



ДЕПО

1 (76) 2017

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

декабрь-январь

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

стр. 1 - 4

стр. 6 - 10

стр. 10 - 11

стр. 13 - 48

- СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ:
РЫНОК, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА, ЧАСТНАЯ ТЯГА

стр. 16 - 25

- Перспективы рынка грузовых железнодорожных перевозок в России в 2017 году

стр. 26 - 27

- Оценка объемов переключения грузов с железнодорожного
на альтернативные виды транспорта в период с 2010 по 2015 г.

стр. 28

- Результаты расчетов последствий развития частных перевозчиков
на сети железных дорог общего пользования

стр. 29

- Как не угробить локомотив экономики

стр. 30 - 33

- Применение крупных накопителей энергии позволит ОАО «РЖД»
существенно сократить затраты на электроэнергию

стр. 34 - 35

- Ремонт подвижного состава должны заниматься производители по контракту жизненного цикла

стр. 36

- Состоялась II церемония вручения премии в области
социальной ответственности «Герои нашего времени»

стр. 37

- «Желдорремаш» и «ТМХ-Сервис» подписали новые Коллективные договоры

стр. 38

- Железные дорожники о себе и реформах

стр. 39 - 44



5-8
июня 2017

Москва
ЦВК «Экспоцентр»
Павильон 8

Генеральный
информационный партнер:

МС Металлоснабжение и сбыт

При поддержке:

АРСС Ассоциация развития
стального строительства

РСТМ Российский союз
поставщиков
металлопродукции

Место проведения:

ЭКСПОЦЕНТР
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВЫСТАВКИ И КОНГРЕССЫ
МОСКВА

Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции'2017

Организатор:

МЕТАЛЛ ЭКСПО

Оргкомитет выставки:

+7 (495) 734-99-66 | www.mc-expo.ru



Коммерческий отдел продаж: (925) 554-23-08
(495) 220-59-19/(495) 280-07-50
e-mail: ltd-dm@mail.ru

ООО "ЗАВОД ЦИЛИНДРОВЫХ КРЫШЕК"

140404, МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ, Г. КОЛОМНА,
УЛ. ГАВРИЛОВА, ДОМ 4, КОРП. 1, ОФИС 87
ИНН 5022040246 / КПП 502201001
ТЕЛ./ФАКС: +7 (495) 280-07-50, +7 (496) 613-65-91
E-MAIL: LTD-DM@MAIL.RU WWW.Z-D-P.RU

ООО "Завод Цилиндровых Крышек" является производителем крышки цилиндра Д26.78 любой комплектации, для ремонта дизелей Д49 и крышки цилиндра ЧМЭ Д67.04.11.00

ООО "Завод Цилиндровых Крышек" готов предложить к поставке следующие цилиндрические крышки собственного производства:

Крышка цилиндра Д26.78.1спч (5Д49.78.1спч)	58 500, 00	Днище крышки цилиндра 11Д40.78.20	18 200, 00
Крышка цилиндра Д26.78спч (5Д49.78спч)	92 200, 00	Крышка цилиндра ЧМЭ Д67.04.11.00	75 000, 00

Все цены указаны без учета НДС



ППД Дизельмаш
редприятие
роизводственное
общество с ограниченной ответственностью

ООО "ПП ДИЗЕЛЬМАШ"

129344, Г. МОСКВА, УЛ. ВЕРХОЯНСКАЯ, Д. 6,
КОРП. 1, ПОМ. III, КОМН. 1
ИНН 7716089972 / КПП 771601001
Р./С. 40702810600000115434 В БАНК ПАО ВТБ 24 Г. МОСКВА
Н./С. 30101810100000000716, БИК 044525716
ТЕЛ./ФАКС: + 7 (951) 111-64-04, +7 (495) 220-59-19
E-MAIL: LTD-DM@MAIL.RU, HTTP://DIZELMASHMSK.RU/

ООО «ПП Дизельмаш» работает на рынке железнодорожной продукции.

Основное направление фирмы – комплексная поставка железнодорожного оборудования, а также капитальный ремонт маневровых тепловозов серии ТГМ, ТЭМ.

ООО "ПП Дизельмаш"- является производителем запчастей к двигателю Д49, а также является официальным дилером заводов - ООО "Завод цилиндровых крышек", ООО "ЗТО" г. Брянск, ООО ПКФ "Нарон-мет" г. Астрахань, ЗАО "КЛМЗ" г. Тамбов, ООО НПФ "Технокомплекс" г. Коломна.

ООО «ПП Дизельмаш» готово предложить к поставке продукцию со склада:

З/Ч к Дизелю Д49		З/Ч к Дизелю Д50	
Втулка цилиндра 5Д49.36спч1-01	34 000, 00	Втулка Д50.101.002	22 500, 00
Крышка цилиндра 5Д49.78спч	90 000, 00	Крышка цилиндра Д50.06-2сб	36 000, 00
Крышка цилиндра 5Д49.78спч1	56 000, 00	Регулятор Д50.36сб-2	75 000, 00
Распылитель Д49.85спч1	650, 00	Распылитель Д50.17.101 СБ (Польша)	4 300, 00
Дизель ЗА6Д49	5 500 000, 00	ТНВД Д50.27.сб	380 000, 00
Компенсатор ЗА6Д49.189спч4	8 500, 00	Коллектор 1 ПД4.18-1	118 000, 00
Коллектор ЗА6Д49.169спч.	220 000, 00	Шестерня ТЭД 17 зубьев	11 000, 00
Прочие запчасти, со скидкой по ценам 2015г.			
Поводок буксы ТГ106.30.56.012	10 500, 00	Дизель 211ДЗМ сборка: Блок 0210.010. №96 / Коленчатый вал 0210.09. № 316 / Комплект вкладышей /Поршневая группа	763 000, 00
Поводок буксы ТГ106.30.56.012-02	10 500, 00		
Датчик тепла ТАМ-103	2 500, 00	Блок дизеля 211ДЗМ 0210.010 №54	610 000, 00
Датчик давления ЭД-250	2 400, 00		

Все цены указаны без учета НДС

ГК МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"



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

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

Железнодорожные запчасти

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

ГРУППА КОМПАНИЙ "МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"
ОТДЕЛ СБЫТА

ТЕЛ.: +7 (341) 257-09-80, ДОБ. 103

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

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

Вкладыши МОП	
Вкладыш МОП 8ТХ.263.178/179, комплект	23000-00 руб.
Вкладыш МОП БИЛТ.304.139.014/014-01, комплект	23000-00 руб.
Клапаны для дизелей Д49, Д50, ЧМЭ-3, 6ЧН	
Клапан впускной Д50.09.009, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	2000-00 руб.
Клапан выпускной Д50.09.010, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	2100-00 руб.
Клапан впускной/выпускной Д27.16.006, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	2090-00 руб.
Клапан впускной Д246.01.00СБ (Д49.78.05, 5Д49.78.2СПЧ), сталь 45Х14Н14В2М ГОСТ 5632-72, шт	2860-00 руб.
Клапан выпускной Д243.16.01.00сб (11Д40.84.1СПЧ-4), сталь 45Х14Н14В2М ГОСТ 5632-72, шт	3080-00 руб.
Клапан впускной 0210.05.060, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	1210-00 руб.
Клапан выпускной 0210.05.070, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	1210-00 руб.
Башмаки тормозные горочные	
Башмак тормозной горочный 8739.00сб, шт	800-00 руб.
Колодка опорная башмана, шт	480-00 руб.
Полос башмана, шт	550-00 руб.
Диски фрикционные	
Диск фрикционный ТЭМ2.85.10.046, шт	1000-00 руб.
Головки кардана и комплектующие	
Головка кардана А36-С2 на заклепках, в сборе, шт	1150-00 руб.
Головка кардана А36-С2 сварная, в сборе, шт	1050-00 руб.
Втулка металлическая 540-2208120, шт	70-00 руб.
Втулка резиновая 540-2208115-01, шт	80-00 руб.
Диски муфты	
Диск муфты ТЭМ2.85.60.162, шт	36-00 руб.
Диск муфты ТЭМ1.40.20.116, шт	50-00 руб.
Диск муфты ТЭ3.52.055, шт	55-00 руб.
Помпы и комплектующие	
Помпа топливоподкачивающая 2Д100.32.010СБ, в сборе, шт	7050-00 руб.
Стартеры и комплектующие	
Стартер ПС-У2 в сборе, шт	75000-00 руб.
Блок магнита стартера ПС-У2, шт	звоните
Блок магнита стартера ПС-У2.2, шт	звоните
Блок магнита стартера ПС-У2.3, шт	звоните
Блок магнита стартера ПС-У2.4, шт	звоните
Корпус стартера ПС-У2.3, шт	звоните
Якорь стартера ПС-У2.2, шт	33000-00 руб.
Коллекторный узел стартера ПС-У2.2, шт	звоните
Зацепное устройство стартера ПС-У2.2, шт	звоните
Щетнодержатель стартера ПС-У2.2, шт	звоните
Наличники	
Наличник ТЭ3.17.091-1 (ТГМ3.35.60.117, ТГМ1.35.05.124), 400*130*6 мм, шт	360-00 руб.
Наличник ТЭ3.17.13.16 (ТГМ3.36.60.175), 230*50*6 мм, шт	127-00 руб.
Наличник ТЭ.30.35.40.126 (ТГМ4.35.40.138), 320*130*6 мм, шт	330-00 руб.
Наличник ТЭ.30.35.40.127 (ТГМ4.35.40.139), 200*50*6 мм, шт	147-00 руб.
Наличник ТЭ.30.35.40.128 (ТГМ4.35.40.141), 200*50*6 мм, шт	147-00 руб.

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

ОАО "ШАДРИНСКИЙ АВТОАГРЕГАТНЫЙ ЗАВОД"
ТЕПЛОВОЗНЫЕ СЕКЦИИ
ДЛЯ СИСТЕМ ОХЛАЖДЕНИЯ ТЕПЛОВОЗОВ
от завода изготовителя

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

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

ENERPROM ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"
 127422, г. Москва, ул. Костякова, д. 12, стр. 2
 8 800 777-17-35, 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

Стоимость такого модуля всего
5000 руб.
ЗВОНИТЕ

(495) 765-73-16

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

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

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

или отправить запрос:

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

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



Электроника Транспорт 2017

11-я специализированная выставка электроники и информационных технологий для транспорта и транспортных коммуникаций

5-7 АПРЕЛЯ
МОСКВА
КВЦ «СОКОЛЬНИКИ»



WWW.E-TRANSPORT.RU



КОМПАНИЯ «АВАНТ-ТОРГ» ПРЕДЛАГАЕТ:

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

ООО "Авант-торг"

Адрес: 426053, Удмуртская Республика, 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

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



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.



ЗАО «ЕНИСЕЙ ЛОКОМОТИВ ГАРАНТ»

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

ПРОДАЖА ТЕПЛОВОЗА ОТ СОБСТВЕННИКА



Продается ТГМ4Б



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

Капитальный ремонт электрооборудования для тепловозов и электровозов

Крупнейшие промышленные и транспортные предприятия страны,
а также ОАО «РЖД» - заказчики услуг по ремонту
электрооборудования тепловозов и электровозов

- тяговых электродвигателей тепловозов;
- тяговых генераторов тепловозов;
- тяговых электродвигателей электровозов;
- вспомогательных машин тепловозов;
- вспомогательных двигателей тепловозов;
- асинхронных двигателей;
- двухмашинных агрегатов;
- электродвигателей для городского транспорта



многоканальный тел.
8 (343) 226-07-98
226-04-10
e-mail: crm@remelectro.ru



www.remelectro.ru

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

Организация имеет производственно-ремонтные базы расположенные в г. Красноярск

Наименование	Чертеж	Цена без НДС (руб.)	Компания	Телефон
Электродвигатель	ЭД-118(А,Б)	договорная	ООО «Ремэлектро»	8(343)226-07-98
Электродвигатель	НБ-418	договорная	ООО «Ремэлектро»	8(343)226-07-98
Электродвигатель	ТЛ2К	договорная	ООО «Ремэлектро»	8(343)226-07-98
Электродвигатель	НБ-511	договорная	ООО «Ремэлектро»	8(343)226-07-98
Электродвигатель	АД-917	договорная	ООО «Ремэлектро»	8(343)226-07-98
Электродвигатель	ЭДП-810	договорная	ООО «Ремэлектро»	8(343)226-07-98
Электродвигатель	ЭД(У)-133	договорная	ООО «Ремэлектро»	8(343)226-07-98
Электродвигатель	GBM-350 и другие	договорная	ООО «Ремэлектро»	8(343)226-07-98
Генератор	ГП-311Б	договорная	ООО «Ремэлектро»	8(343)226-07-98
Генератор	ТД-802 и другие	договорная	ООО «Ремэлектро»	8(343)226-07-98

**ООО ЕДИНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ КОМПАНИЯ**

198208, г. Санкт-Петербург, ул. Пионерстроев, д.29 лит. А, пом. 1-Н. Тел: +7 (812) 966-90-04. E-mail: epk-rzd@mail.ru. Сайт: http://epk-rzd.ru/

Производим обточку колёсных пар без выкатки из-под локомотива на территории Заказчика. Для работы используется токарный мобильный станок обточки колёсных пар. Увеличиваем ресурс бандажа более чем в 2 раза. Снижаем издержки на перебандажировку в 2 раза.

**ООО «ЕПК» — Ваш
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
партнер!**



Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Обточка колесных пар локомотива у Заказчика, без выкатки ТЭМ-2	к-т	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04
Обточка колесных пар локомотива у Заказчика, без выкатки ТГМ-4	к-т	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04
Тепловоз в аренду с лок. бригадами ТЭМ-2, 24 часа в сутки, "под ключ"	1 мес	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04
Тепловоз в аренду с лок. бригадами ТЭМ-2, 12 часов в сутки, "под ключ"	1 мес	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04
Тепловоз в аренду с лок. бригадами ТГМ-4, 24 часа в сутки, "под ключ"	1 мес	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04
Тепловоз в аренду с лок. Бригадами ТГМ-4, 12 часов в сутки, "под ключ"	1 мес	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04
Текущее содержание путей необщего пользования	1 мес	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04
Производство работ по ТО-3 тепловозов, на территории Заказчика	1	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04
Производство работ по ТР-1 тепловозов, на территории Заказчика	1	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04
Оперативный ремонт тепловозов по заявкам Заказчика	1	дог.	ООО "ЕПК"	7(812)966-90-04

**Железные дороги Урала**
Продаем тепловозы.

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

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

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

Обыкновенное и полное освидетельствование колесных пар ТЭМ со сменой бандажей, БЗК.	от 33000 рублей с НДС
Ремонт тяговых электродвигателей ЭД-118 в объеме ТР-3, СР.	от 83500 рублей с НДС
Ремонт и поверка приборов безопасности (КПД-ЗП, ЭПК-150, ЗСЛ-2М, ТСКБМ-К, УКБМ, ДКСВ-1-ДБ, УК 25/50)	по запросу
Шпала ЖБИ Ш1 6/у	380 руб. с НДС/шт
Поставка любого оборудования СЦБ и связи.	

материалы и оборудование для ВСП

ООО «КОМПАНИЯ ЛЕГИОН»

141080 РФ, МО, г. Королев, ул. Силикатная д. 74 (498) 602-92-14, (916) 905-97-49, (915) 048-55-66 e-mail: plen8@yandex.ru, HTTP://KL-2010.RU

Проводим работы по устройству, текущему содержанию и капитальному ремонту ж/д пути, смене стрелочных переводов. Организуем комплектацию предприятий материалами верхнего строения пути и путевым инструментом.

С нами работать просто, выгодно и удобно!

**ПОСТОЯННЫЙ
АССОРТИМЕНТ
ПРОДУКЦИИ
НА СКЛАДЕ**

ООО «ПроектСнаб» предлагает

МАТЕРИАЛЫ ВСП:

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

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

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

одно из главных наших преимуществ - мы работаем очень быстро!

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

Наименование продукции	Количество		Цена с НДС, руб.	Компания	Телефон
	тн	шт			
Рельсы КР70 (м/д 11,0м Азовсталь) 21.12.16	19,464	39	85500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР80 (м/д 11,0м ЗСМК) прокат 28.10.16	22,622	32	82000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР100 11,0м без отв Азовсталь 12.12.16	12,789	14	87900	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР120 (м/д 11,0м НТМК) 14.12.16	15,412	12	79750	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р18 8,0м без отв Енакиевский МЗ 29.08.16	19,126	131	73000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8,0м без отв Азовсталь 15.10.16	20,500	105	73000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р34 8,0м с отв Азовсталь 15.10.16	20,143	74	53500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы РП50 ОТЗ50 (12,5м с отв. НТМК)	30,000	46	44500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р50 ОТЗ50 (12,5м с отв. НТМК)	40,000	62	54000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р65Т1 (12,5м с отв. НТМК 10.2015)	5,610	7	46500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69

ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ

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

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

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



ООО "ЛСК33"

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

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

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

Профессиональное восстановление б/у и резервных материалов, как под заказ, так и из материалов заказчика.
Закупаем любые материалы ВСП!

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

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

TransCaspian

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

26 - 28 Апреля 2017

Баку Экспо Центр, Баку, Азербайджан

Для дополнительной информации
www.transcaspian.com

 www.fb.com/TransCaspian

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

Организаторы



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

IV МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ И ВЫСТАВКА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА «ЭКСПОСИТИТРАНС - 2016»

«ЭкспоСитиТранс» - крупнейшее мероприятие в сфере общественного транспорта на территории России и СНГ. Все ключевые фигуры отрасли - профильные чиновники, руководство отечественных и международных компаний и промышленных предприятий, операторы, строители и подрядчики собрались в одном месте, чтобы в течение трех дней обсудить настоящее и будущее городского общественного транспорта. Высокий международный уровень конференции подтверждает число участников - в этом году ими стали более 600 человек из 29 стран мира, а о росте интереса к тематике общественного транспорта можно судить по числу посетителей выставки - за три дня осмотреть раритетные экспонаты XX века в одном павильоне с новейшими разработками в сфере транспорта пришло более 7 тысяч человек.

Первый деловой день конференции открыла пленарная дискуссия «**Инновационная мобильность. Как вывести её оптимальную формулу**», на которой выступил Министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов. Министр отметил, что с каждым годом конференция становится все более востребованной площадкой для обсуждения вопросов и принятия решений, определяющих

приоритеты деятельности предприятий общественного пассажирского транспорта.

В официальной церемонии открытия «ЭкспоСитиТранс - 2016» приняли участие Министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов и генеральный секретарь Международного союза общественного транспорта Алан Флауш. После открытия состоялся официальный обход, в ходе которого государственные должностные лица и топ-менеджеры компаний изучили экспозицию и ознакомились с новейшими образцами транспортной техники.

В первый день также состоялись дискуссии «**Наземный транспорт. Как приспособиться к нуждам быстрорастущих мегаполисов**» и «**Метро. Как построить идеальную модель**».

В ходе дискуссии «Наземный транспорт. Как приспособиться к нуждам быстрорастущих мегаполисов» заместитель министра транспорта Российской Федерации Николай Асаул подробно остановился на теме нормативно-правового урегулирования в сфере пассажирских перевозок, а генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Евгений Михайлов рассказал о пассажирских перевозках на наземном транспорте Москвы и отметил: «Сегодня 80% всех жалоб и предложений пассажиров, которые касаются общественного транспорта Москвы, касаются двух вопросов. Они взаимосвязаны - это интервал движения транспорта, людям важно чтобы регулярность движения транспорта была приемлема, чтобы интервал соблюдался. Второе - это время ожидания на остановке, люди хотят понимать, сколько они будут ждать на остановке». Именно этими вопросами занимается сейчас ведомство. Также по словам Евгения Михайлова, в данный момент общественный транспорт Москвы выполняет 94% запланированных рейсов. «Четыре года назад эта цифра была 89%. 6% рейсов мы не выполняем, в основном это связано с задержками», - отметил он.

