



# ДЕПО

10 (65) 2014

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

ноябрь

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

стр. 1-7

стр. 14-17

стр. 20-22



- Мониторинг ситуации в промышленности – сентябрь 2014. Основные выводы
  - Риск исчезновения пригородных перевозок продолжает расти
- Компания «РТК Логистика» провела Бизнес-Конференцию “Проблемы и перспективы” безопасности грузоперевозок
- Разработанная ИПЕМ Единая методология тарифообразования в сферах естественных монополий рекомендована ЕЭК
  - Распределение работы между различными видами транспорта должно быть сбалансированным
  - Несбалансированность регулирования и ценообразования на услуги различных видов транспорта ограничивает экономическое развитие страны
    - Тарифное регулирование: состояние и перспективы
- Требования по локализации продукции транспортного машиностроения существенно возросли
- Государственная поддержка лизинга подвижного состава будет способствовать развитию транспортного машиностроения
  - Лизинг на железнодорожном транспорте: проблемы и перспективы
- ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТС «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011)
  - Железные дорожники о себе и реформах

стр. 8-14

стр. 18

стр. 19

стр. 22

стр. 24

стр. 25-26

стр. 26-29

стр. 30

стр. 31

стр. 32-36

стр. 37-42

стр. 43-46



# ВЫСТАВКА



## МОСКВА 2015

### ВЫСТАВКА СРЕДСТВ И ТЕХНОЛОГИЙ НЕРАЗРУШАЮЩЕГО КОНТРОЛЯ

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| <b>Даты проведения</b>      | 3 - 6 марта 2015г.  |
| <b>Организатор</b>          | Российское общество по неразрушающему контролю и технической диагностике (РОНКТД)   |
| <b>Место проведения</b>     | Москва, Экспоцентр на Красной Пресне<br>2 Павильон<br>Площадь более 5 700 кв. м   |
| <b>Деловая программа</b>    | Круглые столы по актуальным вопросам применения НК в различных отраслях промышленности: <ul style="list-style-type: none"><li>• Авиация и космос</li><li>• Железнодорожный транспорт</li><li>• ЖКХ и строительство</li><li>• Металлургия и машиностроение</li><li>• Нефтегаз</li><li>• Техническая диагностика</li><li>• Энергетика</li></ul>   |
| <b>Партнерство</b>          | Пройдет в партнерстве с: <ul style="list-style-type: none"><li>• 19-й международной специализированной выставкой «Интерлакокраска – 2015»</li><li>• 9-м международным салоном «Обработка поверхности. Защита от коррозии»</li><li>• 4-м международным салоном «Специальные покрытия»</li></ul>  |
| <b>On-line бронирование</b> | <a href="http://www.expo.ronktd.ru">www.expo.ronktd.ru</a>  |
| <b>Участники выставки*</b>  | CoNDTrol, Dino-Lite, Hangzhou Jinque Technology Company limited, Helling, ODU GmbH @ Co. KG, STARMANS, АКА-контроль, АКС, Алтек, Диагност, ИНТРОН ПЛЮС, ИЦ Физприбор, КОНСТАНТА, НИИИИ МНПО Спектр, НИКИМТ-Атомстрой, НПП Монотест, НПП ПРОМПРИБОР, НПЦ НК Кропус, НПЦ ЭХО+, НУЦ Качество, НУЦ Контроль и диагностика, Олимпас Москва, ПЕРГАМ-ИНЖИНИРИНГ, ПромГруппПрибор, Просек-Рус, ТД ЭСКО, ТЕККНОУ, ТКС, Энергодиагностика, Юнитест. |



**3 - 6 МАРТА 2015, «ЭКСПОЦЕНТР» НА КРАСНОЙ ПРЕСНЕ**

**Сокращение затрат на обслуживание стыков в 5-10 раз**

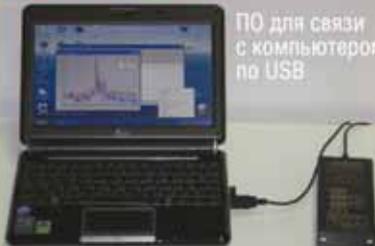
**Не имеет аналогов в мире!**

Магнитометр для измерения намагниченности стыков рельс

# Стык-ЗД

*Используется на предприятиях РЖД*

- контроль ж/д путей для решения проблемы экстремальной намагниченности стыков рельс
- контроль полярности свариваемых рельсов и полярности в разрыве рельсов



ПО для связи с компьютером по USB

**Особенности**

- встроенный микроконтроллер
- различные режимы работы (Стык/Скан)
- энергонезависимое ОЗУ
- сохранение в памяти результатов замеров
- индикация уровня заряда аккумуляторов
- подключение к ПК через USB-порт
- встроенные часы реального времени
- коррекция времени и даты от ПК
- автоматическое выключение после паузы

**Достоинства**

- сокращение затрат на обслуживание стыков рельс в 5-10 раз
- сохранение данных в энергонезависимом ОЗУ не менее 10 лет
- в несколько раз дешевле зарубежных лабораторных комплексов, требующих подготовленного персонала
- не требует квалифицированного персонала
- компактность • легкий вес • автономность работы



## ПУТЬ ПОД КОНТРОЛЕМ

[www.decima.ru](http://www.decima.ru)      РАЗРАБОТЧИК И ПРОИЗВОДИТЕЛЬ:

Россия, Москва, г. Зеленоград       **ецима**

E-mail: svi@decima.ru      Тел: +7(495) 988-48-58

**Основные технические характеристики прибора «Стык-ЗД»:**

|   |                      |
|---|----------------------|
| Максимальный диапазон измерения поля  | (+/-) 50 мТл         |
| Максимальный диапазон измерения градиента поля  | (+/-) 4 Тл/м         |
| Пределы абсолютной погрешности в измерении напряженности магнитного поля                  | (+/-) 10 мкТл        |
| Пределы абсолютной погрешности в измерении градиента модуля напряженности магнитного поля | (+/-) 10 мкТл/см     |
| Относительная погрешность измерения силового параметра F,                                 | не более 10%         |
| Время сохранения данных в энергонезависимом ОЗУ при отключении электропитания,            | не менее 10 лет      |
| Время непрерывной работы после полного заряда аккумуляторов:                              |                      |
| - в режиме индикации,   | не менее 12 часов    |
| - в режиме сканирования,  | не менее 8 часов     |
| Время установления рабочего режима,   | не более 5 сек       |
| Время зарядки аккумуляторов,  | не более 3 часов     |
| Интервал сканирования в режиме «Стык»   | 5 (+/-) 0,2 сек      |
| Средняя наработка на отказ  | не менее 10000 часов |
| Средний срок службы   | 10 лет               |
| Электропитание Li - Po аккумулятор  | 1 шт.                |
| Потребляемая мощность   | не более 1 Вт        |
| Масса   | не более 0,3 кг      |
| Габаритные размеры (Д x Ш x В)  | 150 x 60 x 23 мм     |



ЗАВОД  
ТЕПЛООБМЕННОГО  
ОБОРУДОВАНИЯ

# Секционные радиаторы: бесперебойная работа тепловозов весь год

## Кратко о предприятии.

**ООО «Завод теплообменного оборудования» – один из крупнейших проектировщиков и производителей медно-латунных радиаторов на территории стран СНГ. Годовая производительность завода составляет более 30000 радиаторов и иной теплообменной продукции в год.**

Специализация завода – разработка и изготовление приборов для охлаждения воды, воздуха и масел в разнообразных системах двигателей (мощность 200-5000 кВт). Помимо моноблочных радиаторов для самосвалов, комбайнов и тракторов, завод специализируется на производстве секционных радиаторов для тепловозов.

### Секционный радиатор как важная составная часть тепловоза

Секционный радиатор – сборная конструкция из нескольких одинаковых элементов-секций, соединенных коллектором. Количество секций может достигать десятка единиц и зависит от конкретных требований к охлаждению.

Секционные радиаторы имеют ряд преимуществ перед моноблочными:

- 1) повышенная прочность;
- 2) простота замены секций при загрязнении и ремонте;
- 3) меньшие расходы на эксплуатацию и ремонт.

Основные области применения секционных радиаторов: железнодорожная техника и энергетические установки.

ООО «Завод теплообменного оборудования» также разрабатывает и производит новые типы модульных охлаждающих устройств для магистральных тепловозов, шахтной и карьерной техники.

Преимущества секционных радиаторов ООО «Завод теплообменного оборудования»:

- 1) применение новейших технологий в производстве;
- 2) использование высококачественных материалов;
- 3) меньший вес секций и минимальная цена за счет оптимизированного расхода сырья;
- 4) точность геометрии трубок;
- 5) качественный материал пайки;
- 6) повышенная жесткость конструкции за счет припоя из твердого серебросодержащего сплава.

На сегодняшний день главные покупатели секционных радиаторов – предприятия железнодорожного комплекса в странах СНГ и Прибалтики, в Польше, Болгарии, Румынии, Германии, Молдове, Сирии, Ираке, Иране и т.д.

### Исследования и испытания – гарант качества продукции

Служба ОТК завода внимательно следит за качеством производства на всех этапах: от поступления материалов и комплектующих до отгрузки готовой продукции потребителю.

В процессе изготовления каждый радиатор дважды проходит проверку на герметичность квалифицированным рабочим в присутствии контролера:

1. проверка остова радиатора;
2. проверка готового радиатора в сборе.

Особая роль отводится обследованию радиатора на протекание воды. Каждая десятая секция подвергается испытаниям на специальном стенде. Если показатели не соответствуют установленным требованиям, то на проверку отправляется вся партия секций.

Стенд гидравлических испытаний используется для периодической проверки прочности динамических испытаний. Давление жидкости в стенде изменяется с определенной частотой от 1 атмосфера до 3,5 атмосфер либо до другой величины. Предельный показатель во время испытаний – 10 атмосфер.

