

ДЕПО

9 (94) 2018

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

октябрь

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 6

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 8 - 12

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 14 - 15

Справочная информация

стр. 1, 16 - 40



Содержание номера

стр. 1

- ХАРП представит инновационную продукцию на выставке **SIBIE 2018** в Китае

стр. 16

- «ЛокоТех» внедрит интеллектуальную систему управления ремонтами

стр. 17

- ОАО «РЖД», «Сименс АГ» и Группа «Синара» подписали соглашение о расширении парка высокоскоростных поездов

стр. 18

- «ЛокоТех-Сигнал» и «Сименс» планируют организовать Центр компетенций в Москве

стр. 19

- Ростовский-на-Дону ЭРЗ в I полугодии увеличил производство на 40%

стр. 20

- ИПЕМ мониторинг состояния промышленности август 2018

стр. 21 - 25

- InnoTrans 2018: Чей локомотив «умнее»?

стр. 26

- «ЛокоТех» и ÖBB-Technische Services-GmbH подписали соглашение о сотрудничестве по обслуживанию локомотивов Австрийских железных дорог

стр. 27

Участники Подкомитета по пассажирскому, моторвагонному, скоростному и высокоскоростному подвижному составу НП «ОПЖТ» обсудили перспективы применения аккумуляторов электроэнергии в пассажирском транспорте

стр. 28 - 29

- Круглый стол предприятий НП «ОПЖТ» по вопросам развития отечественного путевого машиностроения состоялся в Калуге (стр. 30 - 32) локомотивов Австрийских железных дорог

стр. 27

- Железные дорожники о себе и реформах

стр. 32 - 37

- Расценки на размещение рекламы

стр. 38 - 40



16+



БИЗНЕС-МИССИЯ РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ
В РЕСПУБЛИКУ АРМЕНИЯ

**8-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА**

EXPO-RUSSIA ARMENIA 2018

6-Й ЕРЕВАНСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

РЕСПУБЛИКА АРМЕНИЯ,
ЕРЕВАН, ЕРЕВАН-ЭХРО

17-19 ОКТЯБРЯ

ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ:

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

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА



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



**2-Й РОССИЙСКО-ГРУЗИНСКИЙ
БИЗНЕС-ФОРУМ**

22-23 октября 2018

Тбилиси, Грузия



Организатор: ОАО «Зарубеж-Экспо»

Москва, ул. Пречистенка, 10 | +7 (495) 721-32-36

info@zarubezhexpo.ru | www.zarubezhexpo.ru

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
8-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА EXPO-RUSSIA ARMENIA 2018				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ОАО «Зарубеж-Экспо»	+7 (495) 721-32-36, +7 (495) 637-50-79, +7 (495) 637-36-33	
СОДЕРЖАНИЕ				1
Россия	Москва	Редакция Железнодорожного журнала "ДЕПО"	+7 (495) 765-73-16	
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 6
Республика Беларусь	Минск	Группа компаний: ООО "Завод систем охлаждения" и ООО "Радиаторный завод"	+7 (499) 963-53-52, +375 (17) 362-91-91, +375 (17) 366-37-37	2
Россия / Калужская область	Калуга	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900, 926-800, 926-700	3
Россия / Нурганская область	Шадринск	ОАО "Шадринский автоагрегатный завод"	+7 (35253) 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77	3
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГН Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	4 - 5
Россия / Томская область	Томск	ООО "НПК "ТомИндуктор"	+7 (3822) 231-251	6
Россия / Свердловская область	Арамилы	ООО "МетаКом"	+7 (343) 38-22-789, +7-9222-922-140	6
8-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА EXPO-RUSSIA ARMENIA 2018				7
Россия	Москва	ОАО «Зарубеж-Экспо»	+7 (495) 721-32-36, +7 (495) 637-50-79, +7 (495) 637-36-33	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				8 - 12
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	8 - 9
Казахстан	Экибастуз	ТОО "Экибастузский завод электрических машин"	+7 (7187) 75-50-90, 75-50-52, 75-51-74, 75-50-88	10
Россия / Красноярский край	Красноярск	АО "КрЗВРЗ"	+7 (3912) 21-33-06	11
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "Реон-Техно"	+7 (8352) 24-24-40/41/42/43/44/45	11
Россия / Свердловская область	Нижний Тагил	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	+7 (3435) 46-36-73, +7 906 80 20 383	12
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	+7 (34369) 4-99-62, +7-912-656-21-36	12
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭлТехПрод"	+7 (8352) 54-00-80, 29-44-00/01/02	12
24-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ И ТЕХНОЛОГИЙ TRANSRUSSIA/TRANSLOGISTICA				13
Россия	Москва	ИТЕ Москва	+7 (499) 750-08-28, +7 (499) 750-08-30	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСР				14 - 15
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПромТрансКомплект"	+7 (800) 505-51-30, +7 (812) 622-04-50, +7 (812) 449-76-05	14
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64, +7 (916) 518-47-88	14
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "ЛитСтройКом" (ООО "ЛСК")	+7 (930) 220-03-06	15
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ЛСКЗЗ"	+7 (920) 900-96-95, +7 (920) 628-04-09	15
24-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ И ТЕХНОЛОГИЙ TRANSRUSSIA/TRANSLOGISTICA				17
Россия	Москва	ИТЕ Москва	+7 (499) 750-08-28, +7 (499) 750-08-30	
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 16 - 40
ХАРП ПРЕДСТАВИТ ИННОВАЦИОННУЮ ПРОДУКЦИЮ НА ВЫСТАВКЕ CIBIE 2018 В КИТАЕ				16
Украина	Харьков	АО "Харьковский подшипниковый завод" (ХАРП)	+38 (050) 302-24-40	
«ЛОКОТЕХ» ВНЕДРИТ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНУЮ СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ РЕМОНТАМИ				17
Россия	Москва	ООО "ЛокоТех"	+7 (499) 638-22-98	
ОАО «РЖД», «СИМЕНС АГ» И ГРУППА «СИНАРА» ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О РАСШИРЕНИИ ПАРКА ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ				18
«ЛОКОТЕХ-СИГНАЛ» И «СИМЕНС» ПЛАНИРУЮТ ОРГАНИЗОВАТЬ ЦЕНТР КОМПЕТЕНЦИЙ В МОСКВЕ				19
Россия	Москва	ООО "Сименс"	+7 (495) 737-16-25	
Ростовский-на-Дону ЭРЗ в I полугодии увеличил производство на 40%				20
Россия	Москва	ООО "ЛокоТех"	+7 (499) 638-22-98	
ИПЕМ МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ АВГУСТ 2018				21 - 25
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
InnoTrans 2018: Чей локомотив «умнее»?				26
Россия	Москва	2050.DIGITAL	+7 (499) 277-29-22	
«ЛОКОТЕХ» И ÖBB-TECHNISCHE SERVICES-GMBH ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ЛОКОМОТИВОВ АВСТРИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ				27
Россия	Москва	ООО "ЛокоТех"	+7 (499) 638-22-98	
Участники Подкомитета по пассажирскому, моторвагонному, скоростному и высокоскоростному подвижному составу НП «ОПЖТ» обсудили перспективы применения аккумуляторов электроэнергии в пассажирском транспорте				28 - 29
Круглый стол предприятий НП «ОПЖТ» по вопросам развития отечественного путевого машиностроения состоялся в Калуге				30 - 32
Россия	Москва	НП "ОПЖТ"	+7 (499) 262-5692	
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ				32 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 40
Россия	Москва	Редакция Железнодорожного журнала "ДЕПО"	+7 (495) 765-73-16	
ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2018 - XII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ РОССИИ»				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ООО «Бизнес Диалог»	+7 (495) 988-28-01	
24-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2018				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО «Металл-Экспо»	+7 (495) 734-99-66	



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

**Дорогие друзья!
Сердечно поздравляем вас с Днем Железнодорожника!
Пусть все пути и стрелки ведут в правильном направлении!**

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

Маневровых и магистральных тепловозов

Карьерной техники

Дизель-генераторных установок

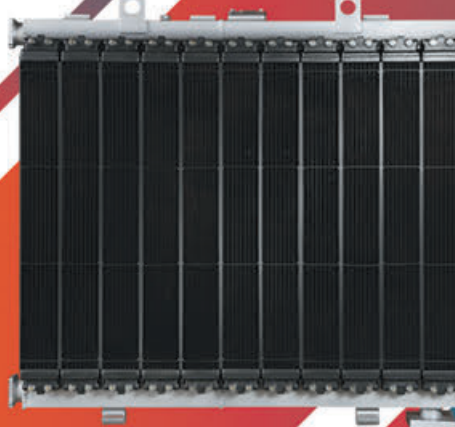
Компрессорных станций

Трансформаторов переменного тока в тяговых установках

● Секции радиатора



● Блоки охлаждения



● Радиаторы для карьерных
самосвалов БЕЛАЗ



Почтовый адрес:

220075, г. Минск, а/я 438

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

crm@radsystem.ru

www.radsystem.ru

УНП 808001218





Ремонт Путевых Машин

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

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

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

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



УГМК



АО "ШААЗ"



www.shaaz.biz

АО "ШАДРИНСКИЙ АВТОАГРЕГАТНЫЙ ЗАВОД"

ТЕПЛОВОЗНЫЕ СЕКЦИИ

ДЛЯ СИСТЕМ ОХЛАЖДЕНИЯ ТЕПЛОВОЗОВ
от завода изготовителя

Новое!!!
предлагается

7317.000-01Ш

7317.100-01Ш

7317.200-01Ш

P62.240.000-01Ш

P62.131.000-01Ш

ДГ36.000-01Ш

СПЛАВ НАДЕЖНОСТИ И УСПЕХА!

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

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

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

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

ГК МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"



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

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

Железнодорожные запчасти

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

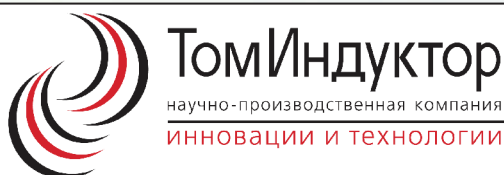
ГРУППА КОМПАНИЙ "МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"
ОТДЕЛ СБЫТА

ТЕЛ.: +7 (341) 257-09-80, ДОБ. 103

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

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

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



ТомИндуктор
 научно-производственная компания
 ИННОВАЦИИ И ТЕХНОЛОГИИ

Разработка и производство индукционного нагревательного оборудования

Производим оборудование для:

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

+ Гарантия 24 месяца
 + Сервис и тех. поддержка
 + Ремонт установок УИН
 + Разработка по тех. заданию заказчика
г. Томск, пр. Кирова, 58, стр. 7
+7 (3822) 231-251 info@tominductor.ru
www.tominductor.ru

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

МК Штампованные изделия из металла

Компания "МЕТАКОМ" специализируется на производстве штампованных изделий из металла. Наше предприятие работает на рынке металлообработки более 17 лет.

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

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

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

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Торцевой крепежный элемент для деревянных шпал ЗШ-1 ЦПЗ1ТУ	шт	9,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789, +7 9222-922-140
Скоба шпальная S-образная	шт	10,5	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789, +7 9222-922-140
Шайба-скоба плоская ЦП-138 элемент рельсовых скреплений под болт закладной М22*175	шт	8,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789, +7 9222-922-140
Скоба прижимная для скрепления ЖБР 65, ТУ ЦП 369 ТУ-3	шт	19,5	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789, +7 9222-922-140





8-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА

EXPO—RUSSIA ARMENIA 2018

6-Й ЕРЕВАНСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

ПРИГЛАШЕНИЕ

АРМЕНИЯ, ЕРЕВАН, «ЕРЕВАН EXPO»

УЛ. А.АКОПЯНА, Д. 3

17–19 ОКТЯБРЯ

ОРГАНИЗАТОРЫ: ОАО «Зарубеж-Экспо», Россия
Концерн «Мульти Групп», Армения

СООРГАНИЗАТОР:
Международная Ассоциация Фондов Мира

ПАТРОНАЖ: Торгово-промышленная палата РФ

ПОДДЕРЖКА: официальные и деловые круги
Республики Армения и Российской Федерации

В РАМКАХ ВЫСТАВКИ СОСТОЯТСЯ:

ЕРЕВАНСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ
тематические круглые столы,
биржа контактов

Авант



КОМПАНИЯ АВАНТ ПРЕДЛАГАЕТ:

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

ООО Авант

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

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

E-mail: avant-torg@bk.ru

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



ОО «ЭКИБАСТУЗСКИЙ ЗАВОД ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ МАШИН»



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

Почтовый адрес: 141206, Республика Казахстан, Павлодарская обл., г.Экибастуз, ул. Кунаева, 17
 тел/факс: +7(7187) 76-60-90, 76-60-62, 76-61-74, 76-60-88 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.



