

ДЕПО

3 (118) 2021

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

depo-magazine.com

март

Производители железнодорожной продукции и услуг

стр. 2 - 7

Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 9 - 10

Материалы и оборудование для ВСП

стр. 12 - 13

Справочная информация

стр. 1, 14 - 40

С праздником
8 марта!

СОДЕРЖАНИЕ / НОМЕРА

- | | |
|--|--------------|
| стр. 1 | |
| - НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ИНВЕТОРОВ В ПОРТЫ МОГУТ ПРИВЕСТИ К ОТКАЗУ ОТ БОЛЕЕ ЧЕМ 370 МЛРД РУБ. ИНВЕСТИЦИЙ - ОЦЕНКА ИПЕМ | стр. 14 |
| - АНАЛИЗ ОБЪЕМОВ ИНВЕСТИЦИЙ В МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ | стр. 15 - 18 |
| - ИНДЕКСЫ ИПЕМ МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ДЕКАБРЬ 2020 | стр. 19 - 23 |
| - ИНДЕКСЫ ИПЕМ МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ЯНВАРЬ 2021 | стр. 24 - 28 |
| - СРАВНЕНИЕ МИРОВОЙ ДИНАМИКИ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА В 2020 ГОДУ; АНАЛИЗ ИПЕМ | стр. 29 |
| - РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ ИПЕМ В 2020 ГОДУ | стр. 30 |
| - ОБЪЕМ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК RAIL CARGO LOGISTICS - RUS В 2020 ГОДУ ВЫРОС НА 10% ДО 38 ТЫС. ДФЭ | стр. 31 |
| - ГК "ЛОКОТЕХ" ПЕРЕХОДИТ К ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ 4PL | стр. 32 - 33 |
| - ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ | стр. 33 - 37 |
| - РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ | стр. 38 - 39 |
| - ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ! | стр. 40 |

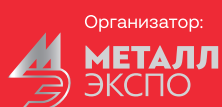


При поддержке:



9-12 НОЯБРЯ 2021

МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»



Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



27-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА



Оборудование и технологии
для металлургии
и металлообработки
МеталлургМаш'2021



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2021



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГМК
МеталлТрансЛогистик'2021

МЕТАЛЛ ЭКСПО 2021

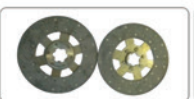
Оргкомитет выставки:
тел./факс +7 (495) 734-99-66

www.metal-expo.ru

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

СТРАНА / РЕГИОН	ГОРОД	НАИМЕНОВАНИЕ КОМПАНИИ	ТЕЛЕФОН	№ СТР.
27-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2019				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
СОДЕРЖАНИЕ				1
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ				2 - 7
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	2 - 3
Россия / Брянская область	р.п. Навля	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64	4
Россия / Ярославская область	Ярославль	ООО "Торговый дом "РТИ"	+7 (4852) 94-12-21, 98-21-21	5
Россия / Воронежская область	Воронеж	ООО "КСД"	+7 (473) 207-06-12, +7 (473) 207-06-10	5
Россия / Калужская область	Налуга	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900, 926-800, 926-700	6
Россия / Брянская область	Брянск	ООО "Брянскрезинотехника"	+7 (980) 315-40-77, +7 (980) 315-40-69	6
Россия	Москва	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	+7 800 777-17-35, +7 (495) 411-60-04	7
Россия / Свердловская область	г. Арамилы	ООО "МЕТАКОМ"	+7 (343) 38-22-789, +7-9222-922-140	7
Россия	Москва	ООО "ММП-Ирбис"	+7 (495) 927-10-16	7
6-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ 2020				8
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАПЧАСТИ, РЕМОНТ				9 - 10
Россия	Москва	ООО "СЦ Промжелдортранс"	+7 (495) 660-54-32	9
Россия / Ростовская область	Новочеркасск	ООО НПП "Электромаш"	+7 (8635) 22-53-50, +7 (8635) 22-53-51	9
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "РЕОН-ТЕХНО"	+7 (8352) 24-24-40/41/42/43/44/45	10
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭпТехПрод"	+7 (8352) 54-00-80, +7 (902) 663-44-03	10
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2020				11
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСР				12 - 13
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "ВСР52"	+7 (920) 941-16-06	12
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "ЛитСтройКом" (ООО "ЛСК")	+7 (930) 220-03-06	12
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99, +7 (812) 605-77-10	12
Россия / Московская область	Королев	Завод сварки и репрофилирования рельсов	+7 (968) 579-80-72	13
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛУРГИЯЛИТМАШ'2020				14
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ				1, 14 - 40
НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ИНВЕСТИТОРОВ В ПОРТЫ МОГУТ ПРИВЕСТИ К ОТКАЗУ ОТ БОЛЕЕ ЧЕМ 370 МЛРД РУБ. ИНВЕСТИЦИЙ - ОЦЕНКА ИПЕМ				14
АНАЛИЗ ОБЪЕМОВ ИНВЕСТИЦИЙ В МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ				15 - 18
ИНДЕКСЫ ИПЕМ МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ДЕКАБРЬ 2020				19 - 23
ИНДЕКСЫ ИПЕМ МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ЯНВАРЬ 2021				24 - 28
СРАВНЕНИЕ МИРОВОЙ ДИНАМИКИ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА В 2020 ГОДУ: АНАЛИЗ ИПЕМ				29
РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ ИПЕМ В 2020 ГОДУ				30
Россия	Москва	АНО "Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)"	+7 (495) 690-14-26	
ОБЪЕМ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК RAIL CARGO LOGISTICS - RUS В 2020 ГОДУ ВЫРОС НА 10% ДО 38 ТЫС ДФЭ				31
Россия	Москва	Рейл Карго Групп	+7 (499) 682-6273	
ГК "ЛОКОТЕХ" ПЕРЕХОДИТ К ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ 4PL				32
Россия	Москва	ООО "ЛокоТех"	+7 (499) 638-22-98	
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ				33 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ				38 - 39
ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!				40
14-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2021"				3-я сторона обл.
Россия	Москва	Дирекция выставки "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-44-12	
25-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ И ТЕХНОЛОГИЙ TRANSRUSSIA/TRANSLLOGISTICA				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ITE Москва	+7 (499) 750-08-28, +7 (499) 750-08-30	

ГК МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"



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

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

Железнодорожные запчасти

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

ГРУППА КОМПАНИЙ "МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"

ОТДЕЛ СБЫТА

ТЕЛ.: +7 (341) 257-09-80, ДОБ. 103

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

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

Вкладыши МОР	
Вкладыш МОР 8ТХ.263.178/179, комплект	23000-00 руб.
Вкладыш МОР БИЛТ.304.139.014/014-01, комплект	23000-00 руб.
Клапаны для дизелей Д49, Д50, ЧМЭ-3, 6ЧН	
Клапан впускной Д50.09.009, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	2000-00 руб.
Клапан выпускной Д50.09.010, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	2100-00 руб.
Клапан впускной/выпускной Д27.16.006, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	2090-00 руб.
Клапан впускной Д246.01.00СБ (Д49.78.05, 5Д49.78.2СПЧ), сталь 45Х14Н14В2М ГОСТ 5632-72, шт	2860-00 руб.
Клапан выпускной Д243.16.01.00СБ (11Д40.84.1СПЧ-4), сталь 45Х14Н14В2М ГОСТ 5632-72, шт	3080-00 руб.
Клапан впускной 0210.05.060, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	1210-00 руб.
Клапан выпускной 0210.05.070, сталь 40Х10С2М ГОСТ 5632-72, шт	1210-00 руб.
Башмаки тормозные горочные	
Башман тормозной горочный 8739.00Сб, шт	800-00 руб.
Колодка опорная башмака, шт	480-00 руб.
Полоз башмака, шт	550-00 руб.
Диски фрикционные	
Диск фрикционный ТЭМ2.85.10.046, шт	1000-00 руб.
Головки кардана и комплектующие	
Головка кардана АЗ6-С2 на заклепках, в сборе, шт	1150-00 руб.
Головка кардана АЗ6-С2 сварная, в сборе, шт	1050-00 руб.
Втулка металлическая 540-2208120, шт	70-00 руб.
Втулка резиновая 540-2208115-01, шт	80-00 руб.
Диски муфты	
Диск муфты ТЭМ2.85.60.162, шт	36-00 руб.
Диск муфты ТЭМ1.40.20.116, шт	50-00 руб.
Диск муфты ТЭ3.52.055, шт	55-00 руб.
Помпы и комплектующие	
Помпа топливоподкачивающая 2Д100.32.010СБ, в сборе, шт	7050-00 руб.
Стартеры и комплектующие	
Стартер ПС-У2 в сборе, шт	75000-00 руб.
Блок магнита стартера ПС-У2, шт	звоните
Блок магнита стартера ПС-У2.2, шт	звоните
Блок магнита стартера ПС-У2.3, шт	звоните
Блок магнита стартера ПС-У2.4, шт	звоните
Корпус стартера ПС-У2.3, шт	звоните
Якорь стартера ПС-У2.2, шт	33000-00 руб.
Коллекторный узел стартера ПС-У2.2, шт	звоните
Зацепное устройство стартера ПС-У2.2, шт	звоните
Щеткодержатель стартера ПС-У2.2, шт	звоните
Наличники	
Наличник ТЭ3.17.091-1 (ТГМ3.35.60.117, ТГМ1.35.05.124), 400*130*6 мм, шт	360-00 руб.
Наличник ТЭ3.17.13.16 (ТГМ3.36.60.175), 230*50*6 мм, шт	127-00 руб.
Наличник ТЭ.30.35.40.126 (ТГМ4.35.40.138), 320*130*6 мм, шт	330-00 руб.
Наличник ТЭ.30.35.40.127 (ТГМ4.35.40.139), 200*50*6 мм, шт	147-00 руб.
Наличник ТЭ.30.35.40.128 (ТГМ4.35.40.141), 200*50*6 мм, шт	147-00 руб.
Уточнить наличие, цены и варианты оплаты: +7 (341) 257-09-80 доб. 103 sales@arsenal-zavod.ru — почта для заявок	

ООО МЕТАЛЛСНАБСЕРВИС

КОМПЛЕКСНАЯ ПОСТАВКА ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ К ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ

**ПРЕДЛАГАЕМ РАССМОТРЕТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОСТАВКИ
ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА:**



- ▶ Клин Ханина М1698.00.003 ТУ 3183-234-01124323-2007 (условный номер 2125 для клеймения продукции);
- ▶ Колодка тормозная чугунная тип «М»
- ▶ Колодка тормозная чугунная без скобы для вагонов тип «С»
- ▶ Колодка тормозная чугунная с металлическим каркасом тип «Ф»

ООО ПЕРЕХВАТЧИК

**Комплексная разработка противотаранных
устройств и систем защиты периметра.
Экстренная блокировка нерегулируемых
жд переездов и подходов (подъездов) к
критической инфраструктуре.**

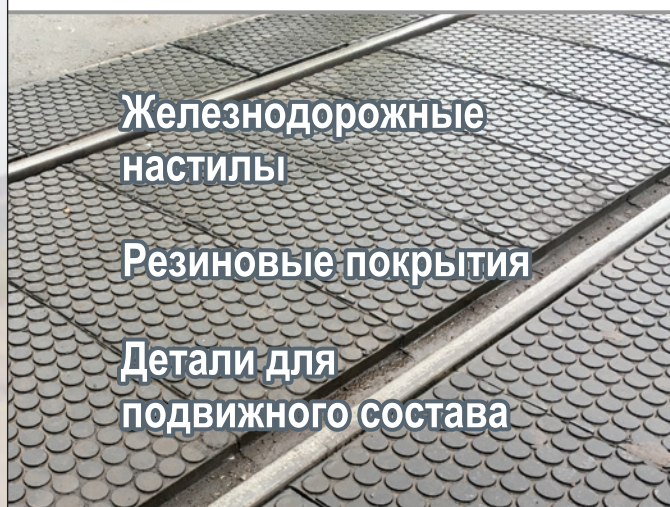


242130, Брянская область, Навлинский район, р.п. Навля, ул. Комсомольская, дом №7
 +7 (4832) 3000-97, 363-556, 363-557, +7-919-199-60-49 и 8(4832) 36-35-59, mss032@yandex.ru, rf.barrier@yandex.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена	Компания	Телефон
Клин Ханина М1698.00.003 ТУ 3183-234-01124323-2007 (условный номер 2125 для клеймения продукции);	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Колодка тормозная чугунная тип "М"	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Колодка тормозная чугунная без скобы для вагонов тип "С"	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Колодка тормозная чугунная с металлическим каркасом тип "Ф"	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Коллектор выхлопной 2Д50.18-1 (1-ПД4.18-1сб)	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Коллектор надувочный 2Д50.19сб (1- ПД4.19-2)	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Кожух редуктора ТЭМ17.35.27.000	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Кожух редуктора ЗТЭ25НМ 35.27.000	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Подвеска электродвигателя ТЭМ1.35.10.015	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Вентилятор охлаждения ТЭД задний ТЭМ18.10.60.000	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Вентилятор охлаждения ТЭД передний ТЭМ18.10.61.000	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Привод двухмашинного агрегата ТЭМ2.85.60.017	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Привод возбуждителя (без возбуждителя опоры) ТЭМ18ДМ.85.60.011	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Опора промежуточная (без шкива) ТЭМ18Д.85.50.013	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Топливоподкачивающий агрегат ТЭМ2.20.55.000СБ.	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64
Комплект коллекторов ТЭМ2	шт	по запросу	ООО "Металлснабсервис"	+7 (4832) 30-00-97, 30-00-64



www.tdrti.ru
rti76@mail.ru
+7 (4852) 94-12-21



Железнодорожные
настилы

Резиновые покрытия

Детали для
подвижного состава

Доставка РФ и СНГ



ООО «КСД» г. Воронеж
http://oao-ksd.ru,
e-mail: ksd-vrn@yandex.ru
тел. +7(473) 207-06-10
+7(473) 207-06-12

ПРОИЗВОДСТВО Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ

РАЗРАБОТАНА И ВНЕДРЕНА СОБСТВЕННАЯ
РАЗРАБОТКА - УНИФИЦИРОВАННЫЙ
СБОРНЫЙ ЖБ НАСТИЛ
С РЕЗИНОВЫМИ УПЛОТНИТЕЛЯМИ

ПАТЕНТ НА ИЗОБРЕТЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ
СЛУЖБЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ
СОБСТВЕННОСТИ РФ №2676772



Наименование	Компания	Телефон
Резинокордовый настил для ж/д переезда, тип скрепления АРС-4, ЖБР-65	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Резинокордовый настил для ж/д переезда, тип скрепления КБ 65, ДО	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Резинобетонный настил для ж/д переезда, тип скрепления АРС-4, ЖБР-65	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Резинобетонный настил для ж/д переезда, тип скрепления КБ 65, ДО	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Настил для пешеходных переходов резинокордовый	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Настил для пешеходных переходов резинобетонный	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Балка прижимная железобетонная БПР-3	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Балка прижимная железобетонная БПР-4	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Устройство запорное переездное УЗП, ширина 4,6 м	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Устройство запорное переездное УЗП, ширина 5,6 м	ТД РТИ tdrti.ru	+7(4852) 94-12-21
Подкладка КБ-50	ООО "Стройпуть"	+7 (495) 739-82-16

Наименование	Ед. изм.	Цена руб.	Компания	Телефон
Ж/д переезд 6метров через 1 путь	комплект	259000 руб. с НДС	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12
С-1	шт.	605 руб. с НДС	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12
Р-1	шт.	660руб с НДС	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12
С-2	шт.	1760 руб. с НДС	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12
С-3	шт.	1650 руб. с НДС	ООО „КСД„	+7(473)207-06-12



РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН

Снабжение предприятий запасными частями к путевой и маневровой технике

248002, г. Калуга, ул. Болдина, здание 61, офис 110, +7 (4842) 926-700, 926-800, 926-900
E-mail: klt40@list.ru, kalugatek@gmail.com, http://snabrzd.ru/



- ➔ Запасные части к гидropередачам
- ➔ Запасные части к МПТ, АДМ, ДГНу
- ➔ Запасные части к Duomatic и Unimat
- ➔ Печатные платы и кросс-платы
- ➔ Валы карданные железнодорожной техники
- ➔ Железнодорожные краны
- ➔ Выпрочно-подбивочно-рихтовочные машины

ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН» СОЗДАНО С ЦЕЛЮ - БЫТЬ СВЯЗУЮЩИМ ЗВЕНОМ ЕДИНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ, ОБЕСПЕЧИВАЯ СТАБИЛЬНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ, СВОЕВРЕМЕННО ОСУЩЕСТВЛЯЯ ПОСТАВКУ ВАЖНЫХ ГРУЗОВ В САМЫЕ ОТДАЛЕННЫЕ УГОЛКИ СТРАНЫ. ЗА ВРЕМЯ РАБОТЫ НАША КОМПАНИЯ НАКОПИЛА БОЛЬШОЙ ОПЫТ В СНАБЖЕНИИ ПРЕДПРИЯТИЙ ШИРОКИМ СПЕКТРОМ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ К ПУТЕВОЙ И МАНЕВРОВОЙ ТЕХНИКЕ. В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ У НАС ЗАКЛЮЧЕНЫ ДИЛЕРСКИЕ ДОГОВОРА С ПРЕДПРИЯТИЯМИ РОССИИ И СТРАН СНГ.