Секционные радиаторы сертифицированы ФБУ «РС РНТ» (Регистром сертификации на федеральном железнодорожном транспорте).

Проводить высокопрофессиональные, фундаментальные прикладные исследования заводу позволяет сотрудничество с такими авторитетными исследовательскими центрами, как ОАО «Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава» (ОАО «ВНИКТИ» в г. Коломна) и ОАО «Научно-исследовательский институт ж/д транспорта» (ОАО «ВНИИЖТ» в г. Москва).

Стремление к постоянному совершенствованию подтверждается и таким фактами, как:

- в феврале 2012 года был проведен ряд встреч с техническими специалистами и руководством ХН «Лугансктепловоз» с целью обмена опытом. Предприятия планируют большую совместную работу по созданию оптимальной

холодильной шахты для всех типов тепловозов. Она будет отвечать всем требованиям эксплуатирующих организаций;

- выпуск новых типов радиаторов для тепловозов с начала марта 2012 года. Помимо производства были проведены серьезные работы по расчету и разработке шахт охлаждения модульного типа. Продукт создан при сотрудничестве с ООО «Сысертское локомотивное депо».

Регулярно проводимые испытания, анализ брака (менее 0,02 %), совершенствование технологии изготовления и внедрение инновационных технологий дает возможность выпускать качественную и долговечную продукцию. Для максимально тщательного контроля ведется номерной учет радиаторов.

### Неправильная эксплуатация – враг долговечности

Однако как бы идеально не был произведен радиатор, его поломки неизбежны. Главная причина недолговечности качественно произведенного продукта – неправильная эксплуатация. Под этим понятием подразумевается:

1. Неправильные условия содержания тепловоза и радиаторов в холодный период.

В сильные морозы в радиаторах при охлаждении воды образуется лед. Это неизбежно приводит к образованию трещин и, как результат, нарушению герметичности и разрушению трубок. Чтобы избежать такого развития событий необходимо выполнить одно условие – всегда содержать тепловоз в тепле. Для этого можно проводить регулярное прогревание либо организовать хранение в ангаре.

2. Использование загрязненной воды.

Если в радиаторе применяется некачественная вода, то примеси, песок, всевозможные вредные вещества оседают на трубках и стенках радиатора, что неизбежно приводит к разнообразным поломкам.

Любая охлаждающая жидкость, будь то вода, масло либо другие варианты, должна быть очищена от взвесей и осадков, как например, песок и глина. Несоблюдение этого простого требования приводит к выходу радиатора из строя: охлаждающие трубки забиваются, теплоотдача секции ухудшается, повышается давление в системе, нарушается герметичность.

Помимо двух основных существуют и другие ошибки эксплуатации, менее распространенные, но не менее разрушающие. Например, неправильная эксплуатация тепловозов в жаркий период, некорректная транспортировка и монтаж оборудования и т.д.

### Как продлить жизнь радиатору

Избежать серьезных последствий неправильной эксплуатации просто, для этого необходимо соблюдать несколько правил.

1) При транспортировке, монтаже и демонтаже секций исключить удары, которые могут повредить охлаждающие пластины и трубки, привести к разгерметизации и выходу из строя секции.

2) Использовать только очищенные жидкости.

3) Охлаждающие жидкости обязательно должны иметь в своем составе присадки, препятствующие образованию шлака.

4) Необходимо выполнять периодическую очистку секций по методикам, описанным в руководстве по эксплуатации тепловозов либо другого состава, на котором установлены радиаторы.

5) Проводить визуальный осмотр для выявления течи жидкости.

Если выявлено незначительное запотевание, но не течь, эксплуатация радиатора разрешается.

6) В летний период времени радиаторы необходимо продувать сжатым воздухом либо паром, предварительно открыв верхние и боковые жалюзи.

7) В зимний период времени необходимо регулярно проверять исправность утеплительных щитов.

Соблюдение таких несложных требований гарантирует долговечную работу радиаторов без каких-либо проблем.

ООО «Завод теплообменного оборудования» делает все возможное, чтобы предоставлять своим клиентам высококачественную продукцию. Однако, для правильной работы необходимо не только грамотное производство, но и корректная эксплуатация. Только соблюдение обязательств производителем и ответственность покупателей может гарантировать долговечность продукции.

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

**Контакты в Минске:**

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

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

**Факс: +375 (17) 299-99-54**

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

**Контакты в Брянске:**

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

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

**Для Российских клиентов московский  
номер телефона: +7 (499) 963-53-52**



# ОХЛАЖДЕНИЕ МОЩНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

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



## РАДИАТОРЫ, СЕКЦИИ РАДИАТОРОВ И КАЛОРИФЕРЫ ДЛЯ ЛОКОМОТИВОВ

Наша продукция составляет основу систем охлаждения дизелей маневровых, магистральных пассажирских и магистральных грузовых тепловозов (типа ТГМ, ТЭМ, ТЭП, М62, ТЭ10 и др.), тяговых агрегатов и тяговых модулей (типа ОПЭ 1, НП1, УТМ-1А), тягово-энергетических установок (ТЭУ).



## РАДИАТОРЫ И ТЕПЛООБМЕННИКИ ДЛЯ САМОСВАЛОВ «БЕЛАЗ»

Эффективное охлаждение мощных двигателей в условиях различных климатических поясов, загрязненной атмосферы и повышенной вибрации. Мы предлагаем собственные уникальные конструкторские и производственные разработки для решения самых новых задач в области машиностроения.



## РАДИАТОРЫ ДЛЯ ЭНЕРГОНАСЫЩЕННЫХ ТРАКТОРОВ «БЕЛАРУС»

Надежная защита двигателя от перегрева в самых экстремальных условиях, долговечность и ремонтпригодность обеспечены применением современных технологий и инноваций, а также использованием высококачественных материалов ведущих мировых производителей.



**ЗАВОД  
ТЕПЛООБМЕННОГО  
ОБОРУДОВАНИЯ**

КОНТАКТНЫЕ ТЕЛЕФОНЫ:  
+ 375 (17) 217-02-39  
+ 7 (499) 963-53-52

ПОДРОБНОСТИ НА САЙТАХ  
[www.zto-by.com](http://www.zto-by.com)  
[www.tdzto.ru](http://www.tdzto.ru)



# ПК-Альянс

запасные части железнодорожного транспорта и метрополитена

МАТЕРИАЛЬНО - ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

www.mto1520.ru, info@mto1520.ru, fax +7-499-403-13-56, +7-495-649-87-99

**Производство резинотехнических изделий.  
Изготовление деталей по чертежам. Металлообработка.  
Поставка запасных частей для подвижного состава  
железных дорог и метрополитена.**

**Собственное производство, постоянно растущий ассортимент  
и неснижаемые остатки позволяют  
в кратчайшие сроки обеспечить потребность заказчика**

| Чертеж                 | Наименование                 | Цена     | Компания        | Телефон         |
|------------------------|------------------------------|----------|-----------------|-----------------|
| 100.41.010-1           | элемент упругий              | 140,0    | ООО "ПК-Альянс" | (495) 509-48-87 |
| 12.30.10.018           | амортизатор                  | 700,0    | ООО "ПК-Альянс" | (495) 509-48-87 |
| 180.00.00              | фильтр                       | 55,0     | ООО "ПК-Альянс" | (495) 509-48-87 |
| 181.01.150.86/87/88    | суфле межвагонных соединений | 7 200,0  | ООО "ПК-Альянс" | (495) 509-48-87 |
| 1.1000.4402.026.00     | фильтр                       | 690,0    | ООО "ПК-Альянс" | (495) 509-48-87 |
| 1.7020.35.81.041.00    | шток                         | 640,0    | ООО "ПК-Альянс" | (495) 509-48-87 |
| 2.7080.33.70.012.00    | стакан в сборе               | 5 500,0  | ООО "ПК-Альянс" | (495) 509-48-87 |
| 302.30.25.016          | амортизатор                  | 780,0    | ООО "ПК-Альянс" | (495) 509-48-87 |
| 62.00.25.011           | амортизатор                  | 2 100,0  | ООО "ПК-Альянс" | (495) 509-48-87 |
| ДТЖИ 306.411.001 / 003 | клапан вентиля сб            | 140,0    | ООО "ПК-Альянс" | (495) 509-48-87 |
| ТИБЛ 712.452.015       | щит подшипниковый            | 38 000,0 | ООО "ПК-Альянс" | (495) 509-48-87 |



## Калужские Технологии

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

- Путьевые машины • Путьевой инструмент • Краны ж/д • Тепловозы
- Гидропередачи • Вагонные замедлители • Диски Фрикционные • Ремонт

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

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



| Наименование                          | Цена за 1 ед<br>б/НДС руб. | Компания                   | Телефон              |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------|
| Диск с металлокерамикой 50-330А-82    | 1650,00                    | ООО «Калужские Технологии» | (4842) 926-700 (800) |
| Диск ведущий 50-330А-83А              | 900,00                     | ООО «Калужские Технологии» | (4842) 926-700 (800) |
| Насос питательный 53-359-00           | 49500,00                   | ООО «Калужские Технологии» | (4842) 926-700 (800) |
| Блок управления УГП 55-351И-00        | 45500,00                   | ООО «Калужские Технологии» | (4842) 926-700 (800) |
| Клапан плавного трогания 46.30.00.000 | 36800,00                   | ООО «Калужские Технологии» | (4842) 926-700 (800) |
| Вал фрикционный 53-330-200            | 135000,00                  | ООО «Калужские Технологии» | (4842) 926-700 (800) |
| Капитальный ремонт УГП 230 (300)      | 250000,00                  | ООО «Калужские Технологии» | (4842) 926-700 (800) |
| Капитальный ремонт УГП 1200/750 ПР(М) | 320000,00                  | ООО «Калужские Технологии» | (4842) 926-700 (800) |

www.snabzd.ru klt40@mail.ru



## ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ИНВЕСТ-ОЙЛ

Производственное предприятие завод РТИ "Брянскрезинотехника".

