обитания, в том числе в период размножения и зимовки.

23. В целях обеспечения безопасности к железнодорожному пути, составным частям железнодорожного пути и элементам составных частей железнодорожного пути устанавливаются следующие требования:

а) все составные части железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение пути и другие) и элементы составных частей железнодорожного пути (рельсы, стрелочные переводы, рельсовые скрепления, шпалы, балласт и другие) по прочности, несущей способности и устойчивости должны обеспечивать безопасное движение железнодорожного подвижного состава с наибольшими скоростями в пределах допустимых значений;

б) верхнее строение пути и земляное полотно должны обеспечивать стабильность положения железнодорожного пути в плане и продольном профиле. Геометрические параметры кривых должны устанавливаться таким образом, чтобы обеспечивать устойчивость железнодорожного подвижного состава, препятствующую сходу его колес с рельсов и опрокидыванию;

в) уровень бровки земляного полотна на подходах к водопропускным сооружениям через водотоки при расположении пути вдоль водотоков и водоемов, а также верха укрепляемых откосов должен возвышаться на заданную величину над наивысшим расчетным уровнем воды исходя из заданной вероятности превышения;

г) конструкция бесстыкового пути должна исключать выбросы рельсошпальной решетки при одновременном воз-

действии поездных и температурных нагрузок;

д) искусственные сооружения должны иметь устройства, предназначенные для безопасного обслуживания самих сооружений и путей (тротуары, убежища с перилами, мостовой настил, ниши, камеры, лестницы, сходы с перилами, специальные смотровые устройства и приспособления, оповестительная сигнализация и другие);

е) стрелочные переводы должны иметь устройства для предотвращения несанкционированного перевода острижков и подвижных частей крестовин во время движения железнодорожного подвижного состава;

ж) геометрические размеры поперечного сечения и конструктивные решения тоннелей должны устанавливаться с учетом минимизации величины избыточного аэродинамического давления, возникающего при входе в тоннель и движении в нем железнодорожного подвижного состава;

з) при проектировании объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, включающих составные части железнодорожного пути, а также при проектировании продукции, включающей элементы составных частей железнодорожного пути, должны быть проведены специальные исследования для принятия решений по снижению колебаний аэродинамического давления в тоннелях, закрытых выемках и подземных станциях при проходе железнодорожного подвижного состава с максимальными скоростями;

и) содержание вредных веществ в тоннеле не должно превышать их предельно допустимой концентрации в атмосферном воздухе;

к) пересечения железнодорожных путей с автомобильными дорогами и с линиями городского пассажирского транспорта следует проектировать в разных уровнях. Допускается проектирование и строительство пересечений железнодорожных путей с автомобильными дорогами в одном уровне в порядке, установленном соответствующими органами государств-членов ТС. Все железнодорожные переезды со стороны автодороги должны быть оборудованы предупредительными знаками, а также в зависимости от интенсивности движения автотранспорта – сигнальными и заградительными устройствами. Запрещается проектирование и строительство пересечений железнодорожных путей с автомобильными дорогами в одном уровне на участках железнодорожного пути, на которых эксплуатируется железнодорожный подвижной состав со скоростью более 140 км/час;

л) пересечение железнодорожных путей с трубопроводами различного назначения, не входящими и входящими в состав инфраструктуры железнодорожного транспорта, возможно надземным или подземным (под земляным полотном) способами с заключением (при подземном способе) трубопровода на заданном протяжении и глубине в защитную трубу или тоннель. Не допускается устройство переходов трубопроводов в теле насыпи. При надземном пересечении железнодорожных путей с трубопроводами должно обеспечиваться соблюдение габарита приближения строений. Устройство указанных пересечений согласовывается с владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта

м) участки возможного заноса железнодорожных путей снегом должны быть оборудованы снегозадерживающими устройствами;

24. В целях обеспечения безопасности к железнодорожному электроснабжению, составным частям желез-

нодорожного электроснабжения и элементам составных частей железнодорожного электроснабжения устанавливаются следующие требования:

а) соблюдение условий, при которых обеспечиваются:

безопасное расстояние от элементов составных частей железнодорожного электроснабжения, находящихся под напряжением, до заземленных частей, поверхности земли, настилов пешеходных мостов, лестниц, пассажирских платформ и железнодорожных переездов;

безопасное расстояние от элементов составных частей железнодорожного электроснабжения до линий электропередачи, не входящих в состав инфраструктуры железнодорожного транспорта;

напряжение не более допустимого значения при прикосновении к корпусам электрооборудования и другим металлическим конструкциям;

наличие ограждений и блокировок, препятствующих несанкционированному проникновению в опасные зоны или прикосновению к элементам составных частей железнодорожного электроснабжения, находящимся под напряжением;

уровень радиопомех, создаваемых элементами составных частей железнодорожного электроснабжения, не выше допустимого значения;

автоматическое отключение тяговой сети или линий электропередачи при возникновении таких режимов, которые могут привести к повреждению или нарушению исправного состояния железнодорожного электроснабжения и иных подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта;

наличие предупреждающих знаков;

пожарная безопасность как в нормальном, так и в аварийном режимах;

б) использование оборудования, параметры которого обеспечивают:

электрическую прочность изоляции не ниже допустимого значения;

превышение температуры токоведущих частей оборудования над температурой окружающей среды при номинальном токе не выше допустимого значения;

отношение наименьшего размера изоляционного промежутка, при котором отсутствует сигнал об отключенном положении разъединителя контактной сети, к наибольшему размеру изоляционного промежутка не менее допустимого значения;

коэффициент безопасности по прочности стоек для опор контактной сети, фундаментов опор и ригелей жестких поперечин не менее допустимого значения;

относительный прогиб в средней части несущих конструкций контактной сети не более допустимого значения;

обратное напряжение диодного заземлителя не менее допустимого значения;

импульсное напряжение срабатывания устройств защиты станций стыкования в пределах допустимых значений;

необходимый уровень защиты от опасного и вредного воздействия электромагнитных полей;

автоматическое отключение элементов составных частей железнодорожного электроснабжения в аварийном режиме работы (перегрузка, перегрев, короткое замыкание и другие), исключающее возгорание его частей;

допустимый уровень электромагнитного излучения.

