

ДЕПО

2 (57) 2014

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

февраль

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

стр. 1-7

стр. 17-18

стр. 24-26

стр. 26

**С Днем
Защитника
Отечества!**

Обзор основных событий железнодорожной отрасли за декабрь 2013 г

стр. 8-12

Обзор основных событий железнодорожной отрасли за январь 2014 г

стр. 13-16

Способы мониторинга температуры в вечномерзлых грунтах

стр. 20-23

Транспортная мобильность населения находится в зоне риска

стр. 26

Мониторинг ситуации в промышленности – Декабрь 2013

стр. 28-33

ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТС «О безопасности инфраструктуры
железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011)

стр. 35-39

Состояние рынка железнодорожных перевозок РФ в 2013 году

стр. 41-46

Железные дорожники о себе и реформах

стр. 47-50





**19-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ,
ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ**

ТРАНСРОССИЯ

22-25 АПРЕЛЯ 2014
МОСКВА, МВЦ
“Крокус Экспо”, Пав. 1

www.transrussia.ru



Организатор:



ITE LLC Moscow
+7 (495) 935 7350
transport@ite-expo.ru
www.transrussia.ru

При поддержке:



МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ



Калужские Технологии

248000, г. Калуга, ул. Болдина, д. 67
Факс: 8(4842) 926-900. Тел.: 8(4842) 926-700, 926-800
E-mail: klt40@mail.ru, kalugatex@gmail.com
www.snabzd.ru

• Путьевые машины • Путьевой инструмент • Краны ж/д • Тепловазы
 • 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 путьевой и маневровой технике. В настоящее время у нас заключены дилерские договора с предприятиями России и стран СНГ.






Наименование	Цена за 1 ед б/НДС руб.	Компания	Телефон
Диск с металлокерамикой 50-330А-82	1650,00	ООО «Калужские Технологии»	(4842) 926-700 (800)
Диск ведущий 50-330А-83А	900,00	ООО «Калужские Технологии»	(4842) 926-700 (800)
Шестерня 46.10.00.001 (для модернизации УГП 230 в УГП300)	28000,00	ООО «Калужские Технологии»	(4842) 926-700 (800)
Шестерня 46.10.20.001 (для модернизации УГП 230 в УГП300)	21000,00	ООО «Калужские Технологии»	(4842) 926-700 (800)
Клапан плавного трогания 46.30.00.000	36800,00	ООО «Калужские Технологии»	(4842) 926-700 (800)
Вал фрикционный 53-330-200	135000,00	ООО «Калужские Технологии»	(4842) 926-700 (800)
Капитальный ремонт УГП 230 (300)	250000,00	ООО «Калужские Технологии»	(4842) 926-700 (800)
Капитальный ремонт УГП 1200/750 ПР(М)	320000,00	ООО «Калужские Технологии»	(4842) 926-700 (800)

www.snabzd.ru klt40@mail.ru



ЕЛХИМ-ИСКРА JSC

117570, г. Москва, ул. Красного Маяка, д.24. Контакты в России: +7 (495) 726-58-08, +7 (906) 087-90-60. E-mail: iskra-trade@yandex.ru, www.elhim-iskra.ru
4400, г. Пазарджик, ул. Искра, д. 9. Контакты в Болгарии: +359 897 88 16 04. E-mail: mladen@polybet.bg, www.polybet-export.com

ООО «Торговый Дом Елхим-Искра» предлагает следующее электрооборудование:

- Тяговые аккумуляторы (PzS, PzSL, PzSH, PzB)
- Зарядные устройства "ЕлПулсКар"
- Стационарные аккумуляторы (OPzS)
- Платформенные электро-тележки и самосвалы (ЕП-011, ЕС-301)
- Тепловозные аккумуляторы (64V THC-450Ah и 96V THC-450Ah)
- Электрические тягачи (ЕТ-508 и ЕТ-512)
- Вагонные аккумуляторы (56PzS(M)-350P и 56PzV-385P)






НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕНА	АНАЛОГ	КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	
Тяговая аккумуляторная батарея 2X40V3PzS210Ah	Договорная	40x3PzS210	Россия	+7 495 726 58 08, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
Тепловозная аккумуляторная батарея 64V THC-450Ah	Договорная	32TH-450	Россия	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg
Тепловозная аккумуляторная батарея 96V THC-450Ah	Договорная	48TH-450	Россия	+7 495 726 58 08, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
Вагонная аккумуляторная батарея 56PzS(M)-350P	Договорная	90КЛ-300	Россия	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg
Вагонная аккумуляторная батарея 26PzS(M)-350P	Договорная	40ВНЖ-300	Россия	+7 495 726 58 08, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
Зарядное устройство ЕлПулсКар 80V(150-300)Ah	Договорная	ЕПК 80/30	Россия	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg
Платформенная тележка ЕП 011.2	Договорная	Balkancar	Россия	+7 495 726 58 08, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
Электрический тягач ЕТ 512	Договорная	Balkancar	Россия	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg



ЗАВОД ТЕПЛООБМЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ: эффективное охлаждение мощных двигателей

Белорусское ООО «Завод теплообменного оборудования» - предприятие, основной деятельностью которого является проектирование и серийное производство медно-латунных радиаторов.

Продукция завода используется для охлаждения воды, масла и воздуха в различных системах двигателей мощностью от 200 до 5000 кВт.

Технологии и материалы, используемые в производстве, позволяют специалистам завода создавать оптимальные конструкции радиаторов, калориферов и теплообменников. Продукция Завода теплообменного оборудования применяется в таких экстремальных условиях, как:

- повышенная вибрация;
- загрязненная атмосфера;
- температурный диапазон окружающей среды от -50°C до +50°C.

Сферы применения:

- системы охлаждения дизелей тепловозов, карьерных самосвалов, комбайнов, тракторов;
- силовые агрегаты для привода буровых и тягово-энергетических установок, дизель-генераторов, блочно-транспортных электростанций;
- трансформаторы переменного тока в тяговых установках;
- компрессорные станции.



География потребителей секционных и моноблочных радиаторов, производимых заводом, включает в себя предприятия железнодорожного и машиностроительного комплексов многих государств. В числе партнеров представители России, Казахстана, Украины, Узбекистана, Туркмении, Грузии, Азербайджана, Киргизии, Молдовы, Германии, Литвы, Латвии, Эстонии, Польши, Гвинеи, Монголии, Кубы, Сирии.

Продукция Завода теплообменного оборудования широко используется на крупнейших машиностроительных предприятиях Республики Беларусь. В их числе Минский тракторный завод (оснащение тракторов МТЗ-1221, -3022, -2822), «Гомсельмаш» (комбайны КВН-800), «БелАЗ» (карьерные самосвалы грузоподъемностью от 30 до



360 тонн). Радиаторы хорошо зарекомендовали себя и на вторичном рынке карьерных самосвалов «БелАЗ».

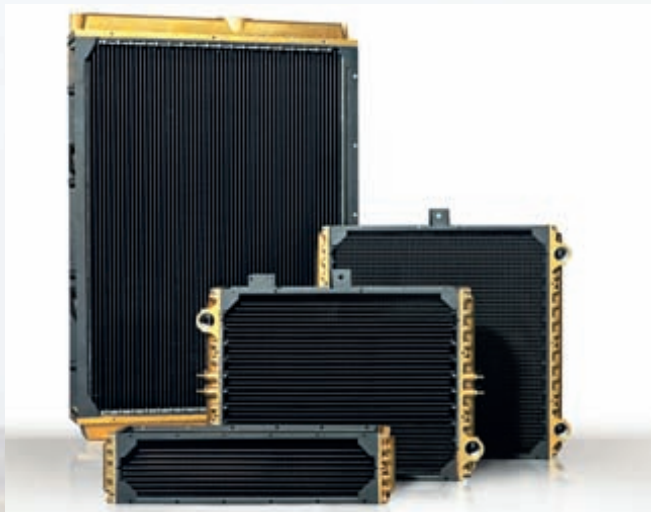
На заводе успешно разрабатываются и производятся новые типы охлаждающих модульных устройств для магистральных тепловозов России и стран СНГ, шахтной и карьерной техники.

Производительность Завода теплообменного оборудования составляет более 30 тысяч высококачественных радиаторов и другой теплообменной продукции в год.

Отличительные конкурентные преимущества продукции достигаются благодаря применению современных технологий и высококачественных материалов. Это позволяет оптимизировать расход сырья и обеспечивает, по сравнению с аналогами, меньший вес секции в сборе.

Использование инертной среды для спекания секций радиатора исключает их коррозию. Высокую прочность и большой ресурс радиаторов обеспечивают качественный материал пайки и точность геометрии трубок и соединений. При изготовлении медно-латунных радиаторов для





охлаждения двигателей большой мощности в качестве припоя используется твердый серебросодержащий сплав производства группы Umicore, который значительно повышает жесткость конструкции.

Завод оснащен новейшим современным оборудованием производства Mill Masters, Inc., которое позволяет производить на месте ключевые компоненты с использованием высококачественной латунной ленты, поставляемой группой Luvata-Aurubis. Это исключает риски по деформации и повреждению составляющих, возникающих при транспортировке от производителя.

Продукция ООО «Завод теплообменного оборудования» сертифицирована Регистром сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (ФБУ «РС ФЖТ»).

Партнерами в проведении фундаментальных и прикладных исследований по разработке и эксплуатации изделий Завода теплообменного оборудования на тепловозах является ОАО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (ОАО «ВНИИЖТ», г. Москва), и ОАО «Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава» (ОАО «ВНИТИ», г. Коломна).

Многолетний опыт позволяет предприятию достигать максимально успешного сочетания теплотехнических характеристик, эксплуатационных показателей и жизненного цикла радиаторов.

Завод теплообменного оборудования обладает мощной научно-технической базой, что позволяет внедрять в производство уникальные разработки для решения перспективных задач в области машиностроения.

Предприятие, помимо уникальной специализации отличаются динамичное развитие, активное использование новейших разработок и высококачественных материалов. Современное оснащение производственных линий обеспечивает высокие стандарты качества продукции ООО «Завод теплообменного оборудования».

Персонал завода обеспечивает эффективный менеджмент и активную маркетинговую политику. Завод стабильно укрепляет свои рыночные позиции и стремится к совершенствованию, что отражается в высокой репутации среди постоянно растущего числа заказчиков и партнеров предприятия.



ООО «Завод теплообменного оборудования» – предприятие, где всегда рады партнерству и плодотворному сотрудничеству. В кратчайшие сроки Вы получите всю исчерпывающую информацию, а также интересующую Вас высококачественную продукцию, доставленную в лучшем виде.

**220037, Республика Беларусь,
г. Минск, ул. Столетова, 1А**

Контакты в Минске:

+375 (17) 217-02-39, +375 (17) 217-02-56,

+375 (17) 297-94-51, +375 (17) 297-94-98

Факс: +375 (17) 299-99-54

http://www.zto-by.com, Skype: zto-by

Контакты в Брянске:

+7 (4832) 58-08-11, +7 (4832) 68-07-48

http://www.tdzto.ru, Skype: zto-by

Контакты в Москве:

+7 (499) 963-53-52





ОХЛАЖДЕНИЕ МОЩНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

«ЗАВОД ТЕПЛООБМЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ» проектирует и серийно производит медно-латунные радиаторы для охлаждения воды, масла и воздуха в различных системах двигателей мощностью от 200 кВт до 5000 кВт.



Контактные телефоны: + 375 (17) 217-02-39
+ 375 (17) 297-94-98

Подробности на сайте: www.zto-by.com
www.tdzto.ru



Локотракторы Zephir (Италия) - маневровые машины на комбинированном ходу.
 Модели LOK (дизель, до 5600т), CRAB (электро, до 1000т), KUBO (электро, до 2000т)

Официальный дилер и сервисный центр

(812) 33-66-346
 info@terrikon.spb.ru
 www.terrikonspb.ru



Посетите наш стенд на выставке Трансроссия 2014, пав. 1.4



Завод точных приборов
**ПЕНЗЕНСКИЙ ЗАВОД
 ТОЧНЫХ ПРИБОРОВ**

440031, Пензенская область, г.Пенза, ул.Окружная, 3
 Тел: (8412) 34-69-82, 34-59-36, 34-62-85
 E-mail: info@zao-pztp.ru, pztp@yandex.ru,
 сайт: www.zao-pztp.ru



Пензенский завод точных приборов основан в 1978 г. для выпуска фотоизделий и спецтехники. С 1994 г. предприятие производит электроаппаратуру для тепловозов, электровозов и электропоездов. За время сотрудничества с МПС РФ, а затем ОАО «РЖД» завод разработал и освоил производство более 400 изделий.

ЗАО «ПЗТП» предлагает к поставке следующее электрооборудование:

- NEW!!! блоки регулирования напряжения БРН-М-110В (ан. БРН-110В), БРН-М-75В (ан. БРН-75В, БРН-3В);
- блоки выпрямителей БВ (БВК), тахометрические БТГ (БА), управления БУТВ (БА), блоки регулирования напряжения БРН, РНВГ (ПРС-20), боксования ББ;
- вентили электропневматические ВВ, 3В; ВВ-1
- реле электромагнитные РМ, управления ТРПУ, времени РВ (ВЛ), дифференциальные РД, перехода РК;
- датчики индуктивные ИД, боксования ДБ;

- панели с резисторами ПР (ПС), с предохранителями ПП, панели выпрямителей ПВ (ПВК);
- резисторы типа СР, ленточные типа РЛТ (ЛСО) и ЛР (ЛС);
- электромагниты ЭТ;
- источники и устройства питания ИП, УП;
- разъединители ГВ;
- колодки клеммные КП (СК);
- извещатели пожарные локомотивные ИПЛ (ИП104-2), сигналы звуковые СЗ;
- электролитки ЗПЧ

ЗАО «ПЗТП» сертифицировано на соответствие требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2008 и ГОСТ РВ 15.002-2003.
 Сертифицированы изделия, подлежащие обязательной сертификации, на ряд изделий получены «Декларации о соответствии».

Наименование продукции	Тип, марка	Аналог	Телефон
Арматура светосигнальная	АС – 1П, АС-1МП	АС -4302	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования напряжения	БРН-М-75В	БРН – 3В	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	БРН-М-110В	БРН-75В	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	БРН-М-110В	БРН-110В	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Блок регулирования напряжения и тока	БРНТ	YRN3	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Вентиль электропневматич.включающ.	ВВ-32М	ВВ-32	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Выключатель pedalный	ВП-1-11П	ВП-1-11	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	ВП-1-20П	ВП-1-20	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Переключатель рубящий 3-х полюсный	П-330АП	П-330А	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	П-330БП	-	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	П-330ВП	-	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Соппротивление ленточное	ЦБРИ 741.124.075	Т509.73.01.01	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор напряжения	ТН-005ЭТ	ТН-005ЭТ000	(8412) 34-69-82, 34-59-36
		ЦБРИ.671260.001	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор постоянного тока	ТПТ-015ЭТ	ПДТ-033ЭТ.010	(8412) 34-69-82, 34-59-36
		ЦБРИ.671260.000	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор ТИ123	ЦБРИ671.121.005	6ТН174123	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Трансформатор тока	ТТ-30МП	-	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Удлинитель штепсельный	ШУ-5АП	ШУ-5А	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Элемент сопротивления шунтировки	ЦБРИ 741.124.079	0145.845.00.00.000	(8412) 34-69-82, 34-59-36
	ЦБРИ 741.124.087	0145.917.00.00.000	(8412) 34-69-82, 34-59-36
Рубильник	Р-220А		(8412) 34-69-82, 34-59-36



ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО **ИНВЕСТ-ОЙЛ**

Производственное предприятие завод РТИ "Брянскрезинотехника".

Ассортимент выпускаемой продукции достаточно обширен. Это различные виды рукавов (напорные, напорно-всасывающие, автотракторные, дюриты, пожарные и пр.), формовые и неформовые РТИ, запчасти для нужд РЖД, сырые резиновые смеси.

- Баллоны переходных площадок (суфле междувагонное) – 7800р.
 - Втулка (Т258.00.01) – 6р.
 - Прокладка буксовая (35061-Н) – 11 р.
 - Кольцо буксовое (35063-Н) – 5 р.
 - Кольцо (40811-Н) – 75р.
 - Кольцо (40812-Н) – 35 р.
 - Кольцо (40813-Н) – 30 р.
 - Подрельсовая прокладка (ЦП 362) 25 р.
- Все цены указаны с НДС.

Более подробную информацию по ассортименту и ценам вы можете узнать на сайте www.invest-oil.ru или по телефонам 8 (980)315-40-69, 8 (980)315-40-77



Если вы планируете ремонт своего тепловоза, то наш каталог (<http://www.zeldorcnab.ru/price.html>) – для вас – запчасти для ЧМЭ-З!



ЖЕЛДОРСНАБ

393778 Тамбовская обл., Мичуринский р-н, п. Сельхозтехника, ул. Сельхозтехника, административное здание, офис 2
Тел./факс: (47545) 2-07-25, <http://www.zeldorcnab.ru>, e-mail: td-zpch@mail.ru

Производство и реализация запчастей для тепловозов ЧМЭ-З и их различных модификаций. Гарантированное качество запчастей для ЧМЭ-З. Отличный сервис!



Все запчасти для тепловозов сертифицированы и полностью отвечают всем необходимым требованиям безопасности.



Производство Калорифер ТЭМ2.10.70.02

Цена с НДС - 16 000 руб.

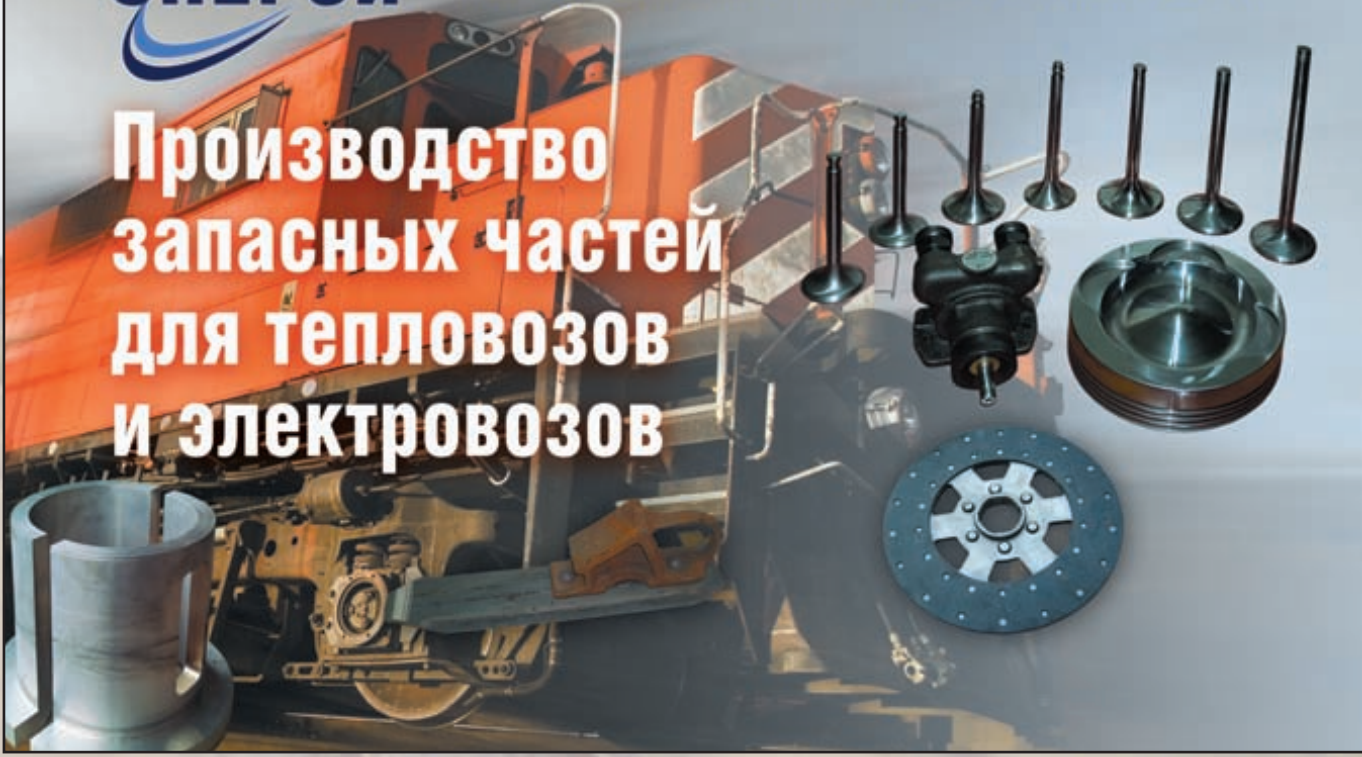
Тел.: (3412) 373-903,
376-919, 379-320

для обогрева кабины машиниста
Устанавливается на ТЭМ-2, ТГМ-4,
ТГМ-6, ТГМ-40
Всегда в наличии



426072, г. Ижевск, ул. 40 лет Победы, 122
Тел: (3412) 37-38-80/98-18. E-mail: uralmat@bk.ru

Производство запасных частей для тепловозов и электровозов



МетAPROM.RU -

КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



ОБЗОР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ЗА ДЕКАБРЬ 2013

Сергей Парсегов, CFA *s.parsegov@pokrovka-finance.com*
Матвей Бондаренко *m.bondarenko@pokrovka-finance.com*
Михаил Чудновский *m.chudnovskiy@pokrovka-finance.com*

Основные события ж/д отрасли в 2014 году

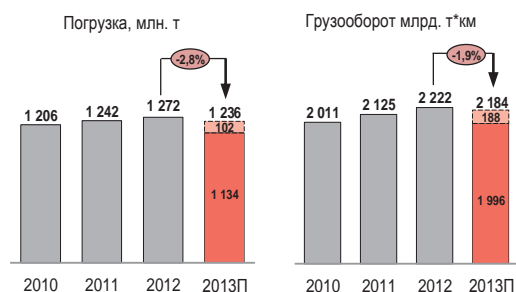
10.02.2014 Международный Московский Логистический Форум. г. Москва, Россия. Встреча профессионалов в области логистики, управления цепями поставок, транспортировки и складирования.

27.03.2014 Пассажирский форум [Форум] г. Москва, Россия. Обсуждение вопросов развития пассажирского транспорта в России.

22.04.2014 Международная конференция по транспорту и логистике «ТрансРоссия»

[Конференция/выставка] г. Москва, Россия. Обсуждение современных тенденций и перспектив развития транспортного комплекса.

Объемы погрузки и грузооборота сети РЖД за год (прогноз)



Ключевые события и тенденции декабря:

- РЖД намерено завершить 2013 г. с падением погрузки сети в 2,8% (1 236 млн. тонн). Однако уже в 2014 г. менеджмент компании ожидает рост погрузки на уровне 1-1,5%. Наш прогноз падения погрузки РЖД по итогам 2013 г. составляет -3,1%.
- По результатам текущего года 13,5% сотрудников РЖД работало в режиме неполной занятости. В преддверии нулевой индексации тарифов монополия начала ежемесячно отправлять 27% штата в неоплачиваемые отпуска, пытаясь совладать с ростом затрат.
- В РФ продолжается стимулирование производителей инновационных вагонов, Правительство продумывает новые схемы поддержки отрасли. Некоторые украинские производители планируют обойти запрет на поставку вагонов, начав производство инновационного подвижного состава на территории РФ.
- В 2013 г. РЖД закупило 804 локомотива на общую сумму 83,5 млрд. руб.

Трансмашхолдинг

Поставка вагонов метро

23.12.2013

ОАО «Октябрьский электровагоноремонтный завод» (входит в группу «ТМХ») получило контракт на поставку 66 вагонов для ГУП «Петербургский метрополитен». Стоимость контракта составила 2,9 млрд. руб. Не позднее сентября 2016 г.

завод поставит 11 шестивагонных поездов (один состав в 2014 г. и по 5 составов в 2015 и 2016 г.).

ТЭМ ТМХ

23.12.2013

Брянский машиностроительный завод (БМЗ, входит в группу «ТМХ») завершил поставку маневровых тепловозов ТЭМ ТМХ для Московской ЖД в рамках контракта, заключенного в сентябре 2013 г. Контракт подразумевал поставку 4 тепловозов ТЭМ ТМХ, первые два локомотива были поставлены в октябре 2013 г.

Сертификация

20.12.2013

БМЗ получил сертификат на выпуск установочной партии 24 магистральных грузовых тепловозов 2ТЭМ25АМ с немецким дизельным двигателем MTU. До конца 2013 г. на БМЗ будет изготовлен локомотив 2ТЭ25АМ-002, а в 2014 г. завод произведет еще 7 тепловозов. Заказчиком локомотивов выступает РЖД.

Группа Синара

M&A

24.12.2013

Синара купит у НПФ «Благосостояние» 96,61% акций ОАО «Налугапутьмаш». Сделка состоится после получения одобрения ФАС, ориентировочная сумма сделки - 3 млрд. руб. «Налугапутьмаш» выпускает путевые машины для строительства, ремонта и обслуживания ж/д путей. Ожидается, что вхождение завода в холдинг расширит технологические компетенции Синары в сфере производства специальной путевой техники.

Отказ от контракта

06.12.2013

Уральские локомотивы - СП Синары и Siemens отодвинуло подписание контракта с ОАО «Наменск-Уральский металлургический завод» на поставку алюминиевых панелей для электропоездов «Ласточка» до 2015 г. В 2014 г. поставщиком панелей для электропоездов будет китайский производитель Jilin Midas Aluminium Industries Co.

Производители вагонов

Алтайвагон

18.12.2013

В 2014 г. компания начнет серийное производство крытых грузовых вагонов и полувагонов с увеличенной нагрузкой на ось. Мощность линии по производству крытых вагонов составит 4 тыс. ед. в год, полувагонов - 3 тыс. ед. в год. На данный момент производство инновационных вагонов в РФ налажено только на Уралвагонзаводе и Тихвинском вагоностроительном заводе.

Уралвагонзавод (УВЗ)

25.12.2013

Объем инвестиций в совместный проект УВЗ и Electro-Motive Diesel по производству локомотивов в рамках под-

писанного сторонами протокола о намерениях может составить от 7 до 10 млрд. руб. Демонстрационные модели произведенных локомотивов придут в РФ в 2014 г. для прохождения процесса сертификации. Также компаниями рассматривается создание совместного инженерного центра для разработки магистрального локомотива мощностью от 4 500 л.с., использующего тяговую систему и дизельный двигатель производства EMD.

20.12.2013

В Екатеринбурге прошли испытания новые низкопольные трамваи производства УВЗ, питающиеся от аккумуляторов. Запас хода на аккумуляторе составляет 70 км летом и 40 км - зимой. В 2013 г. запланирована закупка около 10 обычных вагонов, которые в 2014 г. появятся на линии.

Рынок вагонов Украины

10.12.2013

Азовмаш сократит производство до 10 тыс. вагонов по итогам 2013 г. (-35% от уровня 2012 г.). Производство на Стахановском вагоностроительном заводе снизится на 40% и составит 2,9 тыс. вагонов, а Днепровагонмаш произведет 2,3 тыс. вагонов (-70%). Спад производства на «Крюковском вагоностроительном заводе» по итогам 2013 г. составит 51% (до 5,3 тыс. ед.). Всего в стране за 2013 г. выпущено 26 тыс. вагонов (-45% от уровня 2012 г.). Падение Украинского рынка вагоностроения связано с блокировкой поставок вагонов в РФ и перенасыщением местного рынка.

23.12.2013

Крюковский вагоностроительный завод планирует наладить выпуск инновационных вагонов на Кировском заводе в России для удовлетворения спроса российского рынка на вагоны с повышенной нагрузкой на ось, на лизинг которых Правительством РФ предусмотрены дотации и субсидии.

Тихвинский вагоностроительный завод (ТВСЗ)

10.12.2013

На ТВСЗ создана автоматизированная система контроля процессов (АСКП) изготовления литых деталей тележек Barber. Система обеспечивает выпуск продукции с улучшенными показателями надежности и безопасности.

Объединенная вагоностроительная компания (ОВК)

24.12.2013

Парк ОВК достиг 10 тыс. грузовых вагонов (+60% от уровня 2012 г.). 10-тысячным вагоном стал хоппер-зерновоз производства ТВСЗ, переданный по контракту лизинга Балтсервису.