Наименование	Цена за 1 ед б/НДС руб	Наименование	Цена за 1 ед б/НДС руб
Диск с металлокерамикой 50-330А-82	1 250	Капитальный ремонт УГП 230(300) ,ГП 300	220 000
Диск ведущий 50-330А-83А	950	Капитальный ремонт УГП 1200/750/ПР,М	320 000
Насос питательный 53-359-00	52 000	Гидropередача УГП 230(300)	1 250 000
Клапан плавного трогания 46.30.00.000	36 800	Рессоры вло 55.30.19/20 (комплект)	6 500
Золотниковая коробка 50-345-00	49 000	Гидropередача УГП 1200/750/ПР/М	2 650 000
Клапанная коробка 53-358-00	36 000	Главный вал 55-303-00-1(2) , 14.03.00.000	1 700 000
Блок управления УГП 55-351И-00-КТ (14.50.01.000-КТ)	43 000	Муфта предохранительная 53-215-00 (ДГНУ 5.00.24.200)	22 000
Пульт управления УК 25/9-18 97.80.02.100	55 000	Лебедка для перетяжки пакетов 86.70.02.000 сб	430 000
Вал фрикционный 53-330-200	235 000	Насос откачивающий 14.25.00.000(64.20.05.000)	42 000
Рессоры на УК25/9-18 86.11.51.200 (16 листов)	52 000	Насос питательный 55-310-00	55 000



БРЯНСКРЕЗИНОТЕХНИКА

**Производственное предприятие завод РТИ
ООО «Брянскрезинотехника»**

- Пластины для изготовления баллонов ограждения междвагонных переходных площадок (суфле междувагонное), в том числе формовое (монолитное);
- Прокладка буксовая 35061-Н;
- Кольцо буксовое 35063-Н;
- Кольцо уплотнительное 40811-Н;
- Кольцо уплотнительное 40812-Н;
- Покрытие напольное резиновое "Пазл" 430x430x20 мм, 430x430x5 мм;
- Коврик антивибрационный резиновый универсальный.
тел.8-980-315-40-69 - менеджер Екатерина
- Подрельсовые резиновые прокладки (ЦП-143, ЦП-362, ОП-366 и другие);
- Техпластины формавая, рулонная;
- Техпластина ТМКЩ 1300x1090x20, 2005x1305x20
тел.8-980-315-40-77 - менеджер Виктория

Полная информация на сайте www.brt-rti.ru
Заявки на продукцию можно отправить на электронную на почту brt-rti@mail.ru



8-800-777-17-35, e-eng.ru

Завод-изготовитель железнодорожного оборудования и инструмента:
 - Оборудование для текущего ремонта вагонов в условиях Депо, ПТО, КПА;
 - Оборудование для Вагонсборочных цехов;
 - Оборудование для Колесно-роликовых и тележечных цехов;
 - Кантователи и подъемно-поворотные устройства и пр.



ЗАО «Энерпром-Инженерные решения», г. Москва, ул. Костякова, д.12, стр.2, or-rzd@mail.ru



Штампованные изделия из металла

Компания "МЕТАКОМ" специализируется на производстве штампованных изделий из металла. Наше предприятие работает на рынке металлообработки с 2001 года.

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

624002, Свердловская область, г. Арамиль, ул. Клубная, д.13а, оф.1
 Тел: +7 (343) 38-22-789, +7-9222-922-140
 E-mail: ooo-metakom.ru@yandex.ru, www.ooo-metakom.ru

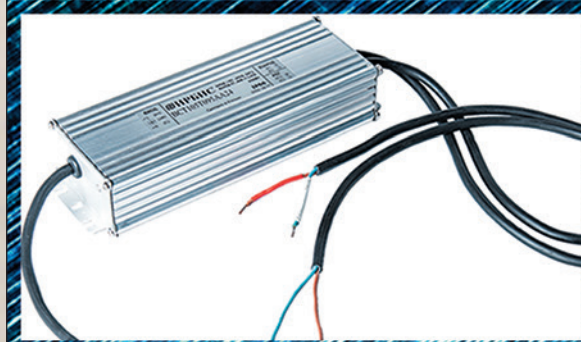
Наименование	Цена (руб.)	Компания	Телефон
Комплекты для снятия поглощающих аппаратов КСПА-45, КСПА-66	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Установка правки люков полувагонов с пневмогидроприводом УПЛП2	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Установка для закрытия люков полувагонов УГЗЛ-2, 4-60	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Установка для смены поглощающего аппарата с гайковертом УСПА-1	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35
Прессы автоматизированные запрессовки и распрессовки колесных пар с усилием 150, 200, 400, 630 тс, серия ПГКП	по запросу	ЗАО "Энерпром-Инженерные решения"	8-800-777-17-35

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб)	Компания	Телефон
Клемма ПК с сертификатом	тонн	125 000,0	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789,
Торцевой закрепитель для деревянных шпал ЗЦ-1 ЦПЗ1ТУ	шт	9,2	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140
Скоба шпальная S-образная	шт	11,5	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789,
Шайба-скоба плоская ЦП-138 элемент рельсовых скреплений под болт закладной М22*17	шт	8,6	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140
Втулка изолирующая ЦП-142	шт	6,5	ООО "МЕТАКОМ"	+7 343 38-22-789,
Скоба прижимная для скрепления ЖБР 65, ТУ ЦП 369 ТУ-3	шт	19,5	ООО "МЕТАКОМ"	+7 9222-922-140



ММП-ИРБИС

ИСТОЧНИКИ ПИТАНИЯ ДЛЯ СВЕТОДИОДНЫХ СВЕТИЛЬНИКОВ от ООО «ММП-Ирбис»



Серия ВСТ

Для питания светодиодной нагрузки мощностью 100 Вт стабилизированным током. Используются в светильниках, предназначенных для работы в сетях со сложной электромагнитной обстановкой: РЖД, протяженные магистрали уличного освещения, производственные объекты.

109202, г. Москва, а/я 55, тел: +7 (495) 927-10-16, e-mail: main@mmp-irbis.ru, http://www.mmp-irbis.ru/

ВНИМАНИЕ!

С января 2021 года рекламодатели получают дополнительное продвижение в социальных сетях:



**08-10
июня 2021**

Москва
ЦВК «Экспоцентр»
Павильон 8



При поддержке:

АРСС

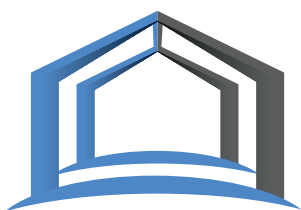
Ассоциация развития
стального строительства



Российский союз
поставщиков
металлопродукции

6-я Международная
специализированная выставка

Металло Конструкции 2021



12+

Место проведения:



Генеральный
информационный партнер:



Организатор:



www.mc-expo.ru

+7 (495) 734-99-66



Соответствовать.српге.ру
СЦ Промжелдортранс

ООО «СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС». 109387, Москва, ул. Летняя, 7/1
8 (495) 660-54-33, www.scpgt.ru; sale@scpgt.ru

Экспертами ООО СЦ Промжелдортранс на протяжении 10 лет проверено более 200 предприятий и выдано более 700 сертификатов соответствия. ООО СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС провело процедуру продления срока службы 60% локомотивов в России. Наши эксперты могут оказать квалифицированную помощь в решении следующих вопросов:

1. Сертификации – производств по техническому обслуживанию и текущему ремонту подвижного состава и железнодорожных путей;
2. Дефектоскопия - ж/д путей и стрелочных переводов;
3. Услуга доступа к сайту с актуальной технической документацией (приказы органов власти в сфере железнодорожного транспорта, нормативные документы по обслуживанию и ремонту подвижного состава и объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта);
4. Выбор квалифицированной подрядной организации по техническому обслуживанию и ремонту ТПС;
5. Проведение качественного аудита подрядной организации по техническому обслуживанию и ремонту ТПС;
6. Консультация в составление договора на техническое обслуживание ремонт ТПС;
7. Участие в контроле проведения ремонта и приемосдаточных испытаниях после окончания ремонта.
8. Сопровождение и консультирование при проведении проверок Ространснадзора.

Более подробную информацию Вы можете получить на нашем сайте www.scpgt.ru или позвоните нашим менеджерам 8 (495) 660-54-33 доб.5080 или 5182

Наименование	Компания	Телефон
Сертификации производств по техническому обслуживанию и текущему ремонту подвижного состава и железнодорожных путей	ООО «СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС»	8 (495) 660-54-33
Дефектоскопия - ж/д путей и стрелочных переводов	ООО «СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС»	8 (495) 660-54-33
Услуга доступа к сайту с актуальной технической документацией	ООО «СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС»	8 (495) 660-54-33
Выбор квалифицированной подрядной организации по техническому обслуживанию и ремонту ТПС	ООО «СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС»	8 (495) 660-54-33
Проведение качественного аудита подрядной организации по техническому обслуживанию и ремонту ТПС	ООО «СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС»	8 (495) 660-54-33
Консультация в составление договора на техническое обслуживание ремонт ТПС	ООО «СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС»	8 (495) 660-54-33
Участие в контроле проведения ремонта и приемосдаточных испытаниях после окончания ремонта	ООО «СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС»	8 (495) 660-54-33
Сопровождение и консультирование при проведении проверок Ространснадзора	ООО «СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС»	8 (495) 660-54-33



НПП ЭЛЕКТРОМАШ, 346441 Ростовская обл., г. Новочеркасск, ул. Полевая, 7
+7 (8635) 22-53-50, 22-53-51, sales@electromash.com | http://electromash.com/

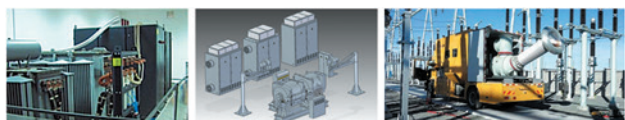
ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ РЕМОНТА И ИСПЫТАНИЯ ТЯГОВЫХ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ, ГЕНЕРАТОРОВ, ТЯГОВЫХ ТРАНСФОРМАТОРОВ

Предприятие изготавливает оборудование для ремонта, испытания и проверки тяговых электродвигателей ТЭД, тяговых генераторов, вспомогательных машин, тяговых трансформаторов, выключателей быстродействующих БВП и других электрических аппаратов подвижного состава железнодорожного транспорта и метрополитена.

Мы изготовили и поставили электроремонтное и испытательное оборудование для электродепо "Братеево", "Митино" и ряда других электродепо "Московского метрополитена", для подразделений "Желдормаш", Новочеркасского электровозостроительного завода НЭВЗ, "ТМХ-Сервис", ЛОКОТЕХ.

Наше предприятие приняло участие в разработке испытательного диагностического каткового стенда (ИДКС) для электродепо "Братеево" и "Митино".

Мы принимали участие в проектировании электроремонтных цехов депо "Александровское", депо г. Воронеж, г. Курск и др. для ОАО РЖД, изготовили и поставили электроремонтное оборудование и испытательные стенды.



Наименование	Ед. изм.	Цена руб.	Компания	Телефон
Стенд для испытания тяговых электродвигателей ТЭД	шт	по запросу	ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ"	+7 (8635) 22-53-50 +7 (8635) 22-53-51 www.electromash.com sales@electromash.com
Стенд для испытания тяговых трансформаторов	шт	по запросу	ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ"	
Стенд для испытания тяговых генераторов, вспомогательных машин и агрегатов	шт	по запросу	ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ"	
Стенд проверки генераторов Г-732, контакторов ТНС-601, кронштейнов щеткодержателей, реостат-установок	шт	по запросу	ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ"	
Стенд для испытания и регулировки быстродействующих выключателей БВП-5 ТЯГОВОГО АГРЕГАТА ПЭ-2У	шт	по запросу	ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ"	
Станок для балансировки роторов	шт	по запросу	ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ"	
Станок намоточный	шт	по запросу	ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ"	
Установка пропиточная вакуумнонагнетательная, Установка сушильная автоматическая	шт	по запросу	ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ"	
Подстанции столбовые КТПОЛ, СТП для электроснабжения аппаратуры ЖАТ	шт	по запросу	ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ"	
Посты секционирования и ячейки тяговых подстанции постоянного тока	шт	по запросу	ООО НПП "ЭЛЕКТРОМАШ"	



РЕОН ТЕХНО



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

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

- Контактные узлы серий: КМ, КПВ, КПД, КВ, VMK, КМИ, КТИ, КПЕ, ES, VMN, CJ, KID, МК, К-1146/1619/753, Т93, Т509, ППК-8063, 5ТН, 5ТХ, 5ТР, 8ТН, 8ТХ, 8ТР, 3Б, БИЛТ, ККТ, КС, ПГК, РЭВ, и др.



- Катушки серий: РЭВ, МИС, МО, КТ, КТП, КТПВ, МК, ПМА, ПАЕ и др.



- Гибкие соединения серий: КПШ, КТПВ, КПВ, КТ, КВД, 5ТХ, КМ и др.



Возможно изготовление запчастей по Вашим чертежам!

**ЧТОБЫ ИНФОРМАЦИЯ
О ВАШЕЙ КОМПАНИИ
ИЛИ ПРОДУКЦИИ
БЫЛА ОПУБЛИКОВАНА
В НАШЕМ ЖУРНАЛЕ,
вам нужно просто позвонить
по телефону:
+7 (495) 765-73-16
или отправить запрос:
post@depo-magazine.ru,
depo-magazine@yandex.ru
Разместившим рекламу
в журнале –
бесплатная
интернет-поддержка!**

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



ЭлТехПрод

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

Запасные части электрических аппаратов



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

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

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



08-10 ИЮНЯ
МОСКВА
РОССИЯ **2021**

Место проведения:

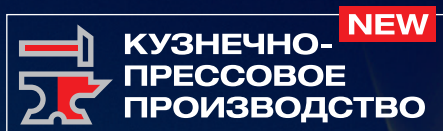


ЛИТМАШ

Международная выставка литейных технологий, материалов и продукции

МЕТАЛЛУРГИЯ

Международная выставка металлургических технологий, процессов и металлопродукции



Специальная экспозиция



**ТРУБЫ
РОССИЯ
2021**

12+

N1
в мире



При поддержке
The Bright World of Metals

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

Металл-Экспо
Тел.: +7 (495) 734-99-66

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





ООО ВСП52 осуществляет комплексные поставки МВСР, а также вагонных запчастей.

Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33, Р38, Р43, Р50, РП50, Р65, РП65, Т62, КР70, КР80, КР100, КР120, КР140
Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18,
Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18
Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)
Гайки М27, М24, М22 Шайбы М27, М25, 24, М22 Шайба М25(двухвитковая)
Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР) Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14 АППАТЭК, Пластрон
Противоугол П65, П50 Клемма ПК, КС Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140
Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)

Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башмаки
Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика

Продукцию поставляем новую, резервную, восстановленную, лежалую, бу.

Комплект ЖБР, АРС и комплектующие к ним Комплекты бруса на дерево и ж/б Шпала деревянная и ж/б
Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП362, ЦП74
Колесные пары НОНК, СОНК, колеса 957х175, 957х190, 1058х202, 1050х172, 710х145
Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты.
Бандажи 1060х143х98, 890х143х83, 890х134х83, 790х143х83, 790х134х83
Колодки локомотивные, гребневые Колодки композиционные



ООО ЛитСтройКом (ООО ЛСК)

+7 (930) 220-03-06, 8 800-350-15-04, info@lisk52.ru,
ooolisk52@mail.ru, www.lisk52.ru, http://ooolisk.ru, http://railstorg.ru

Комплектуем из наличия и под заказ любые материалы всп: **новые, бу, резервные, восстановленные.**

Рассмотрим все ваши предложения. Всегда в наличии более 5400тн всп на складе. Делаем комплексные поставки из наличия и под заказ, подберем материалы под ваш бюджет. высылайте заявки - оперативно сделаем расчет.

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



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



ООО "ЛСК-НН"

603155, г. Нижний Новгород, ул. Максима Горького, д. 262, пом. 73, оф. 7Б
Тел: +7 (495) 431-08-99, +7 (812) 605-77-10, e-mail: vsp@lsknn.ru
<https://www.lsk33.pf/> <http://lsknn.ru/>

ООО "ЛСК-НН" - Комплексное снабжение подвижного состава, вагонных запчастей и материалами ВСП. Всегда в наличии более 25 тыс тн материалов.