Начальник ГУП «Московский метрополитен» Дмитрий Пегов, выступая на дискуссии «Метро. Как построить идеальную модель», рассказал о будущем московского метрополитена и отметил: «Строительство и развитие метрополитена продолжается: к 2020 году мы планируем построить 56 новых станций». Глава московского метрополитена также рассказал, что Московское центральное кольцо, запущенное осенью этого года, помогло разгрузить центральные станции метрополитена и железнодорожные станции Москвы на 40%. «Кольцо практически объединило радиальные линии московского метрополитена, это существенно позволило — на 20-40% разгрузить станции с центральными железнодорожными вокзалами. Мы на 15% уже сейчас получили разгрузку кольцевой линии, которая действительно у нас была очень загруженной», — рассказал Дмитрий Пегов.

В ходе первого дня «ЭкспоСитиТранс-2016» также состоялось подписание ряда стратегически важных соглашений. Соглашение о сотрудничестве и передаче электробуса модели Е433 для проведения эксплуатационных испытаний на маршрутах наземного городского пассажирского транспорта города Москвы между Государственным унитарным предприятием города Москвы «Мосгортранс»





и Открытым акционерным обществом «Управляющая компания холдинга «Белкоммунмаш» подписали Генеральный директор Государственного унитарного предприятия «Мосгортранс» Евгений Михайлов и генеральный директор Открытого акционерного общества «Управляющая компания холдинга «Белкоммунмаш» Владимир Король.

Помимо этого Генеральный директор Государственного унитарного предприятия «Мосгортранс» Евгений Михайлов и президент Общества с ограниченной ответственностью «Управляющая компания «Группа ГАЗ» Вадим Сорокин заключили соглашение о сотрудничестве и передаче электробуса марки ГАЗ для проведения эксплуатационных испытаний на маршрутах наземного городского пассажирского транспорта города Москвы между Государственным унитарным предприятием города Москвы «Мосгортранс» и Обществом с ограниченной ответственностью «Управляющая компания «Группа ГАЗ».

В первый день выставки также прошел 7-ой Международный конгресс ROAD TRAFFIC RUSSIA в работе которого принял участие министр транспорта Максим Соколов. Открывая работу конгресса, Министр отметил, что только безопасное и качественное взаимодействие всех видов транспорта является реальной альтернативой массовому

использованию личных автомобилей. А это, в свою очередь, является ключевым условием снижения всех негативных аспектов транспортной деятельности – дорожно-транспортной аварийности, транспортного загрязнения окружающей среды, перегруженности улично-дорожных сетей.

Во второй день конференции ключевой темой стал автомобильный пассажирский электротранспорт. В рамках «ЭкспоСитиТранс - 2016» Московский государственный технический университет имени Н.Э. Баумана и Государственное унитарное предприятие города Москвы «Мосгортранс» при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации провели I Международную конференцию **«Автомобильный пассажирский электротранспорт: перспективы развития»**. Спонсором конференции выступила «Управляющая компания «Группа ГАЗ».

Представители органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, эксплуатирующих транспортных организаций, производителей электротранспорта и автокомпонентов, реализующих проекты и программы развития автомобильного пассажирского электротранспорта, научно-исследовательских организаций собрались чтобы обсудить вопросы организации и эксплуатации автомобильного пассажирского электротранспорта в городских агломерациях, его компонентной базы, конструкции, разработки и производства.

Выступая на конференции, Виктор Маковецкий, директор по развитию Дивизиона «Автобусы» «Группа ГАЗ», сказал: «Реализуя проект «Электробус», мы в первую очередь решаем комплексную проблему крупных городов – проблему экологии. Экологическая ситуация в российских мегаполисах уже сегодня вызывает серьезные опасения у специалистов-экологов, и мы, как производители, не имеем права ее игнорировать. Сегодня мы полностью готовы к тому, чтобы производить такие машины серийно. Однако, чтобы проект заработал на полную мощность, необходима синергия всех задействованных в нем сторон – это город, это перевозчик и это производитель. Реализуя данный проект совместно с Департаментом транспорта Москвы и крупнейшим перевозчиком региона ГУП «Мосгортранс», при участии компании Siemens и МГТУ им Баумана, мы достигли хороших результатов. Единое мнение всех задействованных сторон в вопросе развития электрического транспорта позволяет нам говорить о перспективах широкого использования электробуса на маршрутах столицы».

Стоимость такого модуля всего

8750 руб.

звоните

(495) 765-73-16



4-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕЂУНАРОДНА ПРИВРЕДНА ИЗЛОЖБА EXPO-RUSSIA SERBIA 2017

15-17. МАРТ 2017. | СРБИЈА, БЕОГРАД
КОНГРЕСНИ ЦЕНТАР METROPOL PALACE

4-Й БЕЛГРАДСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ
БЕОГРАДСКИ ПОСЛОВНИ ФОРУМ

Организатор:
ОАО "Зарубеж-Экспо"



Соорганизатор:
ТПП Республики Сербия



Под патронатом:
ТПП Российской Федерации

Тематические разделы выставки:

- Энергетика и энергосберегающие технологии
- Машиностроение
- Металлургия
- Авиация
- Железнодорожный транспорт
- Нефтегазовая промышленность
- Химическая промышленность
- Горная промышленность
- Агропромышленный комплекс
- Высокотехнологичные и инновационные отрасли
- Банковская деятельность
- Телекоммуникации
- Медицина, фармацевтика
- Образование
- Сфера услуг (туризм, автоперевозки, транспортная логистика)

Цель выставки:

Дальнейшее расширение экономических связей между ЕАЭС и Сербией в контексте Соглашения о свободной торговле между двумя странами и содействие в развитии торговых отношений с другими балканскими государствами.



При поддержке:

Государственной Думы и Совета Федерации;
Министерства иностранных дел РФ;
Министерства экономического развития РФ;
Министерства промышленности и торговли РФ;
Русского центра науки и культуры в Сербии "Русский Дом";
Посольства РФ в Республике Сербия;
Посольства Республики Сербия в РФ;
Торгового представительства РФ в Сербии;
отраслевых министерств России и Сербии

В церемонии открытия выставки традиционно принимают участие руководство Республики Сербия, члены кабинета Министров, руководители промышленных и общественных структур, представители дипкорпуса, организации российских соотечественников, представители бизнес-элиты балканских стран, а также специалисты широкого профиля Сербии, Боснии и Герцеговины, Словении, Хорватии, Албании и других стран Юго-Восточной Европы

ОАО «Зарубеж-Экспо»
info@zarubezhexpo.ru | www.zarubezhexpo.ru
+7 495 721 32 36

Михаил Иванович Акопов
Директор за сарадњу са балканским регионом
petroleus@yandex.ru +381691775570



СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ: РЫНОК, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА, ЧАСТНАЯ ТЯГА

Савчук Владимир Борисович

заместитель генерального директора



МОДЕЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЧАСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Экономико -математическая модель прогнозирования последствий развития частных перевозчиков на сети железных дорог общего пользования

Результаты моделирования

1

Потенциальный объем перевозок и грузооборот частных перевозчиков. Финансовые показатели деятельности перевозочных компаний.

2

Изменение расходов грузоотправителей на перевозку грузов железнодорожным транспортом.

3

Объем требуемой поддержки фин/состояния общесетевого перевозчика путем выделения дополнительных гос/средств или дополнительной индексации тарифов на грузовые жд перевозки

4

Изменение финансовых показателей деятельности общесетевого перевозчика

5

Другие экономические и технологические эффекты

Проведение моделирования развития частных перевозчиков на сети железных дорог РФ позволит оценить возможные экономические и технологические последствия реализации данного мероприятия как для отдельных заинтересованных сторон, так и для экономики страны в целом.



ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ УЧАСТКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЧАСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

В рамках предложений Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года, направленным заместителю Председателя Правительства Российской Федерации А.В.Дворковичу 15.09.2015 предусматривалось создание конкурентного рынка грузовых железнодорожных перевозок (когда 20% грузовых перевозок будут осуществляться частными перевозочными компаниями).

Показатель	Ед. измерения	Значение на рассматриваемых маршрутах*	Значение на всей сети ОАО «РЖД»*	Доля значений на рассматриваемых маршрутах на сети ОАО «РЖД»
Объем погрузки	млн тонн	243,3	1 214,5	20%
Грузооборот	млрд ткм	320,1	2 298,1	13,9%
Средняя дальность перевозки	км	1321	1735	76,1%
Средняя доходная ставка	коп./10ткм	609,25	393,86	154,7%

На потенциальных маршрутах частных перевозчиков, составляющих 20% от объема погрузки, будет выполняться меньшая доля грузооборота, так как средняя дальность перевозки ниже аналогичного показателя на сети. При этом средняя доходная ставка выполняемых перевозок на 54,7% выше среднесетевого значения.

* Данные по состоянию на 2015г.



ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ УЧАСТКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЧАСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Средний уровень доходной ставки на выбранных маршрутах по видам перевозимых грузов



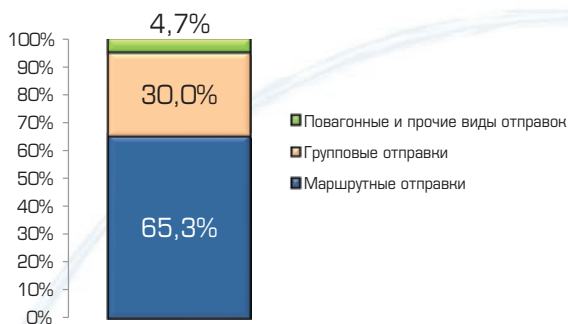
Структура перевозимых грузов на выбранных маршрутах



Структура перевозимых грузов и доходность перевозок на выбранных маршрутах существенно отличается от общесетевых показателей

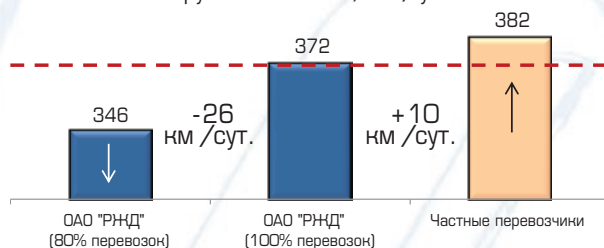


ОЦЕНКА ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ЭФФЕКТОВ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ГРУЗОВ С ДРУГИХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ

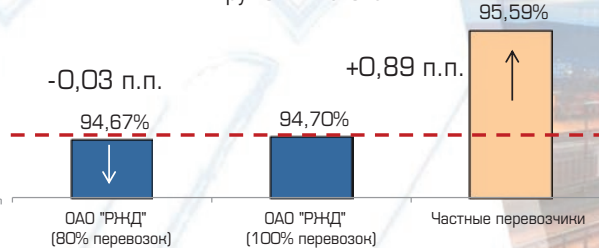


Потенциальная структура перевозок частного перевозчика коренным образом отличается от существующей структуры ОАО «РЖД». Более 90% перевозок частных перевозочных компаний будут составлять групповые и маршрутные отправки, что способствует увеличению скорости и надежности доставки.

Средняя скорость доставки одной грузовой отправки в груженых вагонах, км /сут.



Надёжность доставки одной грузовой отправки в груженых вагонах



Надежность и скорость доставки грузовых отправок у ЧП будет заведомо выше, чем у ОАО «РЖД», так как практически весь объем перевозок выполняет групповыми и маршрутными отправками, преимущественно «по расписанию».

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ РАЗВИТИЯ ЧАСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ
НА ЗАКУПКИ ЛОКОМОТИВОВ

В соответствии с инвестиционной программой ОАО «РЖД», в среднесрочной перспективе ожидается приобретение порядка 1400 единиц тягового подвижного состава. В долгосрочной перспективе (до 2030 г.) предполагается обновление парка локомотивов в размере, превышающем 6 тыс. единиц.

1

При осуществлении ЧП 20% грузовых жд перевозок, необходимый парк локомотивов оценивается в 900-1400 единиц. Для покупки локомотивов частным компаниям потребуется от 171 до 266 млрд руб. (430-665 млрд руб. с применением лизинговых схем).

2

Частные перевозчики смогут покрыть потребность в обновлении локомотивной тяги только в краткосрочной перспективе (в период до 2-4 х лет).

3

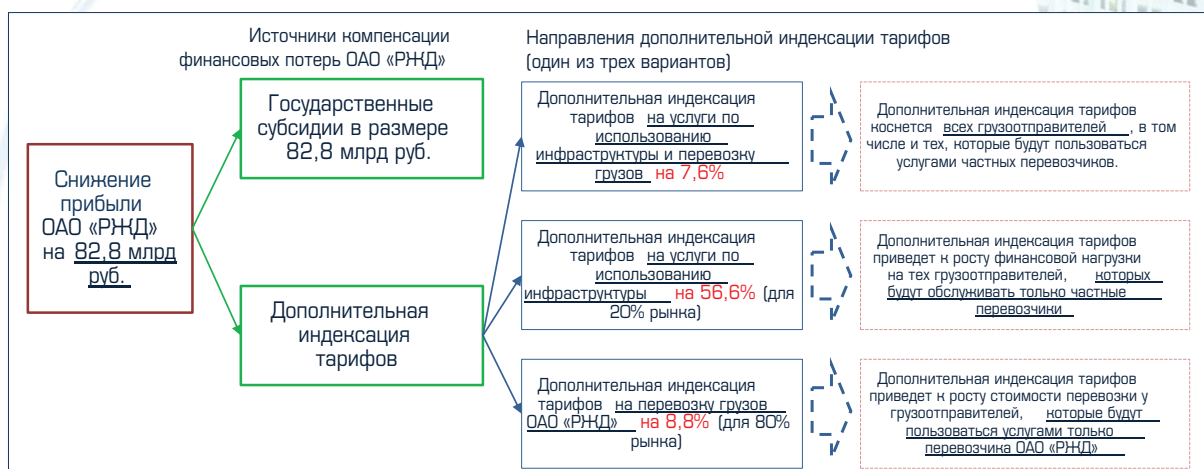
В текущей экономической ситуации покупка новых локомотивов частными компаниями трудно реализуема, что вынудит их арендовать тяговый подвижной состав у ОАО «РЖД».

Развитие частных перевозчиков не только не приведет к повышению количества закупаемых локомотивов, но и снизит общие инвестиции в отрасли, снизит количество закупаемых локомотивов, что негативно отразится на провозной способности железных дорог и состоянии локомотивостроительных предприятий РФ.

АНАЛИЗ ПОСЛЕДСТВИЙ РАЗВИТИЯ ИНСТИТУТА ЧАСТНЫХ
ПЕРЕВОЗЧИКОВ ДЛЯ ГОСУДАРСТВА

Негативное влияние создания частных перевозчиков на финансовые показатели общесетевого перевозчика потребует принятия государством мер по компенсации снизившейся прибыли компании, что возможно будет осуществить двумя способами:

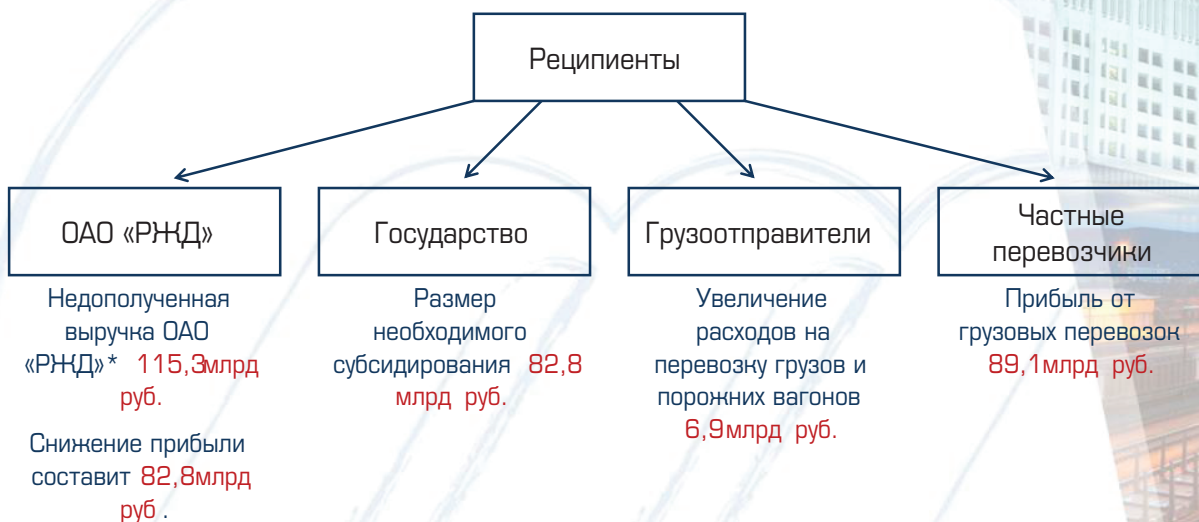
- 1) ежегодное выделение субсидий из федерального бюджета;
- 2) проведение единовременной дополнительной индексации тарифов на услуги общесетевого перевозчика.





АНАЛИЗ ПОСЛЕДСТВИЙ ПРИМЕНЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИ ОБОСНОВАННОГО ТАРИФА НА УСЛУГИ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОАО «РЖД»

Введение экономически обоснованного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры ОАО «РЖД» при доле рынка частных перевозчиков 20% может оказать значительное влияние на всех анализируемых субъектов.

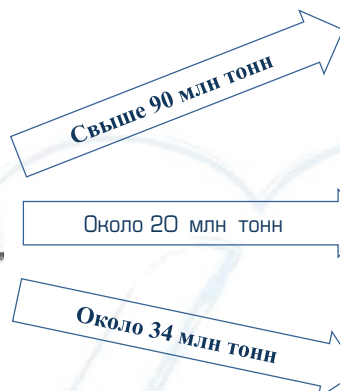


* Недополученная выручка ОАО «РЖД» определяется как разница между выбывающей величиной доходов от грузовых перевозок и дополнительными поступлениями от услуг по предоставлению инфраструктуры.



ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ГРУЗОВ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО НА АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА В ПЕРИОД С 2010 ПО 2015 ГГ.

В период с 2010 по 2015 гг. железнодорожный транспорт «потерял» около 149 млн тонн грузов



Финансовые потери ОАО «РЖД» от переключения грузов составили около 86,7 млрд руб. в год



ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ НИЗКОЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ Ж/Д ТРАНСПОРТА ПО СРАВНЕНИЮ С ДРУГИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

Железнодорожный транспорт

- ✓ низкая транспортная доступность грузоотправителей и грузополучателей (плотность сети железнодорожных путей общего пользования составляет лишь 5 км/1 тыс. км²);
- ✓ необходимость использовать альтернативные виды транспорта при осуществлении доставки «от двери до двери»;
- ✓ наличие «узких мест» на сети на основных направлениях транспортировки грузов (общая протяженность – более 10 тыс. км):
 - протяженность «узких мест» на подходах к портам Дальневосточного бассейна – 3,2 тыс. км;
 - на подходах к портам Азово -Черноморского бассейна – 1,1 тыс. км;
 - на подходах к портам Северо -Запада – 0,9 тыс. км;
- ✓ низкое качество сервиса:
 - большие сроки доставки груза (на расстоянии перевозки 500 км железнодорожному транспорту необходимо 7 суток);
 - долгое время согласования заявки (подача заявки за 10 дней);
 - сложность организации перевозки для грузоотправителя (необходимо договариваться отдельно с РЖД и оператором вагона);
 - несбалансированный парк вагонов (локальные дефициты вагонов под погрузку щебня в осенний период и, как результат, рост ставки предоставления вагонов);
 - устаревший парк специализированных вагонов:
 - износ парка платформ – 85,3%;
 - износ парка рефрижераторных вагонов – 70,9%.



ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ НИЗКОЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ Ж/Д ТРАНСПОРТА ПО СРАВНЕНИЮ С ДРУГИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

Автомобильный транспорт

- ✓ относительно высокая плотность сети автомобильных дорог общего пользования (61 км/1 тыс. км²);
- ✓ возможность доставки груза «от двери до двери»;
- ✓ короткие сроки доставки (на расстоянии перевозки 500 км автомобильному транспорту необходимо 8 -9 часов);
- ✓ доставка «точно в срок»;
- ✓ возможность отслеживания груза в пути следования в режиме онлайн с помощью систем навигации GPS /ГЛОНАСС;
- ✓ возможность осуществить перевозку в ближайшее время после подачи заявки (возможность отправки в течении часа);
- ✓ большой и современный парк грузовых автомобилей, в том числе специализированный (общий размер парка грузовых автомобилей (CV+HCV) составляет 3,69 млн шт.).

Трубопроводный транспорт

- ✓ высокая пропускная способность (например, мощность ВСТО -1 достигает 58 млн тонн в год);
- ✓ автоматизация процессов налива, перекачки и слива;
- ✓ низкие сроки доставки (возможность получения груза в пункте назначения сразу после заправки в систему на пункте отправки);
- ✓ минимальные потери груза (нормы естественной убыли при заправке, хранении, перекачке, и откачке из системы нефтепродуктов в целом составляют порядка 1 кг на тонну груза).

Внутренний водный транспорт

- ✓ высокая пропускная способность;
- ✓ возможность интеграции с морскими перевозками.



ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ НИЗКОЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ Ж/Д ТРАНСПОРТА ПО СРАВНЕНИЮ С ДРУГИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

Железнодорожный транспорт

- ✓ на ряд грузов цена за перевозку очень высокая (доходная ставка стальных труб составляет 1043,7 коп./10мм, пропана и бутана – 1291,6 коп./10мм, аммиака безводного – 1312,2 коп./10мм);
- ✓ большие сроки установления тарифов в рамках тарифного коридора (не менее 30 дней с принятия решения об изменении уровня тарифов);
- ✓ отсутствие системы одного окна в массовой форме;
- ✓ хищение и повреждение груза в пути следования (на участках со сниженной скоростью движения поездов, к примеру перегона Мордвес - Ожерелье, отмечаются частые попытки хищения чугунных чушек).

Автомобильный транспорт

- ✓ гибкое ценообразование;
- ✓ в зависимости от вида груза стоимость перевозки выше, сопоставима или ниже стоимости транспортировки на железнодорожном транспорте:
 - стоимость перевозки экспортных грузов в рефрижераторах по железной дороге из Москвы в Забайкальск составляет 14230,8 руб./тонну, а стоимость перевозки в рефрижераторах – 14000 руб./тонну.

Трубопроводный транспорт

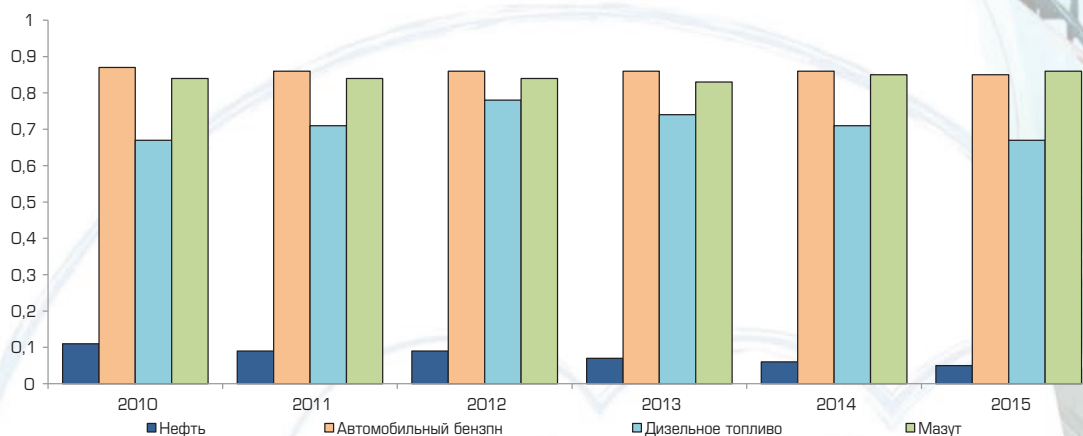
- ✓ низкая стоимость перевозки:
 - при перевозке нефти из Тюмени в порт Усть -Луга стоимость транспортировки одной тонны на железнодорожном транспорте составляет 2993 руб./тонну, а трубопроводным – 1697 руб./тонну.

Внутренний водный транспорт

- ✓ низкая стоимость перевозки:
 - провозная плата за перевозку лома из Самары до Череповца железнодорожным транспортом составляет 2316 руб./тонну (без учета цены аренды вагона), в то время как стоимость фрахта из Самары до промпорта Северсталь – 1650 руб./тонну (суда Белозерского пароходства (Карелкамень)).



АНАЛИЗ КОЭФФИЦИЕНТА ПЕРЕВОЗИМОСТИ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ Ж/Д ТРАНСПОРТОМ В ПЕРИОД С 2010 ПО 2015 ГГ.



Коэффициент перевозимости нефти железнодорожным транспортом в аналогичный период имел тренд на снижение. Подобная динамика показателя, в первую очередь, объясняется запуском второй очереди нефтепровода ВСТО от Сновородино до Козьмино.

Железнодорожный транспорт является основным средством транспортировки бензина в Российской Федерации.

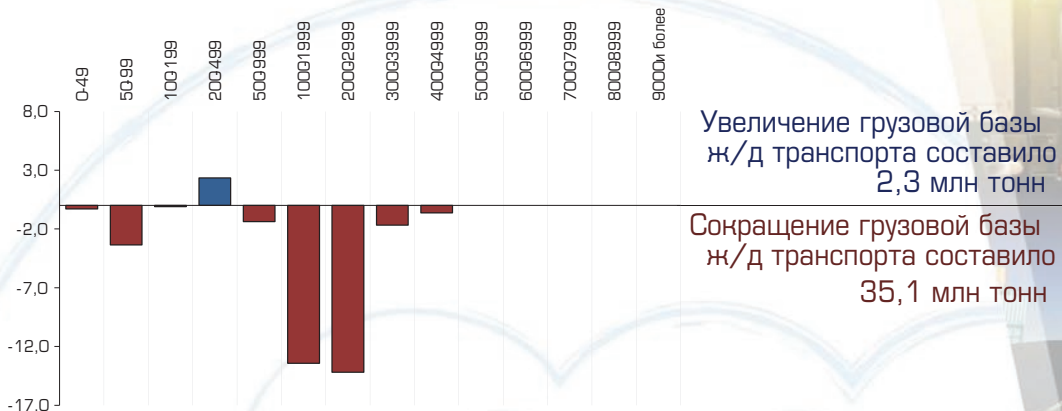
Коэффициент перевозимости дизельного топлива железнодорожным транспортом в Российской Федерации в период с 2010 по 2012 год имел тренд на рост, но с 2013 года показатель снизился с 0,78 до 0,67 в 2015 году. Основным фактором негативной динамики коэффициента являлось постепенное повышение роли трубопроводного транспорта при транспортировке светлых нефтепродуктов и, в частности, дизельного топлива.

Железнодорожный транспорт является основным средством транспортировки топочного мазута в Российской Федерации.

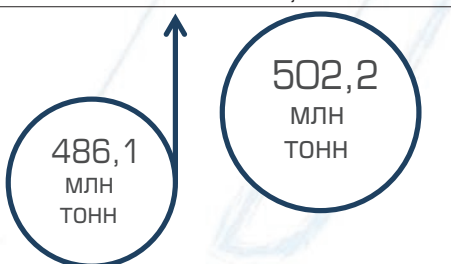


ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРИРОСТА ГРУЗОВОЙ БАЗЫ НЕФТИ НА ТРУБОПРОВОДНОМ И РЕЧНОМ ВИДАХ ТРАНСПОРТА В ПЕРИОД ДО 2016 ГОДА

Изменение объема перевозок нефти в 2015 году относительно 2010 года по поясам дальности



Рост производства составил 16,1 млн тонн

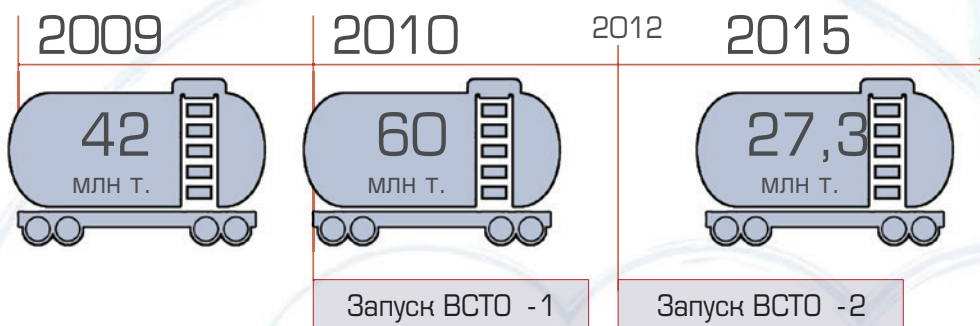


Общий прирост грузовой базы на трубопроводном и речном видах транспорта составил 48,9 млн тонн



ВЛИЯНИЕ РАЗВИТИЯ ТРУБОПРОВОДНОГО ТРАНСПОРТА НА ПЕРЕВОЗКУ НЕФТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Изменение объема перевозок нефти железнодорожным транспортом при вводе в эксплуатацию ВСТО -1 и ВСТО -2



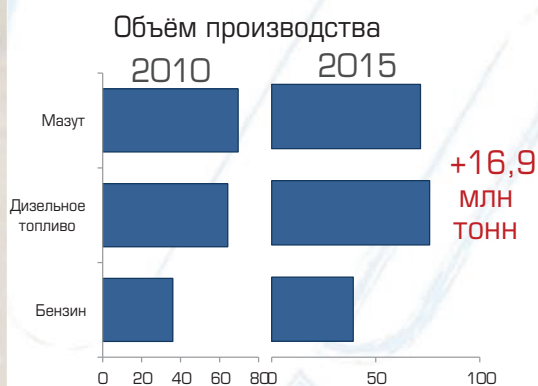
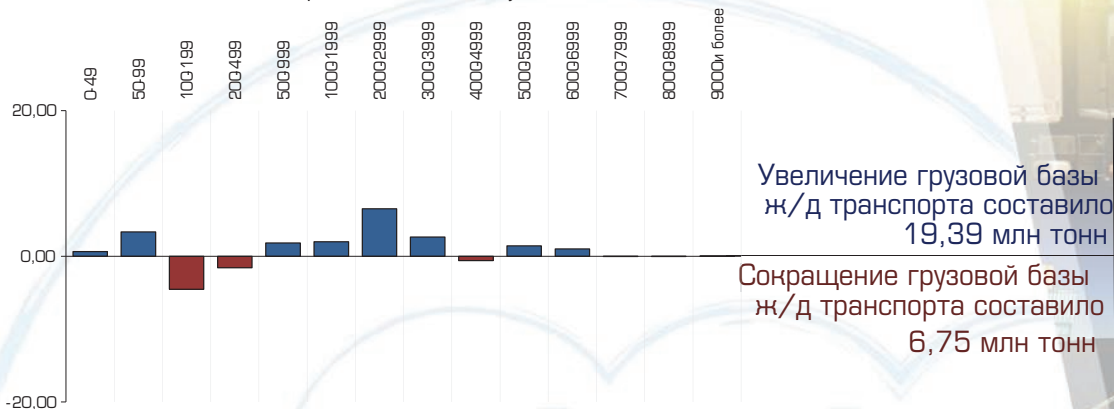
В 2010 году наблюдался резкий рост объема перевозок нефти железнодорожным транспортом, составивший 43,1% в сравнении с предыдущим годом. Это было обусловлено вводом в эксплуатацию первой очереди трубопровода ВСТО от Тайшета до Сковородино и возникшей в связи с этим необходимостью транспортировки нефти далее на экспорт по железной дороге.

Соответственно, дальнейшее сокращение перевозок было связано со вводом в эксплуатацию отвода от ВСТО в КНР и второй очереди ВСТО до Козьмино, в результате чего к 2015 году объем перевозок нефти по железным дорогам сократился до 27,3 млн тонн.



ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРИРОСТА ГРУЗОВОЙ БАЗЫ БЕНЗИНА, ДТ И МАЗУТА НА ТРУБОПРОВОДНОМ, АВТОМОБИЛЬНОМ И РЕЧНОМ ВИДАХ ТР - ТА В ПЕРИОД ДО 2016 ГОДА

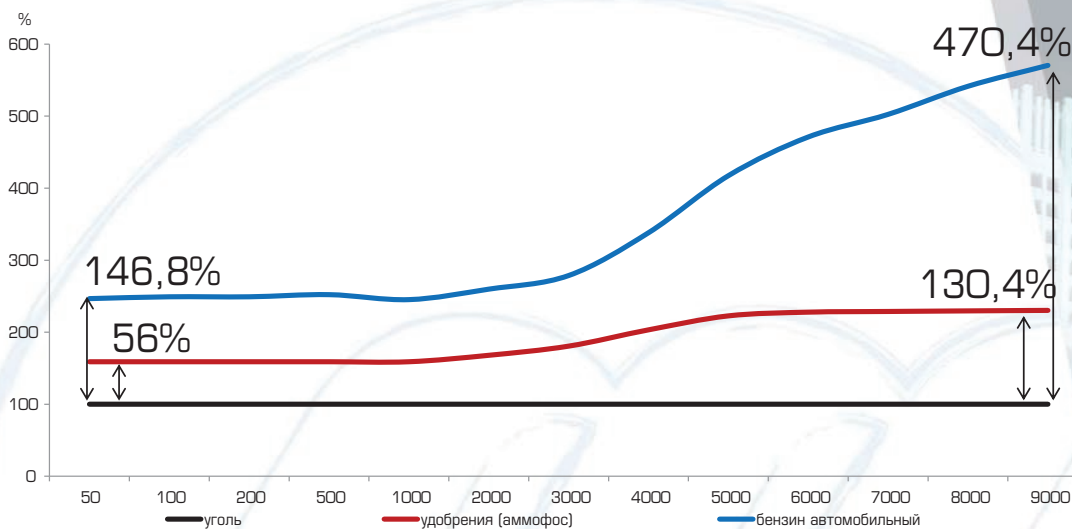
Изменение объема перевозок в 2015 году относительно 2010 года по поясам дальности



Общий прирост грузовой базы на трубопроводном, автомобильном и речном видах транспорта составил 4,3 млн тонн



ОЦЕНКА ОТНОШЕНИЯ СТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗКИ АВТОМОБИЛЬНОГО БЕНЗИНА И УДОБРЕНИЙ (АММОФОС) К СТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ ЗА ВАГОН



Отношение стоимости перевозки автомобильного бензина и удобрений (аммофоса) к стоимости перевозки угля за вагон значительно увеличивается при росте расстояния перевозки. Если на расстоянии транспортировки в 50 км перевозка одного вагона удобрений на 59% дороже перевозки угля, а вагона автомобильного бензина на 146,8%. То при перевозке на расстоянии 9000 км разница увеличивается до 130,4% и 470,4% соответственно.



АНАЛИЗ ОБЪЕМОВ ПЕРЕКРЕСТНОГО СУБСИДИРОВАНИЯ

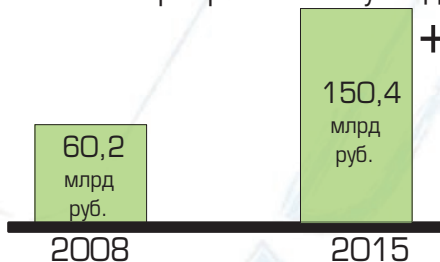


2008



2015

Объем перекрёстного субсидирования от перевозки нефти и нефтепродуктов



+90,2 млрд руб.

В 2016 году при условии сохранения текущих темпов снижения перевозки нефти и нефтепродуктов объем перекрёстного субсидирования может сократиться на 10,2 млрд руб.



ОЦЕНКА ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ЭФФЕКТОВ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ГРУЗОВ С ДРУГИХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ



С автомобильного на железнодорожный транспорт возможно переключить свыше 320млн тонн грузов



- ✓ снижение на **16 млн** количества грузовых автомобилерейсов ;
- ✓ снижение нагрузки на автодорожную сеть;
- ✓ сокращение потребности расходов на содержание автомобильных дорог;
- ✓ увеличение скорости передвижения легковых автомобилей;
- ✓ повышение безопасности дорожного движения;
- ✓ сокращение вредных выбросов в атмосферу.



ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЭФФЕКТОВ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ГРУЗОВ С ДРУГИХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ

ОАО «РЖД»	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Потенциальная база для переключения грузов свыше 375млн тонн в год. ✓ Рост доходов при перевозке всей потенциальной базы для переключения грузов на 256млрд руб. в год. ✓ Потенциальная возможность увеличения инвестиционной программы ОАО «РЖД» за счёт переключения грузов
ГОСУДАРСТВО	<p>Совокупные налоговые отчисления в бюджетную систему Российской Федерации увеличатся на 126,4млрд руб. :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ дополнительные отчисления НДС от дополнительного выпуска продукции транспортного машиностроения составят 1160 млрд руб. ; ✓ рост НДФЛ предприятий транспортного машиностроения составит 2,6 млрд руб. ; ✓ дополнительный налог на прибыль предприятий транспортного машиностроения может составить 5,3 млрд руб. ; ✓ прочие дополнительные налоги и сборы предприятий транспортного машиностроения 0,5 млрд руб. ; ✓ доп. налог на прибыль ОАО «РЖД» составит около 3,1 млрд руб.
ТРАНСПОРТНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	<p>Дополнительная потребность в закупке:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ более 1,2 тыс. единиц тягового подвижного состава на сумму свыше 220 млрд руб. ; ✓ более 250 тыс. единиц грузовых вагонов на сумму свыше 550 млрд руб. 10,4 тыс. дополнительных рабочих мест.



РАЗРАБОТКА РЕКОМЕНДАЦИЙ ДЛЯ СОЗДАНИЯ УСЛОВИЙ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Рекомендации экономического характера	<ul style="list-style-type: none"> ✓целесообразно провести работу по снижению нижней границы применения тарифного коридора; ✓целесообразно провести анализ возможности предоставлять скидки при перевозке грузов на конкурентных направлениях отталкиваясь от цены на альтернативных видах транспорта; ✓рассмотреть возможность внедрения системы одного окна для заказа перевозки включая предоставление вагонов, в общесетевом масштабе; ✓целесообразно проанализировать возможность по увеличению уровня защиты груза от хищения и повреждения в пути следования; ✓по возможности завершить унификацию порожнего пробега вагонов.
Рекомендации технологического характера	<ul style="list-style-type: none"> ✓целесообразно организовать отправку грузовых поездов по расписанию с фиксированными сроками отправления и прибытия в не зависимости от загрузки состава (система шатлов, в первую очередь для тарно-штучных грузов); ✓целесообразно приложить усилия для увеличения транспортной доступности грузоотправителей и грузополучателей путём предоставления комплексных сервисов по доставке грузов «от двери до двери» на маршрутах с устойчивым спросом; ✓целесообразно провести работу по развитию и строительства новых контейнерных терминалов; ✓оценить целесообразность запуска системы take-or-pay («бери и плати»); ✓предоставить возможность грузоотправителю отслеживать груза в пути следования в реальном времени; ✓целесообразно повысить качество сервиса, в части: <ul style="list-style-type: none"> ● снизить нормативные сроки доставки груза; ● упростить порядок подачи заявки на перевозку груза до уровня конкурентных видов транспорта; ● сократить время между согласованием заявки и началом перевозки; ● повысить надёжность доставки; ● сбалансировать парк вагонов по принципу «вагон должен ждать груз»; ● сократить износ парка специализированных вагонов.
Рекомендации нормативно-правового характера	<ul style="list-style-type: none"> ✓ целесообразно провести работу по упрощению процедуры принятия решений в рамках тарифного коридора; ✓ упростить систему согласования погрузки и крепления грузов в вагоне до уровня конкурентов; ✓ рассмотреть возможность введения системы взимания платы с грузовых автомобилей («Платон») на региональных дорогах.