АО «Красноярский ЭВРЗ»

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

Качественный ремонт



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

Поставка

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

Изготовление

- ЖБИ, металлоконструкций, а так же ремонт электродвигателей



**РЕОН
ТЕХНО**



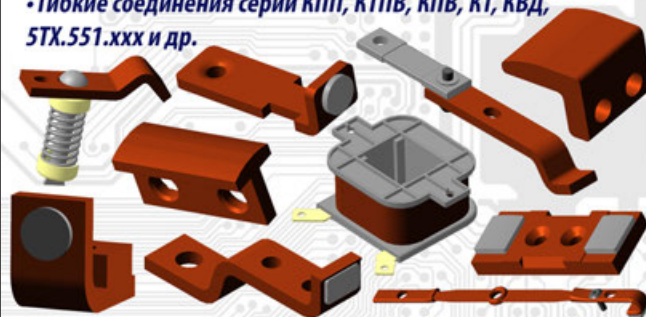
428020, Чувашская Республика, г. Чебоксары, Базовый проезд, 9 «В»
Телефон (8352) 24-24-40, -41, -42. E-mail: manager@reon.ru. Сайт reon.ru

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

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

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

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



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

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

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



Вагонремсбыт



Реализация готовых полувагонов и цистерн

КОМПЛЕКСНЫЕ ПОСТАВКИ ЗАПЧАСТЕЙ К ГРУЗОВЫМ ПОЛУВАГОНАМ И ЦИСТЕРНАМ

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

622002

ООО «ВАГОНРЕМСБЫТ». 622002, Свердловская область, г. Нижний Тагил, ул. Фрунзе, д. 56, оф. 32
 +7 (3435) 46-36-73, +7 906 80 20 383, +7 (950) 206-36-73, vrs66@mail.ru | http://uvz-nt.ru/

Наименование	Компания	Телефон
Автосцепка СА-3 106.01.000-05сб	Автосцепка 518.01.000-8	ООО «ВАГОНРЕМСБЫТ» 8(3435) 463-673
Тяговый хомут 106.00.001-2	Тяговый хомут 518.00.002-6	ООО «ВАГОНРЕМСБЫТ» 8(950)20 636 73
Аппарат поглощающий Ш-2-В-90, ТО	Аппарат поглощающий ПМКП-110	ООО «ВАГОНРЕМСБЫТ» vrs66@mail.ru
Колесная пара РУ1Ш-957-Г 100.10.000-12сб	Колесная пара СОНК	ООО «ВАГОНРЕМСБЫТ» uvz-nt.ru
Ось РУ-1 чистовая, черновая 100.10.049-0	Рама боковая 100.00.020-4сб	ООО «ВАГОНРЕМСБЫТ» 8(3435) 463-673
Тележка 2-х осная с авторежимом 18-100	Тележка 3-х осная мод. 18-522	ООО «ВАГОНРЕМСБЫТ» 8(950)20 636 73
Аппарат поглощающий АПЭ-95-УВЗ, Т2	Аппарат поглощающий РТ-120	ООО «ВАГОНРЕМСБЫТ» vrs66@mail.ru
Резервуар воздушный Р7-78	Балка шкворневая 522.00.003-0	ООО «ВАГОНРЕМСБЫТ» uvz-nt.ru
Планка фрикционная М1698.02.001	Крышка крепительная 100.10.002-4	ООО «ВАГОНРЕМСБЫТ» 8(3435) 463-673
Балка наддрессорная 100.00.010-4сб	Кольцо лабиринтное 100.10.007-0	ООО «ВАГОНРЕМСБЫТ» 8(950)20 636 73



Железные дороги Урала

Продаем тепловозы.

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

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

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

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



ЭлТехПрод

www.eltehprod.ru koont@ya.ru +7 (8352)294402

Запасные части электрических аппаратов



ООО «ЭлТехПрод» предлагает запасные части электрических аппаратов тяговых и подвижных составов:

- контакты к контакторам серии 5ТХ.551.ХХХ, 5ТН.551.ХХХ, 5ТД.551.ХХХ, 5ТЛ.551.ХХХ, 5ТР.551.ХХХ, 8ТН.551.ХХХ, 3Б-ОХХХХ, Т509.ХХ.ХХ.ХХСБ, Т93.ХХ.ХХ.ХХХ, 8ТР.568.ХХХ. Вместо «Х» в номерах чертежей контактов могут быть любые цифры.
- катушки электрических аппаратов: катушки реле, катушки контакторов, вентилей электропневматических.
- гибкие соединения (шунты) контакторов, реверсоров, кулачковых контроллеров и многое другое.

на сайте www.eltehprod.ru koont@ya.ru +7 (8352) 294-402; 540-080. Имеем широкую дилерскую сеть.



TransRussia

Самая крупная в России выставка
транспортно-логистических
услуг и технологий

**Предложите
свои услуги широкой
целевой аудитории**

Авто-
мобильные
перевозки



Морские
перевозки



Забронируйте стенд
transrussia.ru



Авиа-
перевозки



Железно-
дорожные
перевозки



IT-решения



15–17 апреля 2019

Москва, Крокус Экспо
Павильон 1

**ПромТрансКомплект**

Общество с ограниченной ответственностью

8 (812) 622 04 50

ВНИМАНИЕ!Собственники ж/д путей, строительные
и торговые компании**ПУТЕВЫЕ РЕЛЬСОВЫЕ УПОРЫ****85 000 руб за комплект**(стойки, отбойный брус, накладки Р65,
болты М27 в сборе, знак Тупиковый упор)
(цена с НДС)

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

УЗНАТЬ БОЛЕЕ ПОДРОБНУЮ ИНФОРМАЦИЮ
И ЗАКАЗАТЬ ТУПИКОВЫЙ УПОР:8 (812) 622 04 50 / 8 (911) 970 92 24 Viber / Whatsapp
197110, г. Санкт-Петербург, Левашовский пр-т,
дом 12, оф. 501 / kontrrels@gmail.com**ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ**Осуществляет комплектацию
объектов метростроения,
железных дорог и автомобильных
тоннелей материалами верхнего
строения пути.Для метрополитенов готовы поставить
концевые отводы, противоугоны
контактного рельса, прокладки узла
крепления контактного рельса, болты
для изостыков М27х180 и М24х160,
клеммы КДП-М, КДП-С, скобы
контактного рельса, изоляторы,
накладки стыковые контактного рельса,
кронштейны, фонари сигнальные
тупиковые, таблички эмалированные
для сбужбы пути и СЦБ и многое другое...

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

Тел: +7 (496) 531-75-15,

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

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

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

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



ООО ЛитСтройКом (ООО ЛСК)

930-220-03-06

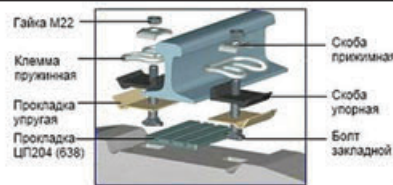
www.lsk52.ru, info@lsk52.ru, ooolsk52@mail.ru

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

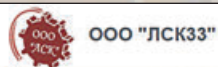
Наша фирма делает профессиональное восстановление резервных и бу материалов, как под заказ из наличия, так и из ваших материалов (материалов верхнего строения железнодорожного пути ВСП и любых других изделий).



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



Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС руб.	Компания	Телефон
Уголок изолирующий арс	шт	10	ООО ЛСК	+7(930)220-03-06
Клемма арс	шт	85	ООО ЛСК	+7(930)220-03-06
Монорегулятор Арс	шт	46	ООО ЛитСтройКом	+7(930)220-03-06
Прокладна ЦП204 арс	шт	43	ООО ЛСК	+7(930)220-03-06
Скрепление арс	комплект/шпалу	680	ООО ЛСК	+7(930)220-03-06
Скрепление жбр	комплект/шпалу	940	ООО ЛитСтройКом	+7(930)220-03-06
Клемма жбр	шт	74	ООО ЛитСтройКом	+7(930)220-03-06
Упор боковой полимер	шт	58	ООО ЛСК	+7(930)220-03-06
Прокладна ЦП638	шт	43	ООО ЛитСтройКом	+7(930)220-03-06
Прокладна ОПЗ66	шт	36	ООО ЛитСтройКом	+7(930)220-03-06



ООО "ЛСКЗЗ"

ООО "ЛСКЗЗ" 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, ooolsk@bk.ru |http://lsk33.ru/

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

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

Закупаем любые материалы ВСП!

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

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

**Бесплатная регистрация
в железнодорожном каталоге!**

+7 (495) 765-73-16

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



ХАРП ПРЕДСТАВИТ ИННОВАЦИОННУЮ ПРОДУКЦИЮ НА ВЫСТАВКЕ CIBIE 2018 В КИТАЕ

Харьковский подшипниковый завод (ХАРП) презентует лучшие образцы подшипников на крупнейшей международной выставке «China International Bearing Industry Exhibition 2018» (CIBIE 2018), которая состоится в Шанхае 19-22 сентября 2018 года.

ХАРП продемонстрирует надежные, необслуживаемые и износостойчивые модели подшипников и узлов, предназначенных для различных отраслей промышленности и аграрного сектора.

Экспозиция будет включать в себя как стандартную продукцию предприятия – шариковые и роликовые подшипники для общего машиностроения HARP и автомобильной отрасли HARP AUTO с повышенным сроком службы, так и образцы инновационных подшипниковых узлов закрытого типа для железнодорожного транспорта

с увеличенным межремонтным пробегом 8 лет или 800 000 км – TBU HARP 1520, CRU Duplex, CRB HARP. Премьерой на выставке станет подшипник европейского типа WJ/WJP с параметрами 130x240 мм, рассчитанный на грузовые и пассажирские вагоны «пространства 1435».

В числе экспонентов ХАРП также линейки корпусных подшипников UC (YAR), ES (YET), EX (YEL) с уплотнениями нового поколения и узлов на базе данных подшипников, подшипники HARP AGRO со сверхгерметичными уплотнениями X-SHIELD и необслуживаемые ступичные подшипниковые узлы HARP AGRO UNIT.

Среди участников мероприятия – крупнейшие игроки подшипникового рынка: производители, дистрибьюторы, международные дилерские сети. Таким образом, участие ХАРП в круп-

нейшей выставке Азиатско-Тихоокеанского региона позволит харьковскому предприятию увеличить экспортный потенциал и запустить новые инвестиционные проекты, открыв возможности для развития и укрепления деловых связей с китайскими партнерами.

Приглашаем посетить стенд ХАРП на CIBIE 2018: № E236

Подшипники HARP – проверенные решения для Вас!

Харьковский подшипниковый завод (ХАРП) – ведущее в СНГ предприятие по производству подшипников и подшипниковых узлов для предприятий сельскохозяйственного машиностроения, железнодорожной отрасли, транспортного машиностроения и автомобильной промышленности. Продукция завода поставляется более чем в 20 стран мира через официального дистрибьютора ХАРП – «УПЭК ТРЕЙДИНГ» и сеть дилеров СНГ, Ближнего Востока и Восточной Европы.

China International Bearing Industry Exhibition проходит с 1990 г. с периодичностью один раз в два года. На территории площадью в 55000 кв.м. более 1000 компаний со всего мира представляют свою продукцию 60000 посетителям и покупателям из 50 стран. Организатор выставки – Китайская ассоциация подшипниковой промышленности (CBIA).

ЛокоТех // «ЛОКОТЕХ» ВНЕДРИТ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНУЮ СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ РЕМОНТАМИ

В рамках международной железнодорожной выставки InnoTrans 2018 Группа компаний «ЛокоТех» и Clover Group анонсировали начало внедрения SmartMaintenance («Цифровая диспетчерская») для перехода на управление ремонтами тягового подвижного состава с помощью технологий искусственного интеллекта.



«Мы планируем запустить решение в ноябре 2018 года на Восточном полигоне, в частности, в сервисном локомотивном депо Вихоревка. По завершению проекта уже можно будет говорить о конкретных экономических показателях. Внедрить систему рассчитываем до конца января 2019 года», - отметил председатель совета директоров «ЛокоТех» Алексей Белинский.

В основе SmartMaintenance лежат данные по реальному и прогнозному техническому состоянию оборудования, полученные из системы «Умный локомотив». Напомним, что она запущена в «ЛокоТех» с 2016 года и в настоящее время действует на 6400 секциях локомотивов в 40 сервисных локомотивных депо. Решение позволяет анализировать 23 вида оборудования локомотивов и находит более 60 видов сбоев в работе оборудования. Время на диагностику локомотива в системе сократилось с 2 часов до 5 минут.

SmartMaintenance автоматически оценивает и прогнозирует техническое состояние узлов и агрегатов локомотива, предлагает наиболее оптимальное решение по времени и объему сервиса. Данное решение трансформирует привычные подходы к техническому обслуживанию и ремонту (ТОиР), позволяя управлять процессом в режиме реального времени по состоянию.

«Руководителю для эффективного управления компанией необходимо видеть техническое состояние всего парка оборудования, ранжировать его с точки зрения риска. Поскольку оборудование изнашивается, им нужно правильно управлять и планировать ремонты. SmartMaintenance решает эти задачи автоматически с помощью искусственного интеллекта – это логическое продолжение системы «Умный локомотив», которое трансформирует привычное ведение ремонтов в режим ремонтов по состоянию», — отметил генеральный директор Clover Group Денис Насимов.

В период внедрения запланированы изменения в бизнес-процессах сервисной компании: интеграция с уже существующей ИТ-архитектурой, обновление должностных инструкций, обучение персонала. SmartMaintenance будет интегрировано с ERP-системой для автоматического формирования плана ремонтных работ для парка техники.

InnoTrans — крупнейшая в мире железнодорожная выставка-ярмарка транспортной техники и транспортных систем. Проводится раз в два года в выставочном комплексе Messe Berlin в Берлине. В этом году выставка проводится 18-21 сентября. Участники выставки – мировые корпорации, лидеры в области железнодорожного транспорта, крупнейшие операторы и

производители подвижного состава.

Первая выставка состоялась в 1996 году и с тех пор получила статус наиболее авторитетной коммуникационной площадки для руководителей железнодорожных компаний и специалистов отрасли.

«ЛокоТех» традиционно принимает участие в программе InnoTrans.

ООО «ЛокоТех» 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 «ЛокоТех-Сервис», АО «Желдорремаш», ООО «ЛокоТех-Лизинг», ООО «Торговый дом ЛокоТех», ООО «ЛокоТех-Промсервис» и другие.

Производственную базу составляют 10 локомотиворемонтных заводов и около 90 сервисных депо по всей России.

