

# ДЕПО

10 (75) 2016

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

ноябрь

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

стр. 4 - 6

стр. 8 - 13

стр. 15



В производстве грузовых вагонов в России впервые с 2012 года наметился рост

стр. 17

Железнодорожный подвижной состав для перевозки горно-металлургических грузов. Состояние и регулирование, текущие проблемы производства, ремонта, обслуживания, спроса, меры господдержки, запрет продления срока службы вагонов, тенденции вагоностроения

стр. 18 - 23

Особенности государственного регулирования и межтранспортной конкуренции на рынке перевозок горно-металлургических грузов

стр. 25

Особенности государственного регулирования на железнодорожном транспорте

стр. 26 - 32

Экспертное мнение: Оценка деятельности ОАО «РЖД» в первом полугодии 2016 года

стр. 34 - 36

Мониторинг состояния промышленности на основе индексов ИПЕМ  
Сентябрь 2016. Основные выводы

стр. 37 - 41

Железные дорожники о себе и реформах

стр. 42 - 44



16+

Соорганизатор



# ЮБИЛЕЙНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

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



Реклама

Официальный партнер



Генеральный спонсор



Генеральный спонсор



Партнер



Партнер



Спонсор



Спонсор



Спонсор



Спонсор



Партнер  
делового завтрака



Генеральные информационные партнеры



Официальная газета



Организатор



TRANSWEEK.RU

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

**ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ НА 2017 ГОД МОЖНО ДО 23.12.2016Г.**

Актуальная информация о производителях и поставщиках продукции и услуг железнодорожного назначения: от запасных частей для подвижного состава до материалов верхнего строения путей, оборудования для ремонтов и т.д.

Издается с весны 2008 года, 10 номеров/год, сдвоенные номера - декабрь-январь, июнь-июль.

**В годовой комплект входят:**

№ 1 (76) декабрь'16-январь'17г.	№2 (77) февраль'17г.	№ 3 (78) март'17г.	№ 4 (79) апрель'17г.	№ 5 (80) май'17г.
№ 6 (81) июнь-июль'17г.	№ 7 (82) август'17г.	№ 8 (83) сентябрь'17г.	№ 9 (84) октябрь'17г.	№ 10 (85) ноябрь'17г.

**Стоимость подписки:**

- Печатная версия (на год) – 6' 500 руб. с НДС (**Счет на обороте**)
- Печатная версия (первое полугодие) – 3' 250 руб. с НДС (**Счет на обороте**)
- Электронная версия **предоставляется бесплатно** (на указанные контактные e-mail-адреса высылается индивидуальный код для скачивания журнала в формате pdf).

После оплаты выбранного счета не забудьте сообщить следующую информацию для доставки журналов и отчетной бухгалтерской документации: **полное наименование организации, почтовый адрес с индексом, ФИО получателя, контактный e-mail-адрес, телефон.**

Отследить перемещение печатных журналов можно на сайте Почты России [www.pochta.ru](http://www.pochta.ru) по трек-номеру отправления (письмо с трек-номером высылается на указанные контактные e-mail-адреса организации-подписчика).

**Подписчики журнала:**

- производственные предприятия металлургической, химической, горнодобывающей и других отраслей промышленности, имеющие в собственности железнодорожные подъездные пути;
- производители подвижного состава и запчастей к нему;
- производители и поставщики материалов верхнего строения путей;
- организации, занимающиеся строительством и ремонтом железнодорожных путей и подвижного состава;
- производители и поставщики разнообразного железнодорожного инструмента и аппаратуры, применяемых на железнодорожном транспорте;
- грузовые, вагонные, локомотивные депо и железнодорожные дистанции пути.

**Читайте в каждом номере:**

- Актуальные объявления предприятий железнодорожной отрасли
- Анализ состояния рынка железнодорожных перевозок
- Мониторинг состояния промышленности
- Обзор железнодорожной отрасли
- Информация о специализированных выставочных мероприятиях
- Аналитические статьи специалистов железнодорожной отрасли и отрывки из книг Гурьева А.И. о становлении отрасли
- Каково состояние промышленности в нашей стране в данное время?
- Что происходит в железнодорожной отрасли России?
- Какова ситуация на рынке железнодорожных перевозок?
- Что происходит в сфере транспортного машиностроения?
- Что нового, интересного и актуального обсуждалось на прошедших профильных выставках и конференциях?

**Ответы на эти и другие актуальные вопросы вы найдете в нашем издании.**

**ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ НА 2017 ГОД МОЖНО ДО 23.12.2016**

ОТДЕЛЕНИЕ №8618 СБЕРБАНКА РОССИИ Г. ИЖЕВСК		БИК	049401601
Банк получателя		Сч. №	30101810400000000601
ИНН 9715261007	КПП 771501001	Сч. №	40702810768000013219
ООО ТПК "ЭкспоТрейд"		Получатель	

**Счет на оплату № ТПКЭТ-ДЕПО 2017-1**

Поставщик: ООО ТПК "ЭкспоТрейд", ИНН 9715261007, КПП 771501001, 127015, Москва г, Бутырская ул, дом № 86Б

Покупатель:

№	Товары (работы, услуги)	Кол-во	Ед.	Цена	Сумма
1	Подписка на журнал "ДЕПО" (печатная версия) на 1-е полугодие 2017г. № 1 (76) декабрь'16-январь'17	1	шт	650,00	650,00
2	Подписка на журнал "ДЕПО" (печатная версия) на 1-е полугодие 2017г. № 2 (77) февраль'17	1	шт	650,00	650,00
3	Подписка на журнал "ДЕПО" (печатная версия) на 1-е полугодие 2017г. № 3 (78) март'17	1	шт	650,00	650,00
4	Подписка на журнал "ДЕПО" (печатная версия) на 1-е полугодие 2017г. № 4 (79) апрель'17	1	шт	650,00	650,00
5	Подписка на журнал "ДЕПО" (печатная версия) на 1-е полугодие 2017г. № 5 (80) май'17	1	шт	650,00	650,00
6	Подписка на журнал "ДЕПО" (электронная версия) на 1-е полугодие 2017г. №№ 1 (76) - 5 (80)	5	шт		

Итого: 3 250,00  
В том числе НДС: 495,75  
Всего к оплате: 3 250,00

Всего наименований 6, на сумму 3 250,00 руб.  
Три тысячи двести пятьдесят рублей 00 копеек

Руководитель  Шагалова М.С. Бухгалтер  Шагалова М.С.

ОТДЕЛЕНИЕ №8618 СБЕРБАНКА РОССИИ Г. ИЖЕВСК		БИК	049401601
Банк получателя		Сч. №	30101810400000000601
ИНН 9715261007	КПП 771501001	Сч. №	40702810768000013219
ООО ТПК "ЭкспоТрейд"		Получатель	

**Счет на оплату № ТПКЭТ-ДЕПО 2017**

Поставщик: ООО ТПК "ЭкспоТрейд", ИНН 9715261007, КПП 771501001, 127015, Москва г, Бутырская ул, дом № 86Б

Покупатель:

№	Товары (работы, услуги)	Кол-во	Ед.	Цена	Сумма
1	Подписка на журнал "ДЕПО" (печатная версия) на 2017г. № 1 (76) декабрь'16-январь'17	1	шт	650,00	650,00
2	Подписка на журнал "ДЕПО" (печатная версия) на 2017г. № 2 (77) февраль'17	1	шт	650,00	650,00
3	Подписка на журнал "ДЕПО" (печатная версия) на 2017г. № 3 (78) март'17	1	шт	650,00	650,00
4	Подписка на журнал "ДЕПО" (печатная версия) на 2017г. № 4 (79) апрель'17	1	шт	650,00	650,00
5	Подписка на журнал "ДЕПО" (печатная версия) на 2017г. № 5 (80) май'17	1	шт	650,00	650,00
6	Подписка на журнал "ДЕПО" (печатная версия) на 2017г. № 6 (81) июль-июль'17	1	шт	650,00	650,00
7	Подписка на журнал "ДЕПО" (печатная версия) на 2017г. № 7 (82) август'17	1	шт	650,00	650,00
8	Подписка на журнал "ДЕПО" (печатная версия) на 2017г. № 8 (82) сентябрь'17	1	шт	650,00	650,00
9	Подписка на журнал "ДЕПО" (печатная версия) на 2017г. № 9 (83) октябрь'17	1	шт	650,00	650,00
10	Подписка на журнал "ДЕПО" (печатная версия) на 2017г. № 10 (84) ноябрь'17	1	шт	650,00	650,00
11	Подписка на журнал "ДЕПО" (электронная версия) на 2017г. №№ 1 (76) - 10 (85)	10	шт		

Итого: 6 500,00  
В том числе НДС: 991,50  
Всего к оплате: 6 500,00

Всего наименований 11, на сумму 6 500,00 руб.  
Шесть тысяч пятьсот рублей 00 копеек

Руководитель  Шагалова М.С. Бухгалтер  Шагалова М.С.

**АКТУАЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ПРОИЗВОДИТЕЛЯХ И ПОСТАВЩИКАХ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО НАЗНАЧЕНИЯ:  
ОТ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ ДЛЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ДО МАТЕРИАЛОВ ВЕРХНЕГО СТРОЕНИЯ ПУТЕЙ,  
ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ РЕМОНТОВ И Т.Д.  
ИЗДАЕТСЯ С ВЕСНЫ 2008 ГОДА, 10 НОМЕРОВ/ГОД, СДВОЕННЫЕ НОМЕРА - ДЕКАБРЬ-ЯНВАРЬ, ИЮНЬ-ИЮЛЬ.**

# ЭкспоСитиТранс 2016

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

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

Стратегический  
партнер



Мосгортранс

Стратегический  
партнер



Московский  
Метрополитен

Спонсор  
конференции



ГАЗ  
группа

Генеральные информационные партнеры



ТАСС  
ИНФОРМАЦИОННОЕ  
АГЕНТСТВО РОССИИ



Гудок  
ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ



РЖД ПАРТНЕР

При поддержке



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Минтранс России



ПРАВИТЕЛЬСТВО  
МОСКВЫ

Организатор



UITP  
ADVANCING  
PUBLIC  
TRANSPORT

Оператор



БИЗНЕС  
ДИАЛОГ

# ГК МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"



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

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

## Железнодорожные запчасти

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

ГРУППА КОМПАНИЙ "МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"  
ОТДЕЛ СБЫТА

ТЕЛ.: +7 (341) 257-09-80, ДОБ. 103

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

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

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

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



**ТомИндуктор**  
 научно-производственная компания  
 ИННОВАЦИИ И ТЕХНОЛОГИИ

**Разработка и производство индукционного нагревательного оборудования**

**Производим оборудование для:**

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

- + Гарантия 24 месяца
- + Сервис и тех. поддержка
- + Ремонт установок УИН
- + Разработка по тех. заданию заказчика

г. Томск, пр. Кирова, 58, стр. 7  
 +7 (3822) 231-251 info@tominductor.ru  
 www.tominductor.ru

ОАО "ШАДРИНСКИЙ АВТОАГРЕГАТНЫЙ ЗАВОД"  
**ТЕПЛОВОЗНЫЕ СЕКЦИИ**  
 ДЛЯ СИСТЕМ ОХЛАЖДЕНИЯ ТЕПЛОВОЗОВ  
 ОТ ЗАВОДА ИЗГОТОВИТЕЛЯ

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

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

Наименование	Модель	Компания	Телефон
УСТАНОВКА ИНДУКЦИОННОГО НАГРЕВА ЗАКЛЕПОК TIS 15 (30)	TIS 15 (30)/AC-PD	ООО «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
УСТАНОВКИ ИНДУКЦИОННОГО НАГРЕВА ДЛЯ ГОРЯЧЕГО СЪЕМА/ПОСАДКИ УЗЛОВ И ДЕТАЛЕЙ ВАГОНОВ, ЛОКОМОТИВОВ И ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ	TIS 10...30/AC-HRP	ООО «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
УСТАНОВКА ИНДУКЦИОННОГО НАГРЕВА БУКСОВЫХ (ШПИНТОННЫХ) ГАЕК	TIS 10/AC-HRP	ООО «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
УСТАНОВКА ИНДУКЦИОННОГО НАГРЕВА ДЛЯ НАГРЕВА МЕТАЛЛИЧЕСКИХ ЗАГОТОВОК С АВТОНОМНОЙ СТАНЦИЕЙ ОХЛАЖДЕНИЯ ИНДУКТОРА	TIS 10...45/AC	ООО «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
УСТАНОВКА ИНДУКЦИОННОГО НАГРЕВА ДЛЯ ЗАКАЛКИ ДЕТАЛЕЙ	TIS 60...300/ALC-HPH	ООО «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
УСТАНОВКА ИНДУКЦИОННОГО НАГРЕВА ЗАГОТОВОК ПЕРЕД ПЛАСТИЧЕСКОЙ ДЕФОРМАЦИЕЙ	TIS 60...300/ALC-PD	ООО «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251
УСТАНОВКА ИНДУКЦИОННОГО НАГРЕВА ДЛЯ ТЕРМООБРАБОТКИ СВАРНЫХ СОЕДИНЕНИЙ	TIS 80...250/AC-PH	ООО «ТомИндуктор»	+7 (3822) 231-251



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



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

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

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

8 ноября 2016

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ И ВЫСТАВКА



# Интернет + Транспорт

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

Место  
проведения  
ул. Тверская, 7



Генеральные информационные партнеры



Гудок  
ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ

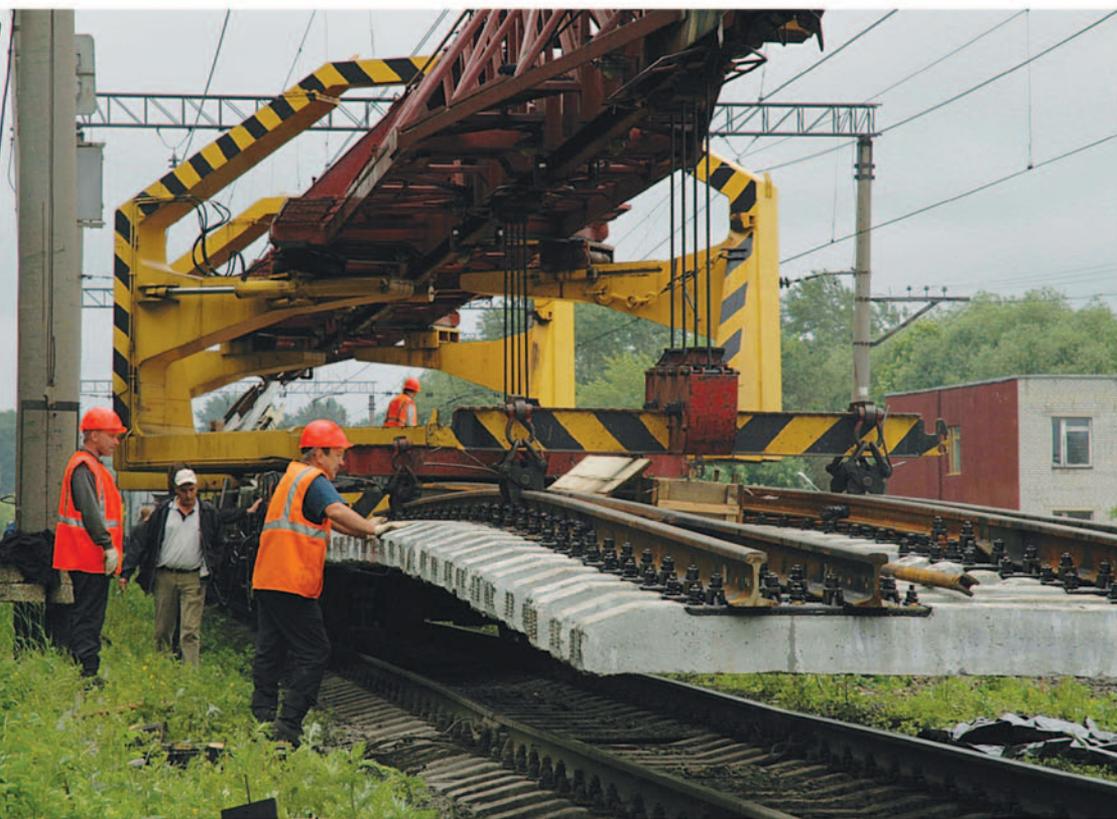


При поддержке

ИРИ  
ИНСТИТУТ РАЗВИТИЯ  
ИНТЕРНЕТА

Организатор





## КОМПАНИЯ «АВАНТ-ТОРГ» ПРЕДЛАГАЕТ:

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

ООО "Авант-торг"

Адрес: 426053, Удмуртская Республика, г. Ижевск, Воткинское шоссе, д. 168А

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

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

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



## ТОО «ЭКИБАСТУЗСКИЙ ЗАВОД ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ МАШИН»



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

Почтовый адрес: 141206, Республика Казахстан, Павлодарская обл., г.Экибастуз, ул. Кунаева, 17  
тел/факс: +7(7187) 76-60-90, 76-60-52, 76-61-74, 76-60-88 E-mail: ezem@mail.ru. сайт: www.ezem.kz

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

Наш завод предлагает ремонт электрических машин промышленного назначения в широком диапазоне. Это тяговые двигатели и генераторы тепловозов, двигатели электровозов - постоянного и переменного тока, высоковольтные переменного тока, и другие.