ПЕРСПЕКТИВЫ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ В 2017 ГОДУ

Институт проблем естественных монополий представил свое видение перспектив рынка грузовых железнодорожных перевозок в России в 2017 году.

По итогам 11 января-ноября 2016 года погрузка на сети ОАО «РЖД» составила 1127,4 млн тонн, что на 0,5% выше аналогичного периода прошлого года. Погрузка на экспорт увеличилась на 1,7%, а погрузка во внутреннем сообщении соответствует уровню прошлого года. Положительную динамику погрузки в течение текущего года демонстрировали низко и среднедоходные грузы. Например, погрузка угля за первые 11 месяцев составила 297,5 млн тонн, что на 1,6% выше аналогичного периода прошлого года, погрузка строительных грузов увеличилась на 9,3%, лесных – на 7,2%. Погрузка основных номенклатур высокодоходных грузов имела отрицательную динамику. Погрузка нефти и нефтепродуктов снизилась на 6,4%, а погрузка чёрных металлов сократилась на 1,2%.

В настоящий момент уже известно, что тарифы ОАО «РЖД» на будущий год будут проиндексированы на 6%. Из которых, 4% - это общая индексация тарифов на перевозки грузов и услуги инфраструктуры и 2% - это дополнительная целевая надбавка на выполнение капитального ремонта инфраструктуры железнодорожного транспорта. Помимо этого индексация тарифов на перевозки грузов в контейнерах составит 4,2%, а на ряд грузов будут изменены в сторону повышения дополнительные коэффициенты. Например, при перевозке руды железной на расстояние свыше 5000 км вместо действующего коэффициента 0,115 принят коэффициент 0,5.

Однако, повышающий коэффициент, который монополия имеет право устанавливать в рамках тарифного коридора по видам грузов в зависимости от ценовой конъюнктуры на мировых рынках, будет снижен с 1,134 до 1,1.

Таким образом, расходы грузоотправителей на 2017 год вырастут неравномерно. На некоторых грузоотправителей уже выросли более чем 15% на фоне увеличения тарифов ОАО «РЖД» в 2017 году на 6%.

Кроме того, последствия и эффекты от точечных тарифных решений

в значительной степени зависят от базы сравнения и груза. Например, рост тарифа ОАО «РЖД» при перевозке угля на экспорт в январе 2017 года по отношению к декабрю 2016 года составляет 5,1%. Однако, при изменении базы сравнения с декабря на сентябрь рост тарифа уже превышает 17% (Рисунок 1).

спотовом рынке со второго квартала продолжают рост по отношению к текущему уровню (1000 руб. в сутки за полувагон). По предварительным оценкам за счёт роста ставок на предоставление полувагонов общий прирост доходов операторов грузовых вагонов в 2017 году по отношению к 2016 году превысит 40 млрд руб.

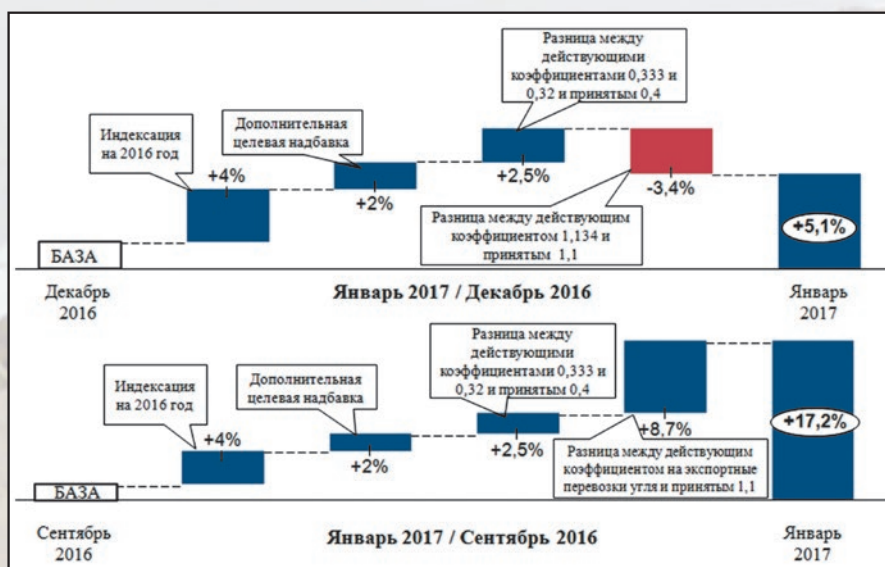


Рисунок 1 – Рост тарифа ОАО «РЖД» при перевозке угля в 2017 году по отношению к 2016 году

Необходимо отметить, что изменение тарифов ОАО «РЖД» на перевозки угля это частный случай.

В целом же для грузоотправителей, использующих для перевозки грузов полувагоны (в полувагонах перевозится более 55% всех грузов), основным драйвером увеличения собственных расходов на транспортировку является ставка на предоставление вагона, которая в последние месяцы увеличилась с 500-600 рублей за вагон в сутки на спотовом рынке до 1000 руб./сутки и выше. Например, при перевозке щебня из Республики Карелия в Московскую область в связи с увеличением ставок операторов транспортные расходы грузоотправителей уже выросли более чем 15% на фоне увеличения тарифов ОАО «РЖД» в 2017 году на 6%.

На будущий год, с большой вероятностью, ставки операторов на

Таким образом, в будущем году грузоотправители ожидают рост транспортных расходов, что может негативным образом отразиться на конкурентоспособности железнодорожного транспорта и усугубить текущую тенденцию по переключению грузов на альтернативные виды транспорта.

Однако, одномоментный значительный рост транспортных расходов на себе ощутят не все грузоотправители. В настоящий момент у большинства особенно крупных грузоотправителей заключены долгосрочные контракты, которые исключают резкий рост ставок операторов. При этом в будущем, когда придёт время заключать новые контракты, рост затрат неминуем.

В настоящий момент мировой рынок является основным направлением продажи российского угля. Если в 2010 году погрузка угля на экспорт состав-



ляла 36,8% от общего объема погрузки, то по итогам 11 месяцев текущего года погрузка на экспорт превысила 50%. Погрузка угля будет значительно зависеть от условий на внешних рынках, так как на внутреннем рынке ситуация значительно меняться не будет. В настоящий момент на внешнем рынке в целом, несмотря на значительные скачки цен, сложилась благоприятная конъюнктура для отечественных угольщиков, которая располагает к увеличению отправок угля на экспорт. Если ситуация на внешнем рынке не претерпит значительных изменений, то погрузка угля в 2017 году относительно 2016 года на сети ОАО «РЖД» увеличится на 1 – 2%.

Погрузка строительных грузов на протяжении текущего года демонстрировала хорошие показатели. Однако, необходимо отметить, что до августа текущего года основной рост погрузки происходил за счёт введения лицензирования импорта щебня (сокращение поставок щебня с Украины) и практическая реализация «Платона». В сентябре, октябре и ноябре текущего года относительно аналогичного периода 2015 года, когда лицензирование уже действовало, погрузка строительных грузов имеет отрицательные значения. В связи с этим можно ожидать, что погрузка строительных грузов в 2017 году окажется на уровне 2016 года или будет незначительно ниже (0-2%).

Погрузка химических и минеральных удобрений в 2017 году превысит уровень текущего года примерно на 3% за счёт роста отправок на внутренний и внешний рынки. Росту погрузки бу-

дет способствовать увеличение производства химических и минеральных удобрений в стране, которое в соответствии с прогнозом Министерства экономического развития в 2017 году увеличится на 3,6%.

Также стоит ждать увеличения погрузки зерна и продуктов перемолота. В соответствии с прогнозом Министерства сельского хозяйства будущей урожай зерновых станет рекордным с 2008 года и составит около 110-115 млн тонн. Кроме того, росту погрузки на экспорт будет способствовать Постановление Правительства РФ от 26.09.2016 года №966, согласно которому в период с 23.09.2016 г. до 01.07.2018 г. обнуляется ставка вывозной таможенной пошлины на пшеницу.

В будущем году продолжит снижаться погрузка нефти и нефтепродуктов, так как в ближайшей перспективе ожидается ввод в эксплуатацию целого ряда трубопроводов. В перспективе темпы снижения погрузки нефти и нефтепродуктов увеличатся, что обусловлено вводом в эксплуатацию не только нефтепроводов, но и продуктопроводов. Например, в 2018 году будут завершены работы по увеличению пропускной способности продуктопровода «Север» с 8,5 до 25 млн тонн в год, а на конец 2019 года запланирован запуск продуктопровода «Юг», проектная мощность которого 11 млн тонн в год. По итогам 2017 года погрузка нефти и нефтепродуктов примерно на 3 – 4% окажется ниже уровня текущего года.

Объём погрузки чёрных металлов в значительной степени зависит от

экономической конъюнктуры на внутреннем и внешнем рынках. Однако, роста ожидать не стоит. В текущем году производство чёрных металлов на территории Российской Федерации снижается, что связано с отсутствием крупных инфраструктурных проектов в России, за исключением Керченской переправы, а также снижением производства в автомобилестроении, машиностроении и других отраслях. В 2017 году ситуация с производством продукции чёрной металлургии в стране не изменится, следовательно, погрузка во внутреннем сообщении увеличиваться не будет, а рост погрузки на экспорт будет ограничивать ряд мер нетарифного регулирования, вводимых странами импортерами. Например, пошлины на импорт отдельных товаров стальной продукции из России и др.

Таким образом, погрузка грузов на сети ОАО «РЖД» в 2017 году останется на уровне текущего года без снижения, прежде всего, за счёт роста погрузки массовых сырьевых грузов на экспорт на фоне снижения погрузки грузов высокого передела.

Слободяник Александр Юрьевич
руководитель отдела исследований
грузовых перевозок Департамент
исследований железнодорожного
транспорта ИПЕМ

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

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

Тел.: +7 (495) 690-14-26.

Факс: +7 (495) 697-61-11.

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





ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ГРУЗОВ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО НА АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА В ПЕРИОД С 2010 ПО 2015 Г.

В рамках VII-й ежегодной конференция «Рынок железнодорожного подвижного состава и операторских услуг», проходившей в Москве, Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) представил доклад, в котором продемонстрировал экономико-математическую модель прогнозирования последствий развития частных перевозчиков на сети железных дорог общего пользования и объемов переключения грузов с железнодорожного на альтернативные виды транспорта в период с 2010 по 2015 г. Докладчиком выступил заместитель генерального директора ИПЕМ Владимир Савчук.

По оценкам ИПЕМ в период с 2010 по 2015 гг. железнодорожный транспорт «потерял» около 149 млн.т грузов. В том числе более 90 млн.т благодаря автомобильному транспорту, 20 млн.т – водному транспорту и 34 млн.т – трубопроводам. В частности сокращение грузовой базы перевозок нефти у железнодорожного транспорта составило 32,8 млн.т. В первую очередь уход сырой нефти с железной дороги обусловлен дальнейшим развитием системы трубопроводов. Например, с вводом в эксплуатацию отвода от ВСТО в КНР и второй очереди ВСТО до Козьмино к 2015 году объем перевозок нефти по железным дорогам сократился с 60 млн.т в 2010 году до 27,3 млн.т в 2015 г.

В общей сложности финансовые потери ОАО «РЖД» от переключения грузов составили около 86,7 млрд руб. в год.

Институтом были проанализированы возможности переключения 57 видов грузов. С этой целью были проинтервьюированы эксперты различных отраслей промышленности на предмет переключения грузов с альтернативных видов транспорта на железную дорогу.

Кроме того, Владимир Савчук представил аудитории различные эффекты для государства и отраслей промышленности от переключения грузов на железнодорожный транспорт. Например, с автомобильного на железнодорожный транспорт возможно переключить свыше 320 млн тонн грузов. Это приведет к уменьшению на 16 млн. количества грузовых автомобилей, снижению нагрузки на автодорожную сеть,

сокращению расходов на содержание автомобильных дорог, увеличению скорости передвижения легковых автомобилей, повышению безопасности дорожного движения и сокращению вредных выбросов в атмосферу.

В целом для ОАО «РЖД» потенциальная база для переключения грузов свыше 375 млн. т в год. Она может повысить рост доходов на 256 млрд руб. в год. И потенциально дает возможность увеличения инвестиционной программы ОАО «РЖД» за счёт переключения грузов.

Для государства совокупные налоговые отчисления в бюджетную систему Российской Федерации в этом случае увеличатся на 126,4 млрд руб. В том числе дополнительные отчисления НДС от дополнительного выпуска продукции транспортного машиностроения составят 116,0 млрд руб., рост НДФЛ предприятий транспортного машиностроения составит 2,6 млрд руб., дополнительный налог на прибыль предприятий транспортного машиностроения может составить 5,3 млрд руб., прочие дополнительные налоги и сборы предприятий транспортного машиностроения 0,5 млрд руб., дополнительный налог на прибыль ОАО «РЖД» составит около 3,1 млрд руб.

В свою очередь транспортное машиностроение ощутит дополнительную потребность в закупке более 1,2 тыс. единиц тягового подвижного состава на сумму свыше 220 млрд руб., более 250 тыс. единиц грузовых вагонов на сумму свыше 550 млрд руб., создаст до 10,4 тыс. дополнительных рабочих мест.

Сам доклад Владимира Савчука размещен в открытом доступе на сайте Института проблем естественных монополий (ИПЕМ). Познакомиться с докладом можно пройдя по данной ссылке.

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

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

Тел.: +7 (495) 690-14-26. Факс: +7 (495) 697-61-11.

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

МЕТАПРОМ.RU - КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



РЕЗУЛЬТАТЫ РАСЧЕТОВ ПОСЛЕДСТВИЙ РАЗВИТИЯ ЧАСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ НА СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

На VII-й ежегодной конференции «Рынок железнодорожного подвижного состава и операторских услуг», проходившей в Москве, Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) представил результаты расчетов развития частных перевозчиков на сети железных дорог общего пользования. С соответствующим докладом выступил заместитель генерального директора ИПЕМ Владимир Савчук.

В рамках доклада он отметил, что результаты расчетов получены с помощью разработанной в Институте экономико-математической модели прогнозирования последствий развития частных перевозчиков на сети железных дорог общего пользования. В рамках расчетов было проанализировано одно из направлений Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года. По результатам моделирования выявлено более 180 маршрутов на которых выполняется 20% погрузки и 14% грузооборота сети железных дорог РФ.

Появление частных перевозчиков может привести, в конечном итоге, к дефициту средств в инвестиционной программе общесетевого перевозчика и владельца инфраструктуры в размере более 80 млрд. руб. ежегодно. Прогнозируемые потери существенно сократят возможности ОАО «РЖД» по перекрестному субсидированию перевозок различных классов грузов, обновлению основных производственных фондов, ликвидации инфраструктурных ограничений на сети и т.д.

В целях сохранения устойчивости работы железнодорожного транспорта и его доступности для клиентов, потерянные средства необходимо будет возместить либо путем выделения ежегодной дополнительной государственной поддержки, либо дополнительной индексацией тарифов для грузовладельцев. В случае принятия решения о необходимости компенсации финансовых потерь за счёт пользователей услуг дополнительная индексация

тарифов на услуги по использованию инфраструктуры и перевозку грузов может составить 7,6%.

Докладчик отметил, что выбранные маршруты гарантируют ежегодную прибыль частным перевозчикам в размере не менее 89 млрд.руб. При этом финансовое положение остальных участников рынка грузовых перевозок ухудшится. В частности, расходы грузовладельцев увеличатся на 6,9 млрд руб. Так же в докладе было отмечено, что выход на рынок частных перевозчиков снизит общие закупки локомотивов в отрасли за счёт возникновения дополнительного дефицита инвестиционных ресурсов в обновление парка у общесетевого перевозчика. В результате перераспределения прибыли в пользу новых игроков их благосостояние будет оплачено пользователями услуг.

Принимая решение о целесообразности дальнейшего развития института частных перевозчиков, необходимо определить источник для покрытия возникающего дефицита инвестиционных ресурсов на поддержание инфраструктуры и пополнение локомотивного парка у общесетевого публичного перевозчика. При этом необходимо учесть тот факт, что любой способ восполнения финансовых потерь приведет к росту финансовой нагрузки: либо на государственный бюджет, либо на грузовладельца.

По оценкам ИПЕМ возможные положительные эффекты носят вероятностный характер, в то время как наступление негативных последствий практически неизбежно.

Сам доклад Владимира Савчука размещен в открытом доступе на сайте Института проблем естественных монополий (ИПЕМ).

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

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

Тел.: +7 (495) 690-14-26. Факс: +7 (495) 697-61-11.

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



RAILWAYMARKET.RU -

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

ЛокоТех // КАК НЕ УГРОБИТЬ ЛОКОМОТИВ ЭКОНОМИКИ

Александр Лабыкин

Правительство намерено форсировать приватизацию локомотивного хозяйства РЖД, а частные перевозчики уже готовы вкладывать сотни миллиардов в приобретение тяговых машин. Главные вопросы приватизации: как новые владельцы поделят прибыльные маршруты, кто должен ремонтировать локомотивы и не останутся ли внакладе грузоотправители

Железнодорожный транспорт обслуживает большую часть экономики страны, обеспечивая, по данным Минпромторга, до 89% всех грузоперевозок (без учета трубопроводов), а также 98% воинских и специальных доставок и 45% пассажирских. К примеру, в прошлом году грузооборот на железной дороге достиг 2,306 трлн рублей (+0,2% к прошлому году), а доля поступлений в бюджеты всех уровней составила 190 млрд рублей, или 45% налоговых поступлений от всего транспортного комплекса. Большинству других позитивных показателей — например, активному обновлению подвижного состава и, как следствие, сокращению времени доставки грузов и пассажиров, повышению безопасности движения и т. д. — способствовало пятнадцатилетнее реформирование РЖД и госпрограммы повышения эффективности отрасли. За это время были отданы частным компаниям организация грузоперевозок, приватизирован вагонный парк РЖД и ремонтно-сервисное хозяйство, что привело к появлению новых конкурентных рынков операторов вагонов и частных ремзаводов и позволило в целом сократить расходы на доставку грузов и повысить качество обслуживания всего подвижного состава.

Но реформа проведена не до конца: в 2014 году так и не был, как планировалось, либерализован рынок локомотивной тяги, в то время как на локомотивное хозяйство приходится до 30% всех ресурсов железнодорожной отрасли, а значит, здесь через развитие конкуренции можно найти дополнительные источники повышения эффективности перевозок.

Когда же это все-таки будет сделано, новые владельцы локомотивов столкнутся с проблемой ремонта, поскольку эта область законодательно никак не урегулирована. Проблема в том, что если сейчас железнодорожная монополия ремонтирует локомотивы, как правило, на базе их же производителей, то частные владельцы (обычно это промпредприятия, эксплуатирующие тягу только на подъездных путях) делают это либо сами, либо у сторонних сервисных компаний, порой не имеющих достаточных компетенций. Эксперты видят в этом скрытую угрозу, поскольку при либерализации рынка тяги многочисленные новые владельцы локомотивов получат доступ к путям общего пользования, и тогда прорехи в ремонте станут причиной аварий и общего замедления движения на железной дороге, как это уже случалось с частными вагонами.