Консолидированная выручка «ЛокоТех» по РСБУ в 2017 году увеличилась на 14% до 105,2 млрд руб. по сравнению с показателем за 2016 год.

CLOVER GROUP – российский разработчик решений интеллектуального анализа данных с применением технологий искусственного интеллекта и нейросетей, аналитики Big Data для промышленных предприятий.

Компания сотрудничает с крупнейшими предприятиями России, СНГ, Европы, Ближнего Востока и Азии в области применения прогнозной аналитики, а также ведущими научными и образовательными учреждениями, специализирующимися на исследованиях в областях энергетики машиностроения, нефти и газа, металлообработки, точных наук.

Дополнительная информация:

Пресс-служба ООО «ЛокоТех»

E-mail: press@locotech.ru

Телефон: +7 (499) 638-22-98

(доб. 99854)

SIEMENS ОАО «РЖД», КОМПАНИЯ «СИМЕНС АГ» И АО «ГРУППА «СИНАРА» ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О РАСШИРЕНИИ ПАРКА ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ

В рамках выставки «Иннотранс-2018», которая проходит в Берлине с 18 по 21 сентября, ОАО «Российские железные дороги», АО «Группа «Синара», компании «Сименс АГ» и «Сименс Мобилити» подписали соглашение о расширении парка высокоскоростных поездов холдинга «РЖД».

Подписи под документом поставили Генеральный директор, Председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, Член Правления компании «Сименс АГ» Роланд Буш, Главный исполнительный директор «Сименс Мобилити» Забрина Суссан и Вице-президент АО «Группа Синара» Евгений Гриценко.



Согласно документу ОАО «РЖД» и ООО «Уральские локомотивы» (совместное предприятие Группы «Синара» и компании «Сименс АГ») до 31 марта 2019 года готовят документы о подписании договора на поставку 11 высокоскоростных электропоездов (в конструкции аналогичной поезду «Сапсан») и 27 новых пассажирских вагонов. Они смогут быть интегрированы в 16 имеющихся у ОАО «РЖД» высокоскоростных поездов «Сапсан» для формирования 11-вагонных поездов. Также планируется подписание дополнительного соглашения на техническое обслуживание и ремонт данного подвижного состава как продолжение текущего сервисного договора между «Сименс АГ» и ОАО «РЖД».

Стороны намерены рассмотреть возможность лицензионного изготовления новых электропоездов и вагонов в России для их эксплуатации на маршрутах пассажирских



перевозок на железных дорогах с шириной колеи 1520 мм. Новые поезда дополняют существующий парк «Сапсанов» на направлении «Санкт-Петербург–Москва», «Москва–Нижний Новгород» с целью увеличения количества предложенных мест пассажирам.

«Мы рады тому, что сделали еще один важный шаг к расширению сотрудничества с РЖД. Поставив новую партию высокоскоростных поездов, мы будем способствовать развитию регионов страны и сможем удовлетворить спрос на растущее число пассажиров», - заявил Роланд Буш.

В настоящее время в России эксплуатируется 16 высокоскоростных поездов «Сапсан» в 10-ти вагонном исполнении. Они курсируют на маршрутах «Москва–Санкт-Петербург» и «Санкт-Петербург–Нижний Новгород», со скоростью до 250 км/ч. Поезда разработаны с учетом возможности их эксплуатации в экстремальных погодных условиях, в том числе температурных (от -40 С до +40 С), и демонстрируют высочайший уровень надежности, точности и бесперебойной работы. Сегодня поезда «Сапсан» курсируют также сдвоенными составами, что позволяет обеспечить постоянно растущий спрос на перевозку пассажиров, без увеличения числа пар поездов.

Контактная информация:

ООО «Сименс», пресс-офис

Кристина Невская, телефон: +7 (495) 737 1625

E-mail: Kristina.Nevskaya@siemens.com

Стоимость такого модуля всего

5000 руб.

звоните

(495) 765-73-16

SIEMENS «ЛОКОТЕХ-СИГНАЛ» И «СИМЕНС» ПЛАНИРУЮТ ОРГАНИЗОВАТЬ ЦЕНТР КОМПЕТЕНЦИЙ В МОСКВЕ

На выставке «Иннотранс-2018» в Берлине компании «Сименс Мобильность» и «ЛокоТех-Сигнал» подписали рамочный договор о сотрудничестве. Документ подписан в присутствии управляющего партнера по инновациям и цифровизации ООО «ЛокоТех-Сигнал» Алексея Белинского и Президента «Сименс» в России Дитриха Мёллера. Он является продолжением меморандума, подписанного ранее в Москве.

Компании намерены осуществлять долгосрочное взаимовыгодное стратегическое и научно-техническое сотрудничество в области адаптации и внедрения систем железнодорожной автоматики и телемеханики на пространстве колеи 1520. С этой целью стороны планируют организовать Центр Компетенций на базе «ЛокоТех-Сигнал» в Москве.



Планируется, что Центр будет заниматься разработкой и адаптацией систем безопасности и управления движением поездов (в том числе «беспилотного» управления). Предполагается, что в рамках заключенного договора для «ЛокоТех-Сигнал» будут предоставляться технические ком-

поненты и платформы, включая необходимое программное обеспечение и технологии.

«Подписанный сегодня документ является очередным важным шагом в сотрудничестве «Сименс» и нашего партнера в области разработки и внедрения инновационных цифровых систем управления и обеспечения безопасности движения городского и железнодорожного транспорта», - отметил представитель компании «Сименс Мобильность» Юрий Смагин.

«Технологическое партнерство с мировыми лидерами – важная часть нашей стратегии. Подписанный сегодня документ подтверждает нацеленность обоих партнеров на совместное развитие на рынке высоких технологий для железнодорожного транспорта», – прокомментировал управляющий партнер по инновациям и цифровизации «ЛокоТех-Сигнал» Алексей Белинский.

Контактная информация:

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



RAILWAYMARKET.RU -

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



ЛокоТех // РОСТОВСКИЙ-НА-ДОНУ ЭРЗ В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛ ПРОИЗВОДСТВО НА 40%

Ростовский-на-Дону электровозоремонтный завод (РЭРЗ, входит в Группу компаний «ЛокоТех») в I полугодии 2018 года увеличил производство на 40% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В рамках посещения Железнодорожного района, заместитель главы Администрации города по экономике Дмитрий Чернышов побывал на заводе и пообщался с руководством и коллективом предприятия.

На данный момент на заводе проходит масштабная модернизация производства. Так, РЭРЗ недавно получил новое оборудование для электромашинного производства - вакуумно-пропиточную установку стоимостью порядка 5,5 млн рублей. В целом в 2018 году в рамках инвестиционной программы на развитие завода планируется направить около 87 млн рублей, что в 2,5 раза больше по сравнению с прошлым годом.

Завод уделяет особое внимание и социальной сфере. Здесь трудится порядка 2 тысяч человек, из них 490 - это молодые специалисты. Среднемесячная зарплата в I квартале составила порядка 36 тысяч рублей. На мероприятия по охране труда в I полугодии 2018 года направлено около 22 млн рублей. На заводе проходят регулярные мероприятия по обучению руководителей, специалистов и кадров массовых профессий.

Дмитрий Чернышов отметил важность привлечения молодых кадров на производство и подчеркнул, что это поможет вывести предприятие на качественно новый уровень развития.

В ходе визита он провел встречу с коллективом завода и рассказал о развитии города.

- Благодаря Чемпионату мира и привлечению значительных объемов финансирования из областного и федерального бюджетов, за последние 5 лет нам удалось реализовать многое, - обратился к сотрудникам заместитель градоначальника по экономике. - Экономические показатели демонстрируют хорошую динамику. Например, индекс промышленного производства к аналогичному периоду 2017 года составил 128,6%. Но впереди еще много работы и мы ставим перед собой грандиозные планы.

Также заместитель градоначальника проинформировал собравшихся о том, что было сделано в городе по прось-

бе сотрудников завода на прошлой встрече в марте. Так, например, рассказал о планах по развитию «речных трамваев», о системе платных парковок и уже работающих в городе эвакуаторах. Дмитрий Чернышов отметил, что во многом благодаря жителям Железнодорожного района была начата реконструкция парка Собино, которую планируется завершить к декабрю текущего года.

Ростовский-на-Дону электровозоремонтный завод - одно из старейших российских предприятий железнодорожной отрасли. В настоящее время завод осуществляет средний и капитальный ремонт электровозов, ремонт линейного оборудования, а также выпускает продукцию механообрабатывающего производства.

Типы обслуживаемых локомотивов: ВЛ-80С, ВЛ-80Т, ЭП-10, ОПЭ-1, ОПЭ-1АМ. На заводе работает 11 цехов.

ООО «ЛокоТех» 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 «ЛокоТех-Сервис», АО «Желдорреммаш», ООО «ЛокоТех-Лизинг», ООО «Торговый дом ЛокоТех», ООО «ЛокоТех-Промсервис» и другие.

Производственную базу составляют 10 локомотиворемонтных заводов и около 90 сервисных депо по всей России.

Консолидированная выручка «ЛокоТех» по РСБУ в 2017 году увеличилась на 14% до 105,2 млрд руб. по сравнению с показателем за 2016 год.

Дополнительная информация:

Пресс-служба ООО «ЛокоТех»

E-mail: press@locotech.ru

Телефон: +7 (499) 638-22-98 (доб. 99854)



ИНДЕКСЫ ИПЕМ МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ АВГУСТ 2018

ИПЕМ-производство +1,0%

ИПЕМ-спрос +1,4%

Основные выводы

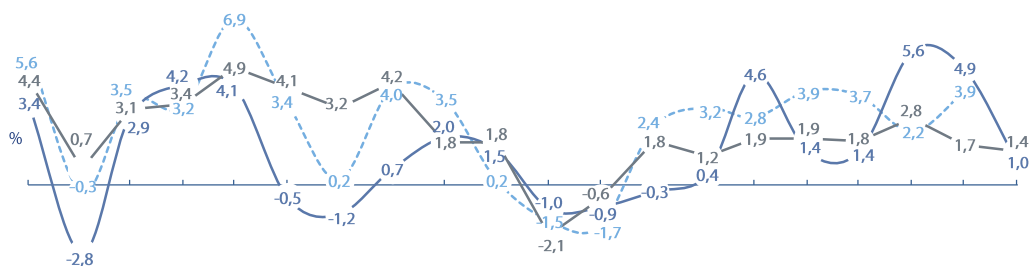
Итоги развития промышленности в августе 2018 года (к августу 2017 года):

- индекс ИПЕМ-производство **+1,0%** (+2,4% за период январь – август 2018 года)
- индекс ИПЕМ-спрос **+1,4%** (+1,8%)

Индекс ИПЕМ-спрос в отраслевом разрезе в августе 2018 года:

- Добывающие отрасли **+2,8%** (+2,2% за период январь – август 2018 года)
- Низкотехнологичные отрасли **-2,6%** (-0,4%)
- Среднетехнологичные отрасли **+1,9%** (+2,3%)
- Высокотехнологичные отрасли **-3,5%** (+2,0%)

Динамика индексов развития промышленности*



янв.17 фев.17 мар.17 апр.17 май.17 июн.17 июл.17 авг.17 сен.17 окт.17 ноя.17 дек.17 янв.18 фев.18 мар.18 апр.18 май.18 июн.18 июл.18 авг.18

- ИПИ, в % к соответствующему месяцу прошлого года
- ИПЕМ-производство, % к соответствующему месяцу прошлого года
- ИПЕМ-спрос, в % к соответствующему месяцу прошлого года

ИПЕМ-спрос: добывающие отрасли

Спрос в добывающих отраслях в августе 2018 года продемонстрировал прирост: **+2,8%** к августу 2017 года (+2,2% за период январь – август 2018 года)

Рост показателей в нефтяной отрасли произошел в рамках выравнивания баланса глобального спроса и предложения из-за резкого падения майской добычи в Венесуэле, после которого страны-участницы соглашения ОПЕК+ условились нарастить производство нефти на 1 млн барр. в день. При этом по итогам августа среднесуточная добыча нефти незначительно сократилась относительно октября 2016 года (11,247 млн барр. — базовый уровень отсчета в сделке ОПЕК+) и составила 11,21 млн барр. в день.

Основным фактором роста экспорта газа, помимо долгосрочного тренда на снижение европейской добычи, продолжает оставаться рост поставок в ЕС на фоне низкого уровня запасов газа в подземных хранилищах, обусловленного высоким потреблением, связанным с погодными условиями: низкие температуры во время предыдущего отопительного сезона, высокие в летний период, увеличившие расход на кондиционирование и повлекшие за собой снижение выработки электроэнергии на ГЭС. При этом продолжается рост цен на газ на фоне резкого роста стоимости квот на выбросы углекислого газа в ЕС (18 евро за тонну в 2018 году), а также удорожания нефти. На фоне роста цен на газ в ЕС увеличивается доля использования «зеленой» генерации: за первые 6 месяцев 2018 года потребление газа в производстве электроэнергии в ряде европейских стран сократилось: например, Германия, Испания, Франция и Италия суммарно снизили потребление газа в производстве электроэнергии на 9% к аналогичному периоду прошлого года, при этом доля выработки «зеленой» генерацией (с учетом ГЭС) увеличилась на 17%.

Динамика индекса спроса добывающих отраслей



* - прирост спроса в августе 2018 года к августу 2017 года

Добыча нефти в августе 2018 года выросла на **2,7%**, экспорт нефти увеличился на **3,5%** (см. слайд №8).

Добыча газа в августе 2018 года незначительно выросла на **0,4%** (см. слайд №9). Экспорт газа в дальнее зарубежье компанией «Газпром» вырос в августе 2018 года на **3,8%**.