в) обеспечение механической прочности оборудования



железнодорожного электроснабжения при воздействии:

- эксплуатационных нагрузок;
- нагрузок в расчетных аварийных режимах;
- монтажных нагрузок;

г) безопасное функционирование железнодорожного электроснабжения при одновременном воздействии эксплуатационных или аварийных нагрузок и климатических факторов, соответствующих нормативным показателям района эксплуатации, в том числе для режимов минимальной температуры, максимальной температуры, максимальной скорости ветра или гололеда с ветром;

д) обеспечение безопасности оперативного и оперативно-ремонтного персонала от возможного попадания под напряжение и поражения электрическим током путем:

установления разъединителей с видимым разрывом во всех цепях распределительных устройств (кроме ячеек с выкатными блоками), обеспечивающих возможность отсоединения всех аппаратов от источников напряжения;

оборудования всех распределительных устройств напряжением свыше 1000 В тяговых и трансформаторных подстанций, а также линейных элементов составных частей железнодорожного электроснабжения стационарными заземляющими ножами, обеспечивающими заземление аппаратов и ошиновки, и блокировками или иными устройствами, предотвращающими возможность выполнения ошибочных операций с коммутационными аппаратами;

оборудования стационарных ограждений, лестниц для подъема на трансформаторы блокировками или иными устройствами, обеспечивающими возможность открывания ограждений, приведения лестниц в рабочее положение только при включенных заземляющих ножах;

е) обеспечения посредством элементов составных частей железнодорожного электроснабжения снабжения тягового подвижного состава, сооружений и устройств подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта электроэнергией с показателями качества, обеспечивающими их безопасное функционирование и повышение энергетической эффективности.

25. В целях обеспечения безопасности к железнодорожной автоматике и телемеханике, составным частям железнодорожной автоматике и телемеханики и элементам составных частей железнодорожной автоматике и телемеханики устанавливаются следующие требования:

а) все составные части автоматике и телемеханики и элементы составных частей автоматике и телемеханики должны обеспечивать безопасное движение железнодорожного подвижного состава с установленной скоростью и минимальным интервалом следования;

б) диспетчерская централизация и диспетчерский контроль движения поездов должны обеспечивать: централизованное управление стрелками и светофорами одной или нескольких станций и перегонов железнодорожного пути из одного диспетчерского центра с обеспечением резервного управления устройствами электрической централизации на этих станциях и путевых постах; непрерывный контроль положения стрелок и свободности (занятости) перегонов, путей на станциях и прилегающих к станциям блок-участках, а также показаний входных, маршрутных и выходных светофоров; непрерывный контроль технического состояния устройств сигнализации, централизации и блокировки на станциях и перегонах; возможность из-

менения параметров движения при ложной занятости блок-участков, включая экстренную остановку железнодорожного подвижного состава и передачу разрешения на движение железнодорожного подвижного состава для проследования светофора с запрещающим показанием; передачу необходимых данных для оповещения пассажиров о движении поездов, а также оповещения работников, выполняющих работы на железнодорожных путях, о приближении поезда; в) сигнализация, централизация и блокировка на станциях и перегонах должна обеспечивать: пропуск поездов по установленным непересекающимся маршрутам с установленными скоростями в обоих направлениях на станциях и по каждому пути перегона; предотвращение (блокирование) входа железнодорожного подвижного состава на участок железнодорожного пути, который занят другим железнодорожным подвижным составом; контроль положения железнодорожного подвижного состава, перевод стрелок, контроль их положения и наружное запираение при приготовлении маршрута, а также управление светофорами и выполнение требуемой последовательности взаимозависимых операций; контроль технического состояния устройств и технических средств и при необходимости их резервирование; автоматическое оповещение о приближении поезда на железнодорожных станциях; недопущение перевода стрелок под железнодорожным подвижным составом; г) железнодорожная автоматика и телемеханика на сортировочных станциях должна обеспечивать: непрерывное, бесперебойное и безопасное расформирование составов с расчетной (проектной) скоростью, безопасность сортировки вагонов; индивидуальное управление стрелками; исключение выхода железнодорожного подвижного состава в зону роспуска; контроль положения стрелок и занятости стрелочных секций; недопущение перевода стрелки под железнодорожным подвижным составом; управление и контроль надвигом и роспуском; д) система технической диагностики и мониторинга должна обеспечивать контроль предотназного состояния устройств железнодорожной автоматике и телемеханики; е) железнодорожная автоматика и телемеханика должна быть совместима с другими подсистемами инфраструктуры железнодорожного транспорта и железнодорожным подвижным составом; ж) железнодорожная автоматика и телемеханика, составные части железнодорожной автоматике и телемеханики и элементы составных частей железнодорожной автоматике и телемеханики должны сохранять работоспособное состояние во всех предусмотренных при проектировании условиях и режимах в течение установленных для них сроков службы.

