

ДЕПО

6 (91) 2018

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

ИЮНЬ-ИЮЛЬ

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 3 - 7

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 9 - 14

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 16 - 18

Сопутствующие товары и услуги

стр. 18

Справочная информация

стр. 1, 19 - 40



- Содержание номера

стр. 1

- Итоги круглого стола «ВЕЛО + ЭЛЕКТРО = ТРАНСПОРТ ПОСЛЕДНЕЙ МИЛИ В ГОРОДАХ»

стр. 19 - 20

- Первая Международная промышленная выставка «EXPO-RUSSIA UZBEKISTAN 2018» и Ташкентский бизнес-форум «СИМЕНС» начинает сервис «ЛАСТОЧЕК» в Калининграде

стр. 21

стр. 22

- Анализ погрузки на сети РЖД: драйвером роста остается экспорт

стр. 23 - 24

- Рынок ожидает роста спроса на грузовые вагоны

стр. 24 - 30

- Рост экспорта зерна потребует существенного увеличения парка зерновозов

стр. 31

- ИПЕМ оценил долгосрочные перспективы изменения парка вагонов и себестоимости их производства до 2025 года

стр. 32

- Погрузка ОАО «РЖД»: тренд на рекорд за 10 лет

стр. 33

- Железные дорожники о себе и реформах

стр. 34 - 37

- Расценки на размещение рекламы

стр. 38 - 40



16+



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России



ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

X МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

20-22 НОЯБРЯ 2018 г.

МОСКВА, КОМПЛЕКС «ГОСТИНЫЙ ДВОР»

Генеральный спонсор

ШТК

Федеральная
Технологическая
Компания

Организатор



www.transweek.ru

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2018 - XII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ РОССИИ»				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ООО «Бизнес Диалог»	+7 (495) 988-28-01	
СОДЕРЖАНИЕ				1
Россия	Москва	Редакция Железнодорожного журнала "ДЕПО"	+7 (495) 765-73-16	
TRANS-CASPIAN-TRANSLOGISTICA 17-Я КАСПИЙСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА»				2
Азербайджан	Баку	Iteca Caspian LLC (Баку)	+994 12 4041000, +994 12 4041031	
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				3 - 7
Республика Беларусь	Минск	Группа компаний: ООО "Завод систем охлаждения" и ООО "Радиаторный завод"	+7 (499) 963-53-52, +375 (17) 362-91-91, +375 (17) 366-37-37	3
Россия / Калужская область	Калуга	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900, 926-800, 926-700	4
Россия / Курганская область	Шадринск	ОАО "Шадринский автоагрегатный завод"	+7 (35253) 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77	4
Россия / Томская область	Томск	ООО "НПК "ТомИндуктор"	+7 (3822) 231-251	5
Россия / Свердловская область	Арамилы	ООО "МетаКом"	+7 (343) 38-22-789, +7-9222-922-140	5
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	6 - 7
22-Я КАЗАХСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА"				8
Казахстан	Алматы	ИТЕСА - СНГ, Литва, Латвия, Эстония	+7 (727) 258-34-34	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				9 - 14
Казахстан	Экибастуз	ТОО "Экибастузский завод электрических машин"	+7 (7187) 75-50-90, 75-50-52, 75-51-74, 75-50-88	9
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	10 - 11
Россия / Красноярский край	Красноярск	АО "КрЗВРЗ"	+7 (3912) 21-33-06	12
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "Реон-Техно"	+7 (8352) 24-24-40/41/42/43/44/45	12
Россия / Свердловская область	Нижний Тагил	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	+7 (3435) 46-36-73, +7 906 80 20 383	13
Россия / Республика Удмуртия	дер. Хохряни	ООО "Ижевский завод радиаторов"	+7 (3412) 428-928 +7 (965) 846 74 67; +7 (991) 398-61-68	13
Россия / Пензенская область	Пенза	ОАО "ЭЛЕКТРОМЕХАНИКА"	8-800-700-98-02, +7 (8412) 209-000	14
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	+7 (34369) 4-99-62, +7-912-656-21-36	14
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ИП Захарова Ольга Александровна ("ТОК-Сервис")	+7 (982) 621-53-79; +7 (950) 644-52-57	14
8-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА EXPO-RUSSIA ARMENIA 2018				15
Россия	Москва	ОАО «Зарубеж-Экспо»	+7 (495) 721-32-36, +7 (495) 637-50-79, +7 (495) 637-36-33	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСР				16 - 18
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "ЛитСтройКом" (ООО "ЛСК")	+7 (930) 220-03-06	16
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "ПроектСнаб"	+7 (3435) 41-69-55, 41-25-69	16
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПромТрансКомплект"	+7 (800) 505-51-30, +7 (812) 622-04-50, +7 (812) 449-76-05	17
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64, +7 (916) 518-47-88	17
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ЛСКЗЗ"	+7 (920) 900-96-95, +7 (920) 628-04-09	18
СОПУТСТВУЮЩИЕ ТОВАРЫ И УСЛУГИ				18
Россия / Тульская область	Тула	ООО "ТЕХНОЛОГИЯ"	+7 (495) 789-39-23	18
Россия	Москва	ООО "Хемилайн"	+7 (495) 782-59-96	18
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 19 - 40
ИТОГИ КРУГЛОГО СТОЛА «ВЕЛО + ЭЛЕКТРО = ТРАНСПОРТ ПОСЛЕДНЕЙ МИЛИ В ГОРОДАХ»				19 - 20
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
ПЕРВАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА «EXPO-RUSSIA UZBEKISTAN 2018» И ТАШКЕНТСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ				21
Россия	Москва	ОАО «Зарубеж-Экспо»	+7 (495) 721-32-36, +7 (495) 637-50-79, +7 (495) 637-36-33	
«СИМЕНС» НАЧИНАЕТ СЕРВИС «ЛАСТОЧЕК» В КАЛИНИНГРАДЕ				22
Россия	Москва	ООО «Сименс»	+7 (495) 737-16-25	
АНАЛИЗ ПОГРУЗКИ НА СЕТИ РЖД: ДРАЙВЕРОМ РОСТА ОСТАЕТСЯ ЭКСПОРТ				23 - 24
РЫНОК ОЖИДАЕТ РОСТА СПРОСА НА ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ				24 - 30
РОСТ ЭКСПОРТА ЗЕРНА ПОТРЕБУЕТ СУЩЕСТВЕННОГО УВЕЛИЧЕНИЯ ПАРКА ЗЕРНОВОЗОВ				31
ИПЕМ ОЦЕНИЛ ДОЛГОСРОЧНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ИЗМЕНЕНИЯ ПАРКА ВАГОНОВ И СЕБЕСТОИМОСТИ ИХ ПРОИЗВОДСТВА ДО 2025 ГОДА				32
ПОГРУЗКА ОАО «РЖД»: ТРЕНД НА РЕКОРД ЗА 10 ЛЕТ				33
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ				34 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 40
Россия	Москва	Редакция Железнодорожного журнала "ДЕПО"	+7 (495) 765-73-16	
24-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО-2018				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО «Металл-Экспо»	+7 (495) 734-99-66	
8-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА EXPO-RUSSIA KAZAKHSTAN 2018				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ОАО «Зарубеж-Экспо»	+7 (495) 721-32-36, +7 (495) 637-50-79, +7 (495) 637-36-33	

TransCaspian

17-я Каспийская
Международная Выставка
«Транспорт, Транзит
и Логистика»

11 - 13 ИЮНЯ 2018

Баку Экспо Центр, Баку, Азербайджан

Для дополнительной информации
www.transcaspian.az

 www.fb.com/TransCaspian

[#TransCaspian](https://twitter.com/TransCaspian)

Организаторы



Тел. : +994 12 404 10 00
Факс : +994 12 404 10 01
E-mail: transport@iteca.az



**ГРУППА КОМПАНИЙ
«ЗАВОД СИСТЕМ ОХЛАЖДЕНИЯ»
И «РАДИАТОРНЫЙ ЗАВОД»**

**Производим медно-латунные радиаторы
для охлаждения мощных двигателей:**

Маневровых и магистральных тепловозов

Карьерной техники

Дизель-генераторных установок

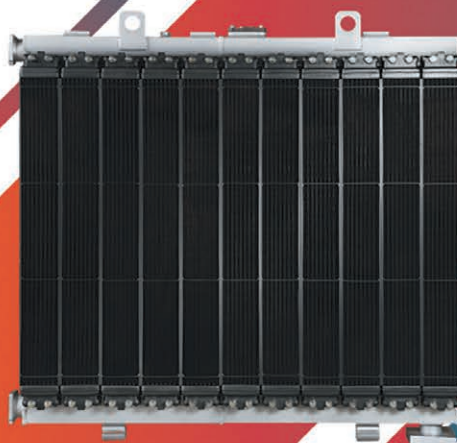
Компрессорных станций

Трансформаторов переменного тока в тяговых установках

● Секции радиатора



● Блоки охлаждения



● Радиаторы для карьерных
самосвалов БЕЛАЗ



Почтовый адрес:

220075, г. Минск, а/я 438

Тел.: +375 17 362 91 91 Факс: +375 17 366 54 54

crm@radsystem.ru

www.radsystem.ru

УНП 808001218





Ремонт Путевых Машин

248000, г. Калуга, ул. Болдина, д. 30
 Факс: 8(4842) 926-900. Тел.: 8(4842) 926-700, 926-800
 E-mail: klt40@mail.ru, kalugatex@gmail.com

- Путевые машины ● Путьевой инструмент
- Краны ж/д Тепловозы ● Гидропередачи
- Вагонные замедлители
- Диски Фрикционные ● Ремонт

ООО «КАЛУЖСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ» создано с целью - быть связующим звеном единой экономической системы, обеспечивая стабильную деятельность железнодорожных предприятий, своевременно осуществляя поставку важных грузов в самые отдаленные уголки страны.

За время работы наша компания накопила большой опыт в снабжении предприятий широким спектром запасных частей к путевой и маневровой технике. В настоящее время у нас заключены дилерские договора с предприятиями России и стран СНГ.



АО "ШАДРИНСКИЙ АВТОАГРЕГАТНЫЙ ЗАВОД"

ТЕПЛОВОЗНЫЕ СЕКЦИИ



ДЛЯ СИСТЕМ ОХЛАЖДЕНИЯ ТЕПЛОВОЗОВ
 ОТ ЗАВОДА ИЗГОТОВИТЕЛЯ



7317.000-01Ш

7317.100-01Ш

7317.200-01Ш

Р62.240.000-01Ш

Р62.131.000-01Ш

ДГ36.000-01Ш

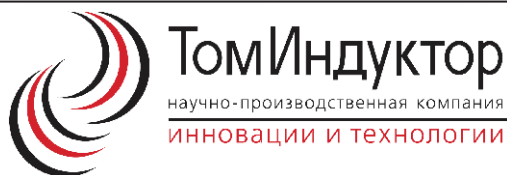
СПЛАВ НАДЕЖНОСТИ И УСПЕХА!

641876, Курганская обл., г. Шадринск, ул. Свердлова, 1, АО "ШААЗ"
 т.ф. (35253) 6-26-78, 6-32-96, e-mail:sales@shaaз.ru, www.shaaз.biz

Наименование	Цена за 1 ед б/НДС руб	Компания	Телефон
Диск с металлокерамикой 50-330А-82	1250,00	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Диск ведущий 50-330А-83А	900,00	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Насос питательный 53-359-00	52500,00	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Блок управления УГП 55-351И-00	45500,00	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Клапан плавного трогания 46.30.00.000	36800,00	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Вал фрикционный 53-330-200	235000,00	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Капитальный ремонт УГП 230 (300)	250000,00	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Капитальный ремонт УГП 1200/750 ПР(М)	320000,00	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Гидропередача УГП 230(300) НР	950000	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Блок управления УГП 55-351И-00 (14.50.01.000)	43000	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Пульт выносной крана УН 25/9-18 97.80.02.100	63000	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Насос питательный 53-359-00	48000	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)

<http://snabrzd.ru/>. klt40@mail.ru

Наименование	Чертеж	Ед. изм.	Цена	Компания	Телефон
Секция радиатора	7317.000-01Ш	шт.	договорная	АО "ШААЗ"	(35253) 6-14-52, 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77
Секция радиатора	7317.100-01Ш	шт.	договорная	АО "ШААЗ"	(35253) 6-14-52, 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77
Секция радиатора	7317.200-01Ш	шт.	договорная	АО "ШААЗ"	(35253) 6-14-52, 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77



ТомИндуктор
научно-производственная компания
ИННОВАЦИИ И ТЕХНОЛОГИИ

Разработка и производство индукционного нагревательного оборудования

Производим оборудование для:

- ✓ Теплового (горячего) съема/посадки деталей
- ✓ Пайки режущего инструмента
- ✓ Нагрева заклепок и металлических заготовок
- ✓ Кузнечного нагрева перед ковкой, правкой, штамповкой
- ✓ Плавки металлов
- ✓ Закалки деталей
- ✓ Термообработки сварных соединений

- + Гарантия 24 месяца
- + Сервис и тех. поддержка
- + Ремонт установок УИН
- + Разработка по тех. заданию заказчика

г. Томск, пр. Кирова, 58, стр. 7

+7 (3822) 231-251 info@tominductor.ru

www.tominductor.ru

Стоимость такого модуля всего 5000 руб.
ЗВОНИТЕ
(495) 765-73-16



Штампованные изделия из металла

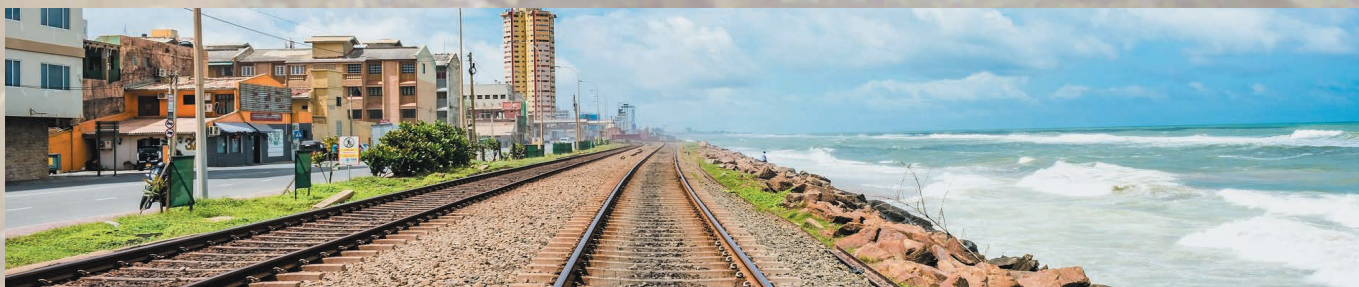
Компания "МетаКом" специализируется на производстве штампованных изделий из металла. Наше предприятие присутствует на рынке металлообработки на протяжении 10 лет.