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

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

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





### ELHIM-ISKRA JSC

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

**ООО "Торговый Дом Елхим-Искра" предлагает следующее электрооборудование:**

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







| НАИМЕНОВАНИЕ                                     | ЦЕНА       | АНАЛОГ     | КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ |  |
|--|------------|------------|-----------------------|--|
| Тяговая аккумуляторная батарея 2X40V3PzS210Ah    | Договорная | 40x3PzS210 | Россия                | +7 495 726 58 08, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a> |
|  |            |            | Болгария              | + 359 897 88 16 04, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>       |
| Тепловозная аккумуляторная батарея 64V THC-450Ah | Договорная | 32TH-450   | Россия                | +7 906 087 90 60, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a> |
|  |            |            | Болгария              | + 359 897 88 16 08, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>       |
| Тепловозная аккумуляторная батарея 96V THC-450Ah | Договорная | 48TH-450   | Россия                | +7 495 726 58 08, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a> |
|  |            |            | Болгария              | + 359 897 88 16 04, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>       |
| Вагонная аккумуляторная батарея 56PzS(M)-350P    | Договорная | 90КЛ-300   | Россия                | +7 906 087 90 60, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a> |
|  |            |            | Болгария              | + 359 897 88 16 08, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>       |
| Вагонная аккумуляторная батарея 26PzS(M)-350P    | Договорная | 40ВНЖ-300  | Россия                | +7 495 726 58 08, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a> |
|  |            |            | Болгария              | + 359 897 88 16 04, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>       |
| Зарядное устройство ЕлПулсКар 80V(150-300)Ah     | Договорная | ЕПК 80x30  | Россия                | +7 906 087 90 60, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a> |
|  |            |            | Болгария              | + 359 897 88 16 08, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>       |
| Платформенная тележка ЕП 011.2                   | Договорная | Balkancar  | Россия                | +7 495 726 58 08, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a> |
|  |            |            | Болгария              | + 359 897 88 16 04, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>       |
| Электрический тягач ЕТ 512                       | Договорная | Balkancar  | Россия                | +7 906 087 90 60, <a href="mailto:iskra-trade@yandex.ru">iskra-trade@yandex.ru</a> |
|  |            |            | Болгария              | + 359 897 88 16 08, <a href="mailto:mladen@polybet.bg">mladen@polybet.bg</a>       |

**МК** *Штампованные изделия из металла*  
 Компания "МетаКом" специализируется на производстве штампованных изделий из металла. Наше предприятие присутствует на рынке металлообработки на протяжении 10 лет. Наличие собственной производственной базы позволяет изготавливать и хранить изделия из металла для заказчика в любых объемах, а также отгружать любым видом транспорта в короткие сроки и в удобное для заказчика время. Наше предприятие гарантирует **высокое качество продукции и конкурентно-способные цены на изготавливаемые изделия.**

620017, г. Екатеринбург, ул. Космонавтов, 15-209, Телефоны: +7 (343) 328-04-23, +7 (922) 292-21-40

| Наименование   | Ед. изм. | Цена с НДС (руб) | Компания      | Телефон                        |
|--|----------|------------------|---------------|--------------------------------|
| Торцевой закрепитель для деревянных шпал ЗШ-1 ЦПЗ1ТУ                               | шт       | 6,5              | ООО "МетаКом" | (343) 328-04-23, 922 292-21-40 |
| Скоба шпальная S-образная  | шт       | 6,5              | ООО "МетаКом" | (343) 328-04-23, 922 292-21-40 |
| Шайба-скоба плоская ЦП-138 элемент рельсовых скреплений под болт закладной М22*175 | шт       | 4,5              | ООО "МетаКом" | (343) 328-04-23, 922 292-21-40 |
| Скоба прижимная для скрепления ЖБР 65, ТУ ЦП 369 ТУ-3                              | шт       | 11,5             | ООО "МетаКом" | (343) 328-04-23, 922 292-21-40 |

производство железнодорожного путевого инструмента



Рихтовщик винтовой РПВ-10



Домкрат винтовой ДПВ-12м



Разгонщик винтовой РЗВ-30



Путеизмерительная тележка ПТС-3м



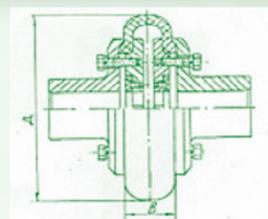
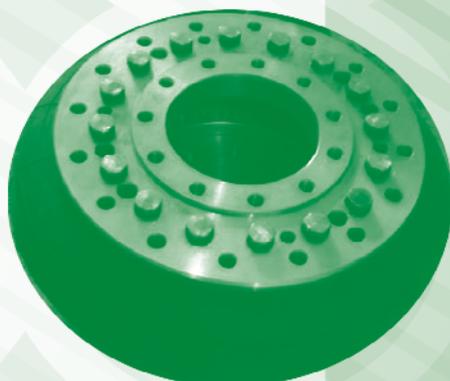
Ключ КТ-41 трещоточный



ООО ПТП «Путеец»  
 г. Челябинск  
 Тел.: (351) 232-15-94, 232-14-30  
 E-mail: puteez@inbox.ru  
 Сайт: www.puteez.ru

| Наименование                           | Ед. изм. | Цена без НДС (руб.) | Компания         | Телефон                    |
|--|----------|---------------------|------------------|----------------------------|
| Домкрат-рихтовщик винтовой ДРП-10      | шт.      | 11 800              | ООО ПТП "Путеец" | (351) 232-15-94, 232-14-30 |
| Дрель рельсосверлильная ручная ДРС     | шт.      | 17 000              | ООО ПТП "Путеец" | (351) 232-15-94, 232-14-30 |
| Ключи динамометрические КДЖ            | шт.      | 9 000               | ООО ПТП "Путеец" | (351) 232-15-94, 232-14-30 |
| Настольный выдергиватель винтовой НВ-1 | шт.      | 12 000              | ООО ПТП "Путеец" | (351) 232-15-94, 232-14-30 |
| Устройство стяжное УСПТ-750/1520       | шт.      | 10 800              | ООО ПТП "Путеец" | (351) 232-15-94, 232-14-30 |

## Производим высокоэластичные муфты для ТГМ-4, ТГМ-6



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

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

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

## МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ СЕНТЯБРЬ 2014 ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

**Итоги развития промышленности в сентябрь 2014 года: индекс ИПЕМ-производство – -0,7%, индекс ИПЕМ-спрос – -2,0% (к сентябрю 2013 года).**

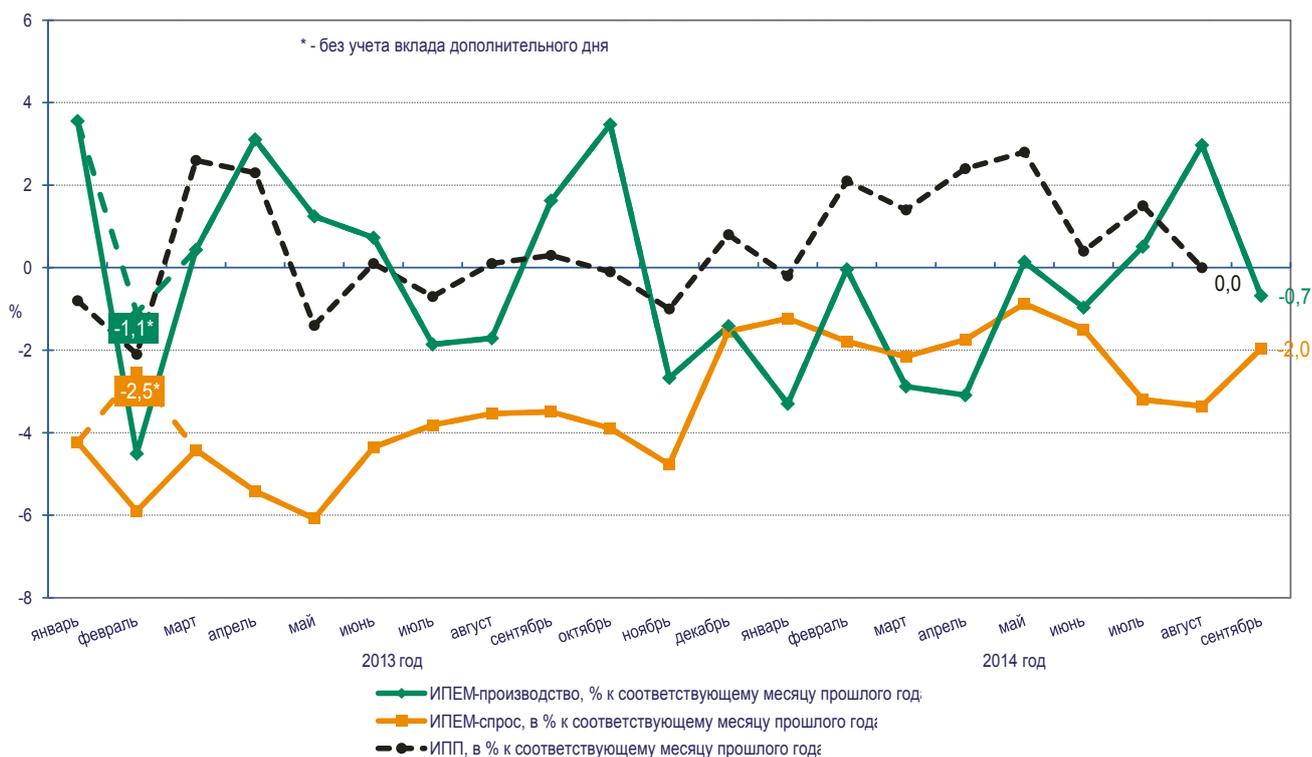
За период январь-сентябрь 2014 года индекс ИПЕМ-производство упал на -0,8% к аналогичному периоду прошлого года. Индекс ИПЕМ-спрос также снизился, падение с начала 2014 года составило -2,0%. Расчет индекса ИПЕМ-спрос в разрезе отраслевых групп показывает, что заметный рост спроса наблюдается только в низкотехнологичных отраслях (+1,6% к сентябрю 2013 года; +3,8% с начала года). Падение спроса в добывающих отраслях продолжается уже третий месяц [-3,5% к сентябрю 2013 года, -1,1% с начала года]. По отраслям, производящим товары инвестиционного спроса, наблюдается устойчивое падение спроса: и в среднетехнологичных (+2,5% в сентябре, -0,9% за январь-сентябрь), и в высокотехнологичных (-15,5%; -16,7%).

