

# ДЕПО

9 (74) 2016

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

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

октябрь

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

стр. 1 - 3

стр. 6 - 11

стр. 14



- Оценка последствий возврата к регулированию ставок в морских портах Российской Федерации и применения проекта методических указаний Федеральной антимонопольной службы России

стр. 16 - 29

- Судьба грузовых вагонов зависит от экономической целесообразности

стр. стр. 31

- Железные дорожники о себе и реформах

стр. 33 - 39



16+

**Цель выставки:**

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



# АРМЕНИЯ, ЕРЕВАН

## 26-28 ОКТЯБРЯ 2016

**МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ:**

ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС  
«ЕРЕВАН EXPO»,  
УЛ. А.АКОПЯНА, Д. 3

# EXPO-RUSSIA 2016 ARMENIA PLUS IRAN

## ЕРЕВАНСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

**ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ:**

- 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
- Сельское хозяйство и продовольствие
- Медицина
- Образование

**ОРГАНИЗАТОРЫ:**

ОАО "Зарубеж-Экспо", Россия  
Концерн "Мульти Групп", Армения

**ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:**

Международная Ассоциация Фондов Мира; отраслевые министерства и ведомства Российской Федерации и Республики Армении

**ПОД ПАТРОНАТОМ:**

Торгово-промышленной палаты Российской Федерации, а также руководителей торгово-промышленных палат стран-участниц СНГ

**ОАО «ЗАРУБЕЖ-ЭКСПО»**

Москва, ул. Пречистенка, 10  
+7 (495) 721-32-36,  
+7 (499) 766-92-82  
info@zarubezhexpo.ru



**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**



**ОАО "ШАДРИНСКИЙ АВТОАГРЕГАТНЫЙ ЗАВОД"**  
**ТЕПЛОВАЗНЫЕ СЕКЦИИ**  
**ДЛЯ СИСТЕМ ОХЛАЖДЕНИЯ ТЕПЛОВАЗОВ**  
**от завода изготовителя**

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

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

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

 **ENERPROM** 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 вагоносборочного цеха
- Оборудование для колесно-тележного цеха
- Кантователи и подъемно-поворотные устройства

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

# 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.
Полоз 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**

# ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

13-я Международная выставка

16-18 Ноября 2016

Узэкспоцентр, Ташкент, Узбекистан



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



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

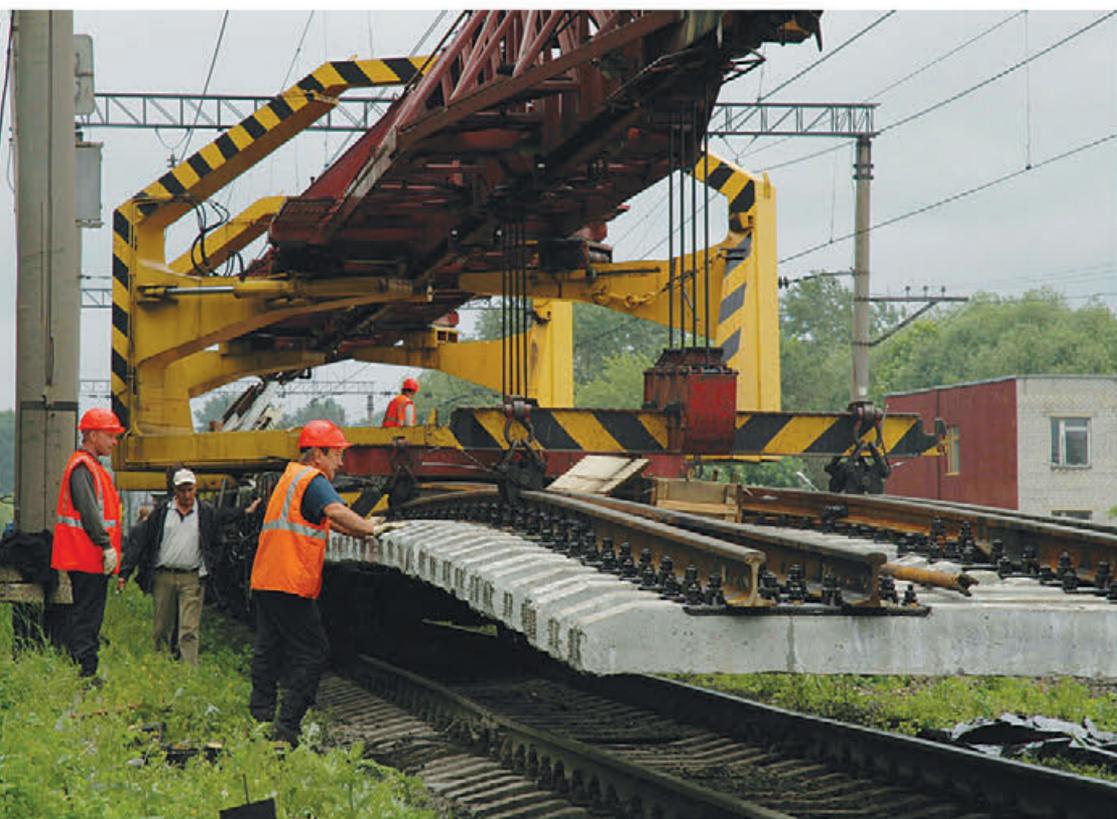
### ПОЧЕМУ ВАШ ВЫБОР МЕСТА РЕМОНТА ДОЛЖЕН ОСТАНОВИТЬСЯ НА НАС

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, г. Ижевск, Воткинское шоссе, д. 168А

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	Цена (руб)	Компания	Телефон
Аппарат поглощающий 106.02.000-2СБ Ш-2В-90	15 700,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Аппаратура системы обеспечения безопасности движения специального самоходного подвижного состава I категории КЛУБ-УП	650 000,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
АСУР-021	195 000,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Вкладыши МОР 8ТХ.263.178/179	23 500,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Втулка цилиндра (в сборе) 6Д49.36спч-1	38 500,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Генератор ТГМ-4	по договоренности	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Гидропередача УГП 230 после кап ремонта	по договоренности	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Двигатель ЯМЗ 240 м2 новый (2 шт)	600 000,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Клапан Э175	1 300,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Клапан впускной Д49.78.05	2 100,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Клапан выпускной 11Д40.84.1спч-4	2 200,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Клапан Э155	2 500,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Колодка вагонная тип С	400,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Колодка композиционная 25-610	280,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран 254	8 500,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран 326	3 800,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран 4200	750,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран 4300	600,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран 4301	850,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран 4302	700,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран 4303	1 400,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран 4308	1 500,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран 4313	1 700,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран 4314	850,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран 4327	800,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран машиниста 394, 395	14 500,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Крышка цилиндра 5Д49.78спч-1	65 000,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Муфта 9Д100.37.140	7 400,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Насос 4ВЦ50/12	31 200,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Насос топливный 6ТН14.16.000.000.06	98 000,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Насос топливный 961В.0616.23.000-5	по договоренности	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Насос водяной 2Д100.11Сб-4	86 135,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Насос топливный 10Д100.27.101Сб	5 500,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Насос топливоподкачивающий 0210.22.000-1	24 610,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Пара плунжерная Д67.19.12.0	2 200,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Помпа топливоподкачивающая 2Д100.32.010Сб	7 500,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Распылитель Д49.107.4спч	650,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Регулятор 9Д100.36Сб	86 000,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Регулятор давления АН-11Б	6 000,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Редуктор 34В	2 000,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Рессора ДГКУ 5.05.00.030	20 000,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Рукав 369А	1 500,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Рукава Р17 (Казахстан)	650,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Рукава Р17 (Россия)	850,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
РЧО Д50.27.200Сб	55 300,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
РЧО Д50.36Сб	55 300,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
ТНВД Д49.107спч2	7 600,00	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
ТНВД Д49.107спч4	18 500,00	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Электродвигатель тяговый ДН 309 МАУ 53 Квт	180 000,00	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 ТЕПЛОВЗОВ  
 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	



**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](http://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



**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](mailto:mokhov.valeriy@mail.ru); [9126562136@mail.ru](mailto:9126562136@mail.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](mailto:post@depo-magazine.ru).**

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

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

Обыкновенное и полное освидетельствование колесных пар ТЭМ со сменой бандажей, БЗК.	от 33000 рублей с НДС
Ремонт тяговых электродвигателей ЭД-118 в объеме ТР-3, СР.	от 83500 рублей с НДС
Ремонт и поверка приборов безопасности (КПД-ЗП, ЭПК-150, ЗСЛ-2М, ТСНБМ-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.	



### 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 ТЕПОВОЗА ОТ СОБСТВЕННИКА



Продается ТГМ4Б



Продается тепловоз ТЭМ-7А,  
(требуется тр-3)

### 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 К2ЛОК
- Двухмашинный агрегат
- Коленчатые валы для дизеля от 0 до 3 градации, готовые к установке
- Дизеля в сборе или частично собранные
- Ротор турбокомпрессора РОН 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	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

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

8 ноября 2016

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ И ВЫСТАВКА



# Интернет + Транспорт

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

Место  
проведения  
ул. Тверская, 7



Генеральные информационные партнеры



**Гудок**<sup>TM</sup>  
ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ



При поддержке

**ИРИ**  
ИНСТИТУТ РАЗВИТИЯ  
ИНТЕРНЕТА

Организатор



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**



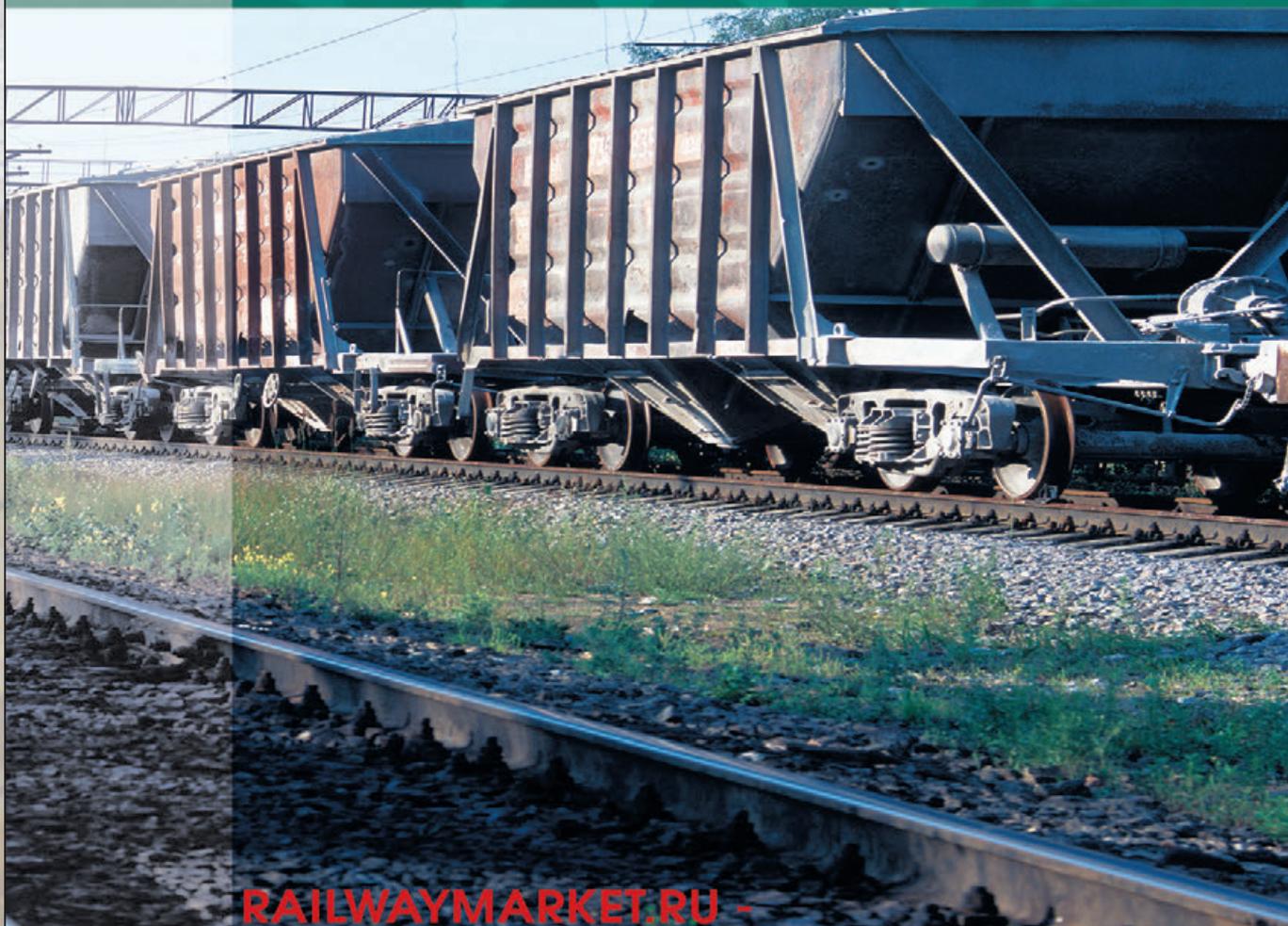
**ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ**

107140, город Москва, улица Краснопрудная-1-83. Тел.: (495) 993-06-27 или (496) 585-42-27,  
 e-mail: 888fk@mail.ru, http://stroiuuniversal.ru/

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...

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
Накладка 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

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



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

**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

## «ОЦЕНКА ПОСЛЕДСТВИЙ ВОЗВРАТА К РЕГУЛИРОВАНИЮ СТАВОК В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ПРИМЕНЕНИЯ ПРОЕКТА МЕТОДИЧЕСКИХ УКАЗАНИЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АНТИМОНОПОЛЬНОЙ СЛУЖБЫ РОССИИ

### Динамика ставок и объем перевалки в российских портах

Федеральная антимонопольная служба в течение длительного времени, около 5 лет начиная с 2007 года, добивалась снятия государственного регулирования тарифов в портах. Усилия ФАС были поддержаны Правительством РФ, портовым транспортным и экспертным сообществом (рисунок 3 Презентации). Такая позиция ФАС России сохранялась вплоть до августа 2016 года – еще в июле 2016 года ФАС направил в ТПП письмо с проектами нормативно правовых актов, направленных на исключение услуг морских портов (в том числе) из естественно монопольных видов деятельности и поэтапное прекращение государственного регулирования этой сферы.