- Изготовление и хранение изделий из металла для заказчика в любых объемах
- Отгрузка любым видом транспорта в короткие сроки и в удобное для заказчика
- Гарантия высокого качества продукции и конкурентно-способные цены на изготавливаемые изделия

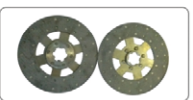
624002, Свердловская область, г. Арамиль, ул. Клубная, д.13а, оф.1
Тел: +7 (343) 38-22-789, +7-9222-922-140
E-mail: metall@stamp2001.ru. Сайт: http://www.stamp2001.ru/

Наименование	Модель	Компания	Телефон
Установка индукционного нагрева заклепок tis 15 (30)	TIS 15 (30)/AC-PD	ООО «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
Установки индукционного нагрева для горячего съема/посадки узлов и деталей вагонов, локомотивов и электропоездов	TIS 10...30/AC-HRP	ООО «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
Установка индукционного нагрева бунсовых (шпинтонных) гаек	TIS 10/AC-HRP	ООО «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
Установка индукционного нагрева для нагрева металлических заготовок с автономной станцией охлаждения индуктора	TIS 10...45/AC	ООО «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
Установка индукционного нагрева для закалки деталей	TIS 60...300/ALC-HPH	ООО «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
Установка индукционного нагрева заготовок перед пластической деформацией	TIS 60...300/ALC-PD	ООО «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
Установка индукционного нагрева для термообработки сварных соединений	TIS 80...250/AC-PH	ООО «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Торцевой закрепитель для деревянных шпал ЗЩ-1 ЦПЗ1ТУ	шт	9,5	ООО "МетаКом"	+7 343 38-22-789, +7 9222-922-140
Сноба шпальная S-образная	шт	10,5	ООО "МетаКом"	+7 343 38-22-789, +7 9222-922-140
Шайба-сноба плоская ЦП-138 элемент рельсовых скреплений под болт закладной М22*175	шт	8,0	ООО "МетаКом"	+7 343 38-22-789, +7 9222-922-140
Сноба прижимная для скрепления ЖБР 65, ТУ ЦП 369 ТУ-3	шт	20,5	ООО "МетаКом"	+7 343 38-22-789, +7 9222-922-140



ГК МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"



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

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

Железнодорожные запчасти

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

ГРУППА КОМПАНИЙ "МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"
ОТДЕЛ СБЫТА

ТЕЛ.: +7 (341) 257-09-80, ДОБ. 103

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

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

Вкладыши МОР	
Вкладыш МОР 8ТХ.263.178/179, комплект	23000-00 руб.
Вкладыш МОР БИЛТ.304.139.014/014-01, комплект	23000-00 руб.
Клапаны для дизелей Д49, Д50, ЧМЭ-3, 6ЧН	
Клапан впускной Д50.09.009, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	2000-00 руб.
Клапан выпускной Д50.09.010, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	2100-00 руб.
Клапан впускной/выпускной Д27.16.006, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	2090-00 руб.
Клапан впускной Д246.01.00СБ (Д49.78.05, 5Д49.78.2СПЧ), сталь 45Х14Н14В2М ГОСТ 5632-72, шт	2860-00 руб.
Клапан выпускной Д243.16.01.00СБ (11Д40.84.1СПЧ-4), сталь 45Х14Н14В2М ГОСТ 5632-72, шт	3080-00 руб.
Клапан впускной О210.05.060, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	1210-00 руб.
Клапан выпускной О210.05.070, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	1210-00 руб.
Башмаки тормозные горочные	
Башман тормозной горочный 8739.00Сб, шт	800-00 руб.
Колодка опорная башмака, шт	480-00 руб.
Полоз башмака, шт	550-00 руб.
Диски фрикционные	
Диск фрикционный ТЭМ2.85.10.046, шт	1000-00 руб.
Головки кардана и комплектующие	
Головка кардана АЗ6-С2 на заклепках, в сборе, шт	1150-00 руб.
Головка кардана АЗ6-С2 сварная, в сборе, шт	1050-00 руб.
Втулка металлическая 540-2208120, шт	70-00 руб.
Втулка резиновая 540-2208115-01, шт	80-00 руб.
Диски муфты	
Диск муфты ТЭМ2.85.60.162, шт	36-00 руб.
Диск муфты ТЭМ1.40.20.116, шт	50-00 руб.
Диск муфты ТЭ3.52.055, шт	55-00 руб.
Помпы и комплектующие	
Помпа топливоподкачивающая 2Д100.32.010СБ, в сборе, шт	7050-00 руб.
Стартеры и комплектующие	
Стартер ПС-У2 в сборе, шт	75000-00 руб.
Блок магнита стартера ПС-У2, шт	звоните
Блок магнита стартера ПС-У2.2, шт	звоните
Блок магнита стартера ПС-У2.3, шт	звоните
Блок магнита стартера ПС-У2.4, шт	звоните
Корпус стартера ПС-У2.3, шт	звоните
Якорь стартера ПС-У2.2, шт	33000-00 руб.
Коллекторный узел стартера ПС-У2.2, шт	звоните
Зацепное устройство стартера ПС-У2.2, шт	звоните
Щеткодержатель стартера ПС-У2.2, шт	звоните
Наличники	
Наличник ТЭ3.17.091-1 (ТГМ3.35.60.117, ТГМ1.35.05.124), 400*130*6 мм, шт	360-00 руб.
Наличник ТЭ3.17.13.16 (ТГМ3.36.60.175), 230*50*6 мм, шт	127-00 руб.
Наличник ТЭ.30.35.40.126 (ТГМ4.35.40.138), 320*130*6 мм, шт	330-00 руб.
Наличник ТЭ.30.35.40.127 (ТГМ4.35.40.139), 200*50*6 мм, шт	147-00 руб.
Наличник ТЭ.30.35.40.128 (ТГМ4.35.40.141), 200*50*6 мм, шт	147-00 руб.
<p>Уточнить наличие, цены и варианты оплаты: +7 (341) 257-09-80 доб. 103 sales@arsenal-zavod.ru — почта для заявок</p>	

TransKazakhstan

22-я Казахстанская
международная выставка
«Транспорт и логистика»

18-20 сентября 2018
Алматы , Казахстан

узнайте больше
www.transitkazakhstan.kz

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство
по инвестициям и развитию
Республики Казахстан



КАЗАХСТАН
ТРАДИЦИОННЫЙ
ЦЕНТР
КОЛЛЫ



KAZLOGISTICS



КазАПО



Тел.: +7 727 258 34 34
E-mail: power@iteca.kz



ТОО «ЭКИБАСТУЗСКИЙ ЗАВОД ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ МАШИН



- Специализируется на ремонте электрических машин различного назначения, мощности, нагревостойкости системы изоляции (F-155, H-180, C-200 и 220 °С).
- Имеется длительный опыт ремонта тяговых двигателей и генераторов (ЭД-118А(Б), НБ-418-К6, ЭД-121А, ГС-501А, ГП-311Б(В), и др).
- Ремонтируем электродвигатели электростанций (АО2-21-49-16У1 мощностью 3150 кВт и д.р.) и горного оборудования (ЭДП-52, ДПЭ-82 и др.), а так же электродвигатели со всыпной обмоткой общепромышленного назначения.
- Пропитка электроизоляции проводится в глубоком вакууме.
- Испытание тяговых двигателей и генераторов проходит под взаимной нагрузкой.
- Балансировка тел вращения до 8 тонн весом.
- Имеем возможность изготовления деталей на токарном станке с ЧПУ.
- А так же другие современные технологии.

Почтовый адрес: 141206, Республика Казахстан, Павлодарская обл., г.Экибастуз, ул. Кунаева, 17
 тел/факс: +7(7187) 76-60-90, 76-60-52, 76-61-74, 76-60-88 E-mail: ezem@mail.ru. сайт: www.ezem.kz

ПОЧЕМУ ВАШ ВЫБОР МЕСТ А РЕМОНТА ДОЛЖЕН ОСТАНОВИТЬСЯ НА НАС

Наш завод предлагает ремонт электрических машин промышленного назначения в широком диапазоне. Это тяговые двигатели и генераторы тепловозов, двигатели электровозов - постоянного и переменного тока, высоковольтные переменного тока, и другие .

На предприятии действуют два основных производственных подразделения:

ЭЛЕКТРОЦЕХ — специализирующийся на выполнении ремонтов электрических машин различных мощностей, классов нагревостойкости изоляции (В-130, F-155, H-180, C-200 либо 220 град. Цельсия) и величины напряжения питания двигателя (генератора). Смена изоляции проводится с необходимым перечнем высоковольтных испытаний как комплектующих электрической машины, так и в сборе всего изделия согласно необходимых требований на данную машину. Тяговые двигатели и генераторы проходят испытание под взаимной нагрузкой, тела вращения (ротор, якорь) - балансировку. Проводится обязательная проверка состояния установленных подшипников вибродиагностическими приборами Агат-М, Спектр-07. Пропитка комплектующих компаундом проходит в вакуум-нагнетательной установке Швейцарского производства. Так же проводится диагностика на наличие трещин в металлических изделиях — цветная, магнитная и ультразвуковая дефектоскопия.

МЕХАНИЧЕСКИЙ ЦЕХ — осуществляет восстановление размеров статоров, роторов и щитов до чертёжных размеров. Наплавка полуавтоматическая в среде углекислого газа, сварка коллектора с проводником вольфрамовыми электродами, изготовление валов и др. на токарном станке с ЧПУ.

Авант



КОМПАНИЯ АВАНТ ПРЕДЛАГАЕТ:

- ремонт путевой техники (МРТ-4, МРТ-6, АДМ, АДГ, ДГКу)
- финансовая аренда (лизинг) путевой техники
- запасные части производства ОАО "Тихорецкий машиностроительный завод им. В.В. Воровского" по цене завода
- продукцию к железнодорожной технике, оборудование для тепловозов, вагонов и путевой техники

ООО Авант

Адрес: 426053, Удмуртская Республика, г. Ижевск, Воткинское шоссе, дом. 204Б, оф.5

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

E-mail: avant-torg@bk.ru

Наименование	Цена (руб)	Компания	Телефон
Блоки подбивочные ВПРС-02	400 000,00	000 "Авант"	+7 (925) 940-02-40
Вкладыш МОР 8ТХ.263.178/179	26 000,00	000 "Авант"	+7 (499) 550-50-65
Вал привода охлаждения генератора 2139.70.90.011	18 000,00	000 "Авант"	+7 (925) 940-02-40
Кольцо поршневое маслосгонное д100.04.017	200,00	000 "Авант"	+7 (499) 550-50-65
Быстродействующий контактор БК 78 Т	35 000,00	000 "Авант"	+7 (925) 940-02-40
Гидропередача УГП 230 после кап ремонта	договорная	000 "Авант"	+7 (499) 550-50-65
Гидропередача УГП 300 после кап ремонта	договорная	000 "Авант"	+7 (925) 940-02-40
Двигатель ЯМЗ-236 новый	320 000,00	000 "Авант"	+7 (499) 550-50-65
Двигатель ЯМЗ-238 Б-14 б/у (в отличном состоянии)	290 000,00	000 "Авант"	+7 (499) 550-50-65
Дизель генераторная установка без автоматизации Двигатель ЯМЗ-240 б/у Генератор б/у	550 000,00	000 "Авант"	+7 (499) 550-50-65
Диск 50-330-83А (комплект)	15 000,00	000 "Авант"	+7 (925) 940-02-40
Диск муфты (ТМ2.85.60.162; ТЭМ2)	50,00	000 "Авант"	+7 (499) 550-50-65
Диск муфты (ТЭМ1.40.20.116; ТЭМ1)	60,00	000 "Авант"	+7 (925) 940-02-40
Диск фрикционный (ТЭМ1.40.20.116; ТЭМ1)	1 400,00	000 "Авант"	+7 (499) 550-50-65
Клапан нагнетательный 34.06.01.00-017сб (КТ6.06.001сб2)	1 500,00	000 "Авант"	+7 (925) 940-02-40
Клапан Э-216	2 600,00	000 "Авант"	+7 (499) 550-50-65
Колесная пара 77.020.1-80.00.000 для ДГКУ, МПТ-4 освидетельствованная (комплект)	390 000,00	000 "Авант"	+7 (925) 940-02-40
Колодка гребневая локомотивная ТИП М	500,00	000 "Авант"	+7 (499) 550-50-65
Кольцо Д50.01.015.1 (Д140.00.05)	100,00	000 "Авант"	+7 (925) 940-02-40
Кольцо Д50.01.016 С	100,00	000 "Авант"	+7 (499) 550-50-65
Кольцо Д50.01.017 С	100,00	000 "Авант"	+7 (925) 940-02-40
Кран 254	16 500,00	000 "Авант"	+7 (499) 550-50-65
Кран 394	18 500,00	000 "Авант"	+7 (925) 940-02-40
Кран 395	18 500,00	000 "Авант"	+7 (499) 550-50-65
Кран 4200	700,00	000 "Авант"	+7 (925) 940-02-40
Кран 4301	1 000,00	000 "Авант"	+7 (499) 550-50-65
Кран 4302	700,00	000 "Авант"	+7 (925) 940-02-40
Кран 4308	1 500,00	000 "Авант"	+7 (499) 550-50-65
Кран 4314Б	2 500,00	000 "Авант"	+7 (925) 940-02-40
Кран 4325	900,00	000 "Авант"	+7 (499) 550-50-65
Кран 4326	950,00	000 "Авант"	+7 (925) 940-02-40
Кран 4327	950,00	000 "Авант"	+7 (499) 550-50-65
Редуктор 394-070	2 500,00	000 "Авант"	+7 (925) 940-02-40
Рессоры ДГКУ 5.05.00.030	30 000,00	000 "Авант"	+7 (499) 550-50-65
Скоростемер ЗСЛ-2М	43 000,00	000 "Авант"	+7 (925) 940-02-40
Фильтр Э-114	600,00	000 "Авант"	+7 (499) 550-50-65



АО «Красноярский ЭВРЗ»

660021, г. Красноярск, ул. Профсоюзная, 39
 Телефон/факс: +7 (391) 221-33-42, 265-22-95,
 e-mail: mkt@krevrz.ru, www.kr-evrz.ru

Качественный ремонт



- Электропоездов
- Пассажирских и багажных вагонов
- Электродвигателей электропоездов, электровозов, тепловозов
- Колёсных пар пассажирских и грузовых вагонов

Поставка

- Запасных частей для электропоездов и пассажирских вагонов
- Колёсных пар нового формирования
- Клина тягового хомута ● Осей колёсных пар

Изготовление

- ЖБИ, металлоконструкций, а так же ремонт электродвигателей



**РЕОН
ТЕХНО**



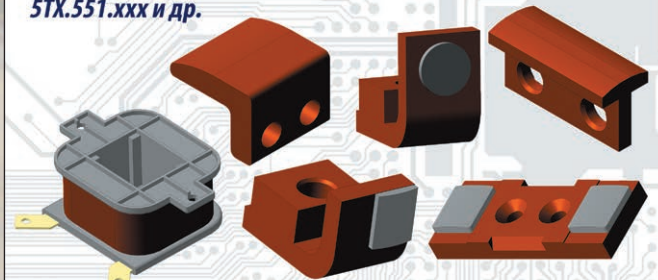
428020, Чувашская Республика, г. Чебоксары, Базовый проезд, 9 «В»
 Телефон (8352) 24-24-40, -41, -42. E-mail: manager@reon.ru. Сайт reon.ru

ООО «Реон-Техно» производитель запасных частей для подвижного состава и железнодорожной техники в России и странах ближнего зарубежья:

• Контактные узлы серий: 3Б-ххххх, 5ТХ.ххх.ххх, Т509.хх.хх.хх.хх, КПП-1хх, КПД-1хх, ПКГ-560/565, ПК-1146/1619/753, ППК-8063, КМ и КВ и др.

• Катушки серии РЭВ 800, КПВ, КТПВ, КТ, КПД, МК и др.

• Гибкие соединения серий КПП, КТПВ, КПВ, КТ, КВД, 5ТХ.551.ххх и др.



