

# ДЕПО

8 (73) 2016

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

[www.depo-magazine.ru](http://www.depo-magazine.ru)

сентябрь

Производители железнодорожной продукции и услуг  
Подвижной состав, запчасти, ремонт  
Материалы и оборудование для ВСР  
Сопутствующие товары и услуги

стр. 1 - 6

стр. 8 - 13

стр. 15

стр. 17



Мониторинг состояния промышленности на основе индексов ИПЕМ Июль 2016 Основные выводы

стр. 19 - 24

Грузовой железнодорожный транспорт России в 2010-2015 гг.  
(аналитический доклад) - продолжение. Начало в № 6 (71)

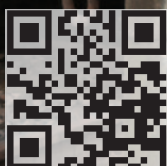
стр. 26 - 35

Грузовое вагоностроение: динамика, основные проблемы и риски отрасли

стр. 37

Железные дорожники о себе и реформах

стр. 39 - 40



16+

Соорганизатор



# ЮБИЛЕЙНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

30 ноября – 2 декабря 2016  
Комплекс «Гостиный Двор», Москва



Реклама

Партнер



ОАО «РЖД»

Спонсор



Спонсор



Генеральные информационные партнеры



Официальная  
газета



Организатор



TRANSWEEK.RU

+7 (495) 988 18 00  
info@transweek.ru

**МОДЕРНИЗИРОВАННЫЕ ТЕПЛОВОЗЫ ТЭМ2-УГМК И ТГМ4Б-УГМК**

**АО «Шадринский автоагрегатный завод» оказывает услуги по модернизации маневровых тепловозов. Возможности предприятия в этом направлении были презентованы специалистам российских компаний на конференции, которая состоялась 28 июля в г. Шадринске Курганской области.**

**Конференция**

Проект по глубокой модернизации тепловозов был реализован на Шадринском автоагрегатном заводе — предприятии машиностроительного комплекса Уральской горно-металлургической компании (УГМК) в 2014 году совместно с компанией Woodward-Mega (Венгрия). Сегодня АО «ШААЗ», которое на протяжении 75 лет занимается производством автомобильных компонентов, развивается еще и как предприятие железнодорожного машиностроения.

Участникам конференции - специалистам горно-добывающих и перерабатывающих предприятий - рассказали, что основными целями модернизации локомотивов на ШААЗе являются существенное сокращение эксплуатационных затрат, повышение производительности и коэффициента технической готовности тепловоза. Также значительное внимание уделено безопасности эксплуатации, улучшению условий труда локомотивной бригады.

- Изначально проект модернизации маневровых тепловозов был ориенти-

рован на обновление локомотивного парка предприятий Уральской горно-металлургической компании. Сегодня мы также готовы к выполнению заказов сторонних компаний, где эксплуатируются тепловозы этих серий, - обозначил цель проведения конференции зам. технического директора «УГМК-Холдинг» Сергей Бычков. (фото1)



рован на обновление локомотивного парка предприятий Уральской горно-металлургической компании. Сегодня мы также готовы к выполнению заказов сторонних компаний, где эксплуатируются тепловозы этих серий, - обозначил цель проведения конференции зам. технического директора «УГМК-Холдинг» Сергей Бычков. (фото1)

Генеральный директор АО «ШААЗ» Андрей Попов подчеркнул остроту актуальности темы модернизации промышленного железнодорожного транспорта в России в свете скорого вступления в силу Технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава». (фото2)

- В отличие от капитальных ремонтов, продлевающих срок службы локомотива,

**Конструктивные особенности**

Заместитель технического директора по модернизации тепловозов АО «ШААЗ» Александр Папировский рассказал, что в связи с выходом новых нормативных документов изменились требования к параметрам, которые старые машины не обеспечивают. При модернизации на Шадринском автоагрегатном заводе эти требования учтены и обеспечены. Результаты эксплуатации модернизированных тепловозов ТЭМ2-УГМК и ТГМ4Б-УГМК на горно-металлургических предприятиях подтвердили правильность выбора заложенных в конструкцию основных решений. Прежде всего, это применение современного экономичного дизеля, электрической передачи переменного-постоянного тока, микропроцессорной системы управления, регулируемых электрических приводов

вспомогательных агрегатов. (фото3)

Преимуществом модернизированных тепловозов является наличие дополнительной дизель-генераторной установки, которая обеспечивает функционирование цепей управления и освещения тепловоза, зарядку аккумуляторной батареи, работу независимого жидкостного отопителя и бытовых устройств в кабине машиниста при остановленном основном двигателе. Это позволяет существенно сократить общий расход топлива, снизить количество вредных выбросов, а также уменьшить расходы на обслуживание.

Видимость с рабочего места машиниста значительно улучшена благодаря понижению уровня крыши капотов.

- При проведении модернизации все расположенные на главной раме узлы и

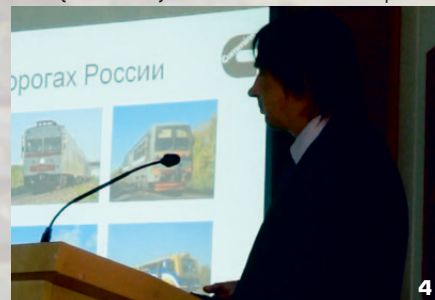
агрегаты, включая кабину и элементы кузова, демонтируются и заменяются новыми, - отметил Александр Папировский.

- Конструкция тележек не изменяется, производится только их ремонт, рама усиливается для продления срока службы тепловоза. На нее устанавливаются новые агрегаты, кузова и кабина, которую в виде готового модуля поставляет «НПО автоматики» (г. Екатеринбург). Дизель и генератор устанавливаются на поддизельную раму, которая крепится к раме на 16 виброопорах. Применение виброопор позволяет свести к минимуму вибронгрузки, передающиеся от дизеля к раме тепловоза. В проекте ТГМ4Б-УГМК дизель также установлен на поддизельной раме, которая крепится к основной раме через виброопоры. Завершающий этап — подключение всех узлов и агрегатов к системе управления, реостатные и пробеговые испытания, на которых могут присутствовать заказчики.

**Двигатели Cummins**

Поставщиком дизель-генераторов для тепловозов ТЭМ2-УГМК и ТГМ4Б-УГМК является компания Cummins. Ее представитель Дмитрий Мамин отметил, что американский производитель двигателей насчитывает 100-летнюю историю и является на сегодня крупнейшим в мире. С 2012 года Cummins поставляет двигатели для отечественных маневровых тепловозов. (фото4)

Тепловоз ТЭМ2-УГМК оснащен двигателем Cummins QST30 мощностью 1200 л.с. (895 кВт). Это 4-тактный 12-цилин-



дровый V-образный двигатель с турбонаддувом и промежуточным охлаждением наддувочного воздуха. На тепловозе ТГМ4Б-УГМК применяется двигатель QST30 мощностью 850 л.с. (635 кВт).

Наличие электронной системы управления позволяет добиваться оптимальных показателей работы двигателя при различных режимах нагрузки, а усовершен-

ствованная электроника обеспечивает непрерывный контроль большого числа параметров работы двигателя.

В целом, по словам разработчиков, двигатель имеет современную и надежную конструкцию, позволяющую исключить необходимость выполнения каких-либо ремонтных или регулировочных работ, связанных с полной либо частичной разборкой двигателя, в период до проведения его переборки. Также до первой переборки не требуется замены деталей и узлов двигателя за исключением сменных фильтроэлементов систем смазки, охлаждения и топливной системы. Срок службы дизеля до переборки – не менее 30 тыс. часов.

Экономить значительные средства позволяет и применение удлинённых интервалов замены масла. Анализ данных



для определения рабочего интервала замены и сокращения эксплуатационных издержек двигателя осуществляет компания Valvoline, партнер Cummins в части моторного масла. По данным специалистов компании, наработка масла до замены на четырех модернизированных тепловозах сегодня достигла 1100 часов.

Как подчеркнул начальник отдела содержания транспортных средств «УГМК-Холдинг» Олег Калинин, при выборе поставщика дизельного двигателя в пользу Cummins говорило и наличие развитой сервисной сети на территории России среди всех иностранных производителей дизелей, поставляющих продукцию на отечественный рынок. Также немаловажным критерием является цена. В стоимости модернизированного тепловоза «доля» двигателя составляет порядка 10%, это в 1,5-2 раза ниже, чем у производителей аналогичных агрегатов: американской Caterpillar и немецкой MTU. (фото5)

#### Гидропередача Voith Turbo

Тепловозы серии ТГМ4Б-УГМК оснащаются гидропередачей производства немецкой компании Voith Turbo. Среди основных преимуществ агрегатов представитель компании Вячеслав Попов отметил высокую надежность, низкие расходы на обслуживание и ремонт и долговременное обеспечение запчастями,

в том числе гидропередач, уже снятых с серийного производства. (фото6)

Сегодня гидропередачи Voith мощностью от 250 до 1400 кВт применяются на маневровых, маневрово-вывозных и магистральных тепловозах, производимых в Европе. В России компания реализует два крупных проекта: выпуск магистральных тепловозов ТГ16М на Людиновском тепловозостроительном заводе и модернизированных ТГМ4Б-УГМК на Шадринском автоагрегатном заводе.

Тепловоз ТГМ4Б-УГМК оснащен гидропередачей L4r4 мощностью 1050 кВт и диапазоном от 1400 до 2500 об/мин. Конструкция гидропередачи не имеет сальников, что исключает подтеки масла. Благодаря автоматической бесступенчатой регулировке силы тяги

и переключения скорости локомотивы отличаются плавным ходом. До первого капитального ремонта (через 30 тыс. моточасов) обслуживание гидропередачи сводится к замене фильтров и масла. Расчетный срок эксплуатации 120 тыс. моточасов. При эксплуатации 8 часов в день это почти 40 лет.

#### Генератор и система управления

Характеристики генератора модернизированных тепловозов адаптированы под требования российских нормативных документов. Как рассказал специалист компании Woodward-Mega Томаш Чиха, тяговый агрегат типа ITAG-900/175 состоит из размещенных в одном корпусе тягового и вспомогательного генераторов, встроенной выпрямительной установки и вентилятора охлаждения агрегата с индивидуальным приводом. Техническое обслуживание генератора сводится к добавлению смазки для подшипников через 1500 наработанных часов. (фото7)

На тепловозах ТЭМ2-УГМК и ТГМ4Б-УГМК применяется микропроцессорная система управления, которая обеспечивает:

- управление запуском и остановкой дизеля, статическим преобразователем, контакторами силовых цепей, охлаждающим устройством, компрессором;
- регулирование частоты вращения коленчатого вала дизеля, мощности тягово-

го генератора, частоты вращения валов электродвигателей приводов вспомогательных агрегатов;

- защиту дизеля, тягового агрегата и тяговых электродвигателей,
- защиту от боксования,
- обработку сигналов от тормозной системы, системы бдительности и пожарной сигнализации, контроль сопротивления электрических цепей;
- измерение тока и напряжения в силовых и вспомогательных цепях, частоты вращения коленчатого вала дизеля, температуры горячего и холодного контуров системы охлаждения;
- считывание данных из системы управления двигателем (давление в системах дизеля, наличие и вид неисправностей, наработка в моточасах и т.д.;

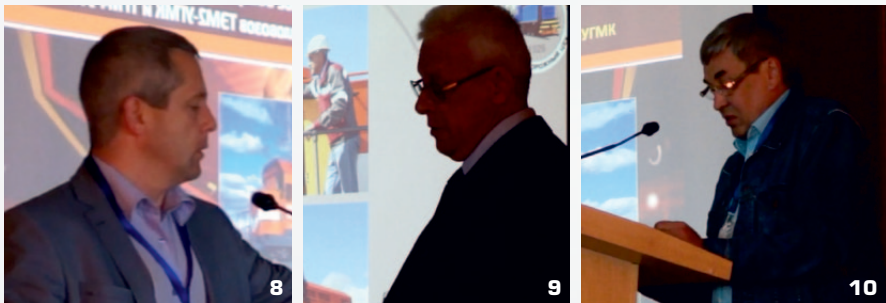
Данные о состоянии агрегатов и систем тепловоза выводятся на многофункциональные дисплеи, расположенные в кабине машиниста. Также они фиксируются в памяти данных о работе агрегатов и систем тепловоза, что при необходимости делает возможным их передачу на внешние серверы. В целом, применение общей коммуникационной сети позволяет существенно сократить количество используемых проводов и кабелей.

#### Сервисное обслуживание

С целью повышения степени удовлетворенности потребителей и организации бесперебойной эксплуатации модернизированных тепловозов АО «ШААЗ» предлагает услуги по проведению сервисного обслуживания и постгарантийному ремонту. Как рассказал директор по качеству АО «ШААЗ» Владимир Мануйлов, для этого с предприятиями, эксплуатирующими модернизированные тепловозы, заключаются договоры на сервисное обслуживание. Для реализации договорных обязательств АО «ШААЗ» обладает штатом обученных специалистов, а также необходимой материальной и технической базой. Срок прибытия специалистов для выполнения работ составляет не более 5 рабочих дней после получения заявки. (фото8)

В перечень услуг по сервисному обслуживанию узлов и агрегатов тепловоза входит проведение ТО и внеплановых ремонтов в случае возникновения технических отказов. При необходимости привлекаются специализированные организации, АО «ШААЗ» имеет договоры с поставщиками основных узлов и агрегатов.

Организация сервисного обслуживания силами АО «ШААЗ» позволяет проводить своевременное техническое обслуживание, а также избавляет эксплуатирующие организации от необходимости содержать



большой штат ремонтных работников и дополнительную техническую и материальную базу.

#### Практика – критерий истины

Экономичность, простота в обслуживании, повышенная безопасность - все эти характеристики модернизированных тепловозов уже подтверждены на практике. На сегодня модернизацию на базе АО «ШААЗ» прошли 25 локомотивов, принадлежащих предприятиям УГМК. Специалисты компаний, где модернизированные тепловозы эксплуатируются от одного года до двух лет, отмечают значительное (более, чем на 30%) снижение расхода топлива по сравнению с серийными тепловозами, повышение производительности, улучшенные условия труда локомотивных бригад.

- В апреле 2015 года на предприятие поступил первый модернизированный тепловоз ТГМ4Б-УГМК, сейчас их уже четыре, - рассказал начальник железнодорожного управления АО «Уралэлектромедь» Вадим Дуванов. - Специфика работы маневрового тепловоза на предприятии такова, что почти 80% времени он проводит на холостом ходу. Если под полной нагрузкой тепловоз расходует 52 литра топлива в час, то на холостом ходу - только 4 литра. В этом случае очень важным является наличие дополнительной ДГУ, которая позволяет не гонять основной дизель при остановках тепловоза. Анализ затрат показал, что на эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт тепловоза ТГМ4Б до модернизации предприятие тратило 1797 тыс. рублей в год, после модернизации - 735 тысяч рублей в год. (фото9)

СOLIDНУЮ экономию отметили и специалисты УГМК «Кузбассразрезуголь», в адрес которой был отправлен самый первый модернизированный на ШААЗе ТЭМ2. Сегодня на угольных разрезах Кузбасса работают уже пять модернизированных тепловозов, а до конца 2016 года их количество увеличится до девяти.

- Первый тепловоз ТЭМ2-УГМК за два года наработал 13 тысяч моточасов, вы-

полняет большой объем маневровых работ, нареканий со стороны локомотивных бригад к нему нет, - отметил начальник управления железнодорожного транспорта УГМК «Кузбассразрезуголь» Василий Альбоцкий. - В течение двух лет мы ведем сравнительный анализ затрат на содержание тепловоза ТЭМ2 до и после модернизации. Оба работают в одинаковых условиях. Расход топлива на модернизированном тепловозе снизился на 41%, расход масла - на 18%. Машинисты, а это, как правило, люди в возрасте, радуются, что хотя бы на пенсии или ближе к пенсии поработают в комфортных условиях. Обновленный тепловоз отличается улучшенным обзором, удобной кабиной, в которой есть кондиционер, холодильник, микроволновая печь. Отсутствует вибрация, так как двигатель и компрессор работают практически бесшумно. Люди видят, что руководство заинтересовано в улучшении условий их труда, и ШААЗ в этом процессе для нас, конечно, большой помощник. (фото10)

#### Проект развивается

По завершению докладов участники конференции переместились в цех модернизации тепловозов, где смогли воочию увидеть все этапы преобразования машины, а затем и готовый результат. Гостям предложили осмотреть модернизированные тепловозы ТЭМ2-УГМК и ТГМ4Б-УГМК и провести небольшой тест-драйв на заводских путях. (фото11,12)

- Удивлены увиденным на ШААЗе. Современный цех, квалифицированные специалисты, которые исчерпывающе от-

ветили на все наши вопросы, - поделился впечатлениями начальник железнодорожного цеха Челябинского трубопрокатного завода Евгений Киселев. - Парк ЧТПЗ сегодня насчитывает 13 локомотивов, практически все нуждаются в продлении нормативного срока службы. Особенно изношены маневровые тепловозы. Сейчас появилось понимание, куда мы обратимся, если будем принимать решение о модернизации. Приятно, что такую технику производят на Урале.

В заключение организаторы и участники конференции обсудили проблему обновления промышленного тепловозного парка, которая сегодня остро стоит на многих предприятиях, в том числе с точки зрения стоимости модернизации или приобретения новой техники. Также специалисты АО «ШААЗ» отметили, что несмотря на отработанную технологию модернизации тепловозов, процесс этот не является завершенным. Проект растет и развивается, появляются новые возможности и технические решения. По согласованию с заказчиком тепловозы ТЭМ2-УГМК и ТГМ4Б-УГМК могут быть оборудованы системой гребнеобслуживания, радиостанцией, дополнительными устройствами безопасности и контроля бодрствования машиниста.