Однако в августе 2016 года позиция регулятора изменилась и в качестве одной из причин появления инициативы о возврате к регулированию ведомством называется кратный рост ставок перевалки в последние 2-3 года, что, по мнению ведомства, в свою очередь привело к снижению объемов перевалки. При этом анализ статистических данных, по крайней мере данных, находящихся в открытом доступе, говорит об обратном. По оценкам ИПЕМ номинированная в Контрактах в долларах США ставка за последние несколько лет не выросла, а по некоторым видам грузов даже снизилась (см. пример группы «Новороссийский морской торговый порт» на рисунке 4 Презентации). В пересчете на рубли за последние 2 года стоимость с учетом изменения курса рубля к доллару, естественно выросла.

Объем перевалки грузов в портах РФ в последние 5 лет стабильно рос, при этом доля портов Украины и стран Балтии сокращалась. Что касается последних полутора лет, то также никаких снижений перевалки не наблюдается. В 2015 году по отношению к 2014 году объем перевалки вырос по всем основным номенклатурам, кроме контейнеров (но и здесь есть объективные причины снижения – санкции, сокращение завоза продовольствия в контейнерах). В первой половине 2016 года – также рост по всем основным номенклатурам.

### Инвестиции в портовую инфраструктуру

Объем инвестиций в портовую инфраструктуру из внебюджетных источников резко вырос после отмены государственного регулирования. Часть приказов ФСТ о прекращении ценового регулирования вышла в 2013 году, часть в 2014 году и вот уже в 2015 году бизнес инвестировал более 50 млрд рублей, т.е. почти в 5 раз больше, чем в 2014 году; в 2016 ожидается более 90 млрд. частных инвестиций (рисунок 6 Презентации).

Выросла и доля внебюджетных инвестиций в общем объеме инвестиций в портовую инфраструктуру. В 2010-

2013 гг. доля частных инвестиций составляла в среднем 52%, в 2014- 2016 гг. доля увеличилась до 74%.

В 2017-2020 гг. планируется достижение доли частных инвестиций 83%, объема инвестиций более 40 млрд ежегодно. При этом при возврате к регулированию даже если объем запланированных государственных инвестиций не изменится, то объем частных инвестиций при этом снизится, а доля частных инвестиций в портовую инфраструктуру вернется на уровень 2010-2013 гг., т.е. на тот уровень, на котором она была во время регулирования (немногим более 50%). Таким образом, вместо запланированных 191 млрд частных инвестиций за 4 года мы получим 43 млрд частных инвестиций, 148 млрд частных инвестиций будет потеряно (не получено), т.е. снижение объема частных инвестиций составит 77%.

Конкуренция при оказании услуг в портах Решение о возврате к регулированию следует принимать только после проведения оценки уровня конкуренции в отрасли. По нашему мнению в текущей структуре отрасли в целом не является монопольной, тем более естественно монопольной. В системе присутствуют порты, которые являются безальтернативными для некоторых конкретных грузоотправителей, но в таких портах тарифное регулирование продолжает применяться и на текущий момент (например, перевалка глинозема в интересах компании РУСАЛ в порту Ванино).

В каждом из четырех основных бассейнов (Азово-Черноморский, Арктический, Балтийский, Дальневосточный) есть мощности по перевалке практически всех основных видов грузов (рисунок 13 Презентации). При поставке на многие экспортные рынки фактически существует конкуренция между морскими бассейнами. Изменяя стоимость перевалки в порту, стивидорные компании могут стимулировать грузовладельцев выбрать тот или иной маршрут поставки и воспользоваться услугами порта, находящегося в том или ином бассейне. Например, поставки грузов в страны Атлантики и Средиземноморья уже сейчас осуществляются из портов Азово-Черноморского, Арктического и Балтийского бассейнов.

Поставки в Индию, Южную Корею и Китай из портов Арктического, Азово-Черноморского и Дальневосточного бассейнов. Внутри бассейнов существует конкуренция между отдельными портами. Например, в каждом порту Балтийского бассейна есть мощности по перевалке наливных грузов, почти в каждом есть мощности по перевалке сухих грузов и т.д. (рисунок 14 Презентации). Даже на уровне отдельных крупных портов существует конкуренция между терминалами/стивидорными компаниями. Например, в порту Санкт-Петербург действует 8 терминалов, способных переваливать наливные грузы, 13 терминалов, обладающих мощностями по перевалке контейнеров (рисунок 15 Презентации). Таким образом, вопрос наличия или отсутствия конкуренции в портовой отрасли требует более пристального внимания и отдельного изучения.

### Последствия возврата к тарифному регулированию для стивидорных компаний

Перед оценкой последствий для стивидорных компаний необходимо отметить, что для самой ФАС возврат к регулированию приведет к кратному росту количества принимаемых тарифных решений в портовой сфере (рисунок 16 Презентации). Учитывая количество стивидорных компаний и классификацию операций в портах, необходимо будет принимать ежегодно более 2000 дополнительных тарифных решений, каждое из которых вызывает необходимость отдельного расчета тарифа по предлагаемой методике. По нашим оценкам, возврат к регулированию и применение разработанной ФАС России методики приведет к ограничению ставок перевалки по всем грузам и почти для всех грузов к установлению их на уровне в 2 или более чем в 2 раза ниже существующих ставок.

Перевалка всех типов грузов, кроме удобрений, цветных металлов и металлолома при текущей структуре затрат становится нерентабельной (рисунок 19 Презентации).

Методика расчета тарифа составлена таким образом, что она стимулирует стивидорные компании наращивать себестоимость и занимать плановые объемы перевалки для обеспечения возможности включения в тариф большего количества затрат. Методика предусматривает ограничение рентабельности по EBITDA, а снизить ее можно либо сокращая выручку, либо намеренно увеличивая затраты. Также для обеспечения возможности получения чистой прибыли при установленном ограничении рентабельности по EBITDA на уровне 20% методика фактически стимулирует портовиков снижать объем инвестиций и амортизации.

### Последствия возврата к тарифному регулированию для субъектов

Ограничение ставок за перевалку и снижение размера чистой прибыли в отрасли приведет к снижению налоговых поступлений от налога на прибыль. По нашим оценкам, доля выпадающего налога на прибыль в общем объеме налога на прибыль субъектов составит от 3% до 37%. Наибольший негативный эффект возврат к регулированию окажет на бюджет Дальневосточных регионов - Приморского края (-37%) или -5,4 млрд рублей, Хабаровского края (-16%) или -1,4 млрд рублей, а также Краснодарского края - снижение поступлений от налога на прибыль составит более 15% или около 6,7 млрд рублей. Общий объем выпадающих в связи со снижением прибыли стивидорных компаний налогов в бюджеты всех уровней составит более 30 млрд рублей (рисунок 21 Презентации).

Необходимо также учитывать, что возврат к тарифному регулированию портовой отрасли может быть препятствием в реализации крупных государственных инициатив, таких как создание специальных портовых зон, таких как «Свободный порт Владивосток». В рамках создания таких зон предусмотрены, в том числе частные инвестиции в портовые мощности, которые в условиях регулирования портовых ставок не будут эффективными.

Ограничение развития портовых мощностей в таких зонах сделает нецелесообразным инвестирование в логистические центры и развитие перерабатывающих производств. Учитывая географию уже начатых и планируемых

проектов по созданию свободных портовых зон, можно утверждать, что в первую очередь возврат к регулированию окажет негативное влияние на Дальневосточный регион.

Снижение ставки и снижение прибыли стивидорных компаний означает снижение затрат и увеличение прибыли грузоотправителей. Возможно, часть налога на прибыль, полученную от перевалки экспортных и каботажных грузов, вернется в бюджеты других субъектов посредством увеличения прибыли и налоговых отчислений от грузоотправителей, зарегистрированных в этих субъектах. При этом налог на прибыль, полученный от перевалки импортных и транзитных грузов, будет потерян для государства полностью.

Выгодоприобретателями от снижения ставки перевалки в данном случае будут иностранные компании.

### Последствия возврата к тарифному регулированию для новых проектов

Возврат к регулированию ставки перевалки в портах поставит под угрозу возможность реализации новых инвестиционных проектов и привлечения иностранных инвестиций. Для новых инвестиционных проектов ставка перевалки, рассчитанная по методике ФАС, в 2-3 раза ниже расчетной минимально необходимой для окупаемости проекта. Необходимая для выхода на окупаемость ставка перевалки находится в пределах 7 – 13 долларов за тонну. Ставка перевалки, рассчитанная по методике ФАС, не превышает 5,5 долларов за тонну (рисунок 24 Презентации).

Большое влияние на ставку перевалки для новых проектов оказывает разница условий заимствования капитала в России и за рубежом (рисунок 25 Презентации). Существенно меньшие сроки кредитования и существенно большие процентные ставки добавляют к ставке перевалки по новым проектам от 4 до 9\$ за тонну.

Существенным фактором, оказывающим влияние на возможность реализации новых проектов также является ограничение рентабельности по EBITDA на уровне 20%. Такой рентабельности по EBITDA с учетом капиталоемкости портовой отрасли не достаточно для того, чтобы получить чистую прибыль после вычета амортизации и уплаты процентов кредитным организациям.

Остановка проектов по развитию портовых мощностей в свою очередь сделает нецелесообразной реализацию проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры, на которые планируется потратить сотни миллионов рублей (развитие Восточного полигона - 560 млрд рублей, развитие подходов к портам Северо-Запада - 240 млрд рублей, развитие подходов к портам Азово-Черноморского бассейна - 250 млрд рублей).

### Уровень рентабельности по EBITDA

Предлагаемый в методике ФАС России уровень рентабельности по EBITDA 20% с учетом капиталоемкости портовой отрасли представляется чрезвычайно низким. Даже в период регулирования тарифов (рисунок 26 Презентации - приведены данные за 2010-2013гг.) государственный регулятор (на тот момент ФСТ России) устанавливал тарифы на перевалку таким образом, что обеспечивался уровень рентабельности по EBITDA больше 50%.

Рентабельность по EBITDA ведущих иностранных операторов также находится в пределах 50% (рисунок 27 Презентации).

### Основные выводы

1. Увеличения ставки перевалки в долларах не произошло, произошло увеличение стоимости в рублях из-за изменения курса национальной валюты. При этом некоторое увеличение ставки перевалки было бы обоснованным, так как инвестиции в портовую инфраструктуру привели к снижению затрат грузоотправителей.

2. Несмотря на увеличение стоимости перевалки в рублях из-за изменения курса национальной валюты, объем перевалки по всем основным видам грузов продолжал уверенно расти на протяжении 2015-2016 гг.

3. Объем и доля инвестиций в портовую инфраструктуру из внебюджетных источников в период приостановки ценового регулирования существенно выше объема и доли таких инвестиций в период наличия ценового регулирования. Возврат к прямому регулированию может привести к снижению объема и доли инвестиций в портовую инфраструктуру из внебюджетных источников до уровня 2010-2013 гг.

4. По предварительным оценкам, на текущий момент перевалка и хранение грузов в морских портах РФ является конкурентным видом деятельности. При этом при поставке на многие экспортные рынки существует конкуренция между морскими бассейнами, в рамках одного бассейна порты конкурируют между собой, в рамках крупных портов, как правило, существует конкуренция между операторами/терминалами.

5. Для действующих портов возврат к регулированию приведет к существенному ограничению действующей на текущий момент ставки перевалки. Это в свою очередь приведет к ограничению инвестиционных возможностей портов, снижению чистой прибыли в отрасли и снижению (перераспределению) налога на прибыль.

Основное негативное влияние будет оказано на бюджеты Приморского края, Хабаровского края и Краснодарского края. Также серьезное негативное влияние будет оказано на бюджеты Ленинградской и Мурманской областей.

6. Для новых инвестиционных проектов возврат к регулированию приведет к установлению ставки перевалки на уровне в 2-3 раза ниже расчетной минимальной ставки перевалки на момент запуска проекта и фактически сделает проекты инвестиционно не привлекательным и приведет к их закрытию.

7. Предлагаемый регулятором уровень рентабельности по EBITDA 20% представляется заниженным с учетом капиталоемкости портовой отрасли, не соответствует мировой практике и существенно ниже уровня рентабельности по EBITDA в период наличия тарифного регулирования.

### Предложения

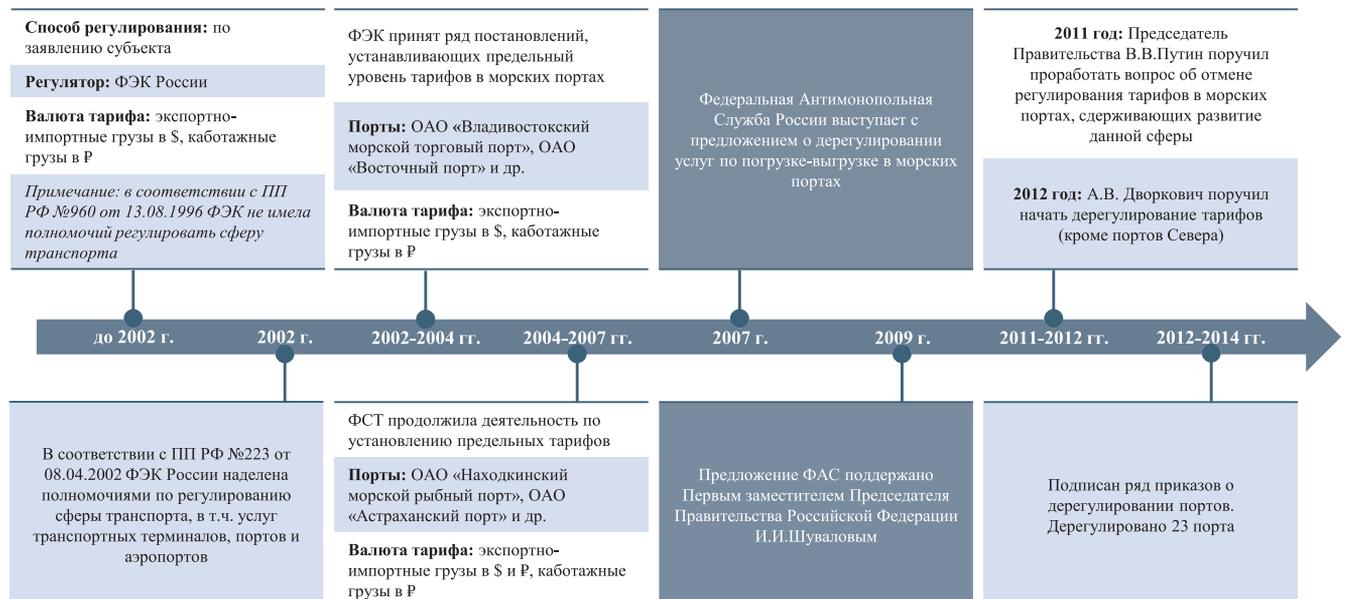
1. Провести детальный анализ состояния конкуренции на рынке предоставления услуг по погрузке/выгрузке/хранению грузов в морских портах РФ. Выявить наличие/отсутствие признаков естественной монополии/монополии/доминирования на данном рынке в его текущем состоянии.