**Возможно изготовление запчастей по Вашим чертежам!
 х – цифровое наименование серийного номера**

Наименование	Ед. изм.	Цена руб.	Компания	Телефон
Капитальный ремонт колесных пар грузовых и пассажирских вагонов со сменой элементов	шт	договорная	АО "КрЭВРЗ"	+7 (3912) 21-33-06, 21-33-42, 265-22-95
Поставка колёсных пар грузовых и пассажирских вагонов нового формирования	шт	договорная	АО "КрЭВРЗ"	+7 (3912) 21-33-06, 21-33-42, 265-22-95
Поставка осей колёсных пар РУ-1Ш (чертёж ОЗ1-В-1014-00-01 ГОСТ 22780-93)	шт	договорная	АО "КрЭВРЗ"	+7 (3912) 21-33-06, 21-33-42, 265-22-95
Поставка осей моторных колёсных пар электропоездов РМ-5 (чертёж Э-991-00-04 ГОСТ 22780-93)	шт	договорная	АО "КрЭВРЗ"	+7 (3912) 21-33-06, 21-33-42, 265-22-95
Поставка клина тягового хомута (чертёж 3002.35.00.037)	шт	договорная	АО "КрЭВРЗ"	+7 (3912) 21-33-06, 21-33-42, 265-22-95
Поставка чеки тормозной колодки (чертёж 100.40.014.0)	шт	договорная	АО "КрЭВРЗ"	+7 (3912) 21-33-06, 21-33-42, 265-22-95

Наименование	Ед. изм.	Цена руб.	Компания	Телефон
Контакт Т509.85.65.00 СБ	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-40 manager@reon.ru
Контакты для ПК 1146	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-41 manager@reon.ru
Контакт 5ТХ.553.000	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-42 manager@reon.ru
Контакт 8ТХ.551.058	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-43 manager@reon.ru
Контакт 5ТХ.551.197	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-44 manager@reon.ru
Контакт 5ТХ.551.199	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-45 manager@reon.ru
Контакт 5ЛХ.143.247	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-40 manager@reon.ru
Контакт БИЛТ 685179.025	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-41 manager@reon.ru
Контакт БКЖИ.685172.004	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-42 manager@reon.ru
Контакт 3Б-01889	шт	по запросу	ООО "Реон-Техно"	(8352) 24-24-43 manager@reon.ru

Вагонремсбыт



Реализация готовых полувагонов и цистерн

КОМПЛЕКСНЫЕ ПОСТАВКИ ЗАПЧАСТЕЙ К ГРУЗОВЫМ ПОЛУВАГОНАМ И ЦИСТЕРНАМ

- к тележкам мод. 18 - 100,
- к тележкам мод. 18 - 194,
- к тележкам мод. 18 - 578,
- к тележкам 3-х осным мод. 18 - 522,
- запчастей автосцепного устройства 106.00.000-1,
- автосцепного устройства 518.00.000-4

ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ". 622022, Свердловская область, г. Нижний Тагил, ул. Выйская, 70, оф. 203
+7 (3435) 46-36-73, +7 906 80 20 383, +7 (950) 206-36-73, vrs66@mail.ru | http://uvz-nt.ru/

Наименование	Ед. изм.	Цена без НДС (руб)	Компания	Телефон
Автосцепка СА-3 106.01.000-0сб	шт	14 000	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	8(3435)463-673
Тяговый хомут 106.00.001-2	шт	11 000	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	8(950)20 636 73
Аппарат поглощающий Ш-2-В-90	шт	13 800	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	vrs66@mail.ru
Колесная пара РУ1Ш-957-Г 100.10.000-12сб	шт	117 900	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	uvz-nt.ru
Ось РУ-1 чистовая, черновая 100.10.049-0	шт	27 000	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	8(3435)463-673
Тележка 2-х осная с авторежимом 18-100	шт	520 000	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	8(950)20 636 73
Аппарат поглощающий АПЭ-95-УВЗ	шт	31 000	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	vrs66@mail.ru
Штуцер 295.012	шт	50	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	uvz-nt.ru
Планка фрикционная М1698.02.001	шт	390	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	8(3435)463-673
Тележка 2-х осная Модель 18-194-1	шт	700 000	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	8(950)20 636 73

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ
ИЖЕВСКИЙ ЗАВОД РАДИАТОРОВ



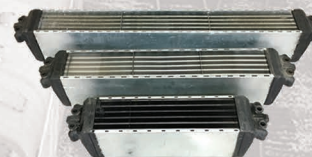
ООО "Ижевский Завод Радиаторов", РФ, Удмуртская Респ., Завьяловский р-он д. Хохряки ул. Тепличная д. 4А. помещение 8. Тел.: +7(3412)428-928, +7 (965) 846-74-67, +7 (991) 398-61-68. Viber/WhatsApp/Telegram: +7 (912) 745-53-40. E-Mail: izr18@mail.ru | http://пк-изр.рф/



ПРОИЗВОДСТВО СЕКЦИЙ РАДИАТОРА НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ ДЛЯ ОХЛАЖДЕНИЯ ДВИГАТЕЛЕЙ

НАШИ ПРЕИМУЩЕСТВА:

- ▶ СЕКЦИИ ПРОИЗВОДСТВА ООО «ИЗР» ОФИЦИАЛЬНО ОДОБРЕНЫ ОАО «РЖД» И МОГУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ВО ВСЕХ ЕГО ФИЛИАЛАХ, КАЧЕСТВО ПОДТВЕРЖДЕНО СЕРТИФИКАТОМ ISO 9001:2015.
- ▶ СЕКЦИИ ВЫПУСКАЮТСЯ НА ПРОТЯЖЕНИИ 9 ЛЕТ И ЗАРЕКОМЕНДОВАЛИ СЕБЯ КАК КАЧЕСТВЕННАЯ И СООТВЕТСТВУЮЩАЯ ВСЕМ ТЕХНИЧЕСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ ПРОДУКЦИЯ.
- ▶ ГАРАНТИЯ 5 ЛЕТ СО ДНЯ ВВОДА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ.
- ▶ ВСЕГДА ГИБКАЯ СИСТЕМА СКИДОВ.



Наименование	Ед. изм.	Условия	Цена без НДС руб.	Компания	Телефон
СРНР.387581.012 Аналог 7317.000СБ	шт	предусмотрены скидки	13 983,05	ООО "ИЗР"	+7(991)3986168
СРНР.387581.112 Аналог 7317.000, Р62.131.000	шт	предусмотрены скидки	14 406,78	ООО "ИЗР"	izr18@mail.ru
"СРНР.387581.212 Аналог ТЭЗ.02.005, 0404.000 СБ"	шт	предусмотрены скидки	14 830,51	ООО "ИЗР"	+7(965)8467467
СРНР.387581.108 Аналог 7317.100	шт	предусмотрены скидки	12 288,14	ООО "ИЗР"	http://пк-изр.рф
СРНР.387581.105 Аналог 7317.200, Р62.240.000	шт	предусмотрены скидки	10 847,46	ООО "ИЗР"	Viber, Whatsapp +7(912)7455340
Калорифер ТМА-02 Аналог ТЭМ-2.70.020.02м, ТЭМ-2.10.70.020-1	шт	предусмотрены скидки	14406,78	ООО "ИЗР"	+7(3412)428-928

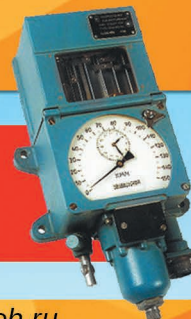
www.elmeh.ru



ПРИБРЕТАЙТЕ ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ДЛЯ СКОРОСТЕМЕРОВ ЗСЛ2М ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ!

ОАО «Электромеханика» ГАРАНТИРУЕТ:
 - поставку новых оригинальных запчастей
 - длительный срок службы
 - выгодные цены

Гарантия качества



ОАО «Электромеханика», г. Пенза, Тел.: +7 (8412) 209-000, E-mail: info@elmeh.ru

Наименование	Конструкторский номер	Ед. изм.	Цена без НДС (руб.)*	
Скоростемер локомотивный ЗСЛ2М-150П	АЛГ200781001001	шт	93 120,00	*Цены действуют до 31.12.2018 г. Предлагаем гибкую систему скидок и льготного ценообразования для каждого отдельного заказа
Карандаш	АЛГ600054000001	шт	70,34	
Механизм Подзавода	АЛГ600049000001	шт	3 411,10	
Барaban	АЛГ600323001001	шт	2 107,03	
Карандаш	АЛГ700051000001	шт	6,13	
Колесо Комбинированное	АЛГ600378000001	шт	2 411,55	
Ролик	АЛГ600209000001	шт	670,50	
Вилка Анкерная	АЛГ600362000001	шт	1 712,49	
Индикатор Тормозного Давления	АЛГ500888001001	шт	11 395,49	
Валик	АЛГ600304002001	шт	3 960,23	



Железные дороги Урала

Продаем тепловозы.

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

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

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

Шпала ЖБИ Ш-3 (ЖБР) новая	от 1300 рублей с НДС
Шпала ЖБИ Ш-1 (ЖБ) б/у.	от 350 рублей с НДС.
Полушпалки ЖБИ новые.	от 1 200 рублей с НДС.
Шпала деревянная пропитанная тип 2.	от 750 рублей с НДС.
Комплекты бруса для стрелочных переводов.	от 82 000 рублей с НДС
Освидетельствование и ремонт колёсных пар тепловозов ТЭМ, в т.ч. со сменой бандажей, БЗК, подшипников.	от 33 000 руб. с НДС за 1 кол. пару.



ТОК-Сервис

620027, г. Екатеринбург, ул. Челюскинцев, д. 130, пом. 449
 +7 982 621-53-79; +7 950 644-52-57, koleso_1973@bk.ru, http://tokservis.ru/

Специализируется на **обточке** бандажей колесных пар локомотивов всех индексов и модификаций с электрической и гидравлической передачей, **без выкатки колёсных пар**.
Продажа колесотокарных мобильных обточных устройств (КТМОУ).

Наименование	Цена без НДС руб.	Компания	Телефон
Обточка бандажей колесных пар локомотивов всех индексов и модификаций с электрической и гидравлической передачей, без выкатки колёсных пар	по запросу	ИП Захарова Ольга Александровна ("ТОК-Сервис")	+7 982 621-53-79
Продажа колесотокарных мобильных обточных устройств (КТМОУ)	по запросу	ИП Захарова Ольга Александровна ("ТОК-Сервис")	+7 982 621-53-79



БИЗНЕС-МИССИЯ РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ
В РЕСПУБЛИКУ АРМЕНИЯ

**8-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА**

EXPO-RUSSIA ARMENIA 2018

6-Й ЕРЕВАНСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

РЕСПУБЛИКА АРМЕНИЯ,
ЕРЕВАН, ЕРЕВАН-ЭХРО **17-19 ОКТЯБРЯ**

ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ:

Энергетика, химическая промышленность, машиностроение, металлургия, строительство, транспорт и логистика, авиация, нефтегазовая промышленность, геология и горнодобывающая промышленность, деревообработка, приборостроение, автомобильная промышленность, строительство, химическая промышленность, телекоммуникации и связь, высокие технологии, безопасность, медицина и фармацевтика, банки и страховые компании, сельское хозяйство и продовольствие, образование.

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА



Ереванский бизнес-форум, круглые столы в министерствах Армении, презентации российских компаний и регионов Российской Федерации, презентации областей (марзов) Армении, биржа контактов



**2-Й РОССИЙСКО-ГРУЗИНСКИЙ
БИЗНЕС-ФОРУМ**
22-23 октября 2018
Тбилиси, Грузия



Организатор: ОАО «Зарубеж-Экспо»

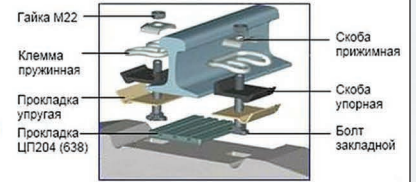
Москва, ул. Пречистенка, 10 | +7 (495) 721-32-36
info@zarubezhexpo.ru | www.zarubezhexpo.ru



ООО ЛитСтройКом (ООО ЛСК)

930-220-03-06

www.lsk52.ru, info@lsk52.ru, ooolsk52@mail.ru



Крупнейшая компания ООО ЛитСтройКом (ЛСК) на рынке железнодорожных материалов комплектует из наличия и под заказ любыми материалами всп - новыми, бу, резервными, восстановленными. Рассмотрим все ваши предложения. Всегда в наличии более 5400тн всп на складе. Делаем комплексные поставки из наличия и под заказ любыми материалами всп - новыми, бу, резервными, восстановленными - подберем материалы под ваш бюджет-высылайте заявки и оперативно сделаем расчет.

Наша фирма делает **профессиональное восстановление** резервных и бу материалов, как под заказ из наличия, так и из ваших материалов (материалов верхнего строения железнодорожного пути **ВСП** и **любых других** изделий).



Постоянно закупаем в любом кол-ве материалы всп новые и бу для собственных нужд - **накладки, комплектующие АРС и ЖБР, подкладка, рельсы, прокладки резиновые**
 Готовы рассмотреть любые варианты, по кол-ву, цене, форме оплаты

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Уголок изолирующий арс	шт	10	ООО ЛСК	+7(930)220-03-06
Клемма арс	шт	85	ООО ЛСК	+7(930)220-03-06
Монорегулятор Арс	шт	46	ООО ЛитСтройКом	+7(930)220-03-06
Прокладка ЦП204 арс	шт	43	ООО ЛСК	+7(930)220-03-06
Скрепление арс	комплект/шпалу	680	ООО ЛСК	+7(930)220-03-06
Скрепление жбр	комплект/шпалу	940	ООО ЛитСтройКом	+7(930)220-03-06
Клемма жбр	шт	74	ООО ЛитСтройКом	+7(930)220-03-06
Упор боковой полимер	шт	58	ООО ЛСК	+7(930)220-03-06
Прокладка ЦП638	шт	43	ООО ЛитСтройКом	+7(930)220-03-06
Прокладка ОП366	шт	36	ООО ЛитСтройКом	+7(930)220-03-06

**ПОСТОЯННЫЙ
 АССОРТИМЕНТ
 ПРОДУКЦИИ
 НА СКЛАДЕ**

ООО «ПроектСнаб» предлагает

МАТЕРИАЛЫ ВСП:

- Рельсы для железных дорог широкой колеи Р65Т1 Р50Т1 Р65Н Р50Н
- Рельсы для жд путей промышленных предприятий РП65Т РП65Н РП50Т РП50Н
- Рельсы для жд путей Р43
- Рельсы крановые КР70 КР80 КР100 КР120 КР140
- Рельсы для трамвайных путей Т62
- Рельсы для узкоколейных дорог Р18 Р24 Р33
- Накладки стыковые
- Подкладки рельсовые
- Болты, гайки, шайбы для жд путей

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ
 ОБОРУДОВАНИЕ**

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

одно из главных наших преимуществ - мы работаем очень быстро!

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

Наименование	Количество		Цена без НДС (руб)	Компания	Телефон
	тн	шт			
Рельсы КР70 (м/д 11,0м НТМК)	50,000	100	87500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР80 (м/д 11,0м НТМК)	17,500	25	82500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР100 (м/д 11,0м НТМК)	25,000	26	83500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР120 (м/д 11,0м НТМК)	20,300	16	82500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 (8,0м без отв Азовсталь)	20,000	102	76000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р34 (8,0м с отв Азовсталь) в Белгороде	20,130	74	63900	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р33 8м с отв НТМК	40,000	149	76000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы трамвайные Т62 ЗСМК 2018г. 12,5м 15%/д	18,500		72000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы РП650Т350 (12,5м с отв. НТМК 2018)	20,250	25	63500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р65 ДТ350 2016-2017г.в. 12500 с отв ОЗСМК	20,250	25	66000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69



ПромТрансКомплект

Общество с ограниченной ответственностью

8 (812) 622 04 50

ВНИМАНИЕ!

Собственники ж/д путей, строительные и торговые компании

ПУТЕВЫЕ РЕЛЬСОВЫЕ УПОРЫ

85 000 руб за комплект

(стойки, отбойный брус, накладки Р65, болты М27 в сборе, знак Тупиковый упор) (цена с НДС)



- 1) Качественная продукция
- 2) Отсрочка платежа до 30 дней
- 3) Всегда есть на складе
- 4) Отправка в день обращения
- 5) Собственное производство
- 6) Работаем 6 лет на рынке

УЗНАТЬ БОЛЕЕ ПОДРОБНУЮ ИНФОРМАЦИЮ И ЗАКАЗАТЬ ТУПИКОВЫЙ УПОР:

8 (812) 622 04 50 / 8 (911) 970 92 24 Viber / Watsapp
197110, г. Санкт-Петербург, Левашовский пр-т, дом 12, оф. 501 / kontrelts@gmail.com

ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ

Осуществляет комплектацию объектов метростроения, железных дорог и автомобильных тоннелей материалами верхнего строения пути.

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

107140, г. Москва, улица Краснопрудная, д. 1-83

Тел: +7 (496) 531-75-15,

моб. +7 (916) 684-18-64, +7 (916) 518-47-88

E-mail: 888tk@mail.ru, сайт: <http://strojuniversal.ru/>

Наименование	Ед. изм.	Цена	Компания	Телефон
Компенсатор КФ-4000-500 (медная шина - 1 шт, пластины - 2 шт, болт М16*80 с гайкой М16, шайбой 16 и гровер 16, цинк - 8 шт)	компл	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64
Накладна стыковая контактного рельса из электропроводящей стали 10895, цинк	шт	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64
Отводы концевые 1/30 ПП-5.718.00.001 и 1/25	шт	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64
Штырь маятниковый к подкладке тип «Метро»	шт	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64
Электросоединители контактного рельса СХР-120, медный, ходового рельса СХР-120, на закат СПП, СПЯ и др.	шт	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64
БАШМАК УПОРНЫЙ РЕЛЬСОВЫЙ (фото) для монтажа в деловских условиях	шт	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64
Изготовление эмалированных табличек для метрополитена служб СЦБ и путевого хозяйства	шт	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64
Упор тупиковый для депо	шт	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64
Противоугон контактного рельса	шт	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64
Короба защитные на контактный рельс	шт	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64

Наименование	Чертеж изделия	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Тупиковый упор Р65, рельсовый	ПС 53.00.000	шт	85 000	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450
Тупиковый упор, внутрицековой	ПС 54.00.000	шт	65 000	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450
Контррельсовое устройство	КРП ЖД 65.03.00.000 В0	м.пог	6 200	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450
Контррельсовое устройство для шпал АРС-Н	КРП ЖД 65.08.00.000 В0	м.пог	6 700	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450
Контррельсовый шпал СП 850	ТУ 0908-001-75290122-2016	тн	7 900	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450
Контррельсовый башмак	КРП ЖД 65.03.00.100 СБ	шт	3 600	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450
Тупиковый упор Р50, рельсовый	ПС 53.00.000	шт	80 000	ООО "ПромТрансКомплект"	8(812)6220450



ООО "ЛСК33"

ООО "ЛСК33" 602263, Владимирская обл., г. Муром, ул. Пролетарская, д. 21, кв. 66
 +7 (920) 900-96-95, +7 (920) 628-04-09, Факс: +7 (49 234) 9-11-87, oolsk@bk.ru |http://lsk33.ru/

Комплексные поставки ж/д материалов в полном объеме, необходимом для качественного и своевременного проведения любых работ по устройству железнодорожных дорог.