26. В целях обеспечения безопасности к железнодорожной электросвязи, составным частям железнодорожной электросвязи и элементам составных частей железнодорожной электросвязи устанавливаются следующие требования:

а) железнодорожная электросвязь, составные части железнодорожной электросвязи и элементы составных частей железнодорожной электросвязи должны обеспечивать безопасное движение железнодорожного подвижного состава с установленной скоростью и минимальным интервалом следования; б) железнодорожная электросвязь, составные части железнодорожной электросвязи и элементы составных частей железнодорожной электросвязи

тросвязи должны обеспечивать мониторинг параметров функционирования и интегрированного управления технологической сетью связи и частотно-временную синхронизацию; в) железнодорожная электросвязь, составные части железнодорожной электросвязи и элементы составных частей железнодорожной электросвязи должны быть совместимы с другими подсистемами инфраструктуры железнодорожного транспорта и железнодорожным подвижным составом; г) железнодорожная электросвязь, составные части железнодорожной электросвязи и элементы составных частей железнодорожной электросвязи должны сохранять работоспособное состояние во всех предусмотренных при проектировании условиях и режимах в течение установленных для них сроков службы.

27. В целях обеспечения безопасности к станционным зданиям, сооружениям и устройствам, составным частям станционных зданий, сооружений и устройств и элементам составных частей станционных зданий, сооружений и устройств устанавливаются следующие требования:

а) станционные здания, сооружения и устройства должны быть приспособлены для безопасного выполнения операций по посадке, высадке и обслуживанию пассажиров. Выход на пассажирские платформы из пассажирских зданий, а также выход с пассажирских платформ на пешеходные мосты и тоннельные переходы не должен быть стеснен другими зданиями, сооружениями и устройствами, функционально не связанными с безопасностью людей, и иметь оборудование для движения людей с детскими колясками, а также граждан с ограниченной подвижностью;

б) пешеходные тоннели и подземные станции должны иметь аварийное освещение и аварийные выходы;

в) станции с электрической централизацией стрелок, тоннели и мосты должны быть оборудованы системой оповещения работников, выполняющих работы на железнодорожных путях, о приближении поезда;

г) стационарно размещенные сооружения и их отдельные элементы должны обеспечивать соблюдение установленного габарита приближения строений и габариты погрузки (в том числе при перевозке негабаритных грузов) с целью исключения непосредственного контакта указанных сооружений и их отдельных элементов с элементами железнодорожного подвижного состава и перевозимых грузов;

д) железнодорожные станции должны иметь устройства для предупреждения самопроизвольного выхода железнодорожного подвижного состава на маршруты следования поездов – предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки, сбрасывающие острия или сбрасывающие стрелки, которые должны соответствовать требованиям по включению их в систему централизации и блокировки, иметь контроль заграждающего положения и исключать самопроизвольный выход железнодорожного подвижного состава на другие пути и маршруты приема, следования и отправления поездов;

е) перегоны, имеющие затяжные спуски, а также станции, ограничивающие такие перегоны, должны иметь улавливающие тупики или другие сооружения и устройства для остановки потерявшего управление при движении по этому спуску поезда или части поезда;

ж) грузовые устройства при всех предусмотренных условиях выполнения операций погрузки-выгрузки должны

исключать повреждение железнодорожного подвижного состава, иметь освещение, обеспечивающее безопасную погрузку и выгрузку грузов в темное время суток, а также обеспечивать безопасность персонала и сохранность перевозимых грузов;

з) железнодорожные станции, депо и другие вспомогательные объекты должны иметь служебные пешеходные переходы через железнодорожные пути, оборудованные настилами, указателями и предупредительными надписями, а также электрическое освещение. Выходы из служебных помещений вблизи железнодорожных путей должны иметь ограждения (барьеры);

и) железнодорожные станции в установленных местах должны иметь открытые рабочие площадки и островки безопасности для обеспечения безопасности составителей поездов, регулировщиков скорости движения вагонов, дежурных стрелочных постов, осмотрщиков вагонов, приемосдатчиков груза, почтовых отправок и багажа, а также экипировщиков локомотивов и вагонов и других работников;

к) объекты и помещения на железнодорожных станциях должны освещаться в соответствии с установленными нормами для обеспечения безопасного движения поездов, автотранспортных средств на железнодорожных переездах, маневровых передвижений, безопасности пассажиров при посадке в вагоны и высадке из вагонов, безопасности работников, охраны грузов, почтовых отправок, багажа и грузобагажа. Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигнальных огней;

л) места выпуска сжатого воздуха вагонных замедлителей пневматического действия на сортировочных горках, всасывания воздуха компрессорных установок, а также системы выпуска газов двигателей и другого оборудования должны быть оборудованы глушителями аэродинамического шума и газовых потоков, а также другими защитными устройствами;

м) воздушные линии электропередачи не должны пересекаться с железнодорожными путями в горловинах железнодорожных станций;

н) для железнодорожных станций, на которых производятся операции с опасными грузами, должны быть предусмотрены специальные меры по защите жизни и здоровья граждан, имущества физических или юридических лиц, государственного или муниципального имущества, охраны окружающей среды.

Статья 5. Обеспечение соответствия требованиям безопасности

1. Обеспечение допустимых значений безопасности продукции (далее – допустимые значения), предусмотренных стандартами, применяемыми на добровольной основе, является достаточным условием соблюдения требований настоящего технического регламента ТС.