**ОДИН РАЗ УВИДЕВ
РАЗМЕР НАШЕГО
СКЛАДА, КЛИЕНТЫ
НАЧИНАЮТ
РАБОТАТЬ ПЛОТНЕЕ**

Наименование	Компания	Телефон
Рельсы Р11, Р18, Р24, Р33, Р38, Р43, Р50, РП50, Р65, РП65, Т62, КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	ООО "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
Накладки 1Р65, 2Р65, 1Р50, Р24, Р18, Р43, Р33, Р24, Р18	ООО "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
Подкладки Д65, СД65, СК65, КД65, КБ65, ДН6-65, КБ50, СК50, СД50, КД50, Д50, Д43, Р33, Д24, Д18	ООО "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
Болты М27х160, М24х150 М22х175, М22х75, М22х135, М22х115, М18х88, М16х62 (в боре, с гайкой)	ООО "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
Гайки М27, М24, М22, Шайбы М27, М25, 24, М22, Шайба М25(двухвитковая)	ООО "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
Шурупы М24х170, М24х150, М24х195(ЦП54 ЖБР)	ООО "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
Костыли 230х16, 165х16х16, 130х14	ООО "ЛитСтройКом"	8 (800) 350-15-04
АППАТЭК, Пластрон, Противоугол П65, П50, Клемма ПК, КС, КДП, Фосло	ООО "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Комплекты крепежа к крановым рельсам КР70, КР80, КР100, КР120, КР140	ООО "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Стрелочный перевод Р18, Р24, Р33, Р43, Р50, Р65(на дерево и бетон)	ООО "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Рубки, остряки, рем комплекты, крестовины, переводные механизмы, тяги, башмаки	ООО "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Осуществляем резку и сверление рельс по размерам заказчика	ООО "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Комплект ЖБР, АРС, Фосло, Пандрол и любые комплектующие к ним	ООО "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Колесные пары НОНК, СОНК, Оси чистовые	ООО "ВСП52"	+7 (831) 215-01-56
Рамы боковые, балки надрессорные, автосцепки, тяговые хомуты, бунсовые подшипники, триангели, поглощающие аппараты, Клип Ханина	ООО "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99
Колодки гребневые тип М, Колодки композиционные	ООО "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99
Комплекты бруса на дерево и ж/б	ООО "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99
Шпала деревянная и ж/б	ООО "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99
Прокладки резиновые ЦП328, ЦП318, СП487, ОП366 ЦП143, ЦП356, ЦП204 (ЖБР), ЦП361, ЦП362, ЦП363, ЦП74 (аналог ЦП143), ЦП204 Арс, ЦП638	ООО "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99
Втулка ЦП142, Шайба сноба ЦП138	ООО "ЛСК-НН"	+7 (495) 431-08-99

ПРОДАЕТСЯ ОБОРУДОВАНИЕ РЕЛЬСОСВАРОЧНОГО ПОЕЗДА



Наше предприятие является владельцем технологических линий для сварки и повторного профилирования рельсов (из рельсов длиной 18, 25 м), которые могут быть модифицированы для любой длины рельса.
Существующий дизайн линий позволяет раздельную установку линий сварки рельсовых плетей и повторного профилирования.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПЕРЕПРОФИЛИРОВАНИЯ РЕЛЬСОВ:

- Гидравлический пресс 4000 кН для направляющих в 2х направлениях;
- Модуль повторного профилирования RFS6992M для обновления головки рельса. Из-за повторного профилирования срок службы железнодорожных рельсов увеличивается в 4 раза, при снижении стоимости обслуживания на 20%;
- Конвейерная и шлепперная система.

Орлов Игорь Иванович. Телефон: +7 968 579 80 72. Электронная Почта: tepp.ru@gmail.com



RAILWAYMARKET.RU -

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РЫНОК РОССИИ - СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
ТОРГОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА

**Бесплатная регистрация
в железнодорожном каталоге!**

+7 (495) 765-73-16

depo-magazine.com/reg/



НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ В ПОРТЫ МОГУТ ПРИВЕСТИ К ОТКАЗУ ОТ БОЛЕЕ ЧЕМ 370 МЛРД РУБ. ИНВЕСТИЦИЙ – ОЦЕНКА ИПЕМ

Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) считает, что принятие текущей редакции предложенного Правительством РФ законопроекта в части реализации проектов развития портовой инфраструктуры, несет долгосрочные риски для инвестиционного климата и роста экономики страны. По оценкам Института, инвесторы могут отказаться от 54% планируемых вложений в развитие портовых мощностей, что приведет к комплексному негативному эффекту. С точки зрения ИПЕМ, часть предложенных в законопроекте требований должна быть скорректирована.

В декабре 2020 года в Государственную Думу РФ был внесен проект изменений в ФЗ «О морских портах в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». На данный момент проект нормативного акта принят в первом чтении, однако предусмотрена возможность предоставления поправок до 25 февраля этого года. ИПЕМ провел анализ влияния текущей редакции законопроекта на долгосрочные планы развития портовых мощностей в России.

По мнению Института, четыре из семи основных предложенных в законопроекте новых требований являются целесообразными и повысят эффективность инвестиций в инфраструктуру. Таковыми ИПЕМ считает требования по осуществлению инвестиций в согласованных объемах и сроках, проектированию и созданию инфраструктуры, вводу объектов в эксплуатацию в установленные сроки и эксплуатации объектов в согласованных целях и порядке.

В то же время два требования ИПЕМ считает слишком жесткими и требующими корректировки. Так, выполнение обязательства по обеспечению перевалки грузов на уровне не ниже заявленного практически невозможно ввиду зависимости от конъюнктуры на товарных рынках. В свою очередь, требование по предоставлению финансового обеспечения на сумму, соразмерную инвестициям государства, ОАО «РЖД» и Росавтодора в развитие подъездной инфраструктуры к портам, приведет к дополнительным капитальным расходам и существенно снизит экономическую привлекательность ряда проектов, а некоторые из них сделает невыгодным для инвесторов.

Также, по мнению ИПЕМ, требование по ответственности за неисполнение обязательств должно быть скорректировано, а именно предполагать ответственность для обеих сторон – инвестирующей в порты и обеспечивающей подъездную транспортную инфраструктуру.

Законопроект не целесообразно применять к уже реализуемым проектам, экономика которых сформирована без учета дополнительной финансовой нагрузки. Новые проекты, реализуемые без финансового участия государства также не должны попадать под действие законопроекта.

В случае отсутствия предлагаемых корректировок законопроекта ИПЕМ ожидает, что инвесторы могут отказаться от ряда проектов и сократить инвестиции в порты на горизонте до 2030 года на 376 млрд руб. (-54% к запланированному на текущий момент объему). Наибольший удар Институт ожидает по проектам в Балтийском (-234 млрд

руб. инвестиций и -97 млн т перевалочных мощностей), Азово-Черноморском (-57 млрд руб., -65 млн т) и Арктическом бассейнах (-46 млрд руб., -31 млн т). В зоне риска находятся 26 проектов, включая универсальный терминал «Усть-Луга» (инвестор – ГК «Новотранс»), порт «Вера» («Ростех» и «Востокуголь»), порт «Лавна» (ГТЛК), порт «Индиго» («Аеон»), «Приморский УПК» (И. Трабер), терминал по перевалке удобрений в Усть-Луге («Ультрамар»).

В целом планы по развитию перевалочных мощностей могут сократиться на 247,5 млн т (-59% от запланированных на текущий момент). Другие негативные эффекты – переход грузовой базы и переток инвестиций в морские порты сопредельных и на текущий момент не настроенных на сотрудничество государств (Латвия, Литва, Эстония, Украина и др.), сокращение ожидаемых налоговых поступлений и рабочих мест, ограничение возможностей реализации новых инфраструктурных проектов, несущих значительный мультипликативный эффект для экономики.

«Развитие морских портов – вопрос обеспечения как роста российской экономики за счет реализации экспортного и транзитного потенциала, так и экономической безопасности страны за счет независимости от условий работы портов других государств. В последние годы морские порты России получили существенное развитие: в такие проекты было инвестировано более 640 млрд руб., что обеспечило рост портовых мощностей на 576 млн тонн (+96% к 2008 году) и объема перевалки на 366 млн тонн (+81%), – указал заместитель генерального директора ИПЕМ Владимир Савчук. – Уже ликвидирована критическая нехватка портовых мощностей, возникшая в 90-е годы прошлого века, однако экспортный потенциал российской промышленной продукции еще далеко не исчерпан, что также отражают официальные прогнозы и стратегические документы государства. В интересах страны как обеспечить долгосрочное сохранение инвестиций в порты, так и эффективность расходования бюджетных средств и инвестпрограмм инфраструктурных компаний на подъездную инфраструктуру».

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

125009, г. Москва, ул. Тверская, д. 22/2, корп. 1

(БЦ «Чайка Плаза»)

Тел.: +7 (495) 690-14-26

Факс: +7 (495) 697-61-11

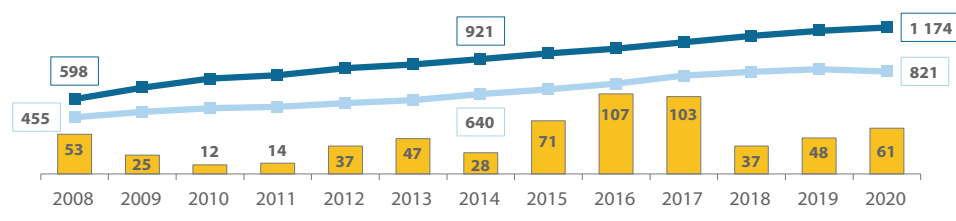
<http://www.ipem.ru/>

АНАЛИЗ ОБЪЕМОВ ИНВЕСТИЦИЙ В МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В 2008-2020 гг. в развитие российских портов было инвестировано 643 млрд рублей, что позволило увеличить объем перевалки на 366 млн т

Показатель	2020 г.	Изменение к 2008 г.
Портовые мощности	1174,1 млн т	+575,8 млн т +96%
Объем перевалки	820,8 млн т	+366,2 млн т +81%
Инвестиции в 2008-2020 гг.	642,8 млрд руб.	

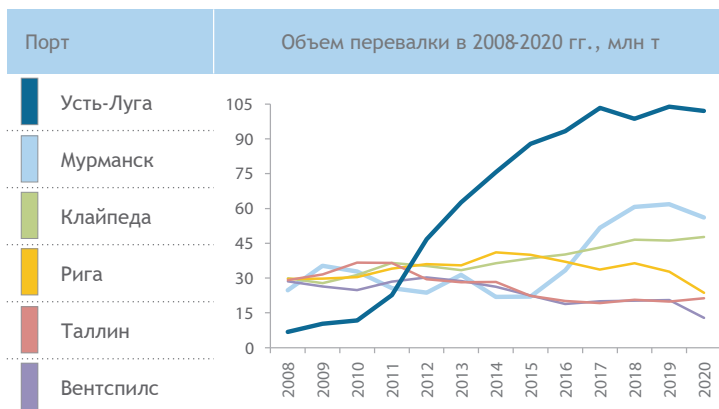
Динамика годовых значений, млн т и млрд руб.



Прирост мощностей и объема перевалки портов России в 2008-2020 гг.



Изменение объема перевалки грузов в крупнейших портах северо-запада России и сопредельных государств



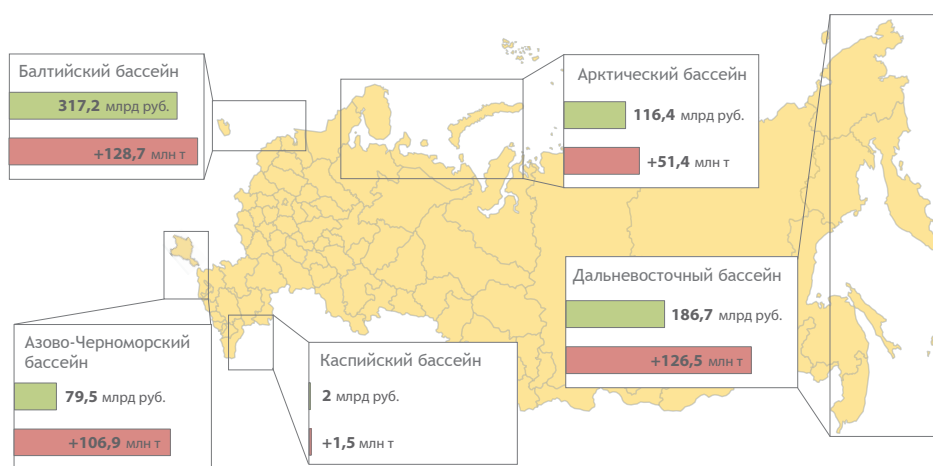
Источники данных: Министерство транспорта РФ, Ассоциация морских торговых портов, отраслевые информационно-аналитические порталы.

¹ Превышение прироста объема перевалки в 2008-2020 гг. над приростом портовых мощностей на Дальневосточном бассейне связано с задействованием уже существующих мощностей.

Запланированный объем инвестиций в развитие портовых мощностей России до 2030 года превышает 700 млрд руб.

Планы по развитию морских портов России до 2030 г.

Показатель	Значение	Комментарий
Количество проектов ¹	38 проектов	Включая проекты реконструкции существующих портов и строительства новых
Инвестиции ²	701,8 млрд руб.	Инвестиции включают государственное и частное финансирование
Портовые мощности	+415 млн т	Более половины прироста мощностей обеспечивают проекты в Балтийском и Дальневосточном бассейнах



Крупнейшие проекты по развитию портовых мощностей

Арктический бассейн		Балтийский бассейн	
Специализация – уголь, СПГ		Специализация – уголь, хим. удобрения	
Перегрузочный комплекс СПГ «Новатэк - Арктика» (Мурманск)	70,1 млрд руб. 20,9 млн т	Приморский УПК (Приморск)	170 млрд руб. 65 млн т
Угольный терминал «Лавна» (Мурманск)	34 млрд руб. 18 млн т	«Еврохим Терминал Усть - Луга» (Усть - Луга)	15 млрд руб. 7 млн т
Морской терминал «Тулома» (Мурманск)	12,3 млрд руб. 6 млн т	Универсальный торговый терминал «Усть - Луга» (Усть - Луга)	46,5 млрд руб. 24,3 млн т

Азово-Черноморский и Каспийский бассейны		Дальневосточный бассейн	
Специализация – зерно, уголь		Специализация – уголь, СПГ	
Зерновой терминал (Тамань)	32,5 млрд руб. 14,5 млн т	Перегрузочный комплекс СПГ (Петропавловск - Камчатский)	69,5 млрд руб. 22 млн т
Терминал навалочных грузов (Тамань)	28 млрд руб. 60 млн т	Специализированный угольный комплекс (Ванино)	42,7 млрд руб. 24 млн т
Терминал по перевалке с/х грузов (Тамань)	8,7 млрд руб. 13 млн т	Морской порт «Суходол» (Владивосток)	32 млрд руб. 20 млн т

Источники данных: Росморпорт, отраслевые информационно-аналитические порталы
¹ Рассматривались проекты с запланированным сроком реализации в 2021-2030 гг.
² При оценке объема инвестиций учитывались средства, вложенные в реализацию проектов до 2021 года. По ряду проектов информация о запланированном объеме инвестиций отсутствует.

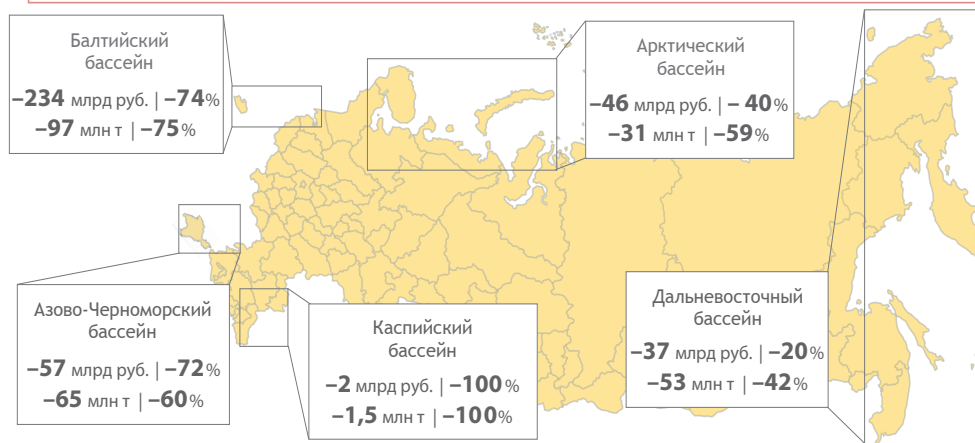
Законопроект об обязательствах инвесторов морских портов в текущей редакции может привести к сокращению инвестиций на 376 млрд рублей (-54%)

30 июля 2020 года Правительством РФ был внесен на рассмотрение проект федерального закона №1070119-7 «О внесении изменений в Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который вводит новые требования к инвестору при создании морской портовой инфраструктуры. Принятие законопроекта в текущей редакции от 16.12.2020 может в значительной степени повлиять на развитие портовой отрасли в России.