На предприятии действуют два основных производственных подразделения:

**ЭЛЕКТРОЦЕХ** — специализирующийся на выполнении ремонтов электрических машин различных мощностей, классов нагревостойкости изоляции (В-130, F-155, H-180, C-200 либо 220 град. Цельсия) и величины напряжения питания двигателя (генератора). Смена изоляции проводится с необходимым перечнем высоковольтных испытаний как комплектующих электрической машины, так и в сборе всего изделия согласно необходимых требований на данную машину. Тяговые двигатели и генераторы проходят испытание под взаимной нагрузкой, тела вращения (ротор, якорь) - балансировку. Проводится обязательная проверка состояния установленных подшипников вибродиагностическими приборами Агат-М, Спектр-07. Пропитка комплектующих компаундом проходит в вакуум-нагнетательной установке Швейцарского производства. Так же проводится диагностика на наличие трещин в металлических изделиях — цветная, магнитная и ультразвуковая дефектоскопия.

**МЕХАНИЧЕСКИЙ ЦЕХ** — осуществляет восстановление размеров статоров, роторов и щитов до чертёжных размеров. Наплавка полуавтоматическая в среде углекислого газа, сварка коллектора с проводником вольфрамовыми электродами, изготовление валов и др. на токарном станке с ЧПУ.

## ООО «ПРОМЫШЛЕННАЯ ЭКОЛОГИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ»



394033, г. Воронеж, Ленинский пр-т, 119А,  
тел./факс (4732) 604-002, 604-003

### УСТАНОВКИ УДП-2001СМ ДЛЯ РАБОТЫ В ДЕПО БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

Установка имеет сертификат соответствия №11.000.0452 в системе добровольной сертификации средств измерений ФГУП «ВНИИМС». Устройство для измерения вибрации УДП-2001 имеет сертификат об утверждении типа средств измерений RU.C.28.004A №26709. Программное средство зарегистрировано во Всероссийском научно-техническом информационном центре под №50200900336. Установка имеет патент на полезную модель RU107862U1.

Автоматизированные установки УДП-2001СМ работают с участием оператора и предназначены для оценки технического состояния подшипников буксовых узлов колесных пар железнодорожных вагонов по принципу «Брак» / «Годен». УДП-2001СМ успешно эксплуатируются во многих вагоноремонтных депо АО «ВРК-1», АО «ВРК-2», АО «ВРК-3», вагоноремонтных предприятиях РФ и Белорусской ЖД.

На протяжении многих лет все установки находятся в работоспособном состоянии, что подтверждает высокую надежность механической и аппаратно-программной частей изделия.

Установка состоит из стенда для вращения колёсной пары (к.п.), пульта-стола для управления стендом, устройства для измерения вибрации УДП-2001, программного средства управления, базы данных, которые связаны в единую автоматизированную систему третьего поколения. Функция оператора состоит в запуске программного средства управления. В автоматизированном режиме происходит: установка к.п. на стенд; подводка фрикционных двигателей для раскрутки к.п. до частоты вращения 310-350 об/мин; отвод фрикционных от к.п.; включение системы измерения и проведение замеров параметров вибрации буксового узла к.п.; включение тормозной системы для остановки к.п.; подъем к.п. до уровня технологического пути и выкатывание к.п. на технологический путь. Время диагностики буксового узла к.п. не более 4-х минут.

Установка предусматривает автоматизированную обкатку к.п. при постоянной частоте вращения с регулируемым временем от 1 до 10 минут.

Установка может работать в ручном режиме.

В настоящее время предприятием изготовителем (ООО «ПЭБ») заканчиваются работы по модернизации эксплуатирующихся установок по обеспечению полного соответствия их технических характеристик РД 32 ЦВ 109-2011 по распоряжению №457р от 04.03.2011.

УДП-200СМ может быть использована для вибродиагностики буксовых узлов и вращения колесной пары с подшипниками, имеющими короткие цилиндрические ролики, также с коническими двухрядными подшипниками кассетного типа. Это достигается тем, что в установку введены быстросъемные площадки с направляющими для позиционирования букс различного типа. Также установка позволяет устанавливать колесные пары, как с корпусами челюстных букс грузового вагона, так и с корпусами букс пассажирских вагонов, имеющих опорные кронштейны под пружины. Установка может контролировать уровень смазки подшипников буксовых узлов по уровню вибрационного шума.

"Депю" 2014 г. №9(64) ; 2016г. №2(67); № 4(69)

**Все пуско-наладочные работы по подключению,  
настройке и модернизации установок проводит предприятие-изготовитель  
ООО "Промышленная экология и безопасность" (ООО "ПЭБ") г. Воронеж.**



**ЗАО «ЕНИСЕЙ  
 ЛОКОМОТИВ ГАРАНТ»**

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

**ПРОДАЖА ТЕПОВОЗА  
 ОТ СОБСТВЕННИКА**



**Продается ТГМ4Б**



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

**Капитальный ремонт  
 электрооборудования  
 для тепловозов и электровозов**

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

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



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



www.remelectro.ru

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

Организация имеет производственно-ремонтные базы расположенные в г. Красноярск

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



**ПОСТАВКА ЖД ЗАПЧАСТЕЙ**

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

**СВЯЖИТЕСЬ С НАМИ**

**+7 (812) 640-76-64**

**www.transenergytrade.ru**

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

 **Железные дороги Урала**  
Продаем тепловозы.

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

*Выполняем ремонты тепловозов, продление срока эксплуатации.*

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

**ООО «ТЕПЛОВОЗ-ТЕХНОСЕРВИС-МИЧУРИНСК»**

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

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

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

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

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

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

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

Организатор:

VOSTOCKCAPITAL

# Oil TERMINAL 2016

24–25 ноября, Санкт-Петербург

XI ежегодный международный конгресс и выставка

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

Среди докладчиков:



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



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



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



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



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



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

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

Зарегистрируйтесь  
и получите скидку 15%:

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

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

+44 207 394 30 90

+7 (499) 505 1 505

Золотые спонсоры:



Специальный  
партнер:



Спонсоры: Endress+Hauser People for Process Automation

**Honeywell**



**INTRATOOL**

**ПОСТОЯННЫЙ  
АССОРТИМЕНТ  
ПРОДУКЦИИ  
НА СКЛАДЕ**

# ООО «ПроектСнаб» предлагает

## МАТЕРИАЛЫ ВСП:

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

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

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

**одно из главных наших преимуществ – мы работаем очень быстро!**

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

Наименование продукции	Количество		Цена с НДС, руб.	Компания	Телефон
	тн	шт			
Рельсы КР70 (м/д 11,0м НТМК) 19.08.16	37,110	74	85500	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР80 (м/д 11,0м ЗСМК) прокат 28.10.16	40,000	62	82000	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР100 11,0м без отв Азовсталь 15.10.16	20,976	23	87900	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР120 (м/д 11,0м НТМК) 29.02.16	5,111	4	79200	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р18 8,0м без отв Енакиевский МЗ 29.08.16	14,292	98	72500	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8,0м без отв Азовсталь 15.10.16	9,042	46	72500	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р33 8,0м с отв НТМК 19.10.16	59,799	224	61500	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р34 8,0м с отв Азовсталь 15.10.16	1,361	5	53500	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы РП50 НТ260 (12,5м с отв. НТМК) 25.10.16	11,621	18	44500	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р50 ОТ350 (12,5м с отв. НТМК)	64,000	99	53800	ООО «ПроектСнаб»	(3435) 41-69-55, 41-25-69

## ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ

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

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

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



### ООО "ЛСК33"

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

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

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

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

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

**8-11**  
**ноября**

Москва, ВДНХ, павильон 75



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

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

# **МЕТАЛЛ ТРАНС ЛОГИСТИК'2016**

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



Генеральный информационный партнер:  
специализированный журнал  
«Металлоснабжение и сбыт»

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

## В ПРОИЗВОДСТВЕ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РОССИИ ВПЕРВЫЕ С 2012 ГОДА НАМЕТИЛСЯ РОСТ

Производство грузовых вагонов в России неуклонно сокращалось последние годы. В 2012 году было произведено в общей сложности 71,6 тыс. вагонов, в 2013 – 60,1 тыс., в 2014 – 55,1 тыс., в 2015 – 29,2 тыс. А вот в 2016 году производство сохранился на уровне 2015 года и возможно превысит его. Этому есть ряд причин, о чем в своем докладе сообщил руководитель отдела исследований транспортного машиностроения Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Георгий Зобов на VII-й Международной конференции «Железнодорожные перевозки горно-металлургических грузов» в Москве.

В рамках своего выступления он обратил внимание аудитории на тот факт, что в период 2014-2016 гг. темпы списания грузовых вагонов превышали темпы поставок на сеть новых. В то же время анализ изменения основных показателей грузовой работы и производства грузовых вагонов за 8 месяцев 2016 года по отношению к аналогичному периоду прошлого показывает рост объема погрузки 1,5%, рост объема грузооборота 1,6%, рост объема перевозок 0,6%, рост объема списания парка грузовых вагонов 7,4%, рост объема производства грузовых вагонов 5,9%. Таким образом, на основании увеличения грузовой работы и стремительного выбытия парка отмечается увеличение потребности в подвижном составе.

Поддерживает производство и заложенные в бюджете 2016 года государственные субсидии на поддержку грузового вагоностроения общим объемом 8,8 млрд рублей.

Тем не менее, делает автор вывод, необходим баланс между реальными возможностями производства различных моделей специализированного парка вагонов, необходимых для вывоза грузов и недопущением дефицита такого парка, вследствие запрета на модернизацию. Необходим баланс между затратами на сертификацию новых моделей специализированного парка и на модернизацию вагонов с продлением. Кроме того, существует риск не только роста транспортных расходов, но и невывоза груза, вследствие дефицита специализированного парка вагонов, в том числе продуктов питания, химии и т.д.

В этой связи необходимо создание производителями вагонов и их комплектующих сервисных центров по их гарантийному обслуживанию и ремонту. Обеспечение запасными частями предприятиями-производителями.

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

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

Тел.: +7 (495) 690-14-26. Факс: +7 (495) 697-61-11.  
<http://www.ipem.ru/>



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

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ГОРНО-МЕТАЛУРГИЧЕСКИХ ГРУЗОВ. СОСТОЯНИЕ И РЕГУЛИРОВАНИЕ, ТЕКУЩИЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА, РЕМОНТА, ОБСЛУЖИВАНИЯ, СПРОСА, МЕРЫ ГОСПОДДЕРЖКИ, ЗАПРЕТ ПРОДЛЕНИЯ СРОКА СЛУЖБЫ ВАГОНОВ, ТЕНДЕНЦИИ ВАГОНОСТРОЕНИЯ

**Зобов Георгий Михайлович**

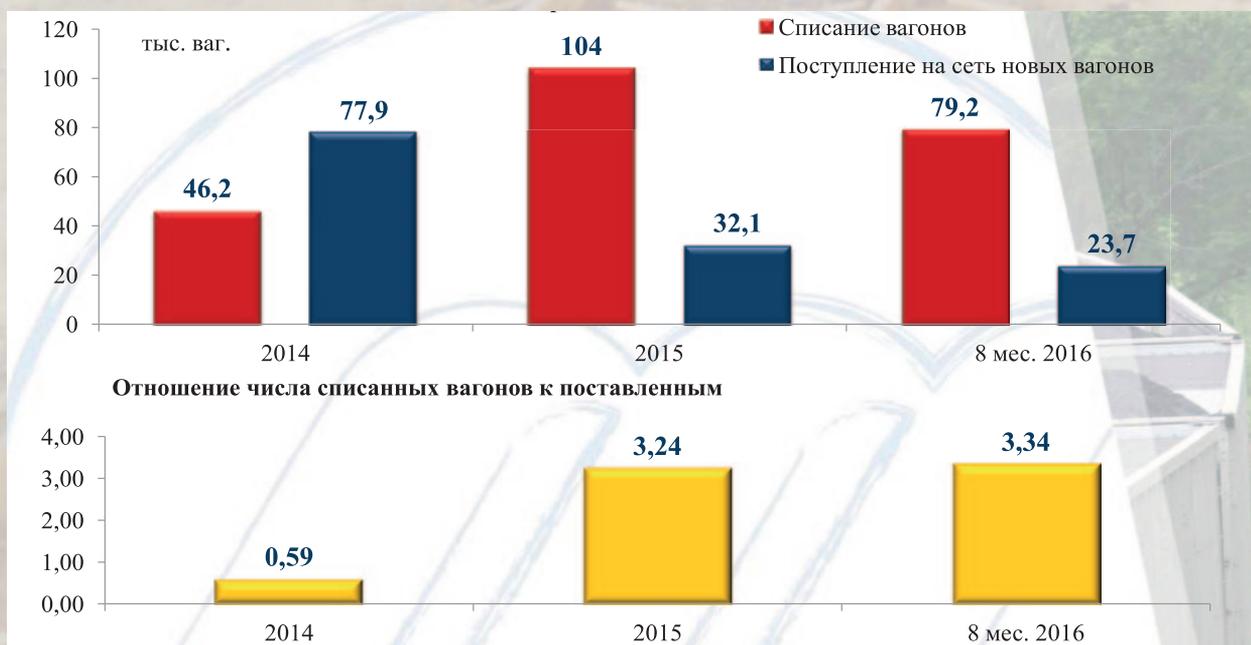
Руководитель отдела исследований транспортного машиностроения

### АНАЛИЗ ПРОИЗВОДСТВА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ И АНАЛИЗ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ РЫНКА

Производство грузовых вагонов в РФ



### Поставка на сеть новых и списание старых вагонов



В период 2014-2016 гг. темпы списания грузовых вагонов по отношению к поставляемым на сеть новым вагонам возрастают

**АНАЛИЗ ДЕЙСТВУЮЩИХ МЕР ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ РФ**



**Постановление  
Правительства РФ №3 от  
03.01.2014**

Субсидии из федерального бюджета российским организациям на компенсацию части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2014-2016 годах на реализацию новых комплексных инвестиционных проектов по приоритетным направлениям гражданской промышленности в рамках подпрограммы «Обеспечение реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности»

**Поручение Президента РФ  
№Пр-1159 от 28.05.2014**

Инвестиционная поддержка промышленного развития за счет предоставления льготных займов российским предприятиям 

**Постановление  
Правительства РФ №262 от  
30.03.2009**

Субсидий из Федерального бюджета российским организациям транспортного машиностроения на реализацию проектов технологического перевооружения организаций

**Постановление  
Правительства РФ №1302 от  
13.12.2012**

В целях стимулирования экспорта, субсидии Внешэкономбанку на возмещение части затрат, связанных с поддержкой производства высокотехнологичной продукции

**Постановление  
Правительства РФ №405 от  
13.05.16 (ранее №1277 от  
27.11.2015; ПП РФ №41 от  
20.01.2014; ПП РФ №1223 от  
19.11.2014)**

Предоставление в 2016 году субсидий из федерального бюджета организациям, оказывающим услуги, связанные с железнодорожным подвижным составом, на компенсацию части затрат в связи с приобретением грузового железнодорожного подвижного состава

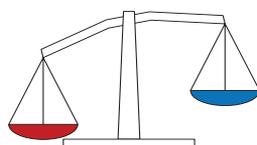
**Постановление  
Правительства РФ №1044 от  
11.10.2014**

Об утверждении Программы поддержки инвестиционных проектов, реализуемых на территории Российской Федерации на основе проектного финансирования

**Общий объем субсидий на поддержку грузового вагоностроения, заложенных в бюджет на 2016 г., составляет 8,8 млрд рублей**

**АНАЛИЗ ДИНАМИКИ ИЗМЕНЕНИЯ ПАКА ПОЛУВАГОНОВ В 2016 ГОДУ И АНАЛИЗ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ РЫНКА**

Поставка на сеть новых и списание старых вагонов



**Начало 2016 года**

**8 месяцев 2016 года**

**Парк подвижного состава  
1 150,9 тыс. вагонов  
из них 511,8 тыс. полувагонов**

**-60,6 тыс.  
-27,5 тыс.**

**Парк подвижного состава  
1 090,3 тыс. вагонов,  
Из них 484,3 тыс. полувагонов**

**Произведено в 2016 году  
19,6 тыс. вагонов  
из них 11,9 тыс. полувагонов**

**Полувагонов, старше 22 лет  
93,2 тыс. вагонов**

**-37,3 тыс.**

**Полувагонов, старше 22 лет  
55,9 тыс. вагонов**

**Износ парка полувагонов  
средний возраст 10,1 лет**

**-1,0 лет**

**Износ парка полувагонов  
средний возраст 9,1 лет**

**Продолжается стремительное выбытие парка полувагонов с истекшим сроком службы. Превышение списания ПС над производством в 4 раза.**

**АНАЛИЗ СПРОСА НА ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ И ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК**  
 Анализ изменения основных показателей грузовой работы и производства грузовых вагонов за 8 месяцев 2015 года по отношению к аналогичному периоду прошлого года