2. Применять меры государственного регулирования, в том числе тарифного, избирательно - только к тем компаниям, вина которых в злоупотреблении монопольным или доминирующим положением доказана.

3. Принимать решение о возврате к регулированию стоимости услуг в портах РФ на основе оценки возможных последствий для экономики и бюджета страны в целом и отдельных (прибрежных) регионов, а также оценки последствий изменения инвестиционного климата и привлекательности отрасли.

Рис. 1

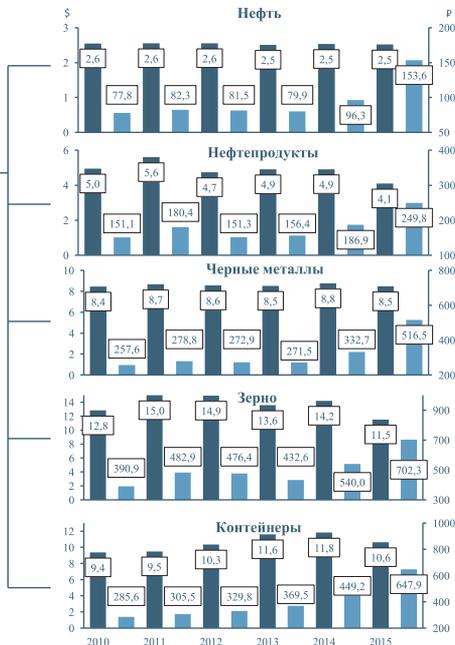
## Начиная с 2007 года, ФАС России последовательно выступала за отмену регулирования стоимости услуг в морских портах РФ



Источник: методические указания ФАС по установлению тарифов на услуги в морских портах, ПП РФ №960 от 13.08.1996 (с изменениями от 08.04.2002), приказы ФСТ России, сообщения СМИ, анализ ИПЕМ

Рис.2

Ставки за перевалку в 2010-2015 гг. в долларах оставались неизменными или снижались\*



Доля экспорта в перевалке груза группой «НМТП» в 2015 г.



Ставка за перевалку, номинированная в \$ США, в последние 5 лет в основном снижалась или оставалась неизменной

В пересчете на рубли стоимость перевалки в 2014-2015 гг. резко выросла, ввиду изменения курса национальной валюты

\* на примере группы «НМТП», доля в грузообороте морских портов России в 2015 г. – 21% Источник: отчетность группы «НМТП», расчеты ИПЕМ

Рис.3

Несмотря на увеличение стоимости в рублях (в основном из-за изменения курса), объем перевалки по основным видам грузов продолжал уверенно расти



Объем и доля перевалки грузов в морских портах России, Украины и стран Балтии в 2010 – 2015 гг.

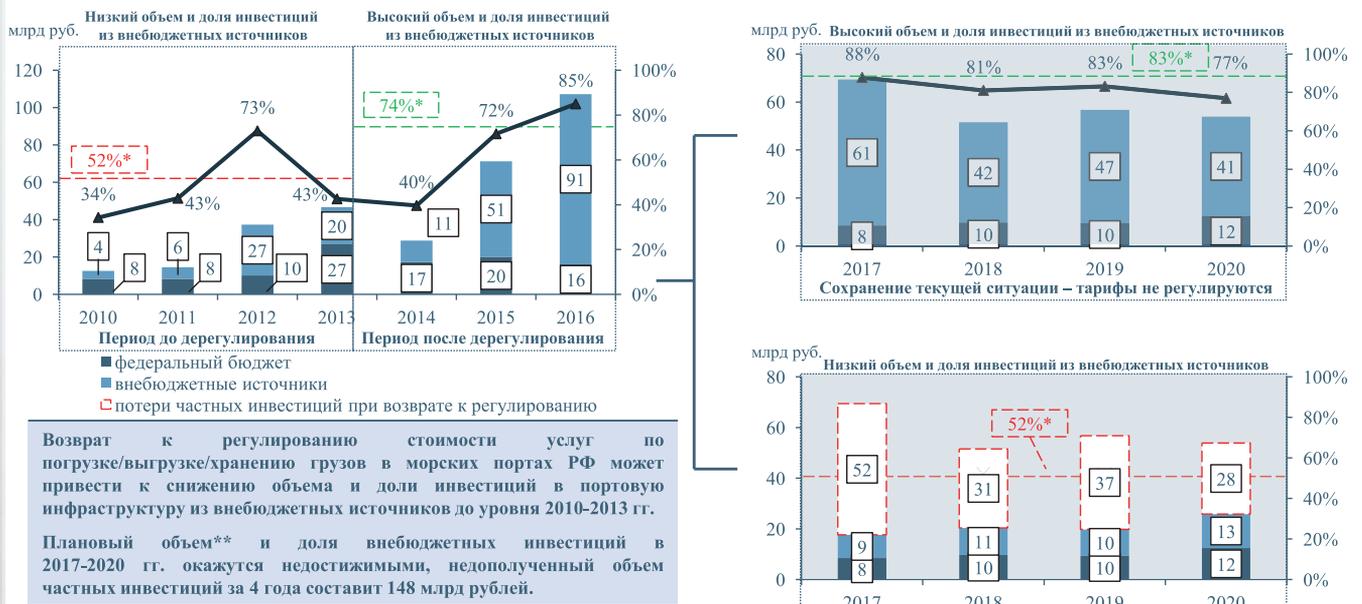


Сохранение стабильной ставки за перевалку, номинированной в долларах США, в 2014 – 2016 гг. способствовало продолжению роста объема перевалки в морских портах России и дальнейшему снижению доли портов Украины и Балтии

Источник: Федеральная служба государственной статистики, АСОП, анализ ИПЕМ

Рис. 4

### Объем и доля инвестиций в портовую инфраструктуру из внебюджетных источников существенно возросли после отмены тарифного регулирования



Возврат к регулированию стоимости услуг по погрузке/выгрузке/хранению грузов в морских портах РФ может привести к снижению объема и доли инвестиций в портовую инфраструктуру из внебюджетных источников до уровня 2010-2013 гг.  
 Плановый объем\*\* и доля внебюджетных инвестиций в 2017-2020 гг. окажутся недостижимыми, недополученный объем частных инвестиций за 4 года составит 148 млрд рублей.

Источник: Министерство экономического развития РФ, расчеты ИПЕМ

Рис. 5

### Инвестиции в портовую инфраструктуру, в том числе железнодорожную, позволяют снизить транспортные расходы грузовладельцев



- ✓ инвестиции в портовую инфраструктуру приводят к снижению транспортных затрат грузовладельцев на других этапах перевозки
- ✓ происходит рост реальной ценности услуги перевалки для грузоотправителя за счет повышения качества (обработка судов повышенной вместимости, ускорение оборота вагона на территории порта)
- ✓ происходит открытие новых рынков сбыта для российских отправителей, география рентабельной поставки расширяется вследствие снижения транспортных затрат

Источник: анализ ИПЕМ

Рис. 6

### Удельная ставка фрахта снижается при увеличении грузоподъемности судна



Грузоподъемность судна	Удельная ставка фрахта ДВ-Китай 2016 г., \$/тн
более 90 тыс. тн	4,0 – 4,7
80-90 тыс. тн	4,1 – 5,1
70-80 тыс. тн	4,2 – 5,3
45-70 тыс. тн	4,4 – 5,5
35-45 тыс. тн	6,5 – 8,4
25-35 тыс. тн	7,0 – 8,9
18-25 тыс. тн	8,9 – 11,3
до 18 тыс. тн	11,1 – 14,1

Модернизация причальных стенок, проведение работ по дноуглублению, закупка современного оборудования для погрузки/выгрузки обеспечили возможность использования судов с большим дедвейтом и снижения удельной ставки фрахта\*



Грузоподъемность судов, используемых для перевозки угля из морских портов России в 2012 – 2016 гг. увеличилась на **47%** за счет инвестиций в крановое оборудование, причалы, рейдовую перевалку

Ввиду увеличения грузоподъемности используемых судов, удельная ставка фрахта сократилась на **13%**

Источник: Ассоциация морских торговых портов (АСОП), DryShips Inc., расчеты ИПЕМ

\* на примере перевозки угля на экспорт в 2012-2016 гг.

Рис. 7

### Инвестиции в портовую инфраструктуру (как государственные, так и частные) позволили существенно сократить расходы грузовладельцев на фрахт



В 2013 году снижение затрат на фрахт ввиду увеличения грузоподъемности используемых судов при перевозке угля на экспорт составила 14 млн \$

В процентном соотношении экономия затрат на фрахт, связанная с увеличением грузоподъемности используемых судов к 2016 году достигла 12,6%

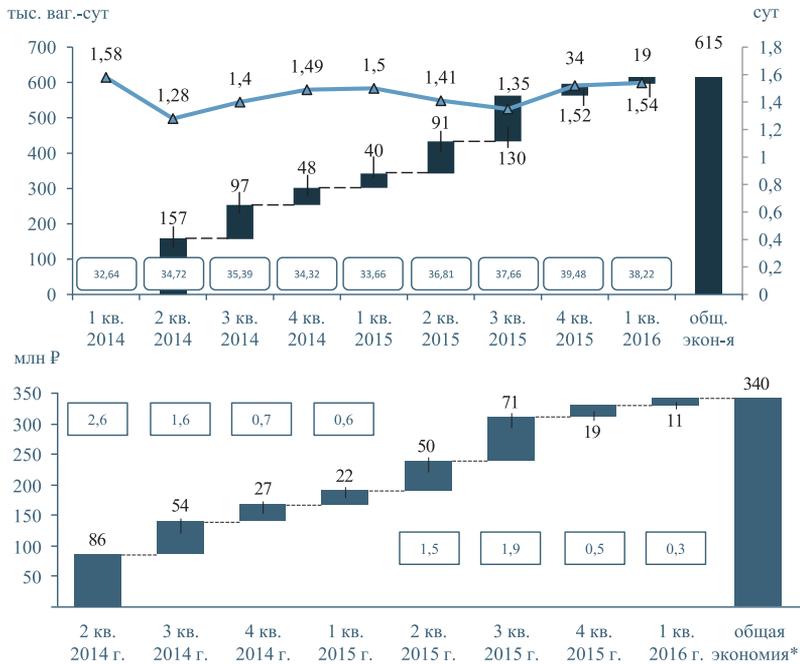
**За 2012 – 2016 гг. общий объем сэкономленных средств составил 210 млн \$\***

\*в ценах соответствующих лет  
Экономия расходов на фрахт позволила экспортерам угля частично компенсировать потери, связанные со снижением стоимости угля на мировых рынках

Источник: Федеральная служба государственной статистики, АСОП, расчеты ИПЕМ

Рис. 8

**Инвестиции в железнодорожную инфраструктуру портов позволили сократить расходы грузовладельцев на предоставление грузовых вагонов для перевозки\***



✓ ускорение оборота вагонов в порту за 2 года привело к экономии более чем 600 тыс. вагоно-суток

✓ общее снижение расходов грузовладельцев на аренду вагонов составило около 340 млн. рублей

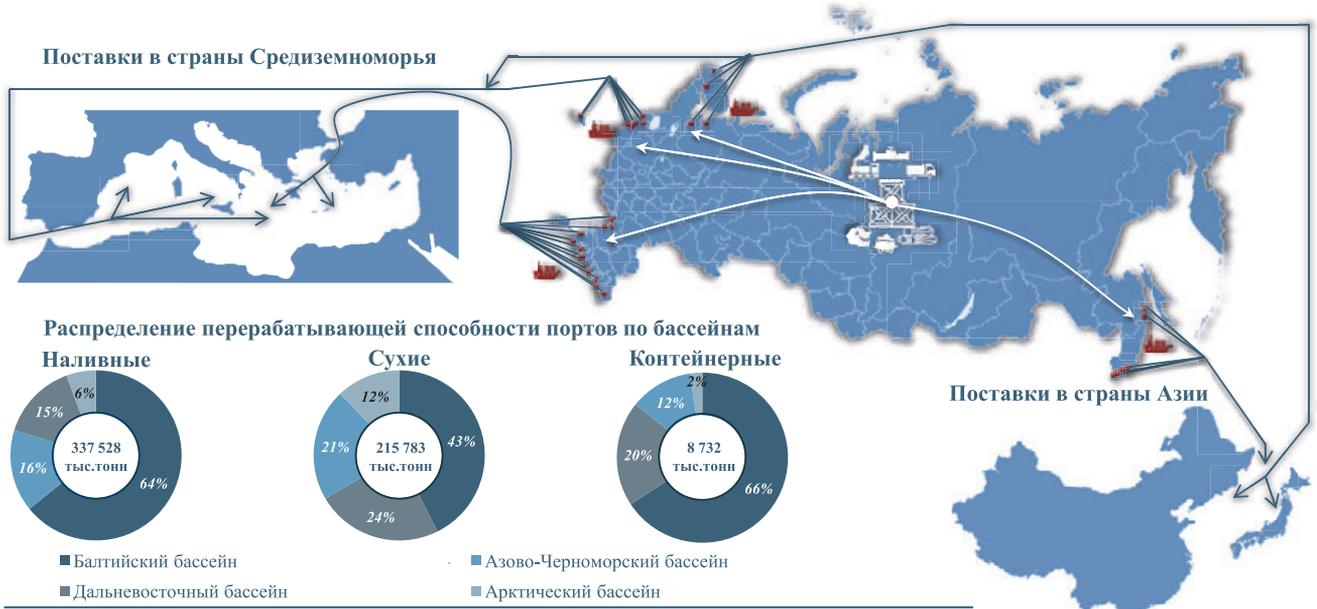
- экономия на обороте вагона, сут
- 32,64 объем перевалки, млн тн
- экономия на обороте вагона, млн руб.
- 0,5 экономия на тонну груза, руб/тн