Широкий ассортимент материалов верхнего строения пути и путевого инструмента во всех районах России по самым выгодным ценам!

Закупаем любые материалы ВСП!

Профессиональное восстановление б/у и резервных материалов, как под заказ, так и из материалов заказчика.

Наименование	Ед. изм.	Цена в руб.	Компания	Телефон
Подкладка КБ50 восстановленная	тонна	84 000	ЛСК33, ООО	8-920-900-96-95, 8-920-628-04-09, факс (49 234) 9-11-87
Подкладка КБ50 новая литая	тонна	120 000	ЛСК33, ООО	8-920-900-96-95, 8-920-628-04-09, факс (49 234) 9-11-87
Подкладка КБ50 б/у	тонна	73 000	ЛСК33, ООО	8-920-900-96-95, 8-920-628-04-09, факс (49 234) 9-11-87
Накладка 1Р50 новая	тонна	148 000	ЛСК33, ООО	8-920-900-96-95, 8-920-628-04-09, факс (49 234) 9-11-87
Накладка 1Р50 восстановленная	тонна	54 000	ЛСК33, ООО	8-920-900-96-95, 8-920-628-04-09, факс (49 234) 9-11-87

сопутствующие товары и услуги



ТЕХНОЛОГИЯ

8-800-550-73-09, info@artgbi.ru
 WWW.ARTGBI.RU, WWW.GRENTMET.RU



Производство

изделий из бетона и металла

- производство и поставка изделий из железобетона (лотки водоотводные, лотки коммуникационные, решетки чугунные, решетки оцинкованные, трубы железобетонные, блоки, камень бортовой и т.д.)
- разработка и производство изделий металла (лотки, трапы, столы, емкости и т.д., а также оказываем услуги по металлообработке)

Приглашаем **Всех заинтересованных лиц** к сотрудничеству и партнерским отношениям!



Лайна® ДВТ

Производитель:
 ООО «Жемилайн»
 info@hemilain.ru
 +7 (495) 782-59-96

ДЕЗОДОРИРУЮЩЕЕ СРЕДСТВО С МОЮЩИМ И АНТИМИКРОБНЫМ ДЕЙСТВИЕМ ДЛЯ ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТЫХ ТУАЛЕТНЫХ КОМПЛЕКСОВ НА ОБЪЕКТАХ Ж/Д ТРАНСПОРТА

- обладает хорошими дезодорирующими и моющими свойствами;
- подавляет рост микроорганизмов (бактерий, грибов);
- обеспечивает высокий уровень гигиены в ж/д туалетах;
- средство экономично и удобно в применении;
- рекомендовано для использования на объектах ж/д транспорта.

- Средство «Лайна-ДВТ» прошло экспертизу в ФГУП ВНИИЖТ Роспотребнадзора и ФГУН ЦНИИ Эпидемиологии Роспотребнадзора
- Внесено в отраслевой перечень «Дезинфекционные средства, прошедшие испытания и разрешенные для применения на объектах железнодорожного транспорта и метрополитена».



**Бесплатная регистрация
 в железнодорожном каталоге!**

+7 (495) 765-73-16

http://www.depo-magazine.ru/reg/



RAILWAYMARKET.RU -

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РЫНОК РОССИИ - СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
 ТОРГОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА**

ИТОГИ КРУГЛОГО СТОЛА «ВЕЛО + ЭЛЕКТРО = ТРАНСПОРТ ПОСЛЕДНЕЙ МИЛИ В ГОРОДАХ»

Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) совместно с ИС «Промышленные грузы» в рамках V ежегодной конференции «Эксплуатация и ремонт грузовых вагонов» провел опрос участников мероприятия, посвященный различным аспектам производства и обслуживания грузовых вагонов, а также перевозок грузов. Подавляющее число респондентов указали, что ожидают роста спроса на грузовой подвижной состав, в первую очередь - на полувагоны с нагрузкой 23 т/ось.

16 мая в Москве в конференц-зале выставки «ЭлектроТранс 2018» для обсуждения насущных вопросов развития велосипедной мобильности в городах собрались активисты веломобильного движения Москвы и гости из других городов России и Белоруссии.

Модератором круглого стола, в работе которого приняли участие более 40 специалистов из администраций городов, представители транспортного комплекса, общественных объединений, выступил Вице-президент Велотранспортного союза Худатов С.А.

В свете планов мегаполисов активно развивать общественный транспорт именно малые средства городской мобильности могут стать наиболее удачным дополнением общественного транспорта, так называемым транспортом «последней мили», который доставит пассажиров от остановки, станции метро или электрички до дома, офиса, школы или магазина. Развитие велотранспортной инфраструктуры в городах и пригородах позволит не только отказаться от избыточной автомобилизации, но и существенно улучшит показатели здоровья городского населения, прежде всего сердечно-сосудистым и бронхо-лёгочным заболеваниям. Велосипед, самокат, гироскутер – транспортные средства, доступные всем. Это социальный вид транспорта, не перегружающий город шумом, пылью, вредными выхлопами, парковочными и автозаправочными площадями. Приоритеты пешеходного и велосипедного транспорта, озвученные главами ряда городов и регионов нашей страны, должны подкрепляться комплексными программами развития соответствующей инфраструктуры.

В ходе дискуссии обсуждались материалы о применении электровелосипедных и электровеломобильных транспортных средств в условиях города, возможности шире использовать велотранспортные средства в пределах района



проживания участников вело-движения и для связи с соседними районами. Неоднократно подчёркивалась необходимость использования велосипедов и веломобилей именно в комбинации с общественным транспортом – трамваями, троллейбусами, автобусами, пригородными электричками.

Исключением является метро, где предусмотрен провоз только складных велосипедов. Веломобили, как правило, являются не складными транспортными средствами и вопрос об их провозе в общественном транспорте остаётся открытым. Однако такие города как Москва и Санкт-Петербург активно развивают сервис велопроката и велопарковки вблизи станций метрополитена.

Для организации современной велотранспортной среды необходимо создавать её элементы - велодорожки и велополосы вокруг каждого жилого квартала и микрорайона, объекты для хранения велотранспортных средств у жилых и общественных зданий, пунктов сервиса, а также преподавать правила вело-движения в школах, поддерживать вело-кружки и клубы, туристские веломобильные команды.

Активно обсуждались проблемы использования электрифицированного велотранспорта и велотранспорта на возобновляемой человеческой энергии.

На круглом столе была презентована брошюра «Роль ве-





лосипедов в изменении системы городского транспорта» с информацией о велоинфраструктуре скандинавских стран, а также отчёт о научно-исследовательской работе «Сценарий развития низкоуглеродного транспорта в Москве». Брошюры разошлись буквально в течение получаса, что демонстрирует высокий интерес специалистов к теме совершенствования городской среды и развития форм малой электро- и вело-мобильности.

В экспозиции средств малой электро- и вело-мобильности был представлен широчайший ассортимент электро-велосипедов, самокатов, гироскутеров от компаний «РуСамонат», «Элтреко», «Велобиг», спортивный электро-велоболд от команды «Формула электрик МАДИ».



Экспозиция и мероприятия по развитию малой электро- и вело-мобильности, расположенные по соседству с основными экспонатами выставки «ЭлектроТранс» - электро-автомобилями, электробусами, трамвайным, троллейбусным транспортом, метро, показали возможность комплексного формирования экологически чистой транспортной среды мегаполиса.

В следующем году выставка «ЭлектроТранс 2019» пройдет 15-17 мая.

Суздальцев Геннадий Сергеевич

Веломобильный центр
 gssuzd36@mail.ru
 +7 906-702-0481

МЕТАПРОМ.RU - КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



ПЕРВАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА «EXPO-RUSSIA UZBEKISTAN 2018» И ТАШКЕНТСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ



По предварительным оценкам, основные цели Первой международной промышленной выставки «Expo-Russia Uzbekistan 2018» и Ташкентского Бизнес-Форума успешно достигнуты. В контексте подготовленной оргкомитетом Концепции была осуществлена практическая реализация договоренностей, достигнутых в результате переговоров Президента России В.В.Путина с Президентом Узбекистана Ш.М.Мирзиёевым в ходе его официального визита в Москву, подписания Меморандума о сотрудничестве, выполнения решений МПК по экономическому сотрудничеству между Российской Федерацией и Республикой Узбекистан. Состоявшаяся в Ташкенте выставка была приурочена к «Году поддержки предпринимательства, инновационных идей и технологий», объявленному в Узбекистане по инициативе главы государства. Отличительной особенностью именно этой выставки явилось ее включение в «Перечень ключевых конгрессно-выставочных мероприятий за рубежом с господдержкой на 2017-2018 годы», в соответствии с которым АО «Российский экспортный центр» предоставлено право компенсационной выплаты на финансирование российским участникам части затрат, связанных с продвижением высокотехнологичной, инновационной и иной продукции и услуг на внешние рынки».

В одном из лучших комплексов столицы Узбекистана «Дворец творчества молодежи» были широко представлены экспозиции более 200 экспонентов из регионов России, Узбекистана, Казахстана

Отдельным блоком представлена экспозиция российских компаний и организаций – экспонентов, участников национального стенда Российской Федерации, представляющих инновационные разработки в разных отраслях промышленности под брендом «Сделано в России». На стендах нашли отражение совместные инновационные разработки в нефтехимической и газовой промышленности энергетике, транспорте, телекоммуникации, сельском хозяйстве, медицине, фармацевтике, образовании. За три дня работы выставку «Expo-Russia Uzbekistan 2018» посетило свыше десяти тысяч гостей из

Узбекистана и других стран. Участниками были подготовлены условия для подписания контрактов и соглашений о намерениях. Большой интерес вызвало участие в семи круглых столах по основным направлениям сотрудничества, семинары компании «Яндекс», презентация «Возможности ракетно-космической деятельности России по производству систем космической связи», проведенная Представителем ГК «Роскосмос» в ЦА. В рамках деловой программы и контактно-кооперационной биржи участникам организовано 600 целевых встреч. Особый интерес вызвал семинар «Инструменты поддержки экспорта АО «Российский экспортный центр», проведенный представителем АО «РЭЦ» в Узбекистане Дмитрием Прохоренко.

Деловой настрой мероприятию придали проведенная накануне пресс-конференция с участием Первого заместителя председателя ТПП Узбекистана Ислама Назимовича Жасимова, Председателя оргкомитета выставки Давида Робертовича Вартанова. В церемонии открытия выставки с приветственными словами выступили: Первый заместитель министра инновационного развития Узбекистана Бахтиёр Нуриддинович Умаров, Посол Российской Федерации Владимир Львович Тюрденев, Председатель ТПП Узбекистана Адхам Ильхамович Икрамов, Торгпред России в РУ Андрей Иванович Мокрысов, Заместитель Председателя Правительства Удмуртской Республики Михаил Викторович Хомич, Заместитель председателя Правительства Оренбургской области Михаил Григорьевич Маслов. Было зачитано приветствие Министра иностранных дел РФ Сергея Викторовича Лаврова, в котором отмечалось: «Полезный вклад в раскрытие торгово-инвестиционного потенциала вносит «Expo-Russia Uzbekistan 2018». Убежден, что демонстрация достижений и обмен опытом позволит выйти на реализацию совместных проектов».

Оргкомитет отмечает, что все намеченные цели в ходе мероприятия были достигнуты.

**Департамент международного сотрудничества
ОАО «Зарубеж-Экспо»**

Тел. +7-495-721-32-36

info@zarubezhexpo.ru, www.zarubezhexpo.ru

SIEMENS «СИМЕНС» НАЧИНАЕТ СЕРВИС «ЛАСТОЧЕК» В КАЛИНИНГРАДЕ

С 31 мая 2018 года компания «Сименс» начала техническое обслуживание скоростных поездов «Ласточка», курсирующих из Калининграда в Зеленоградск и Светлогорск. Официальный старт началу сервиса в Калининграде был дан в присутствии Директора по пассажирским перевозкам ОАО «РЖД» Дмитрия Пегова и Директора департамента «Мобильность» компании «Сименс» в России Йорга Либшера. Обслуживание производится на базе Депо Калининградской дирекции моторвагонного подвижного состава. На площадке осуществляются легкие и средние, а также внеплановые ремонтные работы.

«Сервис является одним из приоритетных направлений в развитии компании. В железнодорожной отрасли сегодня мы обслуживаем 16 высокоскоростных поездов «Сапсан» и более 130 «Ласточек». Наши специалисты работают в круглосуточном

режиме обеспечивая безопасную и безаварийную работу не только пассажирских составов, но и железнодорожных инфраструктурных объектов», - подчеркнул Йорг Либшер.

В настоящее время сервис поездов «Ласточка» налажен в Санкт-Петербурге, Москве, Адлере в рамках контракта, подписанного в 2015 году на сервисное обслуживание в течение 40 лет. Производство данного типа поездов началось в 2014 году на заводе «Уральские Локомотивы» (совместное предприятие «Сименс» и Группы Синара).

В настоящее время «Ласточки» эксплуатируются в Москве, Московской, Свердловской и Ленинградской областях. Межрегиональные поезда «Ласточка-Премиум» обеспечивают скоростное сообщение между Москвой и Иваново, а с 1 июня отправятся в регулярные рейсы от столицы до Орла и Курска.

«Ласточка» (Desiro RUS) – скоростной поезд, разработанный «Сименс», предназначен для пригородных и междугородних перевозок. Электропоезд адаптирован к российским климатическим условиям и может развивать скорость до 160 км/ч. В настоящее время в России эксплуатируются 54 состава данной серии, собранные в Крефельде (Германия).

С 2013 года, поезда производятся на совместном предприятии «Уральские локомотивы» под Екатеринбургом. В 2011 году подписан контракт на производство 1200 вагонов и техническое обслуживание 54 поездов сроком на 40 лет.

ООО «Сименс», пресс-офис
Тел.: +7 (495) 737 1625
E-mail: Kristina.Nevskaya@siemens.com

«Сименс АГ» (Берлин и Мюнхен) – ведущий мировой технологический концерн, который на протяжении более 170 лет олицетворяет собой высочайший уровень инжиниринга, инноваций, качества, надежности и проявляет глобальный подход к бизнесу. Компания ведет свою деятельность в более чем 200 странах и специализируется в таких областях, как электрификация, автоматизация и дигитализация. «Сименс» – один из крупнейших в мире поставщиков энергоэффективных и ресурсосберегающих технологий. Предприятие является одним из ведущих производителей парогазовых установок для эффективного производства энергии, поставщиком реше-

ний для ее передачи, пионером в области инфраструктурных решений, технологий автоматизации и программного обеспечения для промышленности. Компания является крупным производителем медицинского оборудования для визуализации (компьютерных и магнитно-резонансных томографов) и лабораторной диагностики. В 2017 финансовом году, завершившемся 30 сентября, оборот концерна составил 83,0 млрд. евро, а чистая прибыль – 6,2 млрд. евро. На конец сентября 2017 года в «Сименс» работали 372 тысячи сотрудников по всему миру. Более подробная информация: www.siemens.com и www.twitter.com/siemens_press.