Вагоны теперь в избытке

За несколько лет в спорах о возможности приватизации локомотивов с допуском частных операторов тяги на пути общего пользования сломано немало копий. Основные противоборствующие стороны — частные операторы подвижного состава и РЖД — в своих аргументах часто ссылаются на опыт приватизации вагонного парка. Вот только первые

опираются на положительные эффекты от нее, а монополия и ряд экспертов предостерегают от негативных. Главный позитивный аспект приватизации — создание высококонкурентного рынка частных железнодорожных перевозчиков: с начала 2001 года в стране появилось более 700 независимых операторов вагонов, а общее количество собственников грузовых вагонов превысило 1800. Частники не сразу, но все же сумели снизить издержки и, соответственно, цены на перевозки, поскольку основной составляющей тарифа у них остаются устанавливаемая государством максимальная ставка на перевозку и инфраструктурные отчисления, а всевозможных социальных и околосоциальных обязательств, как у РЖД, нет (например, перекрестного субсидирования, затрат на содержание ведомственных больниц, бюрократических издержек и многого другого). Благодаря приватизации вагонов грузоотправители забыли об их дефиците, который раньше то и дело тормозил перемещение товаров и развития экономики в целом. «Рост вагонного парка после его приватизации происходил в полном соответствии с потребностями экономики российских грузоотправителей и избавил их от проблем с вывозом грузов, — говорит заместитель председателя НП «Операторы железнодорожного подвижного состава», доцент РОАТ МИИТ Фарид Хусаинов. — С 2000 по 2014 год вагонный парк вырос на 52 процента — с 802,7 тысячи единиц до 1221,4 тысячи. При этом грузооборот за тот же период увеличился на 67 процентов. Весь возросший грузооборот невозможно было бы освоить без роста вагонного парка».

Собственники вагонов конкурировали и за качество перевозок, что способствовало обновлению парка: по данным Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), с 2010 по 2015 год на сеть железных дорог общего пользования было поставлено 436,6 тыс. новых вагонов и списано 257,4 тыс. старых, а средний возраст грузового вагона с 2010 года снизился в среднем на 13% и в 2015 году составил 14,5 года. В целом по рынку это позволило снизить аварийность и число плановых ремонтов, что увеличило среднюю скорость доставки и повысило степень сохранности грузов.

Однако в то же время локально проявлялись проблемы, прямо противоположные общим позитивным показателям. Мелкие компании, которых на рынке подавляющее большинство и которые покупали у РЖД в основном старые вагоны, не имея возможности потом обновлять этот парк, в погоне за доходностью стали экономить на ремонте и запчастях. Как следствие, на сети увеличилось число аварий и отцепок на текущий ремонт. В целом из общего парка к 2012 году у трети вагонов истек срок службы.

Эта проблема коснулась всего «пространства 1520» (ширина колеи в странах СНГ), поэтому в 2014 году был принят технический регламент Таможенного союза, согласно которому продлевать срок службы старых вагонов



стало возможно только после их глубокой модернизации, а не просто планового или косметического ремонта, как раньше. Более того, с начала 2016 года в России и во все запретили эксплуатацию на путях общего пользования некоторых типов вагонов, у которых прежде был продлен срок службы даже после модернизации. В ожидании этого, кстати, в 2015 году и были списаны рекордные 100 тыс. старых вагонов — вдвое больше, чем годом ранее. Крупные операторы при этом стали активно закупать более надежные инновационные вагоны, а мелким ничего не оставалось, кроме как слиться с ними либо вовсе уйти с рынка.

Благодаря такому раскладу на рынке у крупнейших вагоностроителей (Трансмашхолдинг, НПК «Уралвагонзавод», «Промтранктор-Вагон», НПК ОВК, Алтайвагонзавод и др.) в 2013 году было закуплено рекордное количество вагонов — более 55 тыс. — и почти столько же в 2014-м (в прошлом году потребность снизилась до 30 тыс.). Из них инновационных вагонов (отличаются большей грузоподъемностью, длительностью безремонтного пробега и т. п.) сейчас на сети РЖД функционирует до 33,4 тыс. Таким образом, несмотря на некоторые болезни роста, либерализация вагонного хозяйства привела к появлению качественной конкуренции на рынке грузоперевозок и дала толчок развитию отечественного железнодорожного машиностроения.

Как поделить локомотивы

Согласно «Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года» правительство еще в 2014-м должно было приступить к эксперименту по допуску частных владельцев локомотивов к работе на путях общего пользования. По замыслу властей и заверениям участников рынка грузоперевозок, это позволило бы нарастить закупки локомотивов частными компаниями и, соответственно, загрузить мощности локомотивостроителей. В СПО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта» (СОЖТ) заверяют, что частные перевозчики готовы вложить до 400 млрд рублей в приобретение локомотивов, что в несколько раз больше, чем сумма ежегодных затрат РЖД на новую тягу. Более того, в том числе под ожидаемые эксперименты крупнейшие операторы подвижного состава Globaltrans, Первая грузовая компания, «Трансгарант» и «Трансойл» еще в 2013 году приобрели по несколько десятков локомотивов (часть которых сейчас сдают в аренду РЖД, а часть — промпредприятиям). В монополии же опасаются, что частные операторы выберут лишь наиболее рентабельные маршруты, из-за этого доходы РЖД снизятся в среднем на 30%, а общая тарифная нагрузка на грузоотправителей повысится в среднем на 200 млрд рублей в год. В итоге РЖД до сих пор остается основным владельцем локомотивного парка, который у монополии насчитывает 20,9 тыс. единиц, в то время как у крупных предприятий и нескольких крупных операторов подвижного состава их всего около семи тысяч (последние могут использовать их либо на подъездных путях, либо сдавать в аренду РЖД). В СОЖТ основную причину сопротивления РЖД приватизации видят в том, что монополия не желает терять один из основных источников дохода: локомотивная составляющая в тарифе — около 30%, в то время как вагонная (часть которой РЖД потеряла после приватизации) — лишь 15%. По оценке Института исследования проблем железнодорожного транспорта, в 2015 году РЖД заработала на локомотивной тяге 207 млрд рублей, а в первом полугодии 2016-го — 107 млрд.

Впрочем, при этом РЖД последние годы постоянно доказывает собственную эффективность в управлении парком тяги — очевидно, чтобы не давать повода для упреков в превращении парка локомотивов в металлолом, как это едва не случилось с вагонным хозяйством. С 2008 по 2013 год госкомпания закупила более трех тысяч новых локомотивов и далее наращивала темпы приобретения: в 2014 году куплено 660 локомотивов (на 76,5 млрд рублей), в 2015-м более 500, еще 507 планируется приобрести в этом году. Необходимость в обновлении тяги давно назрела: по данным Объединенного ученого совета РЖД, если в 2003 году расчетный износ тепловозов составлял 84,7%, электровозов — 77,4%, то к 2010 году износ увеличился до 92,5 и 82,2% соответственно. По данным РЖД, наряду с активной модернизацией оставленных локомотивов это позволило снизить износ тяги со средних 86% в 2010 году до 68% в нынешнем и увеличить производительность рабочего парка на 12,7%, добившись экономического эффекта от улучшения качества работы тягового комплекса в 2015 году почти в 2,5 млрд рублей.

Впрочем, в Минпромторге считают нынешний средний уровень износа локомотивов в 68% неудовлетворительным показателем, поэтому в обсуждаемом сейчас проекте «Стратегии развития транспортного машиностроения до 2030 года» сохраняется положение о либерализации рынка тяги, что позволит локомотивостроителям нарастить мощности за счет расширения клиентуры.

В очередных поправках к «Целевой модели...» РЖД предлагает допустить частных на общие пути не ранее 2021 года, причем лишь на нескольких тупиковых маршрутах, не подходящих к портам и пограничным переходам, что операторам подвижного состава, разумеется, неинтересно. При этом монополия согласна лишь на эксперименты по модели конкуренции «за маршрут», когда один оператор выигрывает по конкурсу право перевозки своими локомотивами на десятки лет на участке длиной 500–700 км. В СОЖТ настаивают на экспериментах по модели «на маршруте», она предполагает допуск к участку всех желающих, которые будут конкурировать за грузоотправителя, предлагая оптимальный тариф. Именно это, по мнению председателя президиума СОЖТ Константина Засова, простимулирует частных операторов активно закупать новые локомотивы, что позволит обновить парк тяги, как это произошло с вагонным парком. Однако операторам возражает начальник департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития РЖД Надежда Михайлова, которая уверена, что конкуренция «на маршруте» приведет к усложнению согласований и регулирования перевозок и, как следствие, к снижению пропускной способности железных дорог.

Кто отремонтирует частный локомотив

В том или ином виде рынок локомотивной тяги в ближайшие годы будет либерализован, коль скоро это предусмотрено и новой «Стратегией развития железнодорожного транспорта до 2030 года». Поэтому уже сейчас крупные промпредприятия беспокоятся: не придется ли им столкнуться с теми же проблемами, что и во время приватизации вагонного хозяйства? «Полагаю, что принимать такое решение следует после тщательного анализа ситуации, чтобы не получилось как с передачей вагонов частным операторам, — поделился с «Экспертом» заместитель директора по логистике компании СУЭК Денис Илатовский. — Несколько

лет подряд после приватизации вагонного хозяйства скорости на путях падали, число отказов росло, цены, как правило, были выше, чем прежде у РЖД; и лишь в последние год-два показатели стали постепенно улучшаться».

«Передовой мировой опыт показывает, что в отношении крупной и сложной техники, особенно с длительным сроком службы, как у локомотивов, по сорок лет и более, эффективнее контракт жизненного цикла, — уверен директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин. — А вести такой контракт может только производитель, который, впрочем, часть непринципиальных работ может доверить сторонним компаниям. Мы так или иначе к этому приходим, как в случае с новыми составами метрополитена, которые приобретались на условиях контракта жизненного цикла, поскольку это повышает и ответственность производителя».

Если вагоноремонтных предприятий в России насчитывается более сотни, то рынок ремонта тягового подвижного состава достаточно консолидирован: почти 100% парка РЖД ремонтируют компании «СТМ-сервис», «ТМХ-сервис» и «Желдорреммаш». «СТМ-Сервис» образован АО «Синара — Транспортные машины» ГК «Синара» (владеет совместно с немецкой Siemens другим крупнейшим производителем тяги — заводом «Уральские локомотивы»). Вторая и третья из указанных компаний находятся под управлением «Локомотивных технологий» («Локотех»), которые ремонтируют все локомотивы производства Трансмашхолдинга, крупнейшего российского производителя этой техники. В 2012 году «Локотех» в ходе приватизации на аукционе выкупил 10 крупнейших локомотиворемонтных заводов, расположенных в разных регионах страны, и получил в управление 92 депо РЖД. На обслуживании компании сейчас находятся 23 тыс. секций подвижного состава. «СТМ-сервис» в 2014-м выиграл аукционы РЖД на общую сумму 12,5 млрд рублей, получив в управление 26 сервисных локомотивных депо железнодорожной монополии (сейчас обслуживает 8,2 тыс. секций подвижного состава). Таким образом, оба производителя и обеспечивают РЖД новыми локомотивами, и сами же их ремонтируют. Кроме них в России локомотивы частных владельцев ремонтирует компания «Милорем», имеющая в распоряжении только одно ремдепо; свои ремонтные мощности имеют и крупные промпредприятия, содержащие собственные локомотивы.

Но когда РЖД передаст часть своего парка в частную собственность, среди вагоноремонтных предприятий появится немало желающих подключиться к ремонту тяги. Тем более что уже сейчас многие промпредприятия задумались, где проводить модернизацию локомотивов, без которой, согласно тому же техрегламенту Таможенного союза, срок службы тяги не будут продлевать уже в 2017 году. А проводить модернизацию на собственных ремонтных цехах будет невозможно из-за отсутствия надлежащего оборудования.

«Компетенциями по осуществлению капитального ремонта локомотивов должен обладать либо непосредственно производитель, либо уполномоченная им организация, — уверен заместитель генерального директора ИПЕМ Владимир Савчук. — Сторонние сервисные организации, как правило, не владеют ни необходимой документацией, ни компетенциями по проведению данного вида ремонта с продлением срока службы».

Однако сама мысль, что в будущем глубокий ремонт локомотивов может быть закреплён за производителями и аф-

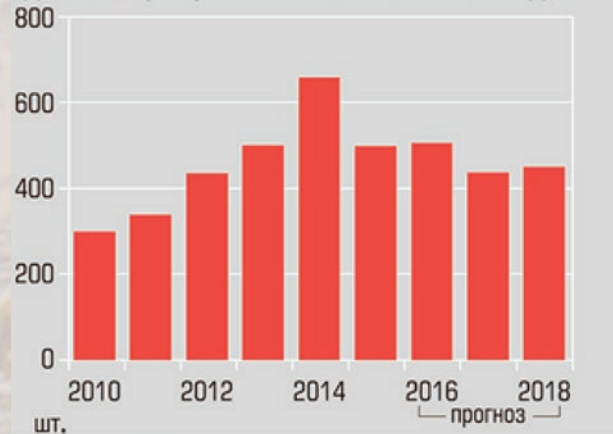
филированными с ними структурами, уже беспокоит частных владельцев тяги. «Текущее обслуживание и текущие ремонты большей части около двухсот наших локомотивов мы выполняем на своих ремонтных мощностях, которые прошли добровольную сертификацию, а часть — у сторонних сервисных организаций, — говорит Денис Илатовский. — Если правительство решит закрепить ремонт исключительно за производителем, то это, безусловно, существенно сузит рынок и, скорее всего, повлечет за собой дополнительные издержки для частных владельцев тяги. Кроме того, изготовители локомотивов могут не обеспечить все потребности в ремонте локомотивов промышленных предприятий».

После того как РЖД начала в 2014 ремонтировать локомотивы у их производителей, потребность постоянно наращивать покупку новой тяги отпала

В ответ крупнейшие сервисные компании бьют цифрами: благодаря наличию производственной базы «ТМХ-сервис»

После того как РЖД начала в 2014 году ремонтировать локомотивы у их производителей, потребность постоянно наращивать покупку новой тяги отпала

Динамика приобретения новых локомотивов РЖД



Источник: ИПЕМ

при обслуживании локомотивов РЖД удалось повысить коэффициент технической готовности (отношение исправных локомотивов к общему парку) с 87%, установленных в договоре с заказчиком, до 88,3%, а за девять месяцев 2016-го — до 89,2%. Соответственно, и расходы РЖД на один километр пробега локомотива снизились на 8%, то есть на 5,7 млрд рублей по отремонтированному парку.

В РЖД подтверждают: количество происшествий на сети за девять месяцев 2016 года по сравнению с аналогичным периодом 2015-го в локомотивном комплексе снизилось на 20,8%, в том числе на локомотивах с пассажирскими поездами, на 17,8% снизились задержки поездов из-за отказов в работе локомотивов. А общий эффект для монополии в результате передачи ремонта на аутсорсинг эксперты оценивают в 5,7 млрд рублей в год. Значит, пропорционально аналогичную экономию могут получать и частные владельцы тяги, тем более что мировой опыт показывает: дешевле обслуживает большие сложные механизмы тот, кто их производит, а не тот, кто ими пользуется или владеет.

«В Европе и США владельцы тяги давно поняли, что аутсорсинг экономически более эффективен и оптими-



зирует весь процесс обслуживания, — говорит Михаил Блинкин. — Заказчику нет нужды самому заниматься обеспечением процесса, поставкой деталей и запчастей, организовывать обучение и содержание инфраструктуры. Всем этим занимается сервисная компания. А заказчик лишь контролирует качество и срок ремонта и обслуживания. Например, за время передачи сервиса на аутсорсинг производителям, с 2012 года, пробеги локомотивов увеличились на 15 процентов, затраты на один километр пробега снизились на 19 процентов».

Причем частичный аутсорсинг может быть выгоден и самим сторонним сервисным организациям, уверен заведующий отделением тягового подвижного состава ВНИИЖТ Андрей Заручейский: «Основная задача — чтобы производитель обеспечивал поддержание эксплуатационных свойств локомотива в течение всего срока его эксплуатации. Дело в том, что особенности конструкции новых локомотивов (в отличие от производимых со времен СССР. — «Эксперт») позволяют существенно изменить подход к организации их ремонта. Блочная-модульная компоновка позволяет в процессе ремонта произвести замену узлов новыми или уже отремонтированными узлами, а демонтированное оборудование направить на завод-изготовитель для проведения ремонта». Это одно из перспективных направлений, полагает г-н Заручейский.

За счет повышения качества ремонта и приобретения исключительно новых, более экономичных моделей тяги, которые уже разработаны производителями, РЖД даже решила скорректировать с 2017 года программу закупки новых локомотивов с нынешних 500–550 единиц в год до 450. По словам вице-президента РЖД, начальника дирекции тяги Олега Валинского, компания будет расширять программу ремонтов и постепенно снижать число простаивающих локомотивов с нынешних 1,8 тыс. до минимума. «Это позволит на 24 процента повысить производительность локомотива, а износ техники в ближайшие пять лет РЖД планирует снизить с 68 до 62 процентов», — заявил недавно г-н Валинский.

По расчетам гендиректора консалтинговой компании «InfoLine-аналитика» Михаила Бурмистрова, за счет такой программы РЖД может экономить на покупке новых локомотивов до 30 млрд рублей в год. «Из них часть средств пойдет на увеличение ремонтов и модернизацию, а чистая экономия составит не менее 20 миллиардов рублей», — уверен Бурмистров.

Возможно, частные владельцы тяги и правы в том, что государству незачем создавать искусственные барьеры и запрещать ремонт тяги у непроизводственных компаний. Но есть риск, что повторится ситуация с искусственным повышением затрат на ремонт, как это происходит сейчас в вагонном хозяйстве. Лишившись значительной части заработка после того, как вагоновладельцы закупили новейшую, не требующую частого ремонта технику, многие начали необоснованно отцеплять вагоны на текущий ремонт, который, в отличие от планового, может проводиться где угодно по пути следования состава. Как правило, ремонтники делают это в сговоре с сертифицированными инспекторами, которые имеют право снимать вагон из уже сформированного состава по многим причинам (вплоть до слабо затянутой гайки на кузове, которую можно подкрутить, не задерживая состав). По данным СОЖТ, число отцепов в 2014 году выросло на 11%, в 2015-м — еще на 6,7%, а сейчас отцепляется почти каждый пятый вагон, что явно меньше неисправного парка. То есть при обновлении вагонного парка больше чем наполовину перевозчики продолжают нести необоснованные затраты на ремонт. Понятно, что ни один производитель по отношению к своим клиентам такого бы не позволил, равно как и имеющая долгосрочный контракт с вагоновладельцем сервисная компания.

РЖД решила скорректировать программу закупки новых локомотивов с нынешних 500–550 единиц в год до 450
УК ООО "Локомотивные технологии"
 109074, г. Москва, Славянская пл., д. 2/5/4, стр. 3
 тел. +7 (499) 638 2298, +7 910 430 23 86





ПРИМЕНЕНИЕ КРУПНЫХ НАКОПИТЕЛЕЙ ЭНЕРГИИ ПОЗВОЛИТ ОАО «РЖД» СУЩЕСТВЕННО СОКРАТИТЬ ЗАТРАТЫ НА ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЮ

**Установка накопителя на 2 МВт·ч всего на одну тяговую подстанцию
ОАО «РЖД» способна снизить стоимость электроэнергии минимум на 10%**

Развитие и использование современных технологий в энергетике позволит российским компаниям в разы сократить затраты. О новейших решениях в этой области рассказал президент компании «РУСЭНЕРГОСБЫТ» Михаил Андронов на конференции «Инновации на железнодорожном транспорте» в рамках X юбилейного международного форума «Транспорт России».