Добыча угля в августе 2018 года выросла на **8,6%**, экспорт угля вырос на **5,3%** (см. слайд №10).

ИПЕМ-спрос: низкотехнологичные отрасли

Спрос на продукцию низкотехнологичных отраслей в августе продемонстрировал падение: **-2,6%** к августу 2017 года (**-0,4%** за период январь – август 2018 года)

При этом в июле 2018 года легкая и пищевая промышленность продемонстрировали положительную динамику: производство пищевых продуктов по данным Росстата за июль 2018 года выросло на **5,2%** к июлю 2017 года, легкая промышленность также росла: за июль 2018 года текстильное производство выросло на **7,6%** к аналогичному периоду прошлого года.

Динамика индекса спроса низкотехнологичных отраслей



В августе 2018 года состоялся запуск новых крупных производств:

- полиграфический комплекс в Московской области (инвестиции 300 млн руб.).

ИПЕМ-спрос: среднетехнологичные отрасли

В среднетехнологичных отраслях спрос продемонстрировал прирост: **+1,9%** к августу 2017 года (**+2,3%** за период январь – август 2018 года)

В августе 2018 года внутренний спрос на черные металлы вырос на **0,6%** к августу 2017 года. Вероятной причиной роста является реализация крупных инфраструктурных проектов: строительство железнодорожной части Крымского моста, трубопроводных проектов (реализация проектов «Северный поток-2», «Сила Сибири»). Внешний спрос также продолжил расти (**+11,2%**), однако общая ситуация остается сложной из-за действующих пошлин на ввоз стали (25%) и алюминия (10%) в США, а также пошлин (10%) на пять лет на ввоз стали в Египет и антидемпинговых пошлин со стороны Индонезии, Турции, Мексики. Кроме того, в ЕС в дополнение к действующим антидемпинговым и компенсационным тарифам вводятся предварительные ограничения на импорт стали, предусматривающие пошлины в размере 25% в случае превышения квот на поставку в размере среднего объема за последние 3 года. В ближайшее время может быть рассмотрен вопрос о приостановке ряда дублирующих друг друга защитных мер.

Внутренний спрос на цветные металлы в августе сократился (**-3,1%**), в то время как спрос со стороны внешнего рынка продемонстрировал прирост (**+22,6%**), связанный, в первую очередь, с ростом экспорта необработанного алюминия. Параллельно находящийся под санкциями «Русал» приступил к консервации мощностей Надвоицкого алюминиевого завода. В сентябре-октябре вероятно вынужденное снижение производства, если не будут сняты санкции. Для поддержки отрасли компания ОАО «РЖД» ввела скидку на тариф в размере 25% на перевозки алюминия и алюминиевой катанки на ряде маршрутов внутри России и на некоторых экспортных направлениях, в частности, в Белоруссию.

Динамика индекса спроса среднетехнологичных отраслей



В августе 2018 года состоялось открытие новых крупных производств:

- Производство диметилового эфира в Нижегородской области (инвестиции 650 млн руб.);
- Запуск установки по производству водорода на Омском НПЗ (инвестиции 3,4 млрд руб.);

ИПЕМ-спрос: высокотехнологичные отрасли

Спрос в высокотехнологичных отраслях в августе 2018 продемонстрировал падение:

-3,5% к августу 2017 года (**+2,0%** за период январь – август 2018 года)

Отгрузка машиностроительной продукции на сети железных дорог в августе 2018 года значительно сократилась (**-15,7%**), в том числе на внешний (**-33,2%**) и внутренний рынок (**-13,7%**).

Производство легковых автомобилей по данным Росстата продолжает расти: в июле 2018 года рост составил **13,3%**. Также продолжают действовать программы господдержки, что оказывает положительный эффект на развитие автомобильной промышленности и железнодорожного машиностроения: производство грузовых вагонов выросло за июль 2018 года на **23,5%**, пассажирских — на **16,7%**.

В августе 2018 года состоялся запуск новых крупных производств в высокотехнологичных отраслях:

- производство инновационных токоограничивающих устройств на основе высокотемпературных сверхпроводников в г. Москва (инвестиции 1,7 млрд руб.);
- новый корпус по производству насосного оборудования завода «Ливгидромаш» в Орловской области (инвестиции 2 млрд руб.);
- производство по сборке модулей полезных нагрузок перспективных космических аппаратов на Ярославском радиозаводе в Ярославской области (инвестиции 3,5 млрд руб.)

Динамика индекса спроса высокотехнологичных отраслей



Динамика отгрузки на внутренний и внешний рынок по основным категориям машиностроительной продукции в августе 2018 года:

Категория оборудования	Внутренние поставки		Экспорт	
	авг.18/ авг.17	январь – август 18/ январь – август 17	авг.18/ авг.17	январь – август 18/ январь – август 17
Оборудование различного назначения	-2,9%	-6,6%	-95,6%	-7,9%
Металлург. оборудование	-49,9%	-4,5%	19,3%	70,7%
Электротехническое оборудование	-28,4%	-32,8%	70,3%	69,3%
Детали машин	-40,0%	17,3%	-25,8%	в 2 раза

Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в августе 2018 года:

индекс ИПЕМ-импорт – -10,3%

индекс ИПЕМ-экспорт – +3,8%

Отгрузка товаров на внешний и внутренний рынок

Основные категории	Отгрузка на внешний рынок		Отгрузка на внутренний рынок	
	Август 2018 / Август 2017	Январь – август 2018 / Январь – август 2017	Август 2018 / Август 2017	Январь – август 2018 / Январь – август 2017
каменный уголь	11,7%	7,5%	5,4%	3,0%
строительные грузы	-22,3%	-20,4%	-14,0%	-5,4%
руда железная и марганцевая	-14,0%	-17,9%	12,0%	11,0%
черные металлы	11,2%	10,9%	0,6%	10,7%
химические и минеральные удобрения	1,4%	2,7%	0,3%	6,3%
лесные грузы	-1,7%	-2,6%	25,1%	13,6%
цемент	-41,3%	-16,9%	-12,4%	-6,4%
руда цветная	49,5%	3,9%	-2,2%	-2,3%
лом черных металлов	17,4%	6,3%	10,2%	0,8%
цветные металлы	22,6%	-0,1%	-3,1%	6,6%

Динамика индексов



Отгрузка товаров на внутренний рынок



Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль

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



Добыча нефти крупнейшими компаниями

Компания	Янв. – авг. 2018	
	млн т	к янв. – авг. 2017
ПАО «НК «Роснефть»	127,7	2,0%
ПАО «ЛУКОЙЛ»	54,3	-0,2%
ПАО «Сургутнефтегаз»	40,3	0,0%
ПАО «Газпром нефть»	26,4	0,0%
ПАО «Татнефть»	19,3	0,4%
ПАО АНК «Башнефть»	12,6	-10,9%
ОАО «НГК «Славнефть»	9,1	-6,5%
ПАО «НОВАТЭК»	4,9	-3,6%
ПАО НК «Русснефть»	4,7	1,3%

Ключевые показатели нефтедобывающей отрасли

Основные показатели	Август 2018		Янв. – авг. 2018	
	млн т	к авг. 2017	млн т	к янв. – авг. 2017
Добыча нефти	47,4	2,7%	366,0	+0,4%
Первичная переработка нефти на НПЗ России	24,3	0,5%	190,4	2,3%
Экспорт нефти	22,0	3,5%	168,1	-2,8%
Перевалка наливных грузов в российских портах, из них:	-	-	277,3	10,8%
сырой нефти	-	-	169,9	16,0%
нефтепродуктов	-	-	95,1	2,2%

Средняя цена нефти



Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль

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

* - Наличие актуальных данных только за июнь



Ключевые показатели газовой отрасли

Основные показатели	Август 2018		Янв. – авг. 2018	
	млрд м³	к авг. 2017	млрд м³	к янв. – авг. 2017
Добыча газа	54,6	0,4%	473,8	5,6%
Экспорт в дальнее зарубежье	16,2	3,8%	133,3	5,6%
Экспорт СПГ в страны АТР	0,9	-22,0%	15,0	48,2%

Добыча газа крупнейшими компаниями

Компания	Янв. – авг. 2018	
	млрд м³	к янв. – авг. 2017
ПАО «Газпром»	325,4	7,5%
ПАО «НК «Роснефть»	30,1	-4,7%
ПАО «НОВАТЭК»	29,5	-4,9%
ПАО «ЛУКОЙЛ»	14,0	0,6%
ПАО «Газпром нефть»	11,3	16,7%
ПАО «Сургутнефтегаз»	6,5	-2,4%
ПАО НК «Русснефть»	1,7	13,8%
ПАО «Татнефть»	0,6	-3,4%
ОАО «НГК «Славнефть»	0,6	3,7%
АО «Нефтегазхолдинг»	0,5	-51,0%
ПАО АНК «Башнефть»	0,4	-7,2%

Цена российского газа*



Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль

по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, ОАО «АТС», АСОП
* - Наличие актуальных данных только за июнь

Добыча угля



Добыча угля крупнейшими компаниями*

Компания	Январь – июнь 2018	
	млн т	к январю – июню 2017
АО «СУЭК»	55,5	3,7%
ОАО «УК «Кузбассразрезуголь»	21,7	-5,3%
АО ХК «СДС-Уголь»	13,3	7,1%
ООО «Компания «Востсибуголь»	7,3	11,2%
ПАО «Южный Кузбасс»	3,4	-15,8%
АО «ХК «Якутуголь»	3,7	-14,3%
ПАО «Распадская»	10,7	-4,6%

Ключевые показатели угольной отрасли

Основные показатели	Август 2018		Январь – август 2018	
	млн т	к авг. 2017	млн т	к январю – август 2017
Добыча угля	36,3	8,6%	281,0	6,2%
Экспорт угля	17,2	5,3%	127,6	3,3%
Перевалка угля в российских портах	-	-	107,8	4,9%

Цена энергетического угля*



Анализ данных ТЭК: Электроэнергетика

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

Ключевые показатели

Показатели	Август 2018		Январь – август 2018	
	млрд кВт·ч	к авг. 2017	млрд кВт·ч	январь – август 2017
Потребление электроэнергии	80,8	0,6%	703,5	1,8%
Выработка электроэнергии	82,8	1,1%	711,8	1,6%

Потребление электроэнергии



Индекс цен на покупку электроэнергии на рынке на сутки вперед



Ключевые показатели

Показатели	Август 2018	Август 2018 / Август 2017
Средневзвешенная температура на территории ЕЭС России	+18,03 °С	-0,21 °С
Индекс цен на покупку электроэнергии на РСВ, руб./МВт·ч		
Первая ценовая зона (Европа и Урал)	1 294,78	-1,0%
Вторая ценовая зона (Сибирь)	764,4	-11,6%

INNOTRANS 2018: ЧЕЙ ЛОКОМОТИВ «УМНЕЕ»?

Российские инженеры из компании Clover Group (входит в периметр Группы компаний «2050.DIGITAL») представили на международной выставке InnoTrans решение SmartMaintenance и уникальные физико-математические модели отказов оборудования, которые легли в основу интеллектуальной системы «Умный локомотив». Ее использование позволит отечественным разработчикам встать в один ряд с мировыми лидерами железнодорожной отрасли при создании тягового подвижного состава нового поколения.

Как свидетельствует опыт InnoTrans, большой интерес у гостей и участников статусной выставки всегда вызывает состоятельность среди уникальных разработок по цифровизации железнодорожной техники и систем. Тренды в этом направлении многообразны, а возможности безграничны. Так, например, при движении швейцарского электропоезда FLIRT производства Stadler Rail AG периодически в кабине машиниста срабатывает вибрирующий будильник – «умный поезд» проверяет, все ли хорошо с машинистом? А в Великобритании каждый «умный поезд» Hitachi оснащен 300–500 сенсорами: японский конгломерат создает аналитическую платформу для оптимизации технического обслуживания своих составов. Китай же разрабатывает свой «умный поезд» с цифровым контролем за скоростью движения и регулировкой условий комфорта внутри состава, а также обнаружением различных неполадок.

На фоне такого «интеллектуального» многообразия свое особое место на InnoTrans 2018 у российского «Умного локомотива» – системы интеллектуальной диагностики и прогноза технического состояния оборудования локомотивов.

- Проект «Умный локомотив» – это проект внедрения компанией Clover Group решения SmartMaintenance, который реализуется с 2016 года в Группе компаний «ЛокоТех». МХ-модели (MathExperience) – основная составляющая решения SmartMaintenance – сочетают в себе как последние достижения отечественной математической школы – одной из сильнейших в мире, так и глубокое понимание физических процессов, происходящих в оборудовании локомотивов, – отмечает генеральный директор Clover Group Денис Насимов.

Проект «Умный локомотив» реализуется на платформе интеллектуального анализа данных Clover Predictive, собственной разработки компании. Ее главные преимущества – поиск предотказных состояний, прогнозирование отказов оборудования локомотивов и фиксация аномалий в автоматическом режиме до захода локомотива в депо. Так, модуль поиска аномалий анализирует 260 параметров по тепловозам серий 2ТЭ116У и 3ТЭ116У, 270 параметров по тепловозам серии 2ТЭ25КМ и более 300 параметров по тепловозам серий ТЭП70У и ТЭП70БС. Более того, время на диагностику локомотива сокращено с 2 часов до 5 минут, а сверхцикловые работы формируются до захода локомотива в депо.

В целом за период проведения опытной эксплуатации система «Умный локомотив» обработала данные 2 000 000 часов эксплуатации локомотивов, автоматически нашла более 20 000 инцидентов в работе их оборудования, а также выполнила интеграцию с ERP-системой заказчика – на основании информации о найденных инцидентах будет формироваться заказ-наряд на производство работ.