Потребление электроэнергии в сентябре 2014 года в целом по России упало (-0,5% к сентябрю 2013 года) при более высоких среднемесячных температурах (см. слайд №9). С начала года потребление электроэнергии упало на 0,6% к аналогичному периоду 2013 года, при этом суточный максимум потребления мощности в сентябре упал на 4,9% к соответствующему месяцу прошлого года. Таким образом, по итогам сентября 2014 года тренд, связанный с изменением роли различных потребителей в энергосистеме изменился. Напомним, что максимумы потребления мощности росли четыре месяца подряд (+0,8% в июле, +0,2% в июне, +2,3% в мае, +1,7% в августе), что свидетельствовало о снижении доли промышленности в электробалансе в пользу не-

### Динамика индексов к соответствующему месяцу прошлого года

Результаты расчета индексов ИПЕМ за сентябрь 2014 года (приросты):

- ИПЕМ-производство -0,7%;
- ИПЕМ-спрос -2,0%.



промышленной сферы (население, торговля, сфера услуг, электрифицированный транспорт).

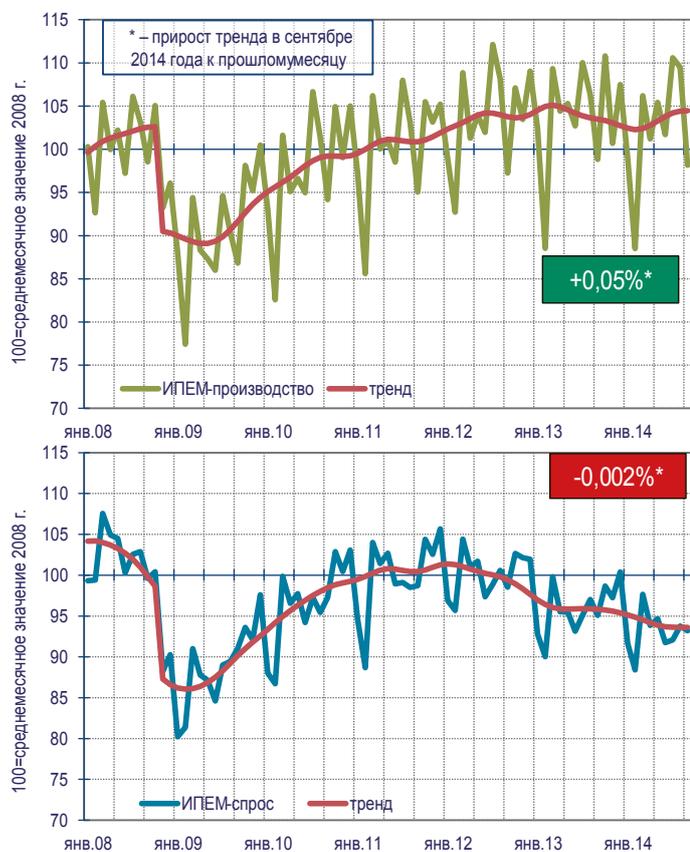
Цены на электроэнергию в Сибири бьют исторические рекорды второй месяц подряд (см. слайд №9). Равновесная цена покупки электроэнергии потребителями на оптовом рынке электроэнергии и мощности (ОРЭМ) для зоны Сибирь в августе 2014 года составила 727,17 руб./МВт·ч (+31,9% к августу 2013 года), а в сентябре - 896,39 руб./МВт·ч (+51,6% к сентябрю 2013 года). Такой резкий рост цены связан, в том числе, с отменой ограничений на переток между ценовыми зонами. Объем рынка первой ценовой зоны превосходит аналогичный показатель для зоны Сибири, а цены на нем традиционно выше. Кроме того, маловодный период привел к значительному снижению выработки на сибирских ГЭС, от которых сильно зависит баланс энергосистемы Сибири. Также ремонт сетей и генерирующего оборудования некоторых ГРЭС Сибири привел к дополнительному дефициту дешевой электроэнергии.

Объемы погрузки строительных грузов продолжают снижаться (-17,4% за 9 месяцев 2014 года), несмотря на то, что динамика производства основных видов строительных материалов, по данным Росстата, показывает положительные тенденции. В частности, выпуск цемента в январе - августе текущего года вырос на 4,3% к уровню

прошлого года, производство нерудных строительных материалов увеличилось на 2,5%. Снижение погрузки строительных материалов связано с двумя факторами. Во-первых, с переходом грузовладельцев к прямому конкуренту железных дорог – автомобильному транспорту. Во-вторых, после завершения строительства олимпийских объектов возникла пауза в реализации крупных инфраструктурных проектов. Смену тренда с негативного на позитивный можно ожидать при условии реализации новых крупных проектов.

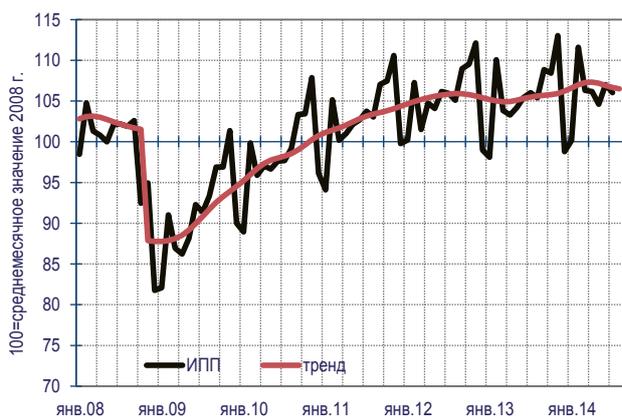
Средневзвешенные процентные ставки по кредитам продемонстрировали стремительный скачок в первой половине текущего года (см. слайд №10). Более того, возросшая геополитическая напряженность и санкции лишают кредитно-финансовые организации дешевого фондирования из-за границы, что не дает надежд на улучшение условий кредитования российских заемщиков, по крайней мере, в ближайшее время. Таким образом, можно констатировать не только текущее замедление инвестиционной активности в 2014 году, но и весьма пессимистичные планы нефинансовых организаций относительно будущей инвестиционной активности: при прочих равных условиях снижение объемов долгосрочных кредитов свидетельствует о продолжении тенденции снижения инвестиций в ближайшем будущем.

### Динамика индексов к предыдущему месяцу

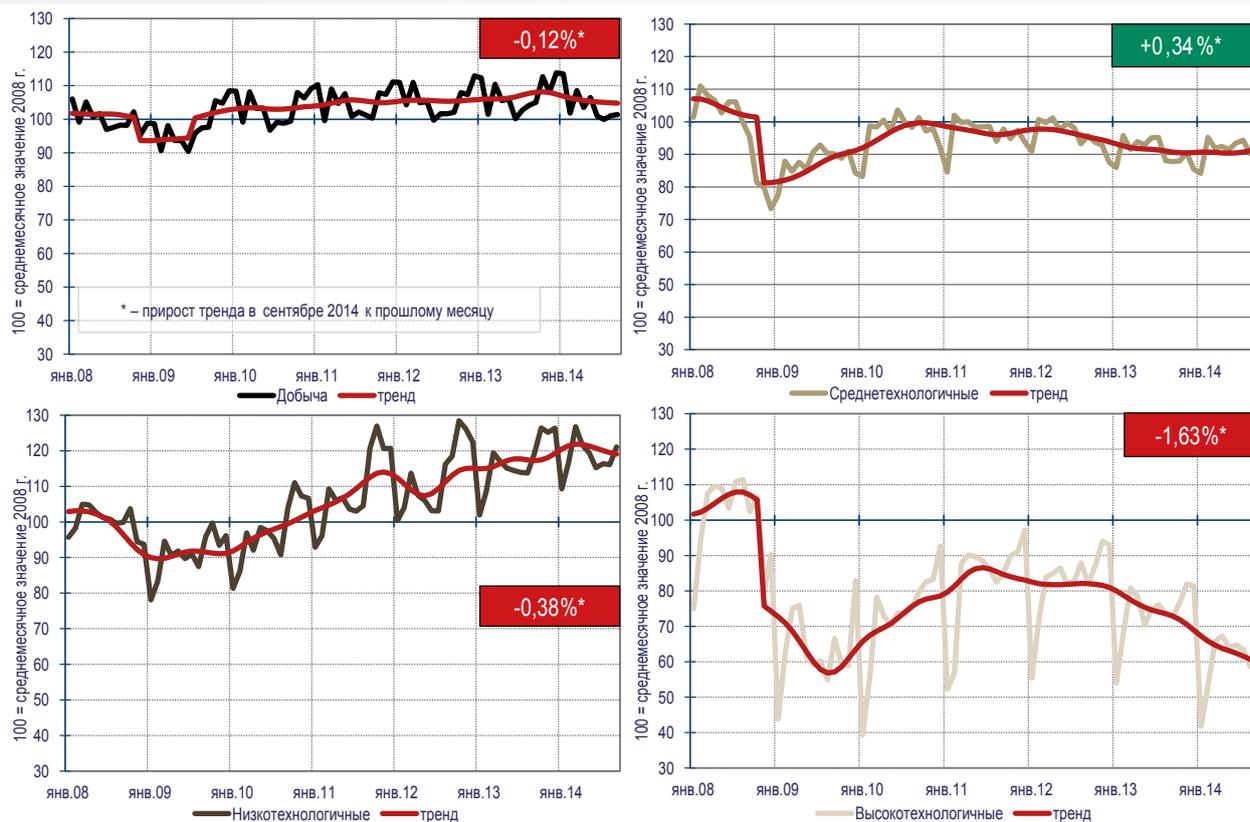


Индекс ИПЕМ-производство, очищенный от сезонного фактора, в сентябре 2014 года замедлил динамику, но все еще продолжает находиться в зоне положительных приростов (+0,05%).