За последние 10 лет объем солнечных станций вырос в 50 раз: с 5 ГВт до 257 ГВт (пиковая мощность в РФ порядка 200 ГВт), а ветряных станций – более чем в 7 раз. Продажи электромобилей с 2011 года увеличились в 25 раз: с 50 тыс. до 1,25 млн. Подобный взрывной рост был вызван удешевлением стоимости аккумуляторов и увеличением пробега на одной зарядке. В итоге по цене и ходовым характеристикам электромобили приблизились к бензиновым моделям. Например, стоимость Tesla Model 3 – 2,3 млн руб., а кроссовера Nissan Murano – 2,4 млн руб. При этом Tesla помогает владельцу существенно сэкономить на топливе.

Пословам Михаила Андропова, в электроэнергетике изменения происходят сразу по нескольким направлениям: и в производстве (более широко применяются энергия солнца, ветра, воды, геотермальная энергия), и в потреблении (использование накопителей энергии, создание энергоэффективных зданий, переход на электротранспорт).

Учитывая данные международного энергетического агентства, увеличение доли возобновляемых источников в мировой структуре производства (с учетом гидроэлектростанций) составит до 70% к 2050 году.

«Уже сейчас мировые энергетические компании разделяют традиционную энергетику и чистую энергетику ВИЭ. Так, например, европейский энергоконцерн Enel в 2008 году учредил компанию Enel Green Power, которая занимается возобновляемой энергетикой, а E.ON, наоборот, сам решил заняться ВИЭ, а традиционную энергетику передал Uniper Group. В результате наблюдается тренд на переход от централизованной энергетики к распределенной», – отмечает президент «РУСЭНЕРГОСБЫТа».

По мнению Михаила Андропова, в сфере энергоэффективности выделяется сразу несколько трендов. Так, стоимость строительства 1 Вт солнечной генерации с 1975 года упала в 227 раз (с 101\$/Вт до 0,44\$/Вт [28 600 руб./кВт]). В 2016 году Enel выиграл тендер на строительство 1 ГВт солнечных мощностей в Мексике. При этом цена производства ожидается на уровне 3,6 cent/кВт·ч (2,34 руб./кВт·ч).

«Эти значения уже сопоставимы со стоимостью производства электроэнергии и строительства традиционных электростанций в России. Конечно, наша страна и Мексика – это совершенно разные государства, и у нас цена будет отличаться, но тренд на удешевление очевиден», – говорит Михаил Андронов.

Среди интересных инновационных решений президент «РУСЭНЕРГОСБЫТа» отметил печать солнечных батарей на

гибких поверхностях. Такое устройство можно скатать в рулон и оперативно доставить на автомобиле или вертолете в любое место, где надо быстро наладить энергоснабжение. Подобную услугу уже предлагают английские компании.

В Мичиганском университете разработали полностью прозрачную солнечную батарею. Она работает на поглощении ультрафиолетового и инфракрасного спектра излучения. Солнечные батареи уже используются на самолетах, и планируется их установка на корабли и поезда.

«Производить электроэнергию из окружающей среды – солнечного света и ветра – мы научились довольно давно, теперь же мы решили другую проблему – мы научились ее хранить», – отмечает глава компании «РУСЭНЕРГОСБЫТ».

Технологии в этом направлении не стоят на месте. Накопители бывают нескольких типов: химические (литий-ионные и пр.); тепловые (moltensalt, CSP [concentrated solar power] – станции, которые накапливают тепловую энергию солнца); механические (ГАЭС, воздушно-аккумулирующие установки, такие, например, как расположенная в г. Хунторф, Германия). Основное развитие получили химические накопители. Цена таких аккумуляторов за последние 7 лет упала в практически в 5 раз, и это одна из причин, почему в последнее время они используются все чаще.

Среди показательных примеров промышленного масштаба – Enel построил в Италии накопитель электроэнергии 2 МВт·ч. Его запаса хватит, чтобы обеспечить 50 городских многоэтажных домов электричеством в течение 2 часов. В США поезда участвуют в регулировании частоты. Во время торможения они накапливают энергию в аккумуляторы, а потом при необходимости разряжают их в сеть, выравнивая частоту. За это железнодорожные компании получают плату.

В среднем в Европе расход энергии современных зданий составляет 200 кВт·ч/м² в год. В России этот показатель около 360 кВт·ч/м². В последние годы на Западе добились существенных успехов в постройке энергоэффективных зданий – у них расходы снижены до 30 кВт·ч/м² и даже больше. В частности, подобные результаты были достигнуты в Финляндии. Жители таких строений значительно экономят: за помещение площадью 100 м² россиянин будет платить в месяц 11 000 руб., а финн – всего 600 руб.

Такого уменьшения цены обеспечивается благодаря высокоэффективной теплоизоляции зданий, современным интеллектуальным отопительным установкам с системой регулировки, большим окнам для пассивного использования солнечной энергии, активному применению солнечных панелей.

Помимо этого, ведутся работы по созданию зданий с нулевым потреблением энергии. Уже замечено, что применение энергоэффективных технологий в строениях, расположенных в северных широтах, дает еще больший эффект.



Подобные решения пригождаются не только в жилых, но и в промышленных и коммерческих помещениях. Многие предприятия и организации уже внедрили или планируют внедрить в ближайшем будущем различные меры по повышению энергоэффективности зданий. Скажем, Total – одна из крупнейших нефтяных компаний – потратит 300 млн долл. за 5 лет на обеспечение 5 000 своих заправок солнечными панелями на крышах.

Говоря о России, можно РЖД. Все описанные выше технологии могут быть использованы в зданиях вокзалов, депо и на складах, и компания активно вкладывает средства в различные энергоэффективные решения. Существенный экономический эффект они продемонстрируют уже в 2018 году.

Сделать его еще более заметным поможет использование крупных накопителей. Они способны запасать электроэнергию в дешевые ночные часы, а расходовать в пиковые. Это позволит снизить стоимость мощности и дорогой пиковой электроэнергии. Установка всего на одну тяговую подстанцию РЖД крупного накопителя на 2МВт·ч уменьшит цену на 10%.

«В данный момент мы находимся в начале новой технологической революции в энергетике. Структура производства электроэнергии уже меняется и в будущем изменится еще сильнее в сторону возобновляемых источников. Структура сетей также приобретет другой вид. Возрастет количество локальных энергосистем. Другой станет и структура потребления – все большая часть будет обеспечиваться потребителями самостоятельно. Технологии получения энергии из окружающей среды будут внедрены в повседневную жизнь. Те компании, которые уже сегодня начнут вкладываться в подобные решения, завтра станут лидерами в своих отраслях», – заключил Михаил Андронов.

СПРАВКА:

Компания «РУСЭНЕРГОСБЫТ» создана в 2002 году и является одной из крупнейших энергосбытовых организаций в России. Первыми клиентами «РУСЭНЕРГОСБЫТа» стали крупные промышленные предприятия, которые по достоинству оценили эффективность поставок электроэнергии с оптового рынка.

В 2016 году компания отмечает десятилетний юбилей плодотворного сотрудничества со своим европейским акционером – энергоконцерном Enel. Применяя передовой опыт Enel с учетом специфики российского энергетического рынка, ООО «РУСЭНЕРГОСБЫТ» удалось занять лидирующие позиции в энергосбытовом секторе.

Сегодня «РУСЭНЕРГОСБЫТ» поставляет электроэнергию потребителям более чем 60 регионов России – от Санкт-Петербурга до Дальнего Востока. Структура компании включает в себя 9 филиалов и центральный офис в Москве. Среди клиентов «РУСЭНЕРГОСБЫТа» – ОАО «РЖД», ОАО «НАМАЗ», ОАО «СОЛЛЕРС», «Группа ГАЗ», ГК AirLiquide, а также средние и малые предприятия, население – всего более 100 тысяч потребителей.

Годовой объем полезного отпуска составляет свыше 50 миллиардов кВт·ч. «РУСЭНЕРГОСБЫТ» является единственным гарантирующим поставщиком, оперирующим на территории 17 субъектов Российской Федерации.

Масштабность деятельности компании, профессионализм сотрудников и многолетний опыт успешной разработки сложных проектов позволяют индивидуально подходить к потребностям клиентов и выбирать наиболее оптимальный алгоритм сотрудничества с каждым из них. Приоритетная задача команды «РУСЭНЕРГОСБЫТа» – обеспечение полного комплекса услуг: от индивидуального расчета объемов потребления до полного сопровождения договора.



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

**ЛокоТех**

РЕМОНТОМ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ДОЛЖНЫ ЗАНИМАТЬСЯ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ПО КОНТРАКТУ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА

Обслуживанием подвижного состава должны заниматься его производители по системе контракта жизненного цикла (КЖЦ).

Об этом заявил заместитель генерального директора ООО «Локомотивные технологии» Алексей Зотов

на конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» 7 декабря 2016 года.

Участники круглого стола «Рынок подвижного состава: как найти баланс» сошлись во мнении, что ремонт подвижного состава (как вагонов, так и тягового подвижного состава) производителями через свои сервисные компании – требование рынка. При этом оптимальной является работа по контракту жизненного цикла.

Алексей Зотов отметил, что локомотив – это сложный агрегат, обслуживание которого требует особой компетенции. Он подчеркнул, что общая стоимость затрат на закупку и эксплуатацию локомотивов в течение всего жизненного цикла – главный критерий оценки эффективности использования тягового подвижного состава.

В настоящее время «ЛокоТех» осуществляет ремонт и сервисное обслуживание почти 15 тысяч локомотивов РЖД (более 70% всего парка тягового подвижного состава) в рамках 40-летнего контракта. Документ определяет ответственность за техническое состояние локомотивов. Сервисная компания проводит все виды текущих ремонтов и обслуживания, чтобы обе-

спечить работу тягового подвижного состава с соблюдением установленных параметров.

«Наш опыт работы с РЖД доказывает эффективность обслуживания локомотивов через сервисные компании производителя. Это подтверждает статистика – наблюдается устойчивая тенденция к снижению отказов локомотивов, межремонтные пробеги увеличились на 15%, а затраты монополии снизились. Мы продолжим развиваться в этом направлении и надеемся полностью перейти на работу по контракту жизненного цикла», – сказал А.В. Зотов.

«ЛокоТех» осуществляет постоянный контроль над соблюдением режима эксплуатации, что позволяет значительно сократить количество нарушений, а значит, способствует повышению безопасности движения. При этом квалифицированные специалисты компании имеют возможность наблюдать за подвижным составом на протяжении длительного времени, изучать, анализировать и отслеживать состояние локомотивов. За счет этого можно наилучшим образом про-

гнозировать появление и оперативно устранять возможные неисправности.

Преимуществами сервиса от производителя являются также использование сквозной документации, существенная оптимизация затрат на неплановые ремонты. Персонал проходит обучение и повышение квалификации на производстве. Кроме того, для работы используются только оригинальные запчасти, таким образом, исключена возможность установки контрафактных деталей.

«Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» – это специализированная конференция российских операторов железнодорожного подвижного состава, грузовладельцев, железнодорожного перевозчика и государственных регуляторов.

Дискуссии конференции затрагивают ключевые нововведения на рынке железнодорожных перевозок с анализом их последствий для всех участников перевозочного процесса.

ООО «Локомотивные технологии» управляет активами, обеспечивающими обслуживание, ремонт, модернизацию и передачу в лизинг локомотивов, производство узлов и деталей для предприятий железнодорожного машиностроения.

В периметр группы управляемых активов входят ООО «ТМХ-Сервис», АО «Желдорремаш», ООО «ТМХС-Лизинг», ООО «Торговый дом ТМХС», ООО «АВП-Технология», ООО «ЛокоТех-Промсервис» и другие.

Производственную базу составляют 10 локомотиворемонтных заводов и 92 сервисных депо по всей России.

Консолидированная выручка управляемых активов за 2015 год по РСБУ составила 86 млрд рублей.

УК ООО «Локомотивные технологии»

109074, г. Москва, Славянская пл., д.2/5/4, стр.3

тел.+7 (499) 638 2298, +7 910 430 23 86



ЛокоТех**СОСТОЯЛАСЬ II ЦЕРЕМОНИЯ ВРУЧЕНИЯ ПРЕМИИ
В ОБЛАСТИ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
«ГЕРОИ НАШЕГО ВРЕМЕНИ»**

Церемония вручения премии в области социальной ответственности «Герои нашего времени» прошла 8 декабря 2016 года в Москве. Инициатор проекта – ООО «Локомотивные технологии». В 2016 году на участие в премии было подано 39 заявок. Из них были отобраны 12 победителей -представителей рабочих специальностей со всех уголков нашей страны. Они получили заслуженную награду за личный или общественный подвиг.

В ходе пресс-конференции, которая открыла церемонию награждения, генеральный директор «Локомотивных технологий» Алексей Белинский отметил: «Идея проекта «Герои нашего времени» получила горячий отклик среди работников «ЛокоТех». У нас работает 60 тыс. человек. Для такого большого коллектива очень важен командный дух, чувствовать поддержку коллег. Мы искали тех, кто в обычной жизни нашел место для настоящих поступков, кто старается сделать мир вокруг себя лучше. И мы рады, что у нас работают не только профессионалы своего дела, но и по-настоящему добрые и отзывчивые люди».

Нынешняя церемония вручения премии – уже вторая. Всего за два года проект получил широкий резонанс и поддержку актеров театра и кино, известных общественных деятелей и СМИ. Среди почетных гостей церемонии-2016 были телеведущая Лариса Вербицкая, основатель и генеральный директор медиахолдинга «Дождь» Наталья Синдеева, актер Иван Конорин, исполнительный директор Ассоциации Социального Развития Диана Гуц и другие.

Лариса Вербицкая выразила слова поддержки проекту: «Этот проект очень важен для нашего общества, ведь сейчас мы слишком мало уделяем внимания простым людям, их добрым и неординарным поступкам. Считаю, что необходимо больше говорить и показывать таких историй, ведь они – проявление каждодневного героизма и настоящей русской души и напоминают обществу, что в жизни «всегда есть место подвигу».

«Герои нашего времени» – это социально-корпоративный проект, посвященный простым людям, их поступкам, совершенным однажды и спасшим жизни других людей, или ежедневным подвигам, длиной в целую жизнь. Его цели – поднятие статуса рабочих специальностей в нашей стране, популяризация волонтерского движения, великодушных и самоотверженных поступков в обществе.

Заместитель генерального директора по персоналу и организационному развитию «Локомотивных технологий» Наталья Плетенецкая подчеркнула: «Мы очень гордимся проектом «Герои нашего времени» и призываем ответственных работодателей подключиться к нашей инициативе, обратить внимание не только на профессиональные, но и человеческие качества своих сотрудников».

Проект «Герои нашего времени» будет продолжен в следующем году. Планируется, что в нем смогут принять участие и другие компании из различных областей экономики. Таким образом, он получит статус общенациональной социальной премии.

Лауреат премии «Герои нашего времени-2016» Александр Вереvкин (водитель автомобиля на Воронежском ТРЗ), получая награду, заметил: «В последние годы, после



перехода в «ЛокоТех», стало уделяться гораздо больше внимания простым рабочим, чувствуется забота и поддержка простых рабочих специальностей. На предприятия приходят совсем молодые специалисты, набираются опыта. И главное – они искренне хотят работать на заводах и депо».

Среди героев этого года также слесарь по ремонту подвижного состава СЛД «Нижеудинское» Евгений Семенов, который спас ребенка на железнодорожных путях, главный технолог СЛД «Шарья» Алексей Козлов, проявивший героизм на пожаре, электрогазосварщик СЛД «Барабинск» Сергей Леноренко, который вытаскил людей из горящего автомобиля, слесарь по ремонту подвижного состава СЛД «Киров-Вятка» Александр Самылов, который посадил и вырастил лес....Подробная информация о лауреатах премии-2016 <http://www.locotech.ru/vote/>.

В этом году впервые номинации «Выбор народа» было проведено открытое голосование – любой желающий мог выбрать героя, подвиг которого считает самым значимым. По итогам голосования победитель – Алексей Козлов – набрал более 42% голосов.

ООО «Локомотивные технологии» управляет активами, обеспечивающими обслуживание, ремонт, модернизацию и передачу в лизинг локомотивов, производство узлов и деталей для предприятий железнодорожного машиностроения.

В периметр группы управляемых активов входят ООО «ТМХ-Сервис», АО «Желдорремаш», ООО «ТМХС-Лизинг», ООО «Торговый дом ТМХС», ООО «АВП-Технология», ООО «ЛокоТех-Промсервис» и другие.

Производственную базу составляют 10 локомотиворемонтных заводов и 92 сервисных депо по всей России.

Консолидированная выручка управляемых активов за 2015 год по РСБУ составила 86 млрд рублей.

УК ООО «Локомотивные технологии»

109074, г. Москва, Славянская пл., д.2/5/4, стр.3
тел.+7 (499) 638 2298, +7 910 430 23 86

**ЛокоТех****«ЖЕЛДОРРЕММАШ» И «ТМХ-СЕРВИС» ПОДПИСАЛИ
НОВЫЕ КОЛЛЕКТИВНЫЕ ДОГОВОРЫ**

9 декабря 2016 года, АО «Желдорреммаш» и ООО «ТМХ-Сервис» (находятся под управлением ООО «Локомотивные технологии») подписали новые Коллективные договоры. Подписи в обоих документах поставили генеральный директор «Локомотивных технологий» Алексей Белинский и председатель первичной профсоюзной организации РОСПРОФЖЕЛ ООО «ТМХ-Сервис» и ОППО РОСПРОФЖЕЛ АО «Желдорреммаш» Николай Данковцев.

Срок действия Коллективного договора для работников «ТМХ-Сервис» – три года, для работников «Желдорреммаш» – один год.

Ранее в ходе коллективных переговоров работодатель (УК «Локомотивные технологии») совместно с профсоюзом (ППО РОСПРОФЖЕЛ ООО «ТМХ-Сервис» и ОППО РОСПРОФЖЕЛ АО «Желдорреммаш») выработали единые согласованные редакции обоих документов.

Генеральный директор «Локомотивных технологий» Алексей Белинский сказал: «Подписание Коллективного договора – важное событие для любой компании, а для нас оно знаменательно вдвойне. Мы ценим конструктивные отношения с профсоюзом и в ходе совместной разработки документа обсуждали все предложения, высказанные представителями обеих сторон. Во многом наши взгляды совпадали, в иных случаях был найден компромисс. В итоге мы выработали согласованную позицию, которая на ближайшие годы будет определять социальную политику «ТМХ-Сервис» и «Желдорреммаш».

Председатель первичной профсоюзной организации РОСПРОФЖЕЛ ООО «ТМХ-Сервис» и ОППО РОСПРОФЖЕЛ АО «Желдорреммаш» Николай Данковцев отметил, что «новая редакция Коллективных договоров максимально сохранила существующие льготы и учла интересы работников даже в непростых экономических условиях».

Новые редакции Коллективных договоров сохранили такие важные социальные гарантии для работников, как единовременные выплаты при увольнении впервые на пенсию, компенсации проезда в купейных вагонах поездов дальнего следования и пригородных поездах, набор пособий и материальной помощи, а также другие льготы и гарантии.

Напомним, в I полугодии 2016 года на реализацию социальных гарантий по Коллективному договору АО

«Желдорреммаш» работодателем (УК «Локомотивные технологии») было направлено 151,8 млн руб., ООО «ТМХ-Сервис» – 358,4 млн руб.

Коллективный договор – основной документ (после Трудового Кодекса), регламентирующий социально-трудовые отношения на предприятии и обязательства работодателя в рамках социальной политики и корпоративной социальной ответственности.

В частности, он закрепляет условия социальной поддержки работников и не работающих пенсионеров, условия выплаты единовременного вознаграждения в связи с выходом на пенсию, порядок оказания материальной помощи и выплаты пособий, расходов на проезд, условия негосударственного пенсионного обеспечения, а также расходы на добровольное медицинское страхование, компенсацию детских садов и лагерей для детей сотрудников и т.д.

ООО «Локомотивные технологии» управляет активами, обеспечивающими обслуживание, ремонт, модернизацию и передачу в лизинг локомотивов, производство узлов и деталей для предприятий железнодорожного машиностроения.