2. Перечни взаимосвязанных с настоящим техническим регламентом ТС стандартов утверждает Комиссия ТС (далее – КТС).

3. При внесении в межгосударственные документы по стандартизации изменений, касающихся требований безопасности, стороной предлагающей изменения должны быть проведены расчеты рисков с доказательством безопасности внесенных изменений.

Продолжение следует.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ
XIII ВЫСТАВКА - КОНФЕРЕНЦИЯ

ИНТЕР-ТРАНСПОРТ

ОДЕССА. ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС ОДЕССКОГО ПОРТА

28-30 мая 2014



ТЕМАТИКА

- ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
- МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЛОГИСТИКА
- ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
- ПОРТЫ И ПОРТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО
- ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
- МОРСКОЕ И ПОРТОВОЕ ГИДРОТЕХНИЧЕСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО
- ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА
- СКЛАДСКИЕ КОМПЛЕКСЫ, ОБОРУДОВАНИЕ

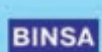
ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



УЧРЕДИТЕЛИ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР



Экспертное сопровождение

СООРГАНИЗАТОР
КОНФЕРЕНЦИИ



ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИЗДАНИЯ



УЧЕБНИК



ИНТЕРНЕТ-ПАРТНЕР



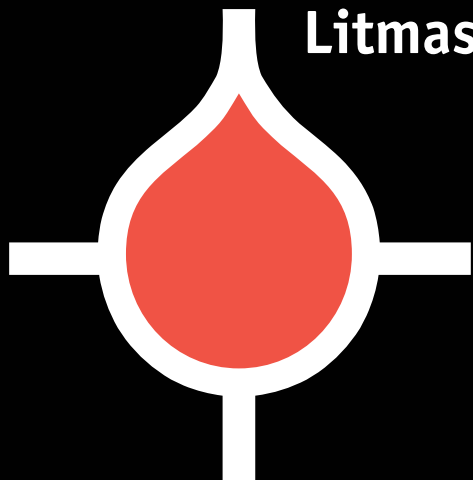
ОРГАНИЗАТОР

ООО ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ
Тел./факс: +38 (048) 715 02 62, 786 05 91
e-mail: nm@expo-odessa.com

www.expo-odessa.com



Metallurgy Litmash



Международная выставка
машин, оборудования,
технологий и продукции
металлургической
промышленности
и литейного производства

3-6 июня 2014 г.

Россия, Москва,
ЦВК «Экспоцентр»

При содействии
ЦВК «Экспоцентр»



О Р Г А Н И З А Т О Р Ы :

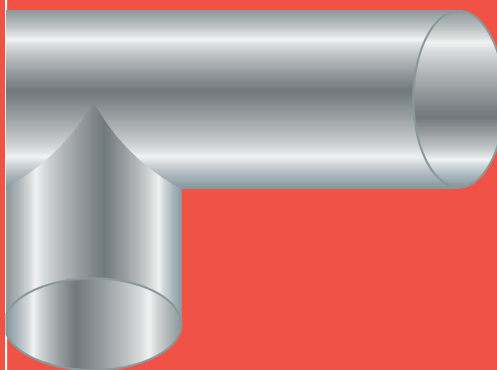


129085, Россия, г. Москва, ул. Б. Марьинская, д. 9, стр. 1
Тел./факс: (495) 734-99-66
E-mail: info@metal-expo.ru
Http://www.metal-expo.ru



Messe Düsseldorf GmbH
P.O. Box 10 10 06
40001 Düsseldorf, Germany
Tel.: +49 (0) 2 11/45 60-77 93
Fax +49 (0) 2 11/45 60-77 40
www.messe-duesseldorf.de
RyfishchD@messe-duesseldorf.de

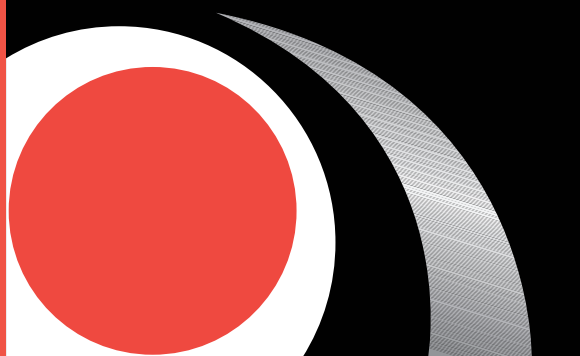
T u b e Russia



Международная выставка
производителей
труб и трубопроводов



Aluminium/ Non-Ferrous



Международная выставка
оборудования, технологий
и продукции из алюминия,
цветных металлов и их сплавов

Итоги VII Международного форума и выставки «Транспорт России»

7 декабря в Москве завершил свою работу VII Международный форум и выставка «Транспорт России», прошедший в рамках «Транспортной недели – 2013».

В адрес участников «Транспортной недели- 2013» прислали приветствия Председатель Правительства Российской Федерации Дмитрий Медведев, Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации Валентина Матвиенко, Председатель Государственной думы Федерального собрания Российской Федерации Сергей Нарышкин, Министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов.