\*на примере экспортных перевозок в адрес портов РФ в полувагонах  
 \*\* в ценах соответствующих лет

Источник: данные ОАО «РЖД», АСОП, расчеты ИПЕМ

Рис. 9

**При поставке на многие экспортные рынки фактически существует конкуренция между морскими бассейнами**



Необходимо провести анализ уровня конкуренции в портовой отрасли с учетом ориентации грузовладельцев на конечные рынки, а не на порты отдельных бассейнов

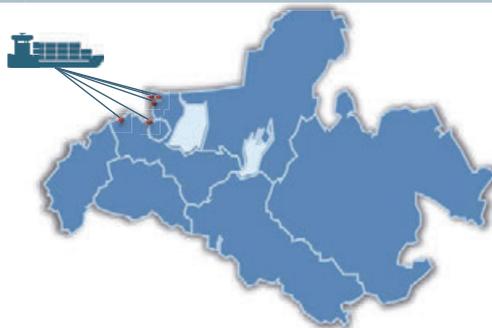
Источник: Федеральное агентство морского и речного транспорта, анализ ИПЕМ

Рис. 10

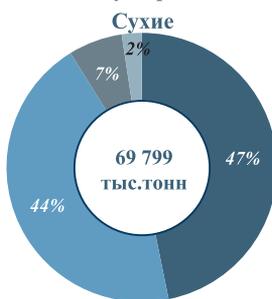
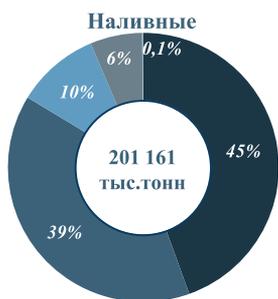
**Внутри морского бассейна, как правило, существует конкуренция между отдельными портами**



Порт	Пропускная способность грузовых терминалов Балтийского бассейна		
	наливные грузы (тыс. тонн в год)	сухие грузы (тыс. тонн в год)	контейнеры (тыс. ед. TEU в год)
Большой порт Санкт-Петербург	20 024	30 946	4 416
Приморск	89 500	-	-
Усть-Луга	78 837	32 683	780
Высоцк	12 500	4 500	-
Выборг	300	1 670	-
Калининград*	15 500	22 203	548



Уровень конкуренции между портами Балтийского бассейна



■ Приморск ■ Усть-Луга ■ Большой порт Санкт-Петербург ■ Высоцк ■ Выборг

\* - исключен из анализа по причине анклавного географического положения. Источник: Федеральное агентство морского и речного транспорта, анализ ИПЕМ

Рис. 11

**В крупных портах, как правило, существует конкуренция между терминалами (стивидорными компаниями)**

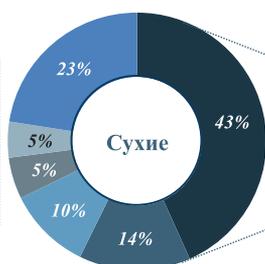


вид грузов	Большой порт Санкт-Петербург						
	наливные		сухие			контейнеры	
тип терминала	универсальный	нефтяной	универсальный	минеральных удобрений	навалочный	контейнерный	универсальный
количество стивидоров	8	6	15	1	1	5	8
суммарная пропускная способность грузовых терминалов	2 804 тыс. тонн в год	17 220 тыс. тонн в год	20 785 тыс. тонн в год	5 000 тыс. тонн в год	4 676 тыс. тонн в год	3 496 тыс. ед. TEU в год	920 тыс. ед. TEU в год

Уровень конкуренции между стивидорами внутри порта



в расчете учтены только универсальные терминалы



в расчете учтены только универсальные терминалы



в расчете учтены универсальные и конт-ные терминалы

■ Оп. 1 ■ Оп. 2 ■ Оп. 3 ■ Оп. 4 ■ прочие ■ Оп. 1 ■ Оп. 2 ■ Оп. 3 ■ Оп. 4 ■ Оп. 5 ■ прочие ■ Оп. 1 ■ Оп. 2 ■ Оп. 3 ■ Оп. 4 ■ прочие

Источник: Федеральное агентство морского и речного транспорта, анализ ИПЕМ

Рис. 12

**Реализация предложений ФАС России несет риск кратного увеличения количества принимаемых тарифных решений**

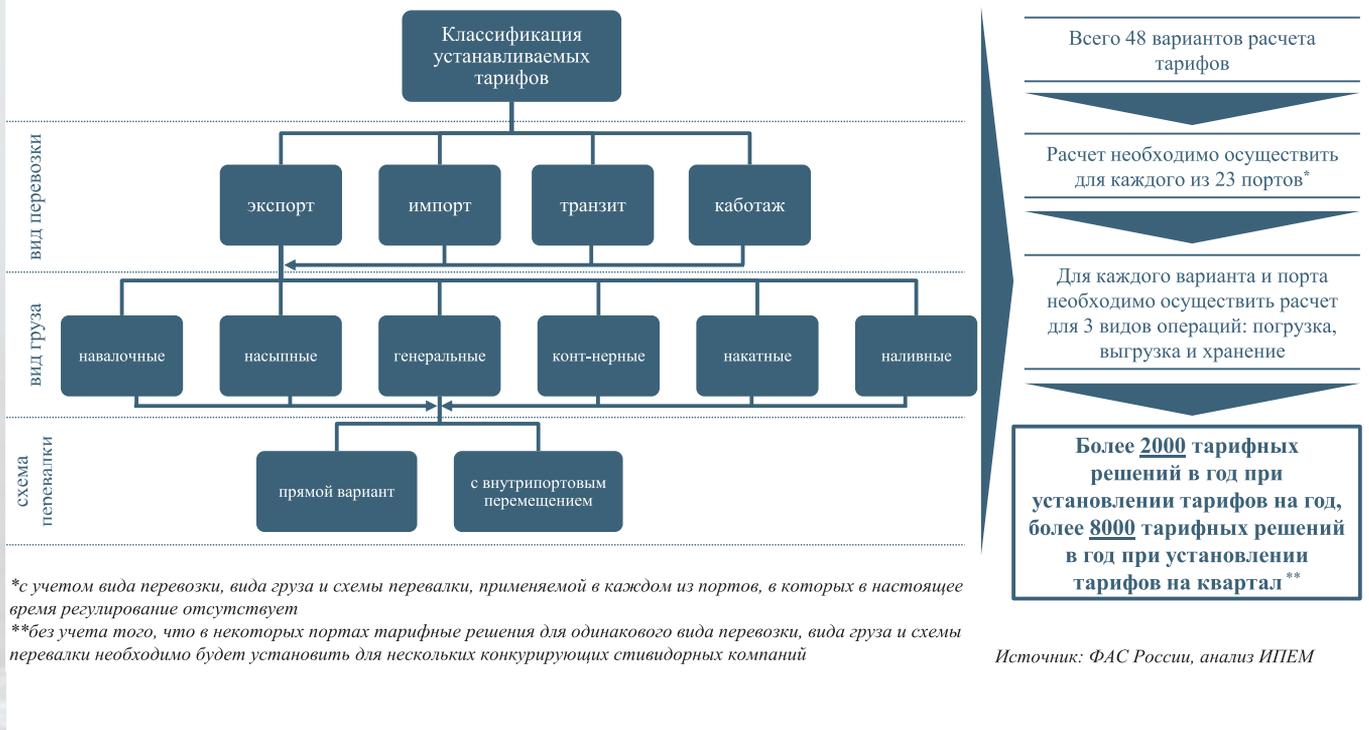


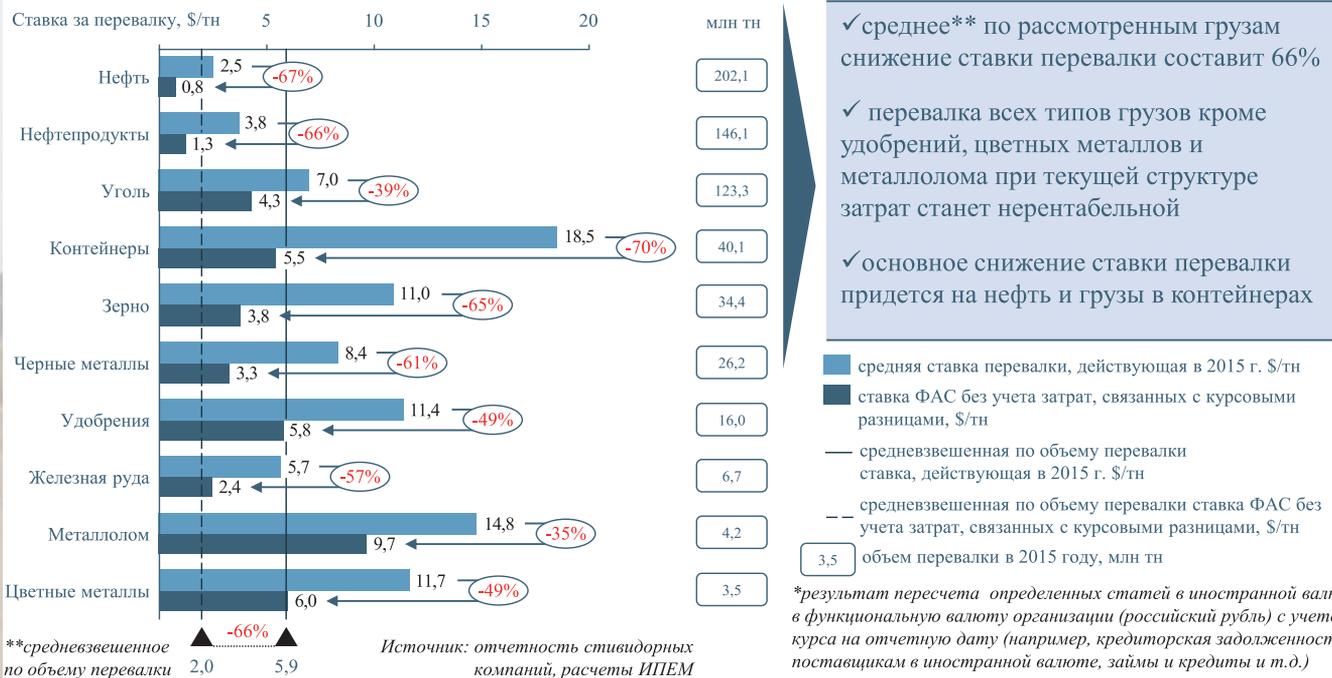
Рис. 13

**Схема расчета тарифа, предлагаемая в методических указаниях, предполагает изменение системы управленческой отчетности стивидорных компаний**



Рис. 14

**Возврат к регулированию приведет к применению ставки перевалки более чем в 2 раза ниже существующей (без учета в тарифе затрат\*, связанных с курсовыми разницеми)**



\*результат пересчета определенных статей в иностранной валюте в функциональную валюту организации (российский рубль) с учетом курса на отчетную дату (например, кредиторская задолженность поставщикам в иностранной валюте, займы и кредиты и т.д.)

Рис. 15

**Возврат к регулированию приведет к применению ставки перевалки на 14% - 48% ниже существующей (с учетом в тарифе затрат, связанных с курсовыми разницеми)**

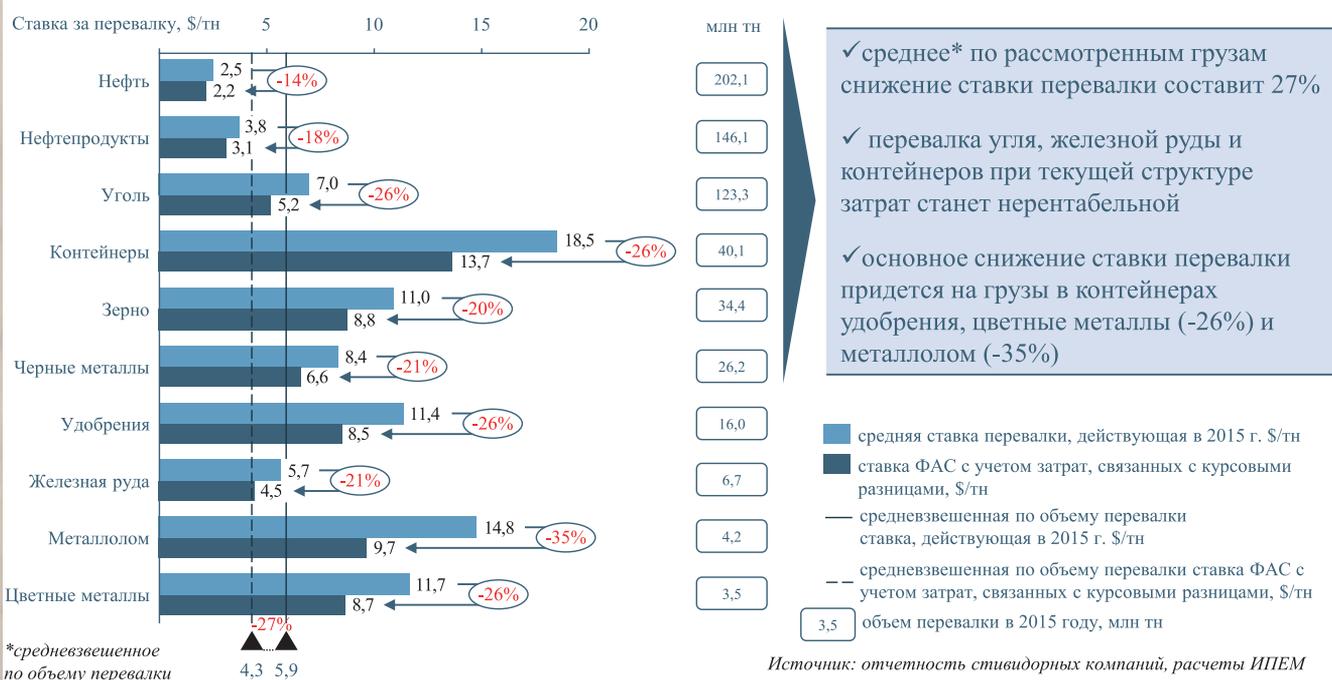


Рис. 16

**Возврат к регулированию приведет к снижению поступлений от налога на прибыль в субъектах на 3% - 37% (без учета в тарифе затрат, связанных с курсовыми разницами)**