Новые возможности для выполнения сторонних заказов появятся после сертификации модернизированных тепловозов на соответствие Техническому регламенту Таможенного союза. В 2016 году модернизированный тепловоз ТЭМ2-УГМК пройдет сертификационные испытания на соответствие Техническому регламенту Таможенного союза ОО1—2011 г. «О безопасности железнодорожного подвижного состава». Осенью 2016 года на сертификационные испытания будет отправлен тепловоз ТГМ4Б-УГМК. В развитие проекта АО «ШААЗ» планирует освоить модернизацию тепловозов серии ТГМ6, а также сборку новой модели тепловоза на базе новых, не модернизированных, рам и тележек.



# 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

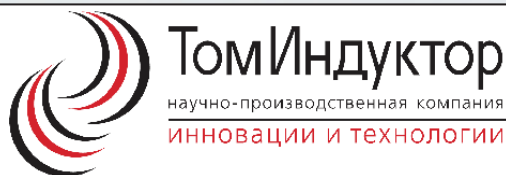
ТЕЛ.: +7 (341) 257-09-80, ДОБ. 103

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

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

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

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



**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**



ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"  
 127422, г. Москва, ул. Костякова, д. 12, стр. 2  
 +7 495 411-6004, info@e-eng.ru, www.e-eng.ru



**Производитель широкого ассортимента высокотехнологичного промышленного оборудования, инструмента и приспособлений.**

- Оборудование для текущего ремонта вагонов
- Оборудование для вагонсборочного цеха
- Оборудование для колесно-тележного цеха
- Кантователи и подъемно-поворотные устройства



**ООО "ТехноКом-М"**

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

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

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 БУКСОВЫХ (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-HRP	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	Чертеж	Ед. изм.	Цена без НДС (руб.)	Компания	Телефон
Рукава	1А-9ДГ94.9спч	шт	495,86	ООО "ТехноКом-М"	+7 (910) 656-06-70
Рукава	С425.50.72спч	шт	601,96	ООО "ТехноКом-М"	+7 (910) 656-06-70
Седло вып клапана	Д49.78.52-01	шт	2 200,00	ООО "ТехноКом-М"	+7 (910) 656-06-70
Клапан выпускной	11Д40.84.1спч4-4	шт	2 600,00	ООО "ТехноКом-М"	+7 (910) 656-06-70
прокладна КРАБ	M1698.02.100	шт	230,00	ООО "ТехноКом-М"	+7 (910) 656-06-70



**8-11**  
**ноября**

Москва, ВДНХ, павильон 75



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

8-я Международная выставка  
металлопродукции и металлоконструкций  
для строительной отрасли

# **МЕТАЛЛ СТРОЙ ФОРУМ'2016**

[www.metal-expo.ru](http://www.metal-expo.ru)



Генеральный информационный партнер:  
специализированный журнал  
«Металлоснабжение и сбыт»

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



Российская Федерация  
 Саморегулируемая организация  
 Союз Участников Железнодорожного Рынка



## Общество с ограниченной ответственностью «СЫСЕРТСКОЕ ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО»

- Ремонт подвижного состава с продлением срока службы
- Модернизация подвижного состава
- Сервисное обслуживание и оформление выезда на пути ОАО «РЖД»
- Независимая экспертиза и технический аудит ж/д хозяйства
- Оценка ущерба при авариях, крушениях
- Юридическая консультация в сфере «ж/д законодательства» и представительство в судах и органах государственной власти
- Обучение и повышение квалификации по профессиям связанным с ж/д транспортом
- Аренда тепловозов



Модернизированный тепловоз ТГМ-4

624021, Свердловская обл., г. Сысерть, ул. Челюскинцев 16, строение 1.  
 Тел./факс (343) 380-10-19(27), e-mail: Sis-loc-depo@yandex.ru, www.slrd.ru

Наименование услуги	Компания	Телефон
НР, ТР-3 тепловоза ТГМ-6	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
НР, ТР-3 тепловоза ТГМ-4	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
НР, ТР-3 тепловоза ТЭМ-2 (ремонт дизеля на заводе-изготовителе, ремонт электромашин в объеме ТР-3)	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
НР, ТР-3 тепловоза ТЭМ-2 (ремонт дизеля на заводе-изготовителе, ремонт электромашин в объеме НР)	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
Капитальный ремонт УГП 750/202 (УГП 1200/212)	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
Капитальный ремонт дизеля 6ЧН 21/21 (211Д), 8ЧН 26/26 (ЗАБД49), 8ЧН 26/26 (7-6Д49)	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
Капитальный ремонт дизеля Д6, Д12	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
Капитальный ремонт компрессора ПК -5/25 (ПК 35, ВП 3,5/9, КТ 6)	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
Капитальный ремонт турбокомпрессора ТН-23С-01 (ТН-18-02)	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
Полное освидетельствование к.п. ТГМ-4 (6) со сменой элементов без ремонта бунс:	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
-Замена центров	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
-Замена центров и осевой шестерни	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
-Замена осевой шестерни со сменой подшипников	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
НР, ТР-3 экипажа ТГМ-4(6)	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
НР, ТР-3 экипажа ТЭМ-2 (ремонт ТЭД в объеме НР)	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
Переформирование колесных пар ТЭМ-2 без ремонта бунс:	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
-смена бандажей	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
-смена бандажей и осевой шестерни	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
-замена осевой шестерни	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
Ревизия бунсовых узлов одной колесной пары 1 и 2 объема	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
НР, ТР-3 ТЭД (ЭД-107А и ЭД118)	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)
ТР-1, ТО-3 тепловозов ТГМ-4(6), ТЭМ-2	ООО "Сысерстское локомотивное депо"	(343) 380-10-19(27)



## 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) 76-50-90, 76-50-52, 76-51-74, 76-50-88 E-mail: ezem@mail.ru. сайт: www.ezem.kz

### ПОЧЕМУ ВАШ ВЫБОР МЕСТА 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.



## **КОМПАНИЯ «АВАНТ-ТОРГ» ПРЕДЛАГАЕТ:**

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

ООО "Авант-торг"

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

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

E-mail: [avant-torg@bk.ru](mailto:avant-torg@bk.ru)

Наименование	Чертеж	Ед. изм.	Цена (руб)	Компания	Телефон
Кран	4314	шт	850	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран	4300	шт	600	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран	4303	шт	1 400	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран	4200	шт	750	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран	4301	шт	850	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран	4302	шт	700	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран	4308	шт	1 400	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран	4313	шт	1 700	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран	254	шт	8 000	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран машиниста	394, 395	шт	13 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Клапан	Э155	шт	1 950	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
ЗПК		шт	850	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Рукава	P17	шт	750	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Рукав	369А	шт	1 500	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
КЛУБ (БИЛ, БЭЛ)		шт	по договоренности	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Манипулятор от АГД б/у		шт	100 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Форсунка АГС	8К.09.00.00-4К	шт	6 500	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Редуктор	348	шт	2 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Стартер	СТ-722	шт	20 000	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Генератор	Г-722	шт	20 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Электродвигатель	ДК309 МАУ-1 53кВт	шт	200 000	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Электродвигатель	Д31 У2 12 кВт	шт	200 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Гидромотор	МГ112/32 У1	шт	25 000	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Головка нардана	А32	шт	1 300	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Вентиль	ВВ-32, 75	шт	1 600	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Регулятор	ЗРД	шт	7 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
УБТ 367		шт	по договоренности	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
ЗМД манжета		шт	по договоренности	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Насос масляный	2Д50	шт	26 000	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Сервомотор	2Д100.43.065	шт	19 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Воздухозамедлитель	134	шт	12 000	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Балочка центрирующая		шт	850	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Клин фрикционный	М116198.00.03	шт	860	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Компрессор	КТ 6	шт	250 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Колодка композиционная	25-610Н	шт	230	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Колодка вагонная тип С		шт	400	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Колодка вагонная	659.000	шт	200	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Помпа топливopодкачивающая	2Д100.32.010сб	шт	7 500	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Тяга регулируемая	634.46.010.40.399	шт	по договоренности	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Насос системы смазки	55-318А-00	шт	19 500	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65

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



**ПРОДАЖА ТЕПЛОВОЗОВ  
 ОТ СОБСТВЕННИКА**

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

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



**ЗАО «ЕНИСЕЙ  
 ЛОКОМОТИВ ГАРАНТ»**

тел. +7-902-991-82-22  
 +7(391) 275-71-11, 243-14-65  
 E-mail: e-l-g@e-l-g.ru, сайт: www.e-l-g.ru



**ПРОДАЖА ТЕПЛОВОЗА ОТ СОБСТВЕННИКА**



**Железные дороги Урала**

Продаем тепловозы.

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

*Выполняем ремонты тепловозов,  
 продление срока эксплуатации.*

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

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

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

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

Организация имеет производственно-ремонтные базы расположенные в г. Красноярск

**СМЕНИЛСЯ СОБСТВЕННИК? НУЖНО СРОЧНО СДАТЬ ВАГОН В АРЕНДУ? ПЛАНОВАЯ ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ?**

**ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ С ФАЖТ ПОЗВОЛИТ ВАМ ВСЕ СДЕЛАТЬ В ОПЕРАТИВНОМ РЕЖИМЕ.**



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



**ПОСТАВКА ЖД ЗАПЧАСТЕЙ**  
 Боковые рамы, надрессорные балки  
 Колесные пары, пружины, подшипники  
 Отстой, разделка и утилизация вагонов  
 По всей России, СНГ и странам Балтии  
**КАЧЕСТВО НАДЕЖНОСТЬ УСПЕХ**

**СВЯЖИТЕСЬ С НАМИ**  
 +7 (812) 640-76-64  
 www.transenergytrade.ru

Наименование изделия	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Колесная пара неосв 60-64 мм	шт	45 000	ТрансЭнергоТрейд	8 (812) 640-76-64
Колесная пара неосв 50-54 мм	шт	35 000	ТрансЭнергоТрейд	8 (812) 640-76-64
Боковая рама осв 90-94 гг	шт	28 000	ТрансЭнергоТрейд	8 (812) 640-76-64
Надрессорная балка осв 95-99 гг	шт	26 000	ТрансЭнергоТрейд	8 (812) 640-76-64
Аппарат поглощающий б/у Т-2 класса	шт	45 000	ТрансЭнергоТрейд	8 (812) 640-76-64

**ООО "ТЕПЛОВОЗ-ТЕХНОСЕРВИС-МИЧУРИНСК"**

предлагает запасные части к тепловозам серии ЧМЗ-3 как собственного производства так и других производителей.

**НОВЫЕ УЗЛЫ И АГРЕГАТЫ В СБОРЕ ИЛИ ПОСЛЕ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА:**

- Гидромеханический редуктор
- Турбокомпрессор
- Компрессор K2LOK
- Двухмашинный агрегат
- Коленчатые валы для дизеля от 0 до 3 градации, готовые к установке
- Дизеля в сборе или частично собранные
- Ротор турбокомпрессора PDH 50

393764, Тамбовская обл, г. Мичуринск, ул. Лаврова, д. 69, пом. 5  
 Тел: +7 (47545) 2-93-00, e-mail: tt-mich@mail.ru



**Стоимость такого модуля всего 5000 руб. ЗВОНИТЕ**



**(495) 765-73-16**

Наименование	Ед. изм.	Цена	Компания	Телефон
Крышка цилиндра (заготовка) Д67.04.11.00	шт.	по запросу	ООО «ТТМ»	+7 (47545) 2-93-00
Корпус верхний Т93.65.17.09	шт.	по запросу	ООО «ТТМ»	+7 (47545) 2-93-00
Корпус нижний Т328.65.01.01	шт.	по запросу	ООО «ТТМ»	+7 (47545) 2-93-00
Вкладыш МОР Т463.62.77.00	пара	по запросу	ООО «ТТМ»	+7 (47545) 2-93-00
Болт подвески боковой рамной опоры Т328.34.02.01	шт.	по запросу	ООО «ТТМ»	+7 (47545) 2-93-00

Организатор:

VOSTOCK CAPITAL

# Oil TERMINAL 2016

24–25 ноября, Санкт-Петербург

XI ежегодный международный конгресс и выставка

## Транспортировка, переработка и торговля нефтью, СУГ и нефтепродуктами

Среди докладчиков:



**Сергей Андронов,**  
вице-президент,  
**Транснефть**



**Константин Хамлай,**  
генеральный  
директор,  
**Усть-Луга Ойл**



**Алевтина Кириллова,**  
Начальник департа-  
мента реализации  
тарифной политики,  
**РЖД**



**Эллен Рухотас,**  
управляющий  
директор,  
**Ratio Group**  
(Сингапур)



**Сиамак Гударзи,**  
Исполнительный  
директор, **Open**  
**Iran Group** (Иран)



**Александр Тюмин,**  
Руководитель управ-  
ления нефтебазо-  
вым хозяйством,  
**Газпромнефть-  
Терминал**

- Развитие международных и межконтинентальных **«коридоров» железнодорожных перевозок** — шанс для развития транспортировки нефти и газа в широком смысле? Перспективы и финансирование данных «коридоров»
- **Практические примеры: успешное партнерство.** Объединение усилий главных представителей нефтяной промышленности, судоходных компаний, портов и железнодорожных операторов
- **Конкуренция** с другими видами транспорта и **борьба за грузы, направления и рентабельность** бизнеса внутри железнодорожного сегмента. Как выйти победителем?
- **Цепь смешанной перевозки для продуктов нефтегазовой промышленности.** Каков потенциал рынка железнодорожных перевозок? Оценка перспектив роста транспортировки нефти железной дорогой
- **Рынок операторов подвижного состава** в сфере перевозок нефтяных грузов и СУГ: структура, тренды, прогнозы. Какие новые **возможности доступны на рынке для роста и развития** независимых железнодорожных перевозчиков?
- Нормативно-правовая база для международной транспортировки нефти и перевозки опасных грузов по железной дороге — **стандарты совместимости и безопасности**

Зарегистрируйтесь  
и получите скидку 15%:

[www.oilterminal.org](http://www.oilterminal.org)

[events@vostockcapital.com](mailto:events@vostockcapital.com)

+44 207 394 30 90

+7 (499) 505 1 505

Золотые спонсоры:



Специальный  
партнер:



Спонсоры: Endress+Hauser People for Process Automation

**Honeywell**





**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@c-tagil.ru, www.ubtrade.ru

Наименование продукции	Количество		Цена с НДС, руб.	Компания	Телефон
	тн	шт			
Рельсы КР70 (м/д 11,0м НТМК) 29.04.2016	16,822	33	84 000	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР80 (м/д 10,0м ЗСМК) 27.05.16	21,199	33	80 000	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР120 (м/д 11,0м НТМК) 29.02.16	11,510	9	78 000	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР120 (м/д 11,0м НТМК) 29.04.2016	7,680	6	78 000	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р18 8,0м без отв Енакиевский МЗ 29.03.16	12,580	85	72 500	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8,0м без отв Азовсталь 23.05.16	19,423	98	72 500	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р33 8,0м с отв НТМК 17.06.16	41,748	156	60 900	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р43 12,5м с отв ДМЗ 2015г.в. 30.05.16	14,022	25	68 000	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р50Н (12,5м с отв. НТМК) 19.07.16	3,202	5	52 700	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р65Т1 12,5м с отв ЕВРАЗ НТМК 11.09.15	9,618	12	48 500	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69

## 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 службы пути и СЦБ и многое другое...

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

**Разместившим рекламу в журнале - бесплатная поддержка в интернете!**

Наименование / чертёж изделия	Ед. изм.	Цена	Компания	Телефон
Компенсатор КФ-4000-500 ( медная шина - 1 шт, пластины - 2 шт, болт М16*80 с гайкой М16, шайбой 16 и гровер 16, цинк - 8 шт)	компл	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27
Накладна стыковая контактного рельса из электропроводящей стали 10895, цинк	штука	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27
Отводы концевые 1/30 ПП-5.718.00.001 и 1/25	штука	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27
Штырь маятниковый к подкладке тип «Метро»	штук	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27
Электросоединители контактного рельса СКР-120, медный, ходового рельса СХР-120, на заказ СПП, СПЯ и др.	штука	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27

# ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

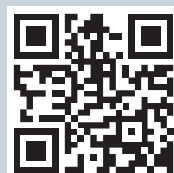
13-я Международная выставка

16-18 Ноября 2016

Узэкспоцентр, Ташкент, Узбекистан



[www.trans.uz](http://www.trans.uz)





ОБЩЕСТВО С  
ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

**ЭКОСИСТЕМА**

+7 (351) 230-00-28, +7 (351) 223-06-99  
ekosistema74@yandex.ru, <http://ekosistema74.ru>

# **УТИЛИЗАЦИЯ** **ОПАСНЫХ ОТХОДОВ 3-4 КЛАССА**

в том числе железнодорожных шпал и загрязненного грунта



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



**IV** | Международная  
конференция  
и выставка

# ЭкспоСитиТранс 2016

**ВАШ  
БИЛЕТ В  
МУЛЬТИМОДАЛЬНОЕ  
БУДУЩЕЕ** [www.expocitytrans.com](http://www.expocitytrans.com)

**29 НОЯБРЯ**  
**1 ДЕКАБРЯ 2016** года  
Москва, ВДНХ, 75 павильон

Организаторы



При поддержке



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Минтранс России



ПРАВИТЕЛЬСТВО  
МОСКВЫ

Оператор



## МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ ИЮЛЬ 2016

**Итоги развития промышленности в июле 2016 года: индекс ИПЕМ-производство – +4,6%, индекс ИПЕМ-спрос – -0,2% (к июлю 2015 года)**

За период январь-июль 2016 года (скорректированное значение без учета вклада дополнительного дня в високосном году) индекс ИПЕМ-производство незначительно вырос (+0,6% к аналогичному периоду прошлого года), индекс ИПЕМ-спрос продолжает падение (-0,5%). С учетом вклада дополнительного дня в феврале 2016 года за январь-июль: индекс ИПЕМ-производство вырос на 1,4%, индекс ИПЕМ-спрос остался на уровне значения аналогичного периода 2015 года. Расчет индекса ИПЕМ-спрос в отраслевом разрезе показывает, что с начала года рост спроса продолжился только в добывающих и низкотехнологичных отраслях. Спрос в добывающих отраслях продолжает демонстрировать положительную динамику на уровне значений предыдущего месяца: +1,4% в июле 2016 года относительно июля 2015 года (+1,4% с начала года). На фоне снижения показателей «Газпрома» продолжает сокращаться добыча газа (-0,6% к июлю 2015 г., -1,2% с начала года). При этом независимые производители продолжают наращивать объем добычи, увеличивая долю на внутреннем рынке. Объемы газодобычи «Роснефти» (38,2 млрд куб. м или +6,9% за 7 месяцев) и НОВАТЭКа (40,2 млрд куб. м или +1,6% за 7 месяцев) практически выровнялись. В текущей ситуации «Газпром» больше сосредоточен на экспортных поставках: по итогам 7 месяцев 2016 года экспорт газа в дальнее зарубежье увеличился на

10,7% в сравнении с аналогичным периодом 2015 года за счет увеличения спроса в странах, которые получают газ по «Северному потоку», загрузка которого за отчетный период увеличилась на 20%. Так, рост экспорта зафиксирован в Данию, Голландию, Францию, Чехию, Великобританию. Добыча нефти за период январь-июль 2016 года продолжает расти (+2,2% к аналогичному периоду 2015 года), поддержку отрасли оказывают налоговые льготы на разработку низкорентабельных и трудноизвлекаемых месторождений.