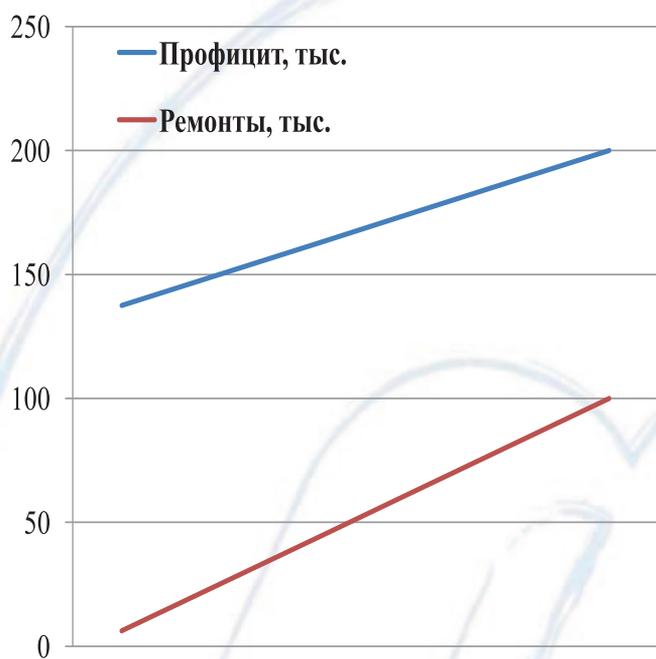
На основании увеличения грузовой работы и стремительного выбытия парка отмечается увеличение потребности в подвижном составе

**АНАЛИЗ ПРОИЗВОДСТВА И ПОГРУЗКИ ЧЁРНЫХ МЕТАЛЛОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**  
 Производство чёрных металлов в Российской Федерации в 2010 и 2015 годах



Погрузка чёрных металлов на железнодорожном транспорте в Российской Федерации в 2010 и 2015 годах

**АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ**  
Тренды сферы ремонта грузовых вагонов в 2016 году  
Зависимость ремонтов от профицита парка



**Август 2016**

**1 090 тыс. ваг.**  
общий парк грузовых вагонов

**151 тыс. ваг.**  
за пределом срока службы, в то время как в 2015 г. **300 тыс. ваг.**

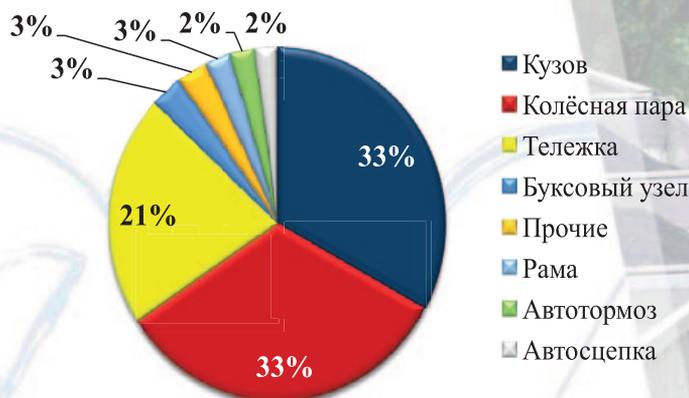
Объем рынка капитальных ремонтов полувагонов в 2016 году составит 24,3 тыс. вагонов, против 19,7 тыс. в 2015 году за счет достижения парком возраста 11 лет.

**АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ**  
Число отцепок в TOP грузовых вагонов в 2013-2015 гг



Структура отцепок в TOP грузовых вагонов в 2015 г

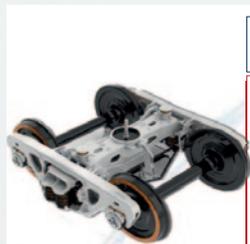
Кузов	443
Колёсная пара	441
Тележка	285
Буксовый узел	42
Прочие	40
Рама	34
Автотормоз	31
Автосцепка	30



Рост отцепок в TOP при сокращении парка грузовых вагонов.  
Число отцепок в TOP превысило инвентарный парк вагонов.  
Отцепляется 3688 вагона в сутки = 154 вагона в час = 2,6 вагона в минуту.

**АНАЛИЗ НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ ВАГОНОСТРОЕНИЯ**

Применение инновационных запасных частей для грузовых вагонов



**18-196-1 UB3**

Масса: 4,9 т  
 Нагрузка: 25 т/ось  
**Срок службы: 32 года**  
**Межремонтный пробег:**  
**500 тыс. км или 6 лет**



**18-9855 TBC3**

Масса: 5,0 т  
 Нагрузка 25 т/ось  
**Срок службы: 32 года**  
**Межремонтный пробег:**  
**800 тыс. км или 8 лет**



**Композиционные колодки**

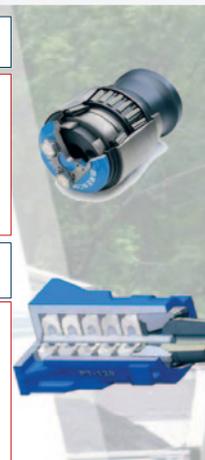
Масса: 4,5 кг  
 Скорость: 160 км/ч  
**Ресурс колодки: 320 тыс.**  
**км**

**Кассетный подшипник**

Нагрузка: до 27 т/ось  
 Скорость: до 200 км/ч  
**Межремонтный срок**  
**службы : 8 лет**

**ПА Т1 РТ-120**

Масса: 115 кг  
 Энергоемкость: 90кДж  
**Срок службы: 32 года, без**  
**КР 16 лет или 1,8 млн км**



При эксплуатации вагонов новых моделей с инновационными деталями возникают вопросы по своевременному выпуску вагонов из ТОР.

Необходимость создания СЦ и обеспечение ремонтных предприятий и пунктов ТОР необходимыми запасными частями для грузовых вагонов.

**АНАЛИЗ НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ ВАГОНОСТРОЕНИЯ**

Направления повышения эффективности вагона

**Снижение массы тары**



**Создание РГ по применению**  
**алюминиевых сплавов в**  
**вагоностроении**

**Увеличение**  
**грузоподъемности**  
**телжек**



**Разработка тележек следующего**  
**поколения с осевой нагрузкой 27**  
**тс**

**Увеличение объема**  
**кузова**



**Разработка вагонов нового**  
**поколения с осевой нагрузкой 27**  
**тс**

Высокая стоимость материалов и эксплуатации ограничивает распространение технологий по применению алюминиевых сплавов в вагоностроении. Сеть ОАО «РЖД» на сегодняшний день не готова принять вагоны 27 тс по ряду технических и технологических ограничений.

**ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ**

Наблюдается рост производства грузовых вагонов на фоне улучшений показателей грузовой работы и стремительного выбытия парка. Общий объем субсидий на поддержку грузового вагоностроения, заложенных в бюджет на 2016 г., составляет 8,8 млрд рублей.

Необходима баланс между реальными возможностями производства различных моделей специализированного парка вагонов, необходимых для вывоза грузов и недопущением дефицита такого парка, вследствие запрета на модернизацию. Необходим баланс между затратами на сертификацию новых моделей специализированного парка и на модернизацию вагонов с продлением.

Существует риск не только роста транспортных расходов, но и невывоза груза, вследствие дефицита специализированного парка вагонов, в том числе продуктов питания,

химии и т.д. Существует риск разгона инфляции, ограничения экономической деятельности и снижения ВВП.

Создание производителями вагонов и их комплектующих сервисных центров по их гарантийному обслуживанию и ремонту. Обеспечение запасными частями предприятиями-производителями инновационных грузовых вагонов ремонтных предприятий. Перевод грузовых вагонов на узлы и детали имеющие повышенный ресурс безотказной работы.

Необходимо проведение дальнейших работ по организации повышения производительности вагонов в условиях инфраструктурных ограничений

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

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

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

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

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



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

**8-11  
ноября**

Москва, ВДНХ, павильон 75



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

8-я Международная выставка  
металлопродукции и металлоконструкций  
для строительной отрасли

# **МЕТАЛЛ СТРОЙ ФОРУМ'2016**

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



Генеральный информационный партнер:  
специализированный журнал  
«Металлоснабжение и сбыт»

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

## ОСОБЕННОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ И МЕЖТРАНСПОРТНОЙ КОНКУРЕНЦИИ НА РЫНКЕ ПЕРЕВОЗОК ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ГРУЗОВ

Анализ межтранспортной конкуренции и государственного регулирования на рынке перевозок горно-металлургических грузов был представлен заместителем генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимиром Савчуном на VII-й Международной конференции «Железнодорожные перевозки горно-металлургических грузов» в Москве.

В рамках своего выступления докладчик отметил, что развитие сервисов и клиентоориентированности автомобильном транспорте за предыдущий период значительно опережает изменения на железнодорожном транспорте. Оперативная подача автотранспорта под погрузку, гибкие ценовые условия и сроки оплаты, короткие сроки доставки грузов «от двери до двери», доставка «точно в срок», избыток предложения и другие факторы сделали автотранспорт серьезным конкурентом железнодорожному в секторе повагонных и групповых отправок ряда грузов.

На примере черных металлов докладчик показал изменение распределения объемов перекрестного субсидирования между металлургической отраслью и перевозками прочих грузов. Так в 2008 году 60% перекрестного субсидирования при перевозке металлов уходило на компенсацию затрат перевозок руды, кокса и угля для металлургической промышленности. В 2015 году только 40%.

За последние 5 лет рост объемов производства черных металлов составил 8,8%, сокращение погрузки на железнодорожном транспорте 1,4%. Таким образом, железнодорожный транспорт общего пользования потерял как минимум 7,8 млн т металлопродукции, недополученная выручка обще-

сетевого перевозчика составила не менее 9 млрд руб. а на автодорогах добавилось около 400 тыс. автомобилейейсов.

В результате Владимир Савчук представил рекомендации, которые, на его взгляд, целесообразно учитывать при рассмотрении вопросов государственного регулирования перевозок на железных дорогах:

1. Предоставление скидок на короткие расстояния при перевозке металлопродукции с применением тарифного коридора.

2. Формирование стоимости подключения к железнодорожной сети новых производств и центров распределения металлопродукции на приемлемом уровне. Возможно, целесообразно вносить изменения в методические документы с целью оптимизации стоимости, в зависимости от «доходности» пользователей услуг.

3. Обратить внимание государства на необходимость контроля, и, при необходимости, регулирования услуг предприятий промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ) на принципах регулирования транспорта общего пользования.

4. Учитывать, при формировании новой тарифной системы на железнодорожном транспорте комплексное воздействие на транспортные затраты отраслей экономики с учетом перевозок сырья и готовой продукции.

**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/>



**МЕТПРОМ.РУ/BOARD-RAILWAY -**  
**ОДНА ИЗ СТАРЕЙШИХ И ПОПУЛЯРНЫХ ДОСОК**  
**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ**

## ОСОБЕННОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

**Савчук Владимир Борисович**  
 заместитель генерального директора

Наименование	Железнодорожный транспорт	Автомобильный транспорт
Тарифное регулирование	Тарифы на услуги ОАО "РЖД" ежегодно устанавливает ФАС России	Тарифы не регулируются
Технологическое регулирование	Регулирование осуществляется с помощью технических регламентов, которые устанавливает обязательные для применения и исполнения требования к объектам технического регулирования (продукции, в том числе зданиям, строениям и сооружениям, процессам производства, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации).	1. Ограничение нагрузки на ось грузового автомобиля 2. Система взимания платы с грузовых автомобилей, имеющих максимальную массу свыше 12 тонн (ПЛАТОН)
Режим работы сотрудников	Приказ Минтранса России от 9 марта 2016 г. № 44 «Об утверждении особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов» - строго соблюдается	Приказ Минтранса России от 20 августа 2004 года №15 «Об утверждении положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей» - соблюдается частично

**Государственное регулирование в области автомобильного транспорта в настоящий момент практически не осуществляется.**

**90-е**

**2015 г.**

➤ возможность осуществить доставку «от двери до двери»



➤ возможность осуществить доставку «от двери до двери»

➤ «серый рынок» с большим количеством малых перевозчиков  
 ➤ недостаточность парка грузовых автомобилей  
 ➤ отсутствие специализированного парка



➤ наличие на рынке крупных «белых» компаний  
 ➤ большой и современный парк грузовых автомобилей, в том числе специализированный  
 ➤ высокий уровень конкуренции между автоперевозчиками

➤ высокая стоимость перевозок



➤ сопоставимая стоимость перевозок с ж/д транспортом  
 ➤ гибкое ценообразование

➤ возможность хищения и повреждения груза в пути  
 ➤ нестабильность сроков доставки груза



➤ маршрутизация перевозок  
 ➤ доставка точно в срок  
 ➤ возможность отслеживания груза в пути следования

➤ недостаточно развитая инфраструктура



➤ в период с 1990 протяжённость автодорог увеличилась более чем на 450 тыс. км\*

➤ негативное влияние на окружающую среду



➤ негативное влияние на окружающую среду

\*учтены автомобильные дороги с твёрдым покрытием (включая дороги необщего пользования)

## 90-е

## 2015 г.

<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ стабильная работа, вне зависимости от погодных условий, времени года и суток</li> </ul>	➔	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ стабильная работа, вне зависимости от погодных условий, времени года и суток</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ универсальность при перевозке различных грузов</li> <li>➤ возможность перевозок больших партий грузов</li> </ul>	➔	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ универсальность при перевозке различных грузов</li> <li>➤ возможность перевозок больших партий грузов</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ недостаточно развитая инфраструктура</li> </ul>	➔	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ недостаточно развитая инфраструктура (за рассматриваемый период протяжённость ж/д путей не изменилась)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ возможность хищения и повреждения груза в пути следования</li> </ul>	➔	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ возможность хищения и повреждения груза в пути следования</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ необходимость использовать иные виды транспорта при осуществлении доставки «от двери до двери»</li> </ul>	➔	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ необходимость использовать иные виды транспорта при осуществлении доставки «от двери до двери»</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ низкое качество сервиса:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ большие сроки доставки груза</li> <li>▪ долгое время согласования заявки</li> <li>▪ низкая надёжность доставки</li> </ul> </li> </ul>	➔	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ рост скорости доставки груза</li> <li>➤ возможность отправки груза по жестким ниткам графика</li> <li>➤ организация ускоренных контейнерных поездов (например, «Транссиб за 7 суток»)</li> <li>➤ появление возможности организации отправки груза через «одно окно»</li> <li>➤ внедрение электронной системы подачи заявок</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ большое количество предприятий на путях необщего пользования</li> </ul>	➔	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ большие сроки доставки груза</li> <li>➤ сохранение сроков подачи заявок «заранее»</li> <li>➤ снижение количества предприятий на путях необщего пользования, переход грузов на автомобильный транспорт</li> </ul>

### I

В соответствии с Приказом Федеральной антимонопольной службы от 10 декабря 2015 г. N 1226/15 «Об индексации ставок тарифов, сборов и платы за перевозку грузов и услуги по использованию инфраструктуры при перевозках грузов, выполняемые (оказываемые) ОАО "Российские железные дороги" индексация тарифов составляет **4,5%**.

### II

Индексация тарифов для всех классов должна быть на уровне **6,8%**.

### III

Индексация тарифов может быть дифференцированной в зависимости от класса груза:

- I тарифный класс (за исключением угля и руды) – **8,2%**;
- II тарифный класс (за исключением минеральных удобрений) – **6,8%**;
- III тарифный класс (за исключением чёрных металлов) – **0%**;
- Уголь и руда железная – **6,8%**;
- Минеральные удобрения – **8,2%**;
- Чёрные металлы – **4,5%**.