Новые требования к инвестору при создании портовой инфраструктуры	Оценка требований	Целесообразность
Осуществить инвестиции в согласованных объемах и сроках		✓
Осуществить проектирование и создание инфраструктуры	Объективные требования, не противоречащие задачам развития портовой отрасли России и повышения эффективности инвестиций в транспортную инфраструктуру	✓
Вести объекты в эксплуатацию в установленные сроки		✓
Эксплуатировать объекты в согласованных целях и порядке		✓
Нести ответственность за неисполнение обязательств	Ответственность за неисполнение обязательств должна быть двусторонней: для портовых инвесторов и для стороны, обеспечивающей транспортную инфраструктуру	✓
Обеспечить перевалку грузов в объеме не менее заявленного	Объемы перевалки в значительной степени зависят от изменения ситуации на рынках. Отсутствие спроса может привести к снижению грузовой базы, ввиду чего заявленный объем перевалки может не достигаться	✗
Предоставить финансовое обеспечение на сумму, соразмерную вкладу государства, инвестпрограммы ОАО «РЖД» или Росавтодора в проект	Дополнительные капитальные расходы могут оказать значительное негативное влияние на финансовые модели проектов, сделав их экономически невыгодными для инвесторов	✗

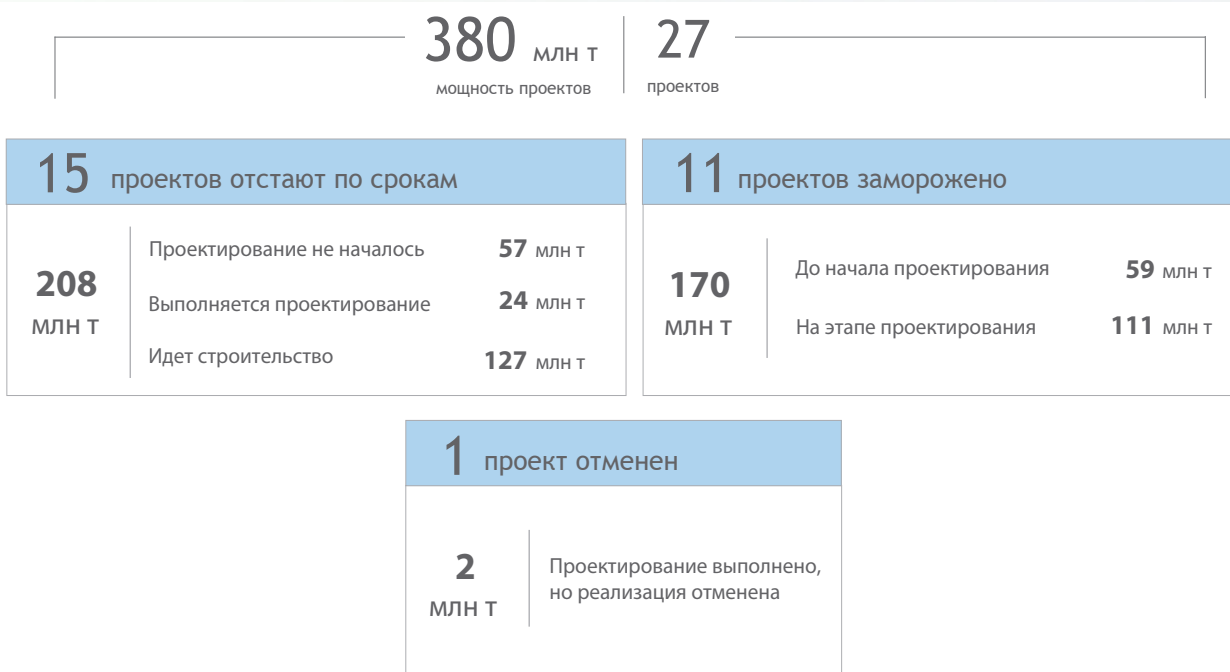
Негативные последствия для развития морской портовой инфраструктуры при введении новых требований к инвесторам

- **Снижение объемов инвестиций** по существующим проектам на **376 млрд руб. (-54%)**
- **Сокращение** планируемого прироста **перевалочных мощностей** на **247,5 млн т (-59%)**
- **Переход** грузовой базы и инвестиций в морские порты **сопредельных государств**
- **Сокращение** ожидаемых **налоговых поступлений** и **рабочих мест** в морских портах

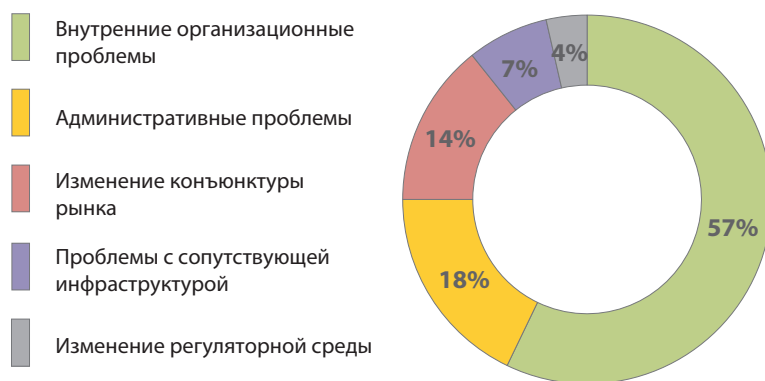


По оценке ИПЕМ два из семи основных предложенных в законопроекте новых требований являются слишком жестким и требующими корректировки. В случае отсутствия корректировок законопроекта ИПЕМ ожидает, что инвесторы могут отказаться от ряда проектов и сократить инвестиции в порты на 376 млрд руб. (-54% к запланированному на текущий момент объему). В зоне риска находятся 26 проектов, включая универсальный терминал «Усть-Луга» (инвестор – ГК «Новотранс»), порт «Вера» («Ростех» и «Востокуголь»), порт «Лавна» (ГТЛК), порт «Индига» («Аеон»), «Приморский УПК» (И. Трабер), терминал по перевалке удобрений в Усть-Луге («Ультрамар»)

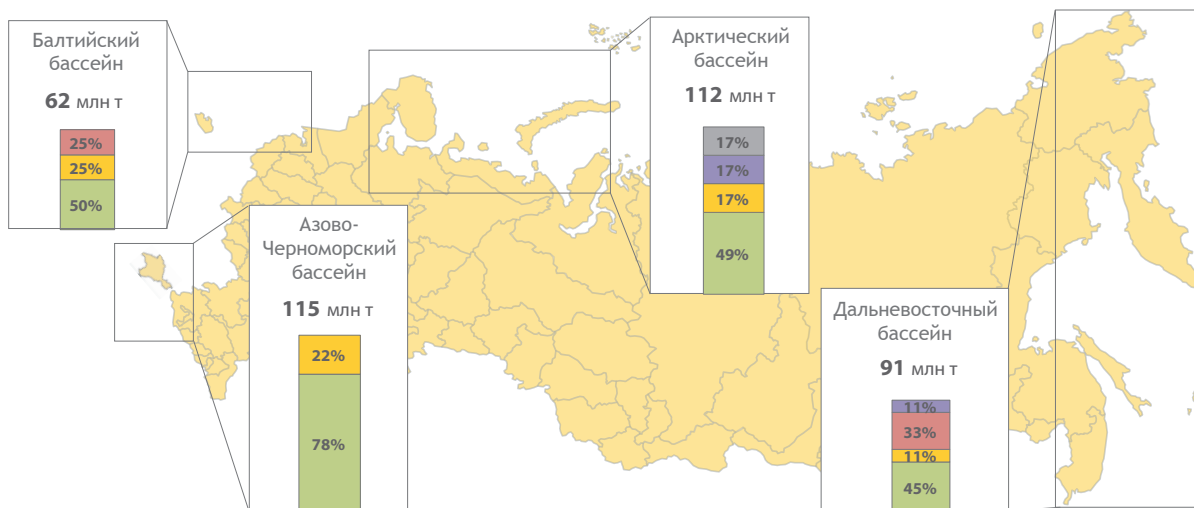
На текущий момент в России приостановлены или отстают по срокам 27 проектов развития морских портов с перевалочной мощностью 380 млн т



Причины приостановок и отставаний по срокам проектов, % по всем причинам



Причины приостановок и отставаний по срокам проектов по бассейнам, % по всем причинам



ИНДЕКСЫ ИПЕМ

МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ДЕКАБРЬ 2020

ИПЕМ-производство - 0,5%

ИПЕМ-спрос - 6,2%

Основные выводы

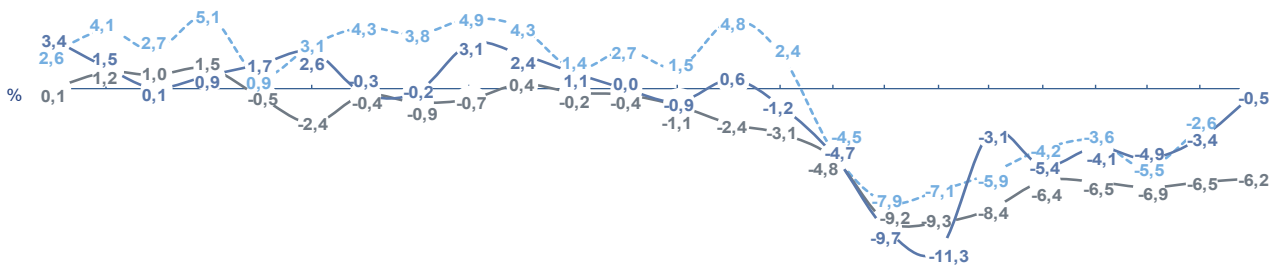
Итоги развития промышленности в декабре 2020 года (к декабрю 2019 года):

- индекс *ИПЕМ-производство* **-0,5%** (-4,1% за период январь – декабрь 2020 года)
- индекс *ИПЕМ-спрос* **-6,2%** (-5,9%)

Индекс *ИПЕМ-спрос* в отраслевом разрезе в декабре 2020 года:

- *Добывающие отрасли* **-6,2%** (-7,0% за период январь – декабрь 2020 года)
- *Низкотехнологичные отрасли* **-5,4%** (+3,9%)
- *Среднетехнологичные отрасли* **-4,8%** (-6,5%)
- *Высокотехнологичные отрасли* **-20,5%** (-20,4%)

Динамика индексов развития промышленности



янв.19 фев.19 мар.19 апр.19 май.19 июн.19 июл.19 авг.19 сен.19 окт.19 ноя.19 дек.19 янв.20 фев.20 мар.20 апр.20 май.20 июн.20 июл.20 авг.20 сен.20 окт.20 ноя.20 дек.20

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

ИПЕМ-спрос: добывающие отрасли

Индекс спроса в добывающих отраслях в декабре 2020 года продолжил падение:
-6,2% к декабрю 2019 года (-7,0% за период январь – декабрь 2020 года)

Основным фактором снижения динамики добычи нефти остаётся сделка ОПЕК+. Согласно действующим с января 2021 года условиям уровень суммарного сокращения добычи должен был снизиться с 7,7 до 5,8 млн барр./сутки (для России – на 14% от базового уровня). Однако по итогам заседания 3 декабря 2020 года данный уровень был скорректирован и составил 7,2 млн барр./сутки, что позволит России нарастить добычу примерно на 125 тыс. барр./сутки. Также 5 января 2021 года для России было дополнительно согласовано смягчение данных условий на период январь – март 2021 года, что позволит дополнительно нарастить добычу на 65 тыс. барр./сутки.

В декабре 2020 года вновь значительно увеличились экспортные поставки угля. Рост эскорта угля продолжается как в европейские страны, так и в страны Азии: поставки угля в Китай из России растут на фоне введения Китаем с ноября 2020 года запрета на импорт угля из Австралии (доля австралийского угля в импорте Китая в 2019 году составляла 50%). Экспорт в Европу растет во многом под влиянием резкого роста цен на газ.

Динамика индекса спроса добывающих отраслей



Добыча нефти в декабре 2020 года сократилась на **11,0%** относительно декабря 2019 года (-8,5% январь – декабрь 2020 года), экспорт нефти снизился на **15,3%** (-12,7%), (см. слайд №11).

Добыча газа в декабре 2020 года снизилась на **1,6%** (-6,2%), экспорт за январь – декабрь 2020 года сократился на **10%** (см. слайд №12).

Добыча угля в декабре 2020 года сократилась на **5,1%** относительно декабря прошлого года (-8,2%), экспорт угля вырос на **21,5%** (+1,6%), (см. слайд №13).

ИПЕМ-спрос: низкотехнологичные отрасли

Индекс спроса на продукцию низкотехнологичных отраслей в декабре 2020 года снизился:
-5,4% к декабрю 2019 года (**+3,9%** за период январь – декабрь 2020 года)

По данным Росстата в ноябре 2020 года производство пищевых продуктов сократилось на **0,3%** (**+3,9%** за период январь – ноябрь 2020 года), производство напитков – на **4,6%** (**+1,3%**), производство кожи и изделий из кожи – на **10,1%** (**-13,5%**).

При этом производство одежды в ноябре 2020 года увеличилось на **7,8%** (**+1,0%** за период январь – ноябрь 2020 года), текстильное производство – на **16,7%** (**+11,1%**).

Динамика индекса спроса низкотехнологичных отраслей



В декабре 2020 года в низкотехнологичных отраслях открытия новых крупных производств не зафиксировано.

ИПЕМ-спрос: среднетехнологичные отрасли

Индекс спроса в среднетехнологичных отраслях в декабре 2020 года продолжил падение:
-4,8% к декабрю 2019 года (**-6,5%** за период январь – декабрь 2020 года)

Внутренний спрос на черные металлы в декабре 2020 года сократился на **15,9%** (**-15,2%** за период январь – декабрь 2020 года), экспортные поставки черных металлов при этом выросли на **1,8%** (**-1,8%**).

Спрос на цветные металлы в декабре 2020 года со стороны внутреннего рынка сократился на **17,6%** (**-4,4%** за период январь – декабрь 2020 года), поставки на внешний рынок также продолжили падение (**-11,0%**, **-15,6%**).

Спрос на химические и минеральные удобрения в декабре 2020 года продолжил расти как на внутреннем рынке (**+9,7%** за декабрь 2020 года, **+6,7%** за период январь – декабрь 2020 года), так и при поставках на внешний рынок (**+8,5%**, **+1,6%**).

Экспортные поставки цемента в декабре 2020 года сократились на **17,5%** (**+1,4%**), внутренний спрос на цемент при этом продолжил расти (**+4,5%**, **-4,8%**) на фоне стабилизации показателей строительной отрасли: по данным Росстата в ноябре 2020 года объем работ, выполненных по виду деятельности «Строительство», практически соответствует уровню аналогичного периода прошлого года (**-0,3%** за период январь – ноябрь 2020 года).

Динамика индекса спроса среднетехнологичных отраслей



В декабре 2020 года состоялось открытие новых крупных производств:

- введен в эксплуатацию первый блок коксовой батареи № 11 (КБ-11) с технологией трамбования угольной шихты на Череповецком металлургическом комбинате в Вологодской области (инвестиции в проект 34,0 млрд руб.);
- открыт комплекс по производству серной кислоты в Самарской области (инвестиции 8,6 млрд руб.);
- состоялся запуск производства кузнечной продукции в Челябинской области (инвестиции 2,0 млрд руб.);
- открыто производство дизельного топлива на нефтеперерабатывающем комплексе «ТАНЕКО» в Республике Татарстан (инвестиции 16,0 млрд руб.);
- открыт корпус гальванического производства в Самарской области (инвестиции 2,9 млрд руб.);
- открыто производство газобетона в Амурской области (инвестиции 0,65 млрд руб.).

ИПЕМ-спрос: высокотехнологичные отрасли

Индекс спроса в высокотехнологичных отраслях в декабре 2020 года значительно сократился: **-20,5%** к декабрю 2019 года (**-20,4%** за период январь – декабрь 2020 года)

Отгрузка машиностроительной продукции на сети железных дорог в декабре 2020 года увеличилась на **6,8%** к аналогичному периоду прошлого года (**-4,3%** за январь – декабрь 2020 года), поставки на внутренний рынок также выросли (**+8,9%**, **-2,3%**), при этом в экспортном направлении отгрузка продолжила падение (**-6,7%**, **-17,4%**).

Производство легковых автомобилей по данным Росстата в ноябре 2020 года выросло на **9,8%** (**-19,7%** за период январь – ноябрь 2020 года). Продолжается резкое падение выпуска грузовых вагонов на фоне перенасыщения рынка, снижения спроса, сокращения объема перевозок (**-29,5%**, **-28,7%**). При этом производство пассажирских вагонов увеличивается значительными темпами: по итогам ноября 2020 года прирост составил **34,1%** (**+24,6%**).

В декабре 2020 года состоялось открытие новых крупных производств:
– открыт завод по изготовлению электротехнических корпусов в Республике Башкортостан (инвестиции 0,65 млрд руб.).