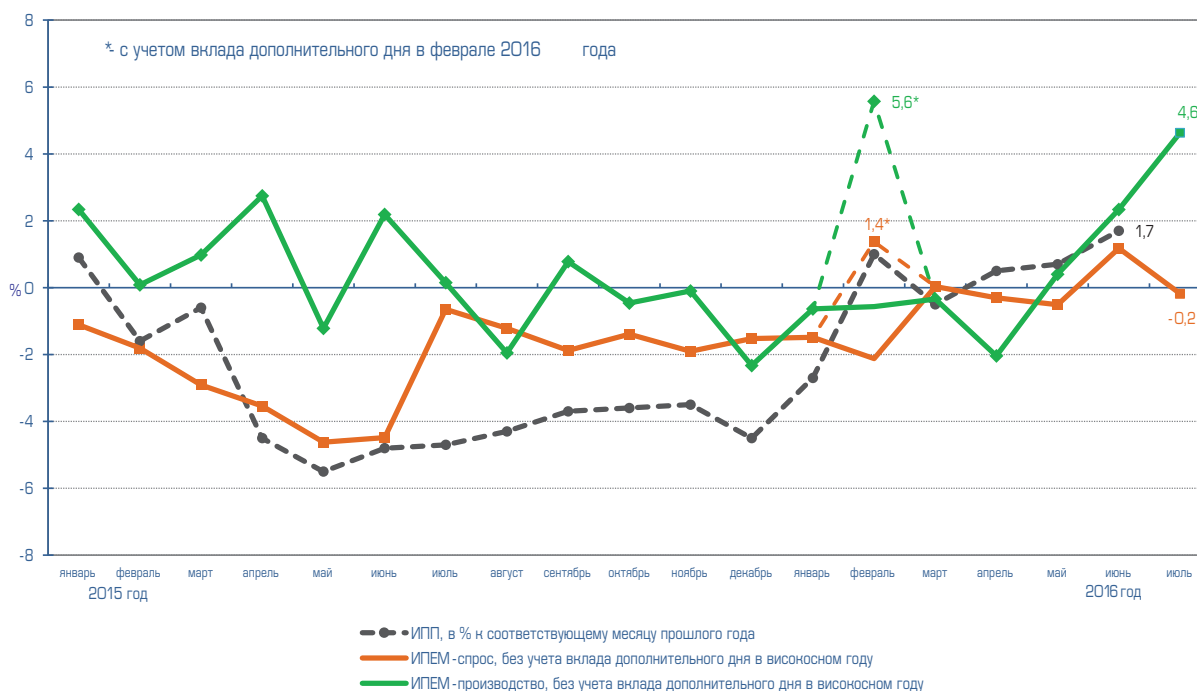
Спрос на продукцию низкотехнологичных отраслей в июле 2016 года продолжил расти (+3,0% относительно июля 2015 года, +5,8% с начала года).

Положительная динамика сектора традиционно связана с пищевой промышленностью, которая демонстрирует рост выпуска по всем укрупненным видам продукции. Этому способствует активное открытие новых крупных производств, например: комплекса по производству мяса индейки в Липецкой области (мощность — 2 тыс. тонн в год, инвестиции — 1,25 млрд руб.), птицефабрики «Ашкадарская» в Башкирии (мощность — 10 млн бройлеров в год, инвестиции около — 0,9 млрд руб), рыбоперерабатывающего комплекса ООО «Восточный рыбокомбинат» в Хабаровском крае (модернизация, инвестиции — около 1 млрд руб., рост выпуска продукции в два раза — до 500 тонн в сутки).

### Динамика индексов к соответствующему месяцу прошлого года

Результаты расчета индексов ИПЕМ за июль 2016 года:

- ИПЕМ-производство – **+4,6%**
- ИПЕМ-спрос – **-0,2%**



Спрос в среднетехнологичных отраслях продолжает снижаться (-2,7% в июле 2016 года, -3,0% с начала года).

Спрос в среднетехнологичных отраслях сильно коррелирует с показателями в металлургическом секторе. Главным негативным фактором, влияющим на рост металлургического производства, продолжает оставаться состояние основных отраслей-потребителей (строительного сектора и автомобильной отрасли), что приводит к устойчивому сокращению внутреннего спроса на черные (-5,2% с начала 2016 года) и цветные (-6,6%) металлы. Поддержку производителям оказывает внешний спрос: с начала 2016 года экспорт цветных металлов вырос на 6,4%, черных – на 3,5%. Однако экспортное направление поставок в ближайшее время может сильно пострадать, т.к. в Евросоюзе вслед за введением антидемпинговых пошлин на холоднокатаный прокат из России инициированы соответствующие антидемпинговые расследования и в отношении горячекатаного проката. Активные защитные меры внутреннего рынка и собственных производителей от российской металлургической продукции предпринимают и другие страны, в частности США.

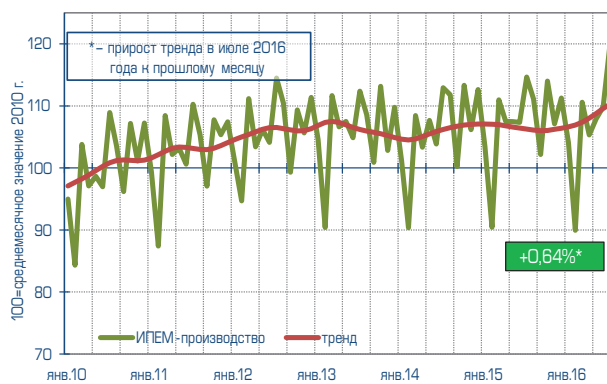
В секторе производства химических и минеральных удобрений наблюдается рост поставок на внутренний рынок (+4,0% в июле 2016 года, +8,0% с начала года). Эффект от девальвации рубля себя исчерпал, экспорт удобрений падает уже третий месяц подряд (-4,9% в июле, -4,7% в июне, -4,8% в мае, -0,4% с начала года). При этом продолжается ввод в эксплуатацию новых мощностей. Так, в июле запущен проект «Аммиак-4» ПАО «Акрон» (объем инвестиций — около 20 млрд руб.). Его производственная мощность составляет 2060 тонн аммиака в сутки, что позволит нарастить выпуск удобрений на существующих мощностях и

обеспечит необходимую базу для дальнейшего расширения продуктовой линейки. Помимо этого, «Акрон» в июле запустил еще и импортозамещающий комплекс переработки апатит-нефелиновых руд для получения редкоземельных элементов (объем инвестиций — около 2 млрд руб.). Вся продукция будет отгружаться на внутренний рынок.

Спрос в высокотехнологичных отраслях в июле 2016 года продемонстрировал небольшое снижение (-1,8% к июлю 2015 года, -3,5% с начала года). Несмотря на кризисную ситуацию в секторе, отгрузка машиностроительной продукции демонстрирует заметный рост (+21,4% за июль 2016 года, +15,3% с начала года), в частности продолжает расти отгрузка деталей машин (+41,6% за июль 2016 года). Наиболее вероятной причиной такой нетипичной динамики является рост спроса в негражданском секторе. Косвенным подтверждением этому является сопутствующая негативная динамика в автопроме: производство легковых автомобилей в России за первое полугодие 2016 года сократилось на 17,9% по сравнению с аналогичным периодом 2015 года. При этом в июне падение замедлилось (-5,3% к июню 2015 года). Большая часть производителей на российском рынке при оценке перспектив надеются на т.н. эффект отложенного спроса.

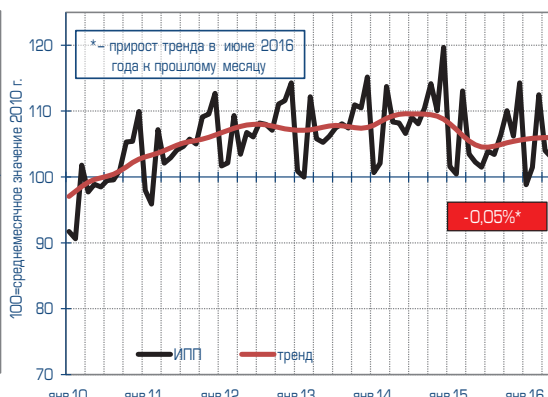
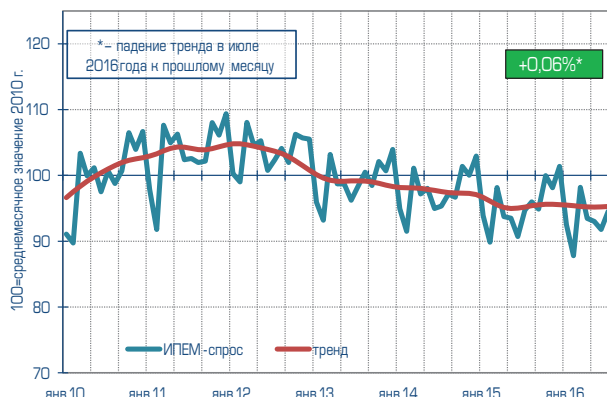
Серьезные инвестиции в машиностроении сейчас – скорее исключение. На «Уральском дизель-моторном заводе», который входит в группу компаний «Синара», был запущен проект по производству дизелей нового поколения проектной мощностью 300 двигателей в год. К 2018 году планируется локализовать производство на 80%. Основные области применения продукции: тепловозостроение, гражданское и военное судостроение, малая энергетика, карьерная техника.

### Динамика индексов к предыдущему месяцу



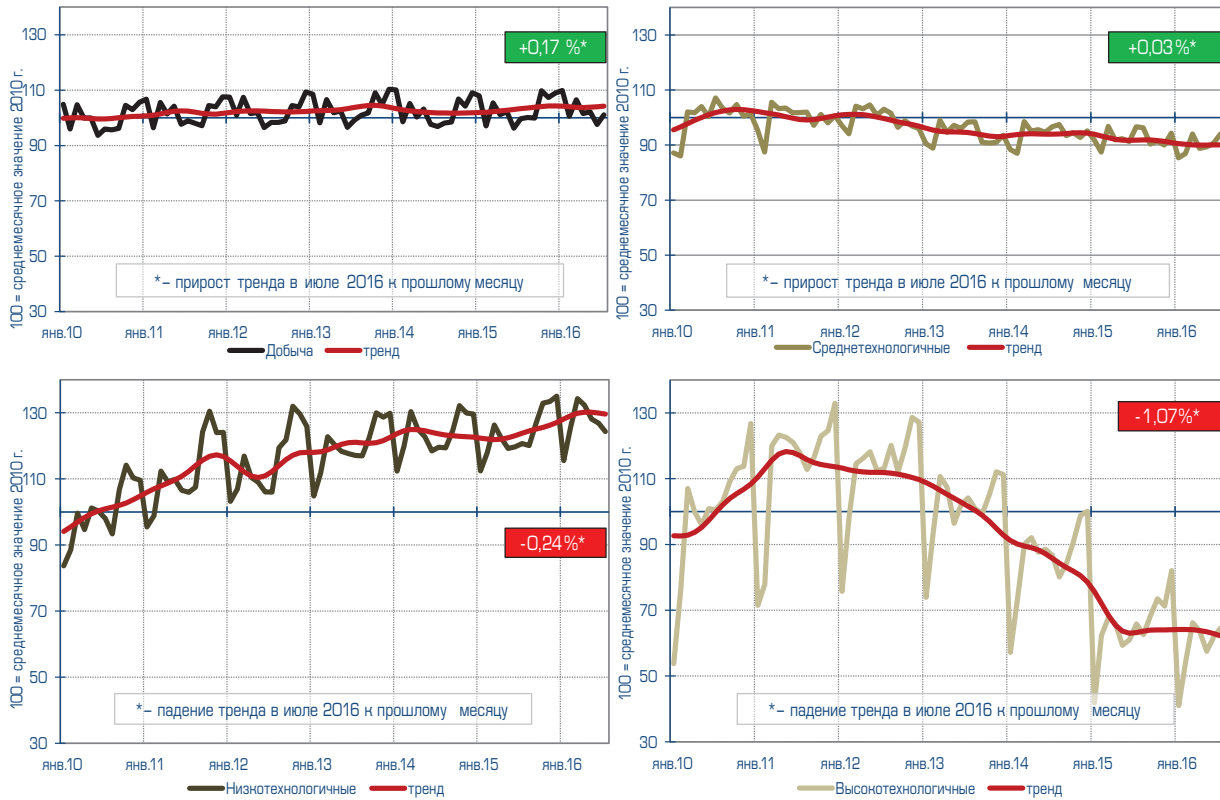
Индекс ИПЕМ-производство, очищенный от сезонного фактора, в июле 2016 года продемонстрировал положительную динамику к предыдущему месяцу – **+0,64%**.

Тренд индекса ИПЕМ-спрос в июле 2016 года также демонстрирует положительную динамику к предыдущему месяцу – **+0,06%**.



Очищенный индекс промышленного производства, рассчитанный Росстатом, в июне 2016 года продемонстрировал падение к предыдущему месяцу – **-0,05%**.

## ИПЕМ -спрос по отраслевым группам

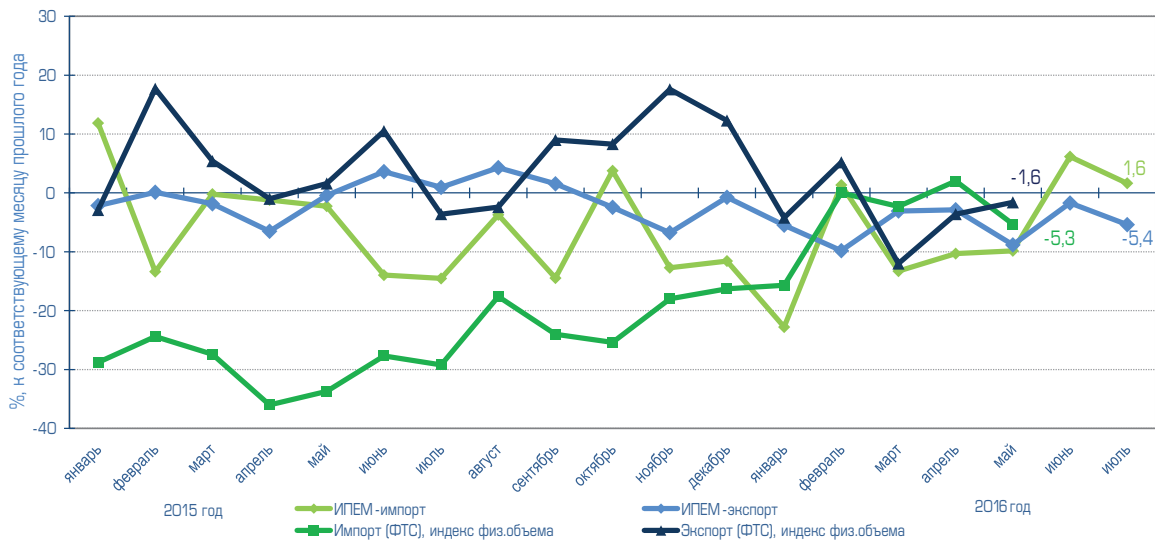


## Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в июле 2016 года: индекс ИПЕМ-импорт – **+1,6%**, индекс ИПЕМ-экспорт – **-5,4%**.

Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на экспорт на сети железных дорог: руда железная и марганцевая (**+5,0%** за июль 2016 года, **+5,2%** с начала года), лесные грузы (**+13,9%**, **+10,5%**), каменный уголь (**+4,5%**, **+7,1%**), цветные металлы (**+7,3%**, **+6,4%**), черные металлы (**+18,2%**, **+3,5%**), руда цветная (**+39,2%**, **+17,1%**).

Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на экспорт на сети железных дорог: цемент (**-45,2%** за июль 2016 года, **-45,9%** с начала года), строительные грузы (**-4,4%** за июль 2016 года, **-8,3%** с начала года), лом черных металлов (**-42,1%**, **-24,9%**), химические и минеральные удобрения (**-5,9%**, **-0,4%**).