Тверской вагоностроительный завод (ТВЗ)

20.12.2013

ТВЗ в январе 2014 г. остановит производство пассажирских вагонов на четыре месяца из-за сокращения заказов со стороны ОАО «ФПК». Это позволит заводу сэкономить 300-400 млн. руб. (около 30% годового ФОТ).

Российские железные дороги

«Первая нерудная компания»

25.12.2013

РЖД выставит на торги 75% - 2 акции ОАО «Первая нерудная компания» - своего ДЗО, состоящего из 18 ще-

беночных заводов на территории РФ и занимающегося добычей нерудных полезных ископаемых (производство щебня). Стартовая и минимальная цены продажи пакета акций общества будут определены позднее советом директоров РЖД.

РЖД и Северный широтный ход

26.12.2013

Минтранс рассматривает возможность реализации проекта «Северный широтный ход» (СШХ), призванного перераспределить грузопотоки в Западной Сибири и стимулировать разработку месторождений. СШХ должен соединить Северную и Свердловскую ЖД. Стоимость проекта - 134 млрд. руб. (65 млрд. руб. пойдет на строительство 391 км путей от ст. Обская-2 до г. Надым, 69 млрд. руб. - на мост через Обь и подъездные пути). Вклад РЖД в проект составит 30,6 млрд. руб. (23% от общей стоимости).

Приватизация

23.12.2013

По мнению менеджмента РЖД, приватизация монополии возможна не ранее 2018 г. Ранее было объявлено, что планируемая в 2014-2016 гг. приватизация 25% - 1 акция РЖД, была отложена до реализации мероприятий по повышению капитализации компании. Увеличение уставного капитала 20.12.2013 Правительство увеличило уставный капитал РЖД на 27,7 млрд. руб. (+1,4%). 23 млрд. руб. (80% взноса) будут направлены на развитие транспортно-комплекса Московского региона, а 4,6 млрд. руб. - на модернизацию ж/д инфраструктуры БАМа и Транссиба. На данный момент уставный капитал РЖД составляет 1,8 трлн. руб.

Олимпийские игры

19.12.2013

В 2010-2013 гг. РЖД доставило в Сочи 70 млн. тонн грузов для нужд строительства спортивных объектов для проведения Зимних Олимпийских игр 2014 г. при изначальном плане погрузки в 36 млн. тонн. Помимо этого, в рамках подготовки к Олимпийским играм РЖД были построены и сданы в эксплуатацию 2 железнодорожных грузовых двора.

Пассажиروоборот

19.12.2013

По оперативным данным в 2013 г. пассажиропоток ЖД РФ вырос до 1 082 млн. человек (+2,2% к уровню 2012 года). На перевозки дальнего следования пришлось 111 млн. пассажиров (-4,8%), на пригородное сообщение - 971 млн. чел. (+3%). Пассажиروоборот по инфраструктуре РЖД снизился на 3,9% к уровню 2012 г. и составил 139 млрд. пасс*км.

Эффективность

18.12.2013

В 2013 г. РЖД выполнило запланированные задачи по повышению эффективности перевозочного процесса и качества предоставляемых услуг. Было отремонтировано 10 тыс. км пути, введено в эксплуатацию 64,8 км новых путей, более 113 км вторых путей, 65 км электрификации и почти 152 км станционных путей. Средний вес поезда на сети РЖД в 2013 г. увеличился на 0,5% до 3 912 тонн. В графике движения пассажирских поездов на 2013-2014 гг. были ускорены 234 поезда, в том числе 100 поездов сократили время в пути на более чем 1 час.

Ставки пользования путями

18.12.2013

С 1 января 2014 г. РЖД увеличит на 6% ставки за предоставление ж/д путей общего пользования для простаивания незадействованных в перевозках вагонов. Ставка для вагонов длиной до 19 м составит 230 руб./сутки, вагонов от 19 до 25 м - 304 руб./сутки, доплата за каждый метр длины свыше 25 м составит 13 руб. Ставка за отстой локомотивов в 2014 г. составит 9 руб. за секцию в час (+11%) и 11 руб. (+10%) за каждый час свыше суток.

Инвестиционная программа

17.12.2013

К 2020 г. РЖД сократит инвестиции в электрификацию ж/д линий и строительство путей, но при этом общие инвестиции монополии увеличатся за счет роста затрат на обновление парка ТПС. В 2014-2020 гг. на сумму 743 млрд. руб. РЖД закупит 6 158 локомотивов (+22% к плану). В 2014-2017 гг. РЖД будет закупать по 700-770 локомотивов в год, в 2018-2020 гг. закупки увеличатся до 900 ед. ТПС в год. Ожидается, что обновление парка снизит средний возраст локомотивов с текущих 27,5 до 20,3 лет к 2030 г.

«Сапсан»

13.12.2013

В 2014 г. вместе с увеличением количества «Сапсанов» РЖД планирует нарастить их пассажиропоток до 3,5 млн. чел. (+17% от уровня 2013 г.). По итогам 2013 г. пассажиропоток «Сапсанов» прогнозируется на уровне 3 млн. человек. К концу 2014 г. планируется ввести в эксплуатацию дополнительно 8 поездов «Сапсан», поставляемых Siemens в рамках контракта с РЖД от 2011 г. на сумму €600 млн.

Отчетность

10.12.2013

Чистая прибыль РЖД по МСФО за 6 мес. 2013 г. составила 31,7 млрд. руб. против 72 млрд. руб. по итогам 6 мес. 2012 г. Выручка выросла на 13,4% и составила 841 млрд. руб. Выручка от грузовых перевозок увеличилась на 0,5% - до 564,1 млрд. руб., выручка от пассажирских перевозок - до 86,7 млрд. руб. (+10,2%). Основные факторы сокращения чистой прибыли: ухудшение конъюнктуры рынка, возросшая долговая нагрузка и рост операционных затрат монополии ввиду консолидации Gefco.

Кредиты

09.12.2013

РЖД выбрало ВТБ и Промсвязьбанк для предоставления в 2014 г. кредитов на общую сумму до 75 млрд. руб. Ранее РЖД проводило конкурс по шести лотам. По первому и второму лотам победили ВТБ и Промсвязьбанк. Конкурс по оставшимся лотам был признан несостоявшимся, однако, комиссия приняла решение о заключении кредитного договора с ВТБ.

Железные дороги СНГ

ЖД Украины

13.12.2013

В 2014 г. украинские ЖД проведут ремонт и модернизацию более 1,1 тыс. км путей. Общая стоимость работ составит \$935 млн. Стоимость ремонта 1 км пути оцени-

вается в \$640 тыс., а стоимость строительства 1 км ж/д путей - в \$1,25 млн.

02.12.2013

Прогнозируемый рост объема погрузки ЖД Украины в 2014 г. составит 1% (426 млн. тонн), в 2013 г. - 2%. По итогам 11 мес. 2013 г. сокращение грузооборота составило 6,5% (до 204,5 млрд. т*км). Объем кредитов компании с начала 2013 г. возрос на 42% до 20,6 млрд. гривен (\$2,6 млрд.).

Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК)

2.12.2013

ОТЛК рассчитывает занять 60% рынка контейнерных перевозок (7% всего товарооборота между Китаем и ЕС) в евроазиатском направлении. На текущий момент на территорию стран ЕЭП приходится лишь 0,2% контейнерного грузооборота между Китаем и странами ЕС. Старт ОТЛК - совместной компании России, Беларуси и Казахстана по организации ж/д контейнерных перевозок - намечен на I кв. 2014 г.

ЖД Казахстана (КТЖ)

11.12.2013

Казахстан планирует к 2015 г. увеличить объем ж/д машиностроения до 63 млрд. руб. против 2,1 млрд. руб. в 2008 г. По итогам 2013 г. объем продукции отрасли ж/д машиностроения ожидается на уровне 41 млрд. руб. Сейчас КТЖ реализует 9 проектов на сумму \$4 млрд. (локомотивосборочное производство, производство грузовых и пассажирских вагонов, вагонного литья и стрелочных переводов.)

Грузовые операторы и собственники локомотивов/вагонов

Первая грузовая компания (ПГК)

17.12.2013

ФАС наложила штрафы в размере 2 млрд. руб. на 11 компаний (среди них ФГК, ПГК, СУЭК, «РГ-Транс», «Нефтетранссервис» и пр.), признанных участниками картельного сговора. В октябре 2011 г. РЖД и операторы под предлогом борьбы с заторами на путях, препятствующими отгрузке угля из Кемеровской области, вытеснили из региона других игроков, в результате чего, число работающих операторских компаний снизилось с 230 до 16.

Федеральная грузовая компания (ФГК)

19.12.2013

ФГК передаст 114 тыс. полувагонов (68% своего вагонного парка) в управление РЖД. Ожидается, что сделка позволит сократить количество порожних рейсов в полтора раза и уменьшить оборот вагона с 16 до 13 суток. РЖД считает, что передача компании трети парка полувагонов РФ (350-360 тыс. вагонов) обеспечит необходимый уровень погрузки - 1,2 млрд. тонн в год.

Трансконтейнер

6.12.2013

На Дальневосточной ЖД за 11 мес. 2013 г. объем контейнерных перевозок Трансконтейнера увеличился на 18% и составил 409 тыс. TEU (против 346 тыс. контейнеров в 2012 г.).

6.12.2013

Вместе с РЖД и ОТЛК компания примет участие в разрабатываемом транспортно-логистическом проекте по доставке грузов из портов Китая. Услуги Трансконтейнера будут включать доставку грузов по морским линиям из КНР в Россию, обработку грузов в Усть-Луге и доставку клиентам через контейнерные терминалы Москвы и Калуги.

Globaltrans**11.12.2013**

В 2013 г. Globaltrans консолидировал 100% «ММН-транс» – ж/д оператора ОАО «Магнитогорского МК» (ММК). Сумма сделки составила - \$225 млн. Компания также получила пятилетний контракт на ж/д перевозки 70% грузов ММК на сумму 52,6 млрд. руб.

Ремонт и сервис**Локомотивные технологии****09.12.2013**

В рамках реализации проекта Locomotion-2015 компания запустила экспериментальную локомотиворемонтную линию на Улан-Удэнском локомотивовагоноремонтном заводе и в депо «Братское». Использование линии позволило сократить продолжительность среднего ремонта локомотива на заводе с 21 до 5 суток, а проведение ремонта электровозов в объеме текущего ремонта (ТРЗ) в депо - с 8 до 2,5 суток.

Даугавпилсский ЛРЗ**12.12.2013**

Даугавпилсский ЛВРЗ вместе с Рижским вагоностроительным заводом и «Засулаукс» (Латвия) стали победителями конкурса по модернизации с продлением срока службы 19 вагонов дизель-поездов до 2015 г. на сумму \$26,9 млн. В рамках модернизации в порядок будут приведены пять составов с тремя вагонами и один состав с четырьмя вагонами латвийского пассажироперевозчика Pasazieru vilciens.

Международные производители ж/д продукции**Newag****05.12.2013**

Newag - польский производитель ТПС - вышел на IPO в Варшаве и привлек \$128 млн. от продажи 44% своих акций. Мультипликаторы EV/EBITDA и EV/Sales составили 12,1 и 1,9, соответственно. По итогам 2013 г. компания ожидает выручку и чистую прибыль на уровне \$250 млн. и \$12,5 млн., соответственно.

05.12.2013

Newag подписал свой первый зарубежный контракт на поставку и 3-летний сервис до 10 поездов для Сицилии. Ориентировочная стоимость контракта при поставке 10 поездов - €40 млн. (€3,7 млн./поезд). Ранее контракт должна была исполнить находящаяся в стадии банкротства итальянская Costa Sistemi Ferroviari.

Wabtec**16.12.2013**

Wabtec подписал контракт на сумму \$34 млн. с Sound Transit, обслуживающей регион Сиэтла (западное побе-

режье США) с годовым пассажирским оборотом 3 млн. человек. В соответствии с контрактом Wabtec поставит системы совместимого электронного управления поездом для 16 локомотивов и 18 моторных вагонов. Текущая стоимость осуществляемых компанией проектов в сфере контроля движения поездов составляет \$150 млн.

Bombardier**17.12.2013**

Bombardier вышел из совместного проекта с Уралвагонзаводом по поставке в Москву 120 низкопольных трамваев. Условиями контракта являлась поставка 70 трамваев в 2014 г. и 50 – в 2015 г. Сумма контракта - 8,5 млрд. руб. По заявлению УВЗ, компания не смогла гарантировать выполнение заказа в срок и была заменена на польскую PESA. С Bombardier также планируется сотрудничество в конкурсах на поставку вагонов московскому метрополитену и в следующем тендере по производству трамваев.

Alstom**14.12.2013**

Alstom в консорциуме с Rete Ferroviaria Italiana заключил контракт на модернизацию сигнальной системы в районе Рима на сумму €80 млн. По контракту компания обеспечит поставку системы ж/д сигнализации и компьютеризированной мульти-станционной блокировки к 2017 г.

Siemens**11.12.2013**

Компания намерена участвовать в тендере на сумму \$48 млрд. по развитию ж/д проектов в Малайзии в 2014 г. Проекты ориентированы на создание ВСМ между Сингапуром и Куала-Лумпуром. Компания также намерена участвовать в тендерах по электрификации ж/д путей и поставке подвижного состава.



China CNR Corporation Limited

06.12.2013

CSR Corp и China CNR Corp. выиграли тендер на поставку 258 высокоскоростных поездов для ЖД Китая. Сумма контракта - \$7,3 млрд. Ожидается, что спрос на высокоскоростные поезда останется высоким в 2014 г., в связи с открытием новых ж/д линий в Китае. CSR получило заказ на 83 сверхскоростных поезда с максимальной скоростью в 350 км/ч и 78 поездов с максимальной скоростью в 250 км/ч.

ГЧП в сфере ж/д исследований

17.12.2013

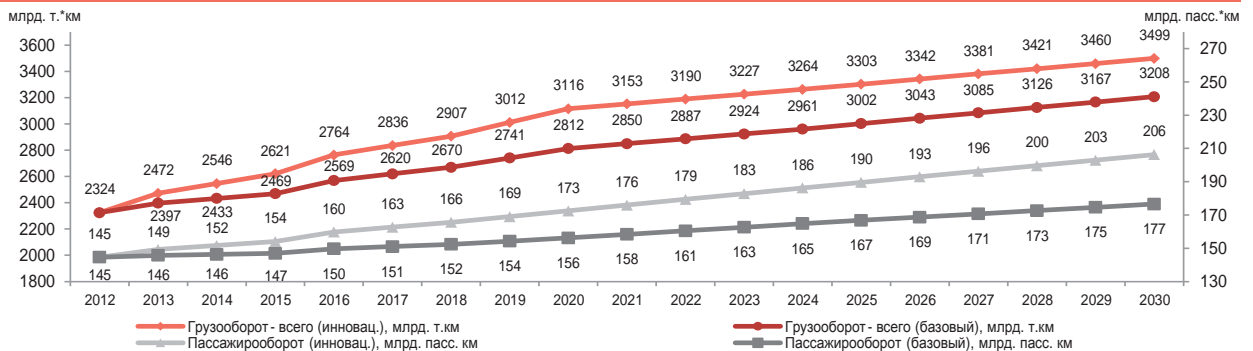
Европейская комиссия предложила создать ГЧП в сфере исследований и инноваций в ж/д секторе. В 2014-2020 гг. планируется инвестировать до €450 млн. в ж/д отрасль. Alstom, Ansaldo STS, Bombardier, Siemens, Thales и CAF подтвердили свое участие в ГЧП и планируют вложить до €470 млн. Ключевые направления исследования: развитие сегмента крупнотоннажных поездов, повышение пропускной способности и качества ж/д сети, а также развитие мультимодальных билетов и систем планирования маршрутов.

Объем погрузок по видам грузов за январь - ноябрь 2013 г., млн. тонн (% изм. от уровня 2012 г.)



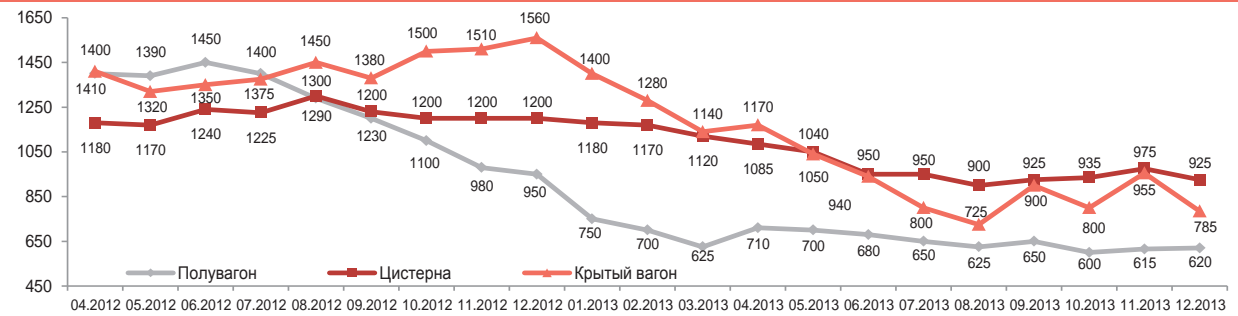
Источник: ОАО «РЖД»

Прогнозные значения грузо- и пассажирооборота РФ для основных сценариев развития



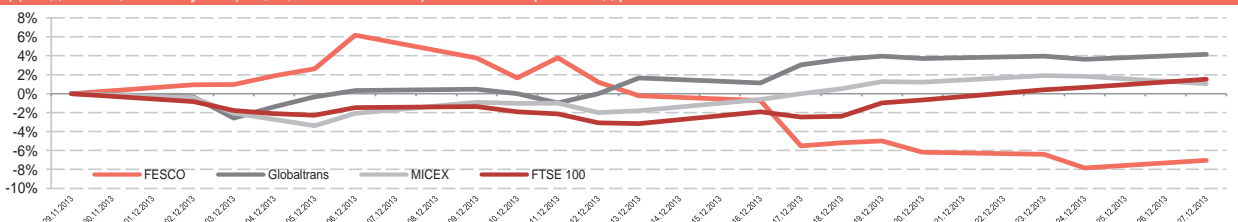
Источник: Минтранс РФ, «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года»

Ставки аренды подвижного состава (без НДС), руб./сутки



Источник: НП «СОЖТ», «Промышленные грузы»

Доходность ценных бумаг (акций, ADR) основных игроков ж/д рынка России



ОБЗОР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ЗА ЯНВАРЬ 2014

Сергей Парсегов, CFA *s.parsegov@pokrovka-finance.com*
Матвей Бондаренко *m.bondarenko@pokrovka-finance.com*

Основные события ж/д отрасли в 2014 году

10.02.2014 Международный Московский Логистический Форум. г. Москва, Россия. Встреча профессионалов в области логистики, управления цепями поставок, транспортировки и складирования.

27.03.2014 Пассажирский форум

[Форум] г. Москва, Россия. Обсуждение вопросов развития пассажирского транспорта в России.

22.04.2014 Международная конференция по транспорту и логистике «ТрансРоссия»

[Конференция/выставка] г. Москва, Россия. Обсуждение современных тенденций и перспектив развития транспортного комплекса.

18.06.2014 Международный ж/д бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520"

[Форум] г. Сочи, Россия. Встреча производителей и потребителей ж/д техники, технологий, логистических и инфраструктурных услуг.

Ключевые события и тенденции января:

- Погрузка сети РЖД по итогам 2013 г. упала на 2,8% (от уровня 2012 г.) и составила 1 237 млн. т. Грузооборот снизился на 1,2% - до 2 196 млрд. т*км.
- Правительство РФ утвердило правила предоставления предусмотренных бюджетом субсидий лизинговым компаниям на покупку инновационных вагонов (7,1 млрд. руб. в 2014-2016 гг.).
- В 2014 г. ожидается оживление рынка купли/продажи ж/д активов: Alstom намерен продать миноритарный пакет своего ж/д бизнеса, в феврале будет осуществлена продажа 100% Уфимского тепловозоремонтного завода, в течение года Фонд гос. имущества Украины выставит на продажу 50% пакет акций Азовмаша.
- Ввиду неблагоприятной экономической конъюнктуры строительство ВСМ-2 «Москва-Казань», стоимостью более 1 трлн. руб., решено отложить на неопределенный срок.

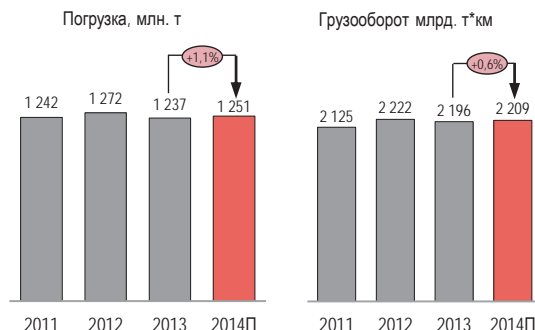
Трансмашхолдинг**Поставка ТЭМ ТМХ****30.01.2014**

В феврале 2014 г. Трансмашхолдинг начнет поставку АО «Литовские железные дороги» 20 тепловозокомплектов локомотива ТЭМ ТМХ. Тепловозокомплекты для последующей сборки локомотивов будут поставляться на локомотиворемонтное депо г. Вильнюс. На текущий момент в Литве уже эксплуатируется 51 локомотив ТЭМ ТМХ.

Wartsila TMH Diesel Engine**28.01.2014**

Совместное предприятие, созданное финской Wartsila и ТМХ в 2010 г. на площадях ОАО «Пензадизельмаш», планируется ввести в эксплуатацию в марте этого года. Ранее

Объемы погрузки и грузооборота сети РЖД за год (прогноз)



планируемая дата ввода СП – 2012 г. была перенесена из-за недобросовестного подрядчика.

Заморозка контракта**13.01.2014**

Подписание контракта с ОАО «Октябрьский электровозоремонтный завод» (ДЗО ТМХ), выигравшего в декабре 2013 г. тендер на поставку 66 вагонов для Петербургского метро, приостановлено ввиду подачи жалобы ООО «Ниров-электротранс» (ДЗО ОАО «Нировский завод») в ФАС. В жалобе ООО «Ниров-электротранс» пытается оспорить отклонение своей заявки на участие в тендере.

Метровагонмаш**13.01.2014**

В 2013 г. ОАО «Метровагонмаш» (ДЗО ТМХ) поставило Московскому метрополитену 342 вагона (312 ед. – модель «Она», 30 ед. – «Русич»). Ориентировочная стоимость электротранспорта – 17 млрд. руб. В 2014 г. Московский метрополитен планирует закупить 352 вагонов.

Группа Синара**Сертификация 2ЭС6****29.01.2014**

ООО «Уральские локомотивы» (СП Синары и Siemens) получило новый сертификат соответствия на серийное производство электровозов серии 2ЭС6 «Синара». Срок действия предыдущего сертификата на серию 2ЭС6, выданного в 2010 г., истек 31 декабря 2013 г.

Внедрение IRIS**27.01.2014**

ОАО «Люденовский тепловозостроительный завод» (ДЗО Синары) успешно завершило внедрение стандарта IRIS. IRIS – стандарт, направленный на повышение качества и надежности производимой предприятием ж/д продукции.

Городские транспортные решения. UTS**10.01.2014**

ООО «Городские транспортные решения. UTS» (СП Синары и испанской CAF) представила прототип вагона для Московского метро. Составность поезда составляет от 4 до 8 вагонов, максимальная скорость – 100 км/ч, срок службы – 30 лет. С данной моделью вагона предприятие намерено участвовать в тендере Московского метрополитена, который будет объявлен в феврале 2014 г.

Производители вагонов

Субсидии

23.01.2014

Правительство РФ опубликовало постановление, утверждающее правила предоставления субсидий на приобретение инновационных вагонов. Сумма субсидирования в 2014-2016 гг. составит 7,1 млрд. руб. (2,6 млрд. в 2014 г., 2,3 млрд. – 2015, 2,2 млрд. – 2016 г.), а ожидаемый эффект для бюджета – 26,1 млрд. руб.

Продление сроков службы

22.01.2014

Росжелдор представил Минтрансу на рассмотрение концепцию проекта по продлению срока службы грузовых вагонов. Документ предусматривает увеличение сроков эксплуатации вагонов в полтора раза. Для некоторых вагонов срок службы может составить около 50 лет, что приведет к дальнейшему перенасыщению рынка вагонами.

Уралвагонзавод (УВЗ)

21.01.2014

На УВЗ завершился первый этап сертификации по стандарту IRIS. Бюджет проекта – более 10 млн. руб. Ожидается, что внедрение IRIS позволит улучшить качество продукции и повысить эффективность производства.

16.01.2014

УВЗ завершил размещение дополнительного выпуска акций в пользу Росимущества на сумму 5,4 млрд. руб. Уставный капитал завода увеличился на 12% и составил 50 млрд. руб. Акции были оплачены деньгами (1,5 млрд. руб.) и акциями 7 машиностроительных предприятий (в т.ч. Тверского вагоностроительного завода, Уральского завода транспортного машиностроения, Томского электротехнического завода, НПО «Электромашин»).]

Тихвинский вагоностроительный завод (ТВСЗ)

24.01.2014

ООО «СКФ Тверь» (Д30 шведской SKF) поставит ТВСЗ более 40 тыс. подшипниковых узлов для производства тележек инновационных вагонов. SKF является ведущим мировым производителем подшипников. Ожидается, что использование подшипников SKF в тележках увеличит межремонтный пробег вагонов до 800 тыс. км (с текущих 500 тыс. км) и снизит эксплуатационные затраты.

Тверской вагоностроительный завод (ТВЗ)

10.01.2014

По итогам 2013 г. ТВЗ поставил Федеральной грузовой компании (ФГК) 400 пассажирских вагонов (включая двухэтажные, габарита RIC и вагоны для составов постоянного формирования).

Алтайвагон

17.01.2014

В 2014 г. Алтайвагон планирует запуск производства новых моделей подвижного состава – крытого вагона 11-2135-01 (4 тыс. ед. в год) и полувагона 12-2141 (3 тыс. ед. в год). Полувагон 12-2141 обладает повышенным объемом кузова 94 м³ и увеличенной предельной нагрузкой на ось.

Крюковский вагоностроительный завод (КВСЗ)

16.01.2014

В 2014 г. КВСЗ планирует поставить Гомельскому вагоностроительному заводу (Беларусь) не менее 20 вагоно-

комплектов для сборки пассажирских вагонов. В 2013 г. КВСЗ поставил в Беларусь 23 вагонокомплекта для сборки пассажирских вагонов.

10.01.2014

РФБУ «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте» возобновило действие сертификатов грузовых вагонов производства КВСЗ. Действие сертификатов на вагоны КВСЗ было приостановлено с 25 сентября 2013 г.

Российские железные дороги

БАМ и Транссиб

31.01.2014

Стоимость проекта расширения Байкало-Амурской магистрали и Транссиба возросла и составила 1,2 трлн. руб. Ранее Правительством была согласована программа расширения до 2020 г. стоимостью около 560 млрд. руб. (300 млрд. – инвестпрограмма РЖД, 260 млрд. – средства бюджета). Причина увеличения – пересмотренная в сторону повышения погрузка участка сети, не соответствующая ранее планируемому показателем.

Продажа дочерних компаний

30.01.2014

В феврале 2014 г. РЖД выставит на продажу 100%-1 акция ОАО «Алатырский механический завод». Начальная цена пакета – 166,3 млн. руб. Основные виды деятельности предприятия: производство запасных частей для подвижного состава и ремонт компонентов подвижного состава.

Нефтеналивные грузы

29.01.2014

Несмотря на рост добычи нефти и переработки нефтепродуктов в 2013 г., объем перевозок нефтепродуктов ж/д транспортом упал на 3,1% (до 250,3 млн. т). Причина падения – переориентация грузоотправителей с железнодорожного на другие виды транспорта (трубопроводный, авто- и речной) ввиду сбоев в подаче и уборке вагонов, задержки отправления составов и увеличения тарифов на транспортировку.

Олимпийские игры в г. Сочи

24.01.2014

С 24 января РЖД изменит график движения электропоездов на Черноморском побережье с целью обеспечения пассажиропотока в 7 тыс. чел./час для транспортировки участников и гостей Зимних Олимпийских игр в г. Сочи. В перевозке задействуют 38 электропоездов «Ласточка» и 8 электропоездов ЭД4М. Ежедневно они будут осуществлять по 413 рейсов.