Работа VII Международного форума «Транспорт России» началась с пленарной дискуссии «Нонтуры инвестиционной политики», на которой с приветственным словом к её участникам обратился руководитель Администрации Президента Российской Федерации Сергей Иванов. В дискуссии принимали участие: Министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов, помощник Президента Российской Федерации Игорь Левитин, генеральный директор Российского фонда прямых инвестиций Кирилл Дмитриев, партнер юридической фирмы VEGAS LEX, председатель совета директоров InfraONE Альберт Еганян, председатель правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги» Сергей Кельбах, главный исполнительный директор Macquarie Russia & CIS Infrastructure Fund Аарон Рубин, генеральный директор ОАО «НПК «Уралвагонзавод» Олег Сиенко, управляющий директор по России Европейского банка реконструкции и развития Наталья Ханженкова, президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, управляющий партнер инвестиционной компании Altera Capital Кирилл Андросов, председатель Комитета по вопросам собственности Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации Сергей Гаврилов. Модератором дискуссии выступил ректор Московской школы управления «Сколково» Андрей Шаронов.

Второй день Форума начался с делового завтрака Министра транспорта Российской Федерации. Встреча прошла с участием помощника Президента Российской Федерации Игоря Левитина, заместителем Министра экономического развития Российской Федерации Николаем Подгузовым, председателем Государственной корпорации Внешэкономбанк Владимиром Дмитриевым, заместителем Председателя Правительства Рязанской области Шаукатом Габдулхатовичем, а также с представителями российских и иностранных банков, транспортных и строительных компаний, фондов прямых инвестиций, пенсионных фондов, национальных и международных рейтинговых агентств, агентств Минтранса из сорока регионов России. Максим Соколов и его высокие гости обсудили наиболее актуальные для транспортного сообщества темы. Прежде всего, были рассмотрены новые возможности привлечения дополнительных финансовых ресурсов на создание транспортной инфраструктуры для регионов Российской Федерации. Еще одной темой разговора стали механизмы привлечения частных инвестиций на примере региональных проектов.

На всех конференциях и заседаниях «круглых столов», проведенных в рамках форума «Транспорт России», основной темой стало внедрение государственно-частного партнерства. Участники деловой программы отметили, что за последний год заработали механизмы ГЧП, благодаря чему возросли инвестиции в транспортный комплекс, были реализованы крупные инфраструктурные проекты.

Наиболее заметными оказались успехи во внедрении ГЧП в автодорожном строительстве. На заседании «круглого стола» на тему «Инвестиции в дорожной отрасли» было отмечено, что авто-

дорожная отрасль является лидером в реализации проектов ГЧП. Говоря о реализованном проекте ГЧП – новой скоростной дороге в обход Одинцова, заместитель Министра транспорта Российской Федерации Олег Белозеров в своем выступлении подчеркнул, что «в России созданы механизмы предоставления гарантий инвесторам для их участия в долгосрочных проектах по строительству и эксплуатации автомобильных дорог, а развитие федеральной автодорожной инфраструктуры по-прежнему остается приоритетным для государства». Примером тому могут служить два проекта ГЧП, которые реализует Федеральное дорожное агентство – строительство мостового перехода через реку Лена и создание системы взимания платы с грузовиков с массой свыше 12 тонн.

Использование механизмов государственно-частного партнерства обсуждалось и на конференции «Инвестиции в водный транспорт». По словам руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Александра Давыденко, инвестиции в морской транспорт достаточно стабильны. Ожидается, что в 2013 г. 40% составят средства федерального бюджета и около 60% – средства из внебюджетных источников.

На конференции «Инвестиции в гражданской авиации и субсидирование региональных перевозок» заместитель Министра транспорта Российской Федерации Валерий Окулов заявил, что авиаперевозки демонстрируют убедительные темпы роста. При этом темпы роста внутренних авиаперевозок начали в этом году превалировать над международными, а прирост региональных авиаперевозок опережает отраслевые показатели в целом. Это подтверждает, что программы субсидирования региональных авиаперевозок являются востребованными.

В период проведения Форума было подписано рекордное количество соглашений. Среди подписанных на форуме 16 стратегически важных для развития транспортной отрасли документов большинство относится к водному транспорту. Это, прежде всего, соглашения о сотрудничестве в сфере морского и внутреннего водного транспорта, заключенные Министерством транспорта Российской Федерации и Федеральным агентством морского и речного транспорта с Союзом «Национальная палата судоходства», а также соглашения **о создании комплекса береговой и морской инфраструктуры в морском порту «Геленджик», строительстве специализированного терминала морского порта Ванино в районе мыса Бурный и угольного морского терминала грузооборотом 20 млн. тонн в районе мыса Открытый.**

Всего в деловой программе форума приняло участие более 2000 человек из России и 15 стран ближнего и дальнего зарубежья, многие из которых внесли конструктивные предложения по совершенствованию отрасли.

На выставке «Транспорт России» на площади 3500 кв. м свои инновационные разработки представили более 80 ведущих компаний транспортной отрасли в разделах «Инфраструктура», «Машиностроение», «Транспортная наука», «Транспортные услуги», «Технологии и связь» и «Региональные проекты». Выставку осмотрели свыше 7000 посетителей, что почти в два раза больше, чем в 2012 году.

Работу Форума освещали 480 журналистов из более чем 200 средств массовой информации.