✓ наибольший негативный эффект возврат к регулированию окажет на бюджет Приморского края, Хабаровского края и Краснодарского края  
 ✓ в Приморском крае снижение поступлений в бюджет от налога на прибыль составит 37%



Источники: бюджеты субъектов, отчетность стивидорных компаний, расчеты ИПЕМ

\* расчет проведен для условий 2015 года

\*\* при снижении ставки перевалки и прибыли стивидорных компаний произойдет снижение затрат и увеличение прибыли грузоотправителей. Часть поступлений от налога на прибыль, получаемая от перевалки экспортных и каботажных грузов не будет потеряна, а будет перераспределена в другие субъекты (по месту регистрации грузоотправителей)

Рис. 17

**Возврат к регулированию приведет к снижению налога на прибыль в субъектах на 1% - 18% (с учетом в тарифе затрат, связанных с курсовыми разницами)**



✓ наибольший негативный эффект возврат к регулированию окажет на бюджет Приморского края и Хабаровского края  
 ✓ в Приморском крае снижение поступлений в бюджет от налога на прибыль составит более 18%



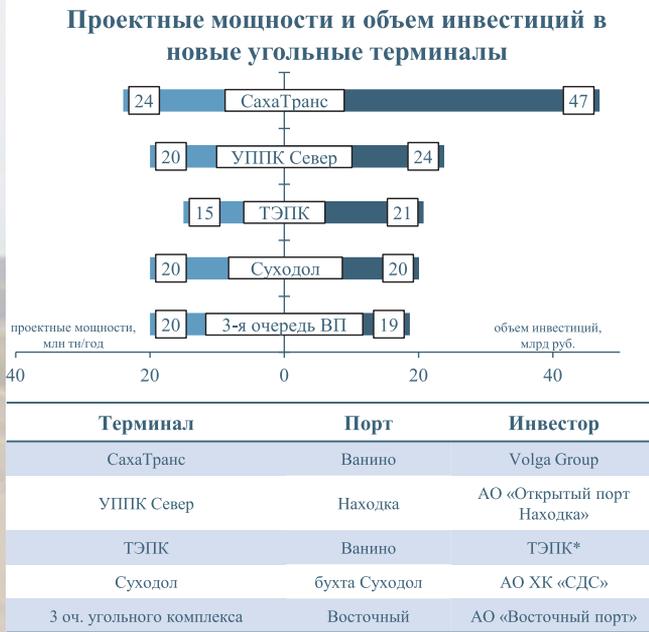
Источники: бюджеты субъектов, отчетность стивидорных компаний, расчеты ИПЕМ

\* расчет проведен для условий 2015 года

\*\* при снижении ставки перевалки и прибыли стивидорных компаний произойдет снижение затрат и увеличение прибыли грузоотправителей. Часть поступлений от налога на прибыль, получаемая от перевалки экспортных и каботажных грузов не будет потеряна, а будет перераспределена в другие субъекты (по месту регистрации грузоотправителей)

Рис. 18

**Возврат к регулированию ставки перевалки в портах поставит под угрозу возможность реализации новых инвестиционных проектов**



Терминал	Дата запуска терминала				Возм-ть реализации
	2017	2018	2019	2020	
СахаТранс	13,0	4,9	14,4	5,5	✗
УППК Север	7,2	4,9	7,9	5,5	✗
ТЭПК			10,2	5,5	✗
Суходол			10,4	5,5	✗
3-я очередь ВП	9,2	4,7	10,6	5,5	✗

13,0 минимальный размер ставки, необходимый для обеспечения возможности реализации проекта (NPV = 0), \$/тн  
 4,9 размер ставки, рассчитанной по методике, предлагаемой ФАС, \$/тн

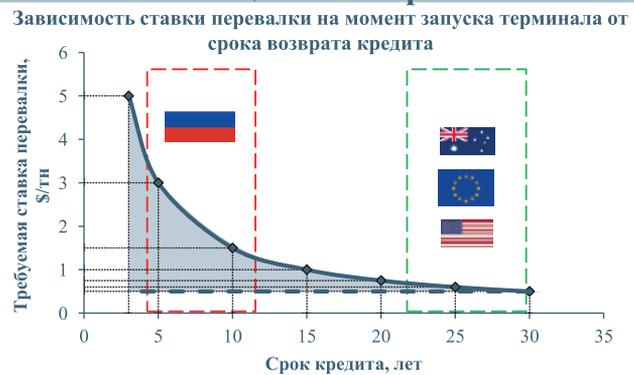
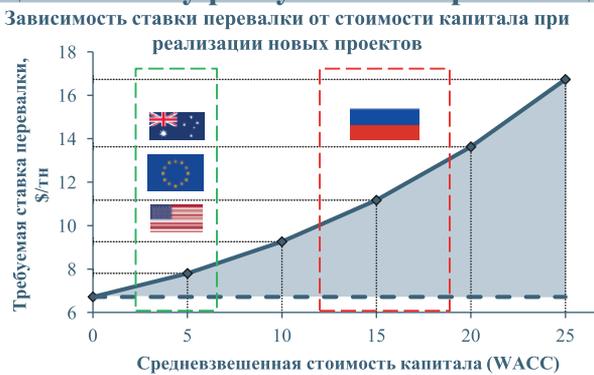
**Для новых инвестиционных проектов ставка перевалки, рассчитанная по методике ФАС, в 2-3 раза ниже расчетной минимальной ставки перевалки на момент запуска проекта**

\* Тувинская Энергетическая Промышленная Корпорация

Источник: открытая информация об инвестиционных проектах, расчеты ИПЕМ

Рис. 19

**Высокая стоимость финансирования и короткие сроки кредитования приводят к существенному росту ставок перевалки для новых инвестиционных проектов**



при реализации новых проектов высокая стоимость капитала добавляет от \$3 до \$6 к расчетной минимальной ставке перевалки

при реализации новых проектов короткий срок кредитования добавляет от \$1 до \$3 к расчетной минимальной ставке перевалки

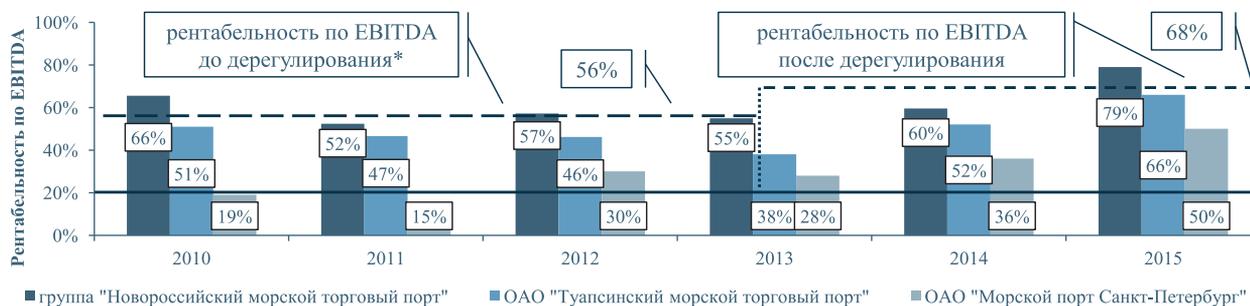
Параметры расчета:  
 срок окупаемости - 15 лет  
 затраты на перевалку (все, без амортизации) - 3,6 \$/тн  
 структура финансирования остается неизменной на протяжении срока окупаемости

Параметры расчета:  
 стоимость проекта - 25 млрд руб. (~400 млн \$)  
 структура финансирования - 75% заемные средства, 25% собственные  
 дифференцированные платежи по кредиту

- стоимость капитала и сроки кредитования, применяемые в западных странах
- стоимость капитала и сроки кредитования, применяемые в Российской Федерации
- увеличение ставки перевалки ввиду увеличения стоимости капитала и срока возврата кредита

Рис.20

**Предлагаемая ФАС рентабельность по EBITDA 20% существенно ниже рентабельности российских операторов до дерегулирования**



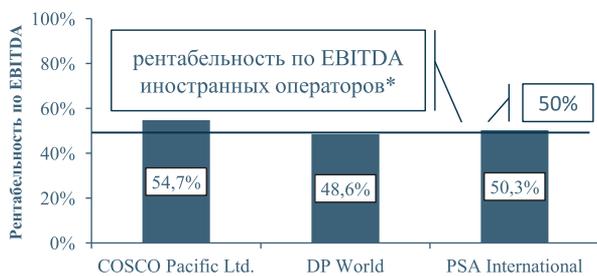
В период 2010-2013 гг. (тариф на перевалку грузов в морских портах РФ регулировался государством) средневзвешенная по объему перевалки рентабельность по EBITDA группы «НМТП» и ОАО «ТМТП» составляла 56%. Т.е. государственный регулятор (на тот момент ФСТ России) устанавливал тариф на перевалку таким образом, что обеспечивался уровень рентабельности по EBITDA более 50%

\* - средневзвешенная по выручке, ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» исключен, поскольку эксперимент с дерегулированием порта начался в 2010 году

Источник: отчетность группы «НМТП», ОАО «ТМТП», ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», анализ ИПЕМ

Рис.21

**Предлагаемая ФАС рентабельность по EBITDA 20% существенно ниже рентабельности иностранных операторов**



Ввиду высокой капиталоемкости портовой отрасли рентабельность по EBITDA ведущих иностранных операторов находится в пределах 50%, что существенно превышает установленный ФАС России уровень в 20%

Оператор	Страна	Объем выручки, млн \$	Место в мире по портовым мощностям
COSCO Pacific Ltd.	Китай	798	4
DP World	ОАЭ	3 968	5
PSA International	Сингапур	3 573	3

\* - средневзвешенная по выручке



Источник: Drewry, отчетность COSCO Pacific Ltd., DP World, PSA International, анализ ИПЕМ

Рис.22

## Основные выводы



- 1 Увеличения ставки перевалки в долларах не произошло, произошло увеличение стоимости в рублях из-за изменения курса национальной валюты. При этом некоторое увеличение ставки перевалки было бы обоснованным, так как инвестиции в портовую инфраструктуру привели к снижению затрат грузоотправителей
- 2 Несмотря на увеличение затрат клиентов на перевалку в рублях из-за изменения курса национальной валюты, объем перевалки по всем основным видам грузов продолжал уверенно расти на протяжении 2015-2016 гг.
- 3 Объем и доля инвестиций в портовую инфраструктуру из внебюджетных источников в период приостановки ценового регулирования существенно выше объема и доли таких инвестиций в период наличия ценового регулирования. Возврат к прямому регулированию может привести к снижению объема и доли инвестиций в портовую инфраструктуру из внебюджетных источников до уровня 2010-2013 гг.
- 4 По предварительным оценкам, на текущий момент перевалка и хранение грузов в большинстве морских портов РФ является конкурентным видом деятельности. При этом при поставке на многие экспортные рынки существует конкуренция между различными морскими бассейнами РФ, в рамках одного бассейна порты конкурируют между собой, в рамках крупных портов, как правило, существует конкуренция между операторами/терминалами
- 5 Для действующих портов возврат к регулированию приведет к существенному ограничению действующей на текущий момент ставки перевалки. Это в свою очередь приведет к ограничению инвестиционных возможностей портов, снижению иностранных инвестиций, снижению чистой прибыли в отрасли и снижению (перераспределению) налога на прибыль. Основное негативное влияние будет оказано на бюджеты Приморского края, Хабаровского края и Краснодарского края. Также серьезное негативное влияние будет оказано на бюджеты Ленинградской и Мурманской областей

Рис.23

## Основные выводы



- 6 Для новых инвестиционных проектов возврат к регулированию приведет к установлению ставки перевалки на уровне в 2-3 раза ниже расчетной минимальной ставки перевалки на момент запуска проекта и фактически сделает проекты инвестиционно не привлекательным и приведет к их закрытию, снижению объема иностранных инвестиций
- 7 Предлагаемый регулятором уровень рентабельности по EBITDA 20% представляется заниженным с учетом капиталоемкости портовой отрасли, не соответствует мировой практике и существенно ниже уровня рентабельности по EBITDA в период наличия тарифного регулирования

## Предложения

- 1 Провести детальный анализ состояния конкуренции на рынке предоставления услуг по погрузке/выгрузке/хранению грузов в морских портах РФ с учетом фактических границ рынка. Выявить наличие/отсутствие признаков естественной монополии/монополии/доминирования на данном рынке в его текущем состоянии
- 2 Применять меры государственного регулирования, в том числе тарифного, избирательно - только к тем компаниям, вина которых в злоупотреблении монопольным или доминирующим положением доказана
- 3 Принимать решение о возврате к регулированию стоимости услуг в портах РФ на основе оценки возможных последствий для экономики и бюджета страны в целом и отдельных (прибрежных) регионов, а также оценки последствий изменения инвестиционного климата и привлекательности отрасли

# 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



## СУДЬБА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ЗАВИСИТ ОТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ

В Аналитическом центре обсудили перспективы восстановления спроса на грузовые вагоны, условия выхода вагоностроителей и операторов на безубыточность и эффективность мер государственной поддержки. Также в фокусе внимания экспертов были баланс спроса и предложения по видам грузовых вагонов и влияние арендных ставок на обновление подвижного состава.

Представитель Института проблем естественных монополий Георгий Зобов считает, что пока не вырастут ставки операторов до 700-900 рублей в сутки, массовых закупок вагонов универсального парка не будет. «Рост суточных ставок на универсальный парк зависит не столько от запрета продления срока службы, сколько от экономической нецелесообразности проводить модернизацию вагонов», - полагает эксперт. Существует риск не только роста транспортных расходов, но и невывоза груза вследствие дефицита специализированного парка вагонов – продуктов питания, химии и других, отметил Зобов. По его мнению, необходим баланс между реальными возможностями производства различных моделей специализированного парка вагонов для вывоза грузов и недопущением дефицита такого парка, который может стать следствием запрета на модернизацию. «Нужно найти баланс между затратами на сертификацию новых моделей специализированного парка и модернизацию вагонов с продлением», - сказал Зобов.