Высокоскоростная магистраль (ВСМ-2)

23.01.2014

Несмотря на подготовку РЖД обновленного финансового плана и модели строительства ВСМ «Москва-Казань», проект будет отложен на неопределенное время. Причина – желание государства отложить реализацию проекта до «более энергичной экономической ситуации». Ориентировочная стоимость проекта составляет более 1 трлн. руб., предполагаемая доля государственных средств – 62,7%.

Займы и кредиты

23.01.2014

Общий объем заимствований РЖД в 2014 г. планируется на уровне 100 млрд. руб. (50 млрд. – инфраструктурные бон-

ды, остальные 50 млрд. - евробонды, рублевые облигации и кредиты). В конце января РЖД проведет road show в Европе. После размещения евробондов монополия намерена определиться с планами по объему кредитов и рублевых облигационных займов.

Неполная занятость

15.01.2014

В 2014 г. РЖД планирует сохранить неполную трудовую неделю для своих сотрудников. По итогам 2013 г. порядка 13,5% (более 130 тыс. чел.) работали неполную трудовую неделю. Монополия намерена пересматривать данную позицию ежемесячно в зависимости от конъюнктуры рынка ж/д услуг.

Пассажиропоток и погрузка

09.01.2014

По итогам 2013 г. пассажиропоток сети составил 1,8 млрд. чел. (+2,1% от уровня 2012 г.). На дальнее сообщение пришлось 110,7 млн. чел. (16,3% всего пассажиропотока), на пригородное - 970,1 млн. чел. (83,7%). Пассажирооборот составил 138,5 млрд. пасс.*км (-4,2% от показателя 2012 г.). Погрузка сети по итогам 2013 г. упала на 2,8% (к базе 2012 г.) до 1 237 млн. т, а грузооборот - на 1,2% (до 2 196 млрд. т*км).

Железные дороги СНГ

Українізниця

28.01.2014

Компания предложила выделить из бюджета страны около 10 млрд. грн. (41 млрд. руб.) на финансирование обновления парков ТПС и подвижного состава. 5,9 млрд. грн. (24 млрд. руб.) предлагается направить на закупку 500 пассажирских вагонов, остальные 4,1 млрд. грн. (17 млрд. руб.) - на закупку 39 электропоездов и 10 дизель-поездов. По итогам 2014 г. за счет собственных и заемных средств Украинские ЖД также намерены приобрести 59 грузовых электровазозов, 1,5 тыс. грузовых вагонов и 17 ед. СПС.

20.01.2014

Погрузка Украинских ЖД в 2013 г. упала на 3% (к уровню 2012 г.) и составила 443,6 млн. т. Грузооборот сети снизился до 224,4 млрд. т*км (-5,6% от показателя 2012 г.). Пассажирооборот упал на 0,4% и составил 483,3 млн. чел., а пассажирыоборот - на 0,5% (до 49 млрд. пасс.*км).

Казакстан темір жолы (КТЖ)

22.01.2014

Грузооборот КТЖ в 2013 г. составил 231,2 млрд. т*км, пассажирыоборот - 16,9 млрд. пасс.-км. В 2014 г. КТЖ планирует увеличение показателей на 15% от уровня 2013 г. Ожидаемая выручка компании по итогам 2014 г. - 962 млрд. тенге (217 млрд. руб.), чистая прибыль - не менее 122 млрд. тенге (27 млрд. руб.).

21.01.2014

В 2013 г. КТЖ приобретено/модернизировано 135 локомотивов, 3,1 тыс. грузовых вагонов, 288 пассажирских вагонов, осуществлен капитальный ремонт 631 км путей. Объем выпуска продукции транспортного машиностроения составил более 200 млрд. тенге (45 млрд. руб.).

Белорусские ЖД (БЖД)

29.01.2014

На основании контракта БЖД и швейцарской Stadler от 2012 г. на поставку 6 пятивагонных электропоездов БЖД

уже получили 3 поезда, оставшиеся 3 поступят до конца 2 кв. 2014 г. БЖД планируют продолжить закупку поездов - в 2015 г. Stadler поставит 2 семивагонных поезда для межрегиональных линий, дополнительно планируется закупить еще 5 четырехвагонных электропоездов, 2 семивагонных.

Грузовые операторы и собственники локомотивов/вагонов

Первая грузовая компания (ПГК)

30.01.2014

ПГК в рамках консолидации ж/д активов группы UCL Rail (владеет 100% УК Независимой транспортной компании (НТК)) проведет допэмиссию акций на сумму 90 млрд. руб. для последующего присоединения НТК. Консолидация активов группы связана с планируемым IPO холдинга UCL Rail, изначально планировавшимся в 2013 г., но отложенным ввиду негативной рыночной ситуации.

Федеральная грузовая компания

23.01.2014

В 2013 г. погрузка компании выросла в 2,7 раз (от уровня 2012 г.) и составила 150 млн. т. Грузооборот вырос в 2,4 раза и достиг 290 млрд. т*км.

Трансконтейнер

29.01.2014

Объем контейнерных перевозок компании в 2013 г. упал на 2% до 1,4 млн. TEU. Основными причинами снижения перевозок явились падение темпов роста рынка и интенсификация конкуренции. FESCO 28.01.2014 В соответствии с выигранным в конце 2013 г. тендером Министерства обороны Аргентины FESCO реализует проект по снабжению аргентинских научно-исследовательских станций в Антарктиде. К концу марта 2014 г. компания доставит 5,6 тыс. т грузов на 12 антарктических станций.

Трансойл

08.01.2014

Компания выиграла тендер на перевозку в январе-марте 2014 г. 1,7 млн. т мазута производства трех нефтеперерабатывающих заводов ОАО «НК «Роснефть». Сумма контракта - более 1 млрд. руб. Ремонт и сервис

Уфимский ТРЗ (УТРЗ)

17.01.2014

Росимущество выставит на продажу 100% акций УТРЗ феврале 2014 г. Начальная цена пакета - 286 млн. руб. Основная деятельность УТРЗ - ремонт и сервис ж/д транспорта. По итогам 9 мес. 2013 г. выручка завода составила 204,2 млн. руб., чистая прибыль - 19,4 млн. руб.

Днепропетровский ТРЗ (ДТРЗ)

29.01.2014

По итогам 2013 г. чистая прибыль Днепропетровского тепловозоремонтного завода составила около 1 млн. гривен (4,3 млн. руб.). Выручка по итогам года увеличилась на 31% до 212 млн. гривен (888 млн. руб.). ДТРЗ специализируется на ремонте тепловозов и выпуске запасных частей к тепловозам и электровазозам.

Международные производители ж/д продукции

Alstom

17.01.2014

В декабре 2014 г. Alstom запустит трамвайный завод на территории Бразилии. Завод будет производить трамваи Citadis для поставки на бразильский рынок, а в перспективе – на рынок Латинской Америки.

17.01.2014

Alstom выбрал Bank of America Corp. и Deutsche Bank AG в качестве финансовых консультантов при продаже миноритарного пакета акций своего ж/д бизнеса стоимостью €2 млрд. Не исключается и вариант продажи акций на бирже, ориентировочная дата продажи – не ранее мая 2014 г. Основной мотив продажи – получение дополнительных денежных средств, «укрепление» баланса и приобретение стратегической мобильности.

Bombardier

30.01.2014

Bombardier получил заказ на поставку 75 семивагонных электропоездов в Австралию на сумму \$2,7 млрд (\$36 млн./состав). Контракт также включает стоимость сервиса МВПС в течение 30 лет. Производство поездов будет осуществлено на площадке компании в Индии.

Siemens

23.01.2014

В соответствии с контрактом 2008 г. Siemens поставил 16 поездов Velaro D на сумму €500 млн. (€31 млн./поезд) немецкому оператору Deutsche Bahn, просрочив срок поставки на 2 года. Вместо компенсации за задерж-

ку Siemens поставит Deutsche Bahn еще один поезд (ориентировочная стоимость – €27 млн.).

General Electric (GE)

30.01.2014

GE Transportation поставит американскому ж/д оператору Coast Railway (шт. Флорида) 24 тепловоза ES44C4. Локомотивы ES44C4 считаются самыми энергоэффективными грузовыми тепловозами на территории Северной Америки.

30.01.2014

GE поставит в Африку 100 тепловозов (15 GE C30ACi в 2014 г. и 85

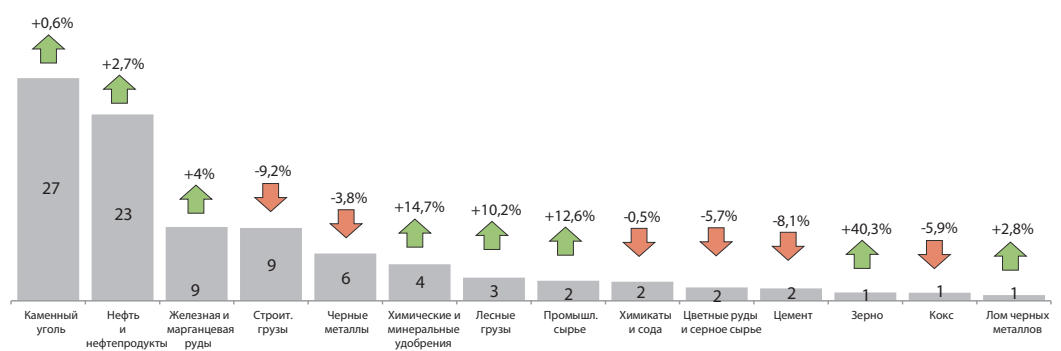
GE C30ACi в течении 2015-2019 гг.). Энергоэффективные и соответствующие экологическим стандартам тепловозы C30ACi заменят устаревшие 30-летние тепловозы на территории Африки.

China CNR

22.01.2014

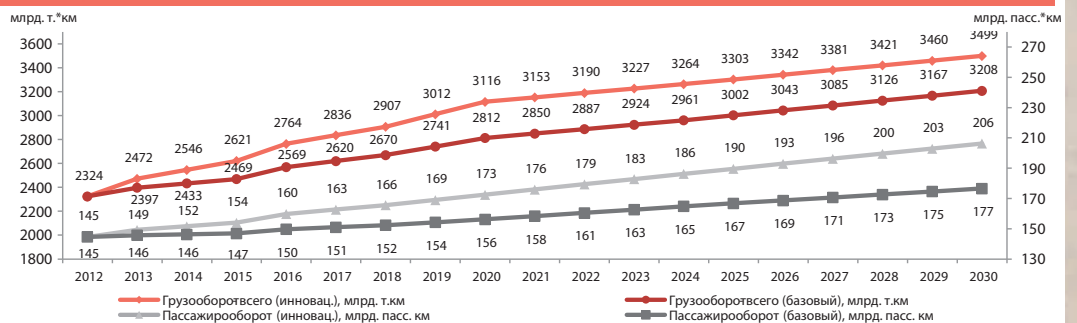
China CNR Corp. планирует привлечь около \$1,5 млрд. в ходе IPO на фондовой бирже Гонконга во 2 кв. 2014 г. Компания, производящая скоростные поезда, намерена привлечь средства на фоне запланированного расширения высокоскоростной железнодорожной сети Китая.

Объем погрузок по видам грузов за январь 2014 г., млн. тонн (% изм. от уровня 2013 г.)



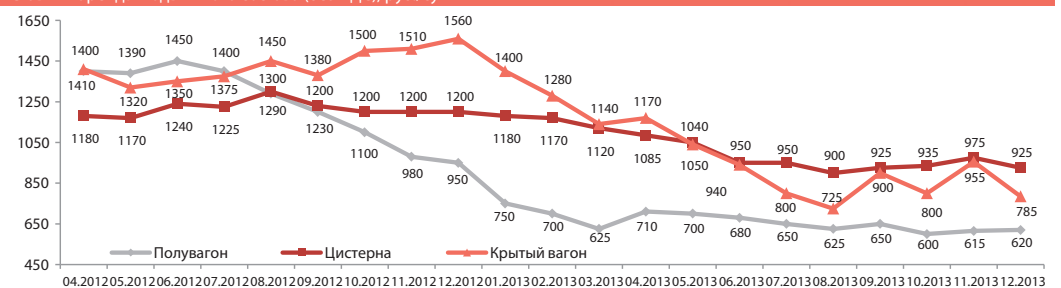
Источник: ОАО «РЖД»

Прогнозные значения грузо- и пассажирооборота РФ для основных сценариев развития



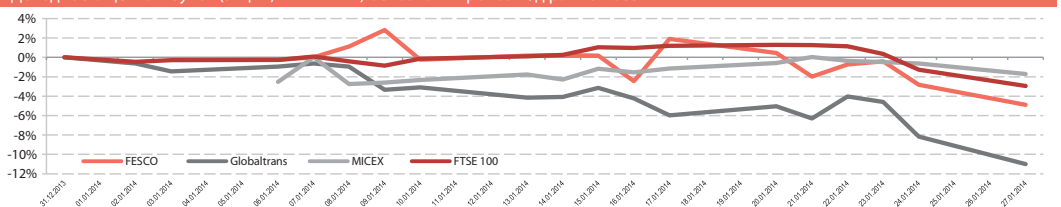
Источник: Минтранс РФ, Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года

Ставки аренды подвижного состава (без НДС), руб./сутки



Источник: НП «СОЖТ», «Промышленные грузы»

Доходность ценных бумаг (акций), ADR основных игроков ж/д рынка России



Источник: Bloomberg



Российская Федерация
Некоммерческое партнёрство
«Союз Участников Железнодорожного Рынка»



Общество с ограниченной ответственностью «СЫСЕРТСКОЕ ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО»

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



Модернизированный тепловоз ТГМ-4

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

Наименование услуги	Компания	Телефон
КР, ТР-3 тепловоза ТГМ-6	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
КР, ТР-3 тепловоза ТГМ-4	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
КР, ТР-3 тепловоза ТЭМ-2 (ремонт дизеля на заводе-изготовителе, ремонт электромашин в объеме ТР-3)	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
КР, ТР-3 тепловоза ТЭМ-2 (ремонт дизеля на заводе-изготовителе, ремонт электромашин в объеме КР)	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт УГП 750/202 (УГП 1200/212)	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля 8ЧН 21/21 (211Д), 8ЧН 26/26 (ЗА6Д49), 8ЧН 26/26 (7-6Д49)	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт дизеля Д6, Д12	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт компрессора ПК -5/25 (ПК 35, ВП 3,5/9, НТ 6)	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Капитальный ремонт турбокомпрессора ТК-23С-01 (ТК-18-02)	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Полное освидетельствование н.п. ТГМ-4 (6) со сменой элементов без ремонта бунс:	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
-Замена центров	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
-Замена центров и осевой шестерни	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
-Замена осевой шестерни со сменой подшипников	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
КР, ТР-3 экипажа ТГМ-4(6)	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
КР, ТР-3 экипажа ТЭМ-2 (ремонт ТЭД в объеме КР)	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Переформирование колесных пар ТЭМ-2 без ремонта бунс:	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
-смена бандажей	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
-смена бандажей и осевой шестерни	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
-замена осевой шестерни	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
Ревизия бунсовых узлов одной колесной пары 1 и 2 объема	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
КР, ТР-3 ТЭД (ЭД-107А и ЭД118)	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)
ТР-1, ТО-3 тепловозов ТГМ-4(6), ТЭМ-2	ООО "Сысертское локомотивное депо"	(343) 380-10-25(26,27)



ООО «РЕМЭЛАВТО»
Сертификат ИСО № РОСС RU.ЦШ.00.К00270

Запасные части для тормозной системы, и центральной подвески пассажирских вагонов и электропоездов
Изготовление деталей по чертежам заказчика

Капитальный ремонт регуляторов выхода штока 102.40.10.001 и 102.40.10.001-01
Траверс 022, 017 с последующим испытание и выдачей сертификата соответствия.

Поставка электрооборудования Рижского электромашинностроительного завода

Адрес: 142660, Московская область, Орехово-Зуевский р-н, г. Дрезна ул. Н.М. Зимина д.1
E-mail: remelauto@narod.ru remelauto@mail.ru, www.remelauto.ru
Тел. (496) 418-16-48 и (499) 707-71-09

+7 (499) 181-19-88/97

**Здесь
могла быть
ваша реклама!**

+7 (495) 765-73-16/19**МНПП ТЕХНОПРИБОР**

125047, г. Москва,
ул. Сельскохозяйственная, д. 12а
Тел.: **(499) 181-55-16,**
(499) 181-18-50

e-mail: dorzay@mail.ru
www.mnpp.ru



**КОМПЛЕКСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ
ОБОРУДОВАНИЕМ, ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ И
ИНСТРУМЕНТОМ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ.
КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ТЕПЛОВЗОВ И ДИЗЕЛЕЙ.**

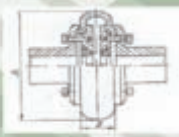
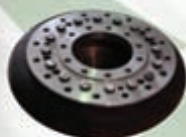
- Капитальный ремонт тепловозов ТГК, ТГМ-23, ТГМ-40, ТЭМ-2, ТЭМ-7, ТЭМ-15, ТГМ-4, ТГМ-6, М-62 в объеме ТР, СР, КР.
- Ремонт и переформирование колесных пар тепловозов серии ТЭМ, ТГМ.
- Капитальный ремонт и поставка запасных частей для дизелей ПДГ1М, ПДГ4А, ЗА-6Д49, 7-6Д49, Д211, 14Д40, 2Д100.
- Капитальный ремонт и запасные части для гидropередач УГП-230\300, УГП-750\1200 (МГПР).
- Поставка механизированного и гидравлического инструмента для ремонта и текущего содержания пути (станки рельсорезные, шлифовальные, рельсосверлильные и т.д.).
- Капитальный ремонт и запасные части к кранам КЖДЭ-16, КЖДЭ-25, КДЭ151, КДЭ-163.

На предприятии внедрена система менеджмента качества

сертификат соответствия СМК требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2001 (ISO 9001:2000)

Гарантия на все виды товаров и услуг!
Отсрочка платежа!
Доставка товара любым транспортом!

Производим высокоэластичные муфты для ТГМ-4, ТГМ-6



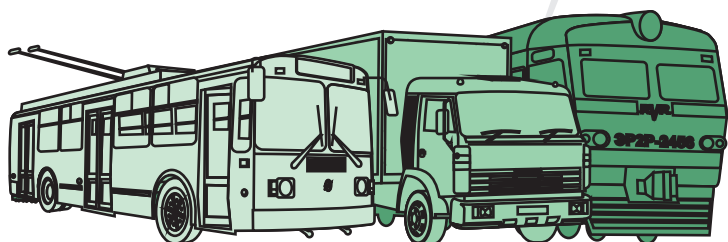
Предназначены для передачи крутящего момента. Их упругим элементом являются резинокордные оболочки (РКО 360*100, и 500*130)
Основные технические характеристики:

Обозначение резинокордной оболочки	Номинальный крутящий момент, Н*м	Частота вращения, с-1	Допускаемые смещения осей соединяемых валов			Геометрические размеры, мм		Масса, кг	Цена руб. с НДС
			Осевое, мм	Радиальное, мм	Угловое град	Д	В		
360x100 мод.Н-304	1250	41.6	4.0	3.6	1.5	360	100	3.5	низкие
500x130 мод.Н-345	4000	20.8	5.5	4.0	2.0	470	130	13.0	

Тел.:(3412) 373-903, 376-919, 379-320

Электроника

Транспорт



27-29 мая 2014 г.
Москва, ВВЦ

8-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

Информационные технологии для транспорта и транспортной инфраструктуры

Тематика:

- Системы диспетчеризации и управления транспортным парком (грузовые автоперевозки, пассажирский транспорт, такси, спецтранспорт)
- Комплексы навигации и связи
- Системы безопасности и видеонаблюдения
- Системы контроля пассажиропотока и оплаты проезда
- Технологии снижения расхода топлива
- Информационно-развлекательные комплексы
- Автоматика, телемеханика
- Измерительные и диагностические приборы
- Силовая электроника для транспорта
- Электронные, электротехнические компоненты

Одновременно с выставками:



ЭлектроТранс 2014

<http://www.electrotrans-expo.ru>



ТПУ-экспо 2014

<http://www.tpu-expo.ru>

Конференции и семинары:

- “Практические особенности внедрения навигационно-информационных технологий на современном транспортном предприятии”, тел. +7(495) 66-324-66,
- “Электронные модули и компоненты для транспортного приборостроения и машиностроения”,
- “Рекламно-информационное обеспечение пассажирского транспортного комплекса”,
- “Технологии оплаты проезда и учета пассажиропотока”,
- “Развитие систем АПС-АРС и АСДУ на метрополитене и ГЭТ”.



Оргкомитет:

+7(495) 287-4412

<http://www.e-transport.ru>

Поддержка:



Способы мониторинга температуры в вечномёрзлых грунтах

Д.Ю. Кропачев. ОАО НПП «Эталон», 644009, г. Омск, ул.Лермонтова, 175, тел.: (3812) 36-75-85

И.И. Гаврилов. Мерзлотная станция Центра ИССО ОАО РЖД, 676282, Россия, Амурская область, г. Тында, ул. Мерзлотная дом 1, а/я 216, тел.: (41656)73663

Развитие транспортной инфраструктуры северных регионов РФ и реализация национальных нефтегазовых проектов XXI века тесным образом связаны с развитием новых крупных центров добычи углеводородного сырья и формированием новых систем магистрального трубопроводного транспорта газа, конденсата и нефти [1].

Безопасность функционирования объектов железнодорожного и нефтегазового комплекса на территориях распространения многолетнемерзлых пород во многом определяется эффективностью систем мониторинга опасных геокриологических процессов, развитие которых связано как с природными факторами, так и с влиянием самих технических объектов. В зависимости от комплекса природных факторов, формирующих геокриологические условия, грунты могут находиться в многолетне- и сезонномёрзлом, сезонноталом, талом и переохлажденном состояниях, а, следовательно, обладать различными прочностными и деформационными свойствами [3]. Исходя из этого возникает необходимость изучения свойств и проведения геотехнического мониторинга грунтов, в состав которого входит наблюдение за температурным и гидрогеологическим режимами с целью изучения состояния грунтов оснований, оценка их несущей способности и возможных деформаций.

Согласно комплексному анализу данных метеостанций и геокриологических стационаров для севера России возможные изменения трендов температуры грунтов охватывают широкий диапазон – от 0,004 до 0,05 °С/год (средние для всего региона значения тренда составляют 0,03 °С/год).

Высокие тренды потепления грунтов, так же как и воздуха, наблюдаются в центральной части Западной Сибири, в Якутии и на юге Красноярского края [2].

В настоящее время широкий круг ученых-климатологов и геокриологов отмечает, что за последние 20-25 лет температура воздуха в области криолитозоны повысилась на 0,2-2,5 °С. Повышение температуры верхних горизонтов мерзлых пород за этот период достигает 1,0-1,5 °С и распространяется до глубины 60-80 м. По различным оценкам прогнозируемое повышение температуры воздуха на Севере в первой четверти XXI в. составит 1,0-2,0 °С и может достичь 3-4 °С к середине столетия. При таком потеплении климата произойдет существенное сокращение площади сплошных мерзлых пород в Северном полушарии и южная граница их распространения в Западной Сибири может отодвинуться на север на 200-500 км.

Можно сделать вывод, что изменение теплового баланса многолетнемерзлых пород под воздействием инженерных сооружений и глобального потепления климата становится одним из основных факторов, определяющих устойчивость инженерных сооружений.

Деградация мерзлых пород приводит к резким изменениям условий функционирования оснований и фундаментов, поскольку прочностные и деформационные свойства грунтов напрямую зависят от температуры.

В результате недостаточного учета особенностей геокриологических условий и их природных и техногенных изменений происходят многочисленные деформации сооружений, иногда даже аварийного характера.

В этом направлении, на наш взгляд, необходимо контролировать, а где-то и управлять, температурным режимом грунтов в процессе эксплуатации объектов.

Осуществлять термостабилизацию грунтов оснований можно с помощью вентилируемого подполья, теплозащитных экранов, сезонно-действующих охлаждающих установок (горизонтального и вертикального типов), а также охлаждающих установок круглогодичного действия.

Таким образом, одной из главных проблем успешного проектирования объектов в северо-восточной части РФ является разработка и промышленное применение новых адекватных технических решений по контролю и управлению температурным режимом грунтов оснований различных сооружений.

В связи с этим ОАО НПП «Эталон» разработало системы мониторинга температур протяженных объектов.

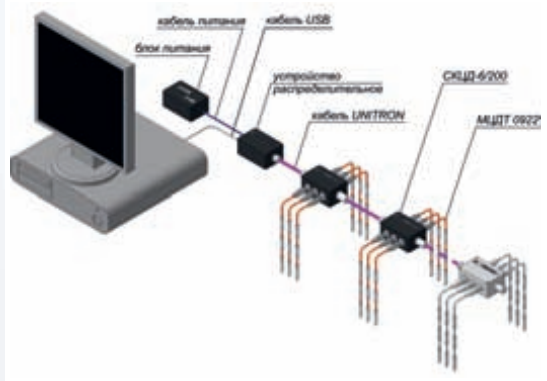
Разработанные системы мониторинга предназначены для полевого определения температуры грунтов по ГОСТ 25358-2012, где требуется получить данные о температурном состоянии грунтов. Внедрение разработанных технических решений позволяет повысить точность измерений и надежность, упростить существующие системы мониторинга температур, расширить области их применения.

Разработчики ОАО НПП «Эталон» предприняли попытку устранить недостатки известных систем мониторинга температур, таких как: сложность, дороговизна, низкая точность измерений и слабая герметичность, которая приводит к отказу устройств в условиях промышленной применимости.

Архитектура разработанных измерительных систем очень гибкая и позволяет в зависимости от поставленной задачи осуществлять оперативный, автономный или непрерывный мониторинг температуры грунта под основаниями зданий и сооружений, вдоль земляного полотна железных дорог, тем самым обеспечивая работоспособность и безопасность



Рис. 1 – Термокоса (МЦДТ 0922) с контроллером (ПКЦД-1/100)



← Рис. 2 – Размещение в скважине термокосу с логгером

↑ Рис. 3 – Схема реализации СТМ ПО

функционирования объектов в условиях вечной мерзлоты.

Для проведения оперативных замеров используется комплект оборудования состоящий из контроллера ПКЦД-1/100 и термокосу МЦДТ 0922, представленных на рисунке 1. ПКЦД-1/100 позволяет устойчиво считывать показания термокосу с интервалом опроса от 10 секунд до 1 часа, а также сохранять информацию

об измеренной температуре каждого датчика в термокосу в энергонезависимую память прибора. Термокоса МЦДТ 0922 обладает малой тепловой инерцией, кабель сохраняет гибкость при эксплуатации даже в условиях отрицательных температур.

Таким образом, пользователь может разместить на различных объектах (в термометрических скважинах) несколько десятков термокосу и в течении 10...40 мин провести замеры, оценить результаты и сохранить данные с термокосу о температуре каждого объекта с помощью одного контроллера ПКЦД-1/100 с последующей передачей и обработкой на ПК.

Для проведения автономных замеров температурных полей удаленных и труднодоступных объектов (термометрических скважин) используется комплект оборудования, состоящий из логгера ЛЦД-1/100 и термокосу МЦДТ 0922 или МЦДТ 1201. Логгер совместно с термокосой размещается в термометрической скважине ниже

уровня земли и работает автономно в течение нескольких лет.

Вариант размещения данной системы в термометрической скважине представлен на рисунке 2. Измеренные значения температуры с термокосу записываются на карту памяти формата MicroSD, расположенную внутри логгера. Сбор данных проводится путем извлечения карты из логгера, либо ее заменой на новую, либо копированием файла с данными на ПК виде архива.

Время непрерывной работы логгера с термокосой без замены элемента питания зависит от количества одновременно подключаемых датчиков и периода проведения измерений. Например, при сохранении измерений два раза в сутки с термокосу, состоящей из 10 датчиков, логгер автономно без замены питания проработает около 10 лет.

Для решения задач непрерывного мониторинга температуры и оповещения об ее критических изменениях под зданиями и сооружениями, рекомендуется использовать систему СТМ ПО, представляющую собой совокупность контроллеров СКЦД-6/200, подключенных к распределительному блоку БРИЗ с использованием линии связи RS-485, и термокосу МЦДТ 0922 и (или) МЦДТ 1201. К каждому контроллеру можно подключить от одной до шести термокосу, содержащих суммарно до 200 датчиков. Схема возможной реализации системы СТМ ПО приведена на рисунке 3.