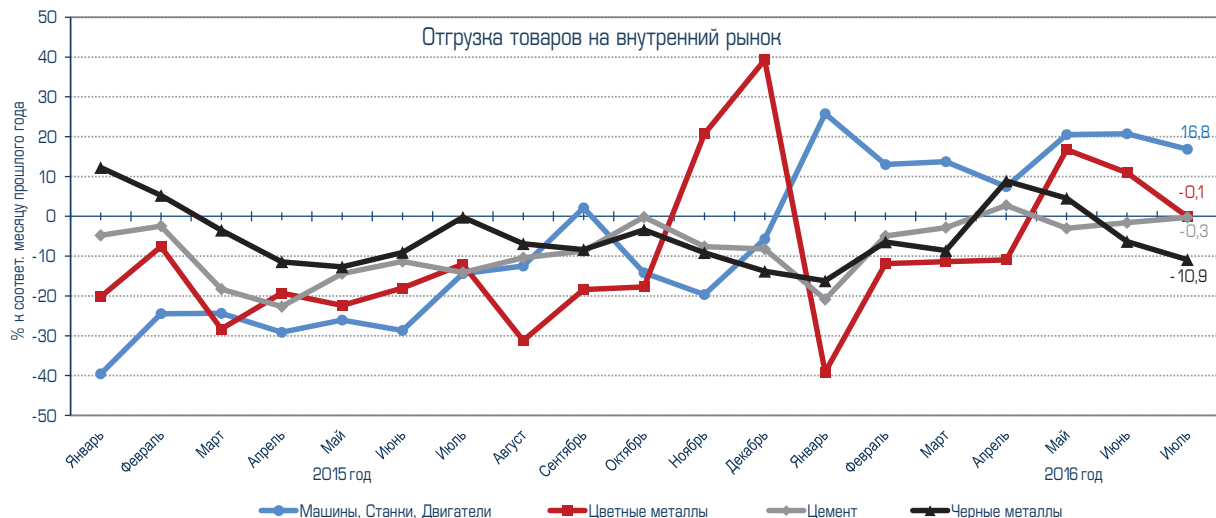
## Внутренний спрос

Отгрузка большей части основных инвестиционных товаров на внутренний рынок по результатам июля 2016 года выросла. Отгрузка машиностроительной продукции демонстрирует уверенный рост с начала года (+16,8% за июль 2016 года, +16,1% с начала года).

Основные категории, по которым также наблюдается рост отгрузки на внутренний рынок на сети железных дорог: строительные грузы (+11,2% за июль 2016 года, +19,4% с начала года), химические и минеральные удобрения (+4,0%, +8,0%), цветная руда (+4,6%, +3,7%).

По следующим категориям в ближайшей перспективе возможно сокращение внутреннего спроса: каменный уголь (-1,9% за июль 2016 года, +0,7% с начала года), лесные грузы (-1,1%, +3,4%), железные и марганцевые руды (-0,9%, +0,3%).

Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на внутренний рынок на сети железных дорог: черные металлы (-10,9% за июль 2016 года, -5,2% с начала года), цемент (-0,3%, -3,2%), лом черных металлов (-1,1%, -1,8%), цветные металлы (-0,1%, -6,6%).



## Анализ данных: ТЭК\*

### Нефтедобывающая отрасль

В июле 2016 г. объем добытой нефти вырос относительно аналогичного периода 2015 г.: добыто 45,9 млн т (+1,8% к июлю 2015 г.). С начала года добыча выросла на 2,2% и составила 315,8 млн т.

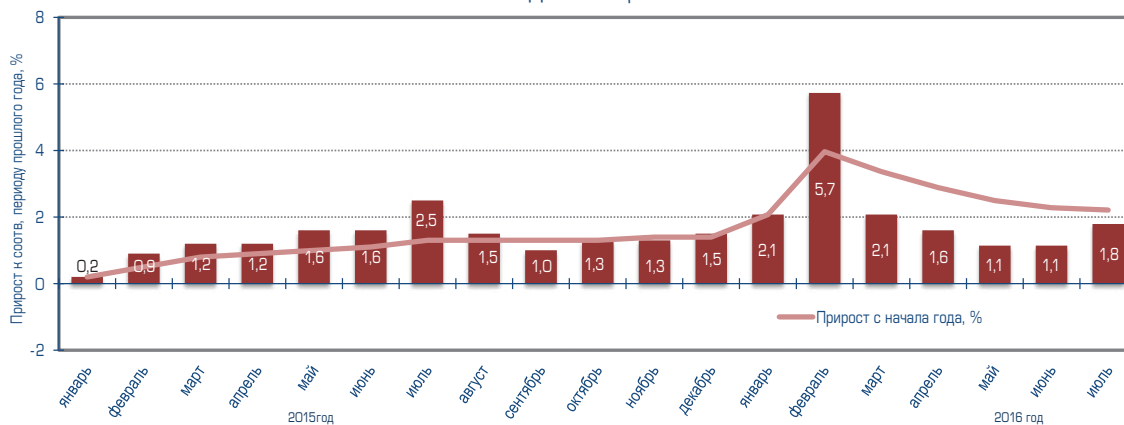
Первичная переработка нефти на НПЗ России в июле 2016 г. сократилась на 3,1% (24,2 млн т), с начала 2016 г. данный показатель также показал падение на 3,1% (159,6 млн т). Экспорт нефти в июле вырос на 5,0% (20,8 млн т), с начала года – на 6,5% (148,6 млн т).

Объем перевалки наливных грузов в январе-июне 2016 г. увеличился до 187,8 млн т (+2,3%), при этом объем перевалки сырой нефти вырос до 111,2 млн т (+9,4%), а нефтепродуктов – сократился до 68,3 млн т (-7,3%).

За период январь-июль 2016 г. «Роснефть» добыла 116,2 млн т (-0,1%) (включая добычу ТНК-ВР), «ЛУКОЙЛ» – 48,5 млн т (-3,5%), «Сургутнефтегаз» – 35,8 млн т (+0,2%), «Газпром нефть» – 32,6 млн т (+4,2%), «Татнефть» – 16,3 млн т (+4,9%), «Башнефть» – 12,1 млн т (+9,0%), «Русснефть» – 4,0 млн т (-10,1%), «Новатэк» – 7,4 млн т (+49,5%).

Средняя цена Urals в июле 2016 г. снизилась на 21,5% по отношению к июлю 2015 г. и составила \$43,6 долл./барр. (\$55,5 долл./барр. в июле 2015 г.) и снизилась на 6,3% по отношению к июню 2016 г. (\$46,49 долл./барр. в июне 2016 г.).

### Добыча нефти



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



## Анализ данных: ТЭК\*

### Газовая отрасль

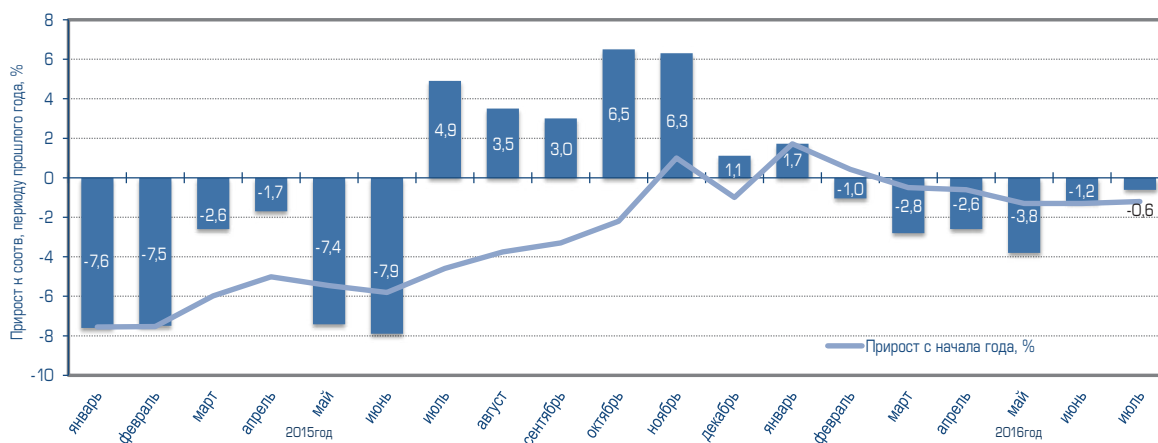
Добыча газа в России в июле 2016 г. составила 44,7 млрд куб. м (-0,6% к июлю 2015 г.). С начала 2016 г. добыча газа составила 352,3 млрд куб. м (-1,2% к аналогичному периоду 2015 г.).

Крупнейший независимый производитель газа – «Новатэк» за период январь-июль 2016 года добыл 40,2 млрд куб. м (+1,6% к аналогичному периоду 2015 года).

За период январь-июль 2016 г. экспорт в дальнее зарубежье вырос на 10,7% (97,9 млрд куб. м), в июле 2016 г. экспортные поставки газа в дальнее зарубежье составили 12,9 млрд куб. м (-8,9% июлю 2015 г.). Экспорт СПГ в страны АТР за 7 месяцев 2016 г. сократился в натуральном выражении на 2,6% до 8,1 млрд куб. м (5,5 млн т.), при этом в июле экспорт СПГ увеличился на 17,2% до 1,0 млрд куб. м (0,7 млн т.).

Цена российского газа на границе с Германией в июле 2016 г. снизилась на 36,0% к прошлому году и составила 124,07 евро/тыс. куб. м (193,92 евро/тыс. куб. м в июле 2015 г.), по сравнению с июнем 2016 г. цена выросла на 8,1% (114,82 евро/тыс. куб. м в июне 2016 г.).

### Добыча газа



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

## Анализ данных: ТЭК\*

### Угольная отрасль

В июле 2016 г. добыча угля выросла: +4,5% к июлю 2015 г. (30,5 млн т) и +6,2% с начала года (216,7 млн т). Экспорт угля в июле 2016 г. вырос на 4,7% до 13,9 млн т, с начала года – на 7,4% до 92,8 млн т.

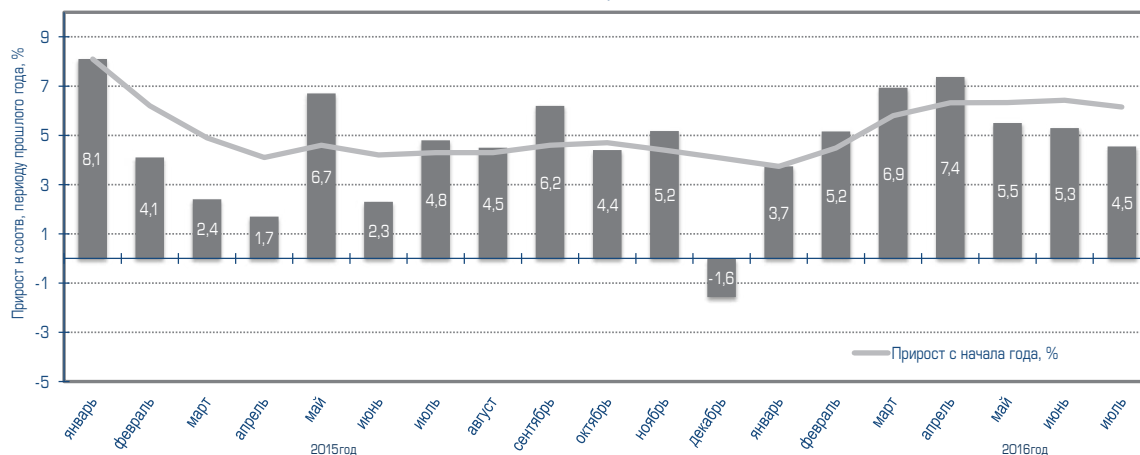
Общая отгрузка угля на сети железных дорог выросла по итогам июля 2016 г. на 1,4% (с начала года на 3,8%); на внутреннем рынке отгрузка сократилась на 1,9% (+0,7% с начала года), на экспорт – выросла на 4,5% (+7,1% с начала года).

На добычу СУЭК за период январь-июль 2016 г. пришлось 61,4 млн т (+15,0%), "Южный Кузбасс" – 5,2 млн т (-13,8%), "Якутуголь" – 5,9 млн т (+14,6%), ХК "СДС-Уголь" – 16,2 млн т (-1,3%), "Кузбассразрезуголь" – 25,5 млн т (+2,1%), "Компания Востсибуголь" – 7,3 млн т (-0,6%), "Южн Кузбассуголь" – 6,8 млн т (+38,6%), "Распадская" – 5,7 млн т (-4,9%).

Объем перевалки угля за январь-июль 2016 г. в российских портах вырос на 11,9% до уровня 64,7 млн т.

На внешнем рынке цены на энергетический уголь в июле 2016 г. (FOB Newcastle/Port Hembla) выросли на 6,7% по отношению к июлю 2015 г. до уровня 67,58 долл./т (63,35 долл./т в июле 2015 г.) и на 18,6% по отношению к июню 2016 г. (56,97 долл./т в июне 2016 г.).

### Добыча угля



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

## Анализ данных: ТЭК\*

### Электроэнергетика

Потребление электроэнергии в июле 2016 г. в целом по России составило 77,5 млрд кВтч (+1,3% к июлю 2015 г.). С начала года потребление электроэнергии в целом по России выросло на 1,0%. Прирост обусловлен наличием дополнительного дня в високосном 2016 году.

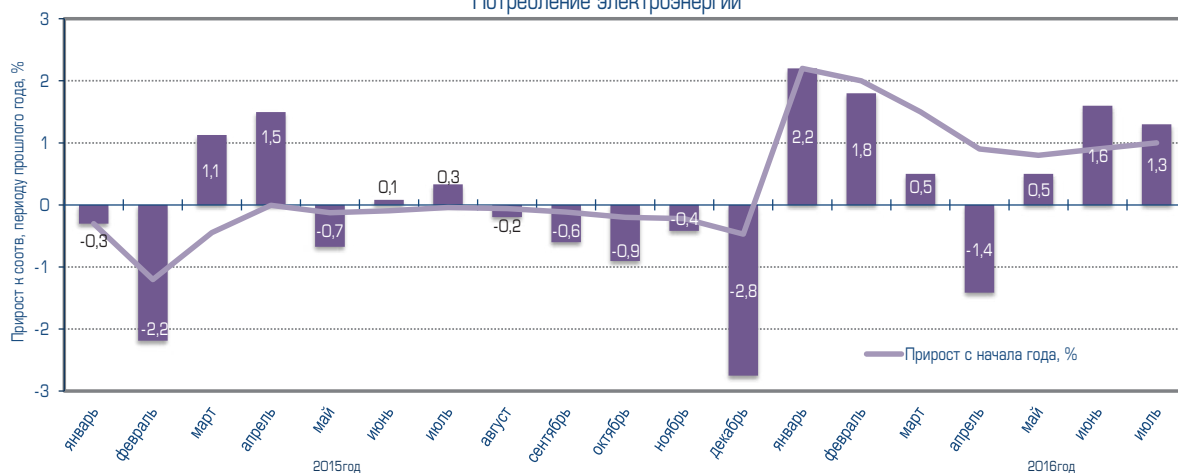
Среднемесячная средневзвешенная температура на территории ЕЭС России в июле 2016 г. оказалась выше на 2,26 °С, чем в июле 2015 г. (+20,67°С против +18,41°С).

Выработка электроэнергии в июле 2016 г. в целом по России составила 79,0 млрд кВтч, что больше на 2,1%, чем в июле прошлого года.

Равновесная цена покупки электроэнергии потребителями на оптовом рынке электроэнергии и мощности (ОРЭМ) в июле 2016 г. составила :

- 684,97 руб./МВт·ч для зоны Сибирь (-11,24% к июлю 2015 г.);
- 1 232,58 руб./МВт·ч для зоны Европа и Урал (+8,51% к июлю 2015 г.).

### Потребление электроэнергии



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



**RAILWAYMARKET.RU** -

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РЫНОК РОССИИ - СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ  
 ТОРГОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА

**8-11**  
**ноября**

Москва, ВДНХ, павильон 75



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

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

# **МЕТАЛЛ ТРАНС ЛОГИСТИК'2016**

[www.metal-expo.ru](http://www.metal-expo.ru)



Генеральный информационный партнер:  
специализированный журнал  
«Металлоснабжение и сбыт»

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

## ГРУЗОВОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ В 2010-2015 ГГ.

(аналитический доклад)

**Окончание. Начало 6(71) 2016**

Наблюдается рост скорости доставки порожней отправки. Например, в январе 2015 года средняя скорость доставки порожней отправки составила 241,9 км/сут., что на 34,3% выше аналогичного периода 2014 года (рис. 21).



**Рисунок 20. Средняя скорость доставки одной грузовой отправки в полувагонах, км/сут.**  
 Источник: анализ рабочей группы ИПЕМ

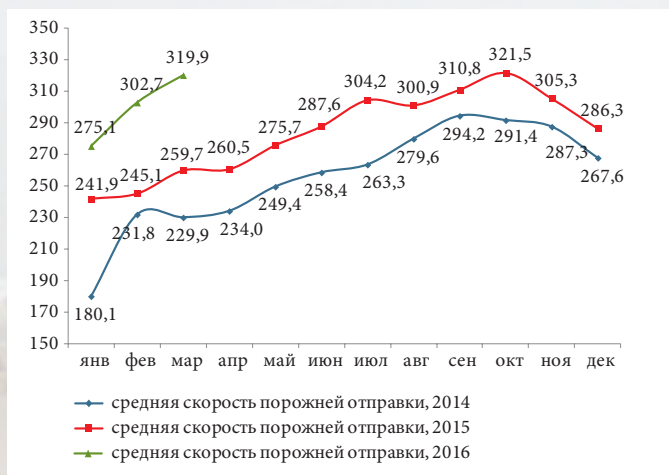
В I квартале 2016 года относительно аналогичного периода предыдущего года тенденция к росту средней скорости доставки порожней отправки усилилась. В марте 2016 года средняя скорость доставки порожней отправки в полувагонах составила 319,9 км/сут., что на 23,2% выше аналогичного периода прошлого года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

**За последние два года средняя скорость доставки грузовой отправки в полувагонах увеличилась на 14,6%.**

Как уже было отмечено выше, положительная динамика скорости доставки обусловлена, в первую очередь, увеличением технической и участковой скоростей, снижением времени простоя на технических станциях, а также в ряде случаев оптимизацией взаимодействия на станциях погрузки-выгрузки между ОАО «РЖД» и грузовладельцами; кроме того – внутренней оптимизацией на путях необщего пользования с увеличением возможностей по обработке вагонов и сокращением технических сбоев и нестыковок. Также одним из факторов, оказавших влияние на рост скорости доставки грузовой и порожней отправки, является увеличение степени маршрутизации.