С информацией о работе выставки и условиями участия можно ознакомиться на сайте мероприятия: <http://transweek.ru>

Организатор: ООО «Бизнес Диалог»

Соорганизатор: Министерство транспорта Российской Федерации

Дополнительную информацию вы можете получить в пресс-центре «Бизнес Диалог»: +7 (495) 988 28 01, media@bd-event.ru

15-17
АПРЕЛЯ | 2014

МЕСТО
ПРОВЕДЕНИЯ
МОСКВА
КРОКУС ЭКСПО
ПАВИЛЬОН 1, ЗАЛЫ 1, 2, 3

E·X·P·O
ELECTRONICA

17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ЭЛЕКТРОННЫХ КОМПОНЕНТОВ И КОМПЛЕКТУЮЩИХ

 **electrontech**
EXPO

12-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ И МАТЕРИАЛОВ
ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ИЗДЕЛИЙ ЭЛЕКТРОННОЙ
И ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

LEDTECH
EXPO

4-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
СВЕТОДИОДНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, МАТЕРИАЛОВ,
ЧИПОВ И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ИХ ПРОИЗВОДСТВА

Организаторы:



primexpo



ITE GROUP PLC



ufi



т. (812) 380 6003/07/00, ф. (812) 380 6001



electron@primexpo.ru

Условия участия
в выставке на сайте

www.expoelectronica.ru

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.

РАЗУМНОЕ БУДЕТ ИСПОЛЬЗОВАНО

– Вы курируете сейчас возобновляемый проект высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва?

– Да, мне поручено курировать этот проект.

– Что там делается?

– Происходит оценка того, что было сделано ранее. Идет экспертиза в части применения и возможности развития проекта. Имеется заинтересованность европейских компаний – прежде всего испанских и немецких. Проект предполагается как единый скоростной коридор, включающий автомобильную и железную дороги. Ведется его разработка.

– То, что было наработано РАО «ВСМ», будет использоваться?

– Безусловно. Все разумное будет использовано. – Недавно в одном из интервью профессор ПГУПС А. А. Зайцев (министр путей сообщения в 1996–1997 гг.) высказал убеждение, что система «колесо-рельс» – это вчерашний день, а ВСМ Санкт-Петербург – Москва нужно строить уже на принципе магнитного подвеса...

– Я бы Анатолию Александровичу Зайцеву порекомендовал серьезнее вникнуть в эту проблему и обосновать ее. С удовольствием стал бы сторонником данной идеи, если бы было что конкретно рассматривать. Да, несомненно, это очень интересная система. Но ее, работающей на больших расстояниях, сегодня реально в мире нигде нет. Есть линия в Китае протяженностью 32 км. Разогнался – и снова тормози... Это просто полигон для отработки новых технических средств. Есть кое-что в Германии, однако даже немцы сегодня не могут позволить себе внедрение такого решения. Самые продвинутые в этом вопросе – японцы.

Они имеют участок дороги, где можно развивать скорость 400–500 км/час. Но ведь в Японии и по традиционным рельсовым дорогам ездят до 400 км/час – то есть вполне соизмеримые вещи. Но здесь – уже наработанная технология. Думаю, что Россия сегодня не готова к такому прорыву, как уход от рельсовых дорог к принципиально новым системам. Другое дело, что нам по сравнению со скоростным движением нужно уйти на шаг вперед – за скорости 300 км/час. Это будет для нас большим прогрессом.

– Вы сказали, что одна из главных задач сегодня – это привлечение частного бизнеса. Если взять платные дороги, здесь конкретно что-либо сделано?

– Может, какие-то консорциумы создаются?

– Отрабатывается закон «О платных дорогах», проходит экспертиза бизнес-проектов. Создана дирекция «Дороги России» – учреждение, которое занимается отводом земли, разрабатывает проекты и готовит их реализацию. Консорциумы пока не созданы, но документация потенциальным инвесторам выдается. – Когда мы сможем наблюдать начало непосредственных работ?

– Думаю, в следующем году сможете.

МПС уходит в историю

21 сентября был подписан Ликвидационный баланс Министерства путей сообщения РФ. Тем самым завер-

шена работа по упразднению МПС и подведена черта под его 143-летней историей.

Владимир Белозеров,

заместитель министра путей сообщения РФ, д. э. н.

– Владимир Леонидович, в качестве председателя ликвидационной комиссии МПС Вы подписали Ликвидационный баланс. Расскажите, пожалуйста, поподробнее, что он собой представляет?

– Это итоговый финансовый документ, который отражает завершение деятельности федерального органа исполнительной власти. Ведь понятно, что мало издать правительственное решение об упразднении той или иной организации. Продолжают оставаться некие финансовые обороты, имевшие место в реальной жизни, которые должны быть полностью прекращены. Для этого необходимо взыскать средства с дебиторов. Должны быть также выявлены и оповещены о ликвидации все кредиторы, а кредиторская задолженность закрыта. В случае если средств для расчета не хватает, надо получить разрешение у правительства РФ и реализовать часть имущества. Таким образом, необходимо выйти на нулевой баланс. Оставшиеся на счете средства следует передать тому или иному органу федеральной исполнительной власти. Все бюджетное финансирование до конца года также передается соответствующим органам власти, а Минфином производятся изменения в бюджетной росписи. Вот всю эту работу мы и проделали.

– По всей вероятности, этот процесс весьма кропотливый?

– Безусловно. С учетом того, что наши финансовые средства распределялись на шесть органов исполнительной власти, фактически мы должны были все эти операции с ними и согласовывать. Это Минтранс, Министерство здравоохранения, Федеральная служба по надзору на транспорте, Федеральное агентство железнодорожного транспорта и другие. Словом, очень большой и сложный процесс, ибо у каждого свое представление о финансовой справедливости. Надо было урегулировать спорные вопросы, согласовать цифры, изложить их в соответствии с требованиями Федерального казначейства на бумажных и электронных носителях и в установленном порядке внести в Минфин.