Порядок подключения термокосу произвольный, контроллер сам определяет конфигурацию получившейся системы и проводит сканирование каналов для обнаружения подключения/отключения термокосу с интервалом 5 секунд.

Связь между СТМ ПО и компьютером обеспечивается путем подключе-

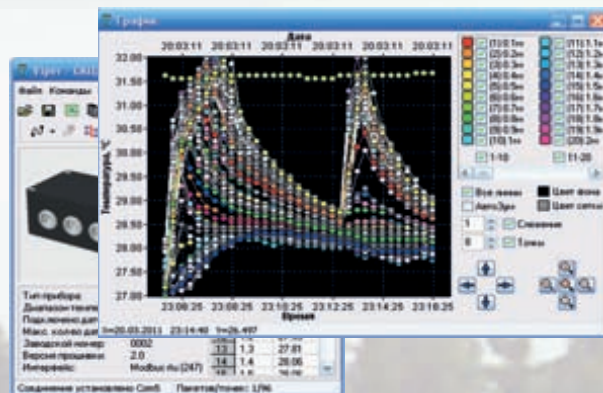


Рис. 4 – График вывода информации об измеряемой температуре на ПК

ния БРИЗ к ПК при помощи кабеля интерфейсного USB.

На рисунке 4 представлен один из графиков вывода информации об измеряемой температуре на ПК, позволяющий в реальном времени отслеживать малейшие изменения температуры и сигнализировать, если ее величина превысила допустимую норму.

Таким образом, рассмотрев возможные варианты реализации мониторинга температуры грунтов, необходимо отметить, что совместно со специалистами Мерзлотной станции Центра ИССО ОАО РЖД в октябре 2012 г. организовано испытание трех комплектов автономного варианта системы мониторинга температуры на объекте земляного полотна «Км 2339» перегона Курьян-Тында.

Температурный мониторинг объекта начат Мерзлотной станцией сразу после строительства охлаждающей скальной конструкции в 1991 г. Наблюдения за температурами грунтов выполняются два раза в год на моменты максимального оттаивания (осень) и максимального промерзания (весна).

В октябре 2012 г. в две скважины установлены логгеры ЛЦД-1/100 и термокосу МЦДТ 0922. Скважина № 6 расположена на правой бровке насыпи со скальной конструкцией на откосе (рисунок 5), скважина № 9 находится в полевых ненарушенных условиях. Периодичность измерений температур логгерами – четыре раза в сутки.

Анализ работы логгеров за годовой цикл показал:

- высокую точность и надежность приборов. За годовой период не зафиксировано ни одного сбоя. Сравнение температур, измеренных термокосуами Мерзлотной станции в 2011 г. и логгерами ЛЦД-1/100 с термокосуами МЦДТ 0922 в 2012 г., на глубинах

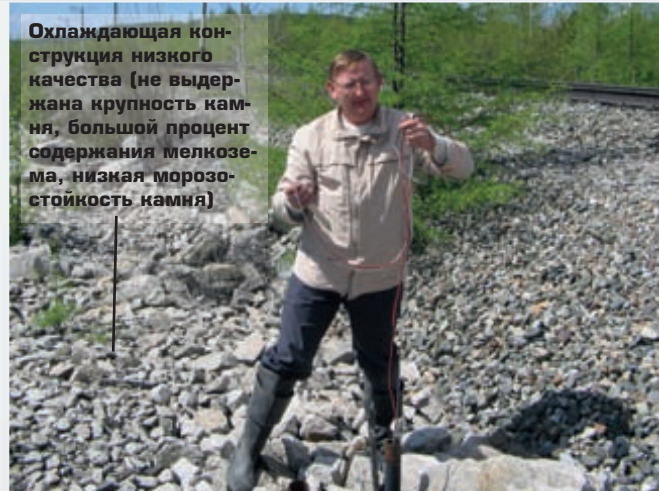


Рис. 5 – Погружение логгера и термокосы в скважину № 6, май 2013 г., «Км 2339» перегона Курьян-Тында

ниже глубины нулевых годовых колебаний температур показало сходимость в пределах погрешности измерений ± 0.1 °С (таблица 1);

- долгий срок автономной работы. За год падение напряжение литиевого элемента питания составило 0.1 В. Если скорость разрядки элемента питания сохранится, срок автономной работы без замены батареи составит не менее 8 лет.

- исключение ошибок измерений, обусловленных человеческим фактором. Таких как: опускание термокосы на разную глубину в различные годы, «недовыстойка», ошибки переноса данных в полевой журнал и т.д.

Непрерывные измерения логгера в связке с термокосой в течение годового цикла дали качественно новую информацию о температурном режиме объекта земляного полотна:

- определена фактическая глубина зоны нулевых годовых колебаний температур (таблица 1), которая в скважине № 6 составила 13 м;

- в скважине № 7 «плато» температур 0 °С при замерзании и оттаивании грунта держалось четыре декады, что обусловлено фазовыми переходами воды в лед и обратно и свидетельствует о высокой влажности грунта (рис. 7);

- наглядно видно отставание экстремумов температурных волн нижних горизонтов от верхних слоев (рис. 7);

- стало возможным вычислить среднегодовые температуры грунтов (рис.6). Если среднегодовая температура на поверхности элемента земляного полотна отрицательная, деградация мерзлоты не происходит, а если температура

0 °С и выше – происходит оттаивание многолетней мерзлоты. Эта информация позволяет определить эффективность любых охлаждающих мероприятий.

- анализ среднегодовых температур на «Км 2339» (рис. 6) показал, что в полевой скважине № 8 температуры грунтов понижаются.

В скважине № 6 среднегодовая температура поверхности охлаждающей скальной конструкции составляет -1.4 °С, тогда как расчетная температура поверхности равняется -2.9 °С, что свидетельствует о низком качестве охлаждающей конструкции.

Прогиб эпюры среднегодовых температур грунтов в скважине № 6 на глубине 3 м говорит о фильтрации воды через тело насыпи небольшой интенсивности.

По результатам температурного мониторинга можно сделать следующие выводы. Несмотря на снижение эффективности охлаждающей скальной конструкции на 50% и фильтрацию воды через тело насыпи, оттаивание земляного основания не происходит (Рис. 8).

Для предотвращения деформаций насыпи необходимо построить гидроизолированную канаву с левой стороны полотна от водораздела до ИССО, достроить охлаждающие скальные конструкции на примыкающих нестабильных участках пути (Рис. 8).

В перспективе Мерзлотная станция Центра ИССО планирует использовать информацию с логгеров ЛЦД-1/100 и

Таблица 1

Глубина от поверхности земли, м	Дата замера в скв. №6		Разница температур
	06.10.2011 Ручная съемка	12.10.2012 Омск «Эталон»	
1	0.8	-1.0	1.8
2	2.1	2.0	0.1
3	0.5	1.2	-0.7
4	-0.2	-0.3	0.1
5	-0.7	-1.0	0.3
6	-1.1	-1.3	0.2
7	-1.3	-1.6	0.3
8	-1.6	-1.8	0.2
9	-1.7	-1.8	0.1
10	-1.7	-1.9	0.2
11	-1.8	-1.9	0.1
12	-1.9	-1.9	0.0
13	-1.9	-1.9	0.0
14	-1.9	-1.8	-0.1

Глубина сезонного оттаивания 3.8 м

Нулевые годовые колебания температур

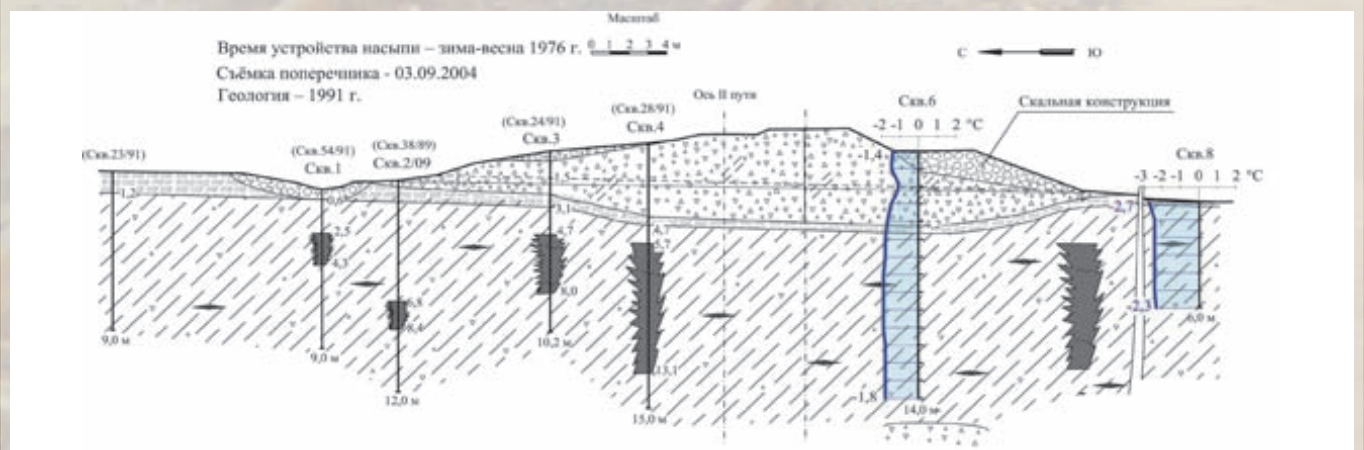


Рис 6. – Эпюры среднегодовых температур грунтов

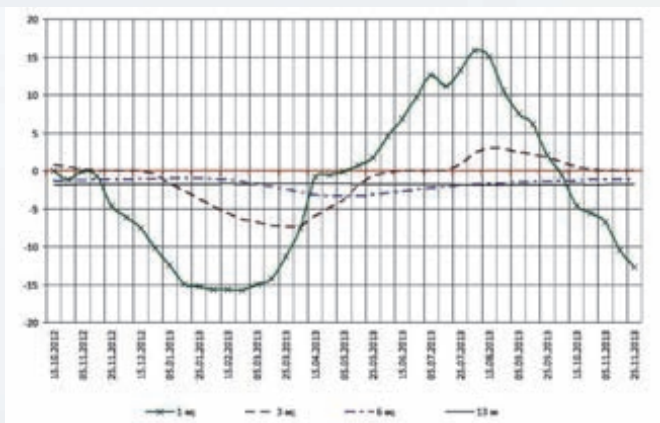
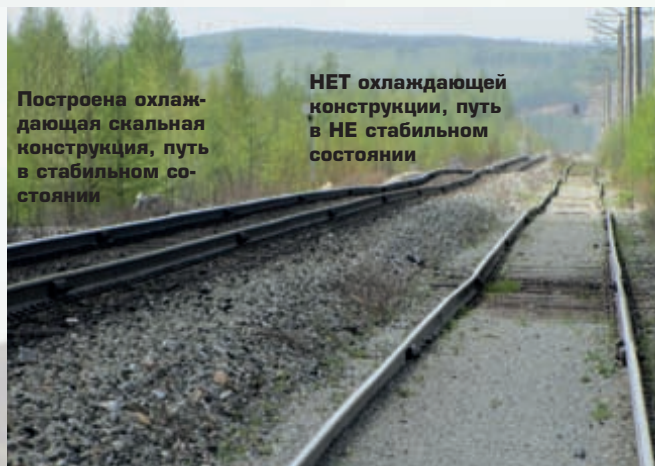


Рис. 7 – Изменение во времени температур грунтов на различных глубинах в скв. №7 с 15.10.2012 по 25.11.2013 гг., «Км 2339» перегона Курьян-Тында ДВост.жд



Построена охлаждающая скальная конструкция, путь в стабильном состоянии
НЕТ охлаждающей конструкции, путь в НЕ стабильном состоянии

Рис. 8 – Состояние основной площадки на км 2338-2339

основаниям и фундаментам для криолитозоны // Инженерная геология, 2008, сентябрь, с. 22-38.

2. Павлов А.В., Малкова Г.В. Мелкомасштабное картографирование трендов современных изменений температуры грунтов на севере России // Криосфера Земли, 2009, т. XIII, №4, с. 32-39.

3. Корниенко С.Г. Изучение и мониторинг мерзлых грунтов с использованием данных космической съемки // Материалы 11-й Всероссийской научно-практической конференции «Геоинформатика в нефтегазовой отрасли».

4. Минкин Марк Строительство нефтегазовых объектов на Севере // Материалы семинара «Вопросы проектирования фундаментов на особых грунтах. Новые геотехнические конструкции и методы их расчетов», 2010.

термокос МЦДТ 0922 для последующей оценки динамики изменения среднегодовой температуры с целью прогноза изменения температурного режима оснований сооружений, оценки эффективности охлаждающих мероприятий за один годовой цикл, корректировки исходных данных для повышения точности теплотехнических прогнозов и т.д.

Следует отметить необходимость разработки методов математической обработки качественно новой информации с логгеров, что в перспективе позволит получать дополнительную практическую пользу.

Список литературы:

1. Попов А.П., Милованов В.И., Жмулин В.В., Рябов В.А., Бережной М.А. К вопросу о типовых технических решениях по



ДЕПО



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ



- Производители железнодорожной продукции и услуг
- Подвижной состав, запчасти, ремонт
- Материалы и оборудование для ВСП
- Железнодорожный инструмент, аппаратура
- Станки и кузнечно-прессовое оборудование
- Транспортно-логистические услуги
- Сопутствующие товары и услуги
- Правовые и страховые услуги для предприятий ж/д транспорта
- Методическая литература

Подписчиков журнала > 3000,
 Подписчиков на e-mail рассылки > 50 000.

www.depo-magazine.ru



г. Нижний Тагил
 Тел.: (3435) 40-12-98, 40-12-99, 32-98-19, (912) 262-19-24
 www.relsy.biz
 E-mail: stanmet@2-u.ru, stanmet@inbox.ru
 stanmet@e-sky.ru, stanmet1@mail.ru

- Полный спектр материалов ВСП
- Вагонные запчасти
- Материалы вагоностроения
- Комплектующие к стрелочным переводам.



Всегда в наличии на складе:	Компания	Телефон
Болт стыковой, клеммный, закладной (22, 24, 27)	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Вагонные запчасти: автосцепка САЗ, тяговый хомут, поглощающий аппарат, корпус буксы, рама боковая, балка надрессорная, а так же весь спектр вагонных запчастей.	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Костыль 120, 130, 165, 230 новый, с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: бандаж черновой, колёса цельнокатанные, заготовка колёс	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: двутавр 19, 60Б2, швеллер 20В-2, 26В	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: Зетовый профиль, вагонная стойка, угол 160x100x10, осевая заготовка 215-300 мм, чистовая ось РУ1Ш	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: карнас телеги, колёсные пары НОНК, СОНК	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Накладка Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, 1Р65, 2Р65 новая, с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д18, Д24, Д33, Д43 новая, с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д50, КД50, СД50, СК50, КБ50 новая, с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Подкладка Д65, ДН6-65, КБ65, КД65, СД65 новая, с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Противоугол П65, П50 новый	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы КР70, КР80, КР100, КР120, КР140 новые	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33 новые и с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Р43, Р50, РП50, Р65, РП65 новые и с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рельсы Т62, ОР43, ОР50, ОР65, РК50, РК65 новые	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Рем.комплект (остряки, рубки, крестовины, переводной механизм) новый	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Стрелочный перевод Р33, Р43, Р50, Р65, (1/5, 1/7, 1/9, 1/11, симметрия) новый и с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шайба, шуруп, гайка, клемма, скоба, втулка	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Шпала 1-тип, 2-тип, переводной брус	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98



позвонить  **8 (499) 685-15-14**

www.oookts.ru e-mail: kts@oookts.ru

Оптовые поставки материалов ВСП и путевого инструмента

Весь товар в наличии. Фотографии на сайте www.oookts.ru

Вид товара	Кат. износа	Длина м.	Цена руб./тн с НДС
Рельс Р-65	с мин. износом	12.45-12.5	25000
Рельс Р-65	Iгр. (I-3 мм)	12.45-12.5	22500
Рельс Р-65	IIгр. (4-6 мм)	12.45-12.5	18000
Рельс Р-65	Iгр. (I-4 мм)	25	26000
Рельс Р-65	IIгр. (4-6 мм)	25	23000
Рельс Р-65	I - IIгр.	немер	от 14000
Рельс РП-65Т	новые 2012г.	немер	35000
Рельс РП-65Н	новые 2012г.	немер	34000
Рельс Р-75 (I-3мм) без бок. износа		12,5	18000

Все цены утверждены

Скидка на объемах от 100 тонн.

ООО "РТС"

Продаем!

- рельсы Р65 1 и 2 гр.годности от 24000 р/т
- рельсы Р65 (2012г.в.) - 46000 р/т
- шпала жб Ш1 в сборе с креплением КБ 2240 р/шт
- шпала жб Ш1 1510 р/шт
- накладка 1Р65 - 34000 р/т;
- шуруп путевой 51000р/т,
- болт закладной с гайкой 43000 р/т
- болт клемный с гайкой 45000 р/т
- прокладка ЦП143 - 15р/шт; ЦП328 -18р/ш и др. мвср

Тел.: 8 (831) 411-55-85/ 54-84, 8 (910) 791-75-44
г. Нижний Новгород, rtsnn@mail.ru, vspnn.su

Отгрузка со склада
в г. Нижний Новгород



«СТРОЙПУТЬ»

общество с ограниченной ответственностью
Адрес: 107370, г. Москва, Томенский проезд 5
тел./факс: (495) 783-26-68; www.stpa.ru
e-mail: spa05@spa05.ru; spa05@inbox.ru

**Рельсы, шпалы, материалы верхнего строения пути
любого объема; ремонт и строительство подъездных
железнодорожных и подкрановых путей.**

Компания «Стройпуть» поставляет материалы и путевой инструмент, в течение шести лет на всей территории РФ.

Каждый клиент, вместе с продукцией получает: внимание и квалифицированную профессиональную консультацию опытного специалиста, участие и человечность каждого из команды «Стройпуть».

Наименование	Ед. изм	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Шайба 2х витковая	т	64000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка КБ65	т	38000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка КД65	т	41000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка ДН65	т	35000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Шпала деревянная пропитанная (ТУ)	шт	750	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668
Рельсы подкрановые: КР70; КР120	тн.	По заявке	ООО «Стройпуть»	(495)7832668

Транспортная мобильность населения находится в зоне риска

По мнению ИПЕМ, основные вызовы, перед которыми стоит российский пригородный комплекс – неопределенность приоритетов развития пассажирского транспорта и отсутствие долгосрочного финансирования. Если на них не будет найден адекватный ответ, транспортная мобильность населения во многих регионах окажется под угрозой.

Руководитель Департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук принял участие в круглом столе «Российские электрички: отменить нельзя оставить. Проблемы и перспективы пригородных железнодорожных перевозок».

В своем выступлении эксперт выделил два основных момента, от которых зависит состояние пригородных пассажирских перевозок в России: выбор государственных приоритетов развития железнодорожного транспорта и долгосрочное финансирование.

Владимир Савчук отметил, что в России до сих пор не выстроена модель организации пригородных перевозок, сфер ответственности, а вопрос финансирования из федерального бюджета каждый раз становится предметом ожесточенных дискуссий. Эксперт особо выделил тот факт, что без федеральной поддержки пригородное сообщение не может развиваться ни в одной стране мира. Так, в Европейском Союзе существует Белая книга по железнодорожному транспорту, каждая страна-член ЕС реализует планы долгосрочной поддержки пригородных перевозок. «Необходимы совместные усилия участников рынка для того, чтобы убедить федеральные органы власти в необходимости долгосрочного финансирования и развития пригородного комплекса», - отметил Савчук.

Специалист ИПЕМ указал, что регионы играют ключевую роль в формировании заказа на перевозки, в определении стандартов обслуживания пассажиров и согласовании технологии перевозок. Только региональные органы власти могут объективно оценить потребности населения в железнодорожном сообщении, в том числе в сравнении с другими видами транспорта, в первую очередь, автобусным. Вла-

димир Савчук обратил внимание слушателей на то, что ситуация с финансированием автобусного сообщения принципиально отличается от пригородного – 70% средств на обновление парка было выделено из федерального бюджета, около 30% осталось за регионами. Получается, что билетная составляющая не содержит возмещения расходов на закупку автобусов в объеме финансирования из федерального бюджета.

В то же время одной из важнейших для населения проблем пригородного комплекса является устаревший подвижной состав. Для разработки и производства современных электричек российским производителям необходим долгосрочный заказ. Это позволит выпускать подвижной состав, удовлетворяющий индивидуальным потребностям регионов. Сегодня в большинстве регионов такой долгосрочный заказ не формируется.

По прогнозу Владимира Савчука, для пригородных перевозок 2014 год окажется тяжелее, чем 2013. Хотя по статистике общий объем перевозок растет, происходит это лишь за счет ограниченного числа агломераций. В большинстве регионов ситуация ухудшается – в особенности там, где разница между доходами и расходами пригородных компаний значительна и ее не возможно ликвидировать без финансовой помощи федерального центра.

Эксперты ИПЕМ предлагают сформировать перечни регионов, которые не смогут поддержать пригородное сообщение без помощи федерального бюджета. В них необходимо выделить тех маршрутов, на которых пригородным перевозкам нет альтернативы – социальных маршрутов. Именно на этих направлениях должна аккумулироваться в первую очередь финансовая поддержка из федерального бюджета.

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

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

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

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

материалы и оборудование для ВСП

сопутствующие товары и услуги

ООО «Транском Екатеринбург»

Поставляем

- материалы ВСП
- путевого инструмент
- запасные части

для подвижного состава

Вы можете заказать любую номенклатуру, заполнив на нашем сайте заявку.

620073, Свердловская область, г. Екатеринбург, ул. Восточная, дом 68, к. 155
 E-mail: transcom-ek@mail.ru, www.transcom-ek.com
 телефон: (343) 350-00-95, 350-12-08, 350-45-71, факс: (343) 350-00-95



ВСЕ ЛАКОКРАСОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ
ПОДБОР ЭМАЛИ ПО ЦВЕТУ
АБРАЗИВНЫЕ МАТЕРИАЛЫ
ОКРАСОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

e-mail: info@refinish-avtolak.ru gorskiy@refinish-avtolak.ru
 сайт: <http://www.refinish-avtolak.ru/>
 телефоны: (499) 709-05-99 и (495) 789-35-77)

Наименование	Ед. изм	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Рельсы РП-65	тн.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Шпала пропитанная	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Путевой инструмент (в ассортименте)	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Автосцепка СА-3	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95
Колодка вагонная и тепловозная	шт.	www.transcom-ek.com	ООО «Транском Екатеринбург»	(343) 350-00-95

VII Международная выставка современной продукции, новых технологий и услуг железнодорожного транспорта

exporail 2014

28 – 30 октября

ЦВК "ЭКСПОЦЕНТР", Москва

При поддержке



ВСЕ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ:

- Подвижной состав и комплектующие
- Технологии проектирования и строительства
- Железнодорожные пути и объекты инфраструктуры, станции и вокзалы
- Электрификация и электроснабжение дорог
- Обеспечение перевозок, оплата проезда и информационные системы
- Диспетчерская централизация и управление движением поездов
- Системы безопасности и сигнальное оборудование
- Лизинг, страхование, консалтинг

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА:

- Специализированная конференция
- Дискуссионный клуб

www.exporail.ru



Организатор:

РЕСТЕК БРУКС

Тел.: (812) 320-80-94, 303-88-62

Факс: (812) 320-80-90

E-mail: exporail@restec.ru

Генеральный
информационный партнер:

РЖД ПАРТНЕР
ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ
WWW.RZD-PARTNER.RU

МОНИТОРИНГ СИТУАЦИИ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ – ДЕКАБРЬ 2013

Итоги развития промышленности в декабре 2013 года: индекс ИПЕМ-производство – -1,4%, индекс ИПЕМ-спрос – -1,2% (к декабрю 2012 года).

За январь-декабрь 2013 года по отношению к соответствующему периоду прошлого года индекс ИПЕМ-производство составил +0,2%, индекс ИПЕМ-спрос – -4,2%.

Для сравнения индекс промышленного производства Росстата (ИПП) второй месяц подряд оказался в зоне отрицательных значений (-0,1% в ноябре и октябре). Это привело к тому, что по итогам 11 месяцев значение ИПП оказалось также отрицательным (-0,1%). Индекс производства в обрабатывающих отраслях «просел» заметно сильнее – -0,9% в ноябре и -0,6% за январь-ноябрь.

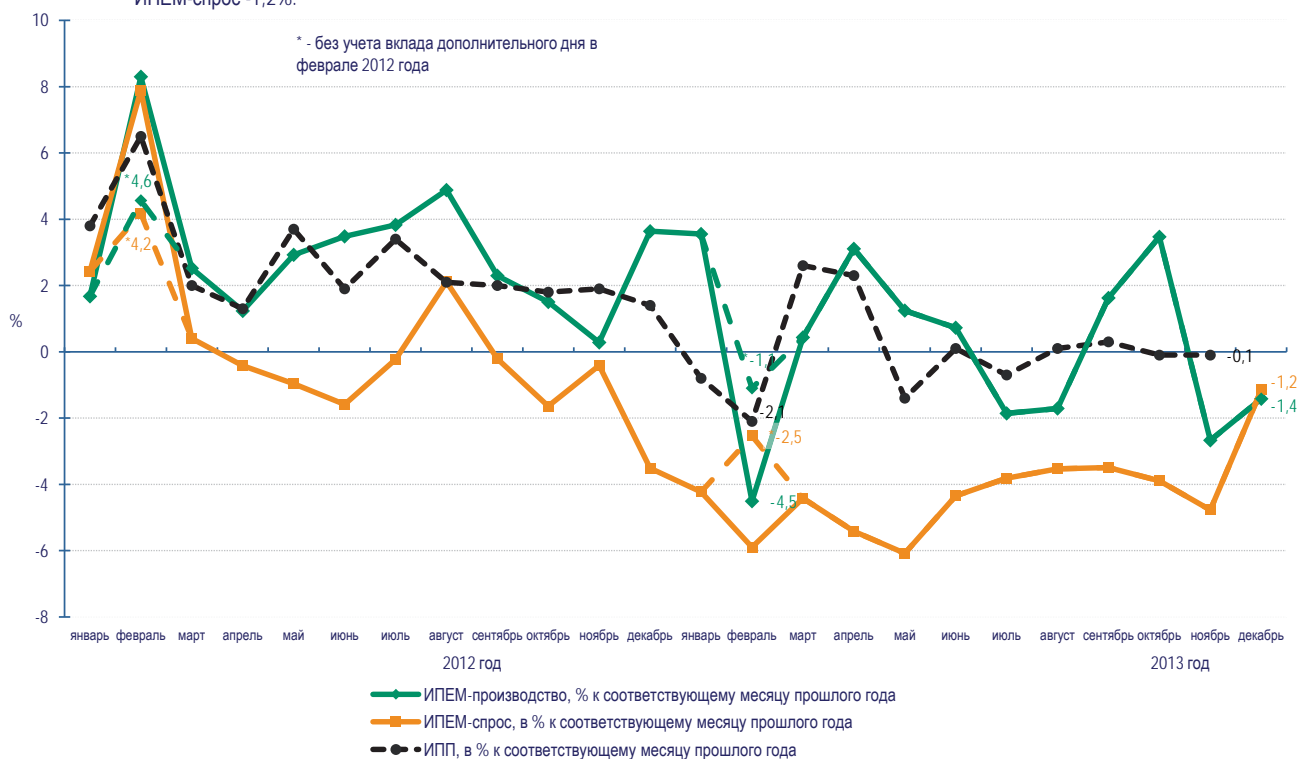
Необходимо отдельно отметить базовую динамику показателей, используемых для расчета индексов ИПЕМ. Так, в декабре 2013 года погрузка грузов на железнодорожном транспорте впервые за последние 12 месяцев выросла к прошлому году (+1,8% к декабрю 2012 года). Однако результат декабря 2013 года до сих пор ниже декабря

2011 года (-2,1%), т.е. прирост погрузки – это результат низкой базы прошлого года, который в лучшем случае говорит о возможном начале фазы стабилизации показателей погрузки. С другой стороны, потребление электроэнергии в декабре 2013 года в целом по России значительно сократилось (-5,7% к декабрю 2012 года), однако один из основных факторов столь сильного снижения электропотребления – более высокая среднемесячная температура (-6,1°C в декабре 2013 г. против -14,4°C в декабре 2012 г. по ЕЭС России) (см. слайд №9). Все вышеописанные факторы привели к тому, что динамика индексов производства и спроса начала выравниваться, что, в свою очередь, выразилось и в снижении складских остатков в октябре-ноябре, тогда как до этого складские остатки стабильно росли (см. слайд №10): замедление производства не успевало за снижением спроса, а значит, промышленность работала «на склад».