Тренд индекса ИПЕМ-спрос в сентябре 2014 года продемонстрировал околонулевую отрицательную динамику к предыдущему месяцу (-0,02%).

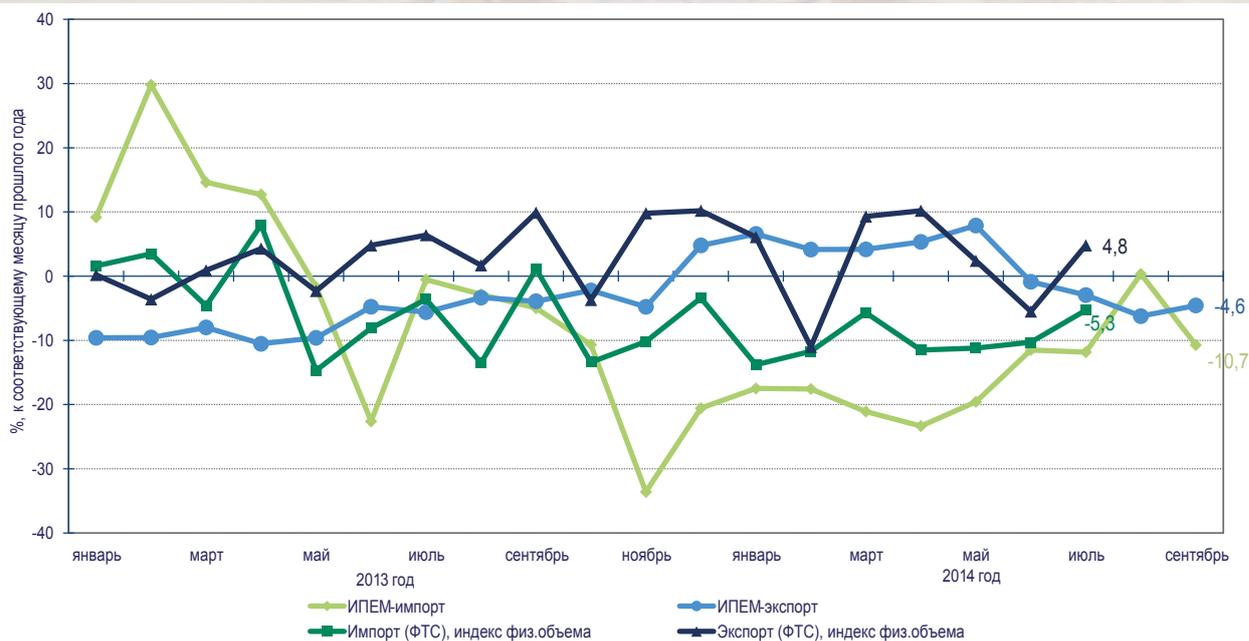


### ИПЕМ-спрос по отраслевым группам



### Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в сентябре 2014 года: индекс ИПЕМ-импорт – -10,7%, индекс ИПЕМ-экспорт – -4,6%. Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на экспорт на сети железных дорог: уголь каменный (+3,9% за сентябрь 2014 года, +9,1% с начала 2014 года), химические и минеральные удобрения (+6,4%, +10,0%), лесные грузы (+3,1%, +10,1%), черные металлы (+13,3%, +2,1%), цемент (+7,4%, +0,3%), руда цветная (-17,9%, +7,1%). Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на экспорт на сети железных дорог: цветные металлы (-10,3% за сентябрь 2014 года, -14,8% с начала 2014 года), руда железная и марганцевая (-18,0%, -8,2%), строительные грузы (-3,4%, -5,7%). Особо стоит отметить рост перевозок лома черных металлов второй месяц подряд в условиях крайне низкой базы прошлого года (+93,3% за сентябрь 2014 года, +56,6% за август 2014 года), однако с начала года этот показатель остается отрицательным (-16,7%).



## Внутренний спрос

Отгрузка большей части основных инвестиционных товаров на внутренний рынок по результатам сентября 2014 года снизилась. В условиях крайне низкой базы прошлого года в сентябре сохраняются высокие темпы падения спроса на машиностроительную продукцию (-34,7% за сентябрь 2014 года, -25,2% с начала 2014 года).

Продолжает расти внутренний спрос на цветные металлы (+3,8% за сентябрь 2014 года, +11,5% с начала 2014 года). Также стоит отметить рост внутреннего спроса на лесные грузы (+7,8%, +6,1%), лом черных металлов (+1,6%, +0,8%), химические и минеральные удобрения (+7,7%, +2,1%).

Спрос на черные металлы продолжил расти (+0,3% за сентябрь 2014 года, +0,7% с начала 2014 года).

Стоит также отметить падение внутреннего спроса на, строительные грузы (-20,6% за сентябрь 2014 года, -17,5% с начала 2014 года), цемент (-0,6%, -6,4%), каменный уголь (+7,2%, -6,2%), железные и марганцевые руды (+3,3%, -0,3%).



## Анализ данных: ТЭК\*

### Нефтедобывающая отрасль

В сентябре 2014 года объем добытой нефти вырос относительно аналогичного периода 2013 года: добыто 43,4 млн т (+0,8% к сентябрю 2013 года). С начала года объем добытой нефти составил 392,6 млн т (+0,6% к аналогичному периоду прошлого года).

Первичная переработка нефти на НПЗ России по итогам января-сентября прибавила 5,9% (214,6 млн т). Экспорт нефти снизился на 4,7% (167,4 млн т). Объем перевалки наливных грузов в период январь-август 2014 года вырос до уровня 223,2 млн т (+1,0%), нефтепродуктов - 86,1 млн т (+15,1%), а сырой нефти снизился до 126,5 млн т (-7,8%).

"Роснефть" добыла с начала 2014 года 151,0 млн т (включая добычу ТНК-ВР) (-0,8% к аналогичному периоду прошлого года), ЛУКОЙЛ - 64,7 млн т (-0,1%), "Сургутнефтегаз" - 45,9 млн т (0,0%), "Газпром нефть" - 37,9 млн т (+2,0%), "Татнефть" - 19,8 млн т (+0,2 млн т), "Башнефть" - 13,0 млн т (+9,5%), "Русснефть" - 6,5 млн т (-37,2%), "НОВАТЭК" - 4,4 млн т.

Средняя цена Urals в сентябре 2014 года снизилась на 13,5% и составила 95,84 долл./барр. (107,73 долл./барр. в сентябре 2013 года).

### Газовая отрасль

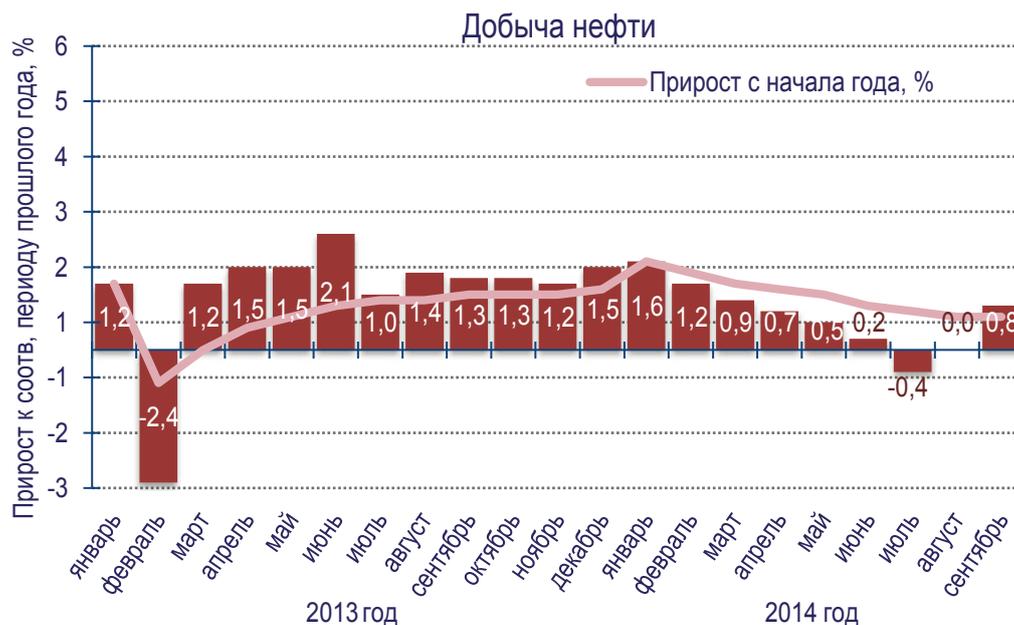
Добыча газа в России в сентябре 2014 года составила 45,5 млрд куб. м (-14,5% к сентябрю 2013 года), с начала года добыча газа сократилась до уровня 462,5 млрд куб. м (-4,5% к аналогичному периоду прошлого года).

ОАО «Газпром» в январе-сентябре 2014 года сократил добычу на 7,9%, до 317,3 млрд куб. м (68,6% от общей добычи в России), НОВАТЭК добыл 46,7 млрд куб. м (+2,4%).

Экспорт газа с начала 2014 года сократился до 139,2 млрд куб. м (-2,4% к аналогичному периоду 2013 года). Причем экспорт в дальнее зарубежье составил 97,8 млрд куб. м (-2,4%), в ближнее — 31,7 млрд куб. м (-23,1%). Экспорт СПГ в страны АТР в январе-сентябре 2014 года упал на 0,9% до 10,6 млрд куб. м.