ООО «Сименс» является головной компанией «Сименс» в России, Беларуси и Центральной Азии. В этих странах концерн работает по всем традиционным направлениям своей деятельности, присутствует более чем в 40 городах и является одним из ведущих поставщиков продукции, услуг и комплексных решений для модернизации ключевых отраслей экономики и инфраструктуры. ООО «Сименс» насчитывает около 2900 сотрудников. Оборот в 2017 финансовом году (по состоянию на 30 сентября) составил 1,1 млрд. евро. Более подробная информация доступна на Интернет-сайте: www.siemens.ru

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

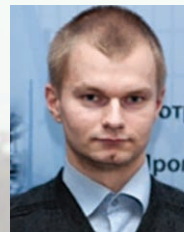
вам нужно просто позвонить по телефону: (495) 765-73-16 или отправить запрос:

post@depo-magazine.ru, depo-magazine@yandex.ru

**Разместившим рекламу в журнале –
бесплатная интернет-поддержка!**

АНАЛИЗ ПОГРУЗКИ НА СЕТИ РЖД: ДРАЙВЕРОМ РОСТА ОСТАЕТСЯ ЭКСПОРТ

По данным ОАО «РЖД», погрузка по итогам января-мая составила 534,9 млн т. Темпы роста сохраняются на уровне 3,5%, в результате чего продолжают фиксироваться рекордные с 2007 года объемы погрузки. Основной вклад вносит рост экспорта ряда грузов (уголь, зерно, черные металлы), связанный с ростом привлекательности российской продукции за рубежом. В то же время на фоне завершения подготовки к Чемпионату мира по футболу в мае упала погрузка строительных грузов, но в то же время фиксируется скачок погрузки нефти и нефтепродуктов.



Александр Слободяник,
Руководитель отдела
исследований грузовых
перевозок ИПТЕМ

В целом по сети темпы роста погрузки сохраняются: результат за январь-май этого года на 0,1 п.п. выше результатов погрузки в январе-апреле (+3,5% против +3,4%).

Погрузка каменного угля продолжает ускоряться: темпы роста в январе-мае на 0,2 п.п. выше темпов роста в январе-апреле текущего года (+5% против +4,8%). Во внутреннем сообщении за январь-май погрузка увеличилась на 1,1%, а на экспорт погрузка за этот же период выросла на 9%. В структуре экспортного грузопотока в адрес морских портов доля угля составляет 45%. Рост отправок на экспорт связан с увеличением закупок со стороны стран азиатского региона, а также ряда европейских стран. С начала текущего года уголь экспортировался в Южную Корею, Японию, Тайвань, Китай, Малайзию, Индию, Пакистан, Таиланд, Вьетнам и Мьянму. В Южную Корею вывезено 35 % от общего объема импортированной продукции. С января по 15 мая 2018 года АО «Восточный порт» отгрузило 8,1 млн т экспортного угля (+1% к уровню 2017 года). Кроме того, за январь-апрель текущего года компания обработала 106,1 тыс. полувагонов угля. Из них 27,6 тысяч выгружено в апреле, что на 3,3% больше, чем в апреле 2017 года.

Сохраняются значительные темпы роста погрузки зерна: результат за январь-май выше результата за январь-апрель на 6,2 п.п. (+51,8% против +45,6%). В среднем темпы ускорения с начала года составляют 3,8 п.п. в месяц. Во внутреннем сообщении в январе-мае погрузка зерна выросла на 12,6%, а на экспорт рост составил 82,7%. По оперативным данным ФТС России на 16 мая, экспортировано 46,6 млн т зерна (без учета экспорта в страны ЕАЭС), что на 45% больше, чем за аналогичный период прошлого сезона (32,2 млн т). Экспорт пшеницы с начала сельхозсезона составил более 36,2 млн т, что на 46% выше уровня аналогичного периода прошлого года. Вывоз ячменя достиг порядка 5,2 млн т, что почти в 2 раза выше уровня аналогичного периода прошлого года. Экспорт кукурузы приблизился к 4,9 млн т, что на 10% выше уровня аналогичного периода прошлого сезона. Прочих культур вывезено 308 тыс. т, что на 41% больше, чем за аналогичный период прошлого сезона. На фоне рекордных темпов роста погрузки все ощутимее становится риск возникновения дефицита зерновозов.

Практически остановился спад погрузки нефти и нефтепродуктов: по итогам пяти месяцев темпы падения сократились по сравнению с январем-апрелем текущего года на 1 п.п. (-0,2% против -1,2%). Во внутреннем сообщении за январь-май погрузка увеличилась на 2,5%, а экспорт просел на -3,6%. Фиксируется резкий рост погрузки во внутреннем сообщении в мае 2018 года относительно мая прошлого года (+6,5%) или 680 тысяч т нефти и нефтепродуктов. Одним из факторов такого скачка могли стать заблаговременный завоз нефтяных грузов в связи с рядом ограничений, вводимых на время проведения Чемпионата мира по футболу, и завершающий этап подготовки многих предприятий (в том числе авиаперевозки, городской транспорт, экстренные службы) к турниру.

Это связано с завершением подготовительных мероприятий к Чемпионату мира по футболу, а также с заблаговременным завозом нефтяных грузов в связи с рядом вводимых ограничений на время проведения мундиала. По данным Минэнерго России, добыча сырой нефти с учетом газового конденсата в России за апрель 2018 года составила 44,9 млн т, что незначительно ниже уровня аналогичного периода 2017 года и на 3% ниже результатов предыдущего месяца. Ситуация с топливообеспечением страны стабильна, предприятия нефтепродуктообеспечения, автозаправочные станции и аэропорты обеспечены топливом в полном объеме, запасы в большинстве регионов превышают нормативный показатель. Помимо общего снижения добычи нефти в апреле погрузка на экспорт также снизилась за счет поставок по нефтепродуктопроводам. По данным ПАО «Транснефть», существенно увеличился объем трубопроводных поставок нефти из России в Китай за первые 4 месяца 2018 года, показатели за январь-апрель выросли на 47% по сравнению с аналогичным периодом 2017 года. Также в мае ПАО «НК «Роснефть» заключила с французской Total Oil Trading SA контракт на поставку нефти в Германию по нефтепроводу «Дружба».

Сохраняются темпы погрузки черных металлов с небольшим ускорением: темпы роста в январе-мае текущего года на 0,1 п.п. выше результата января-апреля (+11% против +10,9%). Во внутреннем сообщении в январе-мае погрузка выросла на 14,3%, а на экспорт рост составил 7,3%. Экспортные и импортные железнодорожные перевозки черных

металлов через порты по итогам января-апреля 2018 года выросли на 3,9% до 10,2 млн т. Объем железнодорожных перевозок черных металлов на экспорт в порт Новоросси-йск за январь-апрель 2018 года составил 3,9 млн т, что на 8,7% больше показателя января-апреля 2017 года. В порт Санкт-Петербурга доставлено 2,2 млн т черных металлов (+5,4% к январю-апрелю 2017 года), Владивостока — 877,4 тыс. т (+45,9%), Туапсе — 877 тыс. т (+15,3%).

Ускорились темпы спада погрузки строительных грузов: за январь-май снижение составило 1,3 п.п. по сравнению с январем-апрелем (-1,4% против -0,1%). По итогам мая погрузка строительных грузов снизилась на 700 тыс. т по сравнению с маем прошлого года. По мнению ИПЕМ,

столь существенный спад связан, в первую очередь, с завершением строительства моста на полуостров Крым, а также сдачей всех объектов перед Чемпионатом мира по футболу. Во внутреннем сообщении в январе-мае погрузка строительных грузов снизилась на 1,1%, а на экспорт снижение составило 25,1%.

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

123104, г. Москва, ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1.
 Тел.: +7 (495) 690-14-26.
 Факс: +7 (495) 697-61-11.
<http://www.ipem.ru/>

РЫНОК ОЖИДАЕТ РОСТА СПРОСА НА ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ

Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) совместно с ИС «Промышленные грузы» в рамках V ежегодной конференции «Эксплуатация и ремонт грузовых вагонов» провел опрос участников мероприятия, посвященный различным аспектам производства и обслуживания грузовых вагонов, а также перевозок грузов. Подавляющее число респондентов указали, что ожидают роста спроса на грузовой подвижной состав, в первую очередь – на полувагоны с нагрузкой 23 т/ось.

В структуре респондентов анкетирования основную долю (38,1%) составили представители операторов грузовых вагонов, 17,7% - вагоноремонтных предприятий, 11,1% - логистических компаний, 7,9% - грузоотправителей, 4,8% - вагоностроителей.

По оценкам ИПЕМ, за 1 квартал 2018 года цены на грузовые вагоны по сравнению с концом прошлого года выросли на 9,3 %, при этом рост цен на обычные полувагоны составил 28,7%, инновационные (25 т/ось) – 15,8%, зерновозы – 30,4%. Участники анкетирования

респондентов, меньше всего влияет на рост себестоимости производства грузовых вагонов.

При ремонте подвижного состава основными факторами, влияющими на себестоимость, респонденты назвали рост цен на комплектующие и снижение количества снижения качества б/у запчастей на рынке. При этом 98% респондентов отметили рост стоимости запчастей в текущем году, а 64% указали, что ее рост превышает 20% по сравнению с прошлым годом. Также 85% участников анкетирования фиксируют увеличение дефицита запчастей с начала текущего года. Дополнительно 77% респондентов указали, что их не удовлетворяет устанавливаемая сегодня стоимость услуг текущего отцепочного ремонта (ТОР).

Опрошенные ИПЕМ представители отрасли также отметили, что ожидают роста объемов железнодорожных перевозок грузов в среднем на 1,98% по сравнению с 2017-м годом.

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

123104, г. Москва, ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1.
 Тел.: +7 (495) 690-14-26.
 Факс: +7 (495) 697-61-11.
<http://www.ipem.ru/>

Результат анкетирования участников
V ежегодная конференция «Эксплуатация и ремонт грузовых вагонов» (18.04.2018)

Ожидается ли рост спроса на подвижной состав в течение текущего года



По мнению большинства участников анкетирования, рост спроса на грузовые вагоны сохранится и в этом году - такие ожидания отмечают у 84% респондентов. При этом больше всего представители отрасли ожидают роста спроса на обычные полувагоны с нагрузкой 23 т/ось (указали 26% участников) и зерновозы (21%).

указали, что основными факторами, влияющими на рост себестоимости производства подвижного состава, являются рост цен на металлы, прочие материалы и сырье и снижение количества б/у запасных частей на рынке. При этом изменение условий технического регулирования и рост фонда оплаты труда, по мнению ре-

СОСТОЯНИЕ ПРОИЗВОДСТВА И РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ: ВЗГЛЯД РЫНКА

Результат анкетирования участников
 V ежегодная конференция «Эксплуатация и ремонт грузовых вагонов» (18.04.2018)

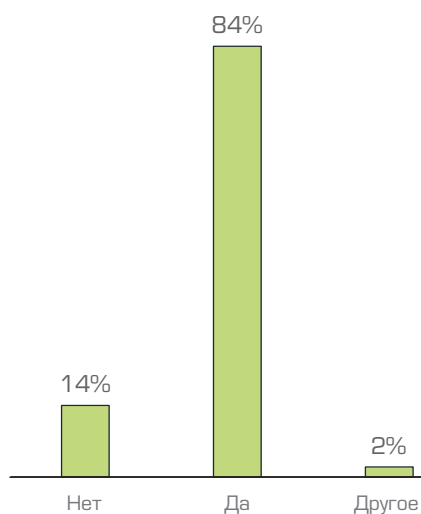
Структура респондентов




- 7,9% ■ Грузоотправители
- 11,1% ■ Логистические компании
- 38,1% ■ Операторы вагонов
- 4,8% ■ Производители вагонов
- 17,7% ■ Вагоноремонтные компании
- 21,0% ■ Прочие

Результат анкетирования участников
 V ежегодная конференция «Эксплуатация и ремонт грузовых вагонов» (18.04.2018)

Ожидается ли рост спроса на подвижной состав в течение текущего года



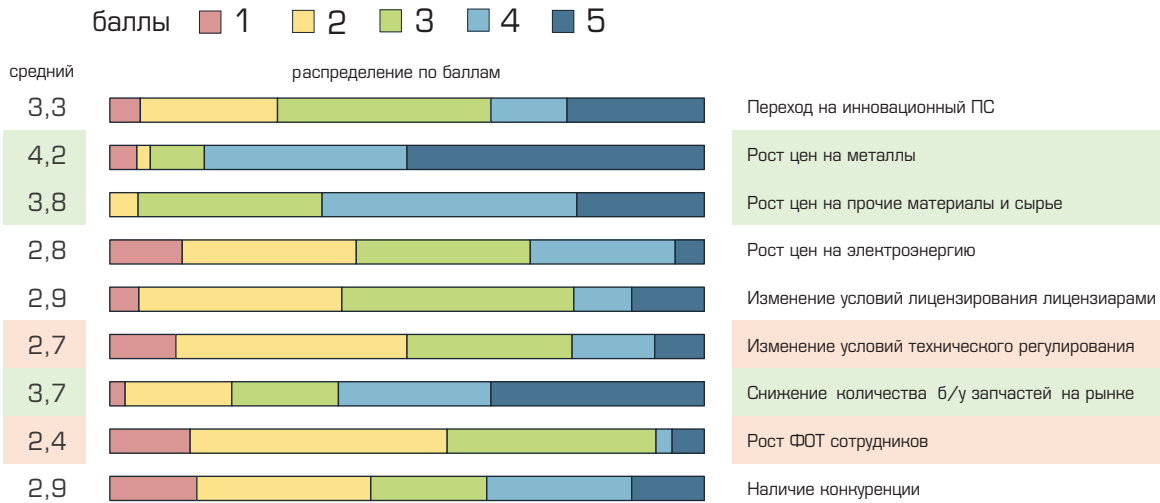
На обычные полувагоны		26%
На инновационные полувагоны		12%
На специализированные цистерны		5%
На платформы для лесоматериалов		13%
На фитинговые платформы		16%
На щеповозы		7%
На зерновозы		21%



Результат анкетирования участников
V ежегодная конференция «Эксплуатация и ремонт грузовых вагонов» (18.04.2018)

Основные факторы, влияющие на рост себестоимости
производства подвижного состава

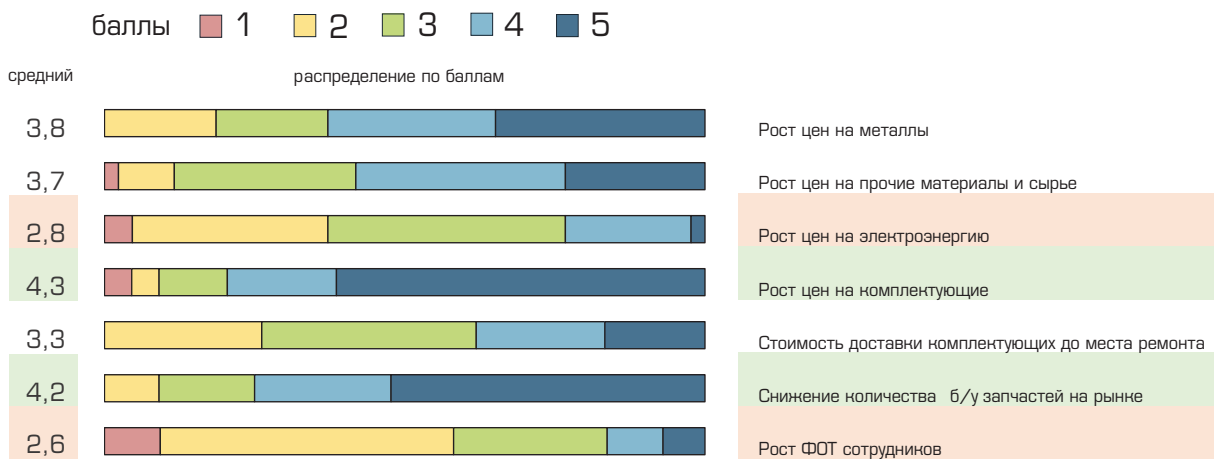
производство



Результат анкетирования участников
V ежегодная конференция «Эксплуатация и ремонт грузовых вагонов» (18.04.2018)

Основные факторы, влияющие на рост себестоимости
ремонта подвижного состава

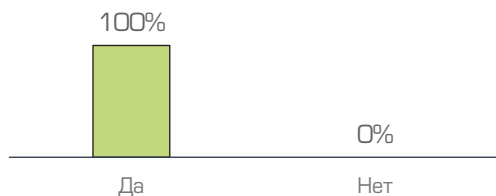
ремонт



Результат анкетирования участников

V ежегодная конференция «Эксплуатация и ремонт грузовых вагонов» (18.04.2018)