Предложения ОАО «РЖД»

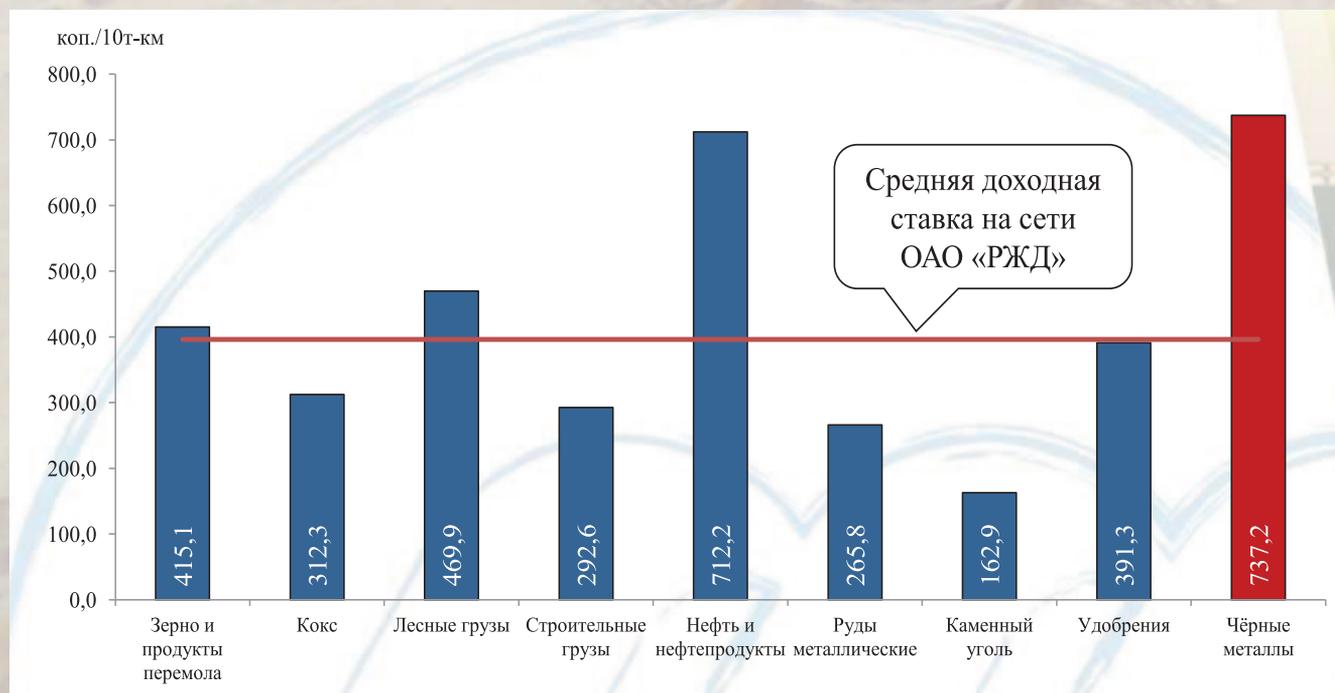
## Анализ межтранспортной конкуренции

### УРОВЕНЬ ТАРИФОВ ЗА УСЛУГИ ОАО «РЖД» И ППЖТ



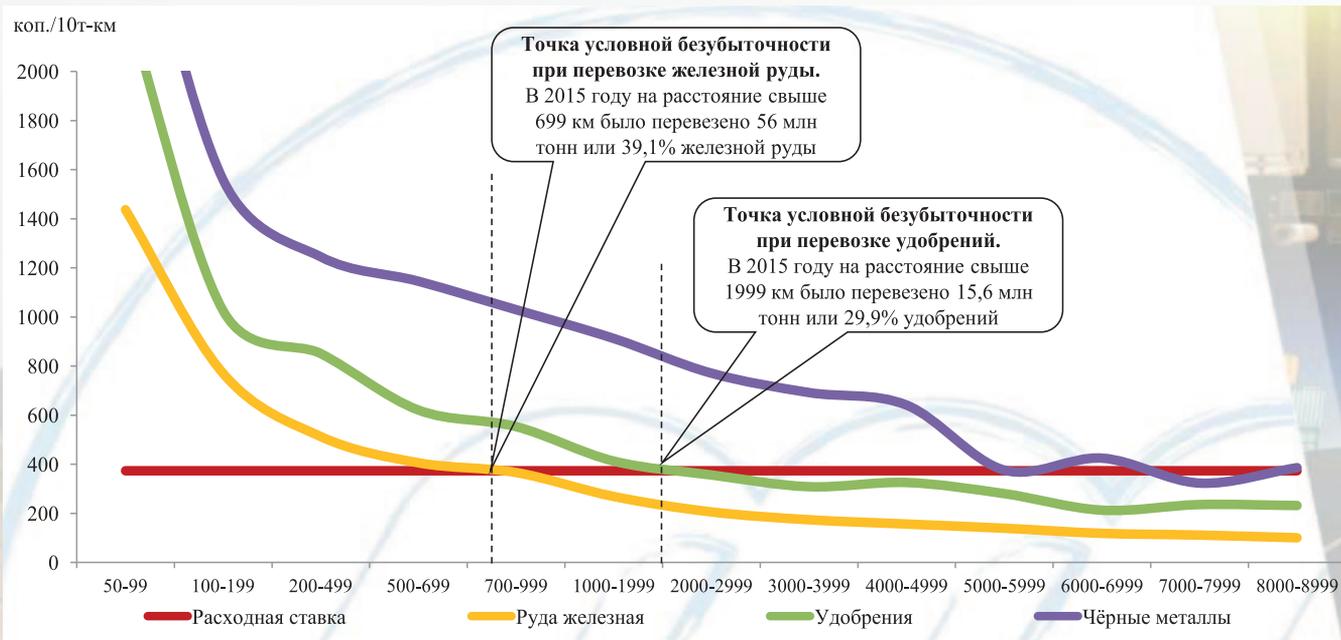
Высокие расходы на оплату услуг ППЖТ приводят к росту общих издержек грузовладельцев на транспортировку грузов и снижает конкурентоспособность железнодорожного транспорта

### ДОХОДНЫЕ СТАВКИ ОАО «РЖД» ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ РАЗЛИЧНЫХ ГРУПП ГРУЗОВ В 2015 ГОДУ



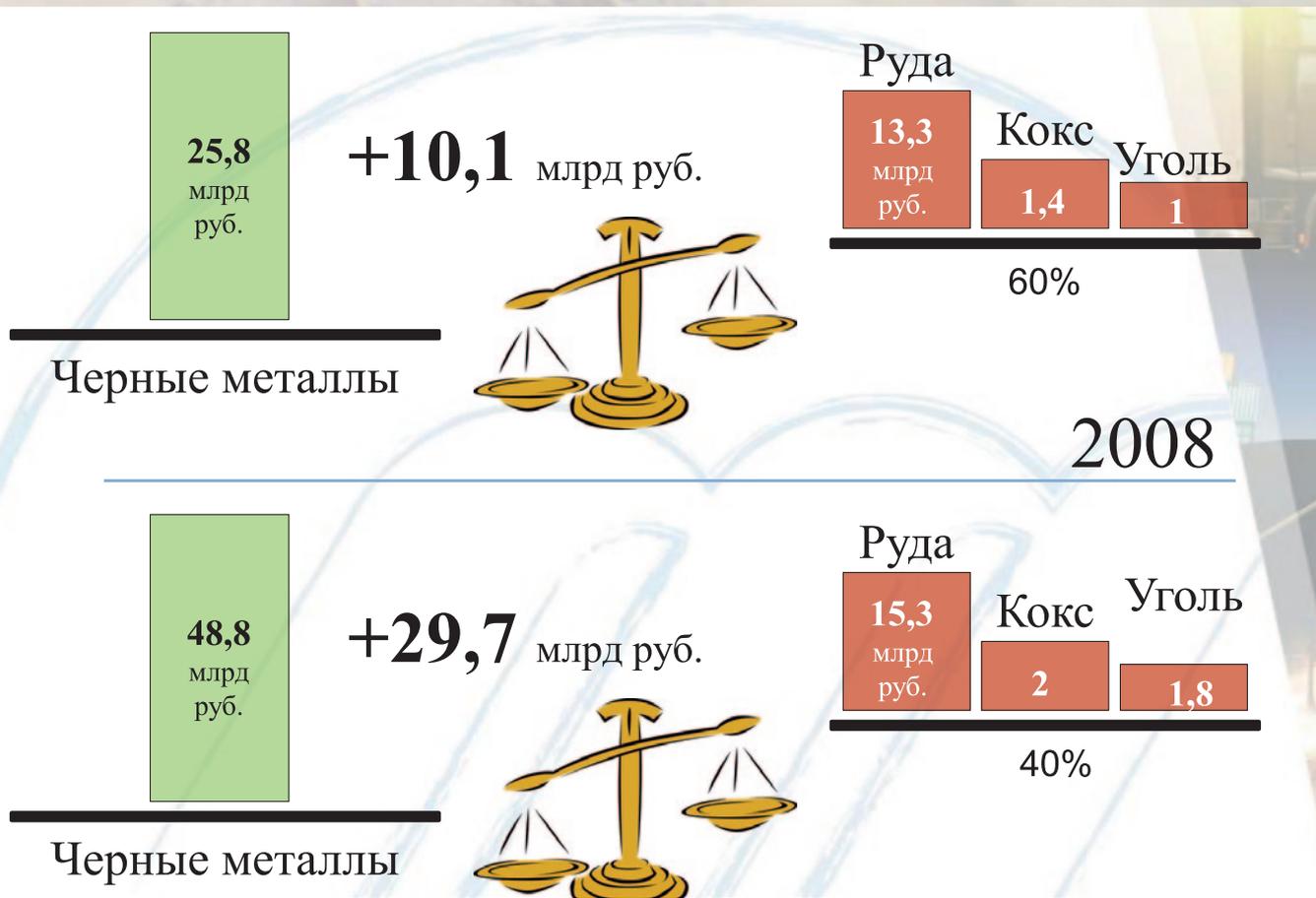
Самая низкая доходная ставка при перевозке каменного угля (162,9 коп./10т-км), что практически в 2,5 раза ниже среднесетевой доходной ставки. Доходная ставка на чёрные металлы самая высокая на сети ОАО «РЖД». Её уровень в 2015 году составил 737,2 коп./10т-км, что практически в два раза выше среднесетевой доходной ставки.

**ДОХОДНЫЕ И РАСХОДНЫЕ СТАВКИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ РАЗЛИЧНЫХ ГРУЗОВ В 2015 г.**

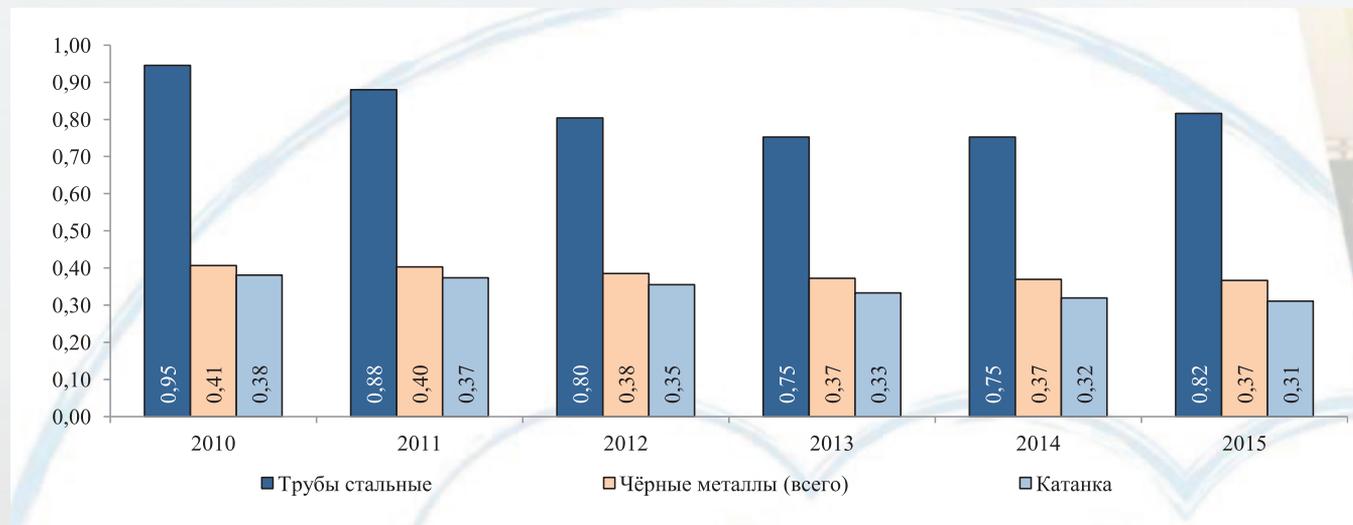


Доходные ставки при перевозке чёрных металлов превышают расходную ставку практически на всём расстоянии перевозки. Доходная ставка от перевозки железной руды становится ниже расходной ставки при перевозке на расстоянии свыше 700 км, а химических и минеральных удобрений на расстоянии от 2000 км.

**АНАЛИЗ ОБЪЕМОВ ПЕРЕКРЕСТНОГО СУБСИДИРОВАНИЯ**



**КОЭФФИЦИЕНТ ПЕРЕВОЗИМОСТИ ЧЁРНЫХ МЕТАЛЛОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В ПЕРИОД С 2010 ПО 2015 ГГ.**



Коэффициент перевозимости чёрных металлов в период с 2010 по 2015 гг. значительно снизился. Снижение коэффициента перевозимости чёрных металлов в целом связано с переориентацией грузоотправителей на альтернативные виды транспорта, прежде всего, автомобильный. Переход грузов на автомобильный транспорт во многом связан с более короткими сроками доставки, простотой оформления перевозки и прочими факторами. Например, переход стальных труб на автомобильный транспорт во многом связан со сложностью согласования условий на транспортировку труб железнодорожным транспортом.

**АНАЛИЗ ОБЪЁМОВ ПЕРЕВОЗКИ ЧЁРНЫХ МЕТАЛЛОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ В ПЕРИОД С 2006 ПО 2015 ГГ.**

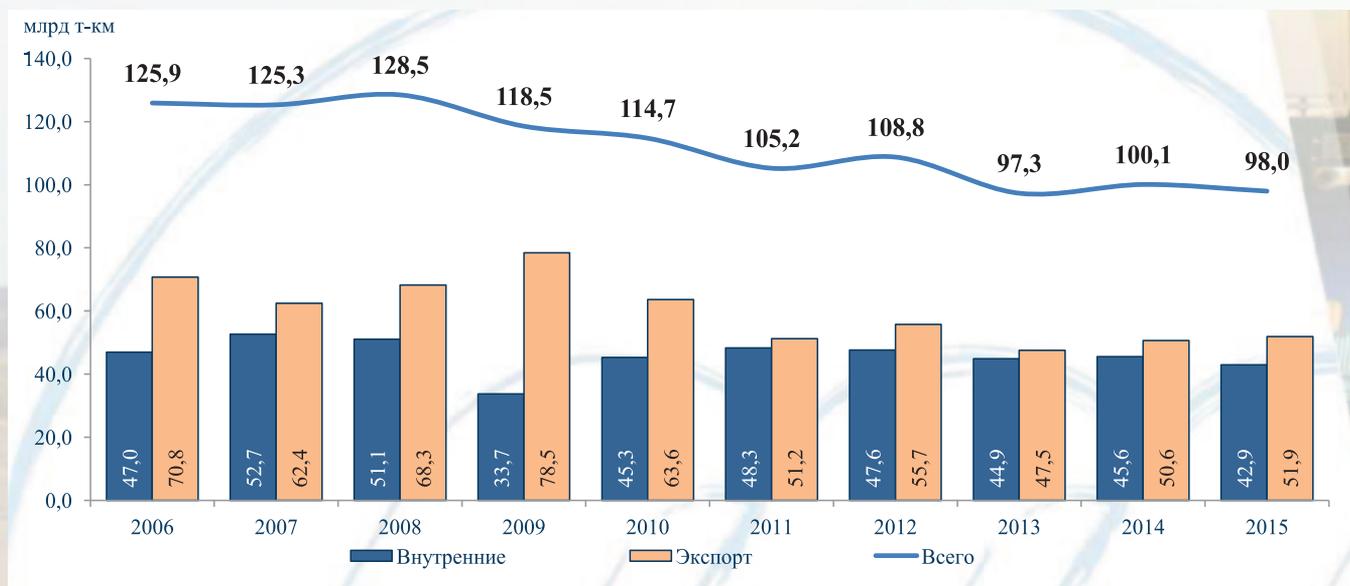
Объём перевозки чёрных металлов (кроме чугуна, ферросплавов, труб и лома) железнодорожным транспортом в период с 2006 по 2015 гг. \*



Объём перевозки чёрных металлов (кроме чугуна, ферросплавов, труб и лома) в период с 2006 по 2015 гг. имели разнонаправленные тренды. Наибольший объём перевозок наблюдался в 2007 году (78,9 млн тонн), наименьший в 2009 году (62,4 млн тонн). В целом за рассматриваемый период объём перевозки чёрных металлов сократился на 12,7%. Во внутреннем сообщении объём перевозки также изменялся разнонаправленно. В целом объём перевозки снизился на 7,7%. Объём перевозки на экспорт снижался на протяжении практически всего рассматриваемого периода (общее снижение 12,5%).

### АНАЛИЗ ГРУЗОБОРОТА ЧЁРНЫХ МЕТАЛЛОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ В ПЕРИОД С 2006 ПО 2015 ГГ.

Объём перевозки чёрных металлов (кроме чугуна, ферросплавов, труб и лома) железнодорожным транспортом в период с 2006 по 2015 гг. \*



Грузооборот чёрных металлов (кроме чугуна, ферросплавов, труб и лома) в период с 2006 по 2015 гг. за исключением некоторых лет снижался. Наиболее значительное снижение грузооборота произошло в экспортном сообщении (-26,6% у уровню 2006 года), что значительно больше снижения объёмов перевозок чёрных металлов на экспорт. Это указывает на изменение географии перевозок чёрных металлов (кроме чугуна, ферросплавов, труб и лома) в экспортном сообщении.