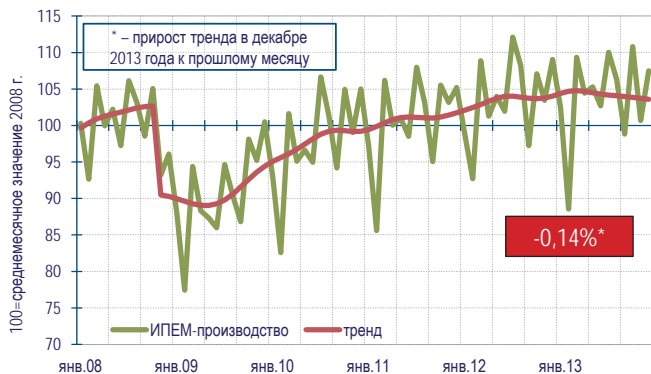
Динамика индексов к соответствующему месяцу прошлого года

Результаты расчета индексов ИПЕМ за декабрь 2013 года (приросты):

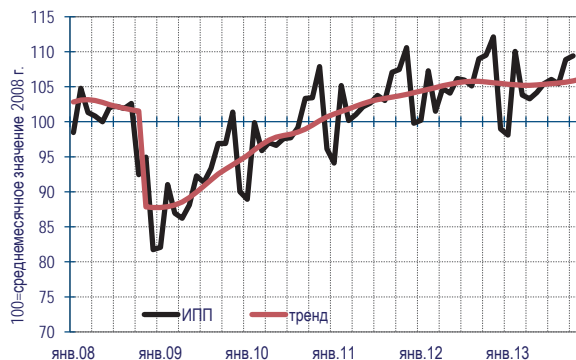
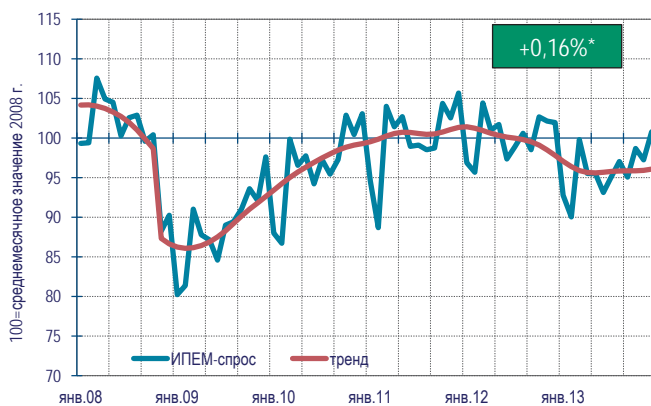
- ИПЕМ-производство -1,4%;
- ИПЕМ-спрос -1,2%.



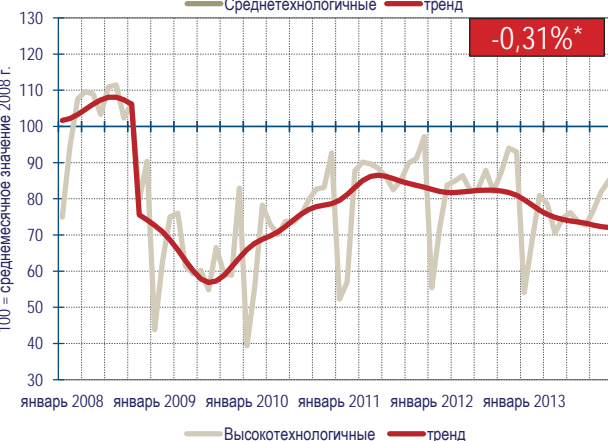
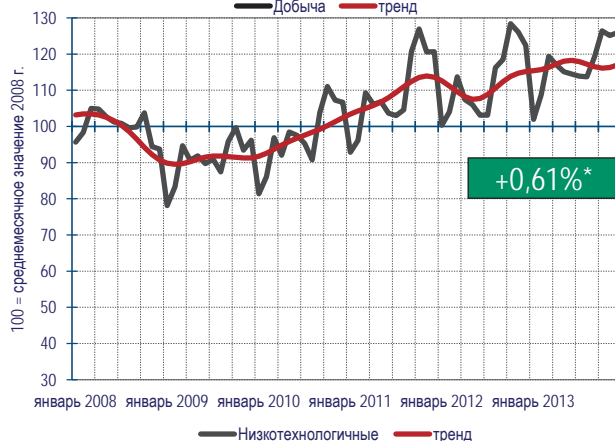
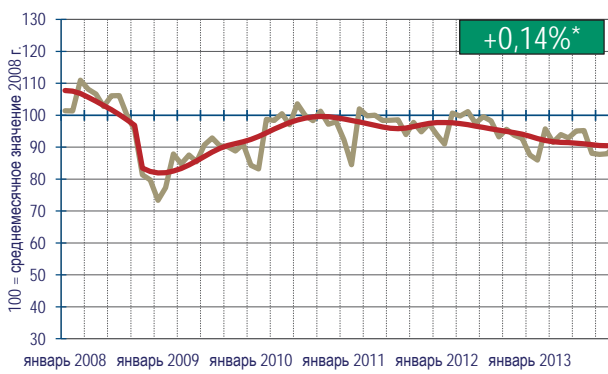
Динамика индексов к предыдущему месяцу



Индекс ИПЕМ-производство, очищенный от сезонного фактора, в декабре 2013 года вновь показал слабую отрицательную динамику (-0,14%). Тренд индекса ИПЕМ-спрос впервые в 2013 году продемонстрировал положительную динамику к предыдущему месяцу (+0,16%).



ИПЕМ-спрос по отраслевым группам



Расчет индекса ИПЕМ-спрос в разрезе отраслевых групп показывает, что рост спроса наблюдается в добывающих (+0,8% к декабрю 2012 года, +1,0% с начала года) и низкотехнологичных отраслях (+2,9% к декабрю 2012 года, +3,8% с начала года). По отраслям, производящим товары инвестиционного спроса, наблюдается устойчивое падение спроса: высокотехнологичные (-8,4% и -9,9%), среднетехнологичные (-2,5% и -5,6%). Также необходимо отметить, что несмотря на абсолютный рост спроса в добывающих отраслях, тренд с очисткой от сезонности показал отрицательное значение.

Перспективы развития промышленности и экономики в целом в 2014 году зависят, главным образом, от динамики

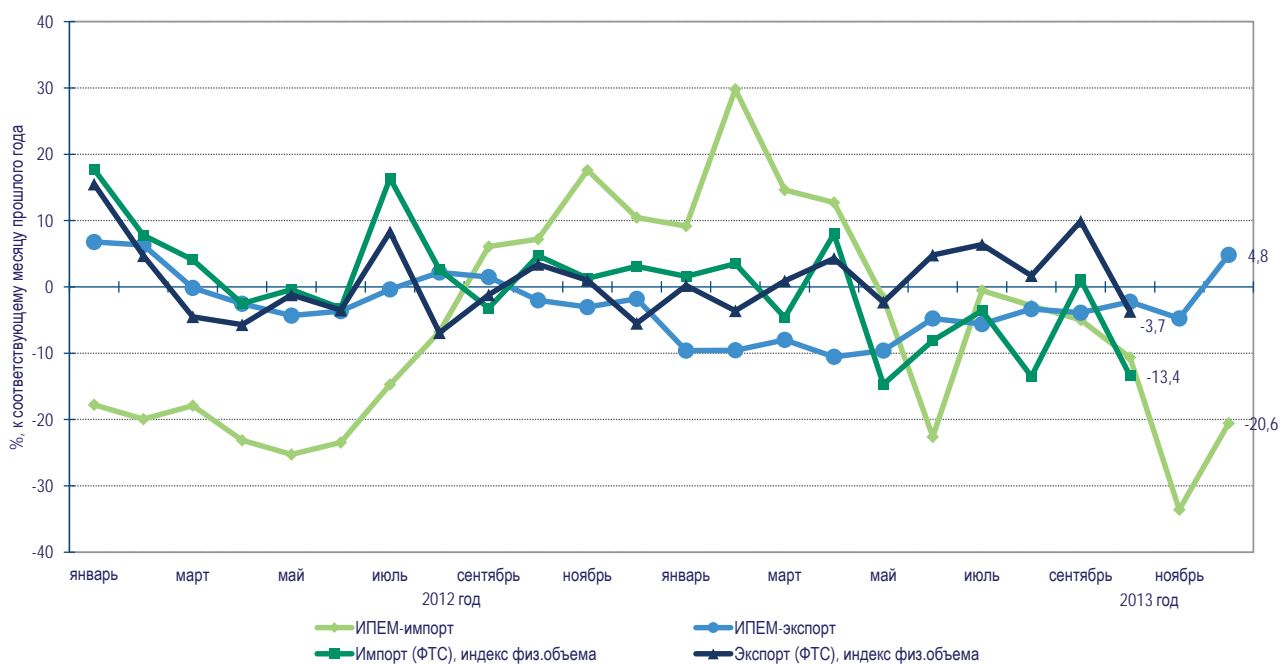
инвестиций в основной капитал. По данным за 3 квартала инвестиции заметно снижаются, причем у крупных организаций (-6,4%) гораздо быстрее, чем в целом по экономике (-1,4%). Однако по оперативным данным Росстата падение инвестиций практически остановилось (+0,2% в ноябре). С другой стороны, компании регулируемого сектора экономики (естественные монополии), которые обеспечивают до 20% абсолютного объема инвестиций, на фоне «заморозки» или ограничения роста тарифов уже пересматривают свои инвестиционные программы на 2014 год в сторону снижения. На основании этих данных можно прогнозировать умеренно отрицательные значения как динамики инвестиций, так и промышленных индексов в 2014 году.

Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в декабре 2013 года: индекс ИПЕМ-импорт – -20,6%, индекс ИПЕМ-экспорт – +4,8%.

Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на экспорт на сети железных дорог: уголь каменный (+13,0% за декабрь; +7,6% за январь-декабрь), цемент (+2,6%; +21,3%), лесные грузы (+9,9%; +5,7%), химические и минеральные удобрения (+31,7%; +8,0%), черные металлы (+7,3%; -6,7%), лом черных металлов (+4,7%; -16,3%).

Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на экспорт на сети железных дорог: цветные металлы (-18,2% за декабрь; -8,8% с начала года), руда цветная (-29,8%; -5,4%), руда железная и марганцевая (-5,0%; -3,6%), строительные грузы (-0,1%; +0,7%).



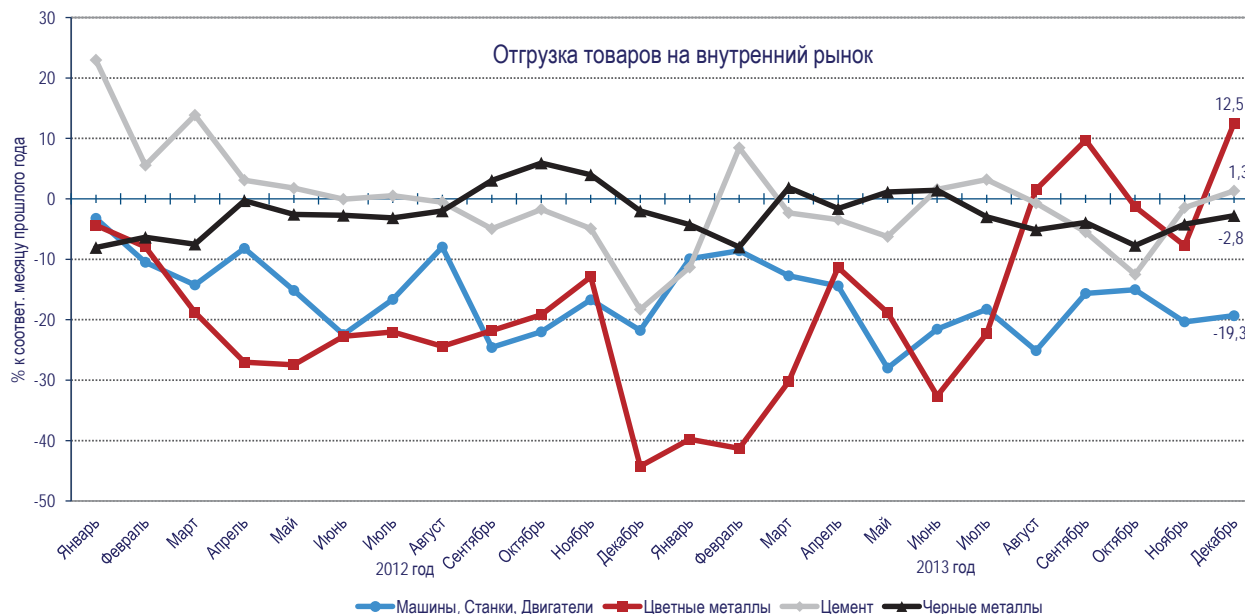
Внутренний спрос

Отгрузка большей части основных инвестиционных товаров на внутренний рынок по результатам декабря 2013 года снизилась. Даже в условиях крайне низкой базы прошлого года сохраняются высокие темпы падения спроса на машиностроительную продукцию (-19,3% к декабрю 2012, -17,6% с начала года).

Внутренний спрос на цветные металлы после локального всплеска в конце лета - начале осени вновь продемонстрировал рост (+12,5% к декабрю 2012 г., -18,1% с начала года). Также стоит отметить рост внутреннего спроса на железные и марганцевые руды (+1,0% к декабрю 2012 г., -2,2% с начала года), лом черных металлов (+12,3%, -6,8%), каменный уголь (+5,6%; -3,8%).

Спрос на черные металлы продолжил ставшее уже стабильным снижение (-2,8% к декабрю 2012 г., -3,0% с начала года).

Стоит также отметить падение внутреннего спроса на химические и минеральные удобрения (-9,0% к декабрю 2012 г., -1,9% с начала года), строительные грузы (-13,3%, -5,7%), лесные грузы (-5,2%, -11,0%).



Анализ данных: ТЭК*

Нефтедобывающая отрасль

В декабре 2013 г. стабильная тенденция роста добычи нефти была продолжена: добыто 45,0 млн тонн (+1,5% к декабрю 2012 г.).

Поставка нефтяного сырья на переработку в России в декабре выросла на 1,7% и составила 24,0 млн т. Первичная переработка нефти на НПЗ России прибавила 2,6% (24,1 млн т). Экспорт нефти снизился на 1,7% (19,5 млн т). Объем перевалки наливных грузов за январь-ноябрь составил 305,2 млн тонн (+5,9%), в том числе сырой нефти – 190,4 млн тонн (+4,9%).

"Роснефть" добыла в 2013 году 203,0 млн т (+0,4%) (включая добычу ТНК-ВР), ЛУКОЙЛ – 49,3 млн т (-0,5%), "Татнефть" – 26,4 млн т (+0,4%), "Башнефть" – 16,1 млн т (+4,0%), 86,9 млн т (+1,4%), "Сургутнефтегаз" – 61,5 млн т (+0,1%), "Газпром нефть" –



"Русснефть" – 8,8 млн т (-0,2%).

Средняя цена Urals в декабре 2013 года выросла на 1,4% к прошлому году и составила 109,88 долл./барр. (108,33 долл./барр. в декабре 2012 года).

Газовая отрасль

Добыча газа в России в декабре 2013 года составила 64,6 млрд куб. м (-0,9% к аналогичному периоду прошлого года), экспорт вырос до 22,9 млрд куб. м (+11,8%).

ОАО «Газпром» в декабре сократил добычу на 2,2%, до 47,6 млрд куб. м. (73,6% от общей добычи в России), с начала года падение составляет 10,0% до уровня 480,1 млрд куб. м. НОВАТЭК с начала года добыл 62,2 млрд куб. м. (+5,3%).

Продолжается перераспределение экспортных поставок в пользу стран дальнего зарубежья: экспорт трубопроводного газа в дальнее зарубежье с начала года возрос на 23,9%, в ближнее снизился на сопоставимые 13,6%. Экспорт СПГ в страны АТР за январь-декабрь сократился на 1,0% до 14,5 млрд куб. м.



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

Внутреннее потребление газа в декабре 2013 года упало (-9,8%) в основном из-за снижения спроса со стороны электроэнергетики.

Цена российского газа на границе с Германией в декабре 2013 года незначительно выросла на 0,3% и составила 394,6 долл./тыс.куб.м (393,5 долл./тыс.куб.м в ноябре 2013 г., 417,9 долл./тыс.куб.м в декабре 2012 г.).

Анализ данных: ТЭК*

Угольная отрасль

В декабре добыча угля показала положительную динамику: +6,0% к декабрю 2012 года (33,2 млн т). За период январь-декабрь 2013 года добыча угля сократилась по сравнению с аналогичным периодом 2012 года на 1,2% до уровня 348,0 млн т., а экспорт вырос на 10,2% до 138,0 млн т.

В декабре продолжилась тенденция по перераспределению отгрузки каменного угля на сети железных дорог в пользу экспортных перевозок: на внутреннем рынке отгрузка выросла на 5,6% по сравнению с декабрем 2012 года, а на экспорт выросла на 13,0%. Общая отгрузка угля на сети железных дорог в декабре выросла на 8,7% по сравнению с декабрем 2012 года. Объем перевалки угля за период январь-ноябрь в российских портах вырос на 13,5% до уровня 92,7 млн т.

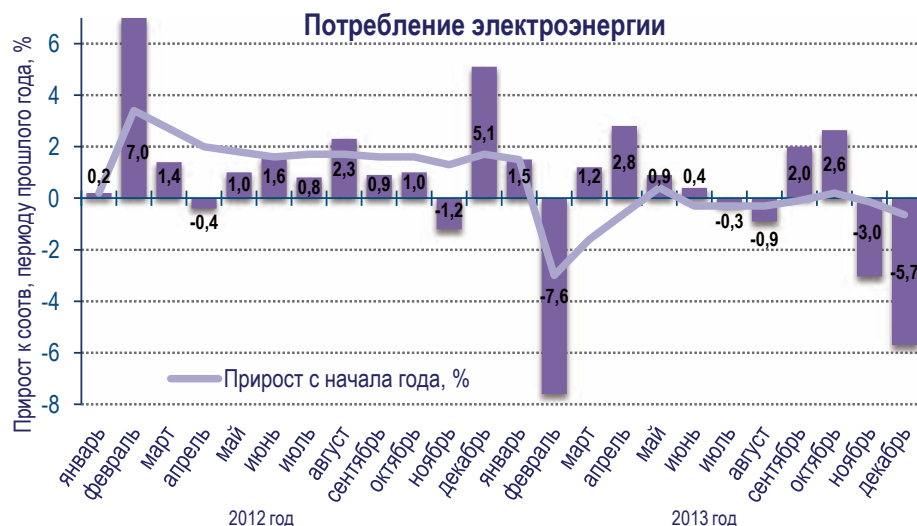


На внешнем рынке цены на энергетический уголь в декабре 2013 г. (FOB Newcastle/Port Kembang) вновь показали небольшой рост и достигли 90,4 долл./тонну (+2,5% к ноябрю 2013 года; -9,2% к декабрю 2012 года).

Электроэнергетика

Потребление электроэнергии в декабре 2013 года в целом по России составило 99,1 млрд кВтч (-5,2% к декабрю 2012 года). Основное снижение наблюдалось в ОЭС Сибири (-8,2%), ОЭС Северо-Запад (-6,4%), ОЭС Средняя Волга (-5,8%) и ОЭС Урал (-5,8%). Во многом сокращение энергопотребления объясняется аномально высокой температурой в декабре 2013 года – средняя температура декабря 2013 г. составила -6,1°C, что на 8,3°C выше, чем в декабре 2012 г. Равновесная цена покупки электроэнергии потребителями на оптовом рынке электроэнергии и мощности (ОРЭМ) в декабре составила:

- 674,9 руб./МВтч для зоны Сибирь (-11,2% к декабрю 2012 г.);
- 1061,1 руб./МВтч для зоны Европа и Урал (+7,3% к декабрю 2012 г.).



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

Анализ данных: итоги работы ж/д транспорта *

К началу октября 2013 года на фоне многомесячного накопленного отставания динамики индекса спроса на российские промышленные товары от динамики индекса производства остатки грузов на складах грузоотправителей в очередной раз обновили значение исторического максимума и составили 26,2 млн тонн. Разрыв в динамике индексов всегда сопровождается ростом складских остатков. Однако за ноябрь-декабрь на фоне сближения динамики индексов производства и спроса величина остатков заметно сократилась (до 24,6 млн тонн).

Среднегодовой уровень остатков в 2013 году (за январь-ноябрь) вырос до 24,9 млн тонн, что превышает уровень 2012 года на 9,5%.



* - расчеты ИПЕМ по данным ОАО «РЖД»; ** - январь-ноябрь 2013 года

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

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

20-я юбилейная международная промышленная выставка

11-14
НОЯБРЯ

Москва, ВВЦ, пав. 69, 75



Международная выставка
металлопродукции и металлоконструкций
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2014



Международная выставка
оборудования и технологий
для металлургии и металлообработки
МеталлургМаш'2014



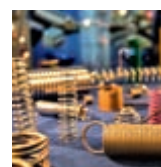
Международная выставка
транспортных и логистических
услуг для предприятий ГК
МеталлТрансЛогистик'2014

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

Генеральный информационный партнер:
специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»

МЕТАЛЛ ЭКСПО 2014

www.metal-expo.ru



ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТС «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011)

Продолжение. Начало в № 1(56)

Статья 6. Оценка соответствия

1. Оценка соответствия объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта производится в соответствии с техническим регламентом ТС «О безопасности зданий и сооружений» с учетом особенностей железнодорожного транспорта, указанных в пунктах 73-81 статьи 6 настоящего технического регламента ТС.

2. Оценка соответствия продукции производится в форме обязательного подтверждения соответствия.

3. Государственная экспертиза проектной документации производится в соответствии с законодательством государств-членов ТС.

При приемке в эксплуатацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта устанавливается их соответствие утвержденной проектной документации, с учетом внесенных в нее в установленном порядке изменений, настоящему техническому регламенту ТС, межгосударственным документам по стандартизации.

4. При приемке в эксплуатацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта должны учитываться результаты строительного контроля (приемочных комиссий) в отношении выполнения технологических операций, осуществляемых во время строительства объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта. Строительный контроль производится в соответствии с законодательством государств-членов ТС.

5. Перечень объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, подлежащих приемке в эксплуатацию, приведен в приложении № 2.

Порядок приемки и ввода в эксплуатации объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта приведен в пунктах 73 – 81 настоящей статьи.

6. Обязательное подтверждение соответствия продукции осуществляется в формах:

- а) сертификация;
- б) принятие декларации о соответствии (далее – декларирование соответствия).

7. Работы по оценке (подтверждению) соответствия продукции установленным в настоящем техническом регламенте ТС требованиям в рамках Таможенного союза осуществляют аккредитованные органы по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия), включенные в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза (далее – органы по сертификации)

8. Необходимые испытания и измерения параметров продукции при осуществлении сертификации проводятся испытательными лабораториями (центрами), включенными в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза (далее – аккредитованные испытательные лаборатории (центры)).

Аккредитованная испытательная лаборатория (центр) проводит исследования (испытания) и измерения продукции в пределах своей области аккредитации на условиях договора, заключаемого с органом по сертификации. Аккредито-

ванные испытательные лаборатории (центры) оформляют результаты исследований (испытаний) и измерений соответствующими протоколами испытаний и передают их в орган по сертификации. В соответствии с порядком проведения сертификации, изложенным в пунктах 24 – 72 настоящей статьи, орган по сертификации принимает решение о выдаче или об отказе в выдаче сертификата соответствия.

Применяемые при испытаниях средства измерений должны соответствовать требованиям законодательства государства-члена ТС об обеспечении единства измерений.

9. В случае применения при оценке соответствия продукции положений стандартов оценка соответствия требованиям настоящего технического регламента ТС может осуществляться с учетом этих стандартов. Неприменение стандартов не может оцениваться как несоблюдение требований настоящего технического регламента ТС. В этом случае допускается применение иных документов для оценки соответствия продукции требованиям настоящего технического регламента ТС в соответствии с пунктом 21 настоящей статьи.

10. Перечень продукции, подлежащей сертификации, приведен в приложении № 3.

Перечень продукции, подлежащей декларированию соответствия, приведен в приложении № 4.

Порядок проведения сертификации приведен в пунктах 24 – 72 настоящей статьи.

11. Перечень схем сертификации продукции приведен в приложении № 5.

12. Для проверки соответствия обязательным требованиям, установленным в настоящем техническом регламенте ТС, изготовитель проводит по апробированным методикам приемочные, приемо-сдаточные, периодические и типовые испытания.

13. Сертификация осуществляется органом по сертификации на основании договора, заключаемого с заявителем.

При сертификации заявителем может быть зарегистрированное в соответствии с законодательством государств-членов ТС на ее территории юридическое лицо (физическое лицо в качестве индивидуального предпринимателя), являющееся изготовителем или продавцом либо выполняющее функции иностранного изготовителя на основании договора, заключаемого с ним в части обеспечения соответствия поставляемой продукции требованиям настоящего технического регламента ТС и в части ответственности за несоответствие поставляемой продукции требованиям настоящего технического регламента ТС.

14. Виды и объем испытаний определяются стандартами, содержащими правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения настоящего технического регламента ТС и осуществления оценки соответствия, перечень которых утверждается КТС.

Сроки проведения работ по оценке соответствия определяются договором между органом по сертификации и заявителем.

Срок выдачи сертификата соответствия не должен превышать 15 рабочих дней с даты получения органом по сертификации протоколов испытаний и при необходимости документов об устранении выявленных при сертификации несоответствий.

Срок действия сертификата соответствия составляет не более 5 лет.

15. При декларировании соответствия заявителем может быть зарегистрированное в соответствии с законодательством государств-членов ТС на их территории юридическое лицо (физическое лицо в качестве индивидуального предпринимателя), являющееся изготовителем или продавцом либо выполняющее функции иностранного изготовителя на основании договора, заключенного с ним в части обеспечения соответствия поставляемой продукции требованиям настоящего технического регламента ТС и в части ответственности за несоответствие поставляемой продукции требованиям настоящего технического регламента ТС.

16. Декларирование соответствия включает следующие виды работ:

- а) формирование заявителем, принимающим декларацию о соответствии, комплекта документов, подтверждающих соответствие продукции;
- б) испытания образцов продукции в аккредитованной испытательной лаборатории (центре), если это предусмотрено схемой декларирования;
- в) подачу заявителем заявки в орган по сертификации систем управления качеством и проведение сертификации системы управления качеством, если это предусмотрено схемой декларирования;
- г) принятие заявителем декларации о соответствии;
- д) подачу в орган по сертификации заявки на регистрацию декларации о соответствии с прилагаемыми документами;
- е) проверку органом по сертификации полноты представленных документов, а также правильности заполнения декларации о соответствии;
- ж) регистрацию декларации о соответствии;
- з) информирование о результатах декларирования соответствия;
- и) инспекционный контроль органом по сертификации систем управления (менеджмента) качеством за сертифицированной системой управления (менеджмента) качеством, если это предусмотрено схемой декларирования;
- к) контроль за продукцией, соответствие которой подтверждено декларацией о соответствии

17. При декларировании соответствия на основании собственных доказательств заявитель, принимающий декларацию о соответствии, самостоятельно формирует комплект доказательственных материалов, содержащий:

- а) учредительные документы;
- б) конструкторскую и технологическую документацию;
- в) обоснование безопасности;
- г) акт отбора типовых образцов продукции;
- д) протоколы испытаний продукции, полученные в собственной лаборатории заявителя;
- е) стандарт организации или технические условия, по которым производится продукция;
- ж) документы, подтверждающие безопасность составных частей, влияющих на безопасность продукции в целом;
- з) сертификат системы менеджмента качества, в отношении которого предусматривается инспекционный кон-

троль сертифицированной продукции органом по сертификации, выдавшим указанный сертификат;

и) иные документы (результаты расчетов по апробированным методикам, эксплуатации аналогов), использованные заявителем для подтверждения соответствия продукции.