Внутреннее потребление газа в период январь-сентябрь 2014 года сократилось (-3,2%) до уровня 312,8 млрд куб. м.

Цена российского газа на границе с Германией в августе 2014 года выросла на 12,4% и составила 279,07 евро/тыс.куб.м (294,81 евро/тыс.куб.м в августе 2013 г., 248,30 евро/тыс.куб.м в июле 2014 г.).



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

## Анализ данных: ТЭК \*

### Угольная отрасль

В сентябре 2014 года добыча угля показала положительную динамику: +7,4% к сентябрю 2013 года (30,1 млн т.) и -0,7% с начала года. Экспорт угля в сентябре вырос на 3,1% до 12,3 млн т., с начала года экспорт вырос на 11,3% до 113,3 млн т., в том числе в дальнее зарубежье – 104,7 млн т. (+9,5%), в ближнее – 10,5 млн т. (+17,9%).

С начала 2014 года наблюдается тенденция по перераспределению отгрузки каменного угля на сети железных дорог в пользу экспортных перевозок: на внутреннем рынке отгрузка упала на 6,2% (+7,2% в сентябре) по сравнению с аналогичным периодом 2013 года, а на экспорт выросла на сравнимые 9,1% (+3,9% в сентябре). Общая отгрузка угля на сети железных дорог в сентябре выросла на 5,7% по сравнению с сентябрем 2013 года.

На добычу СУЭК по итогам 9 месяцев 2014 года пришлось 68,4 млн т (-0,7%), "Южный Кузбасс" – 9,4 млн т (-15,2%), "Якутуголь" – 7,0 млн т (-6,7%), ХК "СДС-Уголь" – 21,4 млн т (+12,6%), "Кузбассразрезуголь" – 32,6 млн т (-2,7%), "Компания Востсибуголь" – 7,9 млн т (-32,6%), "Южкузбассуголь" – 8,9 млн т (+0,6%), "Распадская" – 6,9 млн т (+15,0%).

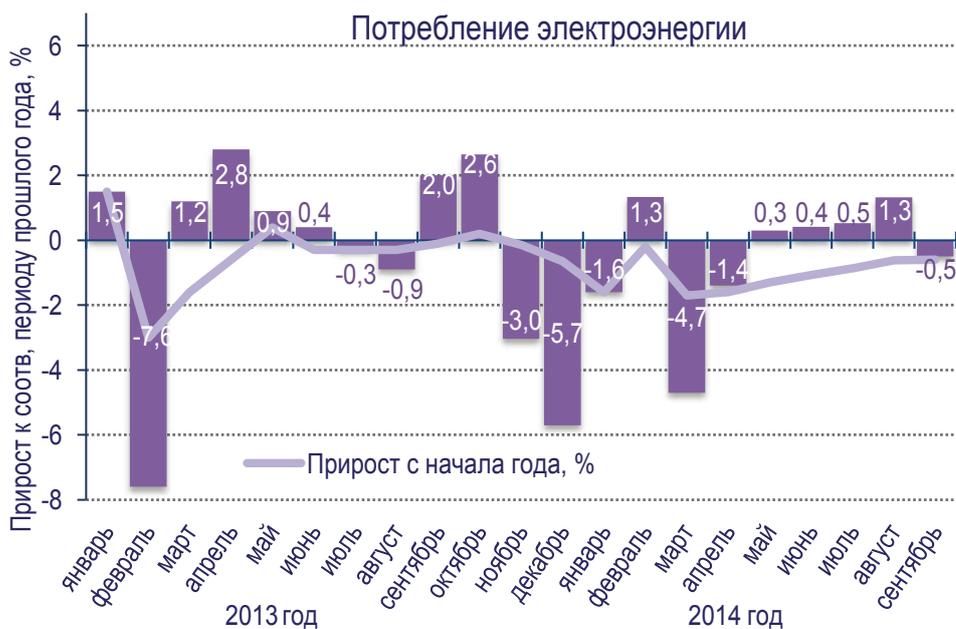
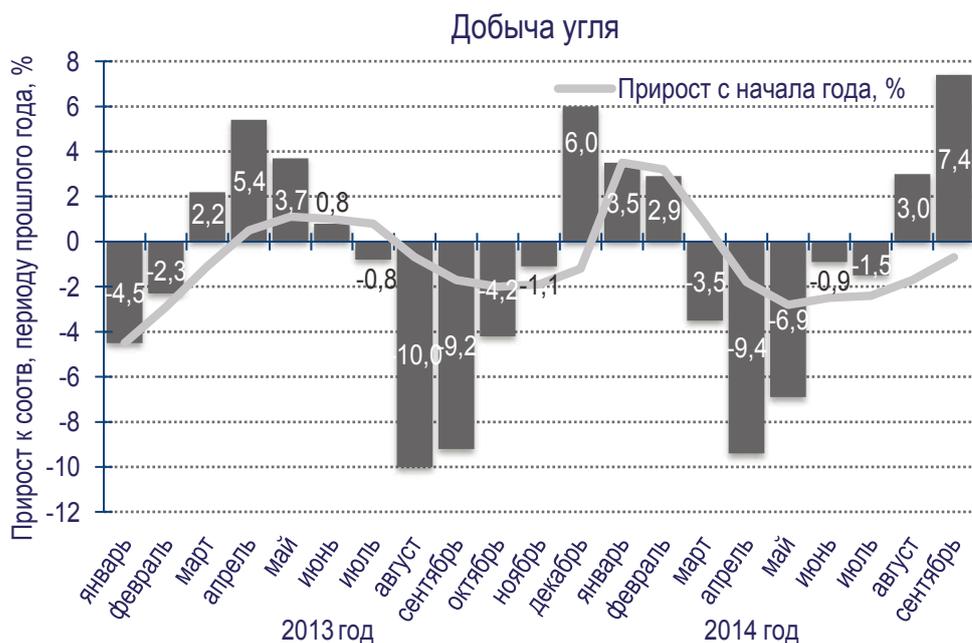
Объем перевалки угля за январь-август 2014 года в российских портах вырос на 15,2% до уровня 76,6 млн т. На внешнем рынке цены на энергетический уголь в августе 2014 года (FOB Newcastle/Port Kembla) продемонстрировали снижение до уровня 73,86 долл/т (-10,4% к августу 2013 года; +0,3% к июлю 2014 года).

**Электроэнергетика**

Потребление электроэнергии в сентябре 2014 года в целом по России составило 78,0 млрд кВтч (-0,5% к сентябрю 2013 года). Основной рост наблюдался в ОЭС Средней Волги (-5,2% к сентябрю 2013 года), ОЭС Центра (-2,6%) и ОЭС Востока (-0,3%). Среднемесечная средневзвешенная температура на территории ЕЭС России в сентябре 2014 года оказалась выше, чем в сентябре 2013 года (+10,7°C против +10,4°C).

Равновесная цена покупки электроэнергии потребителями на оптовом рынке электроэнергии и мощности (ОРЭМ) в сентябре 2014 года составила:

- 896,39 руб./МВт·ч для зоны Сибирь (+51,6% к сентябрю 2013 г.);
- 1 161,40 руб./МВт·ч для зоны Европа и Урал (-0,3% к сентябрю 2013 г.).

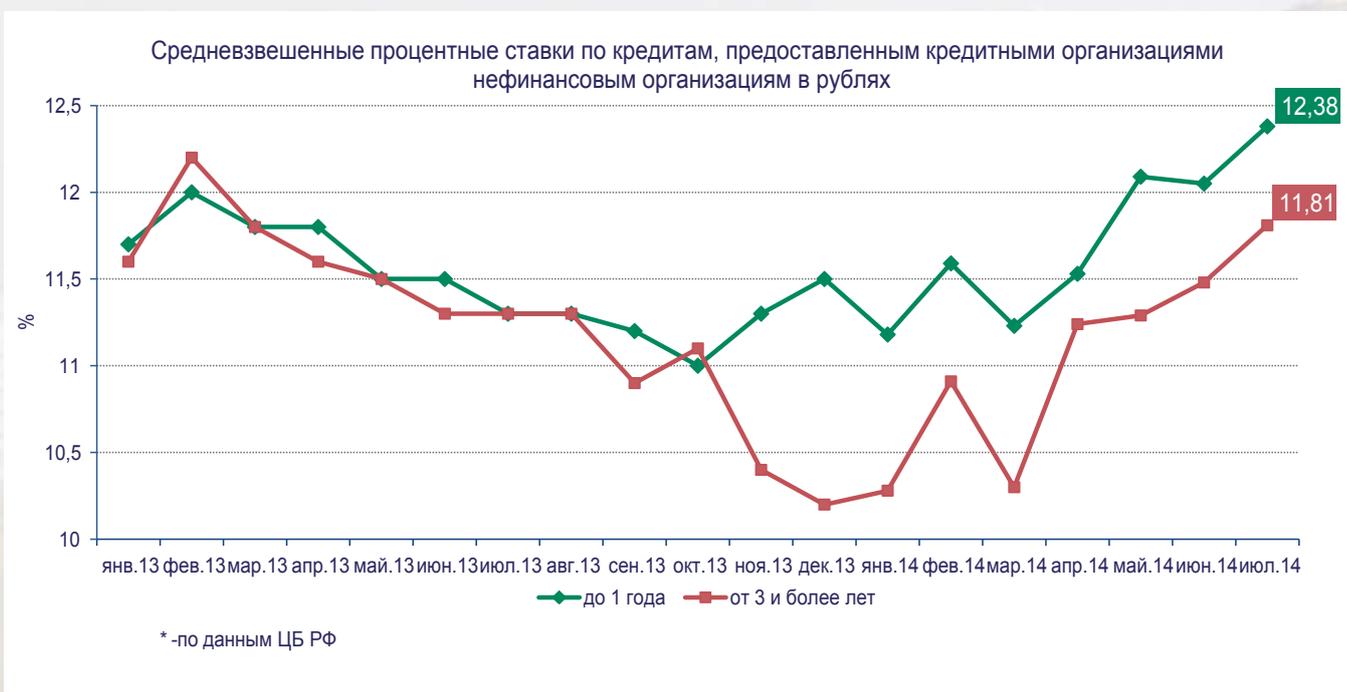


\* - по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, ОАО «АТС», АСОП

### Анализ данных: инвестиционная активность и кредитование \*

В начале 2013 года мы сопоставляли данные об инвестиционной активности с динамикой долгосрочных (сроком более 3 лет) кредитов нефинансовым организациям в 2012 году (по данным ЦБ РФ) (см. мониторинг январь 2013 года). Росстат фиксировал снижение инвестиционной активности по сравнению с 2011 годом.