Динамика индекса спроса высокотехнологичных отраслей



Динамика отгрузки на внутренний и внешний рынок по основным категориям машиностроительной продукции в декабре 2020 года:

Категория оборудования	Внутренние поставки		Экспорт	
	дек. 20 / дек. 19	январь – дек. 20 / январь – дек. 19	дек. 20 / дек. 19	январь – дек. 20 / январь – дек. 19
Горношахтное	-59,7%	-9,7%	-27,5%	-2,6%
Детали машин	-8,5%	12,0%	116,2%	26,3%
Металлургическое	0,5%	20,1%	-51,6%	-32,3%
Различного назначения	-10,2%	-4,6%	7,4%	-13,2%
Строительно-дорожное	25,1%	0,0%	-13,7%	-44,1%
Электротехническое	67,3%	11,1%	-14,6%	-28,6%
Энергетическое	-24,2%	-23,3%	-44,7%	-48,5%

Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в декабре 2020 года:

индекс ИПЕМ-импорт – +6,4%

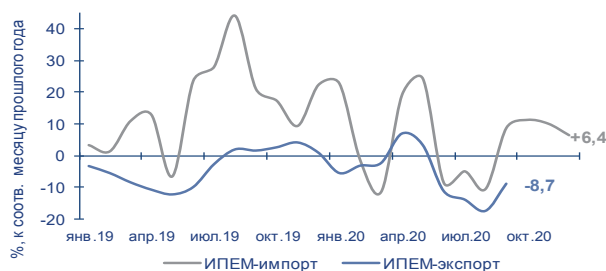
индекс ИПЕМ-экспорт* – -8,7%

* - актуальные данные только за сентябрь 2020 года

Отгрузка товаров на внешний и внутренний рынок

Основные категории	Отгрузка на внутренний рынок		Отгрузка на внешний рынок	
	декабрь 2020 / декабрь 2019	январь – декабрь 2020 / январь – декабрь 2019	декабрь 2020 / декабрь 2019	январь – декабрь 2020 / январь – декабрь 2019
каменный уголь	-7,4%	-5,9%	19,4%	-4,2%
черные металлы	-15,9%	-15,2%	1,8%	-1,8%
цветные металлы	-17,6%	-4,4%	-11,0%	-15,6%
лом черных металлов	31,6%	-2,6%	9,1%	-3,2%
руда железная и марганцевая	-0,6%	-6,1%	0,9%	24,4%
руда цветная и серное сырье	-9,1%	1,4%	3,0%	12,6%
цемент	4,5%	-4,8%	-17,5%	1,4%
строительные грузы	-4,4%	6,0%	21,4%	14,5%
химические и минеральные удобрения	9,7%	6,7%	8,5%	1,6%
лесные грузы	16,7%	7,0%	-19,8%	-11,6%

Динамика индексов



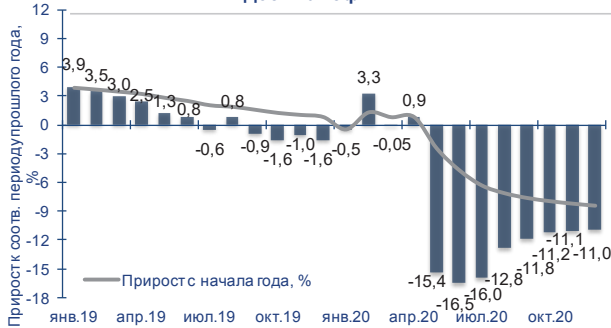
Отгрузка товаров на внутренний рынок



Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль

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

Добыча нефти



Добыча нефти крупнейшими компаниями

Компания	янв. – дек. 2020	
	млн т	к янв. – дек. 2019
ПАО «НК «Роснефть»	196,4	-9,8%
ПАО «ЛУКОЙЛ»	73,7	-10,6%
ПАО «Газпром нефть»	56,7	-6,2%
ПАО «Сургутнефтегаз»	54,8	-9,9%
ПАО «Татнефть»	26,0	-12,7%
ПАО «НОВАТЭК»	11,8	-0,5%

Ключевые показатели нефтедобывающей отрасли

Основные показатели	декабрь 2020		янв. – дек. 2020	
	млн т	к декабрю 2019	млн т	к янв. – дек. 2019
Добыча нефти	42,5	-11,0%	512,7	-8,5%
Первичная переработка нефти на НПЗ России	23,1	-7,4%	270,0	-5,3%
Экспорт нефти	18,6	-15,3%	232,3	-12,7%
Перевалка наливных грузов в российских портах, из них:	34,5	-14,4%	416,1	-10,4%
сырой нефти	18,7	-18,0%	235,1	-14,9%
нефтепродуктов	12,3	-11,5%	142,6	-4,9%

Средняя цена нефти



Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль

по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, ОАО «АТС», АСОП, GIE AGSI
*- актуальные данные только за ноябрь 2020 года

Добыча газа



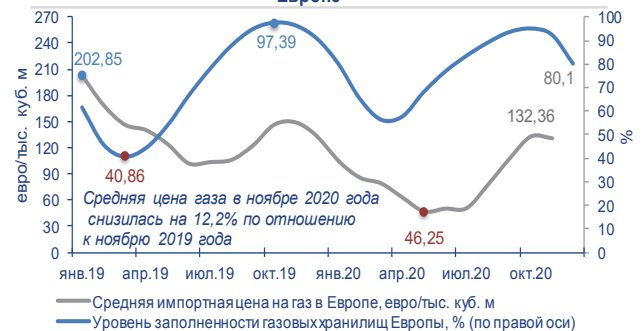
Ключевые показатели газовой отрасли

Основные показатели	декабрь 2020		янв. – дек. 2020	
	млрд м³	к декабрю 2019	млрд м³	к янв. – дек. 2019
Добыча газа,	66,3	-1,6%	692,3	-6,2%
Экспорт в дальнее зарубежье,	-	-	179,3	-10,0%
Перевалка сжиженного газа в российских портах,	3,0	3,4%	32,6	-0,7%
млн т				

Добыча газа крупнейшими компаниями

Компания	янв. – дек. 2020	
	млрд м³	к янв. – дек. 2019
ПАО «Газпром»	452,7	-9,5%
ПАО «НОВАТЭК»*	65,7	2,4%
ПАО «НК «Роснефть»*	38,7	-3,5%
ПАО «Газпром нефть»*	19,6	4,1%
ПАО «ЛУКОЙЛ»*	18,9	1,0%
ПАО «Сургутнефтегаз»*	8,4	-4,9%
ПАО НК «Руснефть»*	2,0	-8,2%
ПАО «Татнефть»*	0,7	-18,0%
ПАО «НГК «Славнефть»*	0,5	-39,0%
ПАО АНК «Башнефть»*	0,5	-16,5%

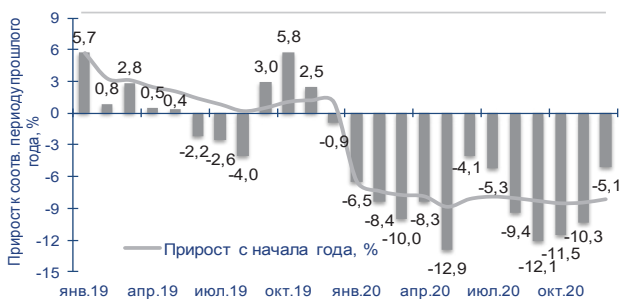
Средняя импортная цена на газ и уровень заполненности ПХГ в Европе



Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль

по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, ОАО «АТС», АСОП
* - актуальные данные только за ноябрь 2020 года

Добыча угля



Ключевые показатели угольной отрасли

Основные показатели	декабрь 2020		янв. – дек. 2020	
	млн т	к декабрю 2019	млн т	к янв. – дек. 2019
Добыча угля	36,6	-5,1%	401,2	-8,2%
Экспорт угля	16,7	21,5%	192,8	1,6%
Перевалка угля в российских портах	16,7	7,7%	188,6	7,1%

Добыча угля крупнейшими компаниями

Компания	янв. – дек. 2020	
	млн т	к янв. – дек. 2019
АО «СУЭК»	101,2	-4,7%
АО «УК «Кузбассразрезуголь»	40,1	-5,9%
АО ХК «СДС-Уголь»	20,2	-17,8%
ООО «Компания Востсибуголь»	12,9	-12,4%
ПАО «Южный Кузбасс»	10,4	19,7%
АО «ХК «Якутуголь»	5,5	-5,0%

Цена энергетического угля*



Анализ данных ТЭК: Электроэнергетика

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

Ключевые показатели

Показатели	декабрь 2020		янв. – дек. 2020	
	млрд кВт·ч	к декабрю 2019	млрд кВт·ч	к янв. – дек. 2019
Потребление электроэнергии	104,90	2,2%	1050,40	-2,3%
Выработка электроэнергии	106,6	2,0%	1063,7	-3,0%

Потребление электроэнергии



Индекс цен на покупку электроэнергии на рынке на сутки вперед



Ключевые показатели

Показатели	декабрь 2020	декабрь 2020 / декабрь 2019
Средневзвешенная температура на территории ЕЭС России	-10,39 °С	4,54 °С ↓
Индекс цен на покупку электроэнергии на РСВ, руб./МВт·ч		
Первая ценовая зона (Европа и Урал)	1248,98	-4,3%
Вторая ценовая зона (Сибирь)	890,54	-8,6%

ИНДЕКСЫ ИПЕМ

МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ЯНВАРЬ 2021

ИПЕМ-производство + 0,5% ИПЕМ-спрос - 3,9%

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

Итоги развития промышленности в январе 2021 года (к январю 2020 года):

- индекс *ИПЕМ-производство* +0,5%
- индекс *ИПЕМ-спрос* -3,9%

Индекс *ИПЕМ-спрос* в отраслевом разрезе в январе 2021 года:

- Добывающие отрасли -4,4%
- Низкотехнологичные отрасли -3,8%
- Среднетехнологичные отрасли -2,4%
- Высокотехнологичные отрасли -17,5%

Динамика индексов развития промышленности*



*- значения ИПЕМ-спроса скорректированы с 2020 года

ИПЕМ-спрос: добывающие отрасли

Индекс спроса в добывающих отраслях в январе 2021 года продолжил падение: **-4,4%** к январю 2020 года

Основным фактором снижения динамики добычи нефти остаётся сделка ОПЕК+. Согласно действующим с января 2021 года условиям уровень суммарного сокращения добычи должен был снизиться с 7,7 до 5,8 млн барр./сутки (для России – на 14% от базового уровня). Однако по итогам заседания 3 декабря 2020 года данный уровень был скорректирован и составил 7,2 млн барр./сутки, что позволит России нарастить добычу примерно на 125 тыс. барр./сутки. Также 5 января 2021 года для России было дополнительно согласовано смягчение данных условий на период январь – март 2021 года, что позволит дополнительно нарастить добычу на 65 тыс. барр./сутки.

В январе 2021 года значительно выросли экспортные поставки газа. К основным факторам роста относится установление холодных погодных условий как на территории Европы, так и на территории Азии. Так, объем поставок в Китай по газопроводу «Сила Сибири» за январь 2021 года на 2,5% превысил контрактные обязательства и в 2,9 раза уровень января 2020 года.

В январе 2021 года вновь значительно увеличились экспортные поставки угля. Рост экспорта угля продолжается как в европейские страны, так и в страны Азии: поставки угля в Китай из России растут на фоне введения Китаем с ноября 2020 года запрета на импорт угля из Австралии (доля австралийского угля в импорте Китая в 2019 году составляла 50%). Экспорт в Европу растет во многом под влиянием резкого роста цен на газ.

Динамика индекса спроса добывающих отраслей



Добыча нефти в январе 2021 года сократилась на **10,3%** относительно января 2020 года, экспорт нефти снизился на **13,8%** (см. слайд №8).

Добыча газа в январе 2021 года выросла на **3,8%**, экспорт газа в дальнее зарубежье – на **45,4%** (см. слайд №9).

Добыча угля в январе 2021 года увеличилась на **0,1%** относительно января прошлого года, экспорт угля вырос на **30,0%** (см. слайд №10).

ИПЕМ-спрос: низкотехнологичные отрасли

Индекс спроса на продукцию низкотехнологичных отраслей в январе 2021 года снизился: **-3,8%** к январю 2020 года

По данным Росстата в декабре 2020 года производство пищевых продуктов сократилось на **0,2%** (+3,5% за период январь – декабрь 2020 года), производство кожи и изделий из кожи – на **1,6%** (-12,4%).

При этом производство одежды в декабре 2020 года увеличилось на **9,5%** (+0,6% за период январь – декабрь 2020 года), текстильное производство – на **14,3%** (+8,9%), производство напитков – на **0,8%** (+1,1%).

Динамика индекса спроса низкотехнологичных отраслей



В январе 2021 года в низкотехнологичных отраслях открытия новых крупных производств не зафиксировано.

ИПЕМ-спрос: среднетехнологичные отрасли

Индекс спроса в среднетехнологичных отраслях в январе 2021 года продолжил падение: **-2,4%** к январю 2020 года

Внутренний спрос на черные металлы в январе 2021 года сократился на **16,2%**, экспортные поставки сократились на **3,4%**.

Спрос на цветные металлы в январе 2021 года со стороны внутреннего рынка вырос на **1,3%**, поставки на внешний рынок продолжили падение (**-12,3%**).

Спрос на химические и минеральные удобрения в январе 2021 года продолжил расти как на внутреннем рынке (**+0,7%**), так и при поставках на внешний рынок (**+19,3%**).

Экспортные поставки цемента в январе 2021 года сократились на **30,0%**, внутренний спрос на цемент при этом продолжил расти (**+0,8%**) на фоне восстановления показателей строительной отрасли: по данным Росстата в декабре 2020 года объем работ, выполненных по виду деятельности «Строительство», вырос на **0,9%** к аналогичному периоду прошлого года (**+0,1%** за период январь – декабрь 2020 года).

Динамика индекса спроса среднетехнологичных отраслей



В январе 2021 года состоялось открытие новых крупных производств:

- состоялась запуск второй очереди производства декоративной пленки для мебельной и строительной отраслей в Московской области (инвестиции в проект 1,25 млрд руб.);
- запущена новая линия глубокой переработки полиэтилентерефталата и производства жесткой упаковки для пищевых продуктов в Пермском крае (инвестиции 1,5 млрд руб.);
- открыт комплекс производства высокоиндексных масел на Волгоградском нефтеперерабатывающем заводе в Волгоградской области (инвестиции 10,0 млрд руб.).

ИПЕМ-спрос: высокотехнологичные отрасли

Индекс спроса в высокотехнологичных отраслях в январе 2021 года значительно сократился: **-17,5%** к январю 2020 года

Отгрузка машиностроительной продукции на сети железных дорог в январе 2021 года сократилась на **8,6%** к аналогичному периоду прошлого года, поставки на внутренний рынок снизились на **6,2%**, в экспортном направлении – на **28,3%**.

Производство легковых автомобилей по данным Росстата в декабре 2020 года выросло на **9,7%** (**-17,5%** за период январь – декабрь 2020 года). Продолжается резкое падение выпуска грузовых вагонов на фоне перенасыщения рынка, снижения спроса и сокращения объёма перевозок (**-23,7%** в декабре, **-28,3%** за период январь – декабрь 2020 года). Производство пассажирских вагонов также сократилось по итогам декабря 2020 года на **1,2%** (**+21,3%** за период январь – декабрь 2020 года).

В январе 2021 года состоялось открытие новых крупных производств:

- открыто производство высокотехнологичных счетчиков электрической энергии в Курганской области (инвестиции 0,4 млрд руб.);
- открыт новый цех подборки шасси и полуавтоматическая линия по установке двигателя и шасси в Самарской области (инвестиции оцениваются в 1,3 млрд руб.)