Заместитель генерального директора по техническому развитию АО «Первая грузовая компания» Сергей Гончаров полагает, что понимание основных тенденций на рынке позволит избежать ошибок в будущем. «Продление срока службы отдельных вагонов было возможно благодаря наличию необходимого технического ресурса, подтверждаемого соответствующими заключениями комиссии, - сказал эксперт. - Несмотря на это, в целях сохранения объемов производства на предприятиях вагоностроения государство поддержало идею запрета курсирования вагонов с продленным сроком службы». Применение такого нерыночного механизма привело к сокращению профицита вагонов, появлению дефицита в период пикового спроса на перевозки и росту ставок оперирования, отметил Гончаров. По его мнению, сокращение парка, возникновение локальных сезонных дефицитов ведет к росту ставок оперирования и, соответственно, суммарных транспортных расходов грузовладельцев.

Специалисты полагают, что основой для роста спроса на новые вагоны является устойчивое экономическое положение операторских компаний. А для оживления процесса обновления парка вагонов требуется наличие достаточных экономических условий, главный из которых - окупаемость вагона, уверены эксперты.

Участие в круглом столе приняли представители федеральных органов исполнительной власти, отраслевых компаний, экспертных организаций и академического сообщества.



**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



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.**

**Валерий Ковалев, ректор ПГУПС, президент Российской академии транспорта, д. т. н.**

### Шаг назад, два шага вперед

В Российской академии транспорта завершен сравнительный анализ двух проектов организации высокоскоростного движения между Москвой и Санкт-Петербургом: путем реконструкции действующей линии или же строительства новой специализированной магистрали.

#### Что же по лучим?

– Валерий Иванович, напомните, пожалуйста, кратко предысторию этого вопроса.

– Как известно, начиная с конца 2004 года в ОАО «РЖД» шла мощная проработка вариантов реконструкции главного хода Октябрьской железной дороги Санкт-Петербург – Москва под высокоскоростное движение. В рамках этого проекта уже были заключены контракты на производство электроподвижного состава, работали проектные и научно-исследовательские институты. Все проходило под большим нажимом бывшего руководства корпорации, хотя я, например, уже тогда безо всяких исследований был глубоко убежден, что принятое решение – ошибочно в принципе.

Когда произошла смена президента компании, на одном из первых же совещаний новый руководитель В. И. Якунин рассмотрел эти вопросы. К моему величайшему удивлению большинство присутствовавших там вице-президентов, руководителей работающих в системе ОАО «РЖД» институтов и начальников департаментов по-прежнему отстаивали точку зрения, что нужно проводить реконструкцию существующей линии. Я-то, откровенно говоря, считал, что раньше они это делали в основном из-за давления сверху.

В. И. Якуниным было принято решение провести сравнительную экспертизу двух вариантов: строительства новой высокоскоростной магистрали (ВСМ) и реконструкции старой линии. По разным причинам эта работа долго не выполнялась, но в конце прошлого года Академия транспорта сделала предложение президенту ОАО «РЖД» провести такой сравнительный анализ. В результате за символическую плату мы эту работу выполнили. В середине апреля состоялась, как назвал это мероприятие Якунин, презентация исследования для руководства компании «Российские железные дороги».

– Каковы же ваши выводы?

– В своей работе мы опирались на ряд документов. С одной стороны – это было ТЭО, разработанное в РАО

«ВСМ», причем уже с корректировкой к сегодняшним условиям. А с другой – обоснования «Ленгипротранса» на реконструкцию существующей линии. Причем мы провели экспертизу тех цифр, которые дал проектный институт. Со многими его выводами наши эксперты согласились, но в то же время мы выяснили ряд вопросов, которые не были учтены проектировщиками. Например, затраты по экологии, некоторые вопросы, связанные с безопасностью движения, и др. В результате сумма, которую объявил «Ленгипротранс», увеличилась почти на 20 млрд. В итоге мы определили, что реконструкция обойдется в 125 млрд рублей, а строительство новой ВСМ – в 180 млрд. То есть цифры сопоставимы.

Однако посмотрим, что мы получаем при реконструкции? Скорости всего 200–250 км/час, а на целом ряде участков – еще ниже. Время в пути следования – порядка трех с половиной часов, что явно не является конкурентоспособным фактором по сравнению с авиацией. Следовательно, как сейчас принято говорить, «новый транспортный продукт» в данном случае мы не получаем, потому что такие скорости в мире реализованы еще в 60-х годах прошлого века.

Важно отметить, что при этом остается еще целый ряд негативных факторов.

Например, в сфере безопасности. Впервые, норм проектирования строительства для скоростей порядка 250 км/час в России нет. У нас имеются параметры на 200, а у РАО «ВСМ» – на 350 км/час.

Поэтому эти нормы нужно еще разрабатывать и утверждать. ВНИИЖТ предпринял такую попытку. Ученые ПГУПС оценили этот проект и пришли к выводу, что разработанные нормы в целом не обеспечивают тот уровень безопасности, который гарантирует ВСМ.



Таким образом, если даже потратить 125 млрд на реконструкцию, то там есть такие решения, которые стоят буквально на грани фола. А у ВСМ вероятность аварии исчисляется цифрой 10 в минус седьмой степени, причем за время эксплуатации высокоскоростных железных дорог не было ни одного случая гибели людей.

7 млрд пассажиров уже перевезли в мире этим видом транспорта. И ни одного смертельного случая. А здесь – многое на грани... Но это еще не все. В названной мной сумме реконструкции не учтено то, что все эти работы надо проводить во время движения поездов. Причем в малых «окнах» такую реконструкцию не проведешь. То есть будут большие перерывы основного движения, задержки пассажиров и грузов, перепростой локомотивов и вагонов и т. д.

Это приведет к колоссальному удорожанию всего проекта. Притом что деньги-то ОАО «РЖД» придется изыскивать свои, так как никакой инвестор на реконструкцию не пойдет. Разве только государство решит выдать какие-то субсидии, хотя очень сомнительно, что на некупаемый проект правительство даст деньги.

– А он еще и некупаемый?

– Да, один из выводов нашего сравнительного анализа заключается в том, что реконструкция не окупается вообще или по крайней мере в сколько-нибудь обозримом будущем. Так вот, эти колоссальные средства при том обилии проблем с износом своих основных фондов ОАО «РЖД» будет вынуждено забирать от путейцев, локомотивщиков, движущих и т. д. со всех дорог. В то время как варианты финансирования новой ВСМ предусматривают другие схемы. Там расчет делается именно на привлеченные деньги.

Следующий момент. После реконструкции планируется ввести 8 пар скоростных поездов. Но при их наличии не остается места для пригородного движения. Значит, встает вопрос о дополнительных путях под Москвой и Санкт-Петербургом.

Кто сегодня может оценить, что такое в черте города проложить дополнительный железнодорожный путь? Просто представить себе невозможно, какая астрономическая получается цифра! Но есть еще самый главный козырь, о котором я постоянно говорю, но меня почему-то не слышат. Сегодня на Северо-Западе уже сложилась критическая ситуация с пропуском грузопотоков, которые идут на отечественные балтийские и северные порты. Одна только Усть-Луга должна переваливать, согласно планам, 35 млн т в год. А как это все привезти? Решений ведь пока нет! Сегодня восточный ход Октябрьской дороги Череповец – Волховстрой пропускает 60 пар грузовых поездов и больше уже не может. Даже реконструировав нынешнее узкое горло этой линии (станцию стыкования переменного и постоянного тока Бабаево), дальше мы упрямся, поскольку и там нет пропускной способности.

То есть если на главном ходу будет проведена реконструкция под высокоскоростное движение, то нам потребуется еще и реконструкция восточного хода.

### Последнее слово

– Вы хотите сказать, что зря убрали грузопоток с линии Москва – Санкт-Петербург?

– Я хочу сказать, что для обеспечения здесь пропуска

двух скоростных поездов ЭР-200 и «Невский экспресс» со временем следования четыре с половиной часа некогда было принято беспрецедентное по своим негативным последствиям решение. Что означало убрать грузовое движение? Каждый килограмм, который направляется в Санкт-Петербург, доставляется теперь кружно, с расстоянием на 300–400 км длиннее. Железнодорожники заложили это в тариф, и сегодня все, что закупает город и регион, обходится дороже. Кроме того, нельзя забывать о местной грузовой работе. За последние 5 лет она выросла на этом полигоне в два раза.

Значит возрождаются производства, расширяются мощности, богатеет население и т. д. А ОАО «РЖД» при этом уже отказывает в согласовании заявок на примыкание подъездных путей, на развитие производственных площадей вдоль главного хода. Люди исстари селились сначала по берегам рек, потом по обочинам трактов и железных дорог. Сегодня, естественно, многие предприниматели также пытаются развить свое производство поближе к линии Москва – Санкт-Петербург. А им отказывают в перспективе транспортировки продукции и

### Вы знаете, 15 лет назад я был противником создания ВСМ Санкт-Петербург – Москва. Было не время

сырья, потому что на той территории будет скоростная магистраль. То есть видите, как далеко уже зашли? Мы сдерживаем развитие региона! О чем после этого еще нужно говорить – я не знаю.

– Какой же, по Вашему мнению, видится оптимальный выход?

– По моему глубочайшему убеждению, нужно однозначно строить специализированную отдельную высокоскоростную магистраль, причем не откладывая ни на день. Вы знаете, 15 лет назад я был противником создания ВСМ. Было не время.

Страна находилась буквально в разлухе: денег нет, зарплаты нет, предприятия стоят, средств в обороте нет. И когда в то время заложили цену билета на ВСМ в \$50, на разработчиков смотрели, как на ненормальных людей. А сегодня билет на самолет шагнул далеко за \$100, а \$50 – это цена купейного железнодорожного билета. Стоимость комфортабельного проезда в частном «Гранд Экспрессе» доходит до \$400!

В те времена объем перевозимых грузов упал на 60%. Какие там было строить еще магистрали, когда свои-то пути гуляли! А сегодня – не проехать, и груз стучится! Все радикально изменилось. Так вот, нужно, не теряя ни минуты, любыми путями и подключая все уровни власти и бизнеса, ускоренными темпами запустить механизм строительства ВСМ.

Этот полигон Москва – Санкт-Петербург являет собой просто классический пример транспортной ниши для высокоскоростного железнодорожного движения. Расстояние 600–700 км за 2–2,5 часа в пути – такие параметры просто созданы для коммуникации между двумя российскими столицами. Причем учтите, что авиация сбрасывает 16 тыс. тонн загрязнений в год на Валдайский национальный парк, на Селигер и т. д. ВСМ – это самый экологически чистый, самый безопасный вид транспорта. Он идет из центра одного города в центр другого. Имен-

но здесь мы получаем современный и принципиально новый качественный транспортный продукт, который имеет огромное социальное значение. Прилегающим территориям, кстати, будет дан новый толчок для развития. Ну, как Вы думаете, если всего за час с небольшим сможете поехать на Валдай отдохнуть, порыбачить, побыть на природе... Ведь тем самым просто решается проблема быстрого комфортного передвижения. Развивается инфраструктура, туризм, регион наполняется жизнью. И наряду с этим высвобождается действующая мощная и хорошо оснащенная линия, появляется возможность вернуть сюда грузовое движение. Что очень важно – дальние пассажирские и пригородные поезда сохраняются, ночные экспрессы также остаются в необходимом объеме. И как минимум 60 пар грузовых поездов, или 60 млн тонн грузов в год, можно будет перевозить по этому направлению. Причем мы убираем кружность, идет удешевление товаров – словом, решаем все проблемы. А ОАО «РЖД» спокойно использует свои средства на необходимые ему нужды: обновляет фонды, развивает инфраструктуру, проводит инновации и т. д.

– А если попробовать сохранить на главном ходу парочку сегодняшних дневных скоростных поездов и вернуть какую-то часть грузового движения? Такое возможно?

– Если пустить несколько пар поездов под 200 км/час, то они уже не дадут возможности вернуть сюда грузопоток.

Я скажу так. Если уж мы настолько отстали со скоростями, то не надо пыхиться и уродовать все движение ради того, чтобы сказать: «А вот 200 км/час мы всетаки едем...» Надо уже проглотить эту пилюлю, что мы отстали, что мы такие «убогие» в скоростях. Пора организовать по-настоящему высокоскоростное пассажирское движение и нормальное грузовое. Я бы уже сегодня, не откладывая, возвратил грузовые поезда. А в части пассажирских по-прежнему ходили бы дальние, ночные и скоростные дневные под 160 км/час с маршрутной скоростью 120 км. Это возможно. А вот 200 км/час и грузовое движение – это уже вещи несовместимые. Кстати, в свое время предметом гордости МПС было как раз то, что мы единственная в мире страна, где совмещено грузовое и скоростное движение под 200 км/час. Я считаю, что быть такой страной сегодня как раз и не надо.



– Вам скажут: это же шаг назад!

– Но и то, что предлагается, – это не шаг вперед. Он означает одно: необоснованно закопать средства и ничего не получить, ничего не решить. Еще раз повторяю: надо признать, что мы опоздали, что были не правы и, покраснев, сделать такой шаг.

Сегодня нас пытаются убедить «Сименс», что надо заказывать скоростные поезда для существующих линий. Но нужно же понимать: им надо сбыть свои старые разработки. Сегодня они реализуют здесь свою продукцию, а завтра ВСМ все равно будет построена, после чего они опять нам свои предложения сделают. Это все с нашей стороны неразумно и никак не оправданно. Я совершенно не могу понять, почему в ОАО «РЖД» не слышат таких очевидных вещей, которые и доказывать-то без конца как-то неудобно? И вот в связи с этим что я Вам скажу: я принял окончательное решение. Даю журналу «РЖД-Партнер» интервью и оно – последнее мое выступление на данную тему. Я прекращаю ее обсуждать.

### Не успели...

– Валерий Иванович, недавно было объявлено о том, что ОАО «РЖД», РАО «ВСМ» и ОАО «Трансмашхолдинг» под руководством Минтранса создадут управляющую компанию с целью строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Учитывая это обстоятельство, так и хочется спросить: а не ломитесь ли Вы в открытую дверь?

– Да, действительно, такое решение принято. Но сегодня счет времени идет буквально на часы. Предполагается, что новая структура займется проектированием и строительством ВСМ с использованием Инвестиционного фонда. Заявка на участие в нем подается заранее, после чего идет непростая процедура ее прохождения. Сегодня (25 апреля) эти три участника еще не договорились о структуре новой управляющей компании и тем более не приступили к формированию пакета документов на заявку в Инвестфонд.