Повреждения жд подвижного состава при осуществлении перевозок



Процент повреждений	
при погрузке	29%
при выгрузке	40%
в пути следования *	31%

Основные узлы и детали, отказ которых встречается наиболее часто

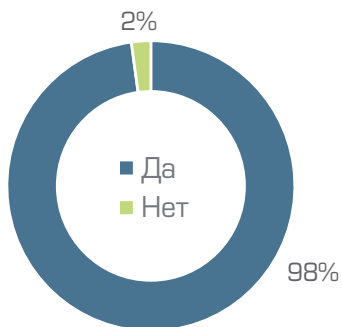
Буксовый узел	19,8%
Автотормозное оборудование	11,6%
Рама	2,3%
Тележка	11,6%
Кузов	11,6%
Колёсная пара	37,2%
Автосцепное устройство	5,8%
Другое	0,0%

*в том числе, в результате краши элементов вагонов

Результат анкетирования участников

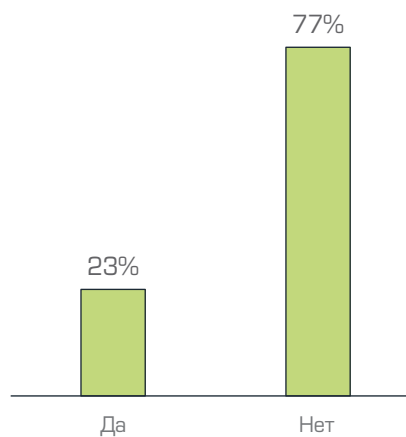
V ежегодная конференция «Эксплуатация и ремонт грузовых вагонов» (18.04.2018)

Наблюдается ли рост стоимости запчастей в текущем году



Да, до 5%	2%
Да, до 10%	18%
Да, до 20%	16%
Да, более чем на 20%	64%

Удовлетворяет ли текущая стоимость услуг по ТОР



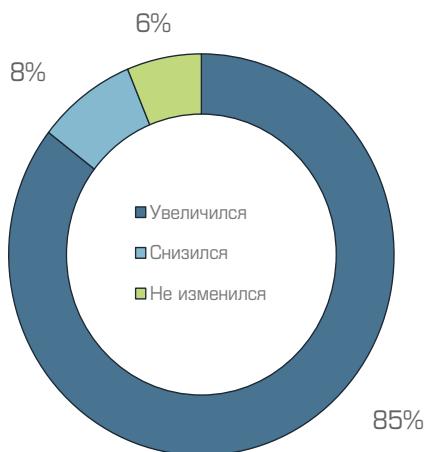
Результат анкетирования участников
 V ежегодная конференция «Эксплуатация и ремонт грузовых вагонов» (18.04.2018)

Объём перевозки грузов железнодорожным транспортом в текущем году

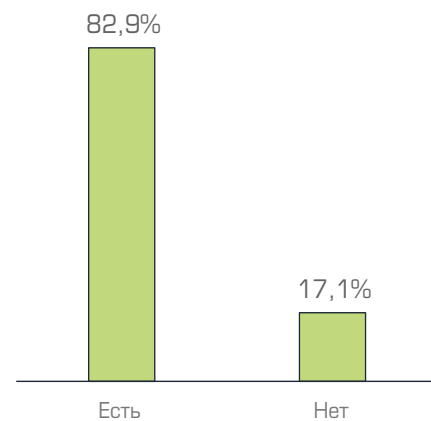


Результат анкетирования участников
 V ежегодная конференция «Эксплуатация и ремонт грузовых вагонов» (18.04.2018)

Изменился ли дефицит запчастей с начала текущего года



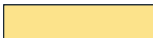




Необходимость вносить изменения в нормативно - правовую базу в сфере ремонта вагонов



Результат анкетирования участников

V ежегодная конференция «Эксплуатация и ремонт грузовых вагонов» (18.04.2018)

Что позволит повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта

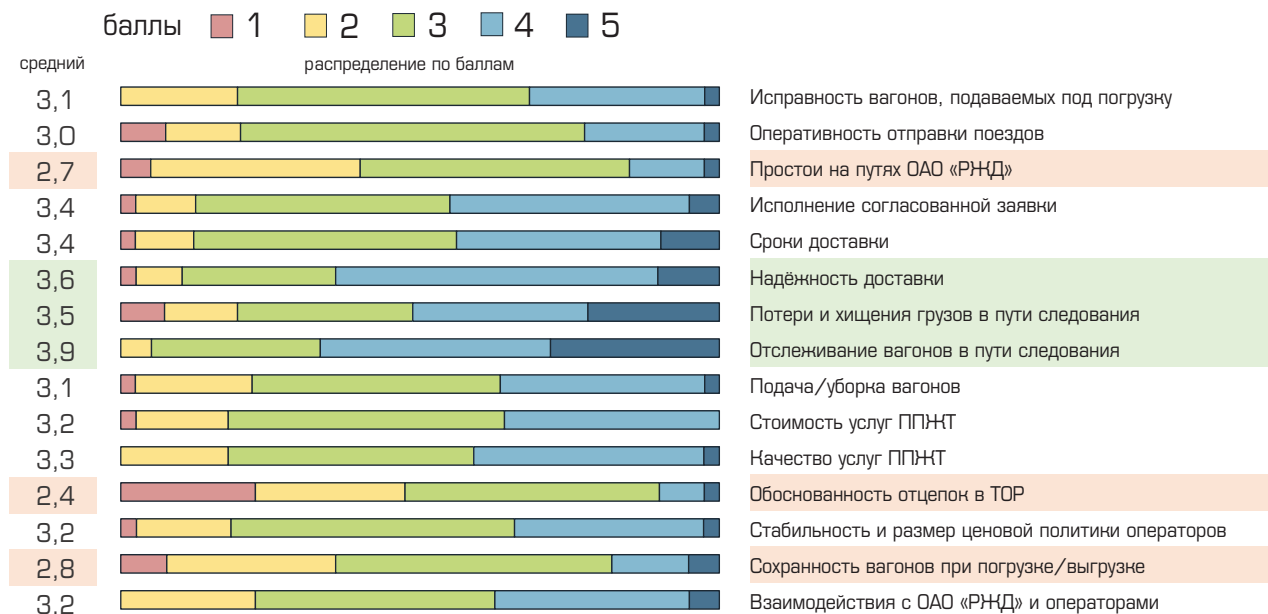
Индивидуальные решения в рамках тарифного коридора		27%
Скидки в рамках тарифного коридора без обязательного условия роста грузовой базы		11%
Применение максимальных скидок в рамках тарифного коридора		19%
Оптимизация процесса подачи/уборки подвижного состава на пути грузоотправителя/грузополучателя		37%
Прочее		5%

*в том числе, в результате кражи элементов вагонов

Результат анкетирования участников

V ежегодная конференция «Эксплуатация и ремонт грузовых вагонов» (18.04.2018)




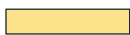
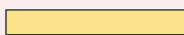


Качество работы железнодорожного транспорта по направлениям



Результат анкетирования участников

V ежегодная конференция «Эксплуатация и ремонт грузовых вагонов» (18.04.2018)

Первоочередные направления для улучшения качества услуг
 железнодорожного транспорта

Повышение качества очистки вагонов		11%
Проведение предварительной сортировки (отбраковки) вагонов перед погрузкой		13%
Установка оборудования для отслеживания груза в пути следования		12%
Изменение межремонтных пробегов отдельных узлов вагонов		22%
Изменение требований к размерам и значениям параметров бандажей колёсных пар		31%
Разработка новых моделей вагонов		7%
Другое		4%



RAILWAYMARKET.RU -
 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РЫНОК РОССИИ - СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
 ТОРГОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА

РОСТ ЭКСПОРТА ЗЕРНА ПОТРЕБУЕТ СУЩЕСТВЕННОГО УВЕЛИЧЕНИЯ ПАРКА ЗЕРНОВОЗОВ

Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) оценил влияние на вагоностроение потребности в зерновозах, которая возникнет в рамках определенной Президентом РФ цели по достижению 45 млрд долл. США экспорта продукции агропромышленного комплекса (АПК) к 2024 году. По оценкам Института, участникам рынка потребуется приобрести 22-24 тысячи зерновозов с суммарным объемом инвестиций на уровне 79-86 млрд рублей, чтобы обеспечить объемы экспортных железнодорожных перевозок зерна, предполагаемых Указом Президента РФ.

По оценкам Института, в 2017 году доля зерна в структуре российского экспорта продукции АПК составляла около 36% (7,4 млрд долл. США из 20,5 млрд). ИПЕМ ожидает, что за счет наращивания экспорта продукции переработки АПК доля зерна в структуре экспорта к 2024 году может снизиться и составить 25-30%, то есть 11,25-13,5 млрд долларов США.

ИПЕМ оценивает потребный парк зерновозов (с учетом пиковых нагрузок) для экспорта соответствующего объема зерна железнодорожным транспортом на уровне 10-12 тысяч единиц, что на 52-82% выше, чем парк зерновозов, требовавшийся для перевозки зерна на экспорт в пиковые периоды 2017 года (сценарная модель ИПЕМ учитывала, что железнодорожные перевозки будут осуществляться только зерновозами, которые являются наиболее эффективным способом его транспортировки). С учетом того, что за период 2018-2024 годов к списанию подлежат более 18 тыс. единиц находящихся в эксплуатации зерновозов (используются для перевозок и хранения зерна), общая потребность в закупке подвижного состава к 2024 году составит 22-24 тысячи зерновозов, что потребует от участников рынка 79-86 млрд рублей инвестиций. При этом лизинговая нагрузка на операторов грузовых вагонов дополнительно составит 70-100% от указанных объемов инвестиций.

По мнению Института, высокая стоимость новых зерновозов и предлагаемые условия лизинга на фоне роста погрузки зерна могут способствовать существенному росту стоимости услуг операторов. В то же время снятие ограничений, накладываемых приказом Минтранса России от 25.12.2015



№ 382 в части запрета эксплуатации немодернизированных грузовых вагонов, значительно снизит потребность в таких объемах закупок зерновозов.

По данным ИПЕМ, в 2017 году вагоностроительными предприятиями России произведено около 3 тысяч зерновозов. Основными производителями такого подвижного состава в РФ являлись АО «Тихвинский вагоностроительный завод» (59,2% от общего объема производства, входит в ПАО «НПК ОВК»), АО «Барнаульский ВРЗ» (23,1%), ОАО «Завод металлоконструкций» (14%) и АО НПК «Уралвагонзавод» (3,7%).

Однако ИПЕМ считает, что линейный рост экспорт зерна маловероятен. Минсельхоз России на фоне сложных погодных условий, создавших ограничения для посевных работ, уже консервативно оценивает урожай 2018 года на уровне 115 млн тонн, что на 15% ниже результатов прошлого года. ИПЕМ ожидает, что снижение урожая приведет к сокращению перевозок уже в этом году и дальнейшему спаду в 2019-м, так как переходящие запасы зерна сократятся.

«Главой государства поставлен достаточно амбициозный план наращивания экспорта агропромышленной продукции, в том числе зерна, - отметил генеральный директор ИПЕМ Юрий Саакян. - С учетом того, что ожидается рост экспортных перевозок и по другим товарным группам, целесообразно будет учесть возможный рост потребности в специализированном парке и специализированной инфраструктуре в стратегических документах, определяющих развитие транспорта, ОАО «РЖД» и агропромышленного комплекса России. Это позволит обеспечить стабильную работу вагоностроительных предприятий и формирование доступных финансовых условий приобретения подвижного состава для операторов вагонов».

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

123104, г. Москва,
ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1.
Тел.: +7 (495) 690-14-26.
Факс: +7 (495) 697-61-11.
<http://www.ipem.ru/>

ИПЕМ ОЦЕНИЛ ДОЛГОСРОЧНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ИЗМЕНЕНИЯ ПАРКА ВАГОНОВ И СЕБЕСТОИМОСТИ ИХ ПРОИЗВОДСТВА ДО 2025 ГОДА

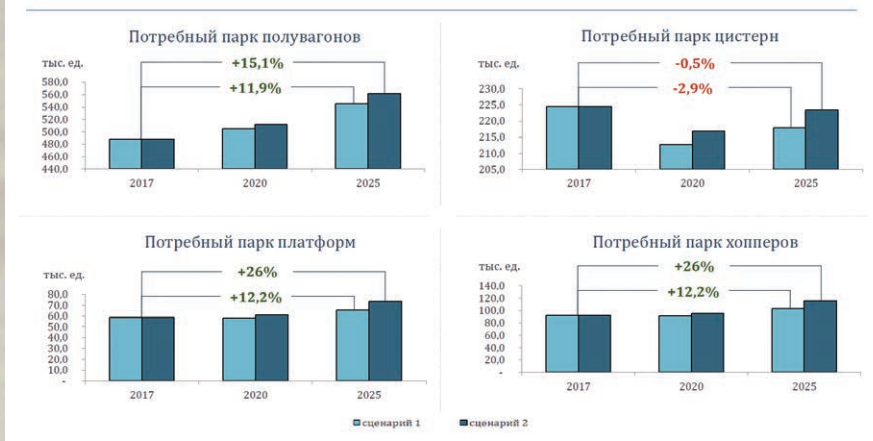
По оценкам Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), официальные долгосрочные прогнозы развития экономики России предполагают рост потребности в массовых видах грузовых вагонов, а также рост себестоимости их производства.

Соответствующие результаты расчетов ИПЕМ представил генеральный директор ИПЕМ Юрий Саакян на состоявшемся 23 апреля совместном заседании ряда рабочих органов РСПП, посвященном мерам обеспе-

чителю наблюдаемую несбалансированность работы российской транспортной системы и необходимость внедрения государственных инструментов управления транспортным балансом.

Института, себестоимость производства грузовых вагонов к 2025 году вырастет на 49,7-59,5%, при этом среднегодовые темпы роста себестоимости составят 5,2-6,1%, что выше показателей инфляции, заложенных в макроэкономических прогнозах (4,0%). При этом основные доли в структуре себестоимости грузового вагона, по оценкам ИПЕМ, составляют сырье и материалы (36%), комплектующие (28%) и общепроизводственные расходы (19%). В то же время себестоимость определяет только минимальную цену вагона, а ключевой фактор формирования рыночной цены - изменения спроса, определяемые рядом показателей: объемом грузоперевозок, состоянием рынка (дефицит или профицит), размером ставок операторов, темпами списания старых вагонов, долей долгосрочных контрактов и др.

Потребный парк грузовых вагонов будет расти



чения вывоза предъявляемых к перевозке грузов и принципам ценового регулирования межвидовой конкуренции на транспорте.

На основе двух сценариев, заложенных в разных версиях долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года, ИПЕМ оценил перспективный потребный парк различных видов грузового подвижного состава. Так, по оценкам ИПЕМ, потребный парк полувагонов к 2025 году может вырасти на 11,9-15,1% до 545-561 тысяч единиц, платформ и хопперов - на 12,2-26% до 65,4-73,4 тысяч и 102,9-115,6 тысяч единиц соответственно.

В то же время потребный парк цистерн к указанно периоду сократится на 0,5-2,9% до 223,4-217,9 тысяч вагонов. Такая отрицательная динамика связана с ожидаемым ОАО «РЖД» переключением нефтяных грузов на трубопроводный транспорт в связи с его активным развитием. В рамках заседания в РСПП гендиректор ИПЕМ Юрий Саакян также

К 2025 году прогнозируется прирост себестоимости грузовых вагонов в диапазоне 49,7-59,5%

Сценарий 1 предполагает рост себестоимости грузового вагона к 2025 году на **49,7%**, среднегодовые темпы роста - **5,2%**

Сценарий 2 предполагает рост себестоимости грузового вагона к 2025 году на **59,5%**, среднегодовые темпы роста - **6,1%**



ИПЕМ также оценил перспективы изменения себестоимости производства грузовых вагонов исходя из двух сценариев на основе ключевых макроэкономических документов - Прогноза долгосрочного социально-экономического развития РФ на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов, а также Прогноза на период до 2030 года. По оценкам

Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»
123104, г. Москва, ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1.
Тел.: +7 (495) 690-14-26.
Факс: +7 (495) 697-61-11.
<http://www.ipem.ru/>

ПОГРУЗКА ОАО «РЖД»: ТРЕНД НА РЕКОРД ЗА 10 ЛЕТ

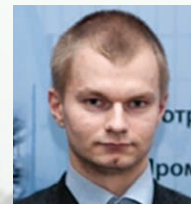
По данным ОАО «РЖД», погрузка по итогам января-апреля 2018 года составила 424,6 млн т (+3,4% к результату января-апреля 2017 года). Текущий объем погрузки является рекордным за последние 10 лет, уступая только результатам предкризисного 2007 года (434,2 млн т). В то же время наблюдается постепенное замедление темпов роста погрузки по сравнению с началом года, а апрель отметился значительным спадом погрузки строительных грузов.