Динамика индекса спроса высокотехнологичных отраслей



Динамика отгрузки на внутренний и внешний рынок по основным категориям машиностроительной продукции в январе 2021 года:

Категория оборудования	Внутренние поставки		Экспорт	
	январь 21	январь 20	январь 21	январь 20
Горношахтное	22,8%		-63,5%	
Детали машин	-14,3%		-19,3%	
Металлургическое	-34,8%		24,5%	
Различного назначения	-10,3%		-80,5%	
Строительно-дорожное	8,0%		2,0%	
Электротехническое	19,8%		в 2,3 раза	
Энергетическое	-22,5%		-62,2%	

Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в январе 2021 года:

индекс ИПЕМ-импорт – +6,4%

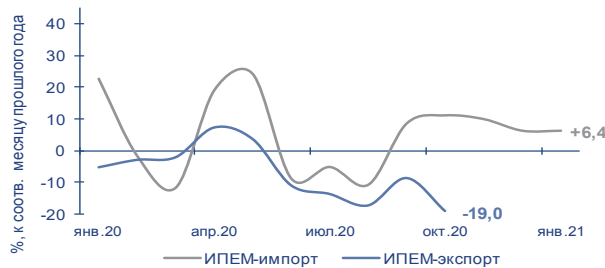
индекс ИПЕМ-экспорт* – -19,0%

* - актуальные данные только за октябрь 2020 года

Отгрузка товаров на внешний и внутренний рынок

Основные категории	Отгрузка на внутренний рынок		Отгрузка на внешний рынок	
	январь 2021	январь 2020	январь 2021	январь 2020
каменный уголь	-10,7%		21,5%	
черные металлы	-16,2%		-3,4%	
цветные металлы	1,3%		-12,3%	
лом черных металлов	47,1%		-4,4%	
руда железная и марганцевая	-5,6%		7,8%	
руда цветная и серное сырье	2,8%		70,9%	
цемент	0,8%		-30,0%	
строительные грузы	-4,0%		22,0%	
химические и минеральные удобрения	0,7%		19,3%	
лесные грузы	6,2%		13,6%	

Динамика индексов



Отгрузка товаров на внутренний рынок



Анализ данных ТЭК: Нефтяная отрасль

по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, ОАО «АТС», АСОП
* - актуальные данные только за декабрь 2020 года

Добыча нефти



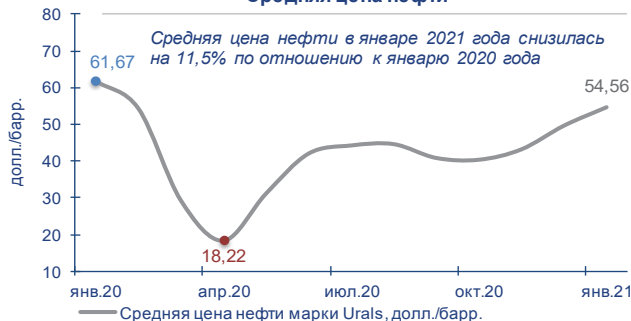
Добыча нефти крупнейшими компаниями

Компания	январь 2021	
	млн т	к январю 2020
ПАО «НК «Роснефть»	15,8	-11,6%
ПАО «ЛУКОЙЛ»	6,1	-12,3%
ПАО «Газпром нефть»	4,7	-6,2%
ПАО «Сургутнефтегаз»	4,5	-13,1%
ПАО «Татнефть»	2,2	-11,9%
ПАО «НОВАТЭК»	1,0	2,9%

Ключевые показатели нефтедобывающей отрасли

Основные показатели	январь 2021	
	млн т	к январю 2020
Добыча нефти	43,0	-10,3%
Первичная переработка нефти на НПЗ России	22,8	-7,3%
Экспорт нефти	18,7	-13,8%
Перевалка наливных грузов в российских портах*, из них:	34,5	-14,4%
сырой нефти	18,7	-18,0%
нефтепродуктов	12,3	-11,5%

Средняя цена нефти



Анализ данных ТЭК: Газовая отрасль

по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, ОАО «АТС», АСОП, GIE AGSI
* - актуальные данные только за декабрь 2020 года

** - актуальные данные только за январь-ноябрь 2020 года

Добыча газа



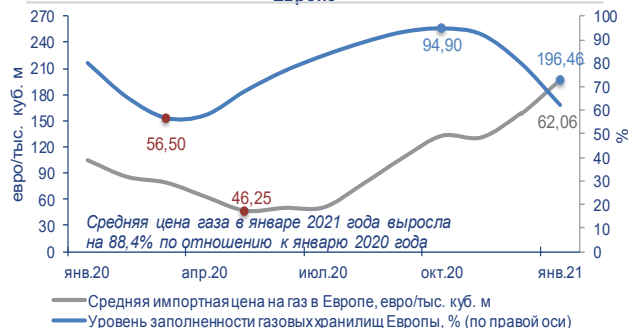
Ключевые показатели газовой отрасли

Основные показатели	январь 2021	
	млрд м³	к январю 2020
Добыча газа,	68,1	3,8%
млрд м³		
Экспорт в дальнее зарубежье,	19,4	45,4%
млрд м³		
Перевалка сжиженного газа в российских портах*, млн т	3,0	3,4%

Добыча газа крупнейшими компаниями

Компания	январь 2021	
	млрд м³	к январю 2020
ПАО «Газпром»	47,0	6,4%
ПАО «НОВАТЭК»**	65,7	2,4%
ПАО «НК «Роснефть»**	38,7	-3,5%
ПАО «Газпром нефть»**	19,6	4,1%
ПАО «ЛУКОЙЛ»**	18,9	1,0%
ПАО «Сургутнефтегаз»**	8,4	-4,9%
ПАО НК «Русснефть»**	2,0	-8,2%
ПАО «Татнефть»**	0,7	-18,0%
ПАО «НГК «Славнефть»**	0,5	-39,0%
ПАО АНК «Башнефть»**	0,5	-16,5%

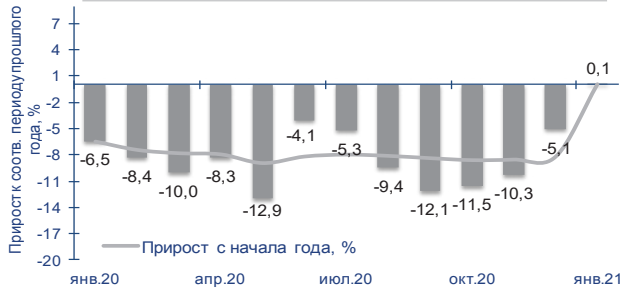
Средняя импортная цена на газ и уровень заполненности ПХГ в Европе



Анализ данных ТЭК: Угольная отрасль

по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, ОАО «АТС», АСОП
*- актуальные данные только за декабрь 2020 года

Добыча угля



Добыча угля крупнейшими компаниями

Компания	январь 2021	
	млн т	к январю 2020
АО «СУЭК»	9,0	-9,9%
АО «УК «Кузбассразрезуголь»	2,9	-3,8%
АО ХК «СДС-Уголь»	1,5	-0,9%
ООО «Компания Востсибуголь»	1,0	-26,4%
ПАО «Южный Кузбасс»	0,5	-55,0%
АО «ХК «Якутуголь»	0,2	-27,4%

Ключевые показатели угольной отрасли

Основные показатели	январь 2021	
	млн т	к январю 2020
Добыча угля	34,0	0,1%
Экспорт угля	16,3	30,0%
Перевалка угля в российских портах*	16,7	7,7%

Цена энергетического угля



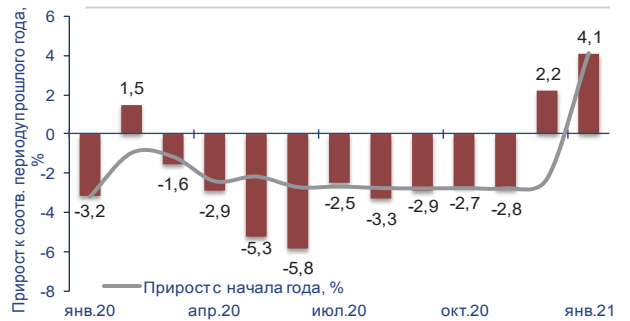
Анализ данных ТЭК: Электроэнергетика

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

Ключевые показатели

Показатели	январь 2021	
	млрд кВт·ч	к январю 2020
Потребление электроэнергии	104,7	4,1%
Выработка электроэнергии	107,1	4,8%

Потребление электроэнергии



Индекс цен на покупку электроэнергии на рынке на сутки вперед



Ключевые показатели

Показатели	январь 2021	январь 2021 / январь 2020
Средневзвешенная температура на территории ЕЭС России	-13,01 °С	6,99 °С ↓
Индекс цен на покупку электроэнергии на РСВ, руб./МВт·ч		
Первая ценовая зона (Европа и Урал)	1340,27	9,8%
Вторая ценовая зона (Сибирь)	924,05	-3,8%

СРАВНЕНИЕ МИРОВОЙ ДИНАМИКИ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА В 2020 ГОДУ: АНАЛИЗ ИПЕМ

Российской промышленности удалось избежать значительного падения, вызванного пандемией коронавируса в 2020 году, по сравнению с большинством стран мира. Однако восстановление промышленного производства в России идет медленно, по сценарию развитых стран, и еще далеко от докризисных показателей, хотя в крупнейших развивающихся странах уже отмечает промышленный рост. К таким выводам пришел ИПЕМ, обобщив информацию о реакции отраслевых индексов ряда стран за 2020 год.

Как следует из анализа официальной статистики зарубежных стран, пандемия коронавируса нанесла значительный ущерб всем экономикам мира. Первая волна кризиса (I—II кварталы 2020 года) ударила по всем крупным странам, вынужденным вводить жесткие ограничительные меры. Это позволило стабилизировать ситуацию к концу лета, и восстановление промышленного сектора после весенних минимумов началось как в развитых экономиках, так и в развивающихся.

Сохранить тренд на восстановление промышленности во второй половине года удалось не везде. Новые

выпрыжки коронавируса по всему миру привели ко второму витку ограничительных мер и очередному снижению экономической активности. Так, в Италии летнее восстановление промпроизводства сменилось рецессией в сентябре (-4,6%), ожидаемого выхода промышленности объединенной Европы в положительную зону в IV квартале 2020 года также не случилось (-0,4% в ноябре).

По мнению ИПЕМ, ситуация может измениться уже в начале 2021 года. Несмотря на то, что немецкая промышленность все еще не вышла на предкризисный уровень, объемы про-

изводства в месячном выражении восстанавливаются шестой месяц подряд. Этому во многом способствует заказ из Китая, который намного раньше всего остального мира столкнулся с последствиями пандемии, а затем в рекордные сроки восстановил объемы промышленного производства.

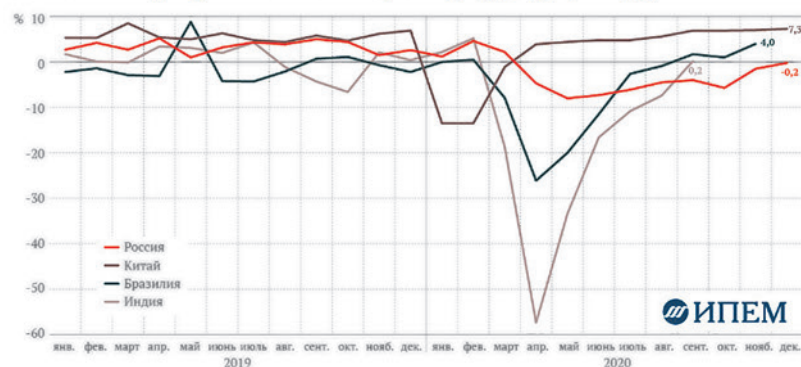
Примечательно, что промышленности крупнейших развивающихся стран даже в условиях сохраняющихся высоких рисков распространения коронавируса удалось выйти на предкризисные уровни. Индекс промышленного производства Бразилии в ноябре вырос на 4% к соответствующему месяцу прошлого года, в Индии — на 0,2% ещё в сентябре. Промышленность Китая еще с апреля демонстрирует стабильный рост (+7,3% в декабре).

«Падение промышленного производства в России на пике карантинных ограничений оказалось существенно меньше, чем в других странах, однако и столь быстрого восстановления как в Китае, и даже Бразилии и Индии ожидать не стоит, — прокомментировал заместитель руководителя департамента исследований ТЭК ИПЕМ Евгений Руданов. — Причина в том, что определяющее влияние на динамику всей промышленности оказывает топливно-энергетический комплекс, производство во всех отраслях которого пока не может перейти к фазе роста из-за низкого мирового спроса на энергоресурсы и имеющихся соглашений по ограничению добычи в нефтяном секторе».

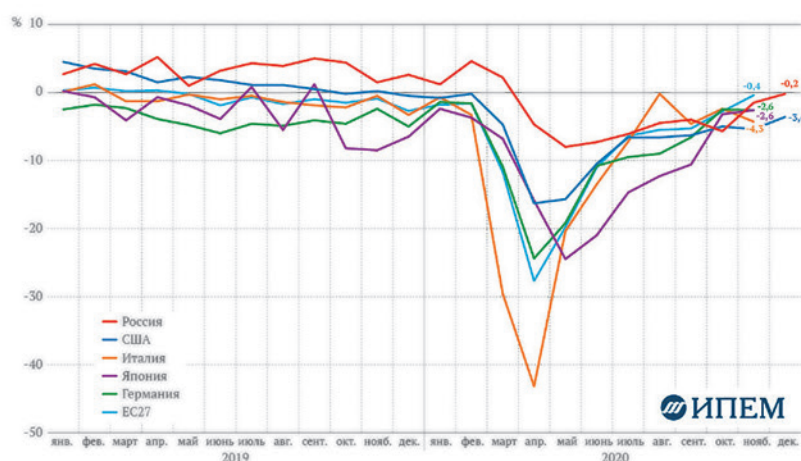
Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»

125009, г. Москва,
ул. Тверская, д. 22/2, корп. 1
Тел.: +7 (495) 690-14-26
Факс: +7 (495) 697-61-11
<http://www.ipem.ru/>

Индексы промышленного производства в развивающихся странах и России в 2019-2020 годах (в % к аналогичному месяцу предыдущего года)



Индексы промышленного производства в развитых странах и России в 2019-2020 годах (в % к аналогичному месяцу предыдущего года)



РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ ИПЕМ В 2020 ГОДУ

ИПЕМ подвел итоги 2020 года. Институт отметил 15-летний юбилей, принял участие в значимых международных проектах и провел более 60 исследовательских работ различной степени сложности и комплексности.

Знаковым событием 2020 года для Института стала публикация Меморандума «Естественные монополии России: от экстренных мер к росту в новых условиях», приуроченная к 15-летию ИПЕМ. В документе осмыслены изменения, произошедшие в регулировании инфраструктурных отраслей экономики, и вызовы, стоящие перед регуляторами, в том числе в свете пандемии Covid-19.

С первых дней введения ограничительных мер в связи с пандемией коронавируса ИПЕМ исследовал их влияние на экономику России в целом и инфраструктурных отраслей – в частности. Так, Институт анализировал динамику энергопотребления в период нерабочих дней в марте-апреле, цен на рынках энергии и косвенно – динамику производства промышленной продукции. Также в острую фазу пандемии эксперты оценивали объем недополученной выручки ОАО «РЖД» и операторов грузовых вагонов из-за падения погрузки. Кроме того, на протяжении всего года и по его итогам эксперты анализировали динамику мировых индексов промышленного производства и позиции России по этому показателю.

За 2020 год Институтом были подготовлены и изданы аналитические издания:

- доклад «Оценка рисков для российской экономики от ввода трансграничного углеродного регулиро-

вания в Европейском союзе»,

- обзор «Реформирование и регулирование железнодорожного транспорта в России»,
- обзор «Рынок грузовых железнодорожных перевозок стран Пространства 1520»,
- результаты опроса пассажиров метро Москвы и Санкт-Петербурга.

Также Институт в прошедшем году продолжил работу над имеющимися математическими моделями. Запатентованная ранее модель межотраслевого баланса МОБ ИПЕМ была доработана с целью учета данных системы таблиц «Затраты-Выпуск» Росстата за 2016 год, что, в частности, позволит с высокой точностью оценить влияние пандемии коронавируса на экономику России. Продолжались работы над Транспортной задачей и комплексом моделей прогнозирования перевозок на транспорте.

Значительное развитие получила международная деятельность ИПЕМ. Так, РСПП уполномочил Институт выступить координатором по анализу предложений о введении трансграничного регулирования в ЕС и проведению соответствующей виртуальной встречи бизнеса России и Евросоюза, организованной ИПЕМ совместно с Европейским круглым столом по изменению климата и устойчивому переходу (ERCST). В начале года генеральный директор ИПЕМ Юрий Саакян был приглашен выступить со-

автором отраслевого сборника «Руководство по регулированию на железнодорожном транспорте. Концепции и практика» («Handbook on Railway Regulation. Concepts and Practice»). Издание со статьей главы ИПЕМ о регулировании железнодорожного транспорта в России вышло в октябре.

За прошедший год руководитель Института вошел в состав ряда консультативных органов высокого уровня: рабочих групп Госсовета России по направлениям «Транспорт» и «Энергетика», рабочей подгруппы «Нормативное регулирование промышленности и совершенствования системы закупок» рабочей группы Госсовета по направлению «Промышленность», Наблюдательного совета Союза «Объединение вагоностроителей» и нового Комитета РСПП по климатической политике и углеродному регулированию. Продолжилась работа в консультативных органах и бизнес-объединениях, в которых Институт участвует не первый год – например, генеральный директор Юрий Саакян выступил на заседании Научно-технического совета ОАО «РЖД» с обзором мирового опыта применения автоматических систем управления на рельсовом транспорте.

В 2020 году существенно расширило активность выпускаемое ИПЕМ издание «Техника железных дорог»: под его брендом стал выходить еженедельный дайджест новостей железнодорожного машиностроения, появились Telegram-канал и группы в социальных сетях. В настоящее время общая аудитория электронных площадок «Техники железных дорог» превышает 3 000 подписчиков.

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

125009, г. Москва,
 ул. Тверская, д. 22/2, корп. 1
 Тел.: +7 (495) 690-14-26
 Факс: +7 (495) 697-61-11
<http://www.ipem.ru/>



ОБЪЕМ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК RAIL CARGO LOGISTICS – RUS В 2020 ГОДУ ВЫРОС НА 10% ДО 38 ТЫС. ДФЭ

2021-02-02, Москва. По итогам 2020 года объем контейнерных перевозок Rail Cargo Logistics – RUS вырос на 10% по сравнению с прошлым годом и составил 38 тыс. ДФЭ. Позитивную динамику показали экспортные перевозки – 22 тыс. ДФЭ (рост +38% к 2019 году) и развивающееся в 2020 году направление транзитных перевозок.

В условиях пандемии и серьезного экономического спада железная дорога показала себя как наиболее стабильный и надежный вид транспорта. Стоимость перевозки ряда грузов железнодорожным транспортом стала сопоставима с фрахтом. В связи с этим логистическому оператору удалось привлечь на экспорт новую номенклатуру грузов (нефтехимическая продукция, целлюлоза, бумага, фанера и др.), а также расширить географию отправок, добавив к Сибирскому региону Центральную Россию и Северо-Запад.

Rail Cargo Logistics-RUS совместно с партнерами стала перевозить целлюлозу производства АО «Монди СЛПК» и газетную бумагу ООО «Нарелия Палп» с российских производств, расположенных в районах Сыктывкара, Карелии, Нижнего Новгорода в Чунцин, Сиань, Цзинань, Шанхай и другие города Китая.