В настоящее время в России уникальную интеллектуальную систему Clover Group успешно эксплуатируют в 40 сервисных локомотивных депо группы компаний «ЛокоТех». Используя «Умный локомотив», подрядчики обслуживают более 4500 секций электровозов. До конца 2018 года планируется расширить систему до 6400 секций локомотивов.

Под брендом «2050.DIGITAL» консолидируются перспективные стартапы и активы с проектами в области цифровых технологий. Компания работает, опираясь на своих крупнейших партнеров – АО «Трансмашхолдинг» и ГК «ЛокоТех». Стратегия Группы компаний «2050.DIGITAL» направлена на разработку, внедрение и последующее тиражирование интеллектуальных высокотехнологичных решений, обеспечивающих конкурентные преимущества бизнеса на глобальном рынке железнодорожного транспорта.

«ЛокоТех» 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 «ЛокоТех-Сервис», АО «Желдорремаш», ООО «ЛокоТех-Лизинг», ООО «Торговый дом ЛокоТех», ООО «ЛокоТех-Промсервис» и другие. Производственную базу составляют 10 локомотиворемонтных заводов и около 90 сервисных депо по всей России. Консолидированная выручка управляемых активов за 2017 год по РСБУ увеличилась на 14% до 105,2 млрд руб. по сравнению с показателем за 2016 год.

Clover Group — технологический лидер в области решений на основе прогнозной аналитики для железнодорожной отрасли, энергетики, машиностроения, нефтегазовой отрасли. Входит в периметр ГК «2050.DIGITAL». В России самый известный кейс компании — «Умный локомотив» — технология определяет реальное и прогнозное техническое состояние 6400 секций локомотивов, находящихся на обслуживании Группы компаний «ЛокоТех».

ЛокоТех**«ЛОКОТЕХ» И ÖBB-TECHNISCHE SERVICES-GMBH ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ЛОКОМОТИВОВ АВСТРИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**

Группа компаний «ЛокоТех» и ÖBB-Technische Services-GmbH подписали соглашение о сотрудничестве в сфере модернизации, обслуживания и лизинга локомотивов Австрийских железных дорог. Документ подписали генеральный директор «ЛокоТех» Юрий Дегтярев и управляющие директора ÖBB-Technische Services-GmbH Андреас Цвергер и Матиас Мозер.

Цель соглашения – рост технической готовности локомотивов, разработка инновационных решений по модернизации тягового подвижного состава и совместное обслуживание локомотивов ÖBB-Technische Services-GmbH в Восточной Европе.

География сотрудничества охватывает Австрию, Венгрию и страны Юго-Восточной Европы. ÖBB-Technische Services-GmbH заинтересована в модернизации локомотивов серии BR1144 в количестве до 80 единиц. Стороны договорились, что на первом этапе сотрудничества «ЛокоТех» разработает техническую концепцию модернизации электровозов, эксплуатируемых Австрийскими железными дорогами. На ее основе будет составлена спецификация и график выполнения работ.

«Мы высоко ценим партнерство с Австрийскими железными дорогами и заинтересованы в развитии такого сотрудничества на территории Восточной Европы. Мы приложим все усилия, опыт и компетенции наших специалистов для обеспечения качественного выполнения работ», - отметил Юрий Дегтярев.

Руководители ÖBB-Technische Services-GmbH отметили, что подписанное соглашение имеет отличные перспективы развития, особенно с учетом уже имеющегося успешного опыта по взаимоотношению с российскими коллегами.

ÖBB Technische Services GmbH основана в 2004 году, в

компанию входит 25 предприятий по ремонту и сервисному обслуживанию подвижного состава на территории Австрии и стран Центральной и Восточной Европы. Штат насчитывает 3,6 тыс. человек.

Более 230 клиентов доверяют обширному опыту и широким компетенциям инженеров компании, которые осуществляют полный спектр работ - от текущих до капитальных ремонтов.

Стратегия ÖBB Technische Services GmbH заключается в расширении бизнеса по важнейшим европейским железнодорожным коридорам.

ООО «ЛокоТех» 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 «ЛокоТех-Сервис», АО «Желдорремаш», ООО «ЛокоТех-Лизинг», ООО «Торговый дом ЛокоТех», ООО «ЛокоТех-Промсервис» и другие.

Производственную базу составляют 10 локомотиворемонтных заводов и около 90 сервисных депо по всей России.

Дополнительная информация:**Пресс-служба ООО «ЛокоТех»**E-mail: press@locotech.ru

Телефон: +7 (499) 638-22-98 (доб. 99854)



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

УЧАСТНИКИ ПОДКОМИТЕТА ПО ПАССАЖИРСКОМУ, МОТОРВАГОННОМУ, СКОРОСТНОМУ И ВЫСОКОСКОРОСТНОМУ ПОДВИЖНОМУ СОСТАВУ НП «ОПЖТ» ОБСУДИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИМЕНЕНИЯ АККУМУЛЯТОРОВ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ В ПАССАЖИРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

27 сентября 2018 г. состоялось первое заседание Подкомитета НП «ОПЖТ» по пассажирскому, моторвагонному, скоростному и высокоскоростному подвижному составу Комитета НП «ОПЖТ» по координации локомотивостроения и их компонентам. Мероприятие прошло под руководством председателя Подкомитета Сергея Перова и вице-президента НП «ОПЖТ», председателя Комитета по координации локомотивостроения и их компонентов Владимира Шнейдмюллера.



В мероприятии приняли участие руководители и специалисты из таких организаций как ООО «ТМХ Инжиниринг», ПКБ ЦТ ОАО «РЖД», ЦТЕХ ОАО «РЖД», ПАО «АИТ», ООО «Анку-Фертриб», АО «Трансмашхолдинг», НТЦ «Аккумулятор инноваций», АО «ГК АКОМ» и др.

Открывая заседание, Владимир Шнейдмюллер отметил, что необходимость создания Подкомитета по пассажирскому, моторвагонному,

скоростному и высокоскоростному подвижному составу НП «ОПЖТ» вызвана стремительным развитием отечественного скоростного подвижного состава. Он поблагодарил собравшихся членов Подкомитета за интерес к обсуждению вопросов в области пассажирского транспорта.

Сергей Перов, в свою очередь, обратился к участникам мероприятия с просьбой присылать предложения по кандидатуре на пост заместите-

ля секретаря по высокоскоростному транспорту на адрес Подкомитета, а также отправлять интересующие вопросы по теме пассажирского транспорта для дальнейшего рассмотрения их на рабочих заседаниях Подкомитета.

Открыло сессию докладов выступление Алексея Алехина, заместителя начальника отдела проектирования электрооборудования и систем управления ООО «ТМХ Инжиниринг». В своем выступлении он рассказал о критериях выбора аккумуляторов для моторвагонного подвижного состава, среди которых – надежность, малая масса и габариты и поставка готовых ящиков с аккумуляторными батареями. Одна из проблем аккумуляторов для вагонов метрополитена – частая разрядка аккумуляторной батареи ниже допустимого уровня, и как следствие, снижение емкости или выход из строя. Решением может стать установка в ящик с аккумуляторными батареями устройства, позволяющего контролировать ток разрядки и напряжение.

Вячеслав Волинский, технический директор ПАО «АИТ», представил доклад на тему «Перспективы применения в пассажирском транспорте аккумуляторов электроэнергии различных типов». Завод ПАО «АИТ» обладает такой технической оснащённостью, которая позволяет разрабатывать и производить передовые аккумуляторы и системы автономного энергообеспечения, надежные щелочные аккумуляторы и аккумуляторные батареи. Одним из перспективных решений в области АБ пассажирского транспорта может стать применение литий-ионных аккумуляторов, так как они обладают высоким коэффициентом полезного действия, безопасны, а также имеют высокий ресурс цикли-

рования и длительный срок службы. Основными эффектообразующими факторами замены на двухэтажных пассажирских вагонах никель-кадмиевых АБ на литий-ионные являются снижение количества и трудоемкости регламентных работ при плановых видах обслуживания, ремонта вагонов, а также снижение расхода топливно-энергетических ресурсов на тягу пассажирских поездов.

Технический директор ООО «Трансэнерго» Александр Димихов рассказал об инновационных аккумуляторных батареях для подвижного состава и представил новые аккумуляторные батареи TPPL. Батареи данного типа унифицированы под установку в аккумуляторные ящики без изменения конструкторской документации, обладают низким временем заряда – два часа до 80% от номинальной емкости, а также полностью интегрированы для работы со стабилизаторами зарядного напряжения СЗН-МК и их модификациями. В своем выступлении докладчик выступил с предложением разработать системы мониторинга аккумуляторных батарей и ввести на производстве инновационные батареи типа TPPL.

Борис Даничев, руководитель департамента электротранспорта ООО «Акку-Фертиб», рассказал о преимуществах применения необслуживаемых аккумуляторных батарей на пассажирском транспорте. При использовании таких аккумуляторов отсутствует необходимость в доливе дистиллированной воды, в смене электролита и последующей утилизации отработанного электролита, в тренировочных циклах и в смазке неизолированных межэлементных соединителей. В необслуживаемых аккумуляторах электролит находится в загущенном состоянии и в связи с этим отсутствует возможность вытекания электролита из аккумулятора, а также снижается риск возникновения внутренних коротких замыканий, вызванных осыпанием активной массы. Борис Даничев предложил внедрить в производство необслуживаемые аккумуляторные батареи, так как они позволят снизить трудо-

емкость обслуживания батареи и не потребуют дополнительных затрат на утилизацию.

Алексей Кайров, руководитель отдела перспективных разработок НТЦ «Аккумулятор инноваций» АО «ГК АКОМ», представил концепцию взаимодействия при оказании услуги trade in промышленных аккумуляторных батарей для ОАО «РЖД». В рамках стратегии научно-технического развития холдинга «Российские железные дороги» на период до 2020 года и перспективу до 2025 года, компания НТЦ «Аккумулятор инноваций» АО «ГК АКОМ» предлагает внедрить системы мониторинга состояния аккумуляторных батарей и их последующую утилизацию по системе «трейд-ин». Алексей Кайров также презентовал инновационный проект «АКОМ-Индастриал», который позволит решить проблему литий-ионных аккумуляторов за счет снижения внутреннего сопротивления системы и внедрения токового проводника высшего порядка (4-х слойный графен). Применение графена повысит энергоемкость, срок службы возрастает до 20 лет, а восстановление аккумулятора ускорится на 15-20%.

Завершило сессию докладов выступление Дениса Карасева, начальника отдела инновационных разработок АО «Трансмашхолдинг». Он рассказал о текущем положении и перспективах аккумуляторной тяги на железнодорожном транспорте и отметил, что на смену дизельным силовым установкам приходит аккумуляторная тяга как основной тренд развития транспорта. Денис Карасев вынес предложение о создании нормативной базы для тягового накопителя энергии, в связи с тем, что понятие «тяговый накопитель» отсутствует в Техническом Регламенте и требует разработки стандартов для инновационной продукции такого типа.

В продолжение мероприятия участники Подкомитета обсудили выступление докладчиков. В ходе дискуссии Владимир Шнейдмюллер отметил, что одна из важных задач для производителей железнодорожной техники – это поддержка отече-

ственного производства в рамках политики импортозамещения. «Однако это не означает, что мы не должны ориентироваться на мировые разработки в области аккумуляторного производства», - подчеркнул вице-президент НП «ОПЖТ».

Руководители профильных предприятий по производству аккумуляторов подняли проблему отсутствия нормативной базы, с помощью которой можно было бы облегчить процесс производства инновационной продукции на отечественном рынке.

В ходе обсуждения участники заседания выделили следующие перспективные тренды на рынке аккумуляторного производства: появление инновационных графеновых аккумуляторов, которые будут в четыре раза мощнее и в два раза легче литий-ионных аккумуляторов; разработку системы утилизации аккумуляторов для уменьшения негативного воздействия на окружающую среду; создание «Белой книги» в рамках аккумуляторного производства, которая будет включать вопросы научно-технического потенциала, экономические и целевые параметры аккумуляторов.

В конце мероприятия Сергей Перов поблагодарил членов Подкомитета за активную дискуссию и участие в работе заседания.

Некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники» образовано для системной координации деятельности предприятий отрасли, которая призвана на основе интеграции финансовых и интеллектуальных ресурсов способствовать инновационному технологическому подъему на железнодорожном транспорте и в отечественном машиностроении.

**Некоммерческое партнерство
«Объединение производителей
железнодорожной техники»**

Пресс-служба
Тел./факс (499) 262-5692,
262-2773, 262-9540
press@opzt.ru,
opzt@opzt.ru
www.opzt.ru

КРУГЛЫЙ СТОЛ ПРЕДПРИЯТИЙ НП «ОПЖТ» ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПУТЕВОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ СОСТОЯЛСЯ В КАЛУГЕ

14 сентября 2018 года в г. Калуга состоялась работа круглого стола по теме: «Путевое машиностроение: перспективы развития в Российской Федерации, экспортный потенциал». Мероприятие прошло под руководством председателя Комитета по координации производителей компонентов инфраструктуры и путевой техники НП «ОПЖТ», заместителя начальника Центральной дирекции инфраструктуры Сергея Конышева.

В заседании круглого стола приняли участие представители предприятий железнодорожной отрасли и научно-исследовательских институтов: АО «Калугапутьмаш», АО «Калужский завод «Ремпутьмаш», АО «ВНИИЖТ», ОАО «Тихорецкий машиностроительный завод им. В.В. Воровского», ОАО «ВНИИТИ», ПАО «КАМАЗ» и др.