Проанализируем средневзвешенные процентные ставки по кредитам, предоставленным кредитными организациями нефинансовым организациям в рублях двух видов: сроком до 1 года и от 3 и более лет. Основное назначение краткосрочных кредитов – пополнение оборотных средств нефинансовых организаций, а долгосрочных – именно финансирование инвестиционной деятельности. Если проанализировать их динамику за последние 2 года, то можно увидеть постепенное снижение ставок в 2013 году и последующий стремительный скачок в первой половине текущего года. Особо стоит отметить 4-х летний максимум по краткосрочным кредитам. Более того, возросшая геополитическая напряженность и санкции лишают кредитно-финансовые организации дешевого фондирования из-за границы, что лишает надежд на улучшение условий кредитования российских заемщиков, по крайней мере, в ближайшее время. Таким образом, можно констатировать не только текущее замедление инвестиционной активности в 2014 году, но и весьма пессимистичные планы нефинансовых организаций относительно будущих инвестиций: при прочих равных условиях снижение объемов долгосрочных кредитов свидетельствует о продолжении тенденции снижения инвестиций в ближайшем будущем.



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

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

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

| Наименование   | Ед. изм. | Цена без НДС (руб.) | Компания              | Телефон         |
|--|----------|---------------------|-----------------------|-----------------|
| Вкладыши на дизель Д49 коренные и шатунные               | шт.      | 2600р.              | ООО "Волжский дизель" | (84567) 5-10-69 |
| Кольца поршневые на дизель Д49                           | шт.      | 300р.               | ООО "Волжский дизель" | (84567) 5-10-69 |
| Вал распределительный О210.17.010                        | шт.      | 28000р.             | ООО "Волжский дизель" | (84567) 5-10-69 |
| Вкладыши на дизель 211ДЗ (6ЧН 21/21) коренные и шатунные | шт.      | 1300р.              | ООО "Волжский дизель" | (84567) 5-10-69 |
| Кольца поршневые на дизель Д100                          | шт.      | 230р.               | ООО "Волжский дизель" | (84567) 5-10-69 |
| Насос масляный 9Д100.12сб                                | шт.      | 69000р.             | ООО "Волжский дизель" | (84567) 5-10-69 |
| Торцевые уплотнения на водяной насос 4ВЦ50/12 комплект   | шт.      | 2390р.              | ООО "Волжский дизель" | (84567) 5-10-69 |
| Вкладыши МОР 8ТХ.263.178/179                             | шт.      | 14600р.             | ООО "Волжский дизель" | (84567) 5-10-69 |
| Вал коленчатый для компрессора КТ6                       | шт.      | 16000р.             | ООО "Волжский дизель" | (84567) 5-10-69 |
| Скоростимер ЗСЛ-2М                                       | шт.      | 38000р.             | ООО "Волжский дизель" | (84567) 5-10-69 |



WWW.FPRIBOR.RU

## ООО «Инженерный Центр Физприбор»

620075, г.Екатеринбург, ул.Восточная, 54, тел/факс: (343)355-00-53, sale@fpribor.ru

### Ультразвуковые преобразователи

для ручного контроля на железнодорожном транспорте

#### ОСИ, КОЛЕСА, РАМЫ, СВАРНЫЕ СОЕДИНЕНИЯ

- П111-2,5-К14-ЖД
- П111-5,0-К8-ЖД
- П121-2,5-18°-К14-ЖД
- П121-2,5-40°-К14-ЖД
- П121-2,5-50°-К14-ЖД
- П121-1,25-90°-К16\*12-ЖД
- П131-2,5-0/20°-К14
- П121-0,4-90°-20x16



#### БЕЗОПАСНОСТЬ – ПРЕЖДЕ ВСЕГО!

| Наименование  | Тип                           | Применение   |
|---|-------------------------------|--|
| Прямые ультразвуковые преобразователи с износостойким керамическим протектором                          | П111-2,5-К14-ЖД               | Предназначены для выявления дефектов осей и колес согласно СТО РЖД 1.11.002-2008, СТО РЖД 11.009-2012 и по отдельным технологическим инструкциям.  |
|   | П111-5,0-К8-ЖД                |  |
| Наклонные ультразвуковые преобразователи с износостойким керамическим протектором                       | П121-2,5-40-К14-ЖД            | "Предназначены для выявления дефектов осей и колес согласно СТО РЖД 1.11.002-2008, СТО РЖД 11.009-2012 и по отдельным технологическим инструкциям. |
|   | П121-2,5-50-К14-ЖД            | Преобразователи применяют при ручном контроле, а также в составе сканирующих устройств типа УСК-4, УСК-5."   |
| Наклонные ультразвуковые преобразователи с малыми углами ввода с износостойким керамическим протектором | П121-2,5-18-К14-ЖД            | Используются для контроля предступичной части вагонных осей в вариантах АР1.3, ВР3 по СТО РЖД 1.11.002-2008 и СТО РЖД 11.009-2012                  |
| Преобразователи волн Рэлея  | П121-1,25-90-К16*12-ЖД        | Используется для прозвучивания дисков вагонных колес с целью выявления поверхностных дефектов. Схема прозвучивания WR по СТО РЖД 1.11.002-2008.    |
|   | П121-0,4-90-20x16<br>Ø 950 мм | Предназначен для прозвучивания поверхности натания вагонных колес. Схема прозвучивания DR4 по СТО РЖД 1.11.002-2008.                               |
| Комбинированный преобразователь для контроля вагонных осей с износостойким керамическим протектором     | П131-2,5-0/20-К14             | Преобразователь реализует схемы прозвучивания вагонных осей РУ1 РУ1Ш в вариантах АР1.1, АР1.2, АР1.3 АР1.4 по СТО РЖД 1.11.002-2008.               |



## ООО "Волжский дизель"

Наша компания занимается комплексной поставкой запасных частей к тепловозам ТЭМ-2, ТЭМ-7, ТГМ-4, ТГМ-6 и их дизельным двигателям: Д49 (ЧН 26/26), Д50 (ПД32/31), 211ДЗ, 211ДЗМ (6ЧН21/21), Д100, ЧМЭ, 14Д40.



- Большой ассортимент оригинальных запасных частей
- Оперативное обслуживание;
- Высокий уровень подготовки специалистов компании при обслуживании клиентов;
- Дополнительные скидки, либо льготные условия платежа при покупке товаров по спецпредложению;
- Гарантия качества продукции;

413090, Саратовская обл., г. Маркс, ул. Бобеля, д. 58  
тел./факс: (84567) 5-10-59, тел.: (903)383-51-01, (903)381-71-34  
E-mail: rostreyd@mail.ru, standart64@bk.ru  
Сайт: <http://www.rostreyd.ru/>

**ООО «РЕМЕАВТО»**  
Сертификат ISCO № РОСС RU. ЦШ.00.К00270

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

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

Поставка электрооборудования Рижского электромашиностроительного завода

Адрес: 142660, Московская область, Орехово-Зуевский р-н, г. Дрезна ул. Н.И. Зимина д.1  
E-mail: remelauto@narod.ru remelauto@mail.ru, www.remelauto.ru  
Тел. (495) 418-16-49 и (499) 707-71-09

**Стоимость такого модуля всего 5000 руб.**  
**ЗВОНИТЕ**

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

**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.XXX, 5ТН.551.XXX, 5ТД.551.XXX, 5ТЛ.551.XXX, 5ТР.551.XXX, 8ТН.551.XXX, 3Б-ОXXXX, Т509.XX.XX.XXСБ, Т93.XX.XX.XXX, 8ТР.568.XXX. Вместо «X» 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.**

**МНПП ТЕХНОПРИБОР**



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

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



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

- Капитальный ремонт тепловозов ТГК, ТГМ-23, ТГМ-40, ТЭМ-2, ТЭМ-7, ТЭМ-15, ТГМ-4, ТГМ-6, М-62 в объеме ТР, СР, КР.
- Ремонт и переформирование колесных пар тепловозов серии ТЭМ, ТГМ.
- Капитальный ремонт и поставка запасных частей для дизелей ПДГ1М, ПДГ4А, 3А-6Д49, 7-6Д49, Д211, 14Д40, 2Д100.
- Капитальный ремонт и запасные части для гидropередач УГП-230\300, УГП-750\1200 (М\ПР).
- Поставка механизированного и гидравлического инструмента для ремонта и текущего содержания пути (станки рельсорезные, шлифовальные, рельсосверлильные и т.д.).
- Капитальный ремонт и запасные части к кранам КЖДЭ-16, КЖДЭ-25, КДЭ151, КДЭ-163.

**На предприятии внедрена система менеджмента качества  
сертификат соответствия СМК требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2001 (ISO 9001:2000)**

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

ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

**ЭНЕРСИ**

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

**Производство  
запасных частей  
для тепловозов  
и электровозов**



## РИСК ИСЧЕЗНОВЕНИЯ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРОДОЛЖАЕТ РАСТИ

По мнению ИПЕМ, принятие Концепции развития пригородных перевозок не полностью исправляет ситуацию в пригородном комплексе. Несмотря на позитивные сдвиги, пригородные перевозки в ряде регионов продолжают оставаться на грани исчезновения.