Одним из стратегических направлений развития бизнеса стало применение цифровых технологий с целью упрощения доступа клиентов к услугам железнодорожного транспорта и, как следствие, повышению его конкурентоспособности. Rail Cargo Logistics – RUS совместно с ООО «Цифровая логистика» и ПАО «ТрансКонтейнер» отправили первый транзитный контейнерный поезд с использо-

ванием цифровых технологий ЭТП «Грузовые перевозки». Поезд, включающий в себя 41 сорокафутовый контейнер с товарами народного потребления, проследовал из г. Сиань по территориям КНР, Казахстана, Российской Федерации и Украины на терминал БУДАПЕШТ БИЛК (BILK) в Венгерской республике.

«В конце 2020 года большой объем грузов перешел на железную дорогу, нагрузка на нее сильно возросла и, как результат, железнодорожные ставки пробили исторический максимум. В первом квартале мы ожидаем возвращение ставок на привычный уровень. Предполагаю, что рост контейнерного рынка до конца года составит 10-15% за счет появления новых сервисов и маршрутов перевозок, а также перехода части грузов с полувагонов на контейнеры и с других видов транспорта. Рост экспорта нашей компании я прогнозирую чуть выше рынка – на 15-20% по сравнению с предыдущим годом. Среди возможных точек роста – перевозка российских сои, масел и др. продукции, квоты на которые в Китае увеличены», – прокомментировал директор Rail Cargo Logistics-RUS Александр Басканов.

ООО «Рейл Карго Логистикс – РУС»

МЕТАПРОМ.RU -
КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



ГК «ЛОКОТЕХ» ПЕРЕХОДИТ К ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ 4PL

Передача полного комплекса услуг логистики, хранения и снабжения для заводов и сервисных локомотивных депо группы компаний 4PL-оператору «Салаир» позволит повысить качество снабжения производственных площадок, оптимизировать транспортные расходы и сконцентрироваться на профильной деятельности

В конце 2020 года ООО «ЛокоТех-Сервис» и АО «Желдорремаш» подписали с компанией «Салаир» договоры по 4PL-оперированию, таким образом став первыми предприятиями железнодорожной отрасли на территории постсоветского пространства с интегрированной системой снабжения производственных площадок.

Управляющая компания «ЛокоТех» передает подрядчику весь процесс снабжения производственных площадок, в свою очередь контролируя исполнение услуг и оценивая качество выполнения обязанностей. Для этого разработана специальная «дорожная карта» проекта, а производственный план на I квартал 2021 года сформирован с учетом новой системы.

«Таким образом функции не только логистики, но хранения, планирования и обеспечения снабжения будут сосредоточены в ведении компании «Салаир», за счет чего мы ожидаем получить значительный эффект. Так, компания рассчитывает добиться снижения количества срочных заявок и транспортных расходов, достоверного учета остатков товарно-материальных ценностей на складах и оптимизации трудозатрат наших предприятий», - прокомментировал заместитель генерального директора по управлению цепочками поставок ООО «ЛокоТех» Антон Сорокин. – Новые онлайн-возможности появятся и у сотрудников заводов и депо. Например, мастер предприятия, заказавший детали в соответствующей информационной системе, сможет контролировать исполнение заявки до момента непосредственной выдачи ему груза».

Отметим, что переход ГК «ЛокоТех» к обновленной логистической системе начался еще в 2018 году, когда ООО «Салаир» были переданы функции по управлению складами сервисных локомотивных депо. Вместе со складами

подрядчик получил и имевшиеся на них товарно-материальные ценности и линейное оборудование. Был организован их строгий учет и полный перевод данных обо всех грузах в информационные системы, благодаря чему повысилась эффективность работы складов по целому ряду параметров.

Важной частью работы стало и открытие распределительного центра в Хабаровске, что сократило плечо доставки до производственных участков и позволило рационально распределять товарно-материальные ценности между предприятиями.

Конечной целью перехода группы компаний «ЛокоТех» на 4PL-оперирование является эффективная работа заводов АО «Желдорремаш» и депо ООО «ЛокоТех-Сервис» по капитальному ремонту и сервисному обслуживанию локомотивов.

Справка:

4PL-логистика – это интегрированные логистические услуги, при которых оператор (провайдер) осуществляет планирование, управление и контроль за всеми логистическими процессами компании-заказчика.

«ЛокоТех» - крупнейший работодатель в области транспортного машиностроения. ООО «ЛокоТех» управляет активами, обеспечивающими обслуживание, ремонт, модернизацию и передачу в лизинг локомотивов, производство узлов и деталей для предприятий железнодорожного машиностроения.

В периметр группы управляемых активов входят АО «Желдорремаш», ООО «ЛокоТех-Сервис», ООО «Торговый дом ЛокоТех», ООО «ЛокоТех Литейные заводы» и другие.

Коллектив Группы составляет почти 60 тысяч человек.



RAILWAYMARKET.RU -

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

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) – 02 (117))

Гудок, 5 июня 2011 г.

Вадим Морозов, первый вице-президент
ОАО «РЖД», д. т. н.

Основной смысл здесь заключается в том, что эти бизнес-единицы уже не будут являться некими цехами, которые заинтересованы брать обязательства как можно более низкие, а требовать ассигнования на свою деятельность как можно более высокие, стремясь при этом на бумаге как можно больше заложить в затраты и в отчеты о проделанной работе. Здесь действует принцип, я бы так сказал, живого заказа и прозрачного учета. ЦФТО заказывает у Дирекции движения столько поездов и перевозок такого качества, сколько востребовал и оплатил пользователь. Соответственно движеньцы закажут столько локомотивов, сколько нужно для таких перевозок. Локомотивщики делают заказ на новую технику и ремонты, и так далее по всем хозяйствам. Так работают все крупные корпорации мира, в том числе и транспортные. При этом для лучшей управляемости группами взаимосвязанных бизнес-единиц планируется сформировать бизнес-блоки, например «Пассажирские перевозки», «Грузовые перевозки», «Инфраструктура» и др.

– Как известно, самой крупной из вертикальных структур будет Центральная дирекция инфраструктуры, которая сейчас создается в соответствии с решением совета директоров ОАО «РЖД», принятым в декабре прошлого года. Нельзя ли о ней чуть подробнее?

– Это будет крупнейшая бизнес-единица с численностью работающих около 270 тыс. человек. В нее войдут такие комплексы, как путевой, электрификации и энергоснабжения, автоматики и телемеханики, часть вагонного хозяйства, управление механизации, и некоторые объекты технологического и коммунального назначения.

Формирование полноценной Дирекции инфраструктуры будет проходить поэтапно. Сегодня на всей сети сформированы дорожные дирекции инфраструктуры и идет формирование центрального аппарата. В течение этого года предстоит проработать нормативно-правовую базу для организации управления внутри вертикали и эффективного взаимодействия с другими дирекциями, в первую очередь – управления движением и тяги. По результатам этой деятельности будет принято решение о сроках перевода дорожных дирекций в вертикаль. Планируется, что это произойдет до конца будущего года, а возможно,

и раньше. Мы должны приложить максимум усилий, чтобы этот процесс не затормозился.

Механизмы координации

– В настоящее время между подразделениями дирекций и дочерних компаний на дорожном уровне происходит еще большое количество различных технологических нестыковок. Какие действия в этом плане Вы считаете наиболее актуальными?

– Этот вопрос на сегодняшний момент является одним из самых важных и требующих нашего пристального внимания. Разумеется, в рамках реформы есть и другие важнейшие актуальные проблемы, например создание адекватных инструментов финансирования инфраструктуры, совершенствование нормативно-правовой базы с целью более рационального управления приватными вагонными парками, изменение системы тарифообразования и т. д., но если мы упустим технологическую управляемость, то наверняка потерпим поражение в самой основе нашей деятельности. А этого допустить, естественно, нельзя. Какие здесь необходимо отрабатывать направления?

Мы совершенно справедливо гордимся многими железнодорожными свершениями за прошлые годы, но для успешной работы в рынке система нуждается в целом ряде принципиальных преобразований

Важнейший вопрос – это полномочия территориального руководителя железнодорожного комплекса.

Планируется, что в перспективе на базе железных дорог будут сформированы региональные корпоративные центры без изменения наименования «железная дорога» и организационно-правовой формы «филиал ОАО «РЖД». Нужно добиться того, чтобы начальники дорог и в новых условиях могли эффективно координировать деятельность всех подразделений на своей территории. Для этого их следует наделить соответствующими полномочиями. В частности, сегодня начальнику дороги предоставляются следующие права: согласовывать кандидатуры руководителей различных железнодорожных предприятий, привлекать их к дисциплинарной ответственности за нарушения технологии перевозочной работы и приостанавливать их решения, рассматривать и согласовывать контрольные показатели бюджетов всех подразделений и давать пред-

ложения по их корректировке, привлекать все ресурсы в случаях чрезвычайных условий и др. По мере накопления опыта эти функции будут корректироваться.

Другой важнейший вопрос – отработка качественных регламентов взаимодействия между структурами. Нужно признать, что пока мы этого не достигли и действующие ныне регламенты зачастую не описывают всех существенных элементов взаимодействия или не согласованы со всеми причастными. При этом многие связи между вновь создаваемыми структурами вообще нормативно не закреплены. Между тем качественная и полная нормативная база крайне необходима для скорейшего перехода от «ручного» руководства к регулярному управлению, для расширения возможностей делегирования полномочий и ответственности, для сокращения влияния человеческого фактора на результаты деятельности.

С целью улучшения координации подразделений на дорогах уже сформированы технологические службы, которые подчиняются первому заместителю начальника дороги. Соответственно в аппарате управления ОАО «РЖД» будет создан Центр технологической координации, подчиненный первому вице-президенту компании.

Основной задачей технологических служб является проработка управленческих решений, направленных на приведение текущей деятельности территориальных подразделений филиалов ОАО «РЖД» и дочерних обществ во взаимное соответствие. Технологические службы должны иметь все необходимые инструменты для проведения анализа эффективности общей работы эксплуатационного блока, прорабатывать предложения по совершенствованию регламентов взаимодействия подразделений и других аспектов управления. Предметом ежедневного рассмотрения этой новой вертикали технологической координации должно стать все, что работает нерационально, нетехнологично, создает межфункциональные барьеры и нестыковки, мешает эффективной, слаженной работе всех звеньев перевозочного процесса. В этой связи я хотел бы подчеркнуть, что технологические службы должны быть не какими-то статистами, львиную долю своего времени расходуящими на сбор статистической информации и подменяющими собой службы корпоративной информатизации, а именно активными архитекторами рационального взаимодействия всех производственных структур. Понятно, что при этом Центр координации будет вырабатывать и проводить в жизнь общую методологию сопровождения технологических процессов, чтобы эта важная вертикаль управления была одним целым. А главным интегратором всей нашей технологической деятельности, основным механизмом координации действий практически всех филиалов и подразделений компании должен быть, конечно же, график движения поездов. Вокруг выполнения его нормативов и надо строить взаимодействие в рамках перевозочного процесса, определять ответственность всех исполнителей.

– В связи с реструктуризацией компании возникает немало вопросов на местах в социальной сфере. Каны здесь, по Вашему мнению, должны быть механизмы решения повседневных проблем?

– Нет никакого сомнения в том, что на уровне железных дорог будет и далее проводиться не только правовое и технологическое регулирование всеми хозяйствами, но и сильная кадровая и социальная политика. Остается должность заместителя начальника дороги по кадрам и социальным вопросам с дополнительными полномочиями. Внутри холдинга будет осуществляться постоянная ротация персонала между структурными подразделениями РЖД и дочерними компаниями, использоваться общие обучающие программы, формироваться единый кадровый резерв и т. д. То же самое и в отношении социальных вопросов: это будет единая жилищная, молодежная и культурная политика, общая система негосударственного пенсионного обеспечения, координация деятельности объектов социального назначения, обеспечение равной доступности их услуг как для подразделений ОАО «РЖД», так и для дочерних компаний, проведение различных мероприятий по формированию благоприятного социально-психологического климата в трудовых коллективах и многое другое.

Управление – это реагирование

– В связи с переходом к новой структуре управления, по всей видимости, должны совершенствоваться и методы работы руководителей разных уровней. Как бы Вы прокомментировали этот вопрос?

– Действительно, инструментарий железнодорожного управленца должен быть значительно расширен, обогащен. Многие руководители уже прошли обучение в нашем Корпоративном университете, использовали другие возможности для учебы.

В чем состоит здесь новизна? Прежде всего в том, что с изменением самих наших производственных институтов, то есть механизмов взаимодействия различных корпоративных звеньев, управление в целом ряде случаев требует уже процессного подхода, то есть отладки правильных нормативных отношений между подразделениями.

Нужно стараться переходить от избыточного прямого администрирования к нормальным отработанным технологиям, вполне обеспеченным правовыми, финансовыми, кадровыми и всеми иными ресурсами. Конечно, чтобы добиться такого состояния, все должно быть сбалансировано: законодательная база, ценообразование, антизатратные механизмы, государственная политика, региональные условия, общий социальный и деловой климат и т. д. Но я хотел бы заметить, что, даже при значительной отлаженности условий работы, любой руководитель дол-

Новая система в этом смысле как бы меняет вертикаль и горизонталь местами

жен оставаться хорошим администратором. Ведь у нас и сегодня порой бывает так, что в том или ином подразделении существует предостаточно всяческих инструкций, выделены финансовые средства, есть все необходимые ресурсы, а результаты работы неудовлетворительные. Почему так?

Во многом потому, что там имеется не дефицит каких-то регламентов и норм, а дефицит самого руководителя. Менеджер на железнодорожном транспорте должен всегда

помнить, что он несет личную ответственность за своевременное выявление реальных причин невыполнения производственных заданий, и уметь устранять их путем принятия адекватных ситуации мер, быть лидером, отлично разбираться в технологии работы, никогда не забывать, что от его квалификации и ответственности напрямую зависят человеческие жизни.

В то же время, конечно, сегодня любому руководителю необходимо хорошо разбираться в вопросах экономики, ведения бизнеса. Я думаю, что потенциал нашего управленческого корпуса очень высок и мы вполне способны эффективно управлять современными железнодорожными технологиями в новых экономических условиях. При этом я хотел бы подчеркнуть, что совершенствование структур и инструментов управления должно нами всеми восприниматься как регулярный, непрерывный процесс, поскольку наша компания работает в условиях постоянно развивающейся рыночной среды, меняющейся мировой экономической, политической и социальной конъюнктуры, в том числе и с проявлениями глобальных факторов нестабильности и непредсказуемости. И наша задача состоит в том, чтобы иметь такую систему управления и использовать такие общеметодологические подходы, которые вполне позволяют адекватно и своевременно реагировать на эти и другие факторы жизни. А жизнь, как известно, это постоянное движение.

Гудок, 29 июня 2011 г.

Валерий Веремеев, начальник департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД»

СРЕДСТВА И ИНСТРУМЕНТЫ

Вопрос финансирования развития железнодорожной инфраструктуры все явственнее требует своего решения.

– Валерий Анатольевич, большинство экспертов согласны с тем, что вложения ОАО «РЖД» в содержание и развитие магистральной инфраструктуры необходимо увеличить в два-три раза. Оставим сейчас за скобками вопрос расходов и антизатратных механизмов в инфраструктурном блоке компании и поговорим о доходах. Какие инвестиционные инструменты, по Вашему мнению, необходимо использовать для финансирования инфраструктурных проектов?

– Сегодня ОАО «РЖД» вносит свой вклад в ВВП страны в размере около 2%, а инвестиций вкладывает 3,4% от общего объема. Если же мы посмотрим на наши основные фонды, 80% из которых составляет инфраструктура, то увидим, что у ОАО «РЖД» – 7% от фондов страны. Очевидно, что, зарабатывая 2% национального богатства, содержать 7% основных фондов очень сложно. И сегодня это действительно ключевой вопрос, как нивелировать такое несоответствие. Подсчитано, что до 2020 года на развитие инфраструктуры основных направлений сети

требуется более 2 трлн руб. Иначе провозные ограничения могут стать тормозом для российской экономики. Развилка подходов здесь понятна – это либо увеличивать уровень тарифов, либо направлять больше инвестиций на развитие инфраструктуры за счет государственных источников. Кроме того, нельзя исключать возможности привлечения частных инвестиций в отдельные проекты. Относительно тарифов известно, что правительство намерено сдерживать их рост у естественных монополий. Частные инвестиции привлечь в инфраструктурные проекты очень сложно, и чем ниже тарифы, тем слабее привлекательность вложений. Но железнодорожная инфраструктура – это субъект естественной монополии, который находится в государственной собственности. А значит, ограничивая тарифы, государство должно изыскивать источники средств на модернизацию и развитие магистральных путей за счет иных механизмов. И такие примеры у нас, конечно же, есть. На транспортные объекты Олимпиады в Сочи в прошлом году было выделено 80 млрд бюджетных денег и в этом году – 60 млрд. Также есть проекты, которые финансируются из Инвестфонда, хотя использование этого механизма для новых проектов прекращено. Поэтому наработки в этих вопросах имеются, нужно развивать их и далее.