### Сегодня нужно, не теряя ни минуты, любыми путями и подключая все уровни власти и бизнеса, ускоренными темпами запустить механизм строительства ВСМ

Даже если они создадут что-то, то уже на год пойдет отсрочка. Но это не главное. Очень здорово, что создается управляющая компания. Лучше бы, конечно, 2007 год – проектирование, а в 2012-м – пуск. Если проект будет реализован годом позже, что ж, это хуже, но еще полбеды. Я ведь ломлюсь потому, что параллельно идет разработка реконструкции главного хода Октябрьской дороги, чего в данной ситуации просто нельзя делать. Поэтому повторяю: необходимо решение по пропуску возрастающих объемов грузов, что сегодня уже не терпит отлагательства.

– То есть получается, что при осуществлении обоих проектов в ОАО «РЖД» одна рука не знает, что делает другая?

– Знает! Но рассуждают примерно так.

Строительство ВСМ – это в лучшем раскладе 6 лет. А мы эти годы будем ехать с хорошими скоростями. И даже начальник дороги на одном из совещаний встал и сказал: «Это суперрентабельная перевозка». Какая может быть рентабельность в абсолютных цифрах четырех-восьми пар пассажирских поездов, если речь идет о десятках миллионов тонн грузов?



– А какова была реакция В. И. Якунина и других руководителей ОАО «РЖД» на ваши предложения, когда ученые отчитывались о проведенной работе?

– Это был не разбор, а презентация. То есть можно было задать разработчикам какие-то вопросы, а дальше ОАО «РЖД» уже будет изучать проведенное исследование и принимать решение. Но первая общая реакция на наши цифры – «это много, мы сделаем дешевле». Однако дело-то в том, что любая сумма, даже половина этой или даже десятая ее часть, – все равно неоправданна. Второй момент – окупаемость, которую мы показали по ВСМ (а это порядка 13 лет), вызвала сомнения у президента ОАО «РЖД», который сказал, что в мире нет примера быстрой окупаемости ВСМ. Мы ответили, что эта цифра родилась не случайно. И то, что российская ВСМ будет дешевле, чем где-то на Западе, – естественно.

Наши издержки по заработной плате, материалам и топливу – ниже, наши условия строительства (равнина, а не горы какие-нибудь) тоже благоприятнее.

Как бы то ни было, но работа принята. Сейчас она анализируется. Дальше наши разработчики, возможно, будут продолжать участвовать в дискуссиях. Всего в работе принимали участие порядка 40 человек. Это авторитетные ученые и специалисты, которые работали четыре месяца и каждый из них свой раздел готов отстаивать. Мы отвечаем за нашу работу авторитетом Российской академии транспорта.

– Вы не считаете, что сегодня для успешного строительства ВСМ нужны какие-то организационные решения на уровне правительства и даже президента страны?

– При использовании Инвестфонда есть определенные порядок и процедура прохождения документов. Если заинтересованным людям удастся убедить правительство, то разумеется, что необходимое решение будет принято. А вот что касается реконструкции линий ОАО «РЖД», то здесь стратегические решения принимает его совет директоров. При этом важнейшее значение имеет позиция менеджмента компании. Конечно, если бы президент и его заместители разделяли мою точку зрения и подготовили

соответствующее решение совета директоров, то оно было бы принято. Другое дело, если управленцы будут настаивать на реконструкции. Тогда совет директоров, я считаю, должен разобраться в данной ситуации и квалифицированно принять решение. Но этот путь – труднее. Поэтому очень многое зависит от позиции президента компании.

– Вы считаете, что ОАО «РЖД» сегодня, как в свое время МПС, тормозит строительство ВСМ?

– Так сказать я не могу, поскольку принято решение о создании управляющей компании, в то время как еще два года назад ОАО «РЖД» категорически отказывалось участвовать в строительстве ВСМ. Другое дело, что менеджмент, похоже, уже согласился, что не успевает с заявкой в Инвестфонд на этот год. Вот тут бы костыли лечь, но успеть! А подход, по сути, такой: пока там с ВСМ суд да дело, мы сейчас тут свою «скоростишку» какую-никакую создадим и как-то там проедем. Вот это, по моему убеждению, и есть суэта, над которой надо подняться и посмотреть, как решать главную проблему.

Вот Петербургский порт миллионный контейнер погрузил и дальше развивается. Поэтому даже, на худой конец, если не весь пока грузопоток попытаться на главный ход возратить, то хотя бы контейнерные поезда! Ведь этот миллион контейнеров – какими мунами он был доставлен автотранспортом по бездорожью! Поэтому забрать его на ускоренные поезда – и то было бы великое дело. Хотя, конечно, и не сняло бы проблему, куда девать остальные «стучащиеся» уже теперь в закрытую дверь миллионы тонн.

*РЖД-Партнер, № 5, май 2006 г.*

**Вад им Морозов, первый вице-президент ОАО «РЖД»**

### **И конкуренция, и партнерство**

**Железнодорожная отрасль находится в стадии активных реформ и структурных преобразований, одной из основополагающих целей которых является формирование реальной конкурентной среды. В этой связи в ОАО «РЖД» считают крайне важным определение**

**алгоритма взаимоотношений между компанией и другими участниками транспортного рынка, имея в виду соблюдение баланса между конкурентным и партнерским аспектами в их деятельности.**

– Вадим Николаевич, какие бы Вы назвали сегодня наиболее зримые тенденции в сфере развития конкуренции на транспорте?

– Прежде всего следует отметить интенсивное развитие межвидовой конкуренции. Здесь наиболее характерны следующие соотношения. Между железнодорожным и автомобильным видами транспорта – на относительно коротких расстояниях, которые соответствуют протяженности межобластных транспортных связей соседних регионов или областей одного экономического района. Между железнодорожным и внутренним водным – на параллельных путях сообщения в периоды навигации. И между железнодорожным и трубопроводным транспортом – на параллельных направлениях. Следует отметить, что межвидовая конкуренция усилилась после введения в 2003 году нового Прейскуранта № 10-01. В связи со снижением железнодорожных тарифов на дальние расстояния перевозки и повышением на короткие (до 1 тыс. км) многие грузоотправители при перевозке готовой продукции на короткие расстояния отдают предпочтение автомобильному транспорту. Потери погрузки у железнодорожников отмечаются по довольно широкой номенклатуре грузов. Среди них – бумага, зерно, овощная продукция, сахар, продукты перемолла.

По ряду других грузов при общем росте объемов производства нет ожидаемого прироста погрузки на коротких и средних расстояниях, что говорит об уходе продукции на автомобильный транспорт. А это есть не что иное, как расширение межвидовой конкуренции. С целью развития института частного предпринимательства на железнодорожном транспорте разработаны и приняты нормативно-правовые акты, обеспечивающие недискриминационный доступ собственников подвижного состава к услугам по использованию инфраструктуры, внесены соответствующие дополнения в федеральный закон «О железнодорожном транспорте в РФ».

В целом же свою работу ОАО «РЖД» сегодня строит на принципах эффективного взаимодействия с другими видами транспорта. Наша позиция является абсолютно прагматичной и рыночной. Мы понимаем важность повышения качества транспортных услуг в борьбе за грузоотправителя, а также то, что в одиночку мы не сможем предложить клиенту сервис мирового стандарта. Уже сегодня Россия является частью маршрута, связывающего две части Евразийского континента, пролегающего по территории нескольких государств. В него вовлечено большое число участников: агентов, экспедиторов, судовых компаний портов и стивидоров, автомобильных перевозчиков. В этой длинной логистической цепи не должно быть убытков. «Русская тройка» – пример успешной совместной работы железнодорожного транспорта и Дальневосточного морского пароходства в сфере логистики. За первый год работы она перевезла 19 тыс. контейнеров высокотехнологичной продукции компании Hyundai, обеспечив при этом выполнение всех стандартов качества и требований безопасности железнодорожных перевозок. Кроме того, в структуре ОАО «РЖД» идет процесс создания дочерних зависимых обществ, основой работы которых станет применение принципов логистики, настроенных под деятельность каждого ДЗО в отдельности.

Это касается как железнодорожных перевозок, так и материально-технического обеспечения дочерних обществ и материнской компании.

– Каковы особенности развития конкуренции внутри отрасли в настоящее время и что, по Вашему мнению, нужно сделать для оптимизации этих процессов?

– Как известно, новый Прейскурант № 10-01 наряду с другими факторами стал решающим стимулом к дальнейшему развитию внутриотраслевой конкуренции. В 2003–2005 гг. существенно увеличился удельный вес перевозок, осуществляемых в подвижном составе иных собственников. Если в 2003-м в вагонах, принадлежащих иным собственникам подвижного состава, отправлялось 26,7% грузов (по грузообороту это составляло 21,8%), то в 2005 году в частных вагонах было отправлено 34,1% объемов перевозок грузов (грузооборот – 31,3%). Сегодня мы констатируем, что развитие перевозок грузов в вагонах иных собственников осуществляется на принципах партнерства. Многие частные компании начинали свою деятельность с аренды вагонов ОАО «РЖД». Сегодня они имеют возможность наращивать свои парки за счет приобретения нового подвижного состава.

И мы с удовлетворением отмечаем, что одним из наиболее зримых и реальных положительных результатов реформы стало привлечение частного капитала на сумму около 80 млрд рублей для приобретения и обновления более 100 тыс. грузовых вагонов. В настоящее время в России в распоряжении более 280 тыс. собственников подвижного состава находится более 280 тыс. вагонов. Однако уместно будет лишней раз отметить, что частники работают на рынке транспортных услуг избирательно, исходя из получения максимальной прибыли, занимая наиболее рентабельные сферы деятельности на экономически выгодных направлениях и в высокодоходных сегментах. При этом основная нагрузка по выполнению низкорентабельных перевозок ложится полностью на ОАО «РЖД». По ряду позиций собственники уже заняли монопольное положение. Так, например, ими перевозится около 65% нефтепродуктов, 70% минеральных удобрений. Развивается внутриотраслевая конкуренция при перевозках сырьевых грузов. Еще в 2003 году удельный вес перевозок в частных вагонах каменного угля составлял 10%, кокса – 3%, лесных грузов – 21%, руд всяких – 36%. В 2005-м доля перевозок этих грузов в вагонах иных собственников выросла, соответственно, до 18, 13, 28 и 55%.

– То есть Вы хотите сказать, что сегодня по целому ряду перевозок как железнодорожный транспорт в целом, так и ОАО «РЖД» в частности утратили основные черты естественного монополиста?

– Совершенно верно. Однако сохраняющееся жесткое государственное регулирование тарифов на перевозки, осуществляемые в вагонах ОАО «РЖД», ставит компанию в неравное положение по отношению к иным собственникам подвижного состава и другим видам транспорта. Выделение из сферы естественной монополии конкурентных сегментов транспортного рынка и дерегулирование в них тарифов будет, по нашему мнению, способствовать расширению сферы использования рыночных принципов хозяйствования, улучшению финансового результата деятельности компании и обеспечению потребностей экономики и государства в перевозках. Федеральным законом «О естественных монополиях» предусмотрен переход от регулирования деятельности субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок к регулированию деятельности субъектов

естественных монополий в сфере предоставления услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. Широкомасштабное развитие внутриотраслевой конкуренции позволяет осуществить этот переход в течение 2006–2007 гг. Данный федеральный закон (ст. 9, п. 5) предусматривает прекращение государственного регулирования тарифов «в случае появления возможности для развития конкуренции на соответствующем товарном рынке и (или) в случае изменения характера спроса на товар субъектов естественных монополий».

В отношении вагонной составляющей тарифов сегодня все эти признаки налицо: действующим Прейскурантом дана возможность для осуществления любой коммерческой организации эффективной экономической деятельности, грузовладельцу предоставлено право выбора подвижного состава по принадлежности для осуществления перевозок. То есть сегодня уже изменился характер спроса на услуги субъектов естественных монополий и практически на всех направлениях перевозок работают частные собственники подвижного состава. Таким образом, в отношении вагонной составляющей, на наш взгляд, вполне возможно решение вопроса о дерегулировании тарифов. В отношении же инфраструктурной составляющей сегодня в ряде случаев возможны лишь «сегментарные» решения. Это обусловлено наличием параллельно работающих инфраструктур, а также тем фактом, что на различных видах транспорта сближаются правила доступа к инфраструктурам (на автотранспорте происходит тенденция развития платных автодорог). Для решения вопросов демополизации сфер естественных монополий у регулирующих органов (ФСТ и Минтранса России) имеются все полномочия, которые определены федеральным законом «О естественных монополиях», положениями о данных ведомствах.

– Мы говорили сейчас о развитии конкурентной среды в грузовых перевозках. Между тем аналогичные процессы начали наблюдаться и при перевозках пассажиров. Как можно оценить их динамику и нет ли опасности, что наличие многих независимых от ОАО «РЖД» компаний по перевозке пассажиров может привести к потере управляемости в этой сфере и, соответственно, к снижению качества обслуживания пассажиров?

– Хотел бы сначала вкратце охарактеризовать общую ситуацию в этой области.

На рынке пассажирских перевозок российскими железными дорогами обеспечивается около 40% общего объема пассажирооборота всей транспортной системы России. Здесь существует реальная конкуренция ОАО «РЖД» с авиационным транспортом на сверхдальних маршрутах, с автомобильным – на основных маршрутах перевозок пассажиров в дальнем следовании и пригородном сообщении.

В настоящее время особо усиливается конкурентная борьба за пассажира с автомобилистами. Это обусловлено тем, что около 70% железных дорог на всем протяжении дублируются автомобильными трассами федерального значения, активно продолжается развитие автодорог, к осуществлению перевозок пассажиров получили доступ частные предприниматели.

Таким образом, на рынке пассажирских перевозок значительно развита межвидовая конкуренция.