Программу мероприятия открыла экскурсия по производственной площадке АО «Калужский завод «Ремпутьмаш», где гости предприятия увидели работу цехов завода и познакомились с образцами путевой железнодорожной техники.

Деловую программу продолжила работа круглого стола по вопросам развития отечественного машиностроения.

Сергей Конышев во вступительном слове к участникам мероприятия акцентировал внимание на том, что первостепенная задача для всего комплекса железнодорожного машиностроения сегодня – совершенствование технологий ремонта и обслуживания объектов инфраструктуры, за счет разработки и внедрения современных образцов путевой техники, которые позволяют закрепить тенденцию повышения грузооборота, пассажирооборота, а также своевременного выполнения в полном объеме увеличивающихся с каждым годом объемов обслуживания и ремонта объектов инфраструктуры.

Также отмечено, что в ОАО «РЖД» сложилась потребность в совершенно новых высокопроизводительных машинах по сварке рельсовых стыков, шлифованию, фрезерованию рельс для увеличения их срока службы и соответственно увеличению межремонтных сроков железнодорожного пути.

Также без внимания не осталась и проблема зарубежных комплектующих в составе путевых машин и необходимости их замены на отечественные аналоги.

В конце своего выступления Сергей Конышев отметил, что в настоящее время работа одиночных машин практически не приносит той пользы для инфраструктуры, которая необходима в эпоху роста перевозок и в настоящее время необходимо разрабатывать комплекс машин, которые в одно «окно» с высокой скоростью и должным качеством смогут выполнять весь объем работ по ремонту и обслуживанию объектов инфраструктуры.

Сессию докладов открыло выступление Антона Зубихина, председателя Комитета по экспорту и инновациям НП

«ОПЖТ», заместителя генерального директора АО «СТМ» по продажам железнодорожной техники и работе с органами власти об экспортном потенциале и государственной поддержке в машиностроительной отрасли. Согласно указу президента о разработке Национальной программы в сфере развития международной кооперации и экспорта, объем экспорта в машиностроении к 2024 году должен составить 50 млрд долларов США в год. К ключевым проектам, обеспечивающим рост экспорта железных дорог в 2018 году, можно отнести поставку локомотивов на Кубу заводом АО «Синара-Транспортные Машины», поставку полувагонов в Казахстан предприятием АО «ЗМН» и модернизацию вагонов метро для Венгрии АО «Метровагонмаш», отметил Антон Зубихин. «В связи с тем, что железнодорожное машиностроение – самый динамично развивающийся сегмент несырьевого экспорта Российской Федерации, государство постоянно оказывает поддержку отрасли в виде предоставления субсидий на компенсацию части затрат на транспортировку продукции», - подчеркнул он.

Заседание продолжило выступление Павла Тикина, директора по развитию АО «Калужский завод «Ремпутьмаш», рассказавшего о перспективных разработках предприятия: автоморисе модульной АМ-140, щебнеочистительной машине ЦОМ-1400, выправочно-подбивочно-рихтовочной машине ПМА-3, снегоуборочном самоходном поезде ПСС-2П.

Игорь Харин, главный конструктор АО «Калугапутьмаш», рассказал о гидрооборудовании, который производится на заводе и отдельно отметил, что, в рамках програм-





мы импортозамещения под руководством НП «ОПЖТ» и ОАО «РЖД» на машины РПБ-01 №90 и УН25/25 №26 были установлены гидроаппараты производства КЭМЗ г. Новов. В процессе эксплуатации гидрораспределители и гидрозамки производства КЭМЗ показали свою работоспособность, однако высокая цена и исключение из производства КЭМЗ некоторых ходовых схем гидрораспределителей привели к приостановке этой работы. В завершении выступления докладчик внес предложение о замене двух наименований масел для гидросистем путевых машин: ВМГЗ и МГЕ-46В, применяющихся в зимних и летних интервалах температур соответственно, на одно наименование - масло «Гидравлик HVLP 32», перекрывающее диапазон температур от -30°C до +60°C. «Это позволит исключить сезонную замену масла при условии сохранения его качества», - заявил Игорь Харин.

Святослав Афанасьев, директор по развитию Группы компаний «ПромТехКом», презентовал технологию замены рельсовых путей, разработанную предприятием. Универсальный комплекс по формированию верхнего строения пути раздельным способом позволяет реализовать такие технологические операции как замена рельсовых скреплений, замена рельсовых плетей с сохранением старогодных материалов. Среди преимуществ комплекса: повышение производительности выполняемых работ по капитальному ремонту и реконструкции пути, снижение затрат на производство работ, а также оптимизация транспортной логистики материалов.

Дмитрий Пронин, главный инженер Дирекции по эксплуатации путевых машин ОАО «РЖД», представил доклад о развитии путевого механизированного комплекса ОАО «РЖД». Реализация программ обновления парка СПС с 2012 года позволила обновить более 15% парка специального подвижного состава и провести частичную оптимизацию парка, отметил докладчик. Вместе с тем Дмитрий Пронин отметил, что, по сравнению с зарубежными конкурентами, предприятия отечественного машиностроения развиваются недостаточными темпами и отстают от развития инфраструктуры, следовательно, выпускаемая в настоящее время техника не соответствует современным требованиям ремонта и обслуживания объектов инфраструктуры. В рамках решения данной проблемы Дмитрий Пронин предложил разработать совместно с производителями концепцию развития путевой

техники для ремонта и обслуживания объектов инфраструктуры на период до 2025 года.

Вадим Кунгурцев, заместитель директора НИИЦ-филиала АО «ВНИИЖТ», представил концепцию автоматизированной системы контроля за работой специального подвижного состава. Данная система предназначена для контроля и регистрации технологических характеристик специального подвижного состава с возможностью передачи информации в Автоматизированную систему управления процессами эксплуатации и обслуживания специального подвижного состава с использованием сигналов спутниковой системы навигации ГЛОНАСС/GPS и каналов передачи данных GSM/GPRS. Суммарный экономический эффект от внедрения АС КРСПС составит 115,6 млрд руб., заявил Вадим Кунгурцев.

Борис Безродный, заместитель руководителя Центра кибербезопасности ОАО «НИИАС», выступил с докладом о подходах к импортозамещению в условиях возможных киберугроз и кибератак. Он рассказал о принципах работы таких автоматизированных систем как SCADA (система



диспетчерского управления), PLC (программируемый логический контроллер) и DCS (распределительная система управления). Борис Безродный подчеркнул значимость вопросов кибербезопасности в работе современных предприятий и отметил, что данную только в рамках программы импортозамещения можно найти их эффективное решение. Для этого необходимо создавать программное обеспечение и другие элементы информационной системы на отечественной базе.

Александр Лобачев, начальник НИЦ ФГУП «ОКТАБРЬ», рассказал об основных характеристиках автоведения АВ-ССПС. Основные преимущества данной системы: расчет управления движением поезда для соответствующего маршрута с учетом заданных времен прибытия на станции, обеспечивающего минимальные энергозатраты на его перемещение, управление движением с учетом требований сигналов светофоров, профиля пути и ограничений скорости движения поезда, выполнение требований безопасности по режимам работы оборудования и оперативное уточнение тяговых, тормозных характеристик и сил сопротивления движению.

Павел Каничев, директор по диверсификации ПАО «КАМАЗ» – генеральный директор ООО «Промышленные ном-



поненты КАМАЗ», презентовав современные технологии двигателестроения ПАО «КАМАЗ» и отметил, что подписанное соглашение между ПАО «КАМАЗ» и ОАО «РЖД» – хороший старт для развития программы импортозамещения двигателей в отрасли машиностроения.

Завершило сессию докладов выступление Олега Краснова, заведующего отделом пути и специального подвижного состава АО «ВНИКТИ», рассказавшего о современных системах мониторинга и диагностики для специального подвижного состава, а именно, о системе диагностики и управления путевой машины ДСП, о бортовой системе контроля и управления путевой машины РПБ. Докладчик предложил разработать опытный образец интеллекту-

альной СПС по согласованию с ЦДИ, по результатам ее подконтрольной эксплуатации оценить эффективность опытного образца и принять решение об оборудовании данными системами и усилить контроль ЦДИ по программе цифровизации специального подвижного состава.

В завершении заседания Сергей Кобышев поблагодарил его участников за плодотворную работу и отметил значимость прозвучавших предложений для дальнейшего развития отечественного путевого машиностроения.

Некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники» образовано для системной координации деятельности предприятий отрасли, которая призвана на основе интеграции финансовых и интеллектуальных ресурсов способствовать инновационному технологическому подъему на железнодорожном транспорте и в отечественном машиностроении.

**Некоммерческое партнерство
«Объединение производителей
железнодорожной техники»**

Пресс-служба

Тел./факс (499) 262-5692,
262-2773, 262-9540
press@opzt.ru,
opzt@opzt.ru
www.opzt.ru

Андрей Гурьев

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ

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

Продолжение (начало в № 4 (49) – 8 (93))

РЖД-Партнер, № 9, май 2008 г.

– Ваше «пока» с экономической точки зрения все-таки обнадеживает. При этом напомню, что еще в 2003-м – первой половине 2005 года любые разговоры на тему разделения инфраструктуры и перевозок порождали в ОАО «РЖД» не иначе как чувство благородного негодования, однако падение доходов быстро вызвало к жизни первые прорывные решения в этой сфере, за которыми, безусловно, последуют и другие. Нет сомнения, что подобные процессы будут наблюдаться и в сфере предоставления услуг инфраструктуры, заставляя ее зарабатывать деньги, реагируя на спрос потребителя, а не выбивая дотации и индексации из госбюджета вне зависимости от качества своей деятельности.

– Думаю, сначала нужно освоить переход к рынку перевозок, ведь тогда очень значительная часть неудовлетворенного сегодня со стороны грузоотправителей и пассажиров спроса будет насыщена предложениями операторских компаний.

Безусловно, качество предоставления услуг инфраструктуры также будет расти, уверена, что будет развиваться и коммерческая составляющая, связанная с использованием объектами инфраструктуры.

К этому будет побуждать то, что инфраструктурной составляющей тарифа недостаточно для поддержания инфраструктуры в работоспособном состоянии, тем более ее недостаточно для обновления основных фондов и инновационного развития. Хотя эти вопросы должны быть реше-

ны в рамках государственной политики и в интересах всех участников национального рынка, пока они реализуются лишь в рамках эксплуатирующей компании – ОАО «РЖД». Что касается бюджетных дотаций на пассажирские перевозки, то если мы по-прежнему ставим своей целью прекращение перекрестного субсидирования и снижение транспортной составляющей в цене продукции компаний-производителей, пользующихся услугами железнодорожного транспорта, то покрытие расходов на пассажирские перевозки в полном объеме также является государственной задачей, связанной еще и с вопросами регулирования социальных отношений, поддержанием качества жизни населения в части обеспечения транспортной доступности. Интересно, что в условиях демографического спада, который переживает наше общество, именно фактор транспортной доступности является ключевым для обеспечения мобильности и деловой активности населения, снижения дефицита рабочей силы в тех экономических центрах, которые особенно сильно переживают кадровый кризис.

Активное участие государства в развитии инфраструктурных отраслей – мировая тенденция. И она сложилась не случайно, так как попытки переложить решение этих вопросов на собственников в большинстве случаев оказались неудачными в силу конфликта интересов частного бизнеса, нацеленного на операционную прибыль, и государственной политики, учитывающей все многообразие текущих и стратегических задач.

РЖД-Партнер, № 10, май 2008 г.

ТРАНСПОРТНЫЙ ТАРИФ – ЭТО САНИТАР ЭКОНОМИКИ

**Борис Лapidус, старший вице-президент
ОАО «РЖД», д. э. н.**

ФАМИЛЬНАЯ ТРАДИЦИЯ КАК ОСОЗНАННЫЙ ВЫБОР

– Борис Моисеевич, Вы являетесь, как это следует из Вашей официальной биографии, потомственным железнодорожником. А не было ли в юности мысли прервать традицию и заняться чем-нибудь другим?

– Действительно, все было не совсем однозначно. С одной стороны, мой приход на железнодорожный транспорт являлся естественным продолжением фамильной традиции, так как я – железнодорожник в третьем поколении. Мой дед всю жизнь проработал главным кондуктором. Отец – машинист, мать – дежурная по станции. Соответственно, рождение в железнодорожном районе, или, как говорили у нас в Саратове, на товарной станции, учеба в железнодорожной школе, а затем и в железнодорожном техникуме. А начало работы – в 18 лет слесарем, помощником машиниста и т. д. То есть, казалось бы, все predetermined, но, с другой стороны, юношеских размышлений после техникума по поводу дальнейшего жизненного пути у меня было все-таки немало. Ведь в Саратове не было дневного отделения института железно-

рожного транспорта. В частности, я обдумывал предложения поступать и в политехнический институт и даже на спортивный факультет педагогического.

– Последний вариант многим знающим Вас людям сегодня, наверное, показался бы весьма неожиданным.

– Почему же, я и сейчас не безразличен к спорту. Все очень просто: я достаточно серьезно занимался, в частности, баскетболом, и тренер очень хотел, чтобы я остался в этой сфере. Кроме того, у меня еще было также предложение после техникума, где я избирался секретарем комсомольской организации, членом бюро райкома, горкома, пойти по линии комсомольско-партийной работы. Однако я от этого отказался. Могла быть еще одна развилка, когда после срочной службы в армии командование части предлагало остаться служить офицером – диплом инженера к этому времени у меня уже был.

– В начале 1970-х годов Вы отказались от партийной карьеры?