**За последние два года средняя скорость доставки порожней отправки в полувагонах увеличилась на 39,2%.**

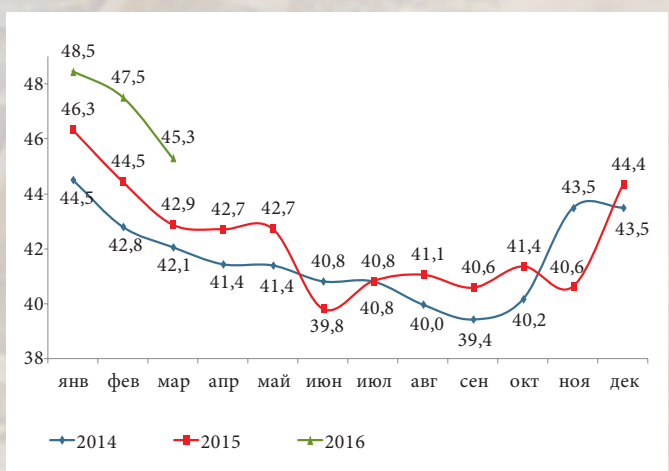
В январе текущего года доля маршрутных отправок при перевозке в полувагонах составила 48,5%, что на 4,0 п.п. выше января 2014 года, и на 2,2 п.п. выше января прошлого года (рис. 22). Возможное сохранение тенденции по увеличению доли маршрутных отправок положитель-



**Рисунок 21. Средняя скорость доставки одной порожней отправки в полувагонах, км/сут.**  
 Источник: анализ рабочей группы ИПЕМ

ным образом скажется на показателе средней скорости доставки грузовой и порожней отправки, обеспечив их дальнейший рост в течение 2016 года. Кроме того, рост доли маршрутных отправок характеризует увеличение доли организованных грузопотоков и улучшение технологии работы ОАО «РЖД».

**За последние два года средняя скорость доставки порожней отправки в полувагонах увеличилась на 39,2%.**



**Рисунок 22. Изменение доли маршрутных отправок, %**  
 Источник: анализ рабочей группы ИПЕМ

Вследствие повышения уровня маршрутизации и скорости доставки как груженой, так и порожней отправки, с 2014 года прослеживается тенденция снижения среднего времени оборота полувагона. Так, если в январе 2014 года показатель составлял 15,8 сут., то в марте 2016 года – 12,8 сут.<sup>12</sup>.

**С января 2014 года по март 2016 года оборот полувагона сократился на 19%. Снижение произошло в основном за счет уменьшения времени движения в порожнем состоянии.**

Положительная динамика среднего времени оборота полувагона связана со значительным повышением скорости и снижением времени нахождения вагонов в движении (груженный и порожний рейс). В марте 2016 года относительно января 2014 года время нахождения полувагона в груженом рейсе снизилось на 4,6% до 4,7 сут.<sup>13</sup>, в то время как в порожнем рейсе сокращение было значительно более существенным и составило 42%, в результате в марте текущего года показатель находился на уровне 4,4 сут. (рис. 23).

Во многом такое значительное улучшение является следствием изменения технологии управления порожним парком ОАО «РЖД» и владельцами вагонов и оперативно-го вывода вагонов маршрутами из под выгрузки в портах.

Вместе с тем показатель среднего времени нахождения полувагона под грузовыми операциями за последние два года практически не изменился и в марте текущего года составил 3,7 сут.<sup>14</sup>.

Как было отмечено выше, в последние годы погрузка на экспорт постоянно увеличивается. Основной объем грузов экспортируется через порты Российской Федерации.

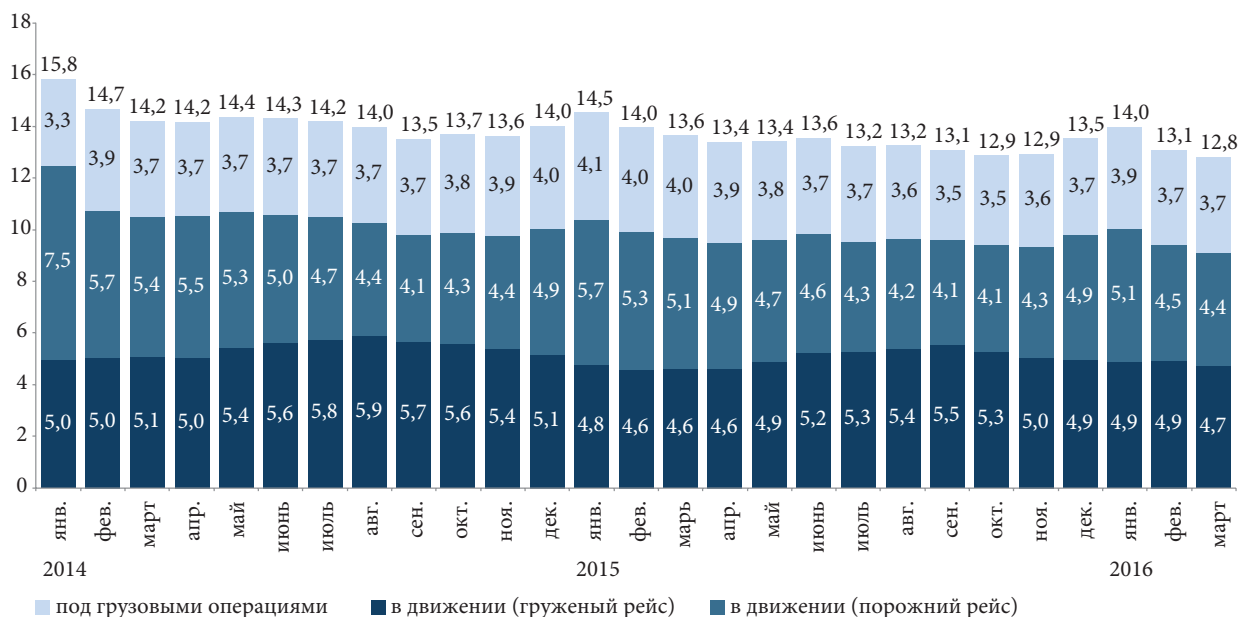
В связи с ростом объемов перевозки на экспорт и активным развитием портов Российской Федерации, в последние годы увеличивается среднесуточная выгрузка в

портах. В I квартале 2016 года объем выгрузки в основных портах находился на уровне 0,42 млн тонн/сут., что на 15,7% выше уровня I квартала 2014 года (рис. 24).

Несмотря на рост среднесуточной выгрузки в портах, время нахождения полувагонов под выгрузкой снижается. Например, в I квартале 2015 года, когда объем выгрузки увеличился на 3,1% к аналогичному периоду прошлого года, среднее время нахождения полувагона под выгрузкой за рассматриваемый период сократилось на 5% до 1,50 сут. В I квартале 2016 года по отношению к I кварталу 2015 года время нахождения полувагона под выгрузкой увеличилось на 2,9% до 1,54 сут., однако за аналогичный период объем выгрузки в портах вырос более чем на 12%. Таким образом, в I квартале 2016 года среднее время нахождения полувагона под выгрузкой в портах на 2,1% ниже аналогичного периода 2014 года. В то же время объем среднесуточной выгрузки в портах за рассматриваемый период вырос более чем на 15%. Такого эффекта удалось достичь благодаря как оптимизации процессов обработки вагонов в портах, так и оптимизации взаимодействия на стыке железных дорог общего и необщего пользования, принадлежащих портам. В том числе путем внедрения и развития новых форм взаимодействия участников процесса перевозки грузов железнодорожным транспортом, таких как проведение региональных координационных советов, а также технологической консолидации парков различных операторов.

В связи с переориентацией экономики Российской Федерации на страны Азиатско-Тихоокеанского региона основной объем перевозки экспортных грузов осуществляется в порты Дальнего Востока.

В I квартале 2015 года, когда уровень выгрузки в портах практически не изменился и соответствовал аналогичному периоду прошлого года, среднее время нахождения полувагона под выгрузкой в дальневосточных портах со-

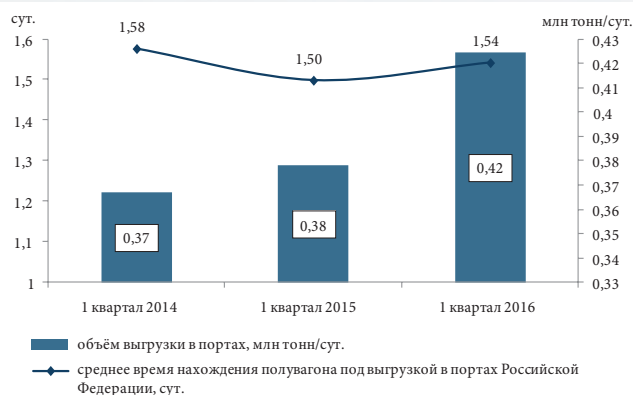


**Рисунок 23. Среднее время оборота полувагона, сут.**  
**Источник: анализ рабочей группы ИПЕМ**

<sup>12</sup> При расчете оборота полувагонов не учитывались вагоны, находящиеся в отстое и не совершающие полезной работы.

<sup>13</sup> Время нахождения полувагона в груженом и порожнем рейсе включает в себя время простоя на технических и промежуточных станциях.

<sup>14</sup> Не включает в себя время отстоя невостребованного вагона между рейсами.



**Рисунок 24. Объем выгрузки в портах и среднее время нахождения полувагона под выгрузкой в основных портах Российской Федерации**

Источник: анализ рабочей группы ИПЕМ

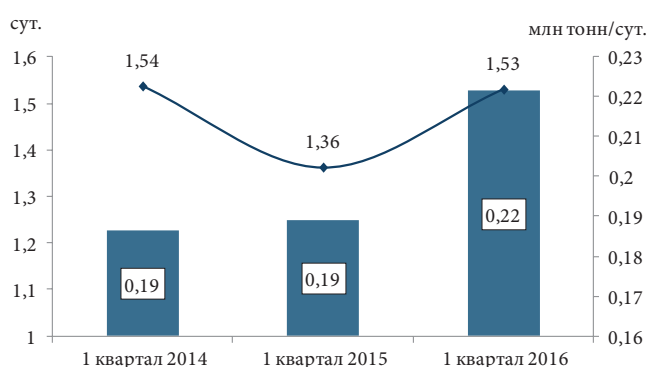
кратилось на 11,4% и составило 1,36 сут. В I квартале 2016 года объем выгрузки в портах увеличился на 18,8% к I кварталу 2015 года, а время нахождения полувагона под выгрузкой увеличилось на 12,3% (рис. 25).

**При росте объема среднесуточной выгрузки в российских портах на 15% в последние 2 года произошло одновременное снижение времени нахождения полувагона под выгрузкой в порту на 2,1%.**

Таким образом, в период с I квартала 2014 года по I квартал 2016 года объем выгрузки в портах Дальнего Востока увеличился более чем на 15%, а среднее время нахождения полувагона под выгрузкой практически не изменилось и соответствует уровню I квартала 2014 года.

**Поставка 37 тысяч полувагонов с улучшенными эксплуатационными характеристиками в 2013-2016 гг. привела к сокращению общего потребного парка полувагонов на 3,3 тыс. ед.**

Как уже отмечалось выше, к основным причинам роста объема выгрузки при одновременном снижении или сохранении среднего времени нахождения полувагона под выгрузкой можно отнести увеличение скорости работы портов, повышение качества взаимодействия портов и ОАО «РЖД». Таким образом, происходит совместная работа всех участников процесса перевозки груза железнодорож-



**Рисунок 25. Объем выгрузки в портах и среднее время нахождения полувагона под выгрузкой в порту Дальнего Востока**

Источник: анализ рабочей группы ИПЕМ

ным транспортом (грузоотправителей, железных дорог, портов), направленная на повышение эффективности использования основных производственных фондов.

Сокращение среднего времени нахождения полувагонов в портах приводит к снижению общего времени оборота полувагонов, что, в свою очередь, ведет к сокращению потребного парка и совокупных транспортных затрат на перевозку грузов.

Начиная с декабря 2014 года, происходит увеличение средней статической нагрузки на вагон, в марте 2016 года она составила 67,5 т. (рис. 26). При этом рост происходит как при перевозке в обычных полувагонах, так и при перевозке в полувагонах с улучшенными эксплуатационными характеристиками. Возможными причинами роста статической нагрузки являются увеличение доли тяжелых грузов в структуре перевозки, а также стремление грузовладельцев к максимальному использованию грузоподъемности в условиях неблагоприятной экономической ситуации. При этом средняя статическая нагрузка при перевозке в инновационном полувагоне увеличивается более высокими темпами, чем в обычном подвижном составе.

Средняя загрузка инновационного полувагона выше загрузки обычного полувагона на величину около 6 тонн. Разница в загрузке положительным образом сказывается на



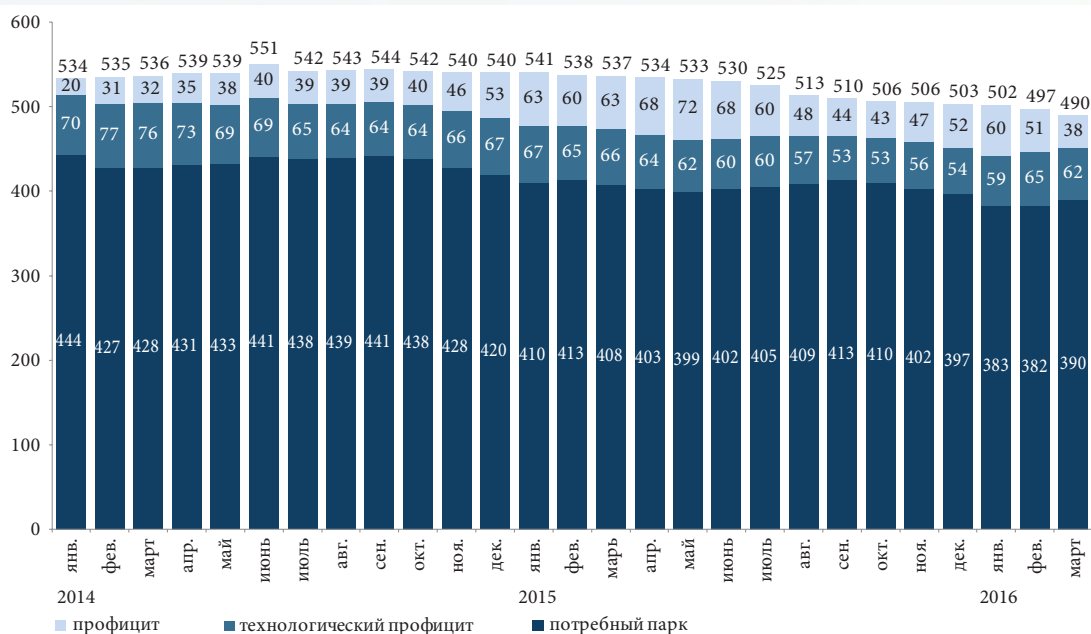
**Рисунок 26. Средняя статическая нагрузка на полувагон, тонн**

Источник: данные ОАО «РЖД», анализ рабочей группы ИПЕМ

общем потребном парке полувагонов, так как использование вагонов с улучшенными характеристиками позволяет освоить тот же объем перевозки меньшим парком. Начало активного использования инновационных полувагонов и значительные объемы их поставки на сеть позволили в 2010-2015 гг. сократить потребный парк полувагонов на сети более чем на 3,3 тыс. ед.

Вследствие сокращения среднего времени оборота полувагона и увеличения темпов поставки инновационных полувагонов на сеть, в последние два года наблюдается тенденция к снижению потребного парка и увеличению профицита полувагонов на сети железных дорог общего пользования.

В январе 2014 года общий парк полувагонов составлял около 534 тыс. ед., из которых потребный парк был на уровне 444 тыс. ед. или 83% от общего парка полувагонов (рис. 27). При этом доля технологического профицита<sup>15</sup> и профицита составляла 13% и 4% соответственно. В марте 2016 года общий парк полувагонов составил около 490 тыс. ед. При этом доля потребного парка от общего парка полувагонов находилась на уровне 73% (-10 п.п.

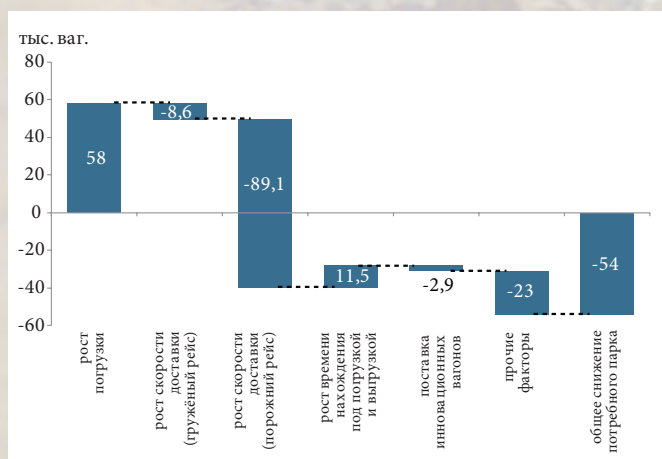


**Рисунок 27. Структура парка полувагонов, тыс. ед.**  
**Источник: анализ рабочей группы ИПЕМ**

к январю 2014 года), доля технологического профицита практически не изменилась (12%), а доля профицита возросла до 7% или до 38 тыс. ед. В период с декабря 2014 года по июль 2015 года профицит полувагонов составлял более 10% от общего парка.