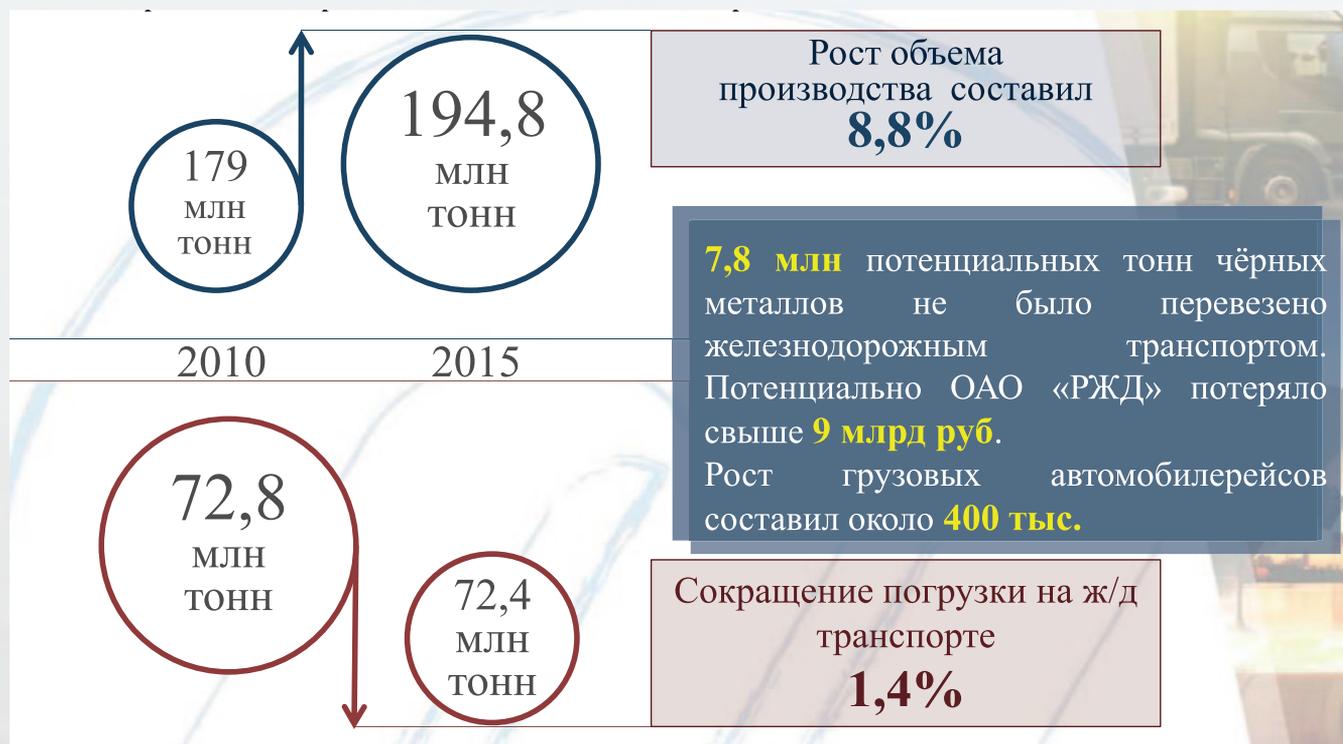
### СРАВНЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВ СТАЛЬНЫХ ТРУБ И ОБЪЕМА ПОГРУЗКИ СТАЛЬНЫХ ТРУБ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Производство стальных труб в Российской Федерации в 2010 и 2015 годах



Объём погрузки стальных труб на железнодорожном транспорте в Российской Федерации в 2010 и 2015 годах

**СРАВНЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА И ПОГРУЗКИ ЧЁРНЫХ МЕТАЛЛОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**  
 Производство чёрных металлов в Российской Федерации в 2010 и 2015 годах



**Погрузка чёрных металлов на железнодорожном транспорте в Российской Федерации в 2010 и 2015 годах**

**ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ**

1. Предоставление скидочных ставок на короткие расстояния при перевозке металлопродукции с применением тарифного коридора.
2. Формирование стоимости подключения к железнодорожной сети новых производств и центров распределения металлопродукции на приемлемом уровне. Возможно, целесообразно вносить изменения в методические документы с целью оптимизации стоимости, в зависимости от «доступности» пользователей услуг.
3. Обратить внимание государства на необходимость кон-

троля, и, при необходимости, регулирования услуг ППЖТ на принципах регулирования транспорта общего пользования.  
 4. Учитывать, при формировании новой тарифной системы на железнодорожном транспорте комплексное воздействие на транспортные затраты отраслей экономики с учетом перевозок сырья и готовой продукции.

**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/>

**Чтобы информация о вашей компании или продукции была опубликована в нашем журнале, вам нужно просто позвонить по телефону: (495) 765-73-16 или отправить запрос: [post@depo-magazine.ru](mailto:post@depo-magazine.ru). Разместившим рекламу в журнале - бесплатная поддержка в интернете!**

# ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

13-я Международная выставка

16-18 Ноября 2016

Узэкспоцентр, Ташкент, Узбекистан



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



## ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ: ОЦЕНКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД» В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2016 ГОДА

В I полугодии 2016 года основные количественные и качественные показатели деятельности ОАО «РЖД» продолжили улучшение.

Погрузка на сети ОАО «РЖД» в период с января по июнь текущего года превысила на 1,8% прошлогодний уровень и составила 599,5 млн тонн. Грузооборот находился на уровне 1140,1 млрд тарифных т-км, что на 1,5% выше уровня прошлого года.

Благодаря увеличению участковой и технической скорости движения (+1,7% и +0,8%, соответственно) росла скорость доставки одной отправки (+6,9%), что в свою очередь привело к сокращению времени оборота грузового вагона (-5,1%), несмотря на рост средней дальности транспортировки груза до 1762 км.

Снижение времени оборота грузового вагона привело к сокращению потребного парка вагонов на сети ОАО «РЖД». Сокращение потребного парка вагонов при увеличении грузооборота означает более эффективное использование производственных фондов и позволяет достичь экономии совокупных транспортных затрат в отрасли.

В текущем году продолжилось сокращение парка грузовых вагонов на сети ОАО «РЖД». За первое полугодие 2016 года парк грузовых вагонов принадлежности Российской Федерации сократился на 56,3 тыс. вагонов (-4,9%) и составил на конец периода 1094,7 тыс. вагонов. Данная тенденция была обусловлена низким уровнем ставок на рынке предоставления подвижного состава, сложившимся вследствие профицита вагонов, а также не допуском на инфраструктуру вагонов с продленным сроком службы после 1 января 2016 года. Однако, выбытие парка нетягового подвижного состава было компенсировано увеличением среднесуточной производительности вагона (+8,6%), увеличением скорости доставки и ростом средней динамической нагрузки на вагон (+0,8%). В результате этого в настоящее время дефицит вагонов отсутствует.

**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/>

**Слободяник А. Ю.**, руководитель отдела исследований грузовых перевозок ИПЕМ  
**Нарезный Д. А.**, эксперт-аналитик отдела исследований грузовых перевозок ИПЕМ

### **В I ПОЛУГОДИИ 2016 ГОДА НАБЛЮДАЕТСЯ УЛУЧШЕНИЯ ОСНОВНЫХ КАЧЕСТВЕННЫХ И КОЛИЧЕСТВЕННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД» ОТНОСИТЕЛЬНО АНАЛОГИЧНОГО ПЕРИОДА ПРОШЛОГО ГОДА. НЕСМОТРИ НА ЗНАЧИТЕЛЬНОЕ ВЫБЫТИЕ ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ, ДЕФИЦИТ НЕТЯГОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПОКА НЕ ВОЗНИКАЕТ, ТАК КАК РОСТ ОСНОВНЫХ КАЧЕСТВЕННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КОМПЕНСИРУЕТ СПИСАНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.**

В мае 2016 года Институтом проблем естественных монополий подготовлен аналитический доклад «Грузовой железнодорожный транспорт России в 2010-2015 гг.». Целью аналитического доклада являлось оценка состояния сферы грузовых перевозок железнодорожным транспортом общего пользования в 2010-2015 гг. Этот период выбран для рассмотрения как условный четвертый этап реформирования железнодорожного транспорта общего пользования и временной интервал действия документа, служившего одним из ориентиров для развития отрасли – «Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года». Аналитический доклад отражает изменение основных количественных и качественных показателей, динамику обновления и степени износа основных производственных фондов, а также основные изменения, произошедшие в сфере тарификации перевозки грузов. Также в документе приводится сравнение некоторых показателей деятельности железнодорожных систем России и зарубежных стран.

С аналитическим докладом «Грузовой железнодорожный транспорт России в 2010-2015 гг» можно ознакомиться на сайте ИПЕМ ([http://ipem.ru/research/rail\\_transport/rail\\_works/131.html](http://ipem.ru/research/rail_transport/rail_works/131.html)).

На сегодняшний день ИПЕМ продолжает анализировать динамику основных показателей работы железнодорожного транспорта, в результате чего была подготовлена оценка результатов работы грузового железнодорожного транспорта в период с января по июнь 2016 года.

По итогам первого полугодия текущего года в сфере перевозок грузов сохранилась тенденция на улучшение основных качественных и количественных показателей.

По заявлению Президента ОАО «РЖД» О.В. Белозерова – главным достижением ОАО «РЖД» за это период стала безубыточная работа. В 2016 году для ОАО «РЖД» бюджетные средства не выделялись, но были найдены внутренние резервы в улучшении технологии перевозок.

Основными количественными показателями, характеризующими объем выполненной железнодорожным транспортом работы, традиционно считаются погрузка и грузооборот.

По итогам I полугодия 2016 года погрузка на сети ОАО «РЖД» составила 599,5 млн тонн, что на 1,8% больше аналогичного периода прошлого года. Значительный рост погрузки за рассматриваемый период демонстрировали строительные грузы (+20,9% к уровню прошлого года), лесные грузы (+7,6%) и зерно (+7,4%). Значительное со-

кращение погрузки произошло только у нефти и нефтепродуктов (-8,2%).

Грузооборот в период с января по июнь 2016 года составил 1140,1 млрд тарифных т-км, что на 1,5% выше аналогичного периода прошлого года. Грузооборот с учётом пробега вагонов в порожнем состоянии находился на уровне 1461,6 млрд т-км, что на 1,2% превышает уровень прошлого года.

К основным качественным показателям работы железнодорожного транспорта относится оборот грузового вагона, средняя скорость доставки одной отправки, производительность вагона и локомотива, средний вес поезда, загрузка вагона и др.

Среднее время оборота вагона относительно аналогичного периода предыдущего года сократилось на 5,1% и составило 16,2 суток. При этом в разбивке показателя по элементам наибольшее сокращение наблюдалось во времени простоя вагона на технических (-7,1% до 4,7 суток) и промежуточных станциях (-6,2% до 0,4 суток). Среднее время простоя под грузовыми операциями сократилось на 5,2% до 8,3 суток. Также, несмотря на увеличение средней дальности перевозки до 1762 км, сократилось и время нахождения вагона в движении до 2,7 суток (-1,1%). Среднее время оборота полувагона в I полугодии 2016 года относительно аналогичного периода прошлого года сократилось на 3,8% до 13,2 суток при увеличении расстояния перевозки гружёного и порожнего рейса на 3,8% и 3,3%.

В первую очередь, снижение времени оборота было обусловлено увеличением участковой и технической скоростей на сети на 1,7% и 0,8% до 40,9 км/час и 47,5 км/час, соответственно.

Средняя скорость доставки одной отправки на сети ОАО «РЖД» в I полугодии текущего года составила 370,9 км/сутки, что на 6,9% выше аналогичного периода прошлого года. Средняя скорость доставки гружёного полувагона по итогам 6 месяцев текущего года составила 410 км/сутки, что практически соответствует аналогичному периоду прошлого года, когда скорость доставки находилась на уровне 405 км/сутки. При этом средняя скорость доставки порожнего полувагона за рассматриваемый период увеличилась на 12,9% до 295 км/сутки.

Положительная динамика скорости доставки грузов обусловлена, в первую очередь, увеличением технической и участковой скоростей, а также сокращением времени нахождения вагона на технических, промежуточных станциях и под грузовыми операциями, что в целом говорит об оптимизации взаимодействия между ОАО «РЖД», грузоотправителями и грузополучателями.

Рост скорости доставки и, как следствие, сокращение времени оборота грузового вагона, приводит к сокращению необходимого парка вагонов, что положительным образом сказывается на затратах грузоотправителей по оплате услуг операторов.

Средняя динамическая нагрузка на гружёный вагон в первом полугодии текущего года относительно аналогичного периода прошлого года увеличилась (Рисунок 1). В июне 2016 года средняя динамическая нагрузка на гружёный вагон составила 60,4 тонн, что на 0,8% выше июня 2015 года.

Средняя масса поезда нетто в июне 2016 года находилась на уровне 2372 тонн, что на 1% превышает анало-

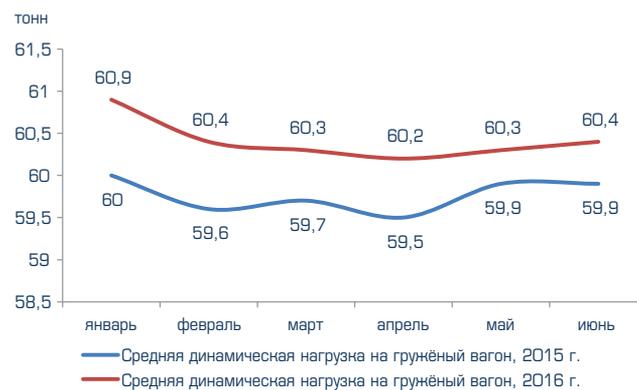


Рисунок 1 - Средняя динамическая нагрузка на гружёный вагон, тонн

гичный период прошлого года. Тенденция по увеличению средней массы поезда нетто наблюдается на протяжении всего I полугодия 2016 года относительно I полугодия 2015 года.

Необходимо отметить, что увеличение средней массы поезда обеспечивает снижение операционных затрат на грузовые перевозки.

В текущем году продолжилась тенденция по сокращению парка грузовых вагонов на сети ОАО «РЖД». За первое полугодие 2016 года парк грузовых вагонов принадлежности Российской Федерации сократился на 56,3 тыс. вагонов (-4,9%) и составил на конец периода 1094,7 тыс. вагонов. Сокращение парка было обусловлено низким уровнем ставок на рынке предоставления подвижного состава, сложившимся вследствие профицита вагонов, а также не допуском на инфраструктуру вагонов с продленным сроком службы после 1 января 2016 года. Наибольшее сокращение произошло в универсальном парке. Количество крытых вагонов сократилось на 7,4% до 59,5 тыс. ед., полувагонов – на 5,1% до 485,6 тыс. ед. Парк платформ сократился на 2,9% до 64,7 тыс. ед., цистерн – на 4,5% до 267,3 тыс. ед., прочих вагонов – на 4,8% до 217,6 тыс. ед.

Относительно аналогичного периода 2015 года парк грузовых вагонов сократился на 8,6%. Наибольшее сокращение также произошло в универсальном парке. Количество крытых вагонов сократилось на 10,9%, полувагонов – на 10,7%. Парк платформ сократился на 3,6%, цистерн – на 6,9%, прочих вагонов – на 6,9%.

Средний возраст грузового вагона на конец первого полугодия 2016 года составил 13,8 лет.

В I первом полугодии 2016 года наблюдается рост среднесуточной производительности вагона. Например, в июне



Рисунок 2 - Средняя масса поезда нетто, тонн



Рисунок 3 – Среднесуточная производительность вагона, т-км нетто

текущего года среднесуточная производительность вагона составила 7051,9 т-км нетто, что на 8,6% выше аналогичного периода прошлого года (Рисунок 3). Во второй половине I полугодия относительно аналогичного периода прошлого года тенденция к росту среднесуточной производительности вагона усилилась. Среднесуточная производительность полувагона в I полугодии 2016 года относительно аналогичного периода прошлого года увеличилась на 16,3%.

Увеличение среднесуточной производительности вагона компенсирует выбытие парка.

В результате увеличения скорости доставки, средней динамической нагрузки на вагон и среднесуточной производительности вагона дефицита вагонов пока не возникает. Например, в июне текущего года профицит полувагонов на сети железных дорог общего пользования находился на уровне 37 тысяч единиц, что практически соответствует уровню 2014 года.

Также в I полугодии 2016 года увеличилась среднесуточная производительность локомотива рабочего парка (Рисунок 4). В июне 2016 года среднесуточная производительность локомотива находилась на уровне 2381,8 тыс. т-км брутто, что на 3,4% больше аналогичного периода прошлого года.

Рост производительности локомотива рабочего парка в совокупности с ростом среднего веса поезда могут привести к снижению удельных расходов на перевозку.

Следует отметить, что рост основных показателей и, прежде всего, погрузки связан с улучшением взаимодействия ОАО «РЖД» с грузоотправителями и грузополучателями.



Рисунок 4 – Среднесуточная производительность локомотива рабочего парка, тыс. т-км брутто<sup>1</sup>

Например, с начала текущего года в Центральной дирекцией управления движением проводятся ежедневные оперативные совещания в формате аудиоконференций с участниками перевозочного процесса.

Благодаря проведению аудиоконференций у ОАО «РЖД» появляется возможность равномерно загрузить инфраструктуру, а, следовательно, и перевалочные мощности портов Российской Федерации, что особенно важно на Дальневосточной, Октябрьской и Северо-Кавказской железных дорог. Например, благодаря проведению ежедневных оперативных совещаний железнодорожники могут обеспечить ритмичный подвод грузов в порты, что положительным образом сказывается на количестве брошенных поездов. Так за счёт повышения ОАО «РЖД» уровня взаимодействия между участниками перевозочного процесса в июне текущего года на Дальневосточной железной дороге ежесуточно от движения было отставлено 12 грузовых составов, что практически в 4 раза меньше аналогичного периода прошлого года, когда от движения было отставлено около 46 поездов.

Кроме того, благодаря оптимизации взаимодействия между участниками перевозочного процесса в I полугодии 2016 года среднесуточная выгрузка экспортируемых грузов в полувагонах в портах Российской Федерации находилась на уровне 0,42 млн тонн/сутки, что на 12,6% выше I полугодия 2015 года.

Несмотря на рост среднесуточной выгрузки в портах, среднее время нахождения полувагона под выгрузкой снизилось. В I полугодии 2016 года среднее время нахождения полувагона под выгрузкой составило 1,4 суток, что на 4,6% ниже аналогичного периода прошлого года.