18. При декларировании соответствия продукции на основании собственных доказательств и доказательств, полученных с участием органа по сертификации и (или) аккредитованной испытательной лаборатории (центра), заявитель в дополнение к собственным доказательствам, сформированным в соответствии с пунктом 17 настоящей статьи, включает в доказательственные материалы протоколы исследований (испытаний) и измерений, проведенных в аккредитованной испытательной лаборатории (центре).

При декларировании соответствия идентификацию продукции проводит аккредитованная испытательная лаборатория (центр). Отбор образцов продукции для испытаний проводится в соответствии с требованиями, установленными стандартами, содержащими правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения настоящего технического регламента ТС и осуществления оценки соответствия, перечень которых утверждается КТС. Образцы продукции, отобранные для испытаний, по конструкции, составу и технологии изготовления должны быть идентичны продукции, поставляемой потребителю (заказчику).

Перечень схем декларирования соответствия приведен в приложении № 6.

19. Срок действия декларации о соответствии составляет не более 5 лет.

20. Копии заверенных изготовителем деклараций о соответствии и (или) сертификатов соответствия прилагаются к сопроводительной документации к продукции.

21. В случае если заявитель при подтверждении соответствия продукции не применяет или применяет частично стандарты, то вместе с заявкой он представляет:

- а) доказательства соответствия продукции требованиям настоящего технического регламента ТС;
- б) сведения о проведенных исследованиях (испытаниях) в аккредитованных испытательных лабораториях (центрах);
- в) сертификат соответствия системы менеджмента качества.

22. Для сертификации инновационной продукции заявитель направляет заявку в орган по сертификации и представляет техническую документацию, включая обоснование безопасности технических решений предлагаемой инновационной продукции. Орган по сертификации рассматривает представленные материалы и при наличии отклонений от допустимых показателей требований безопасности направляет в органы государств-членов ТС, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере железнодорожного транспорта, предложение об их корректировке.

Органы государств-членов ТС, осуществляющие функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере железнодорожного транспорта, на основании обоснований указанных значений в установленном государствами-членами ТС порядке разрабатывают и утверждают стандарты, устанавливающие требования к опытной партии инновационной продук-

ции с целью обеспечения безопасности, включая методы контроля и объем испытаний, необходимых для доказательства безопасности инновационной продукции.

На основании положительных результатов испытаний инновационной продукции в соответствии с утвержденными стандартами орган по сертификации принимает решение о выдаче заявителю сертификата соответствия на партию инновационной продукции. В сертификате соответствия указываются количество образцов инновационной продукции и срок действия сертификата соответствия. Срок действия сертификата соответствия на образцы инновационной продукции должен составлять не более 2 лет.

23. Заявитель вправе в соответствии с законодательством государств-членов ТС обращаться в орган по аккредитации с жалобами на неправомерные действия органов по сертификации и аккредитованных испытательных лабораторий (центров).

24. Процедура проведения сертификации включает: а) представление заявителем в орган по сертификации заявки на проведение сертификации продукции;

б) оценку заявки на проведение сертификации органом по сертификации, принятие решения в отношении указанной заявки и направление решения заявителю;

в) проведение испытаний продукции в аккредитованной испытательной лаборатории (центре) по договору, заключаемому с органом по сертификации;

г) проверку состояния производства продукции или сертификации системы менеджмента качества либо производства продукции, если это предусмотрено схемой сертификации;

д) экспертизу результатов испытаний, экспертизу проверки состояния производства продукции или сертификации системы менеджмента качества либо производства продукции (при их проведении) и экспертизу других доказательственных материалов, а также принятие решения о выдаче сертификата соответствия либо обоснование отказа в выдаче сертификата соответствия;

е) оформление, регистрацию и выдачу сертификата соответствия либо направление заявителю отказа в выдаче сертификата соответствия;

ж) осуществление в соответствии со схемами сертификации инспекционного контроля, а также применения сертификата соответствия и единого знака обращения продукции на рынке государств-членов ТС.

25. Заявка на проведение сертификации оформляется заявителем на русском языке и при необходимости на государственном(ых) языке(ах) государств-членов ТС и должна содержать:

а) наименование, местонахождение и реквизиты заявителя;

б) наименование, местонахождение и реквизиты изготовителя в случае, если заявитель не является изготовителем продукции;

в) сведения о продукции и идентифицирующие ее признаки (наименование, код в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности ТС (далее – ТН ВЭД ТС), техническое описание продукции, инструкцию по ее применению (эксплуатации) и другую техническую документацию в соответствии с пунктами 26 и 28 настоящей статьи, описывающую продукцию, а также декларируемое количество (серийное производство, партия или единица продукции);

г) указание на положения настоящего технического регламента ТС, требованиям которых соответствует предъявляемая продукция;

д) схему сертификации;

е) обязательства заявителя о выполнении правил и условий сертификации;

ж) дополнительные сведения по усмотрению заявителя;

з) перечень прилагаемых к заявке документов.

26. Для вновь разрабатываемой продукции вместе с заявкой на проведение сертификации заявителем представляется в орган по сертификации следующая документация:

а) техническое задание на создание образца продукции (при его наличии);

б) технические условия на продукцию;

в) программа предварительных испытаний;

г) протокол предварительных испытаний;

д) комплект учтенной эксплуатационной документации;

е) акт готовности образца продукции к проведению приемочных испытаний;

ж) план-график проведения приемочных испытаний;

з) программа приемочных испытаний;

и) протокол приемочных испытаний;

к) акт приемочной комиссии;

л) план мероприятий по устранению выявленных приемочной комиссией недостатков (при наличии) и документы, подтверждающие его реализацию;

м) уведомление о завершении проверки и утверждении в установленном порядке контрольного комплекта конструкторской документации на серийное производство продукции;

н) предложение о способе и месте нанесения единого знака обращения продукции на рынке государств-членов ТС.

27. При принятии решения о совмещении приемочных и сертификационных испытаний документы, указанные в подпунктах «б», «д», «и» – «л» пункта 26 настоящей статьи, представляются после проведения приемочных испытаний и реализации плана мероприятий по устранению выявленных недостатков.

28. Для серийно выпускаемой продукции вместе с заявкой на проведение сертификации заявителем представляется в орган по сертификации следующая документация:

а) технические условия на продукцию;

б) конструкторская и технологическая документация (в объеме, согласованном с органом по сертификации);

в) протокол приемочных (квалификационных) испытаний;

г) акт квалификационной комиссии, а в случае первичной сертификации – также акт приемочной комиссии;

д) план мероприятий по устранению выявленных приемочной комиссией недостатков (при наличии) и документы, подтверждающие его реализацию;

е) отчеты о проведении периодических и типовых испытаний;

ж) анкета для оценки состояния производства продукции;

з) объем выпуска продукции;

и) сведения о рекламациях;

к) предложение о способе и месте нанесения единого знака обращения продукции на рынке государств-членов ТС.

29. Документы, указанные в пунктах 26 и 28 настоящей статьи, оформляются с указанием реквизитов заявителя и идентификационного номера и заверяются подписью заявителя.

Копии доказательственных документов прошиваются и заверяются подписью и печатью заявителя. При отсутствии прошивки заверяется каждый лист документа. Все доказательственные документы подлежат хранению в соответствующих делах в органе по сертификации в соответствии с законодательством государств-членов ТС.

30. При сертификации продукции учитываются результаты приемочных и других испытаний при условии, что они проводились в аккредитованных испытательных лабораториях (центрах) по согласованным с органом по сертификации программам. В этом случае заявитель должен подать заявку на проведение сертификации до начала проведения испытаний и представить в орган по сертификации график проведения испытаний. О начале и ходе проведения испытаний испытательная лаборатория (центр) должна информировать орган по сертификации. Указанные испытания могут быть учтены при сертификации только в том случае, если по их результатам в конструкцию продукции и технологию ее изготовления не были внесены существенные изменения, требующие проведения повторных испытаний.

31. Орган по сертификации рассматривает заявку на проведение сертификации и в срок, не превышающий 1 месяца после ее получения, сообщает заявителю о своем решении.

32. Положительное решение в отношении заявки на проведение сертификации должно включать в себя основные условия сертификации, в том числе информацию:

- а) о схеме сертификации;
- б) о сроках проведения сертификации;
- в) о нормативных документах, на основании которых будет проводиться сертификация продукции;
- г) об организации, которая будет проводить проверку состояния производства продукции, если это предусмотрено схемой сертификации;
- д) о порядке отбора образцов продукции;
- е) о порядке проведения испытаний образцов продукции;
- ж) о порядке оценки стабильности условий производства продукции;
- з) о критериях оценки соответствия продукции;
- и) об условиях проведения инспекционного контроля.

33. Основаниями для принятия органом по сертификации решения об отказе в проведении сертификации являются:

- а) непредставление или представление не в полном объеме документов, указанных в пунктах 25, 26 и 28 настоящей статьи;
- б) недостоверность сведений, содержащихся в представленных документах.

34. При осуществлении сертификации идентификацию продукции и отбор образцов продукции проводит орган по сертификации. Отбор образцов продукции для испытаний проводится в соответствии с требованиями, установленными стандартами, содержащими правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения настоящего технического регламента ТС и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции, перечень которых утверждается КТС.

Образцы продукции, отобранные для испытаний, должны быть по конструкции, составу и технологии изготовления идентичны продукции, предназначенной для поставки потребителю (заказчику).

35. Акт отбора образцов должен содержать:

- а) номер и дату составления акта отбора образцов;
- б) наименование и адрес организации, где производился отбор образцов;
- в) наименование продукции;
- г) единицу величины измерений;
- д) размер (объем) партии, из которой производился отбор;
- е) результат наружного осмотра партии (внешний вид, состояние упаковки и маркировки, результаты оценки сертификационных показателей, определяемых визуальным контролем);
- ж) дату выработки партии;
- з) обозначение и наименование нормативного документа, в соответствии с которым отобраны образцы;
- и) количество и номера отобранных образцов;
- к) место отбора образцов;
- л) документы изготовителя об окончательной приемке продукции;
- м) реквизиты и подписи представителей органа по сертификации и заявителя.

36. К акту отбора образцов продукции, в состав которой входят составные части, подлежащие обязательному подтверждению соответствия, прилагается перечень сертификатов соответствия (деклараций о соответствии) отдельных составных частей и перечень чертежей, по которым они изготавливаются.

Отобранные образцы продукции маркируют и направляют на испытания с сопроводительным письмом и актом передачи. При необходимости могут выполняться пломбирование, а также маркировка отдельных составных частей, входящих в отобранную продукцию.

37. При проведении идентификации сравнивают основные характеристики образцов продукции, указанные в заявке на проведение сертификации, с фактическими характеристиками, приведенными в маркировке и в сопроводительной документации, включающими:

- а) наименование, тип, модель и модификацию;
- б) наименование изготовителя или данные о происхождении продукции;
- в) документ, по которому выпускается продукция;
- г) показатели назначения и другие основные показатели;
- д) принадлежность к соответствующей партии;
- е) принадлежность к соответствующему технологическому процессу.

38. Соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента устанавливается на основании результатов необходимых видов и категорий испытаний, проводимых в аккредитованных испытательных лабораториях (центрах).

39. Результаты испытаний давностью более 5 лет для целей сертификации образцов продукции не рассматриваются.

40. Не подлежит сертификации разрабатываемая продукция, указанная в приложении № 3, конструкторской документации на которую присвоена литера «О».

Для остальной продукции, указанной в приложении № 3, наличие сертификата соответствия требованиям настоящего технического регламента ТС является обязательным.

41. В случае отсутствия аккредитованной испытательной лаборатории (центра) допускается проведение испытаний в целях сертификации испытательными лабораториями (центрами), аккредитованными только на техническую компетентность. Такие испытания проводятся под контролем пред-

ставителей органа по сертификации. Объективность таких испытаний наряду с испытательной лабораторией (центром), аккредитованной только на техническую компетентность, обеспечивает орган по сертификации, поручивший указанной испытательной лаборатории (центру) их проведение.

42. Протокол испытаний должен содержать:

а) наименование и обозначение документа, при этом обозначение документа повторяется на каждой странице;

б) наименование и адрес аккредитованной испытательной лаборатории (центра), сведения об ее аккредитации (номер, дата выдачи и срок действия аттестата аккредитации);

в) сведения об органе по сертификации, поручившем проведение испытаний;

г) наименование и адрес заявителя;

д) обозначение (описание, маркировку), результаты идентификации, сведения об изготовителе и дату изготовления продукции;

е) дату получения продукции на проведение испытаний;

ж) проверяемые показатели и требования к ним, а также сведения о нормативных документах, содержащих эти требования;

з) дату проведения испытаний;

и) сведения об использованных при испытаниях стандартных и нестандартных методах и методиках испытаний;

к) сведения о хранении продукции до проведения испытаний, условиях окружающей среды, а также о подготовке продукции к испытаниям;

л) сведения об использованном собственном и арендуемом испытательном оборудовании и средствах измерений;

м) сведения об испытаниях, выполненных другой аккредитованной испытательной лабораторией (центром);

н) результаты проведения испытаний, подкрепленные при необходимости таблицами, графиками, фотографиями и другими материалами;

о) заявление о том, что протокол испытаний касается только образцов, подвергнутых испытаниям;

п) доказательственные материалы по полученным результатам, включая первичные зарегистрированные данные в виде таблиц и (или) графиков;

р) процедуру проведения обработки первичных данных с указанием всех критериев обработки и полученных промежуточных данных;

с) подпись руководителя аккредитованной испытательной лаборатории (центра), заверенную печатью организации;

т) подписи и должности ответственных исполнителей, проводивших испытания;

у) подпись и должность лица (лиц), ответственного за подготовку протокола испытаний от имени аккредитованной испытательной лаборатории (центра) (при необходимости);

ф) подпись представителя органа по сертификации – в случае совмещения приемочных и сертификационных испытаний, а также при проведении испытаний в соответствии с пунктом 41 настоящей статьи;

х) дату выпуска протокола испытаний (отчета);

ц) сведения о том, что внесение изменений в протокол испытаний (отчет) оформляется отдельным документом (приложение к отчету, новый протокол, отменяющий и заменяющий предыдущий);

ч) заявление, исключающее возможность частичной перепечатки протокола испытаний.

43. К протоколу испытаний должна быть приложена заверенная копия акта отбора образцов и копия акта о го-

товности продукции к испытаниям.

Протокол испытаний не должен содержать рекомендации или предложения, вытекающие из полученных результатов испытаний.

44. Оригиналы протоколов испытаний, оформленные в соответствии с требованиями пункта 42 настоящей статьи, представляют в орган по сертификации в 2 экземплярах (первый направляется в дело по сертификации, второй – заявителю). Копии протоколов испытаний подлежат хранению аккредитованной испытательной лабораторией (центром) не менее срока действия сертификата соответствия, если иное не установлено соответствующими нормативными документами и документами аккредитованной испытательной лаборатории (центра).

45. Проверка состояния производства продукции проводится с целью установления необходимых условий для изготовления продукции со стабильными характеристиками, проверяемыми при сертификации.

46. Проверка состояния производства продукции проводится в отношении:

а) технологических процессов;

б) технологической документации;

в) средств технологического оснащения;

г) технологических режимов;

д) управления средствами технологического оснащения;

е) управления метрологическим оборудованием;

ж) методик испытаний и измерений;

з) порядка проведения контроля сырья и комплектующих изделий;

и) порядка проведения контроля продукции в процессе ее производства;

к) управления несоответствующей продукцией;

л) порядка работы с рекламациями.

47. По итогам проверки состояния производства продукции составляется акт о результатах проверки состояния производства сертифицируемой продукции, в котором указываются:

а) результаты проверки;

б) дополнительные материалы, использованные при проверке состояния производства продукции;

в) общая оценка состояния производства продукции;

г) необходимость и сроки выполнения корректирующих мероприятий.

48. Акт о результатах проверки состояния производства сертифицируемой продукции хранится в органе по сертификации, а его копия направляется заявителю.

49. Орган по сертификации после анализа протокола испытаний (отчета) и результатов проверки состояния производства продукции (если это установлено схемой сертификации и договором) готовит решение о выдаче (об отказе в выдаче) сертификата соответствия.

50. Основаниями для принятия органом по сертификации решения об отказе в выдаче сертификата соответствия являются:

а) несоответствие продукции требованиям настоящего технического регламента ТС;

б) отрицательный результат проверки состояния производства продукции (если это установлено схемой сертификации);

в) наличие недостоверной информации в представленных документах.

Продолжение следует.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ
XIII ВЫСТАВКА-КОНФЕРЕНЦИЯ

ИНТЕР-ТРАНСПОРТ

ОДЕССА. ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС ОДЕССКОГО ПОРТА

28-30 мая 2014



ТЕМАТИКА

- ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
- МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЛОГИСТИКА
- ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
- ПОРТЫ И ПОРТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО
- ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
- МОРСКОЕ И ПОРТОВОЕ ГИДРОТЕХНИЧЕСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО
- ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА
- СКЛАДСКИЕ КОМПЛЕКСЫ, ОБОРУДОВАНИЕ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



УЧРЕДИТЕЛИ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР



СООРГАНИЗАТОР
КОНФЕРЕНЦИИ



ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИЗДАНИЯ



РЖД ПАРТНЕР

ИНТЕРНЕТ-ПАРТНЕР



ОРГАНИЗАТОР

ООО ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ
Тел./факс: +38 (048) 715 02 62, 786 05 91
e-mail: nm@expo-odessa.com



www.expo-odessa.com

Состояние рынка железнодорожных перевозок РФ в 2013 году

Промышленное производство в РФ

В 2013г. индекс промышленного производства увеличился на 0,3% по сравнению с уровнем 2012г. за счет эффекта низкой базы в четвертом квартале 2012г. Цены на основные сырьевые ресурсы снизились, за исключением возросшей цены на железную руду.

Уголь. В 2013г. добыча угля сохранилась на уровне 2012г. и составила 352,1 млн т угля. Следует отметить, что объем добычи в декабре 2013г. достиг своих исторических максимумов. Структура добычи осталась без существенных изменений: 60% приходится на Кемеровскую область, 10% - на Красноярский край, 30% - на другие регионы РФ.

Цены на уголь в 2013г. находились в диапазоне \$74-\$86 за тонну, что примерно на \$10 ниже, чем в 2012г. На консьющийся уголь цены снизились в два раза с \$270 за тонну в январе 2012г. до \$140 в декабре 2013г.

Кокс. Производство металлургического кокса в 2013г. составило 26 млн т, что на 4,1% ниже показателя 2012г.

Железная руда. Добыча руды в 2013г. была на уровне 108,1 млн т, что ниже показателей 2012г. на 3,1%. Основными производителями являются Лебединский, Михайловский, Стойленский, Костомукшский и Качканарский ГОКи.

Цены на руду в 2013г. находились в диапазоне \$100 - \$150 за тонну, во второй половине года стабилизировавшись на уровне \$130, что выше

цен 2012г. на \$10 - \$20.

Нефть и нефтепродукты. Добыча нефти в 2013г. составила 523,2 млн т, что на 1,2% выше, чем в 2012г. На переработку внутри страны было использовано 278,0 млн т нефти (+3,0%), остальные 245,2 млн т (-0,7%) были экспортированы. Рост производства отмечался на всех НПЗ в течение 2013г., за исключением Московского НПЗ, сократившего производство нефтепродуктов в 2013г. более чем на 10%.

Цены на нефть в 2013г. находились в диапазоне \$100 - \$114 за баррель, что соответствует динамике цен на нефть в 2012г.

Дизельное топливо. Производство дизельного топлива на фоне роста розничных цен на данный продукт в 2013г. составило 71,3 млн т и увеличилось на 3,1% по сравнению с 2012г. Основными производителями являются Башнефть, Омский НПЗ, КИНЕФ и НПЗ Лукойла в Кстове.

Мазут. Объем производства мазута в 2013г. составил 76,9 млн т (+4,6%). Основными производителями мазута являются КИНЕФ, НПЗ Лукойла в Кстове, Рязанская НПК, НПЗ Славнефти в Ярославле.

Бензин. Производство бензина в 2013г. выросло до уровня 38,8 млн т, что выше аналогичного показателя 2012г. на 1,6%. Основными производителями бензина являются Башнефть, Омский НПЗ, Рязанская НПК и НПЗ Лукойла в Кстове. Потребительские цены на все виды бензина выросли в течение 2013г. в среднем на 3%-5%.

Авиационный керосин. Объем производства авиационного керосина составил 10,3 млн т (+5,4%). Основными производителями керосина являются Омский НПЗ, Рязанская НПК, НПЗ Лукойла в Волгограде, НПЗ Славнефти в Ярославле.

Природный газ. Объем добычи газа составил 668 млрд куб м, что на 2% выше объемов добычи 2012г.

Пропан и бутан. Объем производства СУГ составил 12,2 млн т, что на 3,5% выше показателей 2012г. Основными производителями в 2013г. стали Тобольск-Нефтехим, Нижнекамскнефтехим, заводы Газпрома в Оренбурге и Сургуте.

Черные металлы. Производство черных металлов в 2013г. находилось на уровне 68,8 млн т, что на 2,2% ниже чем в 2012г. Крупнейшими производителями черных металлов в 2013г. стали заводы ММК, Северсталь, НЛМК и ЗСМК. ЗСМК с июня 2013г. снизил свое производство за счет прекращения производства проката толстого листа.

Цены на сталь в первой половине 2013г. находились в диапазоне \$510 - \$570 за тонну (-20-40\$ к 2012г.), стабилизировавшись во второй половине года на отметке \$525-\$540 (на уровне 2012г.).

Трубы. В 2013г. произведено 9,9 млн т труб, что выше показателя 2012г. на 3,4%. Выксунский, Волжский и Челябинский трубопрокатные заводы являются крупнейшими производителями труб, увеличив в 2013г. производство на 14%, 9%, 2%, соответственно. Первоуральский НТЗ уменьшил производство на 9%.

Чугун. Производство чугуна в 2013г. осталось на уровне 2012г. и составило 50,0 млн т. Крупнейшими производителями чугуна стали НЛМК, ММК и Северсталь, однако эти заводы использовали чугун для внутреннего производства. Крупнейшими поставщиками чугуна на рынок являются Тулачермет и Уральская сталь.

Цемент. Производство цемента в 2013г. находилось на уровне 66,4 млн т, что на 8,0% больше, чем в 2012 году.

Удобрения и химикаты¹. Производство удобрений и химикатов в 2013 г. было на уровне 70,1 млн т, что на



1,4% выше показателей 2012г.

Производство комплексных удобрений снизилось до 11,3 млн т (-0,1%). Цены на гидрофосфат аммония (ДАФ, комплексное удобрение) в 2013г. находились в диапазоне \$440 - \$490 за тонну, что на \$70 ниже цен в 2012г.

Производство калийных удобрений увеличилось на 7,7% до 10,1 млн т (+8,8%). Цена хлорида калия снизилась с \$420 за тонну в начале 2013г. до \$320 в конце года. Следует отметить, что в течение 2012г. цена хлорида калия снизилась с \$480 до \$420.

Производство азотных удобрений увеличилось до 17,9 млн т (+5,4%). Цена на карбамид в 2013г. находилась в диапазоне \$300-\$380 за тонну, при этом в 2012г. она была стабильна и находилась на уровне \$400. Цены на аммиачную селитру в 2013г. находились в диапазоне \$250-\$300 за тонну, что на \$20-\$30 ниже, чем в 2012г.

Производство синтетического аммиака увеличилось до 14,4 млн т (+3,3%). Производство серы снизилось до 6,1 млн т (-6,1%), производство серной кислоты снизилось до 10,2 млн т (-7,2%).

Лесные грузы и целлюлоза. Объем производства леса, пиломатериалов и целлюлозы в 2013г. составил 29 млн т, что на 2,1% выше чем в 2012г.

Зерновые культуры. В 2013г. было собрано 95,3 млн т урожая зерновых, что на 20,8 млн т превышает показатели 2012г. В первой половине 2013г. цена тонны пшеницы находи-

лась на уровне \$340, после сбора урожая во второй половине года цена снизилась до уровня \$230.

Грузовые перевозки на сети РЖД

В 2013г. грузовые перевозки снизились по сравнению с прошлым годом: объем погрузки составил 1 237,5 млн т (-2,8% или -34,8 млн тонн к 2012г.), грузооборот 2 1 971,5 млрд т-км (-1,6% или 32,6 млрд т-км).

Уголь. В 2013 г. перевезено 310,8 млн т угля (+1,0% по сравнению с 2012г.), грузооборот 2) составил 775,5 млрд т-км (+5,4% к 2012 г.).

Объем перевозок угля в декабре 2013г. достиг уровня 29 млн т, что является историческим месячным максимумом перевозок угля, который обусловлен рекордным уровнем добычи.

Нефть и нефтепродукты. В 2013г. объем перевозок нефти и нефтепродуктов составил 250,3 млн т (-3,1%), грузооборот - 383,1 млрд т-км (-4,6%).

Доля перевозок сырой нефти сократилась с 17,1% в 2012г. до 12,7% в 2013г. и составила 32,5 млн т. Основными категориями нефтяных грузов перевозимых по железной дороге стали мазут (70,7 млн т; +2,0% к 2012г.), дизельное топливо (55,7 млн т; -3,8%), бензин (37,5 млн т; -3,0%), сырая нефть (32,5 млн т; -27,7%).

Сжиженный углеводородный газ. В 2013г. объем перевозок составил 38,5 млн т (+13,8%), грузооборот - 83,9 млрд т-км (+17,9%). Внутренние

перевозки увеличились на четверть, экспортные перевозки увеличились на 5%. Основными драйверами роста были направления турецких и европейских портов. Отправки увеличились со станций Лимбей (НОВАТЭК) и Сывдарма (Газпромтранс и УНГК) ЯНАО и Сургут (Газпромтранс) и Пыть-Ях (СИБУР-Транс) ХМАО.

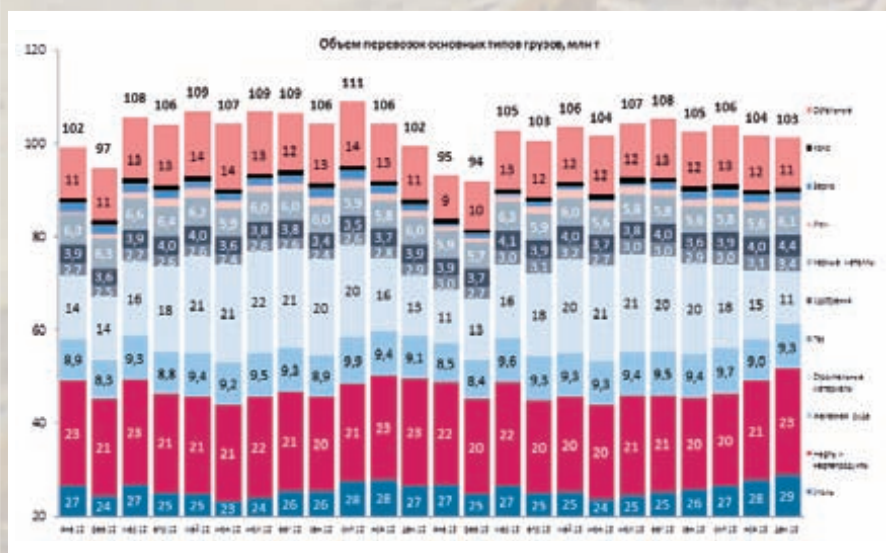
Строительные грузы. Общий объем перевозок строительных грузов в 2013г. составил 204,6 млн т (-7,5%), грузооборот - 110,1 млрд т-км (-5,0%). По перевозкам всех категорий строительных грузов наблюдалось снижение в 2013г.: щебень (-10% по сравнению с 2012г.), камень строительный (-2%), цемент (-2%), песок и глина (-5%), кирпич (-2%), зола и шлаки (-11%).

Черные металлы. В 2013г. объем перевозок черных металлов составил 70,1 млн т (-4,5%), грузооборот - 108,7 млрд т-км (-9,8%). Внутренние перевозки черных металлов снизились на 2,5%, экспортные на 7%. Основным драйвером падения экспортных перевозок стали отправки в Евросоюз и Китай. Следует отметить увеличение экспорта в США и Мексику. Отправки с ММК, ЧМК и НТМК уменьшились, с НЛМК и с Северстали остались на уровне 2012г.