В период с января 2014 года по март 2016 года потребный парк полувагонов сократился с 444 тыс. до 390 тыс. ед. или на 12,2%. На его изменение оказали влияние различные факторы. Например, в связи с ростом погрузки за рассматриваемый период потребный парк увеличился на 58 тыс. ед. При этом рост скорости доставки в груженом рейсе позволил снизить его на 8,6 тыс. ед. Основное влияние на снижение потребного парка оказало увеличение скорости в порожнем рейсе.

В связи с этим потребный парк сократился на 89,1 тыс. ед. Однако увеличение времени нахождения вагона под погрузкой или выгрузкой привело к росту потребного пар-



**Рисунок 28. Факторы изменения потребного парка полувагонов в январе 2014 – марте 2016 гг.**  
**Источник: анализ рабочей группы ИПЕМ**

<sup>15</sup> Технологический профицит – часть рабочего парка вагонов, не используемая в перевозочном процессе, но необходимая для сглаживания неравномерности погрузки.

<sup>16</sup> Профицит – часть рабочего парка вагонов, не используемая в перевозочном процессе.

на на 11,5 тыс. ед. Поставка инновационных полувагонов на сеть в январе 2014 – марте 2016 гг. позволила сократить количество полувагонов на 2,9 тыс. ед. (рис. 28).

Под воздействием прочих факторов потребный парк сократился на 23 тыс. ед. Среди прочих факторов, например, сокращение времени нахождения полувагонов в ремонте, которое позволило снизить количество полувагонов на 2,9 тыс. ед., а также повышение статической нагрузки и более эффективное использование грузоподъемности обычных (не инновационных) полувагонов, в результате которого потребный парк сократился на 5,3 тыс. ед.

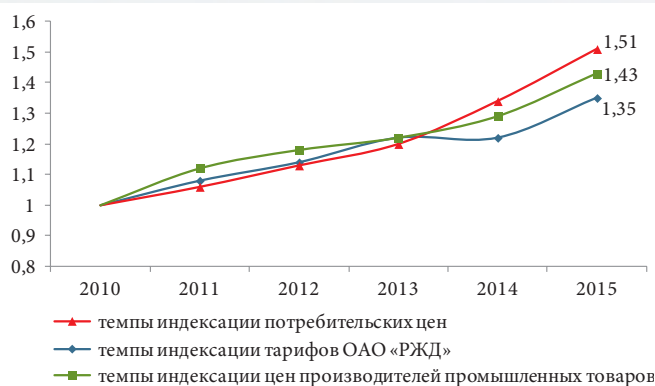
Таким образом, в ближайшей перспективе можно ожидать продолжения наблюдаемой тенденции по увеличению маршрутизации и скорости доставки груженой и порожней отправки и, как следствие, сокращению времени оборота полувагона. Кроме того, возможно дальнейшее увеличение количества и доли инновационных полувагонов. Сокращение времени оборота полувагона и рост числа инновационных вагонов могут привести к дальнейшему сокращению потребного парка полувагонов на сети ОАО «РЖД» и снижению совокупных транспортных затрат грузоотправителей.

### Тарифная политика

С 2010 по 2014 гг. тарифы на грузовые перевозки в целом индексировались темпами, сопоставимыми с темпами изменения потребительской инфляции и цен производителей промышленных товаров.

Однако в 2014 году тарифы ОАО «РЖД» проиндексированы не были, а расходы компании выросли в связи с ростом цен на основные товары, потребляемые компанией, а также необходимостью повышения заработной платы ввиду роста потребительских цен.

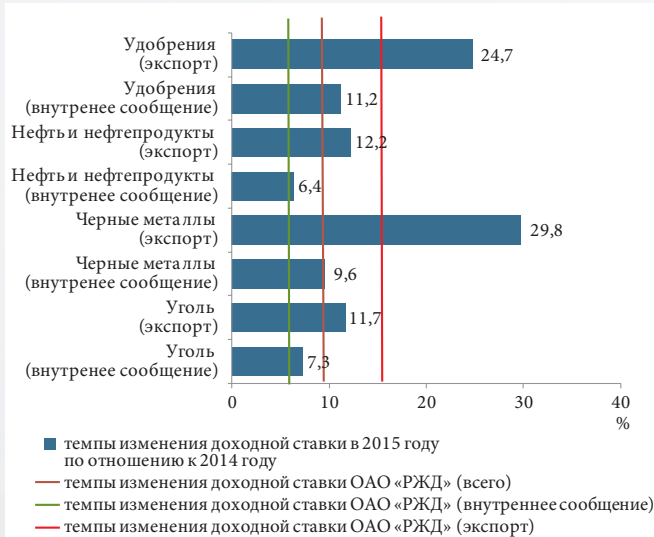
Таким образом, совокупная индексация государством тарифа ОАО «РЖД» на грузовые железнодорожные пере-



**Рисунок 29. Темпы индексации тарифов ОАО «РЖД», потребительских цен, цен производителей промышленных товаров**  
 Источник: данные Федеральной службы государственной статистики РФ, ОАО «РЖД», анализ рабочей группы ИПЕМ

возки за период 2010-2015 гг. составила 35% при росте цен производителей промышленных товаров на 43% и увеличении потребительских цен на 51% (рис. 29).

Доходная ставка ОАО «РЖД» в 2015 году составила 396,1 коп./10 т·км, что на 9,5% выше уровня 2014 года. Во внутреннем сообщении она увеличилась только



**Рисунок 30. Темпы изменения доходной ставки в 2015 году по отношению к 2014 году (с учетом изменений структуры грузопотока, расстояний перевозки и структуры погрузки по типам отправки)**

Источник: ОАО «РЖД», анализ рабочей группы ИПЕМ

**Таблица 2. Основные изменения тарифной системы в 2010-2015 гг.**

№	Наименование документа	Сутевые изменения	Дата вступления в силу	Влияние на железнодорожный транспорт
1.	Приказ ФСТ России от 04.05.2012 №78-т/1 «О внесении изменений и дополнений в Прейскурант 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами»	Унификация тарифов на порожний пробег вагонов	1 ноября 2012 г.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Улучшение технологических условий работы железнодорожной сети: рост производительности вагона, уменьшение порожнего пробега.</li> <li>2. Оптимизация маршрутов грузоперевозки. Рост числа «кольцевых» маршрутов<sup>17</sup>.</li> <li>3. Снижение обеспеченности порожними вагонами грузовладельцев в местах массовой выгрузки (преимущественно Дальний Восток).</li> <li>4. Рост общей стоимости предоставления вагонов.</li> </ol>
2.	Приказ ФСТ России от 09.04.2013 №61-т/1 «О внесении изменений и дополнений в Прейскурант 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами»	Скидка на порожний пробег грузовых вагонов с улучшенными эксплуатационными характеристиками	5 мая 2013 г.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Улучшение технологических условий работы железнодорожной сети: рост производительности вагона.</li> <li>2. Сокращение эксплуатационных затрат на перевозку грузов: увеличение объемов грузоперевозки в вагонах с улучшенными характеристиками (ожидается после массового внедрения грузовых вагонов новых конструкций).</li> <li>3. Стимулирование обновления парка грузовых вагонов продукцией с улучшенными эксплуатационными характеристиками.</li> </ol>
3.	Приказ ФСТ России от 21.12.2012 №423-т/3 «Об установлении ценовых пределов (максимального и минимального уровней) тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов для среднесетевых условий»	Установление тарифного коридора на услуги ОАО «РЖД»	27 января 2013 г.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Повышение конкурентоспособности железнодорожных перевозок относительно других видов транспорта.</li> <li>2. Сохранение конкурентоспособности отечественных производителей на мировых рынках.</li> <li>3. Рост инвестиций в строительство железнодорожной инфраструктуры.</li> <li>4. Заключение контрактов на основе ГЧП. Рост частных инвестиций в железнодорожную отрасль.</li> <li>5. Развитие новых месторождений. Рост объемов грузовых перевозок.</li> </ol>

Источник: анализ рабочей группы ИПЕМ

<sup>17</sup> «Нольцевые» маршруты - маршрутный поезд, обращающийся между двумя определенными пунктами и имеющий постоянный, не меняющийся за весь свой оборот состав.



на 6,6%, а на экспорт рост составил 16,1%. Во многом значительное повышение доходной ставки при перевозке на экспорт связано с массовым применением ОАО «РЖД» тарифного коридора в 2015 году.

Наиболее значительно доходная ставка увеличилась при перевозке на экспорт черных металлов (+29,8%) и удобрений (+24,7%). При транспортировке нефти и нефтепродуктов на экспорт доходная ставка выросла только на 6,4% (рис. 30). Кроме того, динамика доходной ставки учитывает изменение структуры грузопотока, расстояния перевозки и структуры погрузки по типам отправки.

30.08.2013 приказом ФСТ России №166-т/1 были утверждены «Методические указания по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках».

Основной задачей данного документа было обеспечение порядка определения экономически обоснованного уровня тарифов, сборов и плат на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при грузовых перевозках на долгосрочный период регулирования (на 5 лет).

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

С момента принятия, в первые два года действия, данная методика не применялась. Индексация тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом происходит каждый год. В результате у грузоотправителей отсутствует возможность долгосрочного прогнозирования транспортных затрат, а у ОАО «РЖД» – возможность прогнозирования доходной базы. Однако в последнее время проводится работа по обеспечению возможности перехода на долгосрочное тарифообразование.

В целом в 2010-2015 гг. в сфере тарифной политики было разработано и утверждено несколько документов, направленных на приведение тарифов на перевозки грузов и порожних вагонов железнодорожным транспортом в соответствие изменившейся структуре собственности на грузовые вагоны и требованиям ЕЭП.

Например, в соответствии с Приказом ФСТ России от 04.05.2012 №78-т/1 был унифицирован тариф на порож-

ний пробег полувагонов, в результате чего произошла оптимизация маршрутов грузоперевозок и возврата порожних вагонов, однако это привело к некоторому росту затрат на железнодорожные перевозки для ряда грузоотправителей грузов первого класса (табл. 2).

Согласно другому Приказу ФСТ России от 21.12.2012 №423-т/3 «Об установлении ценовых пределов (максимального и минимального уровней) тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов для среднесетевых условий» перевозчику предоставляется право изменять уровень тарифа в пределах заранее определенного диапазона. ФСТ России установила границы указанного диапазона как -12,8% – +13,4% к действующему тарифу на перевозки грузов.

**В 2010-2015 гг. был принят ряд ключевых документов, направленных на обеспечение соответствия тарифной системы изменившейся структуре рынка грузовых ж/д перевозок и требованиям ЕЭП.**

В текущем году ФАС России расширила нижнюю границу тарифного коридора до -25% без ограничения по расстоянию перевозки для грузов II и III класса.

Кроме того, Приказом ФСТ России от 09.04.2013 №61-т/1 введена скидка на порожний пробег грузовых вагонов с улучшенными эксплуатационными характеристиками. Скидка в первую очередь направлена на стимулирование использования грузовых вагонов, сокращение затрат на перевозку грузов и обслуживание вагонов, а также поддержку развития транспортного машиностроения в России.

Также в 2013 году завершена унификация экспортно-импортных и внутренних тарифов при перевозке через российские погранпереходы, которая проводилась с 2001 года (унификация экспортно-импортных и внутренних тарифов при перевозке через российские морские порты была проведена в 2001 году).

В целом изменения системы тарифообразования на грузовые железнодорожные перевозки позволили адаптировать ее к современным рыночным условиям и требованиям ЕЭП.

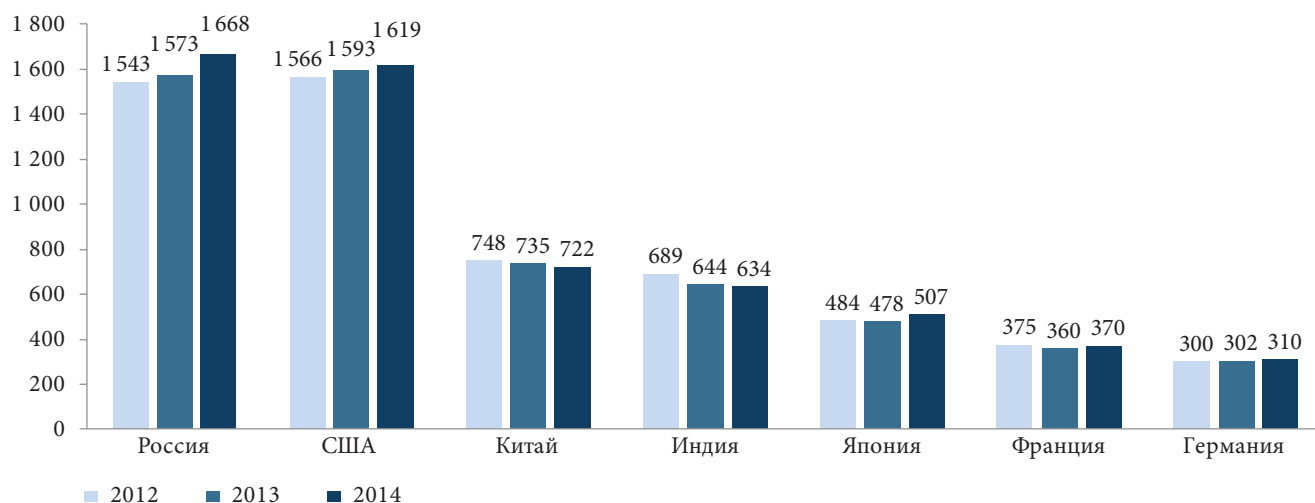
### **Сравнение некоторых показателей деятельности железнодорожных систем России и зарубежных стран**

Во многих государствах железнодорожный транспорт является неотъемлемой частью транспортной системы, однако в каждом государстве перед ним ставятся разные

**Таблица 3.** Объем работы, выполненной железнодорожным транспортом и транспортной системой в целом в 2014 году

Страна	Грузооборот, млн ткм	Доля грузооборота в национальном масштабе	Пассажиروоборот, млрд пасс.-км	Доля пассажирооборота в национальном масштабе
Россия	2 295,2	45,3%	129	26,4%
США	2 703,9	29,3%	30,5	0,7%
Китай	2 917,0	10,5%	1 160	38,7%
Индия	666,0	15,9%	1 159	13,8%
Германия	113,0	16,9%	89	8,1%
Франция	32,2	15,1%	92	9,1%
Япония	20,7	3,5%	422	72,1%

Источник: анализ рабочей группы ИПЕМ



**Рисунок 31. Средняя дальность перевозки грузов в рассматриваемых странах в 2014 году, км**  
 Источник: анализ рабочей группы ИПЕМ

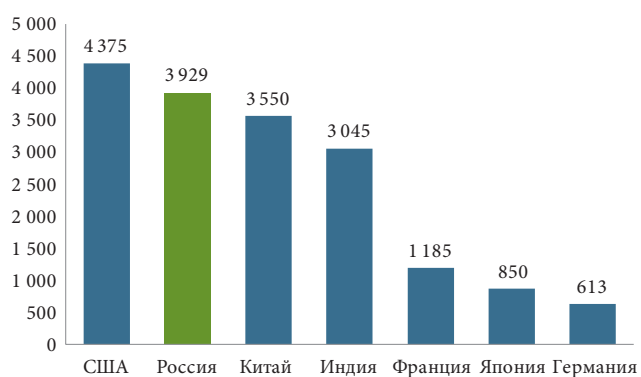
задачи, и он имеет разное значение для развития экономики и социальной жизни страны.

Существуют государства, где железнодорожный транспорт ориентирован на перевозку пассажиров (Япония), и государства, где железнодорожный транспорт ориентирован на перевозку грузов (США). Железнодорожный транспорт в Российской Федерации совмещает на одной инфраструктуре оба вида деятельности, занимая существенную долю как в грузообороте, так и в пассажирообороте страны (табл. 3).

Важнейшими характеристиками, которые влияют на объем работы, выполняемой железнодорожным транспортом в части грузовых перевозок, являются средняя дальность перевозки и средний вес грузового поезда.

В России и США средняя дальность перевозки груза в 2014 году составила 1 668 км и 1 619 км соответственно, что более чем в 2 раза превышает дальность перевозки в Китае – 721,9 км. В Индии этот показатель составляет 633,5 км, а в Германии и Франции – 309,6 км и 370,1 км соответственно (рис. 31).

**Железные дороги Российской Федерации занимают лидирующие позиции по показателям средней дальности перевозки грузов, грузонапряженности.**



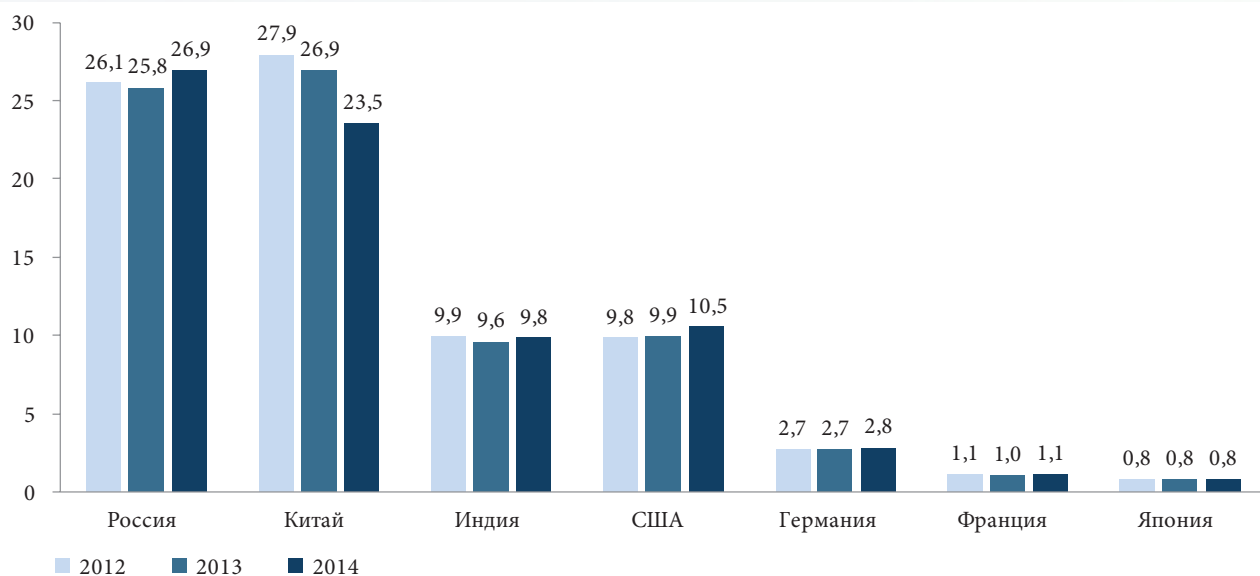
**Рисунок 32. Средний вес брутто грузовых поездов в Российской Федерации и рассматриваемых странах в 2014 году, тонн**  
 Источник: анализ рабочей группы ИПЕМ

По показателю среднего веса грузового поезда среди рассматриваемых государств Россия уступает только США, где средняя масса поезда составляет 4 375 тонн брутто (рис. 32). Во многом это связано с тем, что в США в общей структуре перевозки около 50% составляют сырьевые тяжелые грузы, доля угля находится на уровне 39%. Кроме того, в США инфраструктура фактически является специализированной для перевозки грузов и сравнение делается только по семи перевозчикам первого класса, которые в период 1980-2000 гг. сократили свою железнодорожную сеть на 37% (около 100 тыс. миль) за счет малодейственных линий, увеличив вес поезда на оставшейся инфраструктуре.