– Да, за что получил устный партийный выговор и, тем не менее, попросился на ту же должность, с которой и ушел – помощника машиниста тепловоза. Разумеется, это было совсем несвойственно для того времени, поскольку именно в комсомоле очень многие будущие государственные деятели начинали свою карьеру. Я не отрицаю, что за годы комсомольской работы получил очень хороший опыт организаторских навыков и умения понимать людей, однако профессионально себя на этой стезе я просто не видел. Вернулся в депо, так как считал необходимым получить права машиниста. Я полагал (и об этом мне совершенно справедливо говорил отец), что быть локомотивщиком и не иметь права управления локомотивом – как-то не совсем полноценно.

Причем я получил и права машиниста тепловоза, и права машиниста электропоезда. Где-то и сейчас лежат – они ведь бессрочные. Тем более что я уже учился на факультете электрификации железных дорог. А дальше все пошло уже достаточно логично. То есть если говорить о каком-то волевом сознательном выборе, то я его сделал, отказавшись от комсомольской работы и избрав профессию железнодорожника. Все остальное далее фактически уже не выбирал. Мне предлагали – я соглашался. Ну, конечно, от некоторых предложений и отказывался, но сам никогда и никуда не просился.

– То есть Вы считаете, что сделали тогда правильный выбор и потом были удовлетворены им?

– Конечно, удовлетворен. Несмотря на то, что вместе со своим поколением попал в достаточно трудный период. Но у какого поколения он легкий?

ДУХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ: ПЕРВЫЙ ОПЫТ

– Вы имеете в виду трудности, связанные с началом перестройки?

– Не только, даже еще задолго до нее. Первой трудностью я бы назвал ту огромную интенсивность перевозок, которая была в конце 70-х – 80-е годы. В то время я работал в локомотивном хозяйстве Приволжской дороги, отвечал за ремонт и эксплуатацию локомотивного парка, а Приволжская с этой точки зрения была очень тяжелая, с большим количеством

проблем. Но мы предприняли ряд инновационных решений, в частности, по восстановлению запасных частей и деталей в условиях деповского ремонта – и опыт нашей магистрали уже тогда стал широко известен на сети. А потом начальник дороги пригласил меня и сказал, что локомотивщик я хороший, но он видит меня экономистом и назначил заместителем начальника плановоэкономической службы. Я согласился, но с одним условием: если мне разрешат учиться, получить экономическое образование. В то время у меня уже была мысль поступать в аспирантуру по специализации «локомотивное хозяйство».

Но теперь нужно было получить еще и экономическое образование, поэтому я пошел на экономический факультет, затем поступил в «экономическую» аспирантуру, написал диссертацию по плановым инструментам управления локомотивным хозяйством. Но это был уже конец 80-х годов, в стране все более развивался дух рыночной экономики, и я решил, что защищать диссертацию, не соответствующую времени, не буду. Хотя были опубликованы статьи, работа уже прошла научную апробацию и даже предзащиту. Более того, некоторые инструменты, которые предлагались мною в той диссертации, впоследствии использовались на практике, а также и в других диссертациях. Но о том, что на несколько лет была отложена защита, ничуть не жалею.

– Проник ли дух рыночной экономики в то время не только в Вашу научную, но и в практическую деятельность? Как Вы соотносили его с жестко централизованной плановой экономикой на железнодорожном транспорте?

– Эти процессы проходили очень непросто, и к рыночной экономике мы подступались несколькими шагами. В частности, начиная с конца 80-х годов были предприняты попытки трансформации плановой экономики на железнодорожном транспорте через так называемые новые условия хозяйствования, через хозрасчет, потом появился такой квазитермин, как плановорыночная экономика, и т. д. Но на самом деле неудовлетворенность этими инструментами была однозначной, потому что учесть в плановом порядке особенности всех железных дорог и предприятий, предусмотрев для этого какие-то единые нормативы, просто невозможно. А вся плановая экономика, как известно, зиждется именно на нормативах. Поэтому здесь началось некое понимание того, что надо двигаться дальше. Это время рождало и инициативы. К примеру, будучи главным экономистом Приволжской дороги, в 1989 году я написал докладную записку министру путей сообщения СССР Николаю Семеновичу Конареву о необходимости создания Южнороссийской ассоциации железных дорог с правами укрупненной дороги, в которую бы входили Приволжская, Северо-Кавказская, Юго-Восточная и Куйбышевская магистрали.

Все начальники этих дорог согласились с такой концепцией, более того, начальник Южно-Уральской, встретив меня, помнится, на Всероссийском совещании железнодорожников, которое проходило в декабре 1989 года в Москве, сказал, что его дорога тоже должна вступить в эту ассоциацию, и даже обратил внимание, что в ее названии есть слово «южная». А смысл этого проекта состоял в следующем. В то время появилась правовая возможность уста-

навливать тарифы в рамках одной железной дороги в местном сообщении. Но каждая магистраль сама по себе имеет местного сообщения не более 30%, а в основном это транзит. Но если железные дороги укрупнить, то доля перевозок местного сообщения возросла бы до 70% и у наших дорог появился бы инструмент уже реального управления хозяйственной деятельностью, причем именно рыночного характера. Вот это было первое, в общем-то, осознание того, что рынок может прийти и на железнодорожный транспорт, а также что структура может эффективно меняться, если есть экономическая мотивация снизу.

– Это очень любопытный и, кажется, малоизвестный факт из истории становления рынка на российских железных дорогах.

– Мое предложение было рассмотрено на научно-техническом совете МПС, но отклонено. У меня до сих пор сохранилось заключение первого заместителя министра путей сообщения с благодарностью за проявленную инициативу и констатацией, что время для ее внедрения все-таки еще не наступило.

ДЕМОКРАТИЧЕСКИЙ ЦЕНТРАЛИЗМ, ИЛИ БУДЬ В СИСТЕМЕ

– Затем, как известно, такое время пришло, и в плане подготовки Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, а далее и ее реализации Вы уже стояли практически у руля управления данными процессами.

Реформа являлась, безусловно, объективной необходимостью. Этого требовал просто общий контекст перемен в стране

Считаете ли Вы, что это было, так сказать, делом Вашей жизни?

– Не могу согласиться с тем, что стоял, как Вы говорите, у руля, или у истоков. Я был членом команды, и на мою ответственность, или инициативу, была возложена определенная, возможно, достаточно большая часть вопросов. Реформа являлась, безусловно, объективной необходимостью. Этого требовал просто общий контекст перемен в стране, и отрасль нуждалась в адекватной адаптации к той, на первых порах, может быть, «квазирыночной» экономике, которая формировалась в России. Подчеркиваю, изменения были неизбежны, потому что немислимо оставаться в одной отрасли с системой управления и формой собственности, которая просто не соответствует общему экономическому строю в стране. Но у нас было однозначное общее мнение, высказываемое и в выступлениях министра, и в материалах коллегии МПС, что мы должны двигаться по пути реформ эволюционным путем. Это было признано с самого начала, и это был главный принцип, заключающийся в том, что на железнодорожном транспорте с его круглосуточным и всепогодным динамичным производственным процессом, с коллективом в 1,5 млн человек недопустимы скачкообразные изменения, не подготовленные с точки зрения базовых условий – ни экономических, ни тем более социальных. Мы все делали для того, чтобы реформа про-

ходила последовательно и без шока как для страны, так и для коллектива отрасли. Судя по всему, это удалось.

– Вы – единственный в сегодняшнем составе руководства ОАО «РЖД», кто работал со всеми министрами путей сообщения в период существования МПС России с 1992 по 2004 год. Все они были довольно разными людьми и имели каждый собственное представление о рынке и реформе. Всегда ли Вы соглашались с их мнениями по этому поводу или пытались в чем-то переубедить? Удавалось ли это?

– Во-первых, это всегда была командная работа. Министры были людьми, безусловно, очень компетентными, несмотря на различие менталитета, темперамента, понимания целесообразной траектории реформ и т. д. Кроме министров были первые заместители, непосредственно участвовавшие в процессах подготовки реформ. Видите ли, если говорить о работе в команде и возможности согласия, то для меня здесь важнейшим является принцип демократического централизма, о котором мы слышали с самого детства, но который у нас в советские годы практически не работал.

Я придерживаюсь его и сегодня и старался, насколько возможно, следовать ему и в прошлые годы везде, где бы ни работал. Пока вопрос обсуждается и существует время для дискуссий и попыток доказать правильность твоей позиции – вникай, убеждай, спорь. Но когда решение принято, твое мнение становится уже только его частью. Более того, ты должен претворять это решение в жизнь вне зависимости от своей старой личной позиции или же уйти из этого коллектива. Вот это – главное.

Бесспорно, моя позиция по некоторым, в том числе принципиальным, вещам не всегда совпадала с мнением моих начальников, но они принимали то решение, которое считали нужным.

И это нормально. Руководитель всегда информирован больше, чем любой его подчиненный. Он находится, так сказать, в большей системе ценностей, более широком информационном пространстве, на более высоком уровне макроэкономической компетенции и, соответственно, именно с этих позиций понимает ту работу, которую выполняет коллектив. Многие вещи, которые кажутся нам очевидными с точки зрения собственной ответственности, могут быть пересмотрены, когда мы получаем дополнительную информацию. Вот, например, еще в начале 90-х годов, когда меня переаттестовывали на коллегии МПС как главного экономиста дороги, спросили: какие у Вас есть вопросы к министерству? Мне в то время было, в частности, неясно, почему не решается ряд проблем, связанных с защитой интересов железнодорожного транспорта: по справедливой тарифной политике, обновлению подвижного состава, инвестициям в инфраструктуру, расширению экономических прав железных дорог и т. д. Ведь не потому же, что министр и его заместители не хотят этого делать!

Но тогда почему? Однако впоследствии я понял, что эти вопросы нужно было видеть в разрезе общегосударственной системы.

Когда поднимаешься на следующий уровень, когда у тебя расширяется сфера компетентности и знаний макроэкономической обстановки, тогда многие вещи становятся гораздо более понятными.

ПОЗИЦИЯ НЕ ИЗ МЕНИЛАСЬ, ОПАСЕНИЯ ПОДТВЕРДИЛИСЬ

– На коллегии МПС 16 августа 2000 года министр Николай Емельянович Аксененко представил проект Концепции развития структурной реформы и констатировал, что с 1992 по 1999 год износ основных фондов железнодорожных предприятий увеличился в среднем с 36 до 55%, а верхнего строения пути и локомотивов – до 70%. При этом он заявил, что если и далее продолжать затягивать с реформой, то отрасль просто встанет. Он даже пригрозил, что с теми работниками, которые «не пожелают включиться в работу по реформированию», придется расстаться. Как Вы считаете, действительно ли нельзя было акционироваться уже в 1992 году по типу «Газпрома» и РАО «ЕЭС России», получив тогда дополнительные инвестиционные возможности и не допустив такой рост износа к концу 90-х?

– Да, я убежден, что делать это было категорически нельзя, так как железные дороги – это особая сфера деятельности. При любых сегментарных кризисах недостаток продукции, даже энергоносителей, можно игнорировать, но перевозки в России можно осуществить только российскими железными дорогами. В этом специфика и уникальность экономической сути железных дорог в отсутствие альтернативного транспорта. Реформа – это коллективный, системный стресс, причем даже если она осуществляется эволюционным путем.

А вспомните, что в условиях начала 90-х годов в стрессе находилась вся страна и ее экономика держалась во многом именно на российских железных дорогах. Двойной стресс она, скорее всего, уже не выдержала бы.

Я не хочу здесь что-то преувеличивать, но эти оценки уже даны историей, международными экспертами и российским обществом. И металлургическая, и угольная промышленность, и сельское хозяйство, и социальные вопросы – все это во многом держалось на том, что железная дорога, даже в ущерб себе, в прямом противоречии с рыночной экономикой, работала, потому что так надо было для страны. Другой аргумент заключается в том, что если бы в то время на еще не подготовленных работников железнодорожного транспорта наложилась непродуманная, невызревшая реформа, то возникли бы очень серьезные технологические и социальные риски.

– То есть Вы хотите сказать, что сама отрасль просто не восприняла бы реформу?

– Да, она бы ее не восприняла, и мы бы имели очень неоднозначные последствия. Потому что любое непонимание и отсутствие гарантий вызывает неравноправие системы и противодействие. Необходимо было именно эволюционное развитие.

– На рубеже 1990–2000-х годов Вы достаточно отрицательно относились к идее развития операторского движения и выражали в этой связи опасения, прежде всего с экономической точки зрения. Ваша позиция потом как-то менялась?

– Методологически моя позиция на протяжении последующих лет практически не менялась по поводу сепарации сегментов рынка на выгодные и невыгодные. Экономика функционирует по определенным, присущим этой сфере

человеческой деятельности законам. Они работают независимо от чьих-то желаний. В этом смысле экономика и физика – близнецы. Можно игнорировать экономические законы, придумать какую-то регуляторную модель, которая базируется не на объективных законах, а на наших субъективных ожиданиях, но при этом мы вряд ли дождемся желаемого.

Известно, что капитал идет в наиболее эффективный, или прибыльный, сегмент хозяйственной деятельности. Это закон. Значит, в любом случае выделение из крупной системы наиболее эффективных частных сегментов будет означать снижение эффективности оставшейся системы в целом. Вот это-то и являлось всегда главным фактором осторожного отношения железнодорожников к реформам и очень бережному использованию такого инструмента. Именно поэтому не допущено полного разделения инфраструктуры и перевозок, потому что инфраструктура в таком случае вообще могла остаться без источников финансирования. Именно поэтому мы всегда очень осторожно относились к алгоритму выведения на частный рынок подвижного состава. И нам весьма трудно досталось доказательство того, что нельзя сразу вывести из РЖД весь подвижной состав и что даже на третьем этапе реформы нужно поддерживать соотношение 50 на 50, а впоследствии 60 на 40. В противном случае тариф должен был бы подскочить на 30%. Понимание того, что ответственность за транспортное обслуживание экономики страны останется на ОАО «РЖД», было у нас всегда абсолютно незыблемым. То есть любые изменения здесь должны быть очень и очень взвешенными.