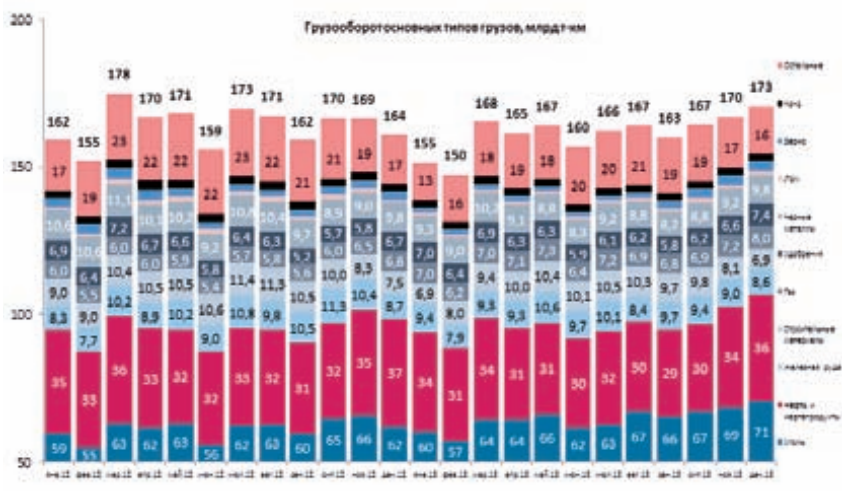
Железная руда. В 2013г. объем перевозок железной руды составил 110,8 млн т (+0,6%), грузооборот - 111,4 млрд т-км (-3,9%). Грузооборот руды снизился из-за уменьшения объемов экспорта руды в Китай. Объемы отправок с Михайловского, Качканарского, Рудногорского и Ковдорского ГОКов и «Карельского окатыша» Северстали увеличились, со Стойленского и Оленегорского ГОКов - снизились.

Лом. В 2013г. объем перевозок лома составил 16,7 млн т (-7,2%), грузооборот - 14,0 млрд т-км (-9,7%). Потребление лома основными металлургическими предприятиями сократилось на 5%-15% по сравнению с 2012г. Исключением стал НЛМК, увеличивший на 7% перевозки лома на заводы в Новолипецке и Ревде.

Цветные металлы, руды и концентраты. В 2013г. объем перевозок цветных металлов составил 25,2 млн т (-7,5%), грузооборот - 36,0 млрд т-км (-2,5%). Сырье для производства цветных металлов составляет более 80% перевозок и осуществляется преимущественно на внутренних на-



¹ В категорию «удобрения и химикаты» входят такие категории грузов, как комплексные удобрения, калийные удобрения, азотные удобрения, аммиак, сера и серная кислота
² Грузооборот не включает тару груженых и порожних вагонов



правлениях. Готовый прокат и сплавы цветных металлов перевозятся в США и европейские порты. На внутренний рынок перевозится не более 20% проката цветных металлов.

Цены на медь в первой половине 2013г. были более \$8 000 за тонну, во второй половине года они снизились и зафиксировались в диапазоне \$7 000 – \$7 500. Цены на никель в начале 2013г. были на уровне \$19 000 за тонну, во второй половине года наблюдалось снижение цен на четверть до \$13 500 – \$15 000 за тонну. Цены на алюминий повторили динамику цен никеля, снизившись с \$2 200 за тонну в начале 2013г. до \$1 750-\$1 850 во второй половине года.

Зерновые культуры. В 2013г. объем перевозок зерновых культур составил 16,5 млн т (-18,3%), грузооборот – 27,4 млрд т·км (-19,9%). В первую очередь сильное падение связано с низкими объемами перевозок в начале 2013г.

Удобрения. Вслед за увеличением производства удобрений в 2013г. выросли перевозки удобрений: погрузка составила 47,0 млн т (+4,2%), грузооборот – 77,2 млрд т·км (+1,9%). Внутренние перевозки сократились на 1%, экспортные перевозки увеличились на 7,5% благодаря росту экспорта калийных удобрений. Следует отметить увеличение объемов перевозок со станций Березники, Соликамск, Кошта.

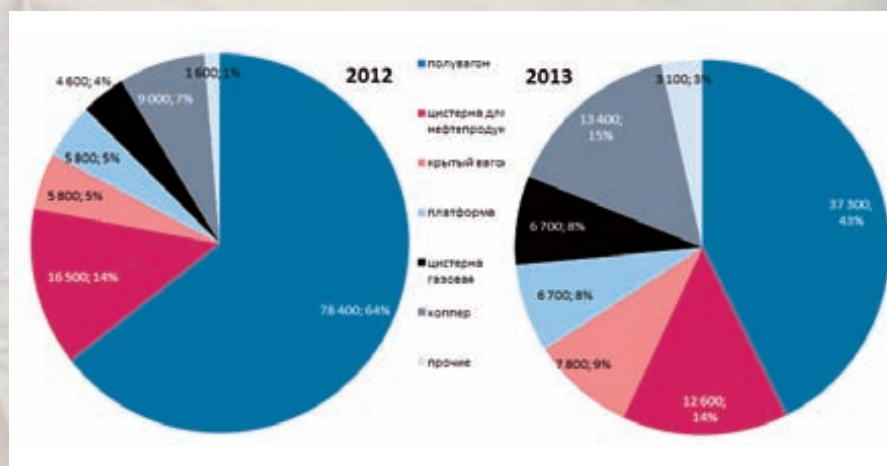
Производство подвижного состава на «пространстве 1520»

В 2013г. заводами СНГ было произведено более 87 тыс. вагонов, что на треть ниже производства 2012г. В 2013г. загрузка производственных

мощностей заводов СНГ составила 60%. В течение 2013г. на фоне снижения загрузки у российских заводов произошли изменения в номенклатуре выпускаемой продукции: переориентация на производство конкретных типов подвижного состава. Полува-

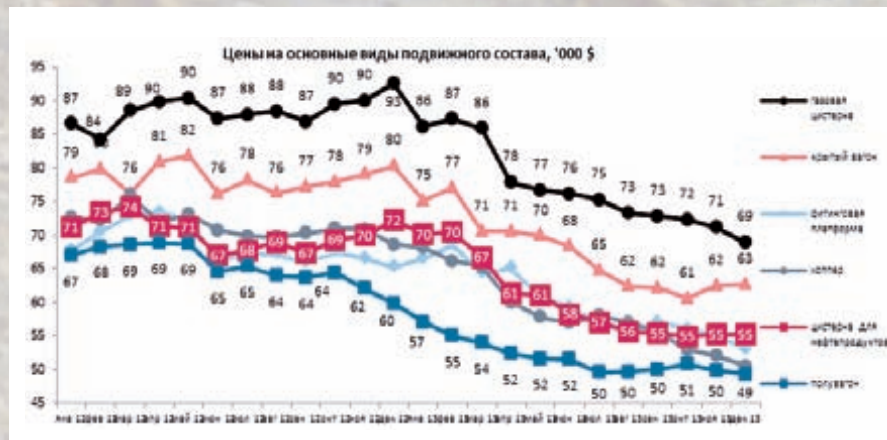
ТВСЗ. Универсальные и фитинговые платформы строили Алтайвагон, ЗМК и Трансмаш в Энгельсе, Рославльский вагоноремонтный завод. Крытые вагоны строили Алтайвагон и Армавирский завод тяжелого машиностроения.

Полувагоны. В 2013г. построено более 37 тыс. полувагонов (в два раза меньше чем в 2012г.). 10% объема выпуска составили полувагоны нового поколения, которые были произведены на УВЗ, ТВСЗ и Казахском ВСЗ. Российские заводы выпустили около 80% полувагонов в СНГ, украинские заводы сократили производство полувагонов в 5 раз. Производство белорусских и казахских вагоностроителей было на таком же уровне, как и в 2012г. В начале 2013г. цены на вагоны находились на уровне \$55 000 за ед., в конце 2013г. - снизились до \$49 000 - \$52 000.



гоны продолжили строить на УВЗ, Алтайвагоне, ТВСЗ, Промтранкторе, Новокузнецком и Барнаульском заводах. Нефтебензиновые цистерны производили УВЗ, ВКМ и Алтайвагон. Газовые цистерны выпускал ВКМ, хoppers - Брянский завод, ВКМ и

Нефтебензиновые цистерны. В 2013г. произведено около 13 тыс. нефтяных цистерн (на четверть меньше чем в 2012 г.). Цены на цистерны снизились с \$72 000 за ед. в начале года до \$52 000 - \$55 000 в конце года.



Хопперы. В 2013г. построено более 13 тыс. хопперов (в полтора раза больше чем в 2012г.). Производство зерновозов и цементовозов в 2013г. увеличилось двукратно по сравнению с 2012г., производство минераловозов и дозаторов сократилось на примерно на 10% и 30%, соответственно. Цены на цементовозы в конце 2013г. находились в диапазоне \$47 700 - \$56 000 за ед., на зерновозы - \$52 600 - \$56 000 за ед., на минераловозы - \$49 900 - \$54 000 за ед.

Крытые вагоны. В 2013г. построено около 8 тыс. крытых вагонов (на треть больше чем в 2012г.). Цены на крытые вагоны в течение 2013г. снизились с \$80 000 за ед. до уровня \$60 500 - \$64 000.

Газовые цистерны. Газовых цистерн построено около 7 тыс. ед. (в полтора раза больше, чем в 2012г.). Цены на данный вид подвижного состава в декабре 2013г. находились в диапазоне \$68 000 - \$76 000 за ед., в начале года цена газовой цистерны превышала \$90 000 за ед.

Платформы. В 2013г. построено около 4 тыс. фитинговых платформ, что соответствует показателю 2012г., и около 3 тыс. универсальных платформ (на две трети больше, чем в 2012г.). Цены на разные типы платформ в декабре 2013г. находились в диапазоне \$48 700 - \$58 000 за ед. В начале 2013г. цена на платформу составляла около \$65 000 за ед.

Российский рынок оперативного лизинга подвижного состава

В декабре текущего года произошло сезонное снижение ставки на полувагоны до \$17-\$18 в сутки под воздействием сезонных факторов. Ставки на все остальные виды подвижного состава стабилизировались относительно показателей ноября 2013г.

Суточные ставки на крытые вагоны сохранились на уровне \$32. Суточные ставки на универсальные и фитинговые платформы находились на уровне \$27 и \$30, соответственно. Ставка на хопперы-минераловозы составила \$26 в сутки. Ставки на зерновозы и цементовозы на \$2-\$3 выше, чем ставки на минераловозы. Суточные ставки на нефтебензиновые цистерны находились в диапазоне \$26-\$28. Ставка газовой цистерны снизилась до \$44. Ставки на цистерны для пищевых грузов также снизились и находятся на уровне \$33-\$34 в сутки.

В целом в течение 2013г. ставки аренды снижались на все типы подвижного состава, в среднем потеряв примерно 20% за год, исключение составили ставки на полувагоны, которые достигли минимальных значений еще в конце 2012г.

Ставки на полувагоны весь 2013г. находились в диапазоне \$17 - \$21 в сутки. Суточная ставка на нефтебензиновые цистерны снизилась с \$37 в конце 2012г. до \$27 в конце 2013г. Ставки на универсальные и фитинговые платформы снизились с \$37 в конце 2012г. до \$27 и \$30 в конце 2013г., соответственно. Ставки на хопперы-минераловозы в конце 2012г. составляли \$35 и снизились до \$26 в сутки. Ставки на газовые цистерны снизились с \$57 в сутки в конце 2012г. до \$41 в конце 2012г. Суточная ставка на крытые вагоны составляла \$39 в конце 2012г. и снизилась до \$32 в конце 2013г.

Состояние текущего российского парка грузовых вагонов

В течение 2013г. вследствие снижения объемов перевозок и увеличения парка подвижного состава произошел рост парка, не задействованного в перевозочном процессе, и коэффициента порожнего пробега по

сравнению с аналогичными показателями 2012г. Общий парк вагонов РФ увеличился с 1 150 тыс. вагонов в начале 2013г. до около 1 210 тыс. вагонов в конце 2013г.

Парк незадействованных вагонов в 2013г. изменился с 240 тыс. ед. подвижного состава в первом квартале 2013г. до 170 - 190 тыс. ед. во второй половине года. Однако этот показатель на 50-60 тыс. ед. превышает аналогичный показатель 2012г. По нашим оценкам, профицит вагонного парка составлял 70-90 тыс. вагонов.

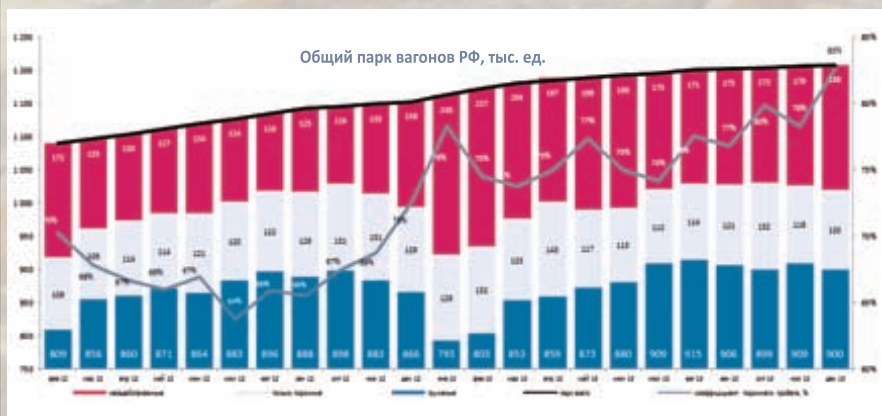
Парк полувагонов в РФ составлял 550 тыс. ед., в среднем ежемесячно 60 тыс. единиц из которых не было задействовано в перевозках. Парк цистерн составлял 290 тыс. единиц (32 тыс. - газовые), не задействовано в перевозках около 30 тыс. ед. Парк крытых вагонов составлял 74 тыс. ед., не задействовано - 20-23 тыс. вагонов. Парк универсальных платформ составлял 66 тыс. ед., не задействовано в перевозках - 16-19 тыс. ед. Парк фитинговых платформ составлял 46 тыс. ед. Незадействованный парк фитинговых платформ составлял 13-15 тыс. ед.

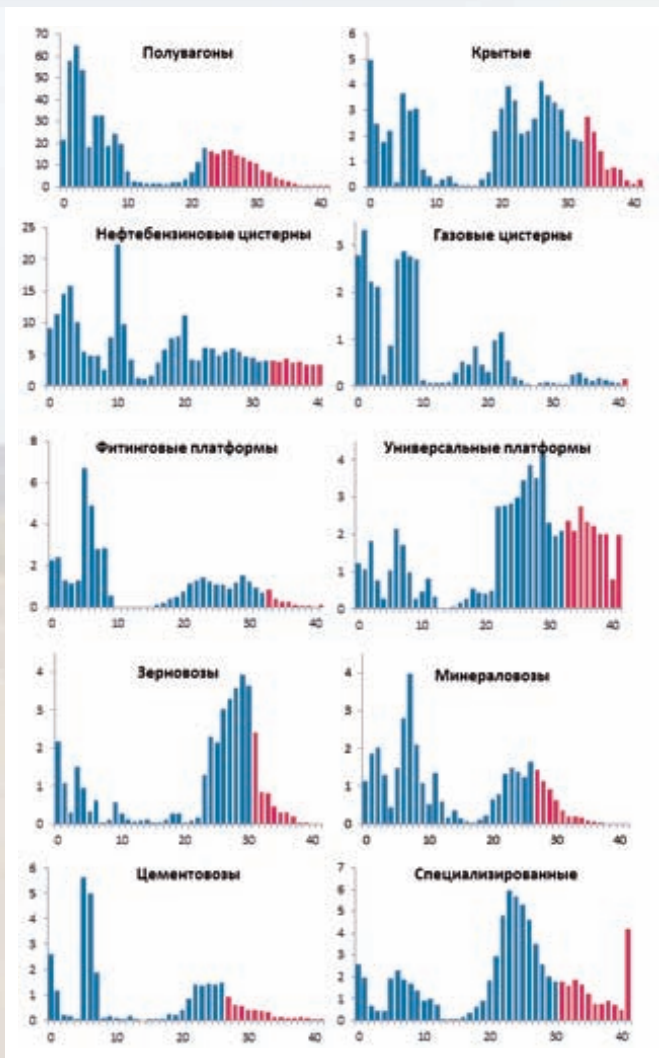
Парк зерновозов составляет 41 тыс. ед. Парк незадействованных зерновозов в сезон сбора и перевозки урожая составлял 2-5 тыс. ед. В низкий сезон он достигал половины парка: около 5-7 тыс. зерновозов использовалось для перевозок минеральных удобрений. Парк минераловозов составлял 37 тыс. ед. Незадействованный парк минераловозов составлял 5-7 тыс. ед.

Коэффициент порожнего пробега в течение 2013г. находился в диапазоне 75% - 80%, среднегодовое значение коэффициента порожнего пробега - 76,7%. В 2012г. этот показатель находился в диапазоне 65%-70%. Такое повышение, в первую очередь, связано с увеличением коэффициента порожнего пробега у полувагонов с 55,2% в 2012г. до 71,0% в 2013г.

Возрастная структура парка

Средний возраст российского парка вагонов составляет примерно 16 лет. Возрастная структура различных типов подвижного состава существенно различается. За последние 7 лет в период активного производства выпущено более 550 тыс. вагонов, в значительной степени обновлены парки полувагонов, нефте-





бензиновых и газовых цистерн, а также крытых вагонов и минераловозов.

Полувагоны. Несмотря на то, что в последние 5 лет было построено более 300 тыс. полувагонов, на сети осталось около 140 тыс. полувагонов (26% парка) с продленным сроком службы. Окончания нормативного срока службы в ближайшие 5 лет ожидает ещё около 40 тыс. полувагонов (8%). Полувагонов возрастом от 10 до 20 лет в парке крайне мало, что обусловлено провалом производства в 2000-е годы. При условии списания всех «продленных» вагонов в течении 5-7 лет, к 2020г. старых полувагонов на сети РЖД не останется. Средний возраст парка полувагонов составляет около 12 лет.

Нефтебензиновые цистерны. Нефтебензиновые цистерны имеют самую равномерную возрастную структуру среди всех типов подвижного состава. Срок службы продлен у 40 тыс. цистерн (15%). Окончание срока службы в ближайшие 5 лет ожидает 22 тыс. цистерны (8%). Средний возраст парка нефтебензиновых цистерн - 18 лет.

Газовые цистерны. Парк газовых цистерн – один из самых молодых парков железнодорожных вагонов. В ближайшие 5 лет ожидает списания 2% данного вида подвижного состава. Спрос на новые газовые цистерны будет зависеть от увеличения железнодорожных перевозок газовых грузов. Средний возраст газовых цистерн - 10 лет.

Платформы. Парк фитинговых платформ за последние 5-7 лет значительно обновился. 2,5 тыс. фитинговых плат-

форм (5%) имеют продленный срок службы. В ближайшие 5 лет ожидают списания ещё около 6 тыс. фитинговых платформ (13%).

Парк универсальных платформ – один из самых старых парков среди всех типов подвижного состава. 19 тыс. платформ (28%) имеют продленный срок службы. В ближайшие 5 лет ещё 14 тыс. платформ (21%) достигнут окончания срока службы. Только 20% универсальных платформ имеют возраст менее 20 лет. Средний возраст фитинговых платформ - 14 лет, универсальных платформ – 26 лет.

Крытые вагоны. Превышен срок службы у 9 тыс. крытых вагонов (12%). В ближайшие 5 лет ещё 12 тыс. крытых вагонов (17%) достигнут окончания срока службы. Средний возраст российского парка крытых вагонов – 20 лет.

Хопперы. Превышен срок службы у 5 тыс. зерновозов (14%), 5 тыс. минераловозов (15%), 4 тыс. цементовозов (14%). В ближайшие 5 лет превысят нормативный срок службы ещё 17,5 тыс. зерновозов (46%), 7 тыс. минераловозов (20%), 7 тыс. цементовозов (23%). Средний возраст зерновозов составляет 23 года, минераловозов – 14 лет, цементовозов – 14 лет.

Прочие специализированные вагоны. Парк прочего специализированного подвижного состава имеет средний возраст 23 года. Парк с продленным сроком службы составляет 16 тыс. вагонов (21%), в ближайшие 5 лет окончания срока службы достигнут ещё 15 тыс. вагонов (19%).

Правительство разрабатывает меры, направленные на обновление и модернизацию подвижного состава, среди которых: увеличение тарифов для перевозки в вагонах с продленным сроком службы, увеличение стоимости капитального ремонта с продлением, уменьшение срока самого продления, программа утилизации старых вагонов, субсидирование покупки вагонов нового поколения. Реализация этих мер ожидается в 2014-2015гг.

Состояние текущего парка локомотивов

Парк локомотивов состоит из 23 тыс. магистральных локомотивов, а также 7 тыс. маневровых локомотивов. Из них 14 тыс. локомотивов (45%) имеют продленный срок службы. В ближайшие 5 лет достигнут окончания срока службы ещё 8 тыс. локомотивов (28%). Средний возраст локомотивов составляет 28,5 лет при среднем сроке службы в 30 лет.

Ежегодно локомотивостроение увеличивается и уже достигло производства 600 ед. в год, тем не менее, этого



дата	сторона 1	сторона 2	тип сделки	сумма	кол-во вагонов	тип вагонов
январь.13	РТК	ПГК	продажа акций Русагротранс	4,16 млрд руб	45,7% акций	зерновозы
февраль.13	Globaltrans	ММК-Транс	продажа компании	8,0 млрд руб	3 584 10	полувагоны локомотивы
февраль.13	Сбербанк Лизинг	НТС	возвратный лизинг	6,0 млрд руб	3 300	цистерны
май.13	Сбербанк Лизинг	УВЗ-Логистик	лизинг	17,0 млрд руб	7 500	полувагоны и цистерны
август.13	ТрансОйл	ПГК	продажа вагонов	16,0 млрд руб	10 000	цистерны
октябрь.13	А-Транс (РТК)	ТрансФин-М	лизинг	8,6 млрд руб	3 490 782	платформы полувагоны
октябрь.13	СУЭК	ОВК	аренда 5 лет с правом выкупа	12-15 млрд руб	6 000	полувагоны 25тс
ноябрь.13	Rail Garant	Сибур-Транс	продажа вагонов	11,5 млрд руб	4 364	газовые цистерны
ноябрь.13	РТК	ТрансЛес	продажа компании	3,0 млрд руб	8 000	платформы и полувагоны
Итого				86,8 млрд руб	60 030	

недостаточно для полноценного обновления парка локомотивов. Правительство рассматривает возможность привлечения частного капитала в локомотивный сегмент железнодорожного рынка.

Крупнейшие сделки на железнодорожном рынке РФ в 2013 году

Объем сделок на вторичном рынке вагонов в 2013г. составил около 60 тыс. вагонов или 86,8 млрд. руб. Большинство крупных сделок, направленных на обеспечение долгосрочного доступа к грузовой базе, были осуществлены еще в 2012г. В 2013г. продолжилась консолидация парков старых зерновозов и универсальных платформ в холдинге РусТрансКом. GlobalTrans, УВЗ-Логистика и РусТрансКом в 2013г. наращивали парк за счет органического роста, профинан-

сированного Сбербанком и ВТБ, а также в рамках сделок по слиянию и поглощению

Мировой рынок оперативного и финансового лизинга

В декабре 2013г. Sumitomo Corporation приобрела американского оператора железнодорожных вагонов Flagship. Стоимость покупки составила \$1,1 млрд, размер парка компании составляет 15 тыс. вагонов.

Также в декабре 2013г. Element Financial Corporation (TSX:EFN) предоставило финансирование Trinity Industry (NYSE:TRN), (в размере \$2,0 млрд. Финансирование будет предоставлено в течение двух лет для обновления парка, сделок возвратного лизинга и обновления производственных мощностей.

В августе 2013г. Укразализница подписала семилетний договор на

лизинг 350 локомотивов (годовая ставка составляет 9,5%) с молдавской лизинговой компанией Premier Leasing, сумма сделки составляет \$2,8 млрд.

VTG и Kuehne & Nagel в мае 2013г. подписали соглашение по расширению логистического бизнеса совместного предприятия Transpetrol, VTG будет принадлежать 74,9% акций Transpetrol, Kuehne & Nagel – 25,1%. Transpetrol планирует выходить на рынок СНГ.

Евгений Гусихин,

аналитик департамента маркетинга Brunswick Rail

Бюллетень Brunswick Rail / №11 от 30.01.2014 /

Состояние рынка железнодорожных перевозок РФ в 2013 году ул. 1-я Тверская-Ямская, 23, стр. 1,

Москва, Россия

<http://www.em-comms.com/>

Чтобы информация о вашей компании или продукции

была напечатана в нашем журнале,

Вам нужно просто позвонить по телефонам:

(499) 181-19-88/97, (495) 765-73-16/19

или отправить запрос по e-mail: post@depo-magazine.ru.

Разместившим рекламу в журнале - бесплатная поддержка в интернете!

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)-1 (56))

РЖД-Партнер, № 10, октябрь 2004 г.

Владимир Белозеров,
заместитель министра путей сообщения РФ, д. э. н.

– Кадровые вопросы МПС также закрыты?

– Большая работа была связана с трудоустройством работников министерства. На текущий момент весь персонал мы рассчитали, за исключением части сотрудников ликвидационной комиссии. За весь период не допущено ни одного дня просрочки выплаты заработной платы никому из трудившихся в ликвидируемом МПС.

Также в полном объеме и в установленный срок выплачены выходные пособия и компенсации. Мы никого не задержали: все было четко и своевременно. Обращений в судебные инстанции по увольнениям не поступало.

– Были какие-либо сложные, труднорешаемые вопросы в вашей работе?

– Конечно, и много. Например, непростой финансовый вопрос по взаимодействию с Российским фондом технологического развития (РФТР). Данная организация существовала и раньше – при Минпромнауки.

Мы столкнулись с большими организационными сложностями, потому что в ходе административной реформы было образовано Министерство науки и образования, а промышленность ушла в другое ведомство. Мы не знали, какова будет судьба РФТР, поэтому не могли перечислить ему причитающиеся средства.

Нам предстояло урегулировать все вопросы, чтобы к МПС уже не было претензий или исков, чтобы таковые потом откуда бы то ни было не всплывали. Ведь уходило в историю колоссальное министерство с колоссальными оборотами

Но в результате нашли оптимальное решение. Совместно с ОАО «РЖД», Федеральным агентством железнодорожного транспорта, Минтрансом и Федеральным агентством по науке и инновациям заключили пятистороннее Соглашение, по которому передаем в Росжелдор средства и задолженность перед фондом; туда же направляются и деньги, недостающие до ликвидации кредиторской задолженности от ОАО «РЖД». Агентство в дальнейшем перечисляет их в РФТР, но при этом сам фонд по данному Соглашению направляет средства целевым назначением для развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного пассажирского подвижного состава. То есть нашли оптимальный выход. Причем это было сложно с технической точки зрения, поскольку еще не имелось счетов в казначействе, а само Агентство по науке открылось только в сентябре.

– Ликвидационный баланс подписан. Что же дальше?

– Сегодня все финансовые, кадровые, управленческие и другие операции МПС завершены. Минфин должен рассмотреть

по всем разделам этот баланс и дать нам уведомление о приеме. Если будут сделаны какие-то замечания, их надо устранять.

Но мы в рабочем порядке многие вопросы с Минфином уже согласовали: вели мониторинг по всем сложным проблемам.

И я думаю, что замечаний не должно быть. Если же какие-то мелкие и возникнут, то в самые сжатые сроки мы их устраним. После этого я должен распустить ликвидационную комиссию.

– С формальной точки зрения, будет ли еще какое-то окончательное решение об упразднении или ликвидации МПС?

– Нет, де-юре министерство уже упразднено. Это был своеобразный шлейф ликвидационных процедур, который является в таких случаях необходимым атрибутом.

Нам предстояло урегулировать все вопросы, чтобы к МПС уже не было претензий или исков, чтобы таковые потом откуда бы то ни было не всплывали. Ведь уходило в историю колоссальное министерство с колоссальными оборотами.

РЖД-Партнер, № 10, октябрь 2004 г.

Честно и откровенно

«И ищем, и бьемся, и даем предложения» – так охарактеризовал деятельность своего коллектива по решению актуальных задач глава операторской компании «БалтТрансСервис», которой исполнилось 5 лет.