Наибольшая масса грузовых поездов в мире при регулярном сообщении достигается на специализированных линиях, соединяющих места добычи полезных ископаемых с портами в Австралии и Бразилии (около 48 тыс. и 13 тыс. тонн брутто соответственно). Однако полигоны с регулярным обращением таких поездов ограничены по протяженности. Например, в Австралии длинносоставные и тяжеловесные поезда с нагрузкой более 30 тонн на ось оборачиваются только в районе месторождений железной руды региона Пилбара (общая протяженность путей полигона составляет порядка 2 600 км) и от угольных месторождений в регионе города Галгонг до порта Ньюкасл (протяженность линии около 300 км).

В условиях организации смешанного движения (при наличии пассажирского) показатель среднего веса брутто грузового поезда для этих стран составляет чуть более 5 тыс. тонн брутто. При этом в Российской Федерации также развивается практика вождения соединенных поездов весом 12 тыс. тонн к тихоокеанским портам на Дальневосточной железной дороге. В 2015 году было отправлено более 2 000 таких поездов на расстояние около 1 200 км.

Один из наименьших показателей среднего веса грузовых поездов наблюдается в Германии, где он составляет 613 тонн. В 2014 году в России была самая высокая интенсивность использования железнодорожной инфраструктуры при перевозке грузов, характеризующаяся таким показателем, как грузонапряженность (т.е. коли-



**Рисунок 33. Показатели грузонапряженности железных дорог Российской Федерации и рассматриваемых стран в 2014 году, тонн**  
**Источник: анализ рабочей группы ИПЕМ**

чество перевезенного груза, приходящееся на 1 км эксплуатационной длины инфраструктуры железных дорог]. В Российской Федерации на 1 км эксплуатационной длины железнодорожного пути приходится почти 27 млн тонн перевезенного груза (рис. 33). При этом данный показатель постоянно увеличивается, что может говорить о росте эффективности использования железнодорожной инфраструктуры и увеличении степени ее загрузки. Концентрация основных грузопотоков такова, что на 30% протяженности инфраструктуры осваивается 70% грузопотоков.

Таким образом, железные дороги Российской Федерации занимают лидирующие позиции по показателям средней дальности перевозки грузов и грузонапряженности, а также имеют относительно высокие показатели среднего веса грузового поезда.

**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/>

#### Приложения 1-2 см. стр. 34-35

#### Приложение 3. Показатели деятельности железнодорожных систем России и зарубежных стран

Наименование показателя	Единица измерения	Год	Россия	США	Китай	Индия	Германия	Франция	Япония
Грузооборот	млн т-км	2014	2 295	2 704	2 917	666	113	32	21
Доля грузооборота в национальном масштабе	%	2014	45	29	11	16	17	15	4
Пассажиروоборот	млрд пасс.-км	2014	129	31	1 160	1 159	89	92	422
Доля пассажирооборота в национальном масштабе	%	2014	26	1	39	14	8	9	72
Средняя дальность перевозки грузов	км	2012	1 543	1 566	748	689	300	375	484
		2013	1 573	1 594	736	645	302	360	478
		2014	1 668	1 619	722	364	310	370	507
Средний вес брутто грузового поезда	тонн	2014	3 920	4 375	3 550	3 045	613	1 185	850
Грузонапряженность	млн т-км/км	2012	26,1	9,8	27,9	9,9	2,7	1,1	0,8
		2013	25,8	9,9	26,9	9,6	2,8	1	0,8
		2014	26,9	10,5	23,5	9,8	2,8	1,1	0,8

Приложение 1. Основные показатели деятельности грузового железнодорожного транспорта России в 2010-2015 гг.

Наименование показателя	Единица измерения					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Погрузка	млн тонн	1 205,8	1 241,5	1 271,9	1 236,8	1 214,5
Грузооборот без учета вагонов в порожнем состоянии	млрд т-км	2 011,3	2 127,8	2 222,4	2 191,9	2 302,7
Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии	млрд т-км	2 501,8	2 704,7	2 782,6	2 808,8	2 952,8
Темпы изменения погрузки	%	100	103	105,5	102,6	101,7
Темпы изменения грузооборота с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии	%	100	108,1	112,3	112,3	118
Темпы изменения грузооборота без учета вагонов в порожнем состоянии	%	100	105,8	110,5	109	114,1
Грузонапряженность на сети ОАО «РЖД»	млн т-км/км	23,6	25	26,1	25,7	27
Закупка новых грузовых вагонов	тыс. ваг.	84,8	91,1	79,6	71,1	77,9
Закупка полувагонов	тыс. ваг.	54,1	63,4	55,4	31,7	34,2
Списание грузовых вагонов	тыс. ваг.	39,3	21,7	21,1	25,1	46,2
Списание полувагонов	тыс. ваг.	7,8	2,6	5,5	12,4	18,1
Общий парк грузовых вагонов	тыс. ваг.	1 026,8	1 091,8	1 158,6	1 206,5	1 151
Общий парк полувагонов	тыс. ваг.	413,3	473,6	530,1	548,8	511,8
Закупка грузовых магистральных локомотивов	ед.	178	213	344	469	335
Закупка грузовых электровозов переменного тока	ед.	80	90	92	170	134
Закупка грузовых электровозов постоянного тока	ед.	70	91	167	164	151
Закупка грузовых тепловозов	ед.	28	32	85	135	154
Общий парк грузовых локомотивов	тыс. ед.	11	11	11,1	11,4	11,7
Списание грузовых локомотивов	ед.	165	112	112	301	239
Списание электровозов переменного тока	ед.	19	33	23	91	33
Списание электровозов постоянного тока	ед.	17	5	19	124	126
Списание тепловозов	ед.	129	74	70	86	80
Протяженность путей с просроченным сроком ремонта	тыс. км	20	21	21	20	23
Оборот грузового вагона	сут.	13,4	14,4	15,5	16,9	17
время нахождения вагона в движении	сут.	2,26	2,42	2,54	2,57	2,75
время простоя вагона на промежуточных станциях	сут.	0,45	0,62	0,65	0,61	0,58
время простоя вагона под грузовыми операциями	сут.	6,37	6,36	6,84	7,86	8,29
время простоя вагона на технических станциях	сут.	4,38	5,02	5,49	5,89	5,39
Средняя скорость доставки	км/сут.	274	247	219	223	299
Средняя скорость доставки в груженных вагонах	км/сут.	296	268	242	249	327
Средняя скорость доставки в маршрутных отправах	км/сут.	422	415	316	324	442
Средняя техническая скорость движения поездов	км/час	49,3	46,5	45,2	45,6	46,4
Средняя участковая скорость движения поездов	км/час	41,2	37,1	36	36,8	37,7
Средняя надежность доставки	%	87,2	81,6	72,5	77,5	87,1
Надежность доставки в груженных вагонах	%	88,3	82,3	77	80,2	89,5
Надежность доставки маршрутной отправки	%	90	90,7	83,8	85,5	94,5
Среднесуточная производительность грузового вагона	т-км нетто	6 845	6553	6 233	5 822	6 197
Среднесуточная производительность локомотива	тыс. т-км брутто	1 631	1 812	1 791	1 820	1 965
Темпы индексации тарифов ОАО «РЖД»	%	1	1,08	1,14	1,22	1,35
Темпы индексации потребительских цен	%	1	1,06	1,13	1,2	1,34
Темпы индексации цен производителей промышленных товаров	%	1	1,12	1,18	1,22	1,43



# TRANSIT KAZAKHSTAN

20 years  
of success

20th Anniversary  
KAZAKHSTAN INTERNATIONAL  
TRANSPORT & LOGISTICS  
EXHIBITION

## TRANSITKAZAKHSTAN

4-6 October 2016

Almaty, Kazakhstan

[www.transitkazakhstan.kz](http://www.transitkazakhstan.kz)

ORGANISERS:



Iteca (CIS and International companies)  
Tel: +7 (727) 258 34 47;  
E-mail: [gulzana@itecakz](mailto:gulzana@itecakz)  
Project Manager: Gulzana Abdusharipova

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



OFFICIAL SUPPORT:



Ministry of Investment  
and Development of  
the Republic of Kazakhstan



## «ГРУЗОВОЕ ВАГОНОСТРОЕНИЕ: ДИНАМИКА, ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И РИСКИ ОТРАСЛИ»

**Руководитель подразделения по нормотворчеству и стратегическому развитию  
СОЖТ Игорь Санковский выступил на круглом столе**

В Аналитическом центре при правительстве Российской Федерации 23 августа состоялся круглый стол «Грузовое вагоностроение: динамика, основные проблемы и риски отрасли».

На круглом столе поднимались вопросы спроса и предложения на грузовые вагоны, сбалансированности рынка производства и потребления вагонов, ставки аренды вагонов для осуществления лизинговых платежей, вопросы эксплуатации инновационных вагонов и т.д.

С докладом «О проблемных вопросах приобретения подвижного состава при существующем уровне арендных ставок» выступил руководитель подразделения по нормотворчеству и стратегическому развитию НП «Союз операторов железнодорожного транспорта» Игорь Санковский.

По данным Партнерства, за январь – июль 2016 года на сети зарегистрировано всего 17 257 тыс. вагонов 2016 года выпуска, из них полувагонов зарегистрировано порядка 9,5 тыс. единиц. Основными приобретателями являются аффилированные с вагоностроителями компании, операторы, входящие в СОЖТ, новых вагонов в 2016 году практически не закупили. При этом объем списания полувагонов за 7 месяцев 2016 года оценивается в 35,4 тыс. единиц.

В сложившейся экономической ситуации и при текущей стоимости продукции вагоностроительных заводов приобретение операторами новых вагонов не является экономически целесообразным. Уже неоднократно отмечалось, что уровень ставок операторов в 2015 году не позволял обеспечивать реновацию парка, доходы операторских компаний упали до критических значений, в результате инвестиционные программы операторов на 2016 год были сокращены до минимума.

Сегодня по-прежнему основной проблемой компаний остается ограниченная доступность банковских кредитов. Общая закредитованность операторов, по нашим оценкам, составляет около 800 млрд. рублей, соответственно,

доступ к новым кредитам затруднен. Специалисты уже говорят о возникновении дефицита в сегменте полувагонов в период пиковых сезонных потребностей сети.

Таким образом, основными проблемами в вопросе приобретения нового подвижного состава операторами являются доходность текущей операторской деятельности, высокая цена новых вагонов (с учетом стоимости привлеченных кредитных средств), фактически запретительный уровень ставок привлечения финансирования, а также наличие рисков, связанных с изменением «правил игры», устанавливаемых государством, что, безусловно, также негативно влияет на рынок.

Справочно:

Стоимость приобретения вагона в лизинг состоит из цены приобретения собственно самого вагона, стоимости привлечения лизинговых средств и комиссии лизинговой компании. Пример расчета: стоимость обычного полувагона в 1,7 млн. рублей. При лизинговой сделке сроком на 7 лет (с авансом в 20%) его конечная стоимость будет составлять 3,23 млн. рублей. При тех же условиях лизинга инновационный полувагон стоимостью в 2,3 млн. рублей в конечном итоге обойдется покупателю в 4,36 млн. рублей (расчет сделан по данным сайта ВТБ-лизинга).

Наметившийся тренд к коррекции уровня ставок оперирования, в следствие чего повысится доходность вагона, может являться стимулом для восстановления покупательского спроса к новым вагонам со стороны операторов. Текущий уровень ставок хотя и не вернулся на докризисный уровень, но можно говорить о возможности формирования инвестиционных программ операторов, особенно в сегментах дефицитного парка.

**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/>



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

МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

# СТАНКОСТРОЕНИЕ



**11-14 октября 2016**

**Крокус Экспо, Москва**

При поддержке:

Министерства Промышленности и Торговли Российской Федерации  
Торгово-промышленной Палаты Российской Федерации  
Московской торгово-промышленной Палаты  
Союза машиностроителей России



- **Металлообрабатывающее оборудование**
- **Обработка листового металла**
- **Кузнечно-прессовое оборудование**
- **Инструмент и оснастка**
- **Промышленные лазеры**
- **Сварочное оборудование**
- **Робототехника и системы чпу**
- **Измерительная техника**
- **Термообработка**
- **Литейное производство**
- **Оборудование для железнодорожной отрасли**

объединение  
производителей  
железнодорожной  
техники



**Совместная конференция с НП "ОПЖТ"  
в рамках выставки "Станкостроение-2016"  
13 октября, МВЦ Крокус Экспо**

**Организатор: выставочная компания ООО Райт Солюшн**



+7(495)988-27-68



info@stankoexpo.com



www.stankoexpo.com



Андрей Гурьев

## Железные дорожники о себе и реформах

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

Продолжение (начало в № 4 (49)–6 (71))

**РЖД-Партнер, № 5, май 2006 г.**

**Николай Аверков, генеральный директор ОАО «Рефсервис»**

– Вы сосредоточили у себя ремонтную базу изотермического подвижного состава. Не будет ли дискриминации по отношению к другим компаниям?

– Если мы посмотрим в сторону того же Запада, то увидим, что у них происходят укрупнение и интеграция, а мы почему-то любим порассуждать о дроблении крупных хозяйственных комплексов. У них давно уже ведется централизованное корпоративное планирование по образу и подобию нашего Госплана.

А у нас многие ратуют за то, чтобы наоборот – всячески уйти от работы по плану. Если говорить о перевозках, то как мы можем быть монополистами, когда «Рефсервис» везет всего 30% груза? А если брать ремонт, то здесь тоже нет никаких проблем. Вот я вспоминаю, как ваш журнал организовал серию публичных интервью на выставке «ТрансРоссия-2006», а я дискутировал там с руководителем «БалтТрансСервиса» господином Прокофьевым. Он начал рассказывать какие-то вещи про то, что мы ремонтируем свои вагоны дешево, а вагоны частных – дорого, что есть якобы какое-то распоряжение ОАО «РЖД», предписывающее нам так поступать. Все как раз наоборот. Мы ремонтируем парк частного дешевле, чем свой. Потому что «Рефсервис» производит ремонт собственных вагонов строго по регламенту. А частник как хочет, так и заказывает ремонт, причем нередко со своими запасными частями. Он приезжает и говорит: «Вот это вы сделайте, а вот это мне и даром не надо». Он хозяин. А если говорить о равнодоступности, то мы ровно заинтересованы, чтобы как можно больше частных вагонов ремонтировались у нас, потому что мы должны зарабатывать деньги любыми путями. Как это можно – отталкивать от себя клиентов? Мы всячески зазываем их, а они к нам, между прочим, часто и не идут. Не стоит без конца муссировать надуманную проблему равнодоступности к ремонтной базе. Я понимаю, если бы существовало одно депо на всю Россию и там стояла очередь. Но сегодня частник едет в Белоруссию, Эстонию или в Литву – и спокойно там ремонтируется, да еще и дешевле. Кроме того, он может и свое ремонтное предприятие организовать. Или, учитывая тот факт, что у нас тележки на секциях пассажирские, собственник имеет возможность их ремонтировать в любом пассажирском депо. Так что никаких проблем с ремонтом специального изотермического подвижного состава нет.

### ВСЯКИЙ ИНВЕТОР ЖЕЛАЕТ ЗНАТЬ...

– Выделение в самостоятельную компанию всегда предполагает оптимизацию издержек. Планируете ли вы сокращение контингента, распродажу каких-то ненужных активов и прочее?

– Обязательно. Правда, нужно учесть, что мы забираем в дочернюю компанию в основном те активы, которые спо-

собны эффективно работать, а остальные пока останутся в филиале ОАО «РЖД» «Рефсервис», который также еще какое-то переходное время будет существовать. Естественно, мы будем освобождаться от непригодного подвижного состава и других ненужных нам основных фондов.

Также речь идет и об избыточном контингенте работников. Те технологии содержания подвижного состава, которыми мы пользуемся на сегодняшний день, конечно же, во многом устарели. Нужно переходить к безлюдным технологиям – скажем, к управлению режимом поддержания температуры с помощью спутниковой связи.

Американцы к этому уже давно пришли, у них идет управление температурным режимом без участия человека. Но это – дело будущего.

– Как Вы считаете, значительно ли увеличатся теперь ваши возможности в плане привлечения инвестиций?