НИ ЗЕМЛИ , НИ ВОЛИ

– Оглядываясь сегодня на пройденный путь по реформированию железнодорожного транспорта, можете ли Вы сказать, что всем удовлетворены полностью или в случае повторного прохождения что-то изменили бы?

– Изменил бы. Прежде всего, на мой взгляд, нам не удалось правильно закрепить за ОАО «РЖД» земли. Мы должны были бы получить полные права на использование всей земли, которая находится в полосе отвода. На самом деле железная дорога всегда была богата именно землями, и в этом случае у нас был бы ресурс, который мог бы очень значительно удовлетворить потребности компании в инвестициях. Также следует сказать и о чрезмерном обременении на оборот имущества компании.

Когда поднимаешься на следующий уровень, когда у тебя расширяется сфера компетентности и знаний макроэкономической обстановки, тогда многие вещи становятся гораздо более понятными

– Вы имеете в виду то, что закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» мог бы быть все-таки более либеральным и приемлемым для хозяйственной деятельности ОАО «РЖД»?

– Да, конечно. Когда проходил пакет новых законов, а затем и постановление правительства № 57 «Об ограниченных в обороте объектах имущества ОАО «РЖД», вся эта жесткость в части прав на использование передаваемых в

компанию активов была, как я понимаю, обусловлена отсутствием гарантий, что...

– ...эти земли и имущество не разворуют...

– Даже и не то, что не разворуют, а что процесс пойдет с 100%-ной управляемостью. Но мне кажется, что акционирование железных дорог под влиянием уже имевшегося опыта реформ в других отраслях воспринималось депутатами, действительно, больше как некая потеря государственной собственности. И это несмотря на то, что никто не сомневался в необходимости сохранения 100%-ного пакета акций у государства.

– То есть Вы уверены, что изначально явно можно было и не накладывать столь сковывающего экономику ОАО «РЖД» обременения на оборот его имущества?

– Да, конечно. Скажем, можно было бы более точно выверить списки реально необходимого для госнужд имущества. Также, наверное, сразу же нужно было определять законодательно ответственность других участников рынка железнодорожных перевозок за государственные и социально важные перевозки. Ответственность должна быть равной, а понятие публичности перевозки должно относиться не только к ОАО «РЖД», но и к другим участникам транспортного рынка. Хотя, конечно, и не в такой степени, так как тогда рынок не будет развиваться. Но то, что он формировался именно за счет компании «Российские железные дороги», вот с этим трудно согласиться, так как именно РЖД – это для России проект навсегда, а любой другой коммерческий проект после возврата инвестиций имеет право трансформироваться в другой бизнес.

– Значит ли это, что получился пока некий полурынок, или рынок для одних и все та же административно-плановая система для других?

– Можно и так сказать. Рынок должен влиять на структуру в целом и формироваться не на отдельных ее наиболее привлекательных сегментах. Очевидно, что частный бизнес не будет вкладывать деньги в проекты с окупаемостью в 20 и более лет, а железнодорожная инфраструктура да и подвижной состав сегодня имеют, как правило, такие сроки окупаемости. Поэтому есть базовая хозяйственная структура, которая работает и обеспечивает народное хозяйство транспортными услугами в действующих условиях.

Нужно чтобы производились локомотивы и вагоны и покупались частными компаниями, чтобы строились железные дороги и становились частной собственностью – вот как должен развиваться рынок. Для этого у государства есть финансовые, налоговые инструменты. А просто поделить работающую систему, для того чтобы все эффективное ушло в свободное плавание?

Но тогда как быть с остающимся менее эффективным, затратным и принадлежащим государству? Ответ в мировой практике есть – бюджетное финансирование. Но оно для наших условий нереально.

– Если я Вас правильно понял, получается так, что рынок создается както сбоку, туда перетекает капитал из основного производственного массива, а сам этот массив остается практически каким-то беспомощным...

– Он не беспомощный, но с ограниченными правами. Это, собственно, преодолевается, но очень медленно. За эти 5

лет и власти, и общество в целом уже сняли свою бывшую настороженность и увидели, что железнодорожники справились с управлением в новых условиях, не стали работать только в собственных интересах и для компании обслуживание государства и экономики – это приоритет навсегда. Теперь это понимание необходимо перевести в сферу инвестиций.

СПРАВЕДЛИВЫЙ ТАРИФ – ЧТО ЭТО?

– Значит ли это, что снижение былого недоверия к ОАО «РЖД» могло бы послужить предпосылкой для более смело-го разрешения ему использовать рыночный инструментарий, например, в смысле либерализации тарифов?

– Да, я в этом абсолютно убежден. Сегодня полностью налажено управление компанией. Всем очевидно, что ее совет директоров, представляющий интересы государства, абсолютно владеет ситуацией на железнодорожном транспорте. Система управляема! И сегодня уже проявились правовые зоны, где можно и нужно корректировать нормативные акты, в первую очередь в пользу либерализации тарифо-образования, выравнивания в этом смысле прав участников рынка. Ведь что получилось самое неправильное?

Нельзя работать полностью регулируемому государством, столь крупному и системному экономическому субъекту в окружении свободной рыночной экономики. Сегодня ОАО «РЖД» как потребитель принимает, что называется, огонь на себя, то есть негативные последствия постоянного изменения мировой экономической конъюнктуры, и защититься от них практически не может. Ведь повышение цен на металл, нефть, уголь и т. д. – это для кого-то «мать родная», а для нас – настоящий кризис.

Тариф у нас индексируется в соответствии с ростом цен на потребительские товары или в лучшем случае на промышленные, а ресурсы-то мы потребляем с рынка с индексами цен в три-четыре раза более дорогими, и это один из самых системных и нетерпимых сегодняшних недостатков.

В Программе реформы и даже еще в Концепции структурной реформы было написано о приоритетности либерализации тарифов. Причем когда мы говорим о необходимости дерегулирования, мы же понимаем, что это колоссальная ответственность! С этим надо еще и справиться.

Я Вам скажу больше – менеджменту ОАО «РЖД» работать легче, когда тарифы регулируются. Потому что при их либерализации вся ответственность за принятие решения и финансовый результат ляжет именно на менеджмент. Это ведь надо еще научиться – чувствовать рынок, владеть искусством ценовой эластичности, успешно конкурировать с частными компаниями по качеству и т. д. Но пока возможности получить такой опыт железным дорогам не дают, и это очень плохо. Когда-то этот процесс все равно наступит, и он может оказаться неподготовленным. Посмотрите, мы тарифы на проезд пассажиров в купе и СВ либерализовали еще в 2000 году. Нам дали такое право сначала в экспериментальном порядке, и затем все причастные регуляторы этот опыт одобрили. Но предполагалось, что через пару-тройку лет такие же решения будут приняты и в отношении грузовых перевозок. Однако их нет.

– В своей книге «Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом России в период становления рыночных отношений» еще в конце 90-х годов Вы писали о том, что занижение транспортных тарифов приводит не к повышению конкурентоспособности грузовладельцев и экономики страны в целом, а, наоборот, к понижению. Кто-то может сказать, что Вы здесь просто лоббируете отраслевые интересы. Однако любой либеральный экономист с Вами, безусловно, согласится в том плане, что поддержание транспортных тарифов в искусственном, нерыночном состоянии напрочь искажает важнейшие ценовые сигналы всей экономической системы.

– И консервирует развитие! У меня уже в те годы сложилось понимание, что транспортные тарифы – это же, образно говоря, санитары экономики. Потому что с их помощью выявляются неэффективные производства, неконкурентоспособные производители. Ведь нельзя не понимать, что сделай для того или иного грузоотправителя вообще нулевой тариф – и он потеряет мотивацию заботиться о снижении своих затрат, ресурсосбережении, техническом перевооружении, организации перерабатывающих производств с добавленной стоимостью и т. д.

Тогда не будут закрываться убыточные шахты с плохими условиями труда, производство угля, попав по сравнению с конкурирующими иностранными компаниями в заведомо выигрышные условия, не станет более индустриализованным и т. д. Если перевозка товара хоть на край света ничего не стоит, то любой произведенный при сколь угодно низкой производительности труда продукт может быть продан. Но все это до поры до времени. Когда недофинансируемая вследствие такой «экономики» транспортная система рухнет, производитель останется и без транспорта, и без качественного продукта.

– Очевидно также, что при регулируемых тарифах происходит нерациональное распределение производительных сил по территории страны.

– Абсолютно верно. Именно рыночные тарифы и выявляют эти точки нерационального распределения. Тариф должен быть справедливым. А что это такое? Это такая величина, которая позволяет продукцию высокого качества продать на конкурентном рынке. У нас же наиболее парадоксальная ситуация заключается сегодня в том, что железнодорожный транспорт не имеет возможности сам управлять даже своими экспортными тарифами. Это просто экономически неправильно. Те же «Газпром» и РАО «ЕЭС России», в отличие от ОАО «РЖД», экспортируют свою продукцию по рыночным ценам.

Если на мировом рынке в несколько раз повысилась цена на нефть или металл и это дает дополнительные возможности для развития материальной базы компаний, скажите, пожалуйста, почему железнодорожный тариф не должен на это адекватно отреагировать? А ведь справедливое участие в разделе экспортного пирога позволяло бы железнодорожникам иметь большие возможности и инструменты – прежде всего для поддержки социально важных перевозок внутри страны. И, разумеется, для инвестиций в инфраструктуру и подвижной состав.

Продолжение следует.

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

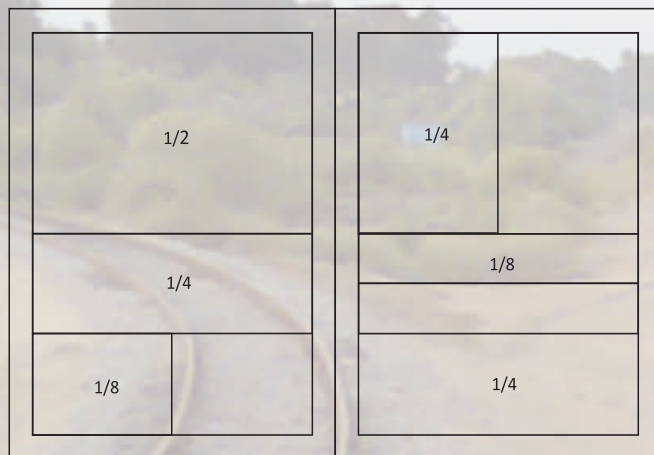
Образец заполнения строчной рекламы:

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 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 произвольной форме, контактную информацию, логотип и фотографии (если есть такая необходимость), также указать примерную цветовую гамму или стиль.

Готовый макет будет вам отправлен — согласование.

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

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

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

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

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

БАННЕРНАЯ РЕКЛАМА НА САЙТЕ

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

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

Электронные рассылки

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

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

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

1. Еженедельные рассылки

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

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

2. Персональные рассылки

- услуга единоразовая, оказывается в заранее согласованный с Заказчиком день
- проводится 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.е., 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! Объём письма не должен превышать 200 Кб (при необходимости включить в письмо большое количество фото-и-видео материалов, вложенные файлы будут заменены на ссылки для скачивания, а сами файлы размещены на персональной странице компании Заказчика)

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

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

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

3 месяца - скидка 10%

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

6 месяцев - скидка 15%

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

12 месяцев - скидка 20%		
Стоимость (руб.)	Услуга	подарок
33'360	12 перс. рассылок	1 год еженедельных рассылок + 1 год ' ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице ' 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 размещении бесплатной рекламной площади 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	f подарок персональные электронные рассылки (более 50'000 адресов)		Итоговая экономия
		без скидки	с оплатой со скидкой		кол-во рассылок	сумма бонуса	
1/8 полосы	5 000	15 000	13 500	1 500	1	6 600	8 100
1/4 полосы	8 750	26 250	23 625	2 625	2	13 200	15 825
1/2 полосы	15 400	46 200	41 580	4 620	3	19 800	24 420
1 полоса	26 950	80 850	72 765	8 085	4	26 400	34 485

При единовременной предоплате 5-и публикаций скидка 15%

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

При единовременной предоплате 10-и публикаций скидка 20%

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

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров!

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

Учредитель и издатель: ЗАО «ЭнергоПромТранс». Свидетельство о регистрации средства массовой информации № ФС77-33605. от 24.10.2008г.
Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций. Территория распространения: Российская Федерация, зарубежные страны.





МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России



ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

X МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

20-22 НОЯБРЯ 2018 г.

МОСКВА, КОМПЛЕКС «ГОСТИНЫЙ ДВОР»

Стратегический
партнер



ОАО «РЖД»

Генеральный
спонсор



Федеральное
Телевизионное
Каналы

Генеральный
партнер



«Россия» Авиакомпания

Партнер
конгресса



АО ГЛОНАСС

Спонсор



Спонсор



Генеральные информационные партнеры



Официальная газета



Организатор



www.transweek.ru

13-16 ноября 2018

Москва, ВДНХ, пав. 75

При поддержке:



Организатор:



24-я
Международная
промышленная выставка

МЕТАЛЛ ЭКСПО'2018



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2018



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2018



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГМК
МеталлТрансЛогистик'2018

www.metal-expo.ru

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



Ежегодный
выставочный
аудит с 2006 г.

Генеральный
информационный партнер:

МС Металлоснабжение и сбыт