Также в рассматриваемый период ОАО «РЖД» проводит активную закупку тягового подвижного состава. В первом полугодии 2016 года ОАО «РЖД» направила 32,5 млрд руб. на приобретение тягового подвижного состава. Общий объём закупки составил 246 локомотивов (+16,6% к аналогичному периоду прошлого года), из которых 123 электровоза и 123 тепловоза. В первом полугодии прошлого года ОАО «РЖД» было приобретено 211 локомотивов, из которых 157 электровозов и 54 тепловоза.

Таким образом, в период с января по июнь 2016 года основные качественные и количественные показатели деятельности ОАО «РЖД» продолжают улучшаться. Благодаря увеличению участковой и технической скорости движения растёт скорость доставки одной отправки, что в свою очередь приводит к сокращению времени оборота грузового вагона, несмотря на рост средней дальности транспортировки груза.

Сокращение времени оборота грузового вагона приводит к снижению потребного парка вагонов на сети ОАО «РЖД». Сокращение потребного парка вагонов при увеличении грузооборота означает более эффективное использование производственных фондов и позволяет достичь экономии совокупных транспортных затрат в отрасли.

Увеличение среднесуточной производительности вагона, увеличение скорости доставки и рост средней динамической нагрузки на вагон компенсируют значительное выбытие парка нетягового подвижного состава. В результате чего дефицита вагонов пока не возникает.

Рост производительности локомотива рабочего парка, а также рост средней массы поезда нетто могут оказывать положительное влияние на величину удельных расходов на перевозку.

## МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ СЕНТЯБРЬ 2016

**Итоги развития промышленности в сентябре 2016 года: индекс ИПЕМ-производство – +2,3%, индекс ИПЕМ-спрос – +1,4% (к сентябрю 2015 года)**

За период январь-сентябрь 2016 года (скорректированное значение без учета вклада дополнительного дня в високосном году) индекс ИПЕМ-производство вырос на 1,1% к аналогичному периоду прошлого года, индекс ИПЕМ-спрос продолжает падение (-0,3%). С учетом вклада дополнительного дня в феврале 2016 года: индекс ИПЕМ-производство за январь-сентябрь вырос на 1,6%, индекс ИПЕМ-спрос незначительно вырос относительно аналогичного периода 2015 года (+0,1%).

Расчет индекса ИПЕМ-спрос в отраслевом разрезе показывает, что рост спроса, уже традиционно, продолжается только в добывающих и низкотехнологичных отраслях.

Спрос в добывающих отраслях продолжает демонстрировать положительную динамику: +4,3% в сентябре 2016 года к сентябрю 2015 года (+1,6% с начала года). Добыча газа в сентябре выросла на 8,8%, с начала года наблюдается незначительный прирост (+0,1%). В частности, «Газпром» увеличил добычу газа в сентябре на 12,0% в сравнении с аналогичным периодом 2015 года, с начала 2016 года динамика добычи газа все еще отрицательная: -2,3% к аналогичному периоду прошлого года. Экспорт компании в дальнейшем зарубежье с начала 2016 года увеличился на 9,6%. При этом «Газпром» рассчитывает в 2016 году увеличить, в сравнении с 2015 годом, долю на газовом рынке Европы на 2–5 процентных пунктов до 33%.

Цены на энергетический уголь на мировом рынке в сентябре 2016 года (FOB Newcastle/Port Kembang) выросли на

33,2% по отношению к аналогичному периоду прошлого года, достигнув уровня 78,11 долл./т впервые с мая 2014 года (см. слайд №12). К факторам, способствующим росту цен на уголь, относятся: сокращение добычи крупнейшим потребителем угля – Китаем (сопровождается ростом импорта этой страной), а также снижение поставок из Австралии и Индонезии. Рост цен способствует и росту добычи угля: с начала 2016 года добыча выросла на 5,7%. Незапланированный рост добычи не был согласован с ОАО «РЖД», что привело к дефициту вагонов и срывам сроков поставок угля. В результате к концу сентября складские запасы на угольных предприятиях Кемеровской области превысили норматив в 1,8 раза, достигнув 16 млн тонн.

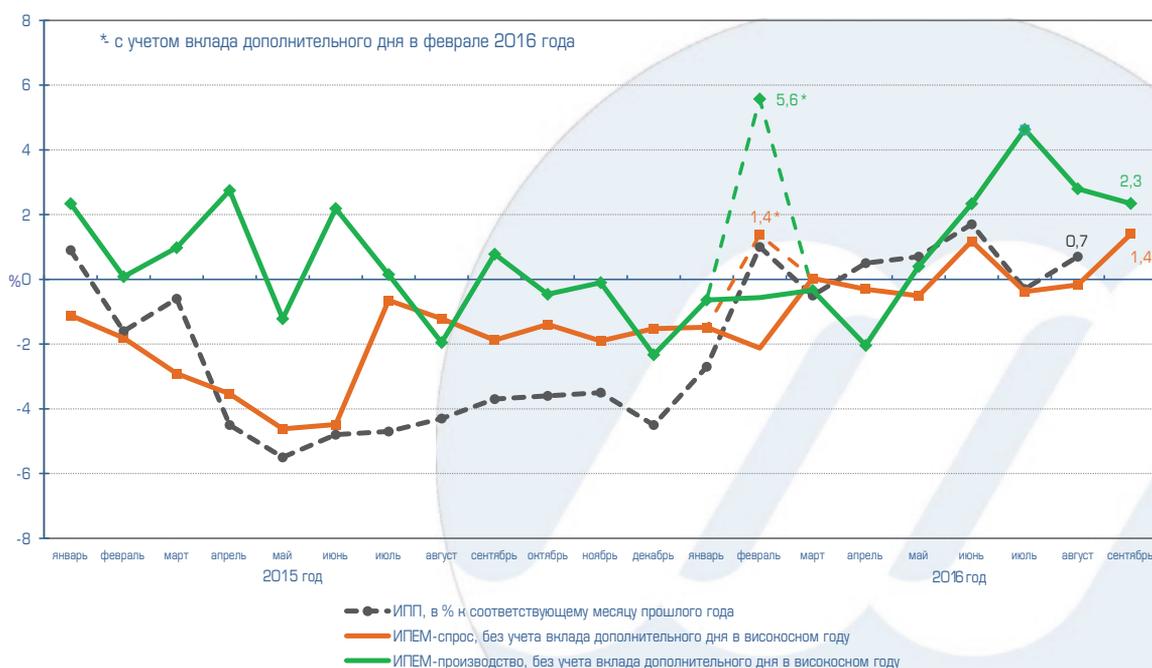
Спрос на продукцию низкотехнологичных отраслей в сентябре 2016 г. продолжил расти (+5,3% к сентябрю 2015 г., +5,7% с начала года). Положительная динамика сектора традиционно связана с пищевой промышленностью. Продолжается активное открытие крупных производств. В сентябре были открыты: крупнейший в России завод по производству томатной пасты в Астраханской области (инвестиции свыше 4 млрд руб.), комплекс по переработке рыбы — фабрика «Полярное море+» в Мурманской области (инвестиции 1,4 млрд руб.), завод крахмало-паточный ООО «СП Дон» в Воронежской области (инвестиции 700 млн руб.).

В целях поддержки российских производителей в сентябре вышло Постановление Правительства РФ о приоритете товаров российского происхождения (при закупках путем

### Динамика индексов к соответствующему месяцу прошлого года

Результаты расчета индексов ИПЕМ за сентябрь 2016 года:

- ИПЕМ-производство – **+2,3%**
- ИПЕМ-спрос – **+1,4%**



проведения конкурса или иным способом, при котором победитель закупки определяется на основе критериев оценки), согласно которому, при оценке результатов, предложенная в заявке отечественного производителя цена договора, считается сниженной на 15%. При этом договор заключается по изначально указанной цене в заявке. Постановление вступает в силу с 1 января 2017 г.

Спрос в высокотехнологичных отраслях в сентябре 2016 г. продолжил снижаться (-1,6% к сентябрю 2015 г., -3,4% с начала года). Несмотря на кризисную ситуацию в секторе, отгрузка машиностроительной продукции продолжает расти (+14,3% за сентябрь 2016 года, +14,6% с начала года). Наиболее вероятной причиной такой нетипичной динамики является рост спроса в негражданском секторе. Косвенным подтверждением этому является сопутствующая негативная динамика в автопроме: производство легковых автомобилей в России за 8 месяцев 2016 г. сократилось на 13,1% по сравнению с аналогичным периодом 2015 г., однако в августе производство увеличилось на 41,6% к августу 2015 г.

Инвестиционный процесс продолжается и в отдельных высокотехнологичных секторах: в г. Санкт-Петербург на Октябрьском электровагоноремонтном заводе открыт новый комплекс по выпуску подвижного состава для городского рельсового транспорта (инвестиции 1 млрд руб.), в Ульяновской области на территории ПОЗЗ «Ульяновск» запущена первая очередь завода «Промтех-Ульяновск» по производству бортовых кабельных сетей и трубопроводных систем для летательных аппаратов (инвестиции 718 млн руб.), в г. Новосибирск на базе концерна «Техмаш» открыт инженерно-производственный комплекс для разработки и выпуска специзделий в рамках ФЦП «Развитие оборонно-промышленного комплекса РФ» (инвестиции 900 млн руб.), в г. Ставрополь, на заводе «Монокристалл» открыт комплекс по выпуску сапфиров больших и сверхбольших размеров (инвестиции 2 млрд руб.).

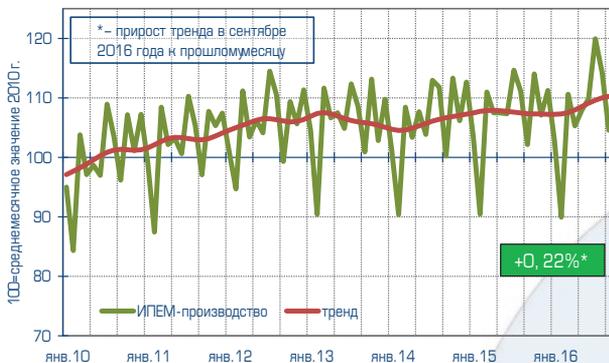
С целью стимулирования импортозамещения в сентябре вышло Постановление Правительства РФ, которое ограничивает госзакупки отдельных видов радиоэлектронной продукции, если на конкурс подано две заявки с аналогичными российскими товарами или из стран ЕАЭС.

Спрос в среднетехнологичных отраслях продолжает снижаться (-3,1% в сентябре 2016 года, -3,0% с начала года). Спрос в среднетехнологичных отраслях сильно коррелирует с показателями в металлургическом секторе. Главными негативными факторами, влияющими на динамику металлургического производства, является значительный рост стоимости коксующегося угля, что приводит к повышению затрат на производство, а также состояние основных отраслей-потребителей (строительного сектора и автомобильной отрасли), что приводит к устойчивому сокращению внутреннего спроса на черные (-6,1% с начала 2016 года) и цветные (-4,0%) металлы, при этом вопреки многим прогнозам продолжает расти внешний спрос: с начала 2016 года экспорт цветных металлов вырос на 6,6%, черных – на 3,6%. Дальнейшему развитию экспортных поставок будет способствовать ввод новых производств: в сентябре запущен электросталеплавильный цех ООО «Ставсталь» в Ставропольском крае (инвестиции 4,9 млрд руб.), который позволит переплавлять около 500 тысяч тонн металлолома и выпускать болванки для прокатного стана.

Производство химических и минеральных удобрений продолжает наращивать темпы роста поставок на внутренний рынок (+11,6% в сентябре 2016 года, +8,4% с начала года), экспортные поставки также показывают прирост (+5,1% в сентябре, +0,1% с начала года).

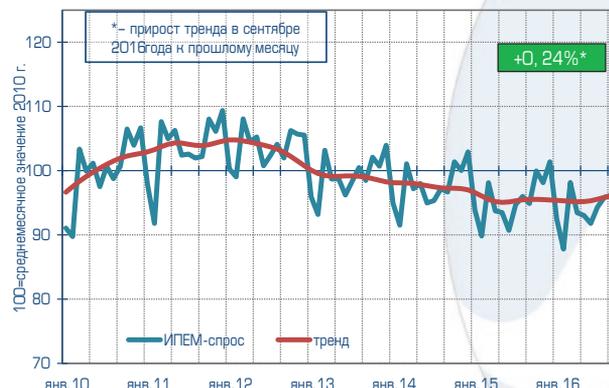
Также продолжается рост экспортных поставок других видов продукции химической промышленности (+4,1% в сентябре 2016 года, +6,4% с начала года) и на внутренний рынок (+5,4% в сентябре 2016 года, +0,5% с начала года).

### Динамика индексов к предыдущему месяцу



Индекс ИПЕМ-производство, очищенный от сезонного фактора, в сентябре 2016 года продемонстрировал положительную динамику к предыдущему месяцу – **+0,22%**.

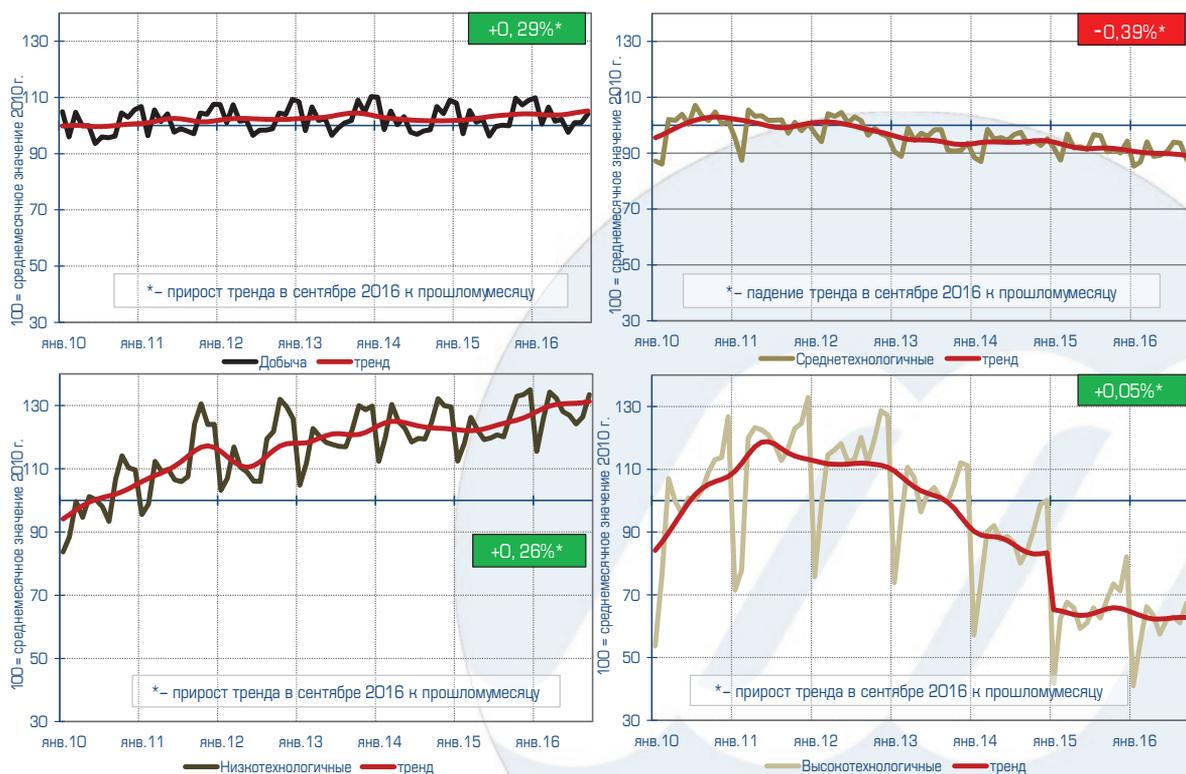
Тренд индекса ИПЕМ-спрос в сентябре 2016 года также демонстрирует положительную динамику к предыдущему месяцу – **+0,24%**.



Очищенный индекс промышленного производства, рассчитанный Росстатом, в августе 2016 года продемонстрировал падение к предыдущему месяцу – **-0,24%**.



### ИПЕМ-спрос по отраслевым группам



### Динамика индексов экспорта и импорта

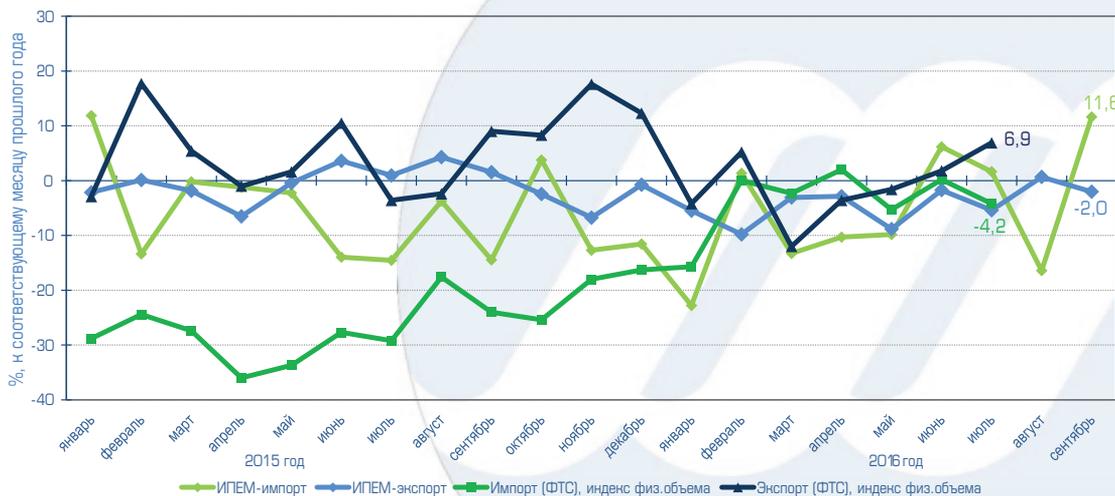
Значения индексов в сентябре 2016года: индекс ИПЕМ-импорт - **+11,6%**, индекс ИПЕМ-экспорт - **-2,0%**.

Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на экспорт на сети железных дорог: руда железная и марганцевая (+30,5% за сентябрь 2016года, +8,5% с начала года), лесные грузы (+2,2%, +9,6%), каменный уголь (+9,4%, +7,5%), цветные металлы (+7,1%, +6,6%), химические и минеральные удобрения (+5,1%, +0,1%).

По следующим категориям в ближайшей перспективе возможно восстановление внутреннего спроса: строительные грузы (+6,6% за сентябрь 2016года, -5,3% с начала года), лом черных металлов (+7,6%, -20,0%).

По следующим категориям в ближайшей перспективе возможно сокращение внутреннего спроса: черные металлы (-1,7% за сентябрь 2016года, +3,6% с начала года), руды цветных металлов (-11,7%, +12,9%).

Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на экспорт на сети железных дорог: цемент (-40,8% за сентябрь 2016года, -46,1% с начала года).



Положительным темпам способствует ввод в эксплуатацию новых мощностей в сентябре: в Пермском крае запущена новая производственная линия предприятия «Сода-Хлорат» по производству хлора и калия едкого (гидроксида

калия) (инвестиции около 3,6 млрд руб.), в Ростовской области открыт завод американской компании «Эйр Продактс» по производству промышленных газов (инвестиции 1,5 млрд руб.)

## Внутренний спрос

Отгрузка машиностроительной продукции демонстрирует уверенный рост с начала года (+9,7% за сентябрь 2016года, +14,1% с начала года).

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

По следующим категориям в ближайшей перспективе возможно восстановление внутреннего спроса: лом черных металлов (+2,9% за сентябрь 2016года, -2,0% с начала года).

По следующим категориям в ближайшей перспективе возможно сокращение внутреннего спроса: строительные грузы (-1,5% за сентябрь 2016года, +15,0% с начала года).

Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на внутренний рынок на сети железных дорог: черные металлы (-4,2% за сентябрь 2016года, -6,1% с начала года), цемент (-4,4%, -3,1%), каменный уголь (-11,4%, -1,8%), цветные металлы (-6,3%, -4,0%), железные и марганцевые руды (-2,8%, -0,3%).



## Анализ данных: ТЭК\*

### Нефтедобывающая отрасль

В сентябре 2016года объем добытой нефти вырос относительно аналогичного периода 2015года: добыто 455 млн т (+3,5% к сентябрю 2015 года). С начала года добыча выросла на 2,1% и составила 4065 млн т.

Первичная переработка нефти на НПЗ России в сентябре 2016года выросла на 0,5% (225 млн т), при этом с начала 2016года данный показатель сократился на 2,4% (2069 млн т). Экспорт нефти в сентябре увеличился на 6,2% (21,1 млн т), с начала года на 5,4% (1891 млн т). Объем перевалки наливных грузов в январе-сентябре 2016года увеличился до 2830 млн т (+3,9%), при этом объем перевалки сырой нефти вырос до 1629 млн т (+8,5%), а нефтепродуктов – сократился до 1078 млн т (-2,4%).

За период январь-август 2016года «Роснефть» добыла 1329 млн т (-0,2%) (включая добычу ТНК-ВР), «ЛУКОЙЛ» – 555 млн т (-3,6%), «Сургутнефтегаз» – 41,0 млн т (+0,2%), «Газпром нефть» – 37,5 млн т (+4,2%), «Татнефть» – 18,7 млн т (+4,9%), «Башнефть» – 13,8 млн т (+8,2%), «Русснефть» – 4,6 млн т (-9,2%), «Новатэк» – 8,4 млн т (+46,8%).

Средняя цена Urals в сентябре 2016года снизилась на 5,3% по отношению к сентябрю 2015года и составила 44,18 долл./барр. (46,66 долл./барр. в сентябре 2015года) и выросла на 0,6% по отношению к августу 2016года (43,9 долл./барр. в августе 2016года).



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

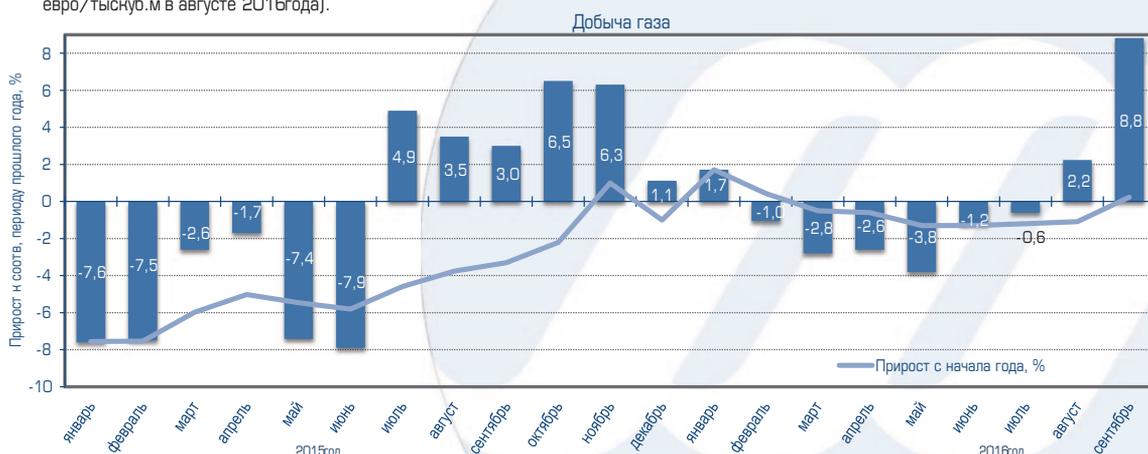
### Анализ данных: ТЭК\*

#### Газовая отрасль

Добыча газа в России в сентябре 2016года составила 51,3 млрд куб. м (+8,8% к сентябрю 2015года). С начала 2016года добыча газа составила 4493 млрд куб. м (+0,2% аналогичному периоду 2015года).

В сентябре 2016года «Газпром» увеличил добычу газа до 340 млрд куб. м (+120%), за период январь-сентябрь 2016года все еще наблюдается снижение добычи газа компанией: -2,3% до 2846 млрд куб. м (63,3% от общей добычи в России). Крупнейший независимый производитель газа – «Новатэк» за период январь-сентябрь 2016года добыл 49,95 млрд куб. м (-0,3% к аналогичному периоду 2015года). За период январь-сентябрь 2016года экспорт в дальнее зарубежье вырос на 9,6% (1263 млрд куб. м), в сентябре 2016года экспортные поставки газа в дальнее зарубежье составили 13,9 млрд куб. м (+6,9% к сентябрю 2015года). Экспорт СПГ в страны АТР за 8 месяцев 2016года сократился в натуральном выражении на 2,7% до 9,2 млрд куб. м (6,3 млн т.), при этом в августе экспорт СПГ сократился на 37,1% до 1,1 млрд куб. м (0,8 млн т.).

Цена российского газа на границе с Германией в сентябре 2016года снизилась на 38,9% к прошлому году и составила 11259 евро/тысяч куб. м (18435 евро/тысяч куб. м в сентябре 2015 года), по сравнению с августом 2016 года цена снизилась на 6,9% (12088 евро/тысяч куб. м в августе 2016года).



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

### Анализ данных: ТЭК\*

#### Угольная отрасль

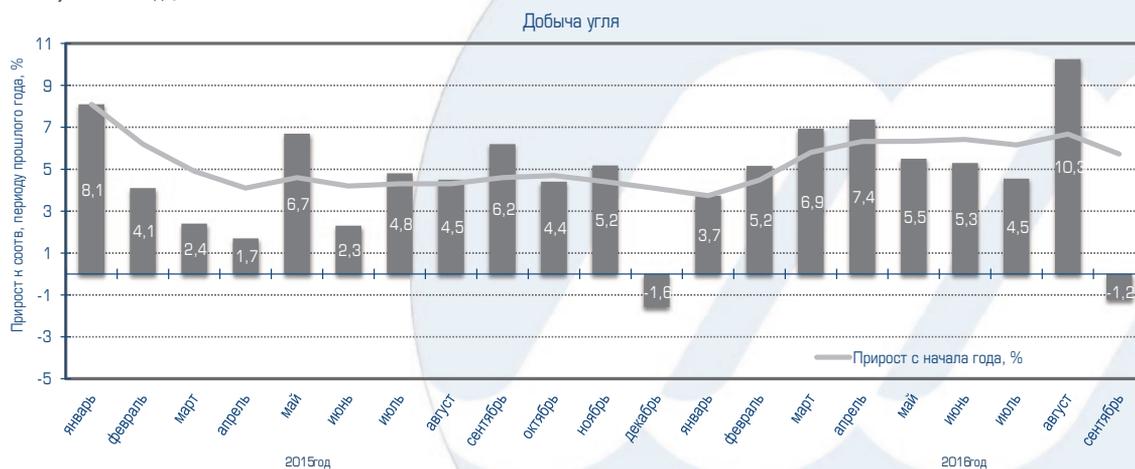
В сентябре 2016года добыча угля сократилась на 1,2% к сентябрю 2015года (31,8 млн т), с начала года выросла на 5,7% (2814 млн т). Экспорт угля в сентябре 2016года вырос на 7,8% до 13,9 млн т, с начала года – на 7,6% до 1211 млн т.

Общая отгрузка угля на сети железных дорог сократилась по итогам сентября 2016года на 1,6% (с начала года выросла на 2,7%); на внутреннем рынке отгрузка сократилась на 11,4% (-1,8% с начала года), на экспорт – выросла на 9,4% (+7,5% с начала года).

На предприятиях СУЭК за период январь-июль 2016 года было добыто 61,4 млн т (+15,0%), «Южный Кузбасс» – 5,2 млн т (-13,8%), «Якутуголь» – 5,9 млн т (+14,6%), ХК «СДС-Уголь» – 16,2 млн т (-1,3%), «Кузбассразрезуголь» – 25,5 млн т (+2,1%), «Компания Востсибуголь» – 7,3 млн т (-0,6%), «Южсибугуль» – 6,8 млн т (+38,6%), «Распадская» – 5,7 млн т (-4,9%).

Объем перевалки угля за январь-сентябрь 2016года в российских портах вырос на 12,0% до уровня 101,9 млн т.

На внешнем рынке цены на энергетический уголь в сентябре 2016года (FOB Newcastle/Port Hembla) выросли на 33,2% по отношению к сентябрю 2015года до уровня 78,11 долл./т (58,66 долл./т в сентябре 2015года) и на 8,2% по отношению к августу 2016года (72,19 долл./т в августе 2016года).



Сентябрь 2016 \* - по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank OAO «АТС», АСОП

## Анализ данных: ТЭК\*

### Электроэнергетика

Потребление электроэнергии в сентябре 2016года в целом по России составило 79,3 млрд кВтч (+1,7% к сентябрю 2015года). С начала года потребление электроэнергии в целом по России выросло на 1,0%. Прирост обусловлен наличием дополнительного дня в високосном 2016году.

Среднемесечная средневзвешенная температура на территории ЕЭС России в сентябре 2016года оказалась ниже на 0,87С, чем в сентябре 2015года (+11,89°С против +12,71°С).

Выработка электроэнергии в сентябре 2016года в целом по России составила 81,1 млрд кВтч, что больше на 2,3%, чем в сентябре прошлого года.

Индекс на покупку на рынке на сутки вперед в сентябре 2016года составил:

- 68658руб./МВт·ч для зоны Сибирь (-25,87% к сентябрю 2015года);
- 127502руб./МВт·ч для зоны Европа и Урал (+5,37% к сентябрю 2015года).



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



Андрей Гурьев

## Железные дорожники о себе и реформах

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

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

РЖД-Партнер, № 5, май 2006 г.

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

– А могут ли, по Вашему мнению, кроме прямых дотаций или бюджетных закупок, сегодня на железнодорожном транспорте использоваться иные, более гибкие формы государственной поддержки?

– Да, могут. Например, в авиации очень хорошо себя показала лизинговая программа.

– Возможно, также и финансирование НИОКР?

– Конечно. Кстати, мне не раз приходилось по этому вопросу вступать с Минэкономразвития в дискуссию. Причем они сами везде говорят, что разработку новых локомотивов вполне можно финансировать из бюджета. Так почему же не финансируют? Правда, есть все-таки положительные сдвиги. Впервые у нас бюджет на 2006 год действительно содержит 1,5 млрд руб. на развитие железнодорожной отрасли. До этого было выделено лишь порядка 300 млн для решения проблем сообщения с Калининградом. Ну и с перспективой дотаций Федеральной пассажирской компании тоже дело идет в целом в правильном направлении, но уж очень медленно: все время возникают какие-то проблемы. Что касается локомотивостроения, то тут сегодня ОАО «РЖД» и «Трансмашхолдинг» попрежнему вынуждены самостоятельно решать задачи создания новых локомотивов. А это неправильно. Государство должно помогать.

### То, как проводится реформирование российских железных дорог, может служить примером для других отраслей. А самое главное, что это происходит без спешки

– В последнее время много говорится об угрозе монополизации локомотивостроения в России. Даже руководство ОАО «РЖД» открыто опасается, что это приведет к низкому качеству продукции «Трансмашхолдинга» и к монопольно высоким ценам. Вы так не считаете?

– А нам сейчас в этом вопросе не до барства какого-то и не до жиру: заткнуть бы просто зияющие дыры... У нас больше половины парка локомотивов уже ходит с просроченным сроком эксплуатации. За последние 15 лет крупное отечественное транспортное машиностроение отброшено далеко назад. Поэтому очень отраднo, что проблема выпуска собственных локомотивов, хоть и с трудом, но начинает решаться.

Что касается интеграционных процессов, то они вообще характерны сегодня для крупнейших производителей техники в развитых странах. И «Трансмашхолдинг» – это очень хороший пример. Укрупнение предприятий позволило начать выпуск российских локомотивов. Наконец-то создан

пассажирский электровоз постоянного тока, а ведь они у нас никогда не производились. Построены уже и новые магистральные грузовые локомотивы. Даже разрабатывается такая новация, как газотурбовоз. То есть ничего здесь плохого нет. Это не монстр, не монополизм в его отрицательном проявлении. Это – концентрация сил и мощностей для пользы дела, для конкуренции с ведущими зарубежными фирмами. Нам, безусловно, надо выходить на рынки других стран. Сейчас вот с Индией ведутся переговоры о поставках наших локомотивов. Но самое главное – себя обеспечивать. Мы должны в России производить эту технику.

### Вагоны – пожалуйста, а локомотивы оставьте

– Третий этап прописан в Программе реформы очень слабо, если не сказать – вообще невнятно. Нуждается ли, с Вашей точки зрения, сегодня этот документ в серьезной доработке? Какова Ваша позиция в плане дальнейшего движения к рыночной модели в сфере железнодорожных перевозок?

– Да, конечно же, надо идти к рыночной модели. Я считаю, что всем участникам перевозочного процесса – и грузовладельцам, и перевозчикам – будет только польза, когда возникнут крупные транспортные компании, способные решать в комплексе все вопросы по работе с заказчиками перевозок грузов. Когда одна и та же компания сможет осуществлять набор услуг по их оформлению и доставке «от двери до двери». Это очень упростит работу на стыковых узлах различных видов транспорта – в портах, аэропортах, на крупных товарных станциях и т. д.

– А как Вы относитесь к наиболее дискутируемому сегодня вопросу о разделении инфраструктурного и перевозочного бизнеса в ОАО «РЖД»?

– Нормально отношусь, но с одной важной оговоркой. Я убежден, что локомотивная тяга должна оставаться в одних руках, а именно у государственной компании. Или, по крайней мере, с 100%-ным государственным капиталом – как в случае с ОАО «РЖД». Я просто плохо представляю, как это может выглядеть иначе. Я сам работал машинистом. Вот локомотив присоединяется к составу, локомотивная бригада едет на своем плече, отцепляется, идет отдыхать, далее по соответствующему графику берет опять поезд, возвращается назад и т. д. А если владеть локомотивами будут разные компании? Тогда что же: будет борьба за то, кто какой поезд поведет? Как это вообще мыслится все организовать? Соответственно, конечно, и весь аппарат управления движением также должен находиться у владельца инфраструктуры. Вы же не можете, надеюсь, себе представить, что на одной станции будет несколько начальников или в четной горловине стрелки переводит представитель одной компании, а в нечетной – другой... То же и с диспетчерским аппаратом. Инфраструктура, управление перевозочным процессом и локомотивная тяга долж-

ны оставаться в одних руках. Причем государство должно регулировать эту сферу очень жестко.