– Почти два года назад было принято постановление правительства № 643, где декларировалась возможность частичного дерегулирования тарифов ОАО «РЖД» в рамках определяемого ФСТ России коридора. Такая мера способствовала бы привлечению дополнительных средств через выравнивание спроса и предложения на перевозки.

Какое значение Вы придаете этому инструменту?

– Разумеется, большое. Но я хочу отметить, что 643-е постановление в случае его реализации даст много и других возможностей, а не только установление ценового коридора. Я бы на первое место по значимости поставил здесь принцип установления экономически обоснованного уровня тарифа с учетом рентабельности на инвестированный капитал. Кроме того, постановление дает возможность применять исключительные тарифы с инвестиционной составляющей на отдельных направлениях перевозок или для отдельных грузоотправителей. К сожалению, эти важнейшие инструменты сегодня не применяются, хотя, казалось бы, оппонентов у нас среди представителей органов госрегулирования нет, поскольку все они принимали активное участие в разработке этого документа. Видимо, проблема заключается в инертности нашего мышления и в заведомом преувеличении рисков, которые ряд участников рынка видят для себя в этих механизмах. Но вот сегодня мы обсуждаем очень важную тему по развитию БАМа. Цена вопроса – порядка 1 трлн рублей.

Для нашей компании и даже для госбюджета это, конечно, неподъемные средства. Однако если мы посмотрим на те инвестиции, которые предполагается вложить в месторождения этого региона, в промышленные объекты, то данная цифра уже не покажется какой-то сверхъестественной. Потому что частные инвесторы готовы вкладывать в развитие промышленности десятки триллионов

рублей, и мы понимаем, что мультипликативный эффект от развития БАМа будет колоссальный. Поэтому в отношении развития магистрали обсуждался вопрос применения специального инвестиционного тарифа, который позволит в течение пары десятков лет окупить затраченные средства. И здесь важно определить, сколько инвестиционной составляющей можно заложить в тариф, а сколько целесообразно выделить государству, чтобы не создавать чрезмерной нагрузки на промышленность.

При этом выделение государственных средств на развитие инфраструктуры нужно считать не субсидией, а полноценной инвестицией в долгосрочное устойчивое развитие экономики. Мы на эту тему проводили исследования и попытались оценить, кто получает наибольший эффект от вложений в инфраструктуру: ее собственник, грузоотправитель или государство. Для владельца инфраструктуры окупаемость проектов наращивания грузовых перевозок при существующих тарифах составляет порядка 25–30 лет – причем там, где перевозятся достаточно доходные грузы. Также и для грузовладельца вложенные средства окупятся через 20–30 лет, а это практически начисто отсекает возможность привлечения частного капитала. Развитие инфраструктуры в целях увеличения пассажирского трафика или ускорения движения пассажирских поездов за счет доходов от перевозок, как правило, не окупается.

Но вот для государства эффект от вложения в инфраструктуру будет наибольшим за счет увеличения налоговой базы, создания рабочих мест, развития производства и т. д. В этом случае сроки возврата в бюджет вложенных государством средств составляют около 10 лет, а это уже очень неплохой результат.

– И все-таки есть ли какие-то проекты, где можно было бы рассчитывать на частный капитал?

– Да, мы сегодня видим, что в отдельных точках можно рассчитывать на частные инвестиции для строительства новых железных дорог. Например, это такие проекты, как Кызыл – Нурагино, Урал Промышленный – Урал Полярный, «Белкомур» и др. Здесь можно было бы привлечь десятки и даже сотни миллиардов рублей инвестиций при условии определенной государственной поддержки и применения долгосрочных либо концессионных, либо иных гарантийных механизмов для частных инвесторов. Также мы полагаем, что совершенно оправдан оптимизм по поводу возможности привлечения частных инвестиций в проекты высокоскоростных магистралей, в частности Москва – Санкт-Петербург. Там предполагается использовать контракт жизненного цикла – разновидность концессии, что, по оценкам разработчиков, позволит привлечь 250–300 млрд руб. Так что механизмы и инструменты есть. Необходимы соответствующие обоснования инвестиций и решения регулирующих органов.

– Очевидно, что привлечению частных инвестиций в инфраструктуру не способствуют те жесткие обременения, которые налагаются на активы ОАО «РЖД» законом «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта».

Какие надежды было бы оправданным возлагать на ли-

берализацию законодательства в этом плане, тем более что президент РФ Дмитрий Медведев недавно на Петербургском экономическом форуме высказался весьма негативно об «избыточной системе регулирования государства в подконтрольных ему сферах, прежде всего в естественных монополиях»?

– В то же время напомним, что наряду с этим президент сказал и о «более осторожном подходе в отношении инфраструктурных монополий и предприятий, которые необходимы для обеспечения военной безопасности государства». Мы выступаем здесь за поэтапный подход. Имеются сегменты, которые являются вполне привлекательными для частных инвестиций, например ремонт вагонов, эксплуатация подъездных путей, терминально-складские комплексы и т. д. Давайте начинать именно с этих секторов. Кроме того, для привлечения частных инвестиций в строительство новых линий и сегодня нет законодательных ограничений.

Проблема заключается в инертности нашего мышления и в заведомом преувеличении рисков, которые ряд участников рынка видят для себя в новых инвестиционных механизмах

– Сейчас идет процесс продажи дочерних компаний ОАО «РЖД» и предполагается, что вырученные средства пойдут на формирование общей инвестиционной программы компании, попросту говоря, на латание дыр. Не лучше было бы вложить эти деньги в отдельные высокорентабельные проекты?

– Сегодня правительство как представитель акционера нашей компании – Российской Федерации – считает, что в посткризисное время эти средства необходимо использовать для модернизации и развития инфраструктуры. Конечно, с точки зрения доходности бизнеса можно дискутировать о целесообразности таких подходов. Но ОАО «РЖД» – это субъект естественной монополии, который обязан руководствоваться в своей деятельности не только рыночными инструментами и бизнес-целями, но и государственными, общественными интересами, обеспечивать свое развитие не в ущерб экономике в целом. Кроме того, решения по продаже пакетов акций дочерних обществ являются важным составляющим элементом программы структурного реформирования и развития рыночных отношений в отрасли.

– Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденная правительством в 2008 году, разрабатывалась еще до кризиса. Насколько актуальны ее параметры сегодня?

– Напомню, что она была разделена на два этапа. С 2009 по 2015 год – это период модернизации инфраструктуры, а далее до 2030 года – масштабное строительство новых линий, создание ВСМ и т. д. В части объектов первого этапа очень многое актуально и сегодня. Если мы посмотрим на те точки развития инфраструктуры, которые были определены в Стратегии, то увидим, что во многом проблемы с лимитирующими местами остались те же, а также появились и новые моменты. Остается необходимость развития подходов к портам. Ведь по ряду

грузов экспортные перевозки уже достигли докризисного уровня и даже превышают его. Также на повестке дня стоит развитие Московского транспортного узла. Новую остроту получила тема Дальнего Востока: подходы к портам, Транссиб, БАМ. Здесь нами ранее не прогнозировался такой всплеск перевозок, который мы сегодня имеем. Очевидно, что в отношении БАМа нужно закладывать уже совершенно иные средства и выводить этот вопрос на новый уровень. То есть основные среднесрочные задачи остались актуальными, но вопрос заключается в методах их решения. Ранее предусматривалось, что за период до 2015 года ОАО «РЖД» получит порядка 1 трлн руб. за счет инвестиционной составляющей тарифа и направит их на реализацию инфраструктурных проектов. Но до сих пор инвестиционная составляющая не введена.

– Можно ли все-таки прогнозировать, какие реальные государственные средства будут направлены в развитие российских железных дорог в обозримой перспективе?

– Сейчас Минтранс корректирует профильные целевые программы, и полная ясность у нас по данному вопросу возникнет тогда, когда появится официальная версия этих документов. Также пока еще только формируются основные подходы по такому инструменту, как «сетевой контракт», который, согласно Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года, призван формализовать взаимные обязательства государства и ОАО «РЖД».

Гудок, 3 августа 2011 г.

Вадим Морозов, первый вице-президент
ОАО «РЖД», д. т. н.

С ЧУВСТВОМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

– Вадим Николаевич, с какими основными итогами подходит компания к профессиональному празднику работников стальных магистралей?

– Как в прошлом, так и в нынешнем году компания «Российские железные дороги» выполняет поставленные перед ней задачи по удовлетворению спроса экономики и населения страны на перевозки, а также обеспечивает последовательное проведение структурной реформы. За 7 месяцев 2011 года грузооборот вырос на 6,6%, погрузка – на 3,7% к соответствующему уровню прошлого года. Напомню, что в 2010 году благодаря системной работе по преодолению кризиса и росту прибыли инвестиционный бюджет ОАО «РЖД» был увеличен почти до 317 млрд рублей. А в текущем году он составит уже 349 млрд рублей. На данный момент завершена реализация ряда крупных инфраструктурных проектов. В частности, открыт реконструированный Большой Новороссийский тоннель на Северо-Кавказской дороге, закончена проходка основной штольни Кузнецовского тоннеля на Дальневосточной, введен в эксплуатацию электрифицированный участок на перегоне Карымская – Оловянная на Забайкальской. ОАО «РЖД» ведет работы по подготовке инфраструктуры к масштабным мероприятиям и проектам

мирового уровня. Это Олимпиада в Сочи, Универсиада в Казани, саммит АТЭС на Дальнем Востоке, чемпионат мира по футболу – 2018 и др.

Отрадно, что, несмотря на непростую экономическую ситуацию, компанией сохранен кадровый потенциал и обеспечена социальная стабильность в коллективах. Ежегодные расходы на реализацию обязательств Коллективного договора (без учета дочерних обществ) составляют у нас сегодня порядка 84 млрд руб. В среднем социальные расходы на одного железнодорожника превышают 53 тыс. рублей, на неработающего пенсионера – 8 тыс. рублей. Уже в прошлом году мы завершили применение таких антикризисных инструментов, как неполный рабочий день и уход в неоплачиваемый отпуск. Заработная плата в компании регулярно индексируется в пределах инфляции. За истекший год средний заработок работников ОАО «РЖД», занятых на перевозках, увеличился более чем на 17%, превысив 33 тыс. рублей в месяц.

В целом «Российские железные дороги» являются сегодня устойчивой, динамично развивающейся и социально ответственной компанией.

– Как Вы уже отметили, продолжалась реализация реформирования отрасли. На чем были сосредоточены здесь основные усилия?

– В 2010 году органами управления ОАО «РЖД» были приняты решения по созданию 17 дочерних и зависимых обществ, а в целом за время реформирования создано 84 ДЗО в различных сферах деятельности. В прошлом году начали свою работу такие системообразующие игроки новой модели, как ОАО «Федеральная пассажирская компания» и ОАО «Вторая грузовая компания». С текущего года все пригородные железнодорожные перевозки в стране осуществляются дочерними обществами, в уставный капитал которых вошли регионы. Важнейшим аспектом реформирования является создание благоприятных условий для притока в компанию дополнительных инвестиций, и в этом плане знаковым элементом стало существенное повышение авторитета ОАО «РЖД» на международном финансовом рынке.

Для дальнейшего развития рыночных отношений и привлечения дополнительных частных инвестиций в соответствии с задачами третьего этапа реформы советом директоров ОАО «РЖД» утверждены концепция и план продажи акций дочерних обществ компании. В ноябре 2010 года было успешно проведено публичное размещение 35%-ного пакета акций ОАО «ТрансКонтейнер», которое стало неординарным событием не только для российских, но и для международных рынков капитала. В декабре состоялась сделка по продаже пакета 50% минус 2 акции ОАО «ЭЛТЕЗ А» авторитетнейшей канадской машиностроительной компании «Бомбардье». Сегодня на повестке дня стоит размещение акций ОАО «Первая грузовая компания», а далее – недавно образованных вагоноремонтных акционерных обществ. Это все системные мероприятия по формированию новых экономических отношений в различных сегментах железнодорожного транспорта, запланированные в программных правительственных документах.

Продолжение следует.

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

Стоимость публикации рекламной информации в журнале зависит от занимаемой площади.
При размещении модульной рекламы, бесплатно предоставляется публикация строчной рекламы (подробнее ниже, 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 поверх.
- 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	5'500	5	650
1/4 полосы	88*122, 180*59	9'625	10	750
1/2 полосы	180*122	16'940	20	850
Полоса	180*250	29'645	40 + перс. рассылка	950

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

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

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

БАННЕРНАЯ РЕКЛАМА НА САЙТЕ

Сквозное размещение (на всех страницах сайта)
Размер 140*60 (jpeg - статический, gif - динамический)

Размещение в левом вертикальном блоке
Разработка jpeg баннера от 400 руб, gif баннера от 1'500 руб

Стоимость 5'000 руб./мес. (при единовременной оплате трёх месяцев, в четвертом размещение **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 единоразовая, 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 рассылок + месяц в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени
11'880	10%	2 перс. рассылки	
16'830	15%	3 перс. рассылки	
21'120	20%	4 перс. рассылки	

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

3 месяца - скидка 10%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
17'820	3 перс. рассылки	3 месяца еженедельных рассылок + 3 месяца в ТОПе компаний + бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период!
32'076	6 перс. рассылок	
45'441	9 перс. рассылок	
57'024	12 перс. рассылок	

6 месяцев - скидка 15%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
33'660	6 перс. рассылок	6 месяцев еженедельных рассылок + 6 месяцев в ТОПе компаний + бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период!
60'558	12 перс. рассылок	
85'833	18 перс. рассылок	
107'712	24 перс. рассылки	

12 месяцев - скидка 20%

Стоимость (руб.)	Услуга	В подарок
63'360	12 перс. рассылок	1 год еженедельных рассылок + 1 год в ТОПе компаний + бесплатное размещение баннерной рекламы на весь период!
114'048	24 перс. рассылки	
161'568	36 перс. рассылок	
202'752	48 перс. рассылок	

ВНИМАНИЕ! СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

**При размещении рекламы на год
электронные рассылки и баннерная реклама в подарок!**

Предлагаем принять участие в акции, которая позволит значительно сэкономить рекламный бюджет и при этом получить максимальный эффект от вложенных средств.

При единовременной предоплате скидка 20%

Стоимость публикаций на год (со скидкой 20%)	Размеры модулей в мм >>>> строчная реклама (бонус)	В подарок персональные электронные рассылки >>>> (более 50'000 адресов)	Дополнительный бонус /сумма бонуса
		кол-во рассылок / сумма бонуса	
44 000	1/8 полосы + 5 строк	4 * 6'600 = 26 400	-
77 000	1/4 полосы + 10 строк	8 * 6'600 = 52 800	годовое размещение баннерной рекламы! 12*5'000=60'000
135 520	1/2 полосы + 20 строк	12 * 6'600 = 79 200	
237 160	1 полоса + 40 строк	16 * 6'600 = 105 600	

Мы предлагаем:

Публикацию в журнале с возможностью обновления информации:

- бесплатно предоставляется дополнительная рекламная площадь для размещения актуальных прайс-листов
- гарантированное участие во всех специализированных выставках и конференциях, в которых запланировано наше участие в качестве информационного партнера. На сегодняшний день утверждены мероприятия, указанные в разделе сайта [Календарь выставок](#)

БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка!

- при размещении рекламы от 1/4 полосы и выше специальный подарок – **годовое размещение баннерной рекламы на нашем портале!**
- **размещение** персональной страницы вашей компании в **Топе** каталога предприятий на сайте издания с возможностью еженедельного обновления информации
- **еженедельные и персональные электронные рассылки** по собственной базе электронных адресов предприятий железнодорожной отрасли промышленности

В акции уже участвуют:

- ГК «Можгинский литейный завод Арсенал» (Республика Удмуртия, г. Ижевск)
- ООО «ВСП52» (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «КСД» (Воронежская область, г. Воронеж)
- ООО «ЛитСтройКом» (ООО «ЛСК») (Нижегородская область, г. Нижний Новгород)
- ООО «ММП-Ирбис» (г. Москва)
- ООО «РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН» (Калужская область, г. Калуга)
- ООО «Реон-Техно» (Республика Чувашия, г. Чебоксары)
- ООО «СЦ Промжелдортранс» (г. Москва)
- ООО «Техэнергопром-Р» (Московская область, г. Королёв)
- ООО «Торговый дом «РТИ» (Ярославская область, г. Ярославль)
- ТОО «Vagon Service Almaty» (Казахстан, г. Алматы)

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров!

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

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.





Электроника Транспорт 2021

14-я специализированная выставка электроники и информационных технологий для пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры

Проводится в рамках Российской недели общественного транспорта www.publictransportweek.ru



22-24 СЕНТЯБРЯ, МОСКВА
КВЦ «СОКОЛЬНИКИ»
WWW.E-TRANSPORT.RU

25
years



TransRussia



a Hyve event

Самая крупная в России выставка
транспортно-логистических услуг,
складского оборудования
и технологий

12–14 апреля 2021

Москва, МВЦ «Крокус Экспо»,
Павильон 1

Негабаритные
перевозки



Авто-
мобильные
перевозки



Морские
перевозки



Все решения здесь

Авиа-
перевозки



Железно-
дорожные
перевозки



IT-решения



Интра-
логистика



Получите электронный билет
transrussia.ru

Ваш промокод: **tr21pEODO**