Произведя изменения в бюджетной росписи, мы открыли возможность финансирования уже вновь созданных исполнительных органов.

– Оказывало ли вам какую-либо помощь ОАО «РЖД»?

– Естественно: с компанией мы работали в теснейшем контакте. И хочу особо подчеркнуть, что по отношению к нашей деятельности было проявлено полное понимание – прежде всего со стороны президента компании Геннадия Матвеевича Фадеева. Первые вице-президенты, вице-президенты, руководители департаментов – все с нами работали вплотную, потому что целый ряд проблем не был урегулирован еще со времен объединенного МПС. По многим вопросам надо было принимать общие решения. Все шло по-деловому, конструктивно, без проволочек. За это мы компании очень признательны.

Продолжение следует.

Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
19 МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ "ТРАНСРОССИЯ"				
Россия	Москва	ITE LLC Moscow	+7 (495) 935-73-50	2-я сторона обл.
Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 1 - 7)				
Республика Беларусь	Минск	ООО "Завод теплообменного оборудования"	+ 375 (17) 217-02-39/56	2 - 4
Россия	Москва	ООО "Блеквуд Микс"	+7 (495) 726-58-08, +7 (906) 087-90-60; тел. в Болгарии: +359-897-88-16-04	5
Россия / Брянская область	Брянск	ЗАО "Инвест-Ойл" ("Брянскрезинотехника")	+7 (4832) 59-91-51, (495) 637-60-12	6
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	3
Россия / Пензенская область	Пенза	ЗАО "ПЗТП"	+7 (8412) 34-69-82/34-59-36	7
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	+7 (3412) 37-38-80/98-18	6
Россия / Тамбовская область	пос. Сельхозтехника	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	+7 (47545) 2-07-25	7
ОБЗОР ОСНОВНЫХ СОБЫТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ЗА НОЯБРЬ 2013				
Россия	Москва	ООО "Покровка Финанс"	+7 (499) 553-08-85	8 - 12
ДИЛЕММА ЗАКЛЮЧЕННОГО				
Россия	Москва	ООО "Покровка Финанс"	+7 (499) 553-08-85	13
Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 14 - 15)				
Литовская Республика	Каунас	UAB VagonService service LT	+370 60 933 433, +370 52 131 416	15
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	+7 (499) 181-55-16/18-50	15
Россия / Брянская область	Брянск	ООО "ВагРемСервис"	+7 (48343) 5-24-90, +7 905-521-76-90	14
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	15
10 МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА СИЛОВАЯ ЭЛЕКТРОНИКА. ПОСТ РЕЛИЗ				
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПРИМЭКСПО"	+7 (812) 380-60-00	16
19-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2013. ПОСТ РЕЛИЗ				
20-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2014				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	17 - 18, 19
МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ				
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТАРИФЫ ДОЛЖНЫ УЧИТЫВАТЬ ЭКОНОМИКУ ГРУЗОТРАНСПОРТОВ				
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	20 - 24, 25
EXPORAIL 2014				
Россия	Санкт-Петербург	ЗАО «Выставочное объединение «РЕСТЭК®»	+7 (812) 320-8094	26
VIII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2014"				
Россия	Москва	Выставка "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-4412	19
Материалы и оборудование для ВСП (стр. 27 - 30)				
Россия	Москва	ООО "Стройпуть"	+7 (495) 783-26-68	29
Россия / Вологодская область	Вологда	ООО "Ремстройпуть"	+7 (8172) 792-169, 714-702	29
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ТрансДеталь М"	+7 (49234) 4-14-04, 3-01-02, 2-66-12, 3-30-23	27
Россия / Московская область	Королев	ООО "Компания "ГЕРТ"	+7 (495) 988-90-45, 510-44-51, 978-79-58	29
	пос. Правдинский	ООО "Комплекттранспец"	+7 (499) 685-15-14, +7 (496) 531-13-95	27
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "РТС"	+7 (831) 411-55-85/54-84, +7 (910) 791-75-44	30
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Транском Екатеринбург"	+7 (343) 350-00-95/12-08/45-71	29
	Нижний Тагил	ООО "Стан-Мет"	+7 (3435) 40-12-99, +7 (912) 262-1924	28
Правовые и страховые услуги для предприятий ж/д транспорта (стр. 30)				
Россия	Санкт-Петербург	ООО "Юридическая компания "Проминь"	+7 (812) 927-48-93	30
Сопутствующие товары и услуги (стр. 30)				
Россия / Московская область	Одинцово	ООО "Рефиниш Автолак"	+7 (499) 709-05-99, +7(495) 789-35-77	30
СТАГНАЦИЯ ЭКОНОМИКИ СТАНЕТ ВЫЗОВОМ ДЛЯ ВСЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ				
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	30
"ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТС «О БЕЗОПАСНОСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА» (ТР ТС 003/2011) "				
Россия	Москва	Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии	+7 (499) 236-03-00	31 - 37
13-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ „ИНТЕР-ТРАНСПОРТ“ 2014				
Украина / Одесская область	Одесса	"Интер-ТрансПорт"/"Агро-Логистика"	+38 (048) 715-02-62, 777-57-90	38
"МЕТАЛЛУРГИЯ.ЛИТМАШ'2014" - "ТРУБЫ. РОССИЯ'2014" - "АЛЮМИНИЙ/ЦВЕТМЕТ.2014"				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	39
ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2013 ПОСТ РЕЛИЗ				
Россия	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	+7 (495) 988-28-01	40
17 МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА EXPO ELECTRONICA				
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПРИМЭКСПО"	+7 (812) 380-60-00	41
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ				
Россия	Москва	Андрей Гурьев		42
VIII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2013"				
Россия	Москва	Выставка "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-4412	3-я сторона обл.
13-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ "НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ"				
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПРИМЭКСПО"	+7 (812) 380-60-00	4-я сторона обл.