В периметр группы управляемых активов входят ООО «ТМХ-Сервис», АО «Желдорреммаш», ООО «ТМХС-Лизинг», ООО «Торговый дом ТМХС», ООО «АВП-Технология», ООО «ЛокоТех-Промсервис» и другие.

Производственную базу составляют 10 локомотиворемонтных заводов и 92 сервисных депо по всей России.

Консолидированная выручка управляемых активов за 2015 год по РСБУ составила 86 млрд рублей.

УК ООО «Локомотивные технологии»

109074, г. Москва, Славянская пл., д.2/5/4, стр.3
тел.+7 (499) 638 2298, +7 910 430 23 86

Стоимость такого модуля всего

8750 руб.

звоните

(495) 765-73-16



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)–10 (75))

РЖД-Партнер, № 5, май 2006 г.

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

Пока ничего и нет!

– На третьем этапе реформы предусматриваются разработка и принятие новых версий законов, регулирующих деятельность железнодорожного транспорта. Вам лично уже видятся эти концепции и новации?

– Нет, честно говоря, пока не видятся. Сегодня существует, например, полная ясность, что правительство провалило все мыслимые и немыслимые сроки по разработке технических регламентов. Это есть. То, что очень многие основополагающие инструкции вошли в противоречие с законодательством, также не вызывает сомнений. Эта работа должна быть в Минтрансе активизирована. Что же касается внесения изменений в законы «О железнодорожном транспорте в РФ», «Устав железнодорожного транспорта РФ» и другие акты, то хотелось бы, разумеется, ознакомиться с имеющимися у ОАО «РЖД», Минтранса и других причастных ведомств предложениями, чтобы более четко понять: что предлагается менять и каким образом? Хотя я опять хочу подчеркнуть, что являюсь сторонником того, чтобы с радикальными мерами не торопиться. Надо всегда хорошенько все продумать.

– А собираются уже какие-то предложения в комитете Госдумы?

– Я потому и затрудняюсь в данном случае что-то комментировать, так как у нас пока что особо ничего и нет. А необходимость заранее ознакомиться с предложениями, конечно же, есть.

– План по реализации третьего этапа реформы предлагает вписать в закон «О железнодорожном транспорте в РФ» основы модели соответствующего рынка по аналогии с законодательством по реформе электроэнергетики.

Как Вы к этому относитесь?

– В целом положительно. Только повторяю: надо зафиксировать, что тяговый подвижной состав должен оставаться пока (а может быть, и в будущем) в одних руках.

– Предлагается также развить статус оператора подвижного состава. Вы, вообще-то, одобрительно относитесь к этому виду частного предпринимательства или же как представитель левых взглядов считаете, что это все некие «паразитирующие наросты» на здоровом теле железных дорог?

– Я абсолютно нормально отношусь к частным компаниям. Ради бога, пусть люди приходят, вкладывают деньги и

занимаются предоставлением услуг. Пусть удовлетворяют потребности клиентов, ищут новых и т. д. Если кто-то считает нужным иметь в собственности подвижной состав, пусть имеет, в аренде – тоже пожалуйста. Хотят заключить договоры с ОАО «РЖД» – пускай они сами это между собой и решают. Если кто-то регулярно возит грузы на определенных маршрутах, то ему интереснее, наверное, иметь именно собственный подвижной состав.

Но если правительство устанавливает определенные нормы по техническому содержанию вагонов, то пусть частные компании где угодно их ремонтируют, но их парк должен строго соответствовать данным нормативам.

– Перед нашей беседой мы направили Вам статьи из журнала «РЖД-Партнер» о юридических аспектах решения вопросов образования частных перевозчиков на базе операторских компаний.

Это концепции «договорного перевозчика», «непубличного перевозчика», «локализации лицензии» и др. Вы не заинтересовались как законодатель этими публикациями?

Я абсолютно нормально отношусь к частным компаниям. Ради бога, пусть люди приходят, вкладывают деньги и занимаются предоставлением услуг. Но все хорошо в разумных пределах. Нельзя все отдавать в стихию частного бизнеса

– Посмотрел.

– Все-таки Вы определенно не симпатизируете частному предпринимательству на железнодорожном транспорте...

– Нет, почему же? Другое дело, что все хорошо в разумных пределах. Нельзя все отдавать в стихию частного бизнеса. Мы же не будем, наверное, приватизировать армию или Министерство внутренних дел! Или атомную энергетику, ввиду ее специфики, надо государству регулировать? Определенно надо. Так и железнодорожный транспорт – ибо это специфическая и социально важная сфера.

– Какие бы Вы высказали в заключение нашего разговора пожелания регулирующим органам и бизнес-структурам?

– Еще раз пожелаю не торопиться и не пытаться ставить всякие эксперименты. При проведении реформы нужно все семь раз отмерить, а может быть, и десять. А также всем заинтересованным сторонам почаще встречаться и обсуждать самые разные актуальные вопросы реформы.

Чем более открытым будет процесс реформирования, тем будет лучше для всех.



РЖД-Партнер, № 7, июль 2006 г.

Владимир Белозеров, член Общественной палаты РФ, д. э. н.

Многие проблемы упираются в архаичность системы государственного регулирования тарифов, считает наш собеседник.

НАША ЗАДАЧА – ПОДДЕРЖКА ГРАЖДАНСКИХ ИНИЦИАТИВ

В чем сила?

– Владимир Леонидович, Общественная палата призвана осуществлять контроль за деятельностью органов власти и выработать рекомендации, в том числе и в области экономической политики. Правильно ли считать, что в таком случае в сфере ее внимания достаточно большое место должны занимать естественные монополии? Какие здесь возможны формы общественного контроля и влияния?

– Вопрос функционирования естественных или, как их теперь называют, инфраструктурных монополий является ключевым для большинства граждан нашей страны. Все мы знаем, какое значение имеет, например, деятельность ОАО «Газпром». Полным ходом идет реформа энергетической отрасли. Не менее важна для наших сограждан и реформа железнодорожного транспорта, хотя этой проблеме уделяется гораздо меньше внимания. Тем не менее Общественная палата внимательно следит за ходом реформирования на транспорте. Этому посвящен широкий блок вопросов, рассмотренных на ее комиссии по вопросам конкурентоспособности, экономического развития и предпринимательства, которую возглавляет председатель РСПП А. Шохин и членом которой я являюсь.

В рамках работы возглавляемой мною подкомиссии по структурной модернизации экономики и инфраструктурным национальным проектам уже проведен круглый стол по вопросам государственной тарифной политики. Определены приоритеты в области социальной направленности реформ.

В качестве экспертов привлечены представители транспортной науки и специалисты ОАО «РЖД». В состав постоянно действующих экспертных групп Общественной палаты РФ вошли старший вице-президент компании Б. Лапидус, вице-президент С. Бабаев, начальник департамента технической политики Н. Шабалин, а также президент Российской академии транспорта В. Ковалев, директор Института проблем транспорта Российской академии наук О. Белый, ректор МИИТ Б. Левин и др. Считаю, что такой команде профессионалов под силу решать многие задачи, связанные со структурной модернизацией железнодорожного транспорта. Общественная же палата – это та площадка, где данные вопросы могут быть подняты и реализованы в разрезе общенациональных интересов.

– Не считаете ли Вы, что в подобной деятельности проявится известное дублирование функций уже имеющихся государственных управленческих структур?

– Дело в том, что Общественная палата РФ не является конституционным органом, облеченным властными полномочиями.

У нас нет права законодательной инициативы, члены па-

латы не могут и не должны подменять депутатов Государственной думы, руководителей министерств и ведомств, региональных депутатов или чиновников. Более того, это повредило бы делу, поскольку такой подход создал бы серьезную конкуренцию между ветвями власти. Наши задачи заключаются в другом: в обеспечении контроля со стороны гражданского общества за деятельностью конституционных органов власти, в поддержке гражданских инициатив и продвижении их до уровня закона или иного нормативного акта, в контроле за исполнением правовых норм, имеющих общественное значение.

Залог успешного решения этих задач заключается в представительстве членов Общественной палаты в органах исполнительной власти и в организации взаимодействия с законодательной властью на уровне комиссий. Именно это по окончании организационного периода стало основным направлением нашей деятельности.

– Следует ли пользователям транспортных услуг расценивать данный орган как один из каналов защиты своих интересов?

– С одной стороны, конечно. Но я хотел бы уточнить, что наша главная задача состоит в объединении усилий для выработки и претворения в жизнь тех решений, которые в конечном итоге будут учитывать интересы как ОАО «РЖД» (а вместе с ним и многомиллионной армии железнодорожников и членов их семей), так и предпринимателей, пользующихся услугами транспорта и заинтересованных в его качественной, бесперебойной и безопасной работе.

Два снаряда в одну воронку

– На последних крупных транспортных форумах Вы в своих выступлениях неизменно поднимали тему государственного тарифного регулирования.

Считаете, что это сегодня самый проблемный вопрос?

– Да, проблема государственной политики в области тарифного регулирования естественных монополий является на данный момент, безусловно, одной из актуальнейших для железнодорожного транспорта, так как правовая база не обеспечивает равных условий для функционирования и развития ОАО «РЖД» по отношению к другим участникам транспортного рынка.

А это приводит не только к тому, что не может эффективно работать сама компания, – тормозится развитие рынка в целом. По сути, создается серьезное препятствие относительно возникновения естественных механизмов ценообразования.

Сегодня государственное регулирование тарифов перестало носить защитную функцию, а все больше становится инструментом протекционистской политики государства в отношении отдельных промышленных отраслей. Положение естественных монополистов, подпадающих под действие госрегулирования, гораздо хуже, чем монополистов, цены на продукцию которых регулируются антимонопольным законодательством. Это прямо ставит под вопрос реализацию задач реформирования железнодорожного транспорта. А с другой стороны – способствует эскалации социальной напряженности в трудовых коллективах, так как недополучение доходов компанией в конечном счете приводит к недофинансированию социальной сферы и к невозможности повышения заработной платы или увеличения социального пакета железнодорожника. Выход из ситуации очевиден: надо признать архаичность



существующих сегодня подходов в сфере государственного тарифного регулирования на железнодорожном транспорте и приступить к поэтапной либерализации тарифов.

Нужно целенаправленно и сознательно задействовать оптимальные рыночные механизмы, а не консервировать ситуацию в интересах отдельных отраслей за счет транспортников. В связи с этим в ноябре текущего года планируется проведение общественных слушаний по вопросу государственного тарифного регулирования в рамках комиссии Общественной палаты. – В 2004 году, работая еще заместителем министра путей сообщения, Вы выражали опасение, что в связи с началом административной реформы «в одну воронку упадут два снаряда»: т. е. наложение друг на друга крупных структурных реформ негативно скажется на проведении прежде всего железнодорожных преобразований. Как Вы оцениваете итоги административной реформы в сфере транспорта сегодня?

– У меня укрепляется впечатление, что административная реформа была и подготовлена, и проведена весьма поспешно, непродуманно. Ее основной задачей являлась оптимизация работы государственного аппарата путем его реструктуризации. Однако число федеральных органов постоянно растет, увеличивая свое присутствие в регионах. Постепенно восстанавливается по численности аппарат заместителей у министров и председателя правительства РФ. Растут управленческие расходы бюджета. Если говорить о качестве управления, то на примере Минтранса видно, что здесь за два года больших перемен не произошло. Мы полагали, что создание единого министерства позволит устранить последний административный барьер на пути формирования единой транспортной системы страны. В ней, по идее, каждый вид транспорта должен, с одной стороны, занимать свою оптимальную нишу и действовать в значительной степени автономно. Но с другой – при сильной, обеспеченной полномочиями координирующей роли Минтранса.

А на деле: как были пробки и заторы в портах, так и остались. Как не было единства планов развития инфраструктуры разных видов транспорта, так и нет. Как мучались транспортники с разноликой и противоречивой нормативно-правовой базой, так в значительной степени и продолжают. Снова одни кивают на других, проводятся ничего не решающие круглые столы (где надо бы просто собрать производственное совещание и отдать необходимые команды), опять идут бесконечные межведомственные согласования проектов нормативных документов и т. д. Проблемы те же. Да, министерство сегодня одно, но правоприменительные функции теперь не у него, а у двух автономных и самостоятельных агентств – железнодорожного и водного транспорта. Мало того, что в транспортной сфере растет количество ведомств, так еще множится и число государственных учреждений, которые в структуру Минтранса не входят, но регулирующие функции на транспорте имеют.

Поэтому каких-то зримых положительных итогов от проведения административной реформы я лично пока не вижу. Возьмите ту же тарифную тему. С одной стороны, в целом ряде сегментов тарифы нужно отпускать. Но с макроэкономической точки зрения, разумеется, должна оставаться сильная государственная тарифная политика – причем в масштабах государства, а не предприятия. У нас же наличие большой инфраструктурной составля-

щей в железнодорожном тарифе делает его неравноконкурентным с автомобильными ставками. Как результат – перекосы и диспропорции в единой транспортной системе. Грузовики сегодня везут грузы на две и более тысячи километров. Ладно бы наши! Но ведь это в основном зарубежные автомобильные компании.

А на короткопробежных перевозках, где автомобиль является монополистом, цены вообще заградительные. Словом, я считаю, что Минтрансу необходимо еще многое сделать и в части госрегулирования тарифов, и в формировании единой транспортной системы страны. А что касается вышеупомянутых «двух снарядов», то я по-прежнему думаю, что не надо было спешить с упразднением МПС. Какого-то качественно нового уровня управления единой транспортной системой России от слияния министерств мы пока не получили, а система управления реформой железнодорожного транспорта была в то же время нарушена. Сначала следовало завершить реформу железных дорог, а затем уже упразднить МПС.

Перевозчик – хорошо, а оператор лучше

– Какова Ваша оценка хода реформы на сегодня? Считаете ли Вы, что проведенные два этапа способствовали главному: улучшению качества работы железной дороги и росту эффективности ее экономики?

– Результаты первых двух этапов реформирования свидетельствуют о положительных итогах преобразований для экономики страны. Отмечу их, так сказать, в «телеграфном» порядке. Во-первых, ОАО «РЖД» удовлетворяет растущий спрос на перевозки. Компания обеспечивает технологическую и финансовую устойчивость железнодорожного транспорта, повышает безопасность движения поездов и способствует возрождению отечественного отраслевого машиностроения. При этом крайне важно, что растущий спрос на перевозки удовлетворяется с повышением их качества.

Следует констатировать также, что последовательно ускоряется транспортировка грузов. При этом уровень доставки «точно в срок» превышает 90%, а по таким важнейшим грузам, как кокс и руда, продукция машиностроения или основные виды пищевой продукции, показатель достигает 95% и более, то есть соответствует мировым стандартам. Во-вторых, созданы условия для недискриминационного доступа независимых компаний к железнодорожной инфраструктуре, идет организация конкурентной среды в самой отрасли.

В-третьих, в соответствии с постановлением правительства РФ осуществлен переход к бухгалтерской отчетности по видам деятельности, продолжается работа по совершенствованию раздельного учета.

В-четвертых, значительно снижено влияние железнодорожных тарифов на инфляционные процессы в стране. Существенно уменьшена транспортная составляющая в конечной цене продукции. Благодаря тарифной политике

Надо признать архаичность существующих сегодня подходов в сфере государственного тарифного регулирования на железнодорожном транспорте и приступить к поэтапной либерализации тарифов

ОАО «РЖД» экспортный потенциал России возрастает, повышается конкурентоспособность наших товаров на мировых рынках. В-пятых, растет корпоративный авторитет ОАО «РЖД», являющегося единственной российской компанией, получившей три международных кредитных рейтинга на уровне «инвестиционный», что позволяет заимствовать ресурсы на наиболее выгодных условиях.

В целом, по мнению членов нашей комиссии Общественной палаты, ОАО «РЖД» как рыночная компания достаточно динамично развивается, постоянно повышая уровень конкурентоспособности.

Вместе с тем, несмотря на рост капитальных вложений в обновление и модернизацию материально-технической базы ОАО «РЖД», объем финансирования развития железнодорожной инфраструктуры и ускорения замены подвижного состава сегодня недостаточен. Вследствие жесткого регулирования тарифов (даже при ограничении темпов роста эксплуатационных издержек уровнем ниже инфляции) ОАО «РЖД» имеет самую низкую рентабельность основной деятельности среди крупных российских компаний – в том числе естественных монополий. В 2005 году этот показатель составил лишь 1,3%. Надо сказать, что на решение проблемы дефицита инвестиционных ресурсов направлены мероприятия третьего этапа реформы, в рамках которых, как известно, будет осуществляться и повышение инвестиционной привлекательности ОАО «РЖД». Также большие надежды мы возлагаем на использование инструментов государственно-частного партнерства, без которых крупные инфраструктурные проекты просто немыслимы.

– В каких формах Вам видится развитие конкуренции в сфере перевозок в обозримом будущем?

– Во-первых, представляется, что условия, при которых возможно и целесообразно функциональное отделение инфраструктуры от перевозочной деятельности, пока не сформированы. При этом, как известно, Программа структурной реформы и не содержит однозначного указания на то, что такое разделение является единственно возможным вариантом реформирования отрасли. Поэтому мы считаем, что до 2010 года целесообразно наличие единого перевозчика в сфере грузовых перевозок – ОАО «РЖД». В связи с этим и выделяемая Грузовая компания, а также специализированные дочерние общества должны иметь статус оператора, а не перевозчика. В обозримой перспективе конкуренция будет усиливаться между операторами подвижного состава, основная борьба за грузоотправителя будет, конечно, продолжаться и между различными видами транспорта.

Я, может быть, повторюсь, но решающую роль здесь может сыграть принятие правительством РФ решения о либерализации тарифов в конкурентных сегментах при сохранении государственного ценового регулирования в сфере услуг инфраструктуры. Следует подчеркнуть, что в условиях предстоящего вступления России в ВТО ключевую роль будет играть конкуренция с иностранными перевозчиками. Поэтому важнейшей задачей третьего этапа структурной реформы является повышение конкурентоспособности российских железных дорог на глобальном транспортном рынке.

К балансу и партнерству

– В своих публичных выступлениях Вы постоянно подчеркиваете социальный аспект как фактор эффективно-

сти экономики транспорта. Уточните, пожалуйста, каковы здесь Ваши предложения?

И действительно ли сегодня есть опасность усиления оттока рабочей силы с железнодорожных предприятий?

– Прежде всего необходимо иметь в виду, что в ходе реформирования российского железнодорожного транспорта будут создаваться и уже создаются дочерние и зависимые общества. Полным ходом идет привлечение аутсорсинговых компаний в перевозочный процесс. На рынок выходят независимые перевозчики, которые не только осуществляют транспортную экспедицию, но и приобретают технические средства, расширяя сферу услуг, связанных с железнодорожными перевозками. Сегодня на рынке уже возникла конкуренция, связанная с предложениями разных работодателей, направленными в адрес одних и тех же работников – железнодорожников, отдавших транспорту многие годы жизни и прошедших школу профессионального становления в структуре МПС, а затем в ОАО «РЖД».

Однако, как это часто бывает, спрос на рабочую силу не всегда рождает повышенное предложение в плане заработной платы, надлежащей организации охраны труда или размера социального пакета.

Если в ОАО «РЖД» действует Коллективный договор, то в независимых компаниях положение иное. Зачастую нарушаются нормы трудового законодательства, работники теряют те преимущества и льготы, на которые они рассчитывали за многолетний труд на транспорте. Именно в заключении отраслевого Тарифного соглашения между профсоюзом и объединением работодателей, коммерческая деятельность которых связана с железнодорожными перевозками, содержится ключ к решению большинства социальных вопросов.