– А как Вы относитесь к планам ОАО «РЖД» по выделению в дочерние предприятия грузовых компаний?

– Если мы говорим о вагонах, то тут ничего плохого нет. Даже если выделяемые компании – например тот же «Рефсервис» – разобьют на несколько частей (допустим, «Рефсервис-Центр, Юг, Север» и т. д.), то и здесь ничего страшного я не вижу. Будет здоровая конкуренция. Пусть все транспортные компании ищут клиентов и борются за них, предлагают свои услуги. ОАО «РЖД» при этом будет предоставлять равный доступ к инфраструктуре и локомотивной тяге. Тариф для своих и сторонних компаний должен быть, разумеется, одинаковым. Его, опять-таки, необходимо контролировать государству. Если у нас есть нормальный недискриминационный доступ к инфраструктуре, нет каких-либо черных схем и все происходит легально, то это – нормальная модель работы железнодорожного транспорта. Единственно, я бы так выразился, немного обидно, что при этом у нас не будет Министерства путей сообщения. Хотя с другой стороны – для страны в целом, наверное, полезно иметь единый Минтранс, который в одном лице координирует процессы на всех видах транспорта.

– Вы считаете, что можно было бы еще на каком-то этапе сохранить МПС?

– Может быть. Я в свое время не приветствовал его упразднение. Все-таки, наверное, не глупые люди в свое время создавали Министерство путей сообщения, параллельно с которым существовали и другие транспортные ведомства. И Советский Союз мог бы, вероятно, какие-то вещи упростить или объединить, но не делал этого совершенно сознательно.

Однако сегодня мы имеем свершившийся факт. И, повторю, в создании единого Минтранса также есть большие плюсы в смысле повышения конкурентоспособности страны на мировом рынке транспортных услуг, а также использования нашего географического положения и т. д.

– Сейчас высказывается идея, что министру транспорта необходим отдельный заместитель, курирующий железнодорожную отрасль. Каково Ваше мнение?

– Ну у нас же это вообще проблема – дефицит замминистров. Первоначально в соответствии с административной реформой вообще предусматривался один заместитель, но сразу возник некий коллапс в документообороте. И то, что даже у председателя правительства был только один заместитель, порождало элементарные протокольные проблемы со встречами зарубежных делегаций. Так что если бы у министра транспорта был заместитель по всей железнодорожной отрасли, то ничего плохого, по моему мнению, не произошло бы. Другое дело, что могут иметь место разные варианты. Есть же Федеральное агентство железнодорожного транспорта, руководитель которого мог бы, например, иметь ранг заместителя министра. Пусть правительство самостоятельно решает этот вопрос без увеличения расходов.

### **Рынок? Просто экономика**

– Как я понял, Вы выступаете скорее за совершенствование методов государственного регулирования на железнодорожном транспорте, нежели за развитие чисто рыночных отношений?

– Вы правы, но я выступаю и за рыночные отношения тоже. Только нужно, чтобы они были здоровыми. Вот у нас тарифы на железнодорожные перевозки регулирует государ-

ство. При этом ОАО «РЖД» имеет от пассажирских перевозок порядка 25–27 млрд рублей убытков в год и покрывает их из грузовых перевозок. То есть тратит свои доходы, которые необходимо было бы направить на поддержание и развитие инфраструктуры. Имеет ли какое-то отношение к рыночной экономике такое перекрестное субсидирование?

– К слову сказать, на Западе вряд ли найдется хоть одно большое предприятие, которое цены абсолютно на все виды своей продукции калькулировало бы по себестоимости. Например, из цены престижных марок автомобилей всегда субсидировали затраты на производство народных малолитражек.

– Это так, но кто устанавливает цену на продукцию?

**К дерегулированию грузовых тарифов идти надо. Правительство должно этим заниматься, продвигаться к этому и сводить по мере подготовки условий свое регулирование к минимуму.**

**А оно с этим попросту не справляется**

– Они сами, конечно.

– Вот именно. А здесь государство. При этом, определяя заведомо убыточный тариф, правительство и не думает его компенсировать из бюджета, как это делается во всем мире. Это рыночная экономика или нет? Я считаю, что нет.

Сравним с автомобильным транспортом. Ежегодно огромные деньги (и я это поддерживаю) тратятся на ремонт и строительство автодорог. А железнодорожники сами зарабатывают себе средства на поддержание и развитие инфраструктуры. При этом у нас идет явный перегруз на автодорогах. Почему эти грузы не везут железнодорожным транспортом? Потому что невыгодно. Во-первых, железная дорога не может сама установить конкурентоспособный тариф. Во-вторых, на автомобильном транспорте всюду действует теневая экономика. На сети РЖД ведется четкий 206 учет при перевозке грузов. А на трассе – множество перевозчиков. Наняли неизвестно какого водителя с частной фурой, загрузили неизвестно чем и расплачиваются с ним неизвестно каким образом. То есть если мы говорим о рыночных механизмах, то они не должны быть такими односторонними.

Я вообще не большой сторонник термина «рыночная экономика». Считаю, что экономика либо есть, либо ее нет. И я за то, чтобы мы переходили к здоровым, рациональным экономическим методам хозяйствования. Но при этом государство должно иметь определенные права и гарантии для того, чтобы железные дороги могли нести ту огромную социальную нагрузку, которая на них возлагается. Вот когда будут у наших людей нормальные зарплата и пенсия, тогда можно спокойно отпускать цены, чтобы железнодорожники сами их регулировали. А сегодня нужны государственные дотации.

– А как Вы относитесь к идее дерегулирования тарифов в грузовых перевозках в определенных сегментах рынка уже в самом ближайшем будущем?

– Нормально отношусь. К дерегулированию грузовых тарифов идти надо. Но это, опять-таки, государственная проблема. Правительство должно ею заниматься, продвигаться к этому и сводить (по мере подготовки условий) свое регулирование к минимуму. А оно с этим попросту не справляется. Сегодня железнодорожники на определенные виды грузоперевозок были бы и рады цены снизить, чтобы конкурировать с автомобильным транспортом, но не могут.

*Продолжение следует.*

**Содержание**

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
<b>22-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОЭКСПО'2016</b>				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
<b>ПОДПИСНАЯ КАМПАНИЯ 2017</b>				1 - 2
Россия	Москва	Редакция Железнодорожного журнала "ДЕПО"	+7 (495) 765-73-16	
<b>IV МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ И ВЫСТАВКА ЭКСПОСИТИТРАНС</b>				3
Россия	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	+7 (495) 988-18-00, +7 (495) 988-28-01	
<b>Производители железнодорожной продукции и услуг</b>				4 - 6
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	4 - 5
Россия / Томская область	Томск	ООО "НПК "ТомИндуктор"	+7 (3822) 231-251	6
Россия / Курганская область	Шадринск	ОАО "Шадринский автоагрегатный завод"	+7 (35253) 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77	6
Россия	Москва	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	+7 (495) 411-60-04, +7 (495) 657-99-56	6
<b>МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ И ВЫСТАВКА «ИНТЕРНЕТ-ТРАНСПОРТ»</b>				7
Россия	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	+7 (495) 988-18-00, +7 (495) 988-28-01	
<b>Подвижной состав, запчасти, ремонт</b>				8 - 13
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	8 - 9
Казахстан	Экибастуз	ТОО "Экибастузский завод электрических машин"	+7 (7187) 75-50-90, 75-50-52, 75-51-74, 75-50-88	10
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "Промышленная экология и безопасность"	+7 (4732) 604-002, 604-003	11
Россия / Красноярский край	Красноярск	ЗАО "Енисей Локомотив Гарант"	+7 (391) 2757-111	12
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Ремэлектро"	+7 (343) 226-04-10, +7 (343) 226-07-98	12
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ТрансЭнергоТрейд"	+7 (812) 640-76-64	13
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	+7 (34369) 4-99-62, +7-912-656-21-36	13
Россия / Тамбовская область	Мичуринск	ООО "ТепловозТехносервис-Мичуринск"	+7 (47545) 2-93-00	13
<b>11-ый ЕЖЕГОДНЫЙ КОНГРЕСС ПО ТРАНСПОРТИРОВКЕ, ПЕРЕРАБОТКЕ И ТОРГОВЛЕ НЕФТЬЮ, СУГ И НЕФТЕПРОДУКТАМИ</b>				14
Россия / Великобритания	Москва / Лондон	Vostock Capital UK	+7 (499) 505-1-505 (Москва), +44 207 394 30 90 (Лондон)	
<b>Материалы и оборудование для ВСП</b>				15
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "ПроектСнаб"	+7 (3435) 41-69-55, 41-25-69	15
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (495) 993-06-27, +7 (496) 585-42-27	15
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ЛСКЗЗ"	+7 (920) 900-96-95, +7 (920) 628-04-09	15
<b>5-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТНЫХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ МЕТАЛЛТРАНСЛОГИСТИК'2016</b>				16
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
<b>Справочная информация</b>				1-3, 17 - 48
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	МЕТAPROM.RU	+7 (3843) 71-63-41	23
<b>В ПРОИЗВОДСТВЕ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РОССИИ ВПЕРВЫЕ С 2012 ГОДА НАМЕТИЛСЯ РОСТ</b>				30
<b>ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТ АВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ГРУЗОВ. СОСТОЯНИЕ И РЕГУЛИРОВАНИЕ, ТЕКУЩИЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА, РЕМОНТА, ОБСЛУЖИВАНИЯ, СПРОСА, МЕРЫ ГОСПОДДЕРЖКИ, ЗАПРЕТ ПРОДЛЕНИЯ СРОКА СЛУЖБЫ ВАГОНОВ, ТЕНДЕНЦИИ ВАГОНОСТРОЕНИЯ</b>				18 - 23
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	RAILWAYMARKET.RU	+7 (3843) 71-63-41	23
<b>8-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОПРОДУКЦИИ И МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ МЕТАЛЛСТРОЙФОРУМ'2016</b>				24
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	МЕТAPROM.RU / BOARD-RAILWAY	+7 (3843) 71-63-41	25
<b>ОСОБЕННОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ И МЕЖТРАНСПОРТНОЙ КОНКУРЕНЦИИ НА РЫНКЕ ПЕРЕВОЗОК ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ГРУЗОВ</b>				25
<b>ОСОБЕННОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ</b>				26 - 32
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
<b>13-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА - TRANSUZBEKISTAN"</b>				33
Казахстан	Алматы	Выставка "Электроника-Транспорт"	+7 727 2583434	
<b>ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ: ОЦЕНКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД» В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2016 ГОДА</b>				34 - 36
<b>МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ СЕНТЯБРЬ 2016 ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ</b>				37 - 42
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
<b>ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ</b>				43 - 44
Россия	Москва	Андрей Гурьев		45 - 48
<b>СОДЕРЖАНИЕ / ПРАЙС-ЛИСТ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ</b>				45 - 48
Россия	Москва	Редакция Железнодорожного журнала "ДЕПО"	+7 (495) 765-73-16	
<b>ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2016</b>				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	+7 (495) 988-28-01	
<b>XI МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2013"</b>				4-я сторона обл.
Россия	Москва	Выставка "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-4412	

### РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

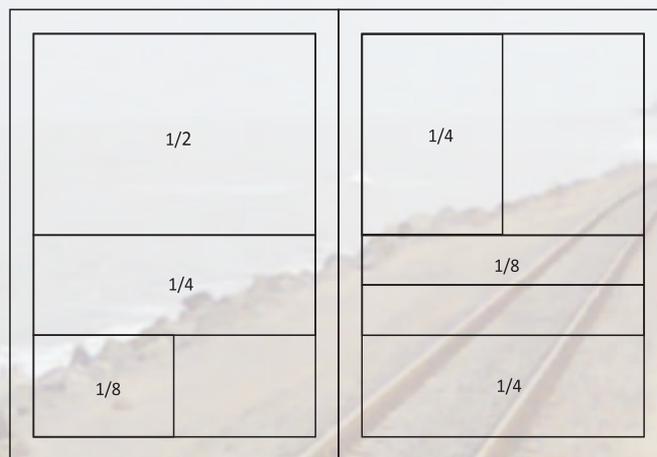
#### Образец заполнения строчной рекламы:

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

#### Размеры модулей в мм:

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

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



#### Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.

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

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

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

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

При единовременной предоплате 2-х публикаций	<b>СНИДНА 5%</b>  <b>СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ</b> подробнее на стр. 44
При единовременной предоплате 3-х публикаций	
При единовременной предоплате 5-и публикаций	
При единовременной предоплате 10-и публикаций	

**БАННЕРНАЯ РЕКЛАМА НА САЙТЕ**

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

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

**Электронные рассылки**

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

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

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

**1. Еженедельные рассылки**

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

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

**2. Персональные рассылки**

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

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

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

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

**Предусмотрены специальные условия и скидки при заказе рассылки на квартал, полугодие и год.****3 месяца - скидка 10%**

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

**6 месяцев - скидка 15%**

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

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

## СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ

### СКИДКИ И ПОДАРКИ КРУГЛЫЙ ГОД!

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

#### Мы предлагаем:

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

#### БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



**8-11**  
**ноября**

Москва, ВДНХ, павильон 75



22-я Международная  
промышленная выставка

# МЕТАЛЛ ЭКСПО'2016

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



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



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



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



Генеральный информационный партнер:  
специализированный журнал  
«Металлоснабжение и сбыт»

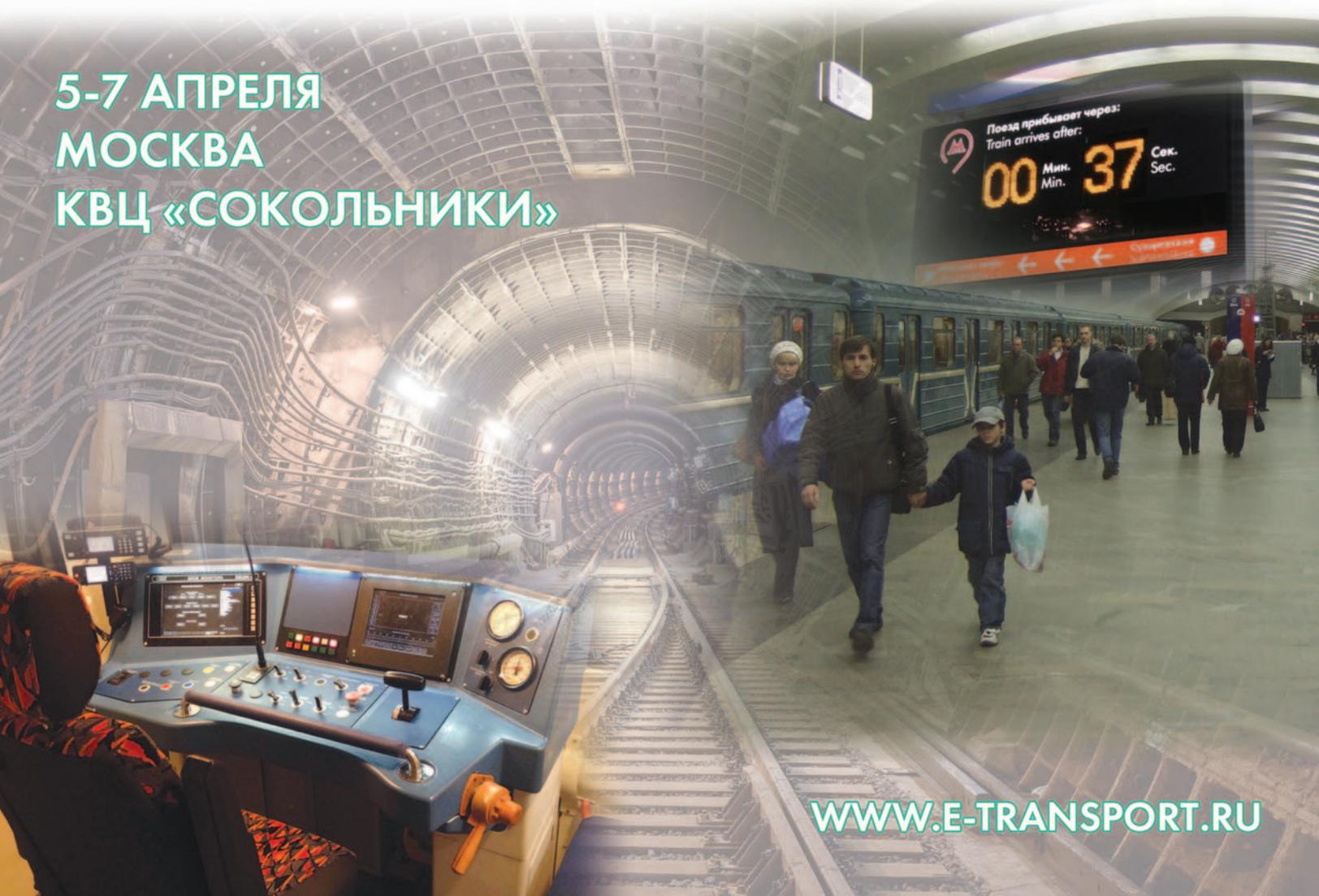
Оргкомитет выставки:  
тел./факс +7 (495) 734-99-66



# Электроника Транспорт 2017

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

5-7 АПРЕЛЯ  
МОСКВА  
КВЦ «СОКОЛЬНИКИ»



[WWW.E-TRANSPORT.RU](http://WWW.E-TRANSPORT.RU)