Уважаемые Партнеры! Для размещения рекламы в журнале «ДЕПО» обращайтесь в редакцию по телефонам **+7 (499) 181-19-88/97, +7 (495) 765-73-16/19**, либо по e-mail: **post@depo-magazine.ru**
 Прайс-лист на размещение рекламы

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

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

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

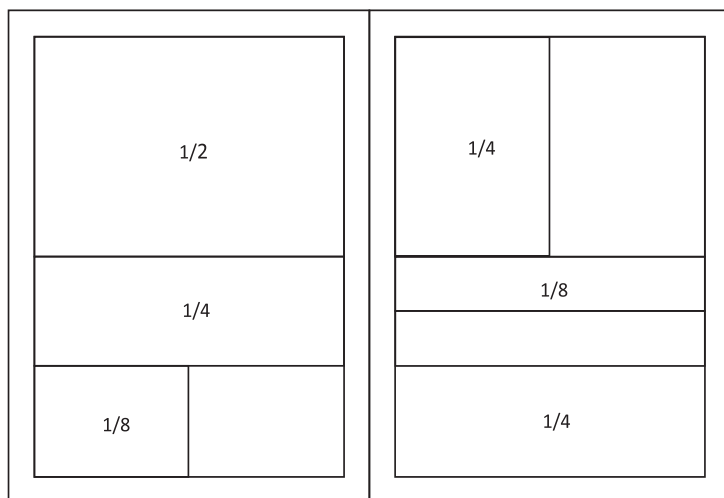
Строчная реклама		
Формат	Цена	Примечание
Одна строка	300	наименование, ед. измерения, цена, телефон (минимально 5 строк)

Баннерная реклама на сайте www.depo-magazine.ru			
Раздел	Размер баннера	Стоимость	Бонус
Главная страница	140px x 60px	5 000	при единовременной оплате трех месяцев, в четвертом размещение бесплатно!
Другие разделы		3 000	
Разработка баннера		400	

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

При единовременной предоплате 2-х публикаций в журнале – **СКИДКА 5%**
 При единовременной предоплате 3-х публикаций в журнале – **СКИДКА 10%**
 При единовременной предоплате 6-и публикаций в журнале – **СКИДКА 15%**
Постоянным рекламодателям предоставляются эксклюзивные условия!

Цены действительны с 28.10.2013г

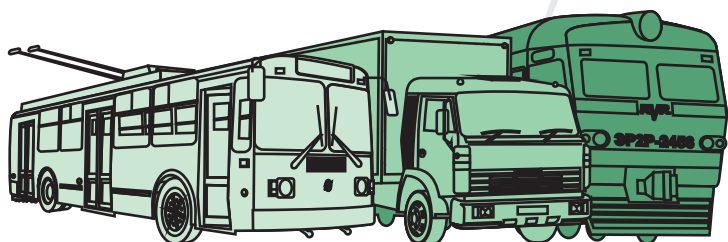


Уважаемые Партнеры!
 Для того, чтобы регулярно получать наш журнал, оформите подписку на сайте издания **www.depo-magazine.ru** в разделе «Партнёрам» или обратитесь в редакцию по телефонам.

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

Электроника

Транспорт



27-29 мая 2014 г.
Москва, ВВЦ

8-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

Информационные технологии для транспорта и транспортной инфраструктуры

Тематика:

- Системы диспетчеризации и управления транспортным парком (грузовые автоперевозки, пассажирский транспорт, такси, спецтранспорт)
- Комплексы навигации и связи
- Системы безопасности и видеонаблюдения
- Системы контроля пассажиропотока и оплаты проезда
- Технологии снижения расхода топлива
- Информационно-развлекательные комплексы
- Автоматика, телемеханика
- Измерительные и диагностические приборы
- Силовая электроника для транспорта
- Электронные, электротехнические компоненты

Конференции и семинары:

- “Практические особенности внедрения навигационно-информационных технологий на современном транспортном предприятии”, тел. +7(495) 66-324-66,
- “Электронные модули и компоненты для транспортного приборостроения и машиностроения”,
- “Рекламно-информационное обеспечение пассажирского транспортного комплекса”,
- “Технологии оплаты проезда и учета пассажиропотока”,
- “Развитие систем АПС-АРС и АСДУ на метрополитене и ГЭТ”.

Одновременно с выставками:



ЭлектроТранс 2014

<http://www.electrotrans-expo.ru>



ТПУ-экспо 2014

Специализированная выставка

<http://www.tpu-expo.ru>



Оргкомитет:

+7(495) 287-4412

<http://www.e-transport.ru>

Поддержка:



ufi
Approved
Event



13-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ

18-20 ФЕВРАЛЯ 2014

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ:

МОСКВА, СК «ОЛИМПИСКИЙ»



НАШИ ПОСЕТИТЕЛИ – ВАШ УСПЕХ!

Организаторы:



Тел.: +7 (812) 380 6002/00; Факс: +7 (812) 380 6001
ndt@primexpo.ru

www.ndt-russia.ru