Второе – конкуренция на рынке труда с предприятиями, не связанными с железнодорожным транспортом, но привлекающими к себе его квалифицированных специалистов. Например, текучесть кадров на Октябрьской железной дороге достигла 10%. Уходят работники, от которых напрямую зависит безопасность движения поездов, специалисты, на которых затрачены значительные денежные средства. Получается, что ОАО «РЖД» готовит кадры для других отраслей, теряет деньги и создает условия для роста часов сверхурочной работы. А причина этому – неконкурентная заработная плата, которая требует серьезного пересмотра в сторону увеличения.

Сделать такой пересмотр можно, лишь увеличив доходность компании. Этому же препятствует неадекватная система тарифного регулирования. Как видите, круг опять замкнулся на один и тот же вопрос.

– А не слишком ли сбрасываются со счетов внутренние ресурсы ОАО «РЖД»: усиление внутрикorporативной мотивации за счет перехода от единого хозяйствующего субъекта к нормальным бизнес-единицам, освобождение от несвойственных транспорту функций, модернизация методов управления, внедрение прогрессивных технологий и т. д.?

– Что касается первых трех аспектов, то эти и другие меры, как известно, предусмотрены в ходе реформы и воплощаются в жизнь. Но чтобы внедрять более прогрессивные технологии и вести автоматизацию процессов, использовать более производительную технику и т. п., требуются инвестиции, которые в полном объеме не за-



ложены в железнодорожном тарифе. Поэтому на развитие компания вынуждена использовать амортизационный фонд, что нарушает процесс простого воспроизводства. Техника стареет, износ растет ускоренно, расходы на капитальные ремонты увеличиваются кратно. А это опять давление на блок социальных расходов, в том числе на заработную плату. Вот поэтому мы считаем, что назревающие тревожные социальные тенденции являются следствием большого клубна взаимопереплетающихся проблем в области тарифного регулирования, вопрос о котором и будем выносить на общественные слушания.

Я хочу, чтобы меня правильно поняли пользователи транспортных услуг: сегодня уже назрела пора отойти от принципа, когда ОАО «РЖД» используется в качестве «донора экономики», за счет которого регулируется показатель инфляции в стране.

Кроме того, как известно, необходимо решить вопрос и с компенсацией убытков от дальних пассажирских перевозок за счет средств федерального бюджета. Наша комиссия Общественной палаты также неизменно поддерживает этот принцип. Отрадно, что правительство сделало первый шаг, признав наличие данной проблемы и выделив в проекте бюджета на 2007 год 10,9 млн рублей на эти цели. Но это лишь часть того, что требуется.

– С какими словами Вы хотели бы обратиться к нашим читателям?

– Прежде всего поприветствовать их в этом качестве, поскольку и сам являюсь не только читателем, но и почтителем журнала «РЖД-Партнер». Ваше издание делает очень большое дело, причем постоянно развиваясь и с точки зрения журналистики, и как организатор важнейших транспортных форумов. В целом же хотел бы привлечь внимание всех партнеров железных дорог и других видов транспорта к тому, что Общественная палата РФ начала и намерена продолжать свою работу именно в ключе партнерства, поиска баланса интересов государства, производителей и транспортников. Двери для конструктивных предложений у нас всегда открыты. Пожелаем друг другу взаимопонимания и полезных для всех перспективных действий.

Павел Субботин, советник президента ОАО «РЖД»

Как указывает теория, не выяснив общего, нельзя разобрататься с частным. Наша беседа – о методологических подходах к формированию рыночных отношений на железнодорожном транспорте.

АДАМ СМИТ, ФРИДРИХ ФОН ХАЙЕК И ДРУГИЕ

О дефинициях

– Павел Ильич, процесс перехода к рынку в сфере железнодорожных перевозок вызывает много дискуссий, в том числе в части наиболее общих вопросов о сущности рыночных отношений и специфике их построения в России. Хотелось бы послушать Вашу точку зрения по этому поводу.

– У меня, Андрей Ипполитович, контрпредложение. В № 12 журнала «РЖД-Партнер» за 2006 год была опубликована Ваша статья «Вопрос цены, или Переходя – переходя», где Вы уже во многом обозначили свое кредо в

рамках рассматриваемой тематики. Я с большим вниманием прочитал этот очень интересный материал и хотел бы по ряду затрагиваемых в нем проблем высказать свою позицию. И первый вопрос такой.

Вы называете там рынок формой, или способом, существования экономики. Такая дефиниция дана намеренно?

– Вы сразу же попали в десятку, потому что подняли самый общий методологический вопрос в обсуждаемой нами теме. У нас многие считают, что рынок – это не цель, а только средство для достижения других, более высоких общественно значимых целей. Так вот, патриархи теории свободного рынка Фридрих Хайек, Людвиг Мизес, Альфред Маршалл и др. утверждали, что в целом такой подход опасен для жизни и ведет к гибели цивилизации. Если мы считаем рынок средством или инструментом для достижения каких-то высших целей, например построения общества благоденствия, то, значит, есть и другие инструменты, пути, варианты, с помощью которых можно в зависимости от условий еще быстрее и лучше достичь желаемого. Следовательно, в таких случаях нужно отказаться от рынка и использовать иные общественно-экономические системы. Вот у нас и получился большевизм, или коммунизм, в чистом виде. Для последовательных же сторонников либерализма всегда было ясно, что рынок, капитализм – это нормальная, естественная (или, как называл Хайек, спонтанная) форма экономической деятельности людей, само экономическое содержание жизни.

Данный постулат прямо сочетается с еще более главным: человек – это всегда цель и никогда – средство. Если вы цель существования людей выведете за рамки этого бытия (коммунизм, благо нации, совершенная личность, спасение души и т. д.), то жизнь человеческая окажется уже средством, инструментом достижения этой цели и немедленно будет положена всякими вождями на алтарь их победы. До тех пор пока будут акцентировать внимание на том, что «рынок – это не самоцель», никаких рыночных отношений и не появится, а значит, не будет ни товаров, ни услуг, ни денег. То есть классики либерализма утверждали, что в общеметодологическом плане нужно прежде всего позаботиться о наличии простых и понятных правил игры: частная собственность, предпринимательство, конкуренция, свободное ценообразование, независимый суд и др.

А потом жить и работать по этим правилам, решая уже каждый свои задачи и ставя себе конкретные цели.

– Я сразу же скажу, что никакой аллергии к рынку и описываемым Вами постулатам в теоретическом плане у меня нет. Более того, работая в свое время в Совете министров СССР в Комиссии по экономической реформе, возглавляемой академиком Л. И. Абалкиным, я руководил сектором развития форм собственности. Стоял, так сказать, у истоков, и первые слова из проблематики о частной собственности, может быть, выходили как раз из-под моего пера. Однако надо понимать, что схемы свободной рыночной экономики, формулируемые еще начиная с Адама Смита, на самом деле существуют лишь как некая абстрактная модель. Она нигде и никогда в таком виде не работала, не работает и работать не будет.

В то же время эти «лекционные» рыночные принципы часто используются как некие штампы, фетиш или истина в последней инстанции. Рынок же, в отличие от на-



турального хозяйства, предполагает прежде всего такую организацию производства, которая основывается на разделении труда и обмене продуктами в натурально-вещественной форме. То есть экономика должна быть организована таким образом, чтобы обмен вот этими потребительными стоимостями был наиболее эффективным с точки зрения конечного потребления. Все остальное, как говорится, дело техники, выбора, целесообразности и т. д. Вы совершенно правильно говорите в своей статье, что одной из важнейших предпосылок существования рыночной экономики является свободное ценообразование. Но не только оно одно, а в совокупности с другими факторами. Также Вы опять очень верно заметили, что в рынке действует важнейший механизм, когда капитал устремляется туда, где возникает неудовлетворенный платежеспособный спрос. Но дело-то заключается в том, что этот переток должен приводить не к увеличению цен, а к росту производства – и именно на этой основе к уравновешиванию спроса и предложения. А у нас в 1990-е годы получилось так, что реформы привели к чудовищному росту цен и снижению, а не повышению среднедушевого потребления – то есть к целям, обратным тем, которые ставились. Я, естественно, не могу поддержать такие реформы и такой рынок. В целом же являюсь сторонником очень сбалансированного взаимодействия государства и собственно рыночных регуляторов. Категорически не приемлю точку зрения, что рынок сам все сформирует, организует и вывезет, ибо для того чтобы рыночная экономика заработала, нужна масса специфических условий, начиная от жесточайших мер антимонопольного регулирования и заканчивая соответствующим менталитетом всех участников рынка.

Наверное, в американской экономике, которой уже более 200 лет, и могут превалировать чисто рыночные механизмы, а у нас их нужно еще только выращивать. То есть необходимо нормальное сочетание и государственного участия в экономике, и частного предпринимательства. При этом вот Вы в своей статье достаточно иронично отзываетесь о плановых системах. А между тем планирование – это важнейшая функция управления. И то, что система планирования была у нас полностью разрушена, а ничего другого не создано, это опять-таки прямая вина реформаторов.

О планировании

– Относительно планирования: на мой взгляд, нередко смешивают совершенно разные понятия. Вот я, согласно своей должности, непосредственно отвечаю за планирование номеров журнала. Составляется годовой план, где по каждому номеру и каждой рубрике расписана тема соответствующего материала. С одной стороны, как правило, качество этого плана получает положительные оценки редакционного совета. Например, в прошлый раз заместитель министра транспорта С. А. Аристов сказал, что это «срез наиболее актуальных проблем транспортной отрасли». Но, с другой стороны, если мы попробуем все это реализовать в намеченном виде, то не только очень быстро прогорим как издательство, но над нами будут просто смеяться.

Жизнь пойдет сама по себе, а журналисты будут что-то там писать все более от нее далекое. То есть нужно все время держать руку на пульсе и не только планировать,

но и очень качественно реагировать на конъюнктуру. Да, конечно, в любой фирме задаются основные плановые финансовые результаты просто потому, что есть постоянные затраты и необходимость добиваться получения прибыли. Но если пытаться расписать все доходы, затраты и виды работ на годы вперед, то это – верный путь к финансовому поражению. Ведь, допустим, конкурент придумал ноу-хау и уверенно расширяет свой рынок, а у нас – план, и нет возможности маневрировать проектами и инвестициями. Что тогда? Помнится, журнал попросил главу одной из крупнейших транспортных компаний дать интервью по поводу проведенной у них реструктуризации бизнесов с выделением их в дочерние общества. Так тот первым делом стал разъяснять, что нельзя на такой шаг фирмы смотреть как на какой-то запланированный, проведенный и забытый акт, но исключительно как на процесс. Топ-менеджер констатировал, что для успешной работы на рынке нужно постоянно искать адекватные решения, которые соответствовали бы вызовам времени, и невозможно заранее предугадать поведение властных структур, конкурентов, партнеров, климата, звезд и т. д. При этом надо постоянно оценивать результаты реализуемых проектов, из которых одни оказываются удачными и могут быть растиражированы, а другие, напротив, «не выстреливают», и их нужно закрывать несмотря на понесенные затраты. Ну а что касается позиции в этом вопросе теоретиков свободного рынка, то они, как известно, вообще считали, что директивное планирование не только неэффективно, но попросту невозможно, так как даже в идеале субъект планирования не может собрать всю необходимую информацию, ибо она находится у множества других субъектов и даже пока еще скрыта где-то в несовершившихся физических и социальных явлениях. Стремление социалистов загнать жизнь в рамки рационального (на их взгляд) плана Хайек называл «пагубной самонадеянностью».

– Планирование совсем не исключает гибкого реагирования и является обязательной функцией управления, о чем подробно писал еще Нойберт Виннер: планирование, организация, регулирование, контроль и учет. Иначе вы никакого дела просто не сможете организовать.

А на железнодорожном транспорте планирование – это вообще основа перевозочной работы. Также нужно принимать во внимание и то, что подходы, характерные для небольших хозяйственных систем, не срабатывают в гораздо более крупных и сложных, и наоборот.

Сегодня мы сплошь и рядом слышим, как руководители компаний говорят: «Нам нужен Госплан, только, конечно, не полный аналог советского, а рыночный». И это естественно, ведь любой мало-мальски значительный инвестиционный проект всегда сталкивается с необходимостью увязки решений между очень многими хозяйствующими и государственными субъектами (например, порт, железная дорога, город, промышленные предприятия и т. д.). Смешно, но у нас сегодня нет даже единых методических указаний о порядке разработки перспективных планов и каждый городит их сам по своему разумению. А в США, Европе, Китае – везде есть долгосрочное планирование на 20 и 30 лет. Они воспользовались тем, что мы многие годы делали, а сейчас забросили.

Продолжение следует.



Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА "МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ 2017"				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
Производители железнодорожной продукции и услуг				1 - 4
Россия / Московская область	Коломна	ООО "Завод Цилиндровых Крышек"	+7 (925) 554-23-08, +7 (495) 208-07-50, +7 (496) 613-65-91	1
Россия	Москва	ООО "ПП Дизельмаш"	+7 (951) 111-64-04, +7 (495) 220-59-19, +7 (495) 208-07-50	1
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	2 - 3
Россия / Нурганская область	Шадринск	ОАО "Шадринский автоагрегатный завод"	+7 (35253) 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77	4
Россия	Москва	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	+7 (495) 411-60-04, +7 (495) 657-99-56	4
XI МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2013"				5
Россия	Москва	Выставка "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-4412	
Подвижной состав, запчасти, ремонт				6 - 10
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	6 - 7
Казахстан	Экибастуз	ТОО "Экибастузский завод электрических машин"	+7 (7187) 75-50-90, 75-50-52, 75-51-74, 75-50-88	8
Россия / Красноярский край	Красноярск	ЗАО "Енисей Локомотив Гарант"	+7 (391) 2757-111	9
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Ремэлектро"	+7 (343) 226-04-10, +7 (343) 226-07-98	9
Россия	Санкт-Петербург	ООО "Единая Промышленная Компания"	+7 (812) 966-90-04	10
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	+7 (34369) 4-99-62, +7-912-656-21-36	10
Материалы и оборудование для ВСР				10 - 11
Россия / Московская область	Королёв	ООО "Компания Легион"	+7 (498) 602-92-14, 8-916-905-97-49	10
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "ПроектСнаб"	+7 (3435) 41-69-55, 41-25-69	11
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27	11
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ЛСКЗЗ"	+7 (920) 900-96-95, +7 (920) 628-04-09	11
16-я КАСПИЙСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА"				12
Азербайджан	Баку	Iteca Caspian LLC (Баку)	+994 12 4041000	
Справочная информация				13 - 48
IV МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ И ВЫСТАВКА ЭКСПОСИТИТРАНС. ПОСТ-РЕЛИЗ				13 - 14
Россия	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	+7 (495) 988-18-00, +7 (495) 988-28-01	
ЧЕТВЕРТАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА EXPO-RUSSIA SERBIA 2017. ЧЕТВЕРТЫЙ БЕЛГРАДСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ				15
Россия	Москва	ОАО "Зарубеж-Экспо"	+7 (495) 721-32-36, +7 (495) 637-50-79, +7 (495) 637-36-33	
СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ: РЫНОК, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА, ЧАСТНАЯ ТЯГА				16 - 25
ПЕРСПЕКТИВЫ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОВ В РОССИИ В 2017 ГОДУ				26 - 27
ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ГРУЗОВ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО НА АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА В ПЕРИОД С 2010 ПО 2015 Г.				28
РЕЗУЛЬТАТЫ РАСЧЕТОВ ПОСЛЕДСТВИЙ РАЗВИТИЯ ЧАСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ НА СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ				29
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
КАК НЕ УГРОБИТЬ ЛОКОМОТИВ ЭКОНОМИКИ				30 - 33
ПРИМЕНЕНИЕ КРУПНЫХ НАКОПИТЕЛЕЙ ЭНЕРГИИ ПОЗВОЛИТ ОАО «РЖД» СУЩЕСТВЕННО СОКРАТИТЬ ЗАТРАТЫ НА ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЮ				34 - 35
РЕМОНТОМ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ДОЛЖНЫ ЗАНИМАТЬСЯ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ПО КОНТРАКТУ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА				36
СОСТОЯЛАСЬ II ЦЕРЕМОНИЯ ВРУЧЕНИЯ ПРЕМИИ В ОБЛАСТИ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ «ГЕРОИ НАШЕГО ВРЕМЕНИ»				37
«ЖЕЛДОРРЕММАШ» И «ТМХ-СЕРВИС» ПОДПИСАЛИ НОВЫЕ КОЛЛЕКТИВНЫЕ ДОГОВОРЫ				38
Россия	Москва	УК ООО "Локомотивные технологии"	+7 (499) 638 2298, +7 910 430 23 86	
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ				39 - 44
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
СОДЕРЖАНИЕ / ПРАЙС-ЛИСТ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				45 - 48
Россия	Москва	Редакция Железнодорожного журнала "ДЕПО"	+7 (495) 765-73-16	
МЕТАЛЛУРГИЯ.РОССИЯ'2017, ТРУБЫ.РОССИЯ'2017				3-я сторона обл.
23-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОЭКСПО'2017				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	

**РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ**

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

Образец заполнения строчной рекламы:

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

Размеры модулей в мм:

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

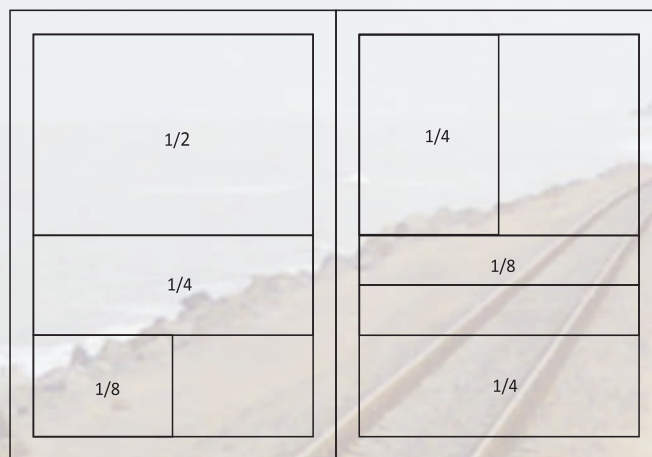
1/8 полосы - 88x59, либо 180x28
1/4 полосы 88x122, либо 180x59
1/2 полосы - 180x122
1 полоса - 180x250

Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.

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

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

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

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

При единовременной предоплате 2-х публикаций	СНИДНА 5% СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ подробнее на стр. 48
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
33'360	12 перс. рассылок	1 год еженедельных рассылок + 1 год в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
114'048	24 перс. рассылки	
161'568	36 перс. рассылок	
202'752	48 перс. рассылок	

СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ**скидки и подарки КРУГЛЫЙ ГОД!**

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

Мы предлагаем:

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

БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка

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

При единовременной предоплате 3-х публикаций скидка 10%

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

При единовременной предоплате 5-и публикаций скидка 15%

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

При единовременной предоплате 10-и публикаций скидка 20%

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

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров!


За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

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





05-08 ИЮНЯ
МОСКВА
РОССИЯ **2017**

Место проведения:
 **ЭКСПОЦЕНТР**
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВЫСТАВКИ И КОНГРЕССЫ
МОСКВА

ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий, материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий, процессов и металлопродукции

NI
в мире



При поддержке
The Bright World of Metals

www.metallurgy-russia.ru
www.litmash-russia.ru

Металл-Экспо
Тел.: +7 (495) 734-99-66

Messe Düsseldorf GmbH
Тел.: +49 (0) 2 11/45 60-77 93



14-17 ноября 2017

Москва, ВДНХ, павильон 75

23-я
Международная
промышленная
выставка



Поддержка:



Организатор:



Металл Экспо'2017

www.metal-expo.ru

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



Металлопродукция и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2017



Оборудование и технологии
для металлургии и металлообработки
МеталлургМаш'2017



Транспортные и логистические услуги
для предприятий ГК
МеталлТрансЛогистик'2017

Генеральный
информационный партнер:



Ежегодный
выставочный
аудит с 2006 г.