Владимир Прокофьев,
генеральный директор ООО «БалтТрансСервис», к. т. н.

– Владимир Николаевич, у вас в компании считается, что логистика перевозок «БалтТрансСервиса» изначально была лучше эмпээсовской и цистерны использовались рациональнее. Но в МПС и ОАО «РЖД» всегда говорили по отношению к операторам обратное.

– Я думаю, что они немножко лукавили. Не хочу отвечать за всех операторов, но могу взять свои показатели за любой месяц, даже самый неудачный, и сравнить с данными ОАО «РЖД». Все равно у нас будет лучше. На первоначальном этапе разница была почти в два раза.

– А Вы возлагали большие надежды на инвестиционные скидки, когда покупали первые цистерны?

– Если говорить честно и откровенно, в глубине души я каких-то больших надежд на это вообще не возлагал и не очень верил, что обещанные инвестиционные скидки мы когда-либо получим. Конечно, наша Ассоциация операторов данный вопрос периодически поднимала, будировала, но было ясно, что у МПС этих денег нет. А у правительства просить средства на такие цели было делом бесполезным. В то время еще не та обстановка была.

– Как Вам работается сегодня?

– Первое. Условия работы стали намного сложнее – и нам приходится проявлять очень большую гибкость. Второе. Все стало грамотным настолько, что все труднее становится попросту зарабатывать деньги. Третье. На рынке сегодня – явный

переизбыток цистерн. Я больше чем уверен, что все-таки надо принимать радикальное решение и порядка 20–25 тыс. единиц парка ОАО «РЖД» с просроченным сроком списывать. У меня были в аренде цистерны 1959 года выпуска. А ведь срок их службы – 32 года. И я точно знаю, что они не все проходили капитально-восстановительный ремонт, а поэтому используются (не дай бог упадут) от случая к случаю. Кроме того, конечно, эти цистерны морально устарели, потому что они, как правило, малоемкие и перевозят, так сказать, сами себя, а не груз. В целом же, повторяю, работать стало сложнее. Я начинал с трех-четырех направлений перевозки, а сегодня их у нас уже девять.

– Так не набирали бы столько. Или, извините за выражение, жаба душит?

– Жизнь заставляет, бизнес требует – все для клиента! Никуда не денешься.

– Как поживает Ваша идея о создании управляющей компании по перевозкам нефти?

– Я ее потихоньку продвигаю, но пока никаких особенно энергичных действий не предпринимал. Думаю, пусть люди сами дойдут до того, что перевозчикам необходимо объединяться именно по родам грузов. Это нужно не для создания новой монополии, а для более рационального использования вагонов. Таково мое твердое убеждение.

– У вас все кадры с железной дороги? Зарботки хорошие?

– Процентом восемьдесят – железнодорожники.

Зарботная плата у нас не скажу, чтобы какая-то выдающаяся, но неплохая, на уровне других частных компаний. Причем она дифференцирована. Мы понимаем, что в Москве специалист стоит дороже, чем в Воронеже, а в Мурманске существуют особые условия. Каждый человек получает столько, сколько он стоит. Во всяком случае, желающих попасть к нам больше, чем существующая потребность.

То есть можем выбирать. Но в отношении кадров подход у меня такой. Если я вижу, что три человека уже не справляются и заваливают работу, то я одного сокращаю.

– А скажите, пожалуйста, в транспортном бизнесе Вам больше приходится работать по закону или по понятиям?

– Хороший вопрос, но я вообще нигде никогда не жил по понятиям. Я себе такой роскоши не позволял, всегда являлся законопослушным человеком. Другое дело, конечно, хотелось бы побольше правовой основы, которая давала бы нам уверенность в завтрашнем дне и возможность более равноправно строить отношения и с ОАО «РЖД», и с железными дорогами, и т. д. Сейчас, несмотря на то, что треть подвижного состава находится уже в руках собственников, мы, к сожалению, по-прежнему чаще выступаем лишь в роли просителей.

– Какая же сегодня Ваша головная боль?

Знаете, время от времени возникают такие положения, что совершенно не понятно, откуда они взялись. Вот, например, в августе прошлого года ввели сбор за коммерческий осмотр вагонов на сухопутных переходах. Платим до сих пор очень приличные деньги. С какой стати? Неясно. Или вот возникло дискриминационное положение, которое я тоже совершенно не понимаю. Известно, что все вагоны стран СНГ обращаются в рамках данных государств без всяких препятствий. Плати за вагон и – пожалуйста. Но если это собственный вагон (допустим, эстонской фирмы), то по последнему разъяснению он может ходить только в Эстонию и Россию. То же самое, если это украинский вагон, то он не может работать Украина – Россия – Эстония, а должен ездить только на Украину. Более чем странно!

Третий момент. Я, например, считаю, что сегодня существует достаточно спорная ситуация с отстоем собственных

вагонов на путях РЖД. В Уставе ясно об этом все прописано, тем не менее пытаются директивным порядком нам навязать такие суммы, которые превышают все мыслимые и немыслимые размеры. До \$20 в сутки! То есть все подобные положения, конечно, хотелось бы как-то отрегулировать.

– Теперь регулирующим органом для ОАО «РЖД» является Минтранс, а Вы, насколько всем известно, хорошо знакомы по работе с министром. Лоббируйте.

– Да, мы с Игорем Евгеньевичем Левитиным работали рука об руку, когда он был заместителем генерального директора «Северстальтранса». Это большой профессионал и очень интересный человек. Правда, скажу честно: я ему сейчас не завидую. Тяжелая досталась участь. И, в частности, то, что именно ему премьер-министр поручил стать во главе реформы железнодорожного транспорта и сделать это так, чтобы и овцы были сыты, и волки целы (намеренно говорю наоборот). Что же касается лоббирования, то сегодня Минтранс приглашает нас на различные мероприятия, мы встречаемся, высказываем свое мнение, и я замечу, что находим взаимопонимание. Другое дело, что сейчас Игорь Евгеньевич должен думать прежде всего о государственных интересах. Мы это тоже понимаем, и требовать от него для операторов каких-то особых привилегий было бы некорректно. К тому же он этот предмет и так отлично знает.

– А чего хотелось бы в плане изменений во внешней бизнес-среде?

– Прежде всего нам нужны понятные правила игры. Нужна понятная тарифная политика. Пусть ОАО «РЖД» в конце концов покажет свои расходы. С чего берется перекрестное субсидирование? Где там что невыгодно? В целом я считаю, что здоровая, разумная конкуренция совершенно не повредила бы.

– Так жизнь же для вас еще труднее станет...

– А никто и не говорил, что будет легко. Мы не ждем, что манна с неба просыплется. Я всегда говорил: «Мы готовы быть младшими партнерами ОАО «РЖД». Мы должны помогать в тех местах, где ему не хватает рук. И нужно все-таки родиться конкуренции хоть какой-то. Потому что если у грузоотправителя есть выбор, то конкуренты будут свою прибыль держать на минимуме. А когда работает монополия, то всегда есть соблазн увеличить цены – и таким образом покрыть свои расходы. Поэтому надо продолжать реформу в разумных пределах, не ущемляя прежде всего интересы государства.

– У Вас есть какие-либо замечания по ходу реформы?

– Был очень хороший институт – общественный совет при правительственной комиссии по реформе во главе с академиком Александром Дмитриевичем Ненипеловым. Я не скажу, что это была идеальная форма работы, но, тем не менее, она хотя бы позволяла заинтересованным людям высказываться и отстаивать свои позиции. Мы обсуждали проекты постановлений, спорили, ругались, давали свои соображения. И даже если 20–30% от предложенного в итоге удалось внести в документы, то это уже очень большое дело. Сейчас комиссию благополучно похоронили, другой пока не создали. Но сегодня такая организация, как общественный совет, очень нужна. Два миллиарда долларов – на колесах у собственников.

Это вам не шутки. Хотим мы, не хотим, а люди поверили в реформу, вкладывали деньги, развивали вагоностроение. И они не поймут, если ситуация сейчас резко поменяется. – В плане перспективы стать перевозчиком вы не форсируете события?

– А мы и есть перевозчик. Имеем лицензию, и, помимо вагонов, у нас на сегодня 16 собственных магистральных тепловозов. Я думаю, это тоже в интересах ОАО «РЖД».

– То есть когда будет дополнена правовая база, вы станете

уже готовой полноценной перевозочной компанией?

– Мы готовимся, хотя здесь много подводных камней, нюансов. – Понятно. Вы, например, будете работать по Прейскуранту № 10-01 и уже не сможете манипулировать тарифами. – Я не очень хорошо понимаю в этой связи термин «манипулировать». – Скажем так: гибко реагировать. – Это другое дело. Почему мы сегодня можем быть гибкими? Потому что ранее добились выделения вагонной составляющей. Не везде она такая, как хотелось бы, но, тем не менее, позволяет нам, снижая издержки, что-то зарабатывать. Сейчас нужно четко выделить локомотивную составляющую. И тогда можно говорить уже о дальнейшей конкуренции.

– Вы сегодня предпринимаете какие-то шаги в плане диверсификации деятельности компании?

– «БалтТрансСервис» с удовольствием дает кредиты, мы пользуемся этим финансовым инструментом. Кроме того, хотелось бы поработать и с другими грузами, а не только сосредотачиваться на «нефтянке». Я вижу, что сейчас неплохие перспективы в отношении полувагонов.

Также хорошая тема (да вот все руки не доходят) – перевозка сжиженного газа в контейнерах.

– У Вас в приемной, как у солидного начальника дороги, – все время народ.

Кто эти люди? Казалось бы, это Вам нужно сидеть в приемных ОАО «РЖД».

– Бывает, разумеется, и сижу. Но мне же обращаются прежде всего представители различных компаний, которые обсуждают вопросы ставок, тарифов, условий перевозок. Также достаточно много сейчас предложений по вагонам:

Могу взять свои показатели за любой месяц, даже самый неудачный, и сравнить с данными ОАО «РЖД». Все равно у нас будет лучше

продать, сдать в аренду, или наоборот. Много народа банковского. У нас ведь крупная фирма с большим оборотом, поэтому круг подходящих людей велик. Естественно, заглядывают и железнодорожники.

– Известно, что у операторов сегодня много проблем с ремонтной базой. Не было желания создать свою собственную?

– Да у меня руки уже лет пять чешутся это сделать! Мы сегодня ремонтируем вагоны в Эстонии, Латвии, Белоруссии – качественнее и дешевле. Вывозим деньги из России. Это правильно? Нет. А почему так делаем? Да потому, что нас не устраивает ни качество ремонтных работ, ни цена, а самое главное – в этом году вообще был приказ не брать приватные вагоны в ремонт в течение целого квартала. Мы были просто в шоке. Но мой принцип такой: лучше пусть дядя придет у меня попросит, чем я пойду у него просить. Я бы с удовольствием взял вагонное депо или даже новое построил. Но тут есть два нюанса.

Брать готовое, хотя бы даже в аренду, или организовать товарищество – до сих пор нет юридической основы. Одни разговоры. И другое. Я работал в свое время начальником вагонного депо и скажу: там столько тонкостей! Наш завкафедрой вагоностроения в моем первом институте говорил так: «Самолет имеет 7 степеней свободы, вагон – 11». То есть вагон рассчитать и построить не менее сложно, чем самолет. И если начать рассматривать все узлы и нормы по ним, то там на одну только автосцепку приходится 21 шаблон. Кто выдаст на это лицензию? А сейчас, в связи с

административной реформой, вообще не понятно, как и с кем в этом отношении работать.

– Значит, пока Вас устраивает ситуация, Вы не будете...

– ...совсем не устраивает! Совершенно!

– Но в таких случаях ищут выход.

– И ищем, и бьемся, и даем предложения. Далее всего мы сегодня продвинулись в реализации идеи создать свою базу по ремонту локомотивов. Ведем очень плотные переговоры с руководством Октябрьской дороги по расширению локомотивного депо Дно. Готовы вкладывать в него деньги. Это актуальнейший вопрос.

– Думаете, он будет решаться или усугубляться?

– Я думаю, что проблема уже настолько назрела, что она будет решена. И достаточно быстро. Самое сложное – создать прецедент. Сейчас пока то одни компании близко подходят к решению, то другие, а прецедента как такового нет. Может, мы и будем первыми. Набьем шишек – и станет ясно, как все нужно делать.

– Итак, как Вы смотрите в перспективу? Не собираетесь этот бизнес менять, продавать, покупать другой?

– Ну, продавать и покупать я не имею права, поскольку являюсь наемным директором. Могу только рекомендовать акционерам. Но думаю, что бизнес наш сегодня нормальный, корректный. Жизнь показала, что он востребован и имеет будущее.

– С 5-летием! И долгих лет жизни вашей фирме!

– Большое спасибо! Будем стараться.

РЖД-Партнер, № 10, октябрь 2004 г.

Главное – не создавать новых монополистов

Правительство на своем заседании обсудило ход структурной реформы на железнодорожном транспорте.

Игорь Левитин, министр транспорта РФ

– Игорь Евгеньевич, прокомментируйте, пожалуйста, итоги рассмотрения реализации реформы. Какие моменты Вы хотели бы выделить?

– В основном докладе было отмечено, что реформа проходит в соответствии с утвержденными ранее правительственными решениями. Однако мы отклонились по срокам примерно на год. Это связано с тем, что не были своевременно утверждены те подзаконные акты, которые нужно принимать вслед за четырьмя новыми законами. Вместе с тем сегодня в грузовых перевозках создана конкурентная среда и порядка 30% подвижного состава находится у собственников. Это около 200 тыс. вагонов. Только в 2003 году независимыми перевозчиками было закуплено парка на сумму около 15 млрд рублей. За первое полугодие текущего года ими приобретено уже 15 тыс. единиц. (В Советском Союзе в лучшие годы мы производили 40 тыс. вагонов в год.) Это говорит о том, что сегодня рыночная конкуренция на железнодорожном транспорте в сфере грузовых перевозок дает стимул работе транспортного машиностроения, которое развивается наиболее высокими темпами. В будущем мы прогнозируем вложения частных инвесторов в подвижной состав с 2004 по 2006 год на уровне примерно \$1–1,5 млрд. А если будут приняты правовые акты, необходимые для разви-

тия транспортной инфраструктуры, это может быть более \$2,5 млрд. В то же время в пассажирских перевозках конкурентная среда пока практически не создана. Восемнадцать компаний получили лицензии на перевозки пассажиров, но камнем преткновения является вопрос дотаций. Сегодня одним из решений правительства было формирование графика поэтапного сокращения перекрестного субсидирования пассажирских перевозок из грузовых. Нужно постепенно выходить на ноль, но для этого потребуются дотирование из бюджета. По пассажирским перевозкам дальнего следования это примерно 30 млрд рублей. На заседании правительства отмечалось также, что в ОАО «РЖД» разработан Стратегический план развития до 2010 года. Составлен график выделения дочерних компаний, которые будут работать в конкурентной среде. Есть также вопросы по законодательству. Из двадцати двух запланированных подзаконных актов, постановлений, распоряжений правительства на данный момент утверждено только десять. Двенадцать необходимо принять до конца этого года, чтобы все рыночные механизмы на железнодорожном транспорте могли заработать.

Как известно, реформированием отрасли ранее занималась правительственная комиссия. После административной реформы она была упразднена. Сегодня принято решение, что ее функции будут возложены на Министерство транспорта. И Минтранс следующим своим шагом сделает создание межведомственной группы из представителей других министерств и ведомств – для того чтобы подготовить и внести в правительство проекты необходимых правовых актов. Мы планируем все двенадцать проектов постановлений предоставить до конца этого года, чтобы войти в запланированный ранее график реформирования железнодорожного транспорта.

– Какое, по Вашему мнению, продолжение получит требование Минэкономразвития выделять из ОАО «РЖД» не дочерние, а независимые перевозочные компании?

– Дело в том, что это тот самый вопрос, которому на совете директоров 18 августа мы посвятили практически весь день: как выделять – путем реорганизации или посредством создания дочерних компаний? Я считаю, что эта проблема требует отдельного разрешения в каждом конкретном случае. Если речь идет о выделении компании по перевозкам контейнеров, то мы не должны допустить, чтобы был создан еще один монополист, которому будут переданы вагоны и контейнерные площадки. Тогда теряется смысл реформы. Если дело касается Федеральной пассажирской компании, то мы понимаем, что на рынке не скоро появится конкуренция в сфере пассажирских перевозок из-за того, что они убыточны. Хочу сообщить, что советом директоров принято решение о создании специального подотчетного председателю и всему совету комитета, который должен эту проблему обсудить с другими ведомствами. Вопрос важный, потому что это, по сути, путь к третьему этапу реформы, план которого будет рассмотрен уже в июле 2005 года. Являясь заключительным периодом преобразований, он должен показать, что в результате реформы останется у государства в виде железнодорожной компании. Мы четко понимаем, что инфраструктура на 100% будет принадлежать государству. Еще останется примерно 90% пригородного подвижного состава, 80% – пассажирских вагонов дальнего следования, 50% – грузовых. Что касается локомотивов – это сегодня тоже один из краеугольных вопросов. Будет ли локомотивом управлять частная компания? Трудно сказать, как сложится обстановка на третьем этапе, но по второму уже видно, что ряд компаний приобретают локомотивы в собственность.

– Есть ли возможность в бюджете 2005 года предусмотреть выделение 30 млрд рублей для дотирования пассажирских перевозок ОАО «РЖД»? Должны ли бюджетные дотации, по Вашему мнению, распространяться также на частные перевозочные компании?

– Сегодня нам с Министерством финансов нужно определить, какую сумму в бюджете 2005 года мы сможем выделить на дотирование пассажирских перевозок. Думаю, что 30 млрд рублей пока не найдем. Однако какую-то часть этих средств график, который мы в течение месяца составим, уже будет предусматривать. При этом, на наш взгляд, частные пассажирские компании должны получать дотации наравне с государственными.

– В ходе заседания правительства президент ОАО «РЖД» Геннадий Фадеев высказался за то, чтобы Стратегической программе развития компании до 2010 года был придан статус правительственного документа. Этого сделано не было, а отмечалось, что совет директоров вынес по Стратегии ряд серьезных замечаний, которые пока не оработаны. Что это были за замечания?

– По поводу правительственного статуса Стратегической программы не приняли какого-то специального решения не потому, что он не тянет на такой уровень.

На заседании четко было определено, что вместо бывшей правительственной комиссии за ход реформы будет отвечать теперь Министерство транспорта

Просто совет директоров ОАО «РЖД» возглавляет вице-премьер и решение этого органа об одобрении программы – это и есть, по сути, утверждение правительством, потому что в совете присутствуют все ключевые министерства. Какие были высказаны замечания? Речь идет как раз о форме выведения компаний. Как я уже сказал, дискуссия, которая развернулась на заседании, была у нас также и на совете директоров. Там приняли решение, что новые компании, в том числе и дочерние общества ОАО «РЖД», не могут быть монополистами. Это самая главная задача, потому что цель реформы была как раз другой. Если мы создаем компании и отдаем им собственность: подвижной состав, станции и так далее, то на самом деле ничего не меняется. Мы просто из РЖД выделяем «дочку», которая будет таким же монополистом. Об этом, кстати, на заседании правительства говорили и представители бизнеса. И еще у нас есть вопросы по количеству средств, выделяемых компанией. ОАО «РЖД» запланировало до 2010 года инвестировать в инфраструктуру примерно 60%, а 40% – в подвижной состав. Мы считаем, что денег на инфраструктуру должно выделяться больше. Эти расчеты мы сейчас и ждем от компании.

– Какие наиболее важные моменты Вы подчеркнули бы в принятом по итогам заседания решении?

– Правительство постановило поддержать реформы, которые проходят на железнодорожном транспорте, констатировало, что они в основном соответствуют ранее принятым документам. На заседании уже четко было определено, что вместо бывшей правительственной комиссии за ход реформы будет отвечать теперь Министерство транспорта. И именно оно будет докладывать правительству о всех тех изменениях, которые будут проходить в компании ОАО «РЖД», а также у частных операторов и перевозчиков.

Продолжение следует.

Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
19 МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ "ТРАНСРОССИЯ"				
Россия	Москва	ITE LLC Moscow	(495) 935-73-50	2-я сторона обл.
Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 1 - 7)				
Республика Беларусь	Минск	ООО "Завод теплообменного оборудования"	+ 375 (17) 217-02-39/56	2 - 4
Россия	Москва	ООО "Торговый Дом Елхим-Искра"	+7 (495) 726-58-08, +7 (906) 087-90-60; тел. в Болгарии: +359-897-88-16-04	1
	Санкт-Петербург	ООО "ТерриКон"	+7 (812) 336-63-46, 740-15-94	5
Россия / Брянская область	Брянск	ЗАО "Инвест-Ойл" ("Брянскрезинотехника")	+7 (4832) 59-91-51, (495) 637-60-12	6
Россия / Калужская область	Калуга	ООО "КАЛУЖСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ"	+7 (4842) 926-700/800	1
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	3, 7
Россия / Пензенская область	Пенза	ЗАО "ПЗТП"	+7 (8412) 34-69-82/34-59-36	5
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	+7 (3412) 37-38-80/98-18	7
Россия / Тамбовская область	пос. Сельхозтехника	ООО "ПП ЖелДорСнаб"	+7 (47545) 2-07-25	6
ОБЗОР ОСНОВНЫХ СОБЫТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ЗА ДЕКАБРЬ 2013 Г				
Россия	Москва	ООО "Покровка Финанс"	+7 (499) 553-08-85	8 - 12
ОБЗОР ОСНОВНЫХ СОБЫТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ЗА ЯНВАРЬ 2014 Г				
Россия	Москва	ООО "Покровка Финанс"	+7 (499) 553-08-85	13 - 16
Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 17 - 18)				
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	+7 (499) 181-55-16/18-50	18
Россия / Московская область	Дрезна	ООО "РЕМЭЛВАТО"	+7 (496) 418-16-49, (495) 647-03-69, (964) 705-98-09	18
Россия / Свердловская область	Сысерть	ООО "Сысертьское локомотивное депо"	+7 (343) 380-10-19	17
VIII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2013"				
Россия	Москва	Выставка "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-4412	19
СПОСОБЫ МОНИТОРИНГА ТЕМПЕРАТУРЫ В ВЕЧНОМЕРЗЛЫХ ГРУНТАХ				
Россия / Омская область / Амурская область	Омск / Тында	Д.Ю. Кропачев. / И.И. Гаврилов.	+7 (3812) 36-75-85 / +7 (41656) 7-36-63	20 - 23
Материалы и оборудование для ВСП (стр. 24 - 26)				
Россия	Москва	ООО "Стройпуть"	+7 (495) 783-26-68	25
Россия / Московская область	пос. Правдинский	ООО "Комплекттранспец"	+7 (499) 685-15-14, +7 (496) 531-13-95	25
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "РТС"	+7 (831) 411-55-85/54-84 , +7 (910) 791-75-44	25
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Транском Екатеринбург"	+7 (343) 350-00-95/12-08/45-71	26
	Нижний Тагил	ООО ТПК "Стан-Мет"	+7 (3435) 40-12-99, +7 (912) 262-1924	24
Сопутствующие товары и услуги (стр. 26)				
Россия / Московская область	Одинцово	ООО "Рефиниш Автолак"	+7 (499) 709-05-99, +7(495) 789-35-77	26
ТРАНСПОРТНАЯ МОБИЛЬНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ НАХОДИТСЯ В ЗОНЕ РИСКА				
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	26
EXPORAIL 2014				
Россия	Санкт-Петербург	ЗАО «Выставочное объединение «РЕСТЭК®»	+7 (812) 320-8094	27
МОНИТОРИНГ СИТУАЦИИ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ - ДЕКАБРЬ 2013				
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	28 - 33
20-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2014				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	34
"ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТС «О БЕЗОПАСНОСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА» (ТР ТС 003/2011)"				
Россия	Москва	Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии	+7 (499) 236-03-00	35 - 39
13-АЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ „ИНТЕР-ТРАНСПОРТ“ 2014				
Украина / Одесская область	Одесса	"Интер-ТрансПорт"/"Агро-Логистика"	+38 (048) 715-02-62, 777-57-90	40
СОСТОЯНИЕ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК РФ В 2013 ГОДУ				
Россия	Москва	Brunswick Rail	+7 (495) 363-28-44	41 - 46
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ				
Россия	Москва	Андрей Гурьев		47 - 50
17 МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА EXPO ELECTRONICA				
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПРИМЭКСПО"	+7 (812) 380-60-00	3-я сторона обл.
"МЕТАЛЛУРГИЯ.ЛИТМАШ'2014" - "ТРУБЫ. РОССИЯ'2014" - "АЛЮМИНИЙ/ЦВЕТМЕТ.2014"				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	4-я сторона обл.

Уважаемые Партнеры! Для размещения рекламы в журнале «ДЕПО» обращайтесь в редакцию по телефонам **+7 (499) 181-19-88/97, +7 (495) 765-73-16/19**, либо по e-mail: **post@depo-magazine.ru**
 Прайс-лист на размещение рекламы

Модульная реклама / статья			Бонус	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	8 800	10	750
1/2 полосы	180*122	15 400	20	850
Полоса	180*250	25 300	40	950

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

Рекламодателям журнала предоставляется бесплатная услуга – еженедельная рассылка рекламной информации по базе электронных адресов!

Строчная реклама		
Формат	Цена	Примечание
Одна строка	300	наименование, ед. измерения, цена, телефон (минимально 5 строк)

Баннерная реклама на сайте www.depo-magazine.ru			
Раздел	Размер баннера	Стоимость	Бонус
Главная страница	140px x 60px	5 000	при единовременной оплате трех месяцев, в четвертом размещение бесплатно!
Другие разделы		3 000	
Разработка баннера		400	

Персональная электронная рассылка по базе адресов железнодорожных предприятий			
Количество адресатов	Более 50 000	Стоимость	6 600

При единовременной предоплате 2-х публикаций в журнале – **СКИДКА 5%**
 При единовременной предоплате 3-х публикаций в журнале – **СКИДКА 10%**
 При единовременной предоплате 6-и публикаций в журнале – **СКИДКА 15%**
 Постоянным рекламодателям предоставляются эксклюзивные условия!

Цены действительны с 28.10.2013г



Уважаемые Партнеры!
 Для того, чтобы регулярно получать наш журнал, оформите подписку на сайте издания www.depo-magazine.ru в разделе «Партнёрам» или обратитесь в редакцию по телефонам.

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

15-17
АПРЕЛЯ | 2014

МЕСТО
ПРОВЕДЕНИЯ
МОСКВА
КРОКУС ЭКСПО
ПАВИЛЬОН 1, ЗАЛЫ 1, 2, 3

E·X·P·O
ELECTRONICA

17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ЭЛЕКТРОННЫХ КОМПОНЕНТОВ И КОМПЛЕКТУЮЩИХ

 **electrontech**
EXPO

12-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ И МАТЕРИАЛОВ
ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ИЗДЕЛИЙ ЭЛЕКТРОННОЙ
И ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

LEDTECH
EXPO

4-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
СВЕТОДИОДНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, МАТЕРИАЛОВ,
ЧИПОВ И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ИХ ПРОИЗВОДСТВА

Организаторы:



primexpo



ITE GROUP PLC



ufi



т. (812) 380 6003/07/00, ф. (812) 380 6001



electron@primexpo.ru

Условия участия
в выставке на сайте

www.expoelectronics.ru



Международная выставка
машин, оборудования,
технологий и продукции
металлургической
промышленности
и литейного производства

3-6 июня 2014 г.

Россия, Москва,
ЦВК «Экспоцентр»

При содействии
ЦВК «Экспоцентр»



О Р Г А Н И З А Т О Р Ы :



129085, Россия, г. Москва, ул. Б. Марьинская, д. 9, стр. 1
Тел./факс: (495) 734-99-66
E-mail: info@metal-expo.ru
[Http://www.metal-expo.ru](http://www.metal-expo.ru)



Международная выставка
производителей
труб и трубопроводов



Международная выставка
оборудования, технологий
и продукции из алюминия,
цветных металлов и их сплавов



Messe Düsseldorf GmbH
P.O. Box 10 10 06
40001 Düsseldorf, Germany
Tel.: +49 (0) 2 11/45 60-77 93
Fax +49 (0) 2 11/45 60-77 40
www.messe-duesseldorf.de
RyfischD@messe-duesseldorf.de