Результаты апреля показывают сохранение тренда на незначительное замедление темпов роста погрузки. Так, по сравнению с итогами I квартала 2018 года темпы роста замедлились на 0,1 п.п., с январем-февралем – на 0,3 п.п.

Продолжает ускоряться темп роста погрузки каменного угля: по сравнению с I кварталом он ускорился на 1,2 п.п. до +4,8%. При этом, как и в прошлом году растет только погрузка на экспорт (+8,9% за I квартал 2018 к I кварталу 2017), во внутреннем сообщении фиксируется спад (-1,3%). Основной рост погрузки экспортного угля был отмечен в адрес портов Северо-Запада – 11,8 млн т (+9,5%), Дальнего Востока – 19,9 млн т (+2,9%), а также погранперехода Забайкальск (на границе с Китаем) – 1 млн т (рост в 1,9 раза). Наибольшие объемы угля отправляются потребителям Кипра, Японии, Великобритании, Китая, Польши и Турции. В ближайшей перспективе следует ожидать дальнейшего роста темпов отправок угля на экспорт, чему способствует девальвация курса рубля в апреле текущего года.

Замедляются темпы спада погрузки нефти и нефтепродуктов: по итогам 4 месяцев по сравнению с результатами I квартала они снизились на 0,5 п.п. (-1,2% против -1,7%). За январь-март во внутреннем сообщении погрузка увеличилась на 1,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, но экспорт просел на 4,9%.

Темпы роста погрузки зерна в январе-апреле 2018 года по сравнению с результатами I квартала увеличились на 3,5 п.п. до +45,6%. По итогам 4 месяцев погружено 9,8 млн т зерна – это рекорд более чем за 20 лет. Драйвером роста выступает экспорт: в данном направлении в январе-марте погрузка выросла на 64,6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Растут и внутренние перевозки зерна: по итогам квартала фиксируется рост +9,6%. По данным ФТС России, на 18 апреля в страны дальнего зарубежья экспортировано порядка 42,3 млн т зерна, что больше аналогичного периода прошлого сезона на 42%. Экспорт пшеницы с начала сезона составил порядка 33 млн т, ячменя – 4,7 млн т, кукурузы – 4,4 млн т, прочих культур – 280 тыс. т. В настоящее время в России формируется система поддержки экспорта продукции АПК на основе реализуемого Правительством РФ с начала 2017 года приоритетного проекта «Экспорт продукции АПК».



Александр Слободяник,
Руководитель отдела
исследований грузовых
перевозок ИПЕМ

Замедляются темпы роста погрузки лесных грузов: за январь-апрель они ниже результатов I квартала на 2,2 п.п. (+3,2% против +5,4%), что связано, в первую очередь, с исчерпанием эффекта «низкой базы» при экспорте. Так, во внутреннем сообщении по итогам I квартала погрузка выросла на 13,7% (к I кварталу 2017), а экспорт сократился на 0,5%. Объем выпуска бумаги и картона за I квартал 2018 года в целом по России превысил 2205 тыс. т, что на 3% больше аналогичного периода прошлого года. Отмечается незначительный спад по заготовке бревен хвойных пород (-0,7%), продолжает расти объем работ по заготовке древесины лиственных пород (+9,5%). Показатели по заготовке и вывозу топливной древесины выросли за рассматриваемый период на 1,8%. Отечественные производители продолжают наращивать производственные мощности по выпуску лесной продукции, а также ведут работы по привлечению иностранных инвесторов и увеличению охвата реализации продукции за пределами страны.

Наблюдается существенный спад объемов погрузки строительных грузов: в апреле погрузка сократилась на 0,8 млн т до 11,3 млн т по сравнению с апрелем 2017 года. Такой спад скорректировал темпы изменения погрузки с положительных на негативные: так, если за I квартал рост погрузки строительных грузов составлял +3%, то по итогам 4 месяцев весь рост был нивелирован и фиксируется спад на 0,1%. Стоит отметить, что по итогам января-апреля 2017 года также отмечался спад погрузки строительных грузов на 3,7%. По итогам I квартала значительный спад погрузки строительных грузов фиксируется на экспорт (-33,2%), во внутреннем сообщении наблюдается небольшой рост (+3,2%). Дополнительно за период январь-апрель с предприятий изготовителей цемента было отгружено на железнодорожный транспорт 6,6 млн т цемента, что на 4,1% ниже, чем за аналогичный период прошлого года.

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

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

Тел.: +7 (495) 690-14-26.

Факс: +7 (495) 697-61-11.

<http://www.ipem.ru/>

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.

РЖД-Партнер, № 24, декабрь 2007 г.

ЕСТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Зачем сохранять ситуацию, когда у нас из года в год большое количество ставок кочуют в виде исключительных? Надо просто принять решение, чтобы не нагружать никого лишней рутинной работой, а упростить всем жизнь и больше заниматься стратегией. Также мы хотели бы добиться установления диапазона изменения либо предельного уровня тарифов на перевозку грузов, где ОАО «РЖД» или железнодорожный транспорт в целом не имеет доминирования. То есть в условиях, когда нет возможности полностью либерализовать тариф, у регулятора есть нормативно закреплённая возможность установить предельно минимальный и/или максимальный его уровень. Кроме того, наши предложения в 2008 году будут касаться контейнеризованных грузов и крытых вагонов. То есть там, где у железнодорожного транспорта сложилась серьезная конкуренция с автомобильным, мы попросим регулятора дать возможность более гибкого установления тарифов на данный вид перевозок. Наконец, задача следующего года – выравнивание условий на перевозку грузов в контейнерах и при повагонной отправке. Мы достаточно долгое время развивали контейнерные перевозки и их стимулировали, но пришли к тому, что перевозка, условно говоря, угля в контейнерах гораздо дешевле, чем в полувагонах. Это, наверное, вещь не совсем адекватная. Но при этом хочу отметить, что любые наши предложения, связанные с изменением уровня тарифов на перевозку грузов в контейнерах в сторону увеличения, должны будут сопровождаться предложениями по развитию терминальной части данных перевозок. Именно неразвитость терминальных услуг и их завышенная стоимость являются, на наш взгляд, причиной, влияющей на уровень тарифов на перевозку. Вот часть вопросов, которые мы намерены инициировать в 2008 году.

Единственно возможное здесь решение – это либерализация, или расширение базы, для работы по рыночным, дерегулированным тарифам

– Вы упомянули про унификацию тарифов на порожний пробег. Как известно, в этом вопросе при конструировании Прейскуранта № 10-01 была введена дифференциация по грузам в целях достижения общего баланса ставок. Не будет ли так, что для тех грузов, где порожний пробег достигает 50%, стоимость перевозки очень сильно вырастет?

– Все на самом деле зависит от принципов и философии унификации. Если посмотреть с точки зрения реально сложившейся ситуации, то у нас 85% порожнего пробега полувагонов

Продолжение (начало в № 4 (49) – 5 (90))

– это пробег из-под грузов первого класса. Из-под второго и третьего класса вагоны порожняком, как правило, не идут. Все знают про ситуацию очистки, или отмывки, порожнего тарифа, когда, например, с Дальнего Востока полувагон либо загружается контейнером, либо подается под уголь, затем везет его, условно говоря, 100 км, а потом 4 тыс. км идет порожняком как будто из-под угля. Нам всем это хорошо известно. Те параметры, которые мы предлагали, исходят из того, что для первичного уровня унификации следует взять первый класс и соответственно чуть-чуть перенести разницу в тарифы на грузовой рейс для собственников во второй и в третий класс. Опять же это вопрос обсуждения, дискуссии, и проблема эта крайне непростая. Мы сейчас начали по ней консультации с крупнейшими собственниками. Понимая, что, с одной стороны, нельзя ломать сложившуюся структуру бизнеса, мы должны в этом плане быть прогнозируемым партнером с точки зрения наших решений. Но, с другой стороны, ситуацию все равно надо исправлять, ибо с каждым циклом регулирования тарифов она только усугубляется. Возможно, в наших дискуссиях с бизнесом и регулятором мы придем к тому, что изменения должны носить многоступенчатый характер. Но надо четко понимать, что такая проблема есть, и не делать вид, что ее нет.

РЖД ИНВЕСТОРУ – ДРУГ

– Недавно была принята Тарифная политика стран СНГ на 2008 год. Есть ли у вас какие-то новые идеи в области транзитных ставок?

– Вот вопрос столь же хороший, сколь и неблагодарный. Не дашь скидку, груз не поехал – виноват. Дашь, скажут, что зря, груз и так бы поехал – опять виноват. Во-первых, нам нужно очень четко позиционировать сейчас наши услуги в этой сфере, сориентироваться, где мы в транзите являемся конкурентоспособными, а где в принципе не являемся. То есть определить нашу целевую группу воздействия и сформировать для нее услугу. Во-вторых, необходимо действительно проанализировать те объемы, которые мы потеряли за последние 5 лет, быть может, из-за собственной пассивности, назовем это таким словом. После этого попробуем предложить нашим партнерам – прежде всего крупным компаниям или ассоциациям – вернуться на транзит через территорию Российской Федерации и соответственно сформировать согласованные условия сотрудничества. Очень надеемся или на оперативность Минтранса в рассмотрении наших предложений, или, что обоснованно, на передачу ОАО «РЖД» права самостоятельного установления транзитных тарифов. Надо отметить, что это нормальная практика для многих из наших соседей – делегировать полномочия по установлению транзит-

ных тарифов железной дороге.

– Если какой-то крупный грузовладелец обратится к вам с предложением инвестиций в инфраструктуру (например, станций в районе его интересов), готовы ли вы будете, в случае наличия такой правовой возможности, обсудить с ним вопрос предоставления тарифных скидок?

– Как инвестиционный инструмент, при наличии заинтересованности ОАО «РЖД» в данных объектах, мне такой механизм представляется вполне приемлемым. Но сегодня, к сожалению, нормативная база данную вещь сделать не позволяет. Мы говорим о том, что нам такая нормативная база нужна для того, чтобы мы могли действительно посмотреть и в принципе найти те разумные точки, те формы договоренностей, которые бы устроили и ОАО «РЖД», и грузоотправителя, и любого другого участника транспортного рынка, и, конечно, регулятора, если это касается регулируемой сферы деятельности.

– Сегодня многие грузовладельцы выражают опасение, что в связи с созданием Первой грузовой компании значительно вырастут тарифы на перевозку в частном парке, особенно в части низодоходных грузов, например угля.

– Я думаю, что руководство Первой грузовой компании лучше ответило бы на эти опасения, чем я. Единственно, хотел бы всех призвать: давайте подходить к этому вопросу с точки зрения простой экономической логики. Если есть спрос, значит, эти тарифы действительно могут несколько возрасти в части вагонной составляющей. Если этот спрос стимулирует в каких-то секторах государство (например, по добыче угля и перевозке его на огромные расстояния), то, видимо, оно должно найти и принять решения, устраивающие все стороны рынка в отношении их затрат. Мы же не можем вечно забивать все мыслимые и немыслимые издержки в регулируемый тариф и тупо его каждый год, а то и два раза в год индексировать. Это тот самый затратный путь, от которого старается увести железнодорожный транспорт проводимая сегодня правительством реформа. Единственно возможное здесь решение – это либерализация, или расширение базы, для работы по рыночным, дерегулированным тарифам. Ведь в чем проблема затратного подхода? Все решения, которые ФСТ принимала по повышению инвестиционной привлекательности частного вагона через увеличение вагонной составляющей, приводили к тому, что металлурги, а следом и вагоностроители увеличивали цены на свою продукцию, что тут же вело к снижению этой самой привлекательности. Пытаться обмануть рынок и экономику в целом – это бесперспективное в долговременном плане занятие. Эта ситуация решается только одним образом – увеличением предложения или снижением того анжотажного спроса, который сейчас есть на подвижной состав. Больше ничем. Но предложение можно увеличить, только запустив рыночные механизмы, связанные прежде всего с либерализацией цен и созданием конкуренции. Если бы можно было сделать как-то иначе, уж, конечно, давно бы сделали. Поэтому раз мы решили говорить о законах рынка и следовать им, то и давайте это делать, а не пытаться обмануть самих себя.

ИДЕИ ДЛЯ НОВОГО ПРЕЙСКУРАНТА?

– Евгений Федорович, есть информация, что в ОАО «РЖД» подготовлена некая концепция нового Прейскуранта № 10-01. Когда я попросил прокомментировать этот вопрос начальника управления регулирования транспорта ФСТ В. В.

Квитко, он с некоторым благородным негодованием наотрез отказался. Надеюсь, Вы не откажете нашим читателям в аналогичной просьбе?

– Я бы назвал это скорее не концепцией, а неким структурированным набором идей, сформулированных по итогам работы специально для этого созданного в РЖД временного творческого коллектива. Основная ведущая идея – это как раз то, о чем я говорил вначале: Прейскурант должен отражать собственно процессы реформирования, предоставлять равные условия для конкуренции, стимулировать переход от затратных методов тарифинации к рыночным и т. д. Речь идет в том числе и о тарифе на перевозку собственными поездными формированиями, на услуги инфраструктуры и др. При этом мы исходим из того, что тарифы на услуги локомотивной тяги не могут быть отдельным регулируемым видом деятельности. Но в целом этот проект, безусловно, нуждается в доработке. Я попал уже на последний этап работы этого творческого коллектива и увидел, что все-таки основная проблема, с которой мы столкнулись, это то, что все участники разработки преследовали разную идеологию. Ну а то, что ФСТ как регулятор фактически самоустранилась от участия в этой работе, конечно, не способствовало более качественному решению задачи, потому что работать в стол, как известно, никто желанием не горит.

Сейчас наши предложения направлены в Федеральную службу по тарифам, и мы ожидаем соответствующей реакции, или оценки: плюсов, минусов, вопросов, в общем – обратной связи на данный рабочий проект, для того чтобы мы могли эту работу продолжить дальше. Прейскурант № 10-01 безнадежно устарел, он сдерживает развитие рынка перевозок, его нужно совершенствовать, модернизировать, переделывать, менять, тут подойдет любой термин. А не делать вид, что все всех устраивает. На недавней конференции «ОАО «РЖД» на рынке транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» было совершенно правильно подмечено, что нынешняя система регулирования не устраивает ни ОАО «РЖД», ни транспортные компании, ни грузоотправителей, а значит, она должна быть модернизирована в возможно короткие сроки.

РЖД-Партнер, № 8, апрель 2008 г.

Я ДАЖЕ ПРОВОЦИРУЮ БИЗНЕС НА КРИТИКУ

Игорь Левитин, министр транспорта РФ

ЧЕЛОВЕК, КОТОРЫЙ ЕЗДИТ НА ЖЕЛТЫЙ

– Игорь Евгеньевич, если пользоваться транспортной терминологией, к какому типу людей Вы отнесли бы себя? К тем, кто ездит только на зеленый? в том числе на желтый? не пренебрегает и красным?

– К тем, кто иногда ездит на желтый, для того чтобы отрасль ездил только на зеленый.

– То есть Вы – человек рискованный?

– А так же и компромиссный, и прагматичный. Министру надо уметь решать вопросы в том числе и тогда, когда возможности для этого, казалось бы, уже исчерпаны, а ситуация не разрешается. Но транспортная отрасль несмотря ни на что должна развиваться, поэтому и здесь, и в целом по жизни надо идти и на конструктивные компромиссы, и на разумные риски.

– Ставили ли Вы себе уже с юности амбициозные задачи в смысле карьеры?