### МОЕ МНЕНИЕ ТАКОЕ: ВСЕ ПРАВИЛЬНО – КОНТРОЛИРУЙТЕ НАС, ОТСЛЕЖИВАЙТЕ ВСЕ, НО НЕ БЕЙТЕ ПО РУКАМ. ВОТ В ЧЕМ ВЕСЬ ВОПРОС

– Чем обуславливаются подобные возможности? Гарантиями перед инвестором.

Он должен быть уверен, что деньги принесут новые доходы. Вот мы продадим наши акции, получим дополнительные средства и, казалось бы, сможем их инвестировать в производство. Но это – еще не решение проблемы. Сейчас наступил такой период в жизни нашей страны, когда произошло серьезное накопление денег. Мы видим, как крупные компании уже начинают думать, куда их инвестировать. И уже есть много организаций (не буду их сейчас называть, чтобы не создавать ненужного ажиотажа), которые хотели бы купить наши акции. Мы присматриваемся к ним и анализируем ситуацию. Нам нужен такой покупатель, который был бы, во-первых, что называется государственным. То есть человеком, ориентированным на интересы нашего Отечества, на поднятие мощи всей страны в целом. Это очень важно. Во-вторых, в стратегии этих компаний должны быть намерения сделать не только так называемые портфельные инвестиции, но и прямые, т. е. вкладывать деньги непосредственно в производство – в приобретение нового подвижного состава, оборудования, технологий, НИОКР и т. д. А для того, чтобы построить новый изотермический вагон, надо ни больше ни меньше восстановить это производство, а для этого вначале вложить средства. Вот такой нам нужен инвестор. Мы сейчас изучаем подобные возможности. Обратились к немцам, провели уже переговоры с директором одного из заводов, осмотрели их производственные мощности. Надо сказать, что перспективы вырисовываются достаточно интересные.

Нам нужен такой подвижной состав, который отвечал бы современным требованиям рынка. Это должна быть не просто холодильная установка – нам необходимо иметь возможность перевозки продуктов в газовой среде или с использованием

каких-то других источников холода. Мы все это анализируем тщательнейшим образом, выбираем. Сейчас нужно разрабатывать техническое задание, потом провести дополнительные переговоры, посмотреть, сколько это будет стоить. Мы привлекаем сюда и заинтересованных лиц со стороны.

– Чтобы строить новые вагоны, необходима хорошая перспектива с заказами на данные перевозки. А как насчет конкуренции с автомобильным транспортом? Вы уверены, что возьмете свою долю груза?

– В США работают порядка 22 тыс. вагонов изотермического подвижного состава при наличии фантастически развитой сети автомагистралей. У нас хороших дорог нет, автомобильный парк во многом изношенный. Плюс риски, которые просто несопоставимы. Поэтому в целом конкурента в автотранспорте я особенного не вижу. Другое дело, что нам, конечно, надо учиться работать в условиях рынка. И если автомобильный транспорт традиционно более конкурентоспособен на небольших плечах доставки, значит, нам надо тоже их завоевывать. Один из резервов – обратная загрузка. Если нет скоропорта, повезем другой подходящий груз (например, полиэтилен какой-нибудь), лишь бы заработать деньги. Каждая копейка дорога.

– По всей видимости, логика экономики ведет к тому, что нужно диверсифицировать грузовую базу. А не целесообразнее ли будет вообще, помимо рефрижераторов, закупить и другие виды подвижного состава, чтобы стать более универсальной перевозочной компанией? Вам же никто не запрещает это делать.

– Знаете, полет фантазии и предприимчивость человека безграничны. Конечно, это можно сделать. И никто нам не помешает везти лес, уголь и др. Однако лично я думаю, что в обозримом будущем этого не случится. В перевозочном бизнесе все-таки очень важна специализация. Не случайно же сегодня созданы частные компании, которые возят или только автомобили, или исключительно налив и т. д. Тут ведь отработывается единый оптимальный механизм перевозки, внедряется рациональная технология производства, когда все отточено и выверено, налажены соответствующие связи. Это возможно лишь при специализации. Нереально все охватить сразу. Потому-то этот огромный хозяйствующий субъект – железная дорога – и нуждается сегодня в определенном разделении. Для того, чтобы обновить имущественный комплекс железнодорожного транспорта, его нужно обязательно разделить. Иначе вы не найдете инвесторов. Кто будет вкладывать такие большие деньги в общий котел? Никто. А без качественно нового механизма инвестирования нам просто не выжить. Очень долго ничего не инвестировалось, и у нас в «Рефсервисе» ситуация с этим крайне тяжелая. С начала 90-х годов не поступало ни одного вагона! А специализация позволит быстро найти инвесторов. Скажем, сегодня выделяется компания по перевозке леса. И практически сразу же находятся желающие подключиться к этому процессу. То же самое и с перевозкой других грузов.

### ПОНИМАЮТ

– Когда год назад выделилось первое дочернее акционерное общество «ЭЛТЕЗА», то его руководство сразу натолкнулось на проблему отношений с ОАО «РЖД». То есть система управления через состоящий из руководителей материнской компании совет директоров оказалась довольно негибкой и сдерживающей хозяйственную инициативу. Вы не предвидите у себя подобных проблем?

– Да, нельзя не признать, что здесь есть, частично, элемент нерациональности. Об этом, кстати, прямо говорилось на одном из недавних заседаний правления ОАО «РЖД». Но ведь в любом деле есть как рациональное и развивающее начало, так и сдерживающие факторы. Совет директоров – это проводник воли материнской компании. Производственные проблемы выносятся на его заседания. Члены совета, каждый по своему направлению работы, выходят с этими вопросами в соответствующие департаменты. Правление корпорации решает: на этот запрос нужно ответить вот так, а на другой – иначе, после чего принятые решения реализуются на практике. Это классика. В том, что нас ожидает абсолютно жесткий контроль во всех отношениях, – никто не сомневается. Но мое мнение такое: все правильно, контролируйте нас, отслеживайте все, но не бейте по рукам. Вот в чем весь вопрос.

Я как руководитель компании, работающей в рыночных условиях, должен принимать и проводить в жизнь оперативные решения. Хочу сказать, что президент ОАО «РЖД» Владимир Иванович Якунин это понимает. Ведь если речь идет о каком-то тотальном контроле, то проще было бы оставить

### **ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА НАХОДИТСЯ СЕГОДНЯ В ТЯЖЕЛЫХ ПУТАХ, В ЗАЖАТОМ ПРЕЙСКУРАНТОМ № 10-01 СОСТОЯНИИ. И ОДНА ИЗ ЦЕЛЕЙ РЕФОРМИРОВАНИЯ – РАЗОРВАТЬ ЭТИ ПУТЫ, ДАТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ РАБОТАТЬ ТАК, КАК НУЖНО ДЕЙСТВОВАТЬ В УСЛОВИЯХ РЫНКА**

ся в едином хозяйствующем субъекте или стать, например, ГУПом. Но это нерационально экономически. Так что, думаю, сама жизнь будет подсказывать, каким образом материнской компании лучше управлять своей «дочкой».

– Вы сказали, что сейчас занимаете нишу на рынке перевозок скоропорта примерно в одну треть. Считаете, что такая ситуация сохранится и впредь? Никто никого не будет вытеснять?

– Почему же? Какая же это конкуренция, если все так и будут плыть спокойно в заданных соотношениях? Так не бывает.

– Кто-то будет тонуть, кто-то выплывать?

– Обязательно. Вы знаете, что делают сегодня частники, у которых по 10–15 секций? Они к нам приходят и говорят: «Купите нас, пожалуйста». Они прекрасно понимают, что теперь мы будем работать по свободным тарифам и поедем с такой ценой, какая устроит грузовладельца. К кому он пойдет? Ведь грузоотправитель и грузополучатель тоже хорошо понимают, что мы – серьезная компания, привыкшая к нормальной, дисциплинированной и ответственной работе.

Мы повезем грузы с соблюдением всех условий перевозки – тоннажа, температурного режима и всего остального, а не абы как. Вот и судите, кто выплывет, а кто утонет. Другое дело, что сегодня назрела огромная необходимость в общественной дискуссии по поводу ситуации на рынке перевозок скоропортящихся продуктов. Нам нужен специальный федеральный закон, который бы четко регулировал отношения в этой сфере и предписывал строгие нормы данных транспортировок. Но я думаю, что это уже отдельная тема для разговора, которую мы предлагаем обсудить на страницах журнала «РЖД-Партнер». – Непременно. Спасибо за интервью и желаем компании «Рефсервис» успеха в бизнесе. В добрый путь!

*Продолжение следует.*

## Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
<b>ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2016</b>				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	+7 (495) 988-28-01	
<b>Производители железнодорожной продукции и услуг</b>				1 - 6
Россия / Курганская область	Шадринск	ОАО "Шадринский автоагрегатный завод"	+7 (35253) 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77	1 - 3
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	4 - 5
Россия / Томская область	Томск	ООО "НПК "ТомИндуктор"	+7 (3822) 231-251	6
Россия	Москва	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	+7 (495) 411-60-04, +7 (495) 657-99-56	6
Россия / Тамбовская область	Мичуринск	ООО "ТехноКом-И"	+7 (47545) 2-77-39, +7 (910) 656-06-70	6
<b>8-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОПРОДУКЦИИ И МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ МЕТАЛЛСТРОЙФОРУМ'2016</b>				7
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
<b>Подвижной состав, запчасти, ремонт</b>				8 - 13
Россия / Свердловская область	Сысерть	ООО "Сысертское локомотивное депо"	+7 (343) 380-10-19	8
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-торг"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	10 - 11
Россия / Калининградская область	Калининград	ООО "ЛСЕГ-Сервис"	+7-981-452-04-04; +7 (4012) 58-02-06	12
Россия / Красноярский край	Красноярск	ЗАО "Енисей Локомотив Гарант"	+7 (391) 2757-111	12
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	+7 (34369) 4-99-62, +7-912-656-21-36	12
Россия / Свердловская область	Нижний Тагил	ООО "ТрансПро"	+7 (3435) 96-17-13, +7 (3435) 96-18-13, +7(3435) 96-17-12	13
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 640-76-64	13
Россия / Тамбовская область	Мичуринск	ООО "ТепловозТехносервис-Мичуринск"	+7 (47545) 2-93-00	13
<b>11-ЫЙ ЕЖЕГОДНЫЙ КОНГРЕСС ПО ТРАНСПОРТИРОВКЕ, ПЕРЕРАБОТКЕ И ТОРГОВЛЕ НЕФТЬЮ, СУГ И НЕФТЕПРОДУКТАМИ</b>				14
Россия / Великобритания	Москва / Лондон	Vostock Capital UK	+7 (499) 505-1-505 (Москва), +44 207 394 30 90 (Лондон)	
<b>Материалы и оборудование для ВСП</b>				15
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "ПроектСнаб"	+7 (3435) 41-69-55, 41-25-69	15
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27	15
<b>13-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА - TRANSUZBEKISTAN"</b>				16
Узбекистан	Ташкент	ITE Uzbekistan	(998 71) 113 01 80	
<b>Сопутствующие товары и услуги</b>				17
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО "Экосистема"	+7 (912) 300-84-44	17
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	МЕТАПРОМ.RU	+7 (3843) 71-63-41	17
<b>IV МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ И ВЫСТАВКА ЭКСПОСИТИТРАНС</b>				18
Россия	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	+7 (495) 988-18-00, +7 (495) 988-28-01	
<b>Справочная информация</b>				19- 48
<b>МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ ИЮЛЬ 2016 ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ</b>				19 - 24
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	RAILWAYMARKET.RU	+7 (3843) 71-63-41	24
<b>5-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТНЫХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ МЕТАЛЛТРАНСЛОГИСТИК'2016</b>				25
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
<b>ГРУЗОВОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ В 2010-2015 ГГ. (АНАЛИТИЧЕСКИЙ ДОКЛАД) - ПРОДОЛЖЕНИЕ. НАЧАЛО В № 6 (71)</b>				26 - 35
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
<b>20-Я Центрально-Азиатская выставка "Транспорт и Логистика" Транзит-Казахстан 2016</b>				36
Казахстан	Алматы	Выставка "Электроника-Транспорт"	+7 727 2583434	
<b>Грузовое вагоностроение: динамика, основные проблемы и риски отрасли</b>				37
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	МЕТАПРОМ.RU / BOARD-RAILWAY	+7 (3843) 71-63-41	37
<b>МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА "СТАНКОСТРОЕНИЕ"</b>				38
Россия	Москва	ООО "РАЙТ СОЛЮШН"	+7 (495) 988 27 68 (многоканальный), +7 (495) 767 35 97	
<b>Железные дорожники о себе и реформах</b>				39 - 40
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
<b>Содержание / Прайс-лист на размещение рекламы</b>				41 - 44
Россия	Москва	Редакция Железнодорожного журнала "ДЕПО"	+7 (495) 765-73-16	
<b>СЕДЬМАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА EXPO-RUSSIA ARMENIA 2016</b>				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ОАО "Зарубеж-Экспо"	+7 (495) 637-50-79/36-33/36-66, +7 (499) 766-92-82	
<b>22-я Международная промышленная выставка МеталлЭкспо'2016</b>				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	

## РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

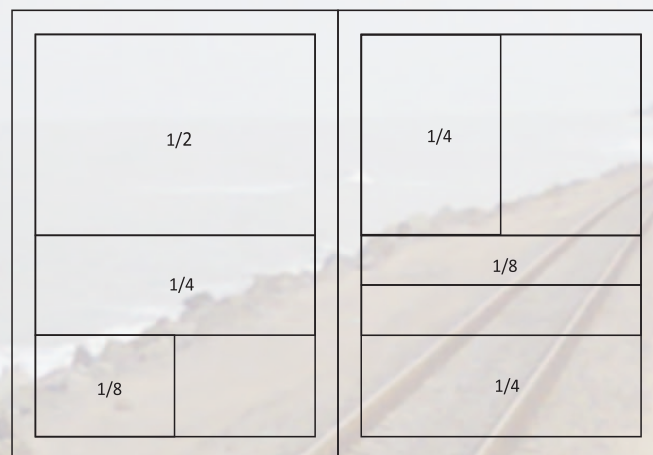
### Образец заполнения строчной рекламы:

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

### Размеры модулей в мм:

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

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



### Требования к макетам:

- Программы Adobe Photoshop, Illustrator.
- Разрешение 300 dpi, цветовая модель CMYK
- Шрифты перевести в кривые.
- Текст по картинке полужирный не менее 7 пунктов.
- Черный - запечатывание 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	<b>СНИДНА 5%</b>  <b>СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ</b> подробнее на стр. 44
При единовременной предоплате 3-х публикаций	
При единовременной предоплате 5-и публикаций	
При единовременной предоплате 10-и публикаций	

## БАННЕРНАЯ РЕКЛАМА НА САЙТЕ

Сквозное размещение (на всех страницах сайта)

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

Размещение в левом вертикальном блоке

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

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

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

## Электронные рассылки

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

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

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

### 1. Еженедельные рассылки

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

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

### 2. Персональные рассылки

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

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

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

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

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

### 3 месяца - скидка 10%

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

### 6 месяцев - скидка 15%

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

12 месяцев - скидка 20%		
Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
3'360	12 перс. рассылок	1 год еженедельных рассылок + 1 год в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
114'048	24 перс. рассылки	
161'568	36 перс. рассылок	
202'752	48 перс. рассылок	

## СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ

### скидки и подарки КРУГЛЫЙ ГОД!

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

#### Мы предлагаем:

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

#### БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка

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

#### При единовременной предоплате 3-х публикаций скидка 10%

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

#### При единовременной предоплате 5-и публикаций скидка 15%

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

#### При единовременной предоплате 10-и публикаций скидка 20%

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

**Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров!**

**За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.**

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



26–28 ОКТЯБРЯ



ЕРЕВАН,  
АРМЕНИЯ

СЕДЬМАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА

# EXPO-RUSSIA ARMENIA 2016

## ЕРЕВАНСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

[www.zarubezhexpo.ru](http://www.zarubezhexpo.ru)

Цели выставки:

развитие экономического, научно-технического, культурного и политического сотрудничества между Российской Федерацией и Республикой Армения, установление и укрепление связей между странами, развитие совместного бизнеса, торгово-экономических и инвестиционных отношений.



**ОРГАНИЗАТОРЫ:**

ОАО "Зарубеж-Экспо", Россия

**СООРГАНИЗАТОРЫ:**

Международная Ассоциация Фондов Мира  
Комитет Мира Армении  
Компания "Экспомедиа" (Армения)

**ПАТРОНАТ:**

Торгово-промышленная палата  
Российской Федерации  
Руководители торгово-промышленных  
палат стран-участниц СНГ



Концерн "Мульти Групп", Армения

**ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ:**

Энергетика, машиностроение, металлургия, приборостроение, транспорт и логистика, геология и горная промышленность, строительство, химическая промышленность, связь и телекоммуникации, информационные технологии, инновации и инвестиции, банки и страховые компании, медицина, образование

Место проведения: Выставочный комплекс "Ереван EXPO", ул. А.Акопяна, д. 3



ОАО «Зарубеж-Экспо»

Москва, ул. Пречистенка, 10

+7(495) 637-50-79, 637-36-33, 637-36-66

многоканальный номер +7 (495) 721-32-36 [info@zarubezhexpo.ru](mailto:info@zarubezhexpo.ru)

**8-11**  
**ноября**

Москва, ВДНХ, павильон 75



22-я Международная  
промышленная выставка

# МЕТАЛЛ ЭКСПО'2016

[www.metal-expo.ru](http://www.metal-expo.ru)



Металлопродукция  
и металлоконструкции  
для строительной отрасли  
**МеталлСтройФорум'2016**



Оборудование и технологии  
для металлургии и  
металлообработки  
**МеталлургМаш'2016**



Транспортные  
и логистические услуги  
для предприятий ГК  
**МеталлТрансЛогистик'2016**



Генеральный информационный партнер:  
специализированный журнал  
«Металлоснабжение и сбыт»

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