С началом реформ на железнодорожном транспорте все больше крупных инвесторов стали проявлять интерес к рынку пассажирских перевозок. Соответствующую лицензию получили уже более двух десятков компаний. Например,

## **Наша позиция является абсолютно прагматичной и рыночной. Мы понимаем важность повышения качества транспортных услуг в борьбе за грузоотправителя**

по осуществлению пригородного движения такие, как ОАО «Экспресс-пригород» (Новосибирск), ОАО «Омск-пригород», ОАО «Алтай-пригород», ОАО «Нузбасс-пригород» и т. д. В дальнем следовании – это ЗАО «Окдайл» (Санкт-Петербург), ЗАО «Транспортная компания «Гранд Сервис Экспресс» (Москва), ООО «Транслайн» (Санкт-Петербург) и др. При этом внутриотраслевая конкуренция при осуществлении пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте сегодня нарастает. Целый ряд новых частных компаний-операторов претендуют на место в пассажирском бизнесе. Например, за доходный маршрут Москва – Санкт-Петербург ведут борьбу сразу пять частных компаний.

В то же время ОАО «РЖД» не намерено сдавать свои позиции на «престижных» рентабельных направлениях пассажирских перевозок. Мы убеждены, что должны быть равные условия как для частных перевозчиков, так и для ОАО «РЖД». Появление на рынке новых независимых перевозочных компаний для нас означает не подмену одних перевозчиков другими, а расширение бизнеса за счет привлечения пассажиров с других видов транспорта и стимулирование роста транспортной подвижности населения.

Для эффективного адаптивирования тарифной политики в области пассажирских перевозок к условиям рыночной экономики, а также создания условий для развития конкуренции в сфере пассажирских перевозок и перевозок багажа и грузобагажа сегодня необходим новый подход к формированию Прейскуранта № 10-02-16. Создание новой гармонизированной системы тарифов на пассажирские железнодорожные перевозки обеспечит экономически эффективную работу владельцев инфраструктуры и перевозчиков независимо от форм собственности, равные условия для создания и функционирования перевозочных компаний независимо от форм собственности, развитие конкуренции в сфере пассажирских перевозок, а также привлечет дополнительные инвестиции для обновления подвижного состава.

– Какие бы Вы определили приоритеты в вопросе соотношения конкуренции внутренней и международной?

– Если говорить с позиций общегосударственных, то по каким бы направлениям не развивалась конкуренция внутри отрасли, определяющим моментом все равно является общая конкурентоспособность отечественной транспортной системы. Для России с ее огромной территорией и мощными сырьевыми потоками этот момент особенно важен, поскольку транспортная инфраструктура создает необходимую основу для формирования Единого экономического пространства и предпосылки для процесса повышения конкурентоспособности на макро- и микроуровне. Именно поэтому развитие транспортной инфраструктуры под государственным управлением и контролем в ближайшие годы должно стать неотъемлемым элементом стратегии обеспечения устойчивого экономического развития страны. Понимая роль железных дорог в процессах ускорения социальноэкономического развития, наша компания формирует и реализует стратегию, результаты которой повысят глобальную конкурентоспособность России.

Однако собственных средств ОАО «РЖД» для обеспечения высоких темпов развития инфраструктуры и поддержания экономического роста в стране явно недостаточно. Для решения данной проблемы необходимо выполнение как минимум трех условий: выделение бюджетных средств на ликвидацию перекрестного субсидирования пассажирских перевозок, осуществляемых в настоящее время за счет отвлечения финансового результата компании; совершенствование системы тарифообразования на железнодорожном транспорте и оптимизация правовых условий для развития конкуренции; участие государства в развитии железнодорожной инфраструктуры через механизмы государственно-частного партнерства и использования средств Инвестиционного фонда Российской Федерации. Мы убеждены, что выполнение данных мер позволит создать наиболее оптимальный баланс между развитием внутренней конкуренции и деятельностью транспортного комплекса России на международной арене.

**РЖД-Партнер, № 5, май 2006 г.**

**Сергей Чаплинский, заместитель председателя комитета Государственной думы по энергетике, транспорту и связи, заместитель координатора фракции «Родина»**

### **Я вообще не большой сторонник термина «рыночная экономика»**

#### **Слово и дело государеву**

– Сергей Игоревич, как Вы оцениваете ход реформы на железнодорожном транспорте? Как говорится, что-нибудь не так?

– Нет, реформа идет как раз вполне нормально. Я бы даже сказал, что то, как проводится реформирование Российских железных дорог, может служить примером для других отраслей. А самое главное, что это происходит без спешки. И когда раздаются критические высказывания, что не выполняются сроки мероприятий, утвержденные правительством, я считаю, что как раз гораздо лучше их порой не выполнить, но зато еще раз хорошо продумать какие-то шаги и выбрать именно тот путь, который позволит нашим железным дорогам работать без сбоев. Чтобы не было таких итогов реформирования, которые мы недавно наблюдали в Москве в сфере электроэнергетики.

Создано огромное количество посреднических структур, при этом никто конкретно ни за что не отвечает – и в результате полстолицы остается без электроэнергии. Слава богу, железные дороги продолжают успешно и, главное, безопасно работать. Даже в тех ситуациях, когда случаются какие-то сходы и в том числе аварии (как, например, в Тверской области с наливным составом), дело обходится, как правило, без гибели людей. А я напомним, что в автомобильных дорожно-транспортных происшествиях в прошлом году погибло более 34 тыс. человек – ужасная, недопустимая цифра!

– Вы являетесь представителем партии левоцентристского крыла. В связи с этим, каково Ваше общее видение особенностей развития железнодорожного транспорта в России в обозримой перспективе?

– Прежде всего я являюсь сторонником того, что нельзя производить каких-либо глобальных экспериментов над всей страной – особенно в такой высокотехнологичной сфере, как железнодорожный транспорт. Как я уже сказал, сегодня наши железные дороги не просто работают, а хорошо работают. И спасибо тем, кто на них трудится. Поэтому пре-

жде чем что-либо менять, нужно подумать: а стоит ли это делать? Нельзя забывать и то, что РЖД имеют не только непосредственно экономическое значение, а и первостепенное социальное. У нас в стране люди во исполнение конституционного права на свободу передвижения должны иметь и саму возможность добраться из одного региона в другой. Купить билет на самолет могут позволить себе далеко не все. Значит, нужна государственная поддержка наиболее доступного транспорта – железнодорожного. А у нас что? Недавно мы проводили выездное заседание нашего комитета в Щербинке. Я беседовал, в частности, с вице-президентом ОАО «РЖД» Валентином Александровичем Гапановичем. И он говорит, что надо активнее переводить локомотивные бригады на работу по принципу «в одно лицо». Я, например, выступаю против этого. А может, необходимо просто зарплату поднять людям, чтобы они охотнее шли работать на железнодорожный транспорт? Я читал, что в Казани вообще хотят, чтобы в метро поезда без машинистов ходили. Но сегодня – это не путь решения проблемы. Здесь надо по-другому действовать. И заниматься этим должно государство. Раз оно заинтересовано в том, чтобы и социальные вопросы с перевозками пассажиров решались, и у железной дороги средств на все хватало, значит, должно и само нести определенные обязательства. Если мы говорим, что железные дороги имеют большое значение для Министерства обороны и обслуживают для его нужд малодоходные убыточные участки, то почему это ведомство не участвует в покрытии расходов? То есть если главный акционер в лице ОАО «РЖД» хочет, чтобы его предприятие работало и несло те или иные нагрузки, значит, проблемы надо решать соответствующим образом. И у нас должны быть федеральные программы по развитию железнодорожного транспорта, по поддержке отечественного локомотивостроения и т. д.

– По всей видимости, Ваша концепция весьма отличается от официальной позиции Минэкономразвития и, в частности, его главы Германа Грефа. Либеральное мировоззрение предполагает, что к транспорту нужно относиться как к бизнесу, а государство – это не «дойная корова» для неэффективной хозяйственной деятельности.

– Да у нас же Стабилизационный фонд пропадает! Его нужно сейчас вложить в промышленность – и все окупится. Это же настолько элементарные вещи! Что же касается Грефа, то я вообще считаю, что он очень плохо разбирается в экономике и находится явно не на своем месте.

– Но считается, что крупный вброс средств из Стабфонда в экономику вызовет гиперинфляцию, нарушит рыночную сбалансированность между спросом и предложением, а при падении цен на нефть вызовет и дефолт бюджетных расходов на ту же социальную сферу.

Вы так не считаете?

– Нет, я так не считаю. Откройте любой учебник западных экономистов: везде признается, что небольшой дефицит государственного бюджета полезен, поскольку стимулирует развитие экономики. В какой стране мира есть профицит? Евросоюз строго следит за теми своими странами, которые отклоняются за рамки небольшого дефицита. А мы не знаем, куда деньги девать! Надо реальный сектор экономики развивать в первую очередь. Президент страны ставит здесь приоритеты абсолютно правильно. Но у нас Министерство экономического развития тормозит экономическое развитие страны. Вот такой парадокс.

**Продолжение следует.**

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

## Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
<b>СЕДЬМАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА EXPO-RUSSIA ARMENIA 2016</b>				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ОАО "Зарубеж-Экспо"	+7 (495) 637-50-79/36-33/36-66, +7 (499) 766-92-82	
<b>Производители железнодорожной продукции и услуг</b>				1 - 3
Россия / Томская область	Томск	ООО "НПК "ТомИндуктор"	+7 (3822) 231-251	1
Россия / Курганская область	Шадринск	ОАО "Шадринский автоагрегатный завод"	+7 (35253) 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77	1
Россия	Москва	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	+7 (495) 411-60-04, +7 (495) 657-99-56	1
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	2 - 3
<b>13-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА - TRANSUZBEKISTAN"</b>				4
Узбекистан	Ташкент	ITE Uzbekistan	(998 71) 113 01 80	
<b>8-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОПРОДУКЦИИ И МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ МЕТАЛЛСТРОЙФОРУМ'2016</b>				5
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
<b>Подвижной состав, запчасти, ремонт</b>				6 - 11
Россия / Свердловская область	Сысерть	ООО "Сысертское локомотивное депо"	+7 (343) 380-10-19	6
Казахстан	Экибастуз	ТОО "Экибастузский завод электрических машин"	+7 (7187) 75-50-90, 75-50-52, 75-51-74, 75-50-88	7
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	8 - 9
Россия / Калининградская область	Калининград	ООО "ЛСЕГ-Сервис"	+7-981-452-04-04; +7 (4012) 58-02-06	10
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 640-76-64	10
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	+7 (34369) 4-99-62, +7-912-656-21-36	10
Россия / Красноярский край	Красноярск	ЗАО "Енисей Локомотив Гарант"	+7 (391) 2757-111	11
Россия / Тамбовская область	Мичуринск	ООО "ТепловозТехносервис-Мичуринск"	+7 (47545) 2-93-00	11
<b>МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ И ВЫСТАВКА «ИНТЕРНЕТ+ТРАНСПОРТ»</b>				12
Россия	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	+7 (495) 988-18-00, +7 (495) 988-28-01	
<b>11-Й ЕЖЕГОДНЫЙ КОНГРЕСС ПО ТРАНСПОРТИРОВКЕ, ПЕРЕРАБОТКЕ И ТОРГОВЛЕ НЕФТЮ, СУГ И НЕФТЕПРОДУКТАМИ</b>				13
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>				14
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27	14
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	МЕТAPROM.RU	+7 (3843) 71-63-41	14
<b>5-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТНЫХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ МЕТАЛЛТРАНСЛОГИСТИК'2016</b>				15
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
<b>Справочная информация</b>				16 - 44
<b>ОЦЕНКА ПОСЛЕДСТВИЙ ВОЗВРАТА К РЕГУЛИРОВАНИЮ СТАВОК В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ПРИМЕНЕНИЯ ПРОЕКТА МЕТОДИЧЕСКИХ УКАЗАНИЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АНТИМОНОПОЛЬНОЙ СЛУЖБЫ РОССИИ</b>				16 - 29
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>				30
Казахстан	Алматы	Выставка "Электроника-Транспорт"	+7 727 2583434	
<b>СУДЬБА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ЗАВИСИТ ОТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ</b>				31
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	МЕТAPROM.RU	+7 (3843) 71-63-41	31
<b>IV МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ И ВЫСТАВКА ЭКСПОСИТИТРАНС</b>				32
Россия	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	+7 (495) 988-18-00, +7 (495) 988-28-01	
<b>ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ</b>				33 - 39
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
<b>МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА "СТАНКОСТРОЕНИЕ"</b>				40
Россия	Москва	ООО "РАЙТ СОЛЮШН"	+7 (495) 988 27 68 (многоканальный), +7 (495) 767 35 97	
<b>СОДЕРЖАНИЕ / ПРАЙС-ЛИСТ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ</b>				41 - 44
Россия	Москва	Редакция Железнодорожного журнала "ДЕПО"	+7 (495) 765-73-16	
<b>22-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОЭКСПО'2016</b>				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
<b>ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2016</b>				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	+7 (495) 988-28-01	

## 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).

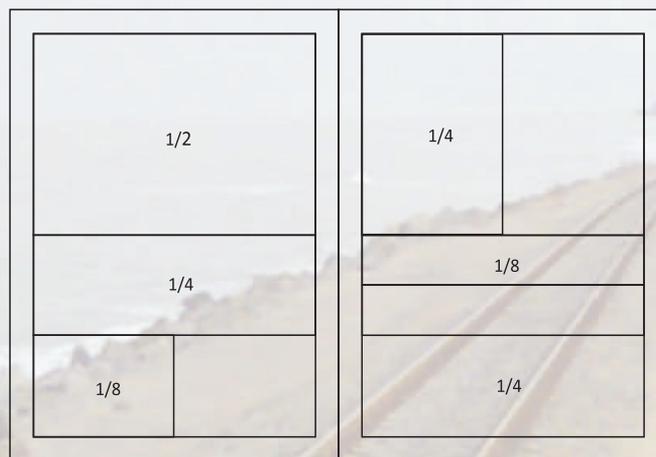
### Образец заполнения строчной рекламы:

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 размещении **бесплатно!**)

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

## Электронные рассылки

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

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

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

### 1. Еженедельные рассылки

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

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

### 2. Персональные рассылки

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

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

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

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

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

### 3 месяца - скидка 10%

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

### 6 месяцев - скидка 15%

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

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

## СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ

### скидки и подарки КРУГЛЫЙ ГОД!

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

#### Мы предлагаем:

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

#### БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



**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

Соорганизатор



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Минтранс России



# ЮБИЛЕЙНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

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



Реклама

Генеральный спонсор



Спонсор



Генеральный спонсор



Спонсор



Спонсор



Партнер



ОАО «РЖД»

При поддержке



Генеральные информационные партнеры



Официальная  
газета



Организатор



TRANSWEEK.RU

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