– Нет, о том, чтобы стать каким-то большим начальником, я, конечно же, не думал. Рос на юге, где степь да море. Все мальчишки, разумеется, мечтали о море. А меня почему-то тянуло к журналистике. После окончания школы я решил идти в военное училище, которое готовило военных корреспондентов. Однако в результате так получилось, что поступил в Ленинградское училище военных сообщений, где, тем не менее, сразу же пошел на курсы военкоров и занимался выпуском многотиражной газеты. Что касается каких-то лидерских задатков, то они, видимо, действительно были, потому что в школе меня избирали руководителем пионерской и комсомольской организаций, а потом, уже в армии, мне было доверено возглавить суд офицерской чести нашего коллектива. Надо сказать, что это было очень серьезно и товарищеского суда офицеры боялись больше, чем обычного взыскания. Но интересно заметить, у меня впоследствии не испортились отношения ни с кем из тех, кого мы судили за те или иные проступки. Значит, наш суд был, что называется, строг, но справедлив.

– За четыре года Вашей работы министром пресса была к Вам весьма лояльна. С чем Вы это связываете?

– (Смеется.) Видимо, журналисты чувствуют во мне своего брата! Ну а если серьезно, то мы стараемся не давать повода, чтобы наше министерство обвиняли в злоупотреблениях, разного рода закулисных маневрах или интригах. Мы открыты для прессы, для бизнес-сообщества, общественных организаций. Я часто встречаюсь с журналистами, всегда готов публично высказать свою позицию по любому интересующему общественность вопросу. Руководители министерства регулярно общаются с представителями бизнеса в форматах конференций и круглых столов. Садимся, свободно обмениваемся мнениями, говорим друг другу все то, что, может быть, слышать не всегда и приятно, но очень полезно. В прошлом году в Сочи мы открыли свою профессиональную площадку – Международный транспортный форум и выставку «Транспорт России». В мае этого года представители государственной власти, руководители регионов, бизнесмены, ученые, журналисты соберутся в Сочи уже во второй раз. Считаю, что для всех нас форум и выставка – это уникальная возможность предельно широко и всесторонне обсудить буквально все аспекты развития транспортного комплекса, представить перспективные проекты, увидеть узкие места в своей работе.

МНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО

– Вы работали в трех разных характерных средах: военной, коммерческой и политической. Где все-таки чувствовали себя комфортнее?

– Возможно, это уже связано с возрастом, но сегодня я с особым чувством вспоминаю свою армейскую жизнь, офицерские годы. Мы были молоды, все равны, были готовы решать поставленные задачи и т. д. Хорошее время! Когда я уже стал руководителем коллектива, конечно же, добавилось ответственности – за выполнение государственных задач, за коллектив. В бизнесе свои правила игры, и мне всегда говорили, что я слишком часто смотрю на проблемы с точки зрения государства, а в деловой среде нужно руководствоваться несколько иными критериями. Но для меня государственные интересы всегда были приоритетны. В то же время 4 года работы в правитель-

стве дали возможность понять и осознать то, что во многом не было видно из бизнеса, а именно: как на самом деле работает государственная машина, в чем заключаются издержки государственного управления, тормозящие деловую активность. К сожалению, все это присутствует, и прежде всего в нормативно-правовой базе. Между тем для развития транспортного бизнеса в первую очередь необходимо именно адекватное законодательство. Думаю, что в какой-то мере нам удалось здесь продвинуться вперед.

– Ваше назначение министром было довольно неожиданным для всех. А для Вас?

– И для меня тоже. За полгода до этого ОАО «Коломенский завод» посетил президент России. В этом мероприятии я, как член совета директоров завода, принимал участие. Не думаю, что это событие стало главным и определяющим для моего назначения, но, вероятно, это был один из тех кирпичиков, который лег в основу такого решения.

– Насколько, по Вашему мнению, повлияло в этом вопросе Ваше прошлое офицерство?

– Возможно, это обстоятельство явилось, скажем так, одной из составляющих. Определяющим же здесь было, думаю, то, что я работал в то время в бизнесе. Вероятно, для того, чтобы превратить транспортную отрасль из монопольной в конкурентоспособную и эффективную, на этом этапе нужен был человек, который знает и понимает особенности работы транспортного бизнеса. А офицерство послужило хорошим дополнением к этому.

ТРУДНОСТИ С ПРИОРИТЕТАМИ

– Демонопользовать отрасль может лишь человек с либеральным мировоззрением. Как у Вас проходил процесс, так сказать, перевода Ваших взглядов на рыночные рельсы? Ведь в военном училище в 70-е годы этому, как известно, не учили.

– Не скрою, для меня в свое время было очень непросто привыкнуть к мысли, что российская экономика должна перейти на рыночные условия, потому что наше поколение было когда-то «запрограммировано» в одном формате – Госплан, Госснаб, заявки, выполнение плана и т. д. Мы просто не знали других параметров функционирования экономики, как не видели своими глазами и совсем иного уровня развития сервиса. Наряду с этим, когда я пришел в бизнес, то четко для себя определил, что в перспективе не может быть такого развития транспортного бизнеса, как в 90-е годы. Транспорт – это несколько иное, нежели, скажем, нефтянка, металлургия или деревообработка. Транспортная инфраструктура должна поддерживаться и регулироваться государством. А бизнес должен иметь равный доступ к этой инфраструктуре. В этом смысле, к сожалению, был допущен ряд шагов, в результате которых произошел развал авиации и морского транспорта. И то, что железнодорожники не ринулись тогда сразу в пучину рыночных сценариев, позволило им сохранить отрасль. С другой стороны, почему железнодорожный транспорт переживает сейчас достаточно тяжелый период своего реформирования?

Почему железнодорожникам труднее, чем другим? Потому что рыночные принципы экономики в целом уже ушли вперед, и теперь монополии надо более активно реструктуризовать и подтягивать к ним. В целом же понять рыночные отношения мне помогала практика жизни и знание международного опыта. Я все-таки много поездил, когда был в бизнесе, и видел,

как развивается транспорт в других странах.

– Собираясь вчера к Вам из Санкт-Петербурга на интервью, я утром «рад» был узнать, что билеты в Москву есть только на один-единственный поезд, а на обратный путь их нет вообще – то есть совсем никаких. Я решил не делать хитрых звонков, а лететь обратно самолетом и взял достаточно недорогой билет (по цене купе) без всяких проблем, да еще и по безналу. Вы не считаете, что это – характерная иллюстрация работы железнодорожников, «сохранивших отрасль» и авиаторов, «разваленных» на почве рыночных сценариев?

– Ну я же и говорю, что реформирование железной дороги идет достаточно болезненно, и поэтому она просто-напросто теряет и грузы, и пассажиров. Авиаторы, а тем более автомобилисты, конечно, уже много «отобрали денег» у железнодорожников и будут отбирать дальше, потому что давно находятся в рынке. Они научились работать: умеют реагировать на спрос, могут доставить товар «от двери до двери» и т. д. У железнодорожников все это впереди. Тот факт, что нельзя купить билет из Москвы до Санкт-Петербурга, говорит как об отсутствии современного маркетинга, так и о проблеме новых пассажирских вагонов. И чем раньше мы создадим Федеральную пассажирскую компанию, которая будет оперативно реагировать на спрос, тем быстрее этот бизнес выстроится так, что не Вы будете бегать за билетами, а, наоборот, Вам их будут предлагать, чтобы Вы поехали поездом, а не летели самолетом.

– Трудно ли Вам было все это время работать с ОАО «РЖД»?

– Это им просто не повезло, что и я железнодорожник, и некоторые мои заместители тоже. Но было бы хуже, если бы мы всегда быстренько договаривались между собой. От наших дискуссий выигрывает прежде всего потребитель, население.

Правительство проводит реформу в интересах всех участников рынка. Поэтому я считаю, что хоть мы идем по запланированному пути и не так быстро, как это виделось в 2003 году, но, тем не менее, уверенно движемся вперед. У нас есть опыт реформирования других отраслей транспорта и реальная ситуация в этой сфере у наших соседей по СНГ и Европе.

ТЯЖЕЛЫЙ РЕШЕНИЕ

– Какие шаги на этом пути Вам давались сложнее всего? Думаю, не ошибусь, если скажу, что по Целевой модели рынка железнодорожных транспортных услуг, ведь Ваша изначальная позиция была намного радикальнее той, на которую потом пришлось согласиться.

– Вы правы, это было одно из самых трудных решений. Ведь, по сути, Целевая модель нас просто приостановила. Для того, чтобы мы еще раз все взвесили.

Дело в том, что на каком-то этапе мы стали по-разному понимать тот путь, по которому двигались в рамках реформирования. Компания по-своему, мы по-своему, а бизнес – вообще иначе. И Целевая модель дает нам возможность в течение 3 лет отработать те вопросы, которые предлагали участники перевозочного процесса. Поэтому, думаю, для экономики в целом неплохо, что мы не пошли по какому-то одному более радикальному варианту, а притормозили. Наиболее тяжело давалось решение по созданию Грузовой компании. Ведь я хорошо понимал, что дело не в ней или, скажем, в локомотивной составляющей тарифа, а в менеджменте самого ОАО «Российские железные дороги». Мы сегодня хорошо видим, что компания пока еще не готова

к тому, чтобы выполнять именно функции инфраструктуры, а хочет заниматься бизнесом так же, как и любая другая коммерческая структура. И это не их вина, это было заложено в Плане реформы. Поэтому Целевая модель даст нам время, чтобы показать менеджменту ОАО «РЖД», что железная дорога – это прежде всего инфраструктура и ее техническое состояние. А вот бизнес – это уже вопрос той операторской деятельности, которую мы вывели из ОАО «РЖД». Я благодарен правительству за поддержку того, что, согласно модели, это – не единственная компания. Помните, было такое предложение вывести порядка 500 тыс. вагонов в одну дочернюю структуру? Тогда бы мы получили серьезного монополиста. Уже сегодня на примере работы ОАО «ПГК» отчетливо видно, что по-хорошему нужно было вообще сразу делать три или четыре компании. Ведь понятно, как тяжело сегодня бизнесу конкурировать с созданной Первой грузовой компанией даже тогда, когда у нее в оперировании пока еще всего лишь несколько десятков тысяч вагонов. А если бы там был практически весь инвентарный парк, то мы бы тогда просто могли потерять и сам путь к конкуренции. Поэтому я считаю, что Целевая модель – хоть и тяжелое решение, но, тем не менее, оправданное.

– Вы полагаете, что теперь следует не затягивать с выделением Второй грузовой компании?

– Нет, по второй компании теперь необходимо очень внимательно все взвесить. Может быть, ее вообще даже и не следует выделять, а нужно просто продавать принадлежащий ОАО «РЖД» подвижной состав. Отдать его почти весь на рынок и оставить только для нужд обеспечения обороноспособности. При этом необходимо тарифами стимулировать покупку подвижного состава.

– В этой связи появляется такой правовой феномен, как перевозчик без вагонов. То есть получается, что старая законодательная база мешает проведению реформы и созданию эффективного рынка там, где это было бы уже вполне возможно сделать. Как Вы оцениваете эту ситуацию и ход выработки новых законов?

– Да, действительно, Целевая модель вступила в противоречие с действующей нормативно-правовой базой. Согласно той модели, которая следует из закона «О железнодорожном транспорте в РФ», у нас должно было быть много перевозчиков. Но ОАО «РЖД» не согласилось с тем, что у перевозчиков должны быть локомотивы. Поэтому было принято решение приостановить до конца третьего этапа реформы создание независимых перевозчиков, ограничившись пока формированием рынка операторов подвижного состава или поездных формирований. Но мне представляется очевидным, что в будущем у нас все же будут независимые перевозчики с локомотивами, и неважно, кому они будут принадлежать – самому перевозчику, лизинговой компании или «дочке» ОАО «РЖД». При этом сама компания должна стать прежде всего мощной и эффективной инфраструктурой. Опыт работы ПГК – показать нам целесообразность такого развития ситуации.

– То есть организационно-правовое разделение инфраструктурных и перевозочных функций ОАО «РЖД» в ближайшие годы все-таки, по Вашему мнению, может произойти?

– К концу третьего этапа должно быть принято решение по этому вопросу.

Продолжение следует.

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

Образец заполнения строчной рекламы:

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

Размеры модулей в мм:

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

1/8 полосы - 88x59, либо 180x28

1/4 полосы 88x122, либо 180x59

1/2 полосы - 180x122

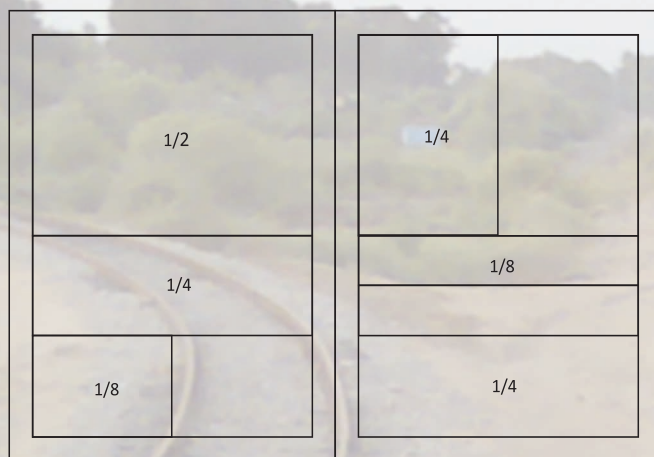
1 полоса - 180x250

Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.



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

Модульная реклама / статья			Бонус (строчная реклама)	Разработка модуля
Размер	Формат модуля, мм	Стоимость	Количество строк	Стоимость
1/8 полосы	88*59, 180*28	5'000	5	650
1/4 полосы	88*122, 180*59	8'750	10	750
1/2 полосы	180*122	15'400	20	850
Полоса	180*250	26'950	40 + перс. рассылка	950

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

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

При единовременной предоплате 2-х публикаций	СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ подробнее на стр. 40
При единовременной предоплате 3-х публикаций	
При единовременной предоплате 5-и публикаций	
При единовременной предоплате 10-и публикаций	

БАННЕРНАЯ РЕКЛАМА НА САЙТЕ

Сквозное размещение (на всех страницах сайта)
 Размер 140*60 (jpeg - статический, gif - динамический)
 Размещение в левом вертикальном блоке
 Разработка jpeg баннера от 400 руб, gif баннера от 1'500 руб
 Стоимость 5'000 руб./мес. (при единовременной оплате трёх месяцев, в четвертом размещении **бесплатно!**)

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

Электронные рассылки

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

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

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

1. Еженедельные рассылки

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

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

2. Персональные рассылки

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

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

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

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

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

3 месяца - скидка 10%

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

6 месяцев - скидка 15%

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

12 месяцев - скидка 20%		
Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
33'360	12 перс. рассылок	1 год еженедельных рассылок + 1 год в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
114'048	24 перс. рассылки	
161'568	36 перс. рассылок	
202'752	48 перс. рассылок	

СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ

СКИДКИ И ПОДАРКИ КРУГЛЫЙ ГОД!

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

Мы предлагаем:

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

БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка

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

При единовременной предоплате 3-х публикаций скидка 10%

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

При единовременной предоплате 5-и публикаций скидка 15%

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

При единовременной предоплате 10-и публикаций скидка 20%

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

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров!

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

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



13-16 ноября 2018

Москва, ВДНХ, пав. 75

При поддержке:



Организатор:



24-я
Международная
промышленная выставка

МЕТАЛЛ ЭКСПО'2018



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2018



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2018



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГМК
МеталлТрансЛогистик'2018

www.metal-expo.ru

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



Ежегодный
выставочный
аудит с 2006 г.

Генеральный
информационный партнер:

МС Металлоснабжение и сбыт

РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, АЛМАТЫ
КОНГРЕСС-ЦЕНТР RIXOS ALMATY

26-28 ИЮНЯ



8-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА

БИЗНЕС-МИССИЯ РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ
В РЕСПУБЛИКУ КАЗАХСТАН

EXPO-RUSSIA KAZAKHSTAN 2018

6-Й АЛМАТИНСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

*Цифровизация – новые возможности
для малого и среднего бизнеса*

Тематические разделы выставки: энергетика, нефтехимическая и газовая промышленность, горнодобывающая промышленность, металлургия, машиностроение, транспорт, строительство, телекоммуникации и связь, медицина и фармакология, образование, высокотехнологичные и инновационные отрасли, информационные технологии, агропромышленный комплекс



Организатор: ОАО «Зарубеж-Экспо»
Москва, ул. Пречистенка, 10 | +7 (495) 721-32-36
info@zarubezhexpo.ru | www.zarubezhexpo.ru

+7 (926) 524-97-47
+7 (777) 756-40-22