На круглом столе «Пригородные пассажирские перевозки: обмен опытом и обсуждение основных проблем ППК в преддверии 2015 года» заместитель генерального директора ИПЕМ Владимир Савчук выступил с докладом о проблемах и тенденциях развития пассажирских перевозок в пригородном сообщении.

Эксперт отметил, что на сегодняшний день альтернативы пригородному сообщению в населенных пунктах, не имеющих автомобильных дорог с твердым покрытием, и крупных агломерациях не существует, так как без него транспортная подвижность в малых населенных пунктах будет ограничена, а в крупных агломерациях ежедневная трудовая миграция будет существенно осложнена. При этом существование пригородного пассажирского комплекса без государственной поддержки невозможно, что подтверждается зарубежным опытом. «Нет ни одной зарубежной страны, где бы осуществлялось регулярное пассажирское сообщение без государственного субсидирования. Напротив, есть как минимум 3 примера, где сокращение или обнуление объемов субсидирования привели к полной отмене или существенному ограничению пассажирских перевозок», – указал Владимир Савчук. – В Мексике, Бразилии и Аргентине (за исключением перевозок в агломерации Буэнос-Айреса) после ликвидации пассажирского железнодорожного сообщения, проведенной ранее, сегодня вновь активно обсуждают его возобновление, так как перевозка пассажиров автобусами не обеспечивает безопасность и комфорт пассажирам».

Владимир Савчук также обратил внимание аудитории на то, что отсутствует практика обращения регионов, испытывающих дефицит финансовых средств, к Министерству финансов РФ за соответствующими федеральными субсидиями. При этом, порядок подобных обращений нормативно закреплён.

Эксперт отметил, что при сокращении объемов пригородного сообщения становится актуальным вопрос введения федерального стандарта минимального транспортного обслуживания населения, основной целью которого должно стать сохранение регулярного сообщения хотя бы одним из видов общественного транспорта в каждом населенном пункте с определенным количеством населения и рядом дополнительных критериев.

Также становится актуальным вопрос принятия региональных стандартов транспортного обслуживания населения. При этом, по мнению эксперта, целесообразно передать на региональный уровень ряд требований к подвижному составу, которые сейчас установлены федеральным законодательством. В частности, существующие сегодня стандарты по обязательному оборудованию вагонов мощными кондиционерами, системами вентиляции и системами очистки воздуха ограничивают возможности регионов по сокращению транспортных издержек и снижению стоимости билетов. «Целесообразно именно регионам в соответствии со своими стандартами транспортного обслужива-

ния предоставить право заказывать необходимый уровень оснащения поездов. Это позволит оптимизировать затраты», – указал Владимир Савчук. По его мнению, в настоящее время требования к автобусам и железнодорожному подвижному составу порой расходятся диаметрально, что увеличивает и без того не дешевые железнодорожные вагоны.

Далее эксперт коснулся вопроса закупки подвижного состава. Экономическая ситуация в пригородном комплексе создает риски существенного сокращения парка вагонов. По оценкам Владимира Савчука, окончание сроков службы вагонов и незначительные объемы закупок новых вагонов могут привести к ситуации, когда через несколько лет регионы попытаются вернуть объемы пригородного сообщения и подвижного состава либо будет недостаточно, либо необходимо будет резко увеличить расходы на аренду и закупку новых вагонов. По его мнению, замена подвижного состава должна происходить плавно. При этом старый, но более дешевый подвижной состав целесообразно сохранить в объеме для обеспечения базовых транспортных потребностей регионов, бюджеты которых не позволяют оплачивать более новый и дорогой подвижной состав.

Ключевым риском в пассажирском комплексе Владимир Савчук назвал возможность сокращения межсубъектных перевозок. «Данная проблема особенно актуальна там, где существует большая диспропорция между региональными пассажиропотоками», – указал Владимир Савчук. – Например, одному региону требуется полносоставная электричка, а соседнему – всего в несколько вагонов. Должное регулирование и координирование данной проблемы отсутствует. С моей точки зрения, данный вопрос целесообразно держать «в центре внимания» федеральным органам, и принимать соответствующие решения».

В завершение выступления Владимир Савчук указал ряд долгосрочных трендов, которые будут влиять на работу всех причастных к пригородному сообщению компаний, федеральных и региональных органов, а также пассажиров:

- Существенный дефицит финансовых ресурсов, ограничивающий оптимизацию работы транспортного комплекса.
- Снижение объемов транспортной работы и ухудшение транспортного обслуживания населения в экономически слабых регионах.
- Проведение сложного переговорного процесса перевозчиков, регионов и федерального центра, который продлится в течение двух-трех лет.
- Формирование потребности в подвижном составе с различными требованиями к эксплуатации, формированию составности, параметрам комфорта для пассажиров. Перед машиностроителями встает задача создания целой линейки транспортных средств под различные финансовые возможности регионов и особенности транспортного обслуживания населения.



**Заместитель генерального директора ИПЕМ Владимир Савчук**

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

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

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

## КОМПАНИЯ «РТК ЛОГИСТИКА» ПРОВЕЛА БИЗНЕС-КОНФЕРЕНЦИЮ «ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ» БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

25 сентября в отеле The Ritz Carlton, в Москве состоялась Первая международная Бизнес-Конференция «Проблемы и перспективы безопасности грузоперевозок». Ее организатором выступила компания «РТК Логистика»



Автомобильные перевозки – самый быстрый и доступный способ доставки грузов, оптимальное соотношение цены и качества делает автологистику все более популярной. Но вместе с тем, на российских дорогах сохраняется высокий риск утраты груза вследствие противоправных посягательств, чрезвычайных ситуаций, ДТП. Выработка эффективных средств, направленных на обеспечение безопасности грузоперевозок, формирование общего видения современных логистических проблем и консолидация усилий, направленных на их решение – таковы цели прошедшей Бизнес-Конференции.



Открыла конференцию президент компании ООО «РТК Логистика» Янчевская О.В. с предложением о создании концепции по безопасности грузоперевозок. Также с приветственным словом перед участниками выступил Генеральный директор компании Страховое Общество «Купеческое» Гулабян Р.А.

С докладами на конференции выступили Депутат Государственной Думы РФ Ильясов Р.С., Директор Департамента транспортной безопасности и специальных программ Министерства Транспорта РФ Корниенко А.А., Заместитель Председателя Секции по безопасности Союза Транспортников России Аксенов В.Ю., сотрудник Министерства Внутренних Дел РФ Матвеев А.Н., Главный аналитик И.А. РосБизнесКонсалтинг Симонова Л.Н., Менеджер по корпоративной безопасности глобальной логистики компании «Дж.Т.И. Германия» Смоленцев И.А., Директор департамента инспекции и экспертизы на транспорте Ассоциации по сертификации «Русский регистр» Зиньковская З.А., Председатель Совета Гильдии логистических операторов Московской Торгово-Промышленной Палаты Домнина С.В., Директор по развитию ООО «АВРМ» (Группа Компаний СИПРОК) Романова Н.Н., Директор Дирекции Автомобиля компании «Цезарь Сателлит»

Фокин С.О., Руководитель отдела защиты корпоративных интересов Компании «Интегрум» Лукашева И.В., Член совета ветеранов ГУЭБ и ПК МВД России Ребров А.Ю., Директор Департамента страхования Страхового Общества «Купеческое» Васильев П.А., Заместитель Генерального директора ООО «ОНЭКС» Демин Е.Ю.

Доклады подробно осветили вопросы повышения эффективности и безопасности грузоперевозок в России и за рубежом, рассказали о европейском опыте и подходах к решению особо острых проблем, а также наметили основные пути развития в данной сфере.

На круглом столе, завершающем Конференцию, участники имели возможность всесторонне обсудить прослушанные доклады, высказать свое мнение и задать интересующие вопросы. Большое внимание было уделено аспектам развития



рынка грузоперевозок в условиях взаимных ограничений России и ЕС, участия государства и профильных министерств в регулировке сферы грузового транспорта и страхования перевозок, безопасности грузоперевозок.

По итогам круглого стола была принята резолюция «Эффективные меры для минимизации рисков при грузоперевозках» и утвержден оргкомитет для создания Ассоциации по обеспечению безопасности грузоперевозок. Также было принято решение по подготовке учредительных документов Ассоциации, обсуждена и принята концепция по безопасности грузоперевозок.

Всего конференцию посетило более 100 участников, среди которых присутствовали представители крупных транснациональных компаний, грузовладельцы, дистрибьюторы, директора по безопасности, представители охранных структур, транспортные компании, представители некоммерческих организаций, ведущие эксперты в области корпоративной безопасности, ведущие эксперты-аналитики в области логистики, IT-компании, страховые компании.

**Организатор Конференции, компания ООО РТК «Логистика», выражает благодарность всем участникам Бизнес-Конференции, а также:**

Генеральному партнеру мероприятия - компании «Страховое общество «Купеческое»;

Официальному партнеру – компании «АвтоТрансИнфо»;

Партнерам и спонсорам – компании «Цезарь Сателлит»; компании «Интегрум», охранный организации «Онэкс».

**Компания РТК «Логистика» сообщает, что Конференция будет проводиться ежегодно. Кроме того, в течение года запланирован цикл мероприятий, включающий семинары, выставки, круглые столы по актуальным вопросам осуществления грузоперевозок в России.**

**ООО "РТС"****Продаем!**

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

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

Отгрузка со склада  
в г. Нижний Новгород

**«СТРОЙПУТЬ»**

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

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

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

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

**ООО «Транском Екатеринбург»****Поставляем**

- материалы ВСП
- путевой инструмент
- запасные части

**для подвижного состава**

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



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

**Производство****Калорифер****ТЭМ2.10.70.02**

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

**Цена с НДС - 16 000 руб.**

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

| Наименование                        | Ед. изм | Цена с НДС          | Компания                    | Телефон                                |
|-------------------------------------|---------|---------------------|-----------------------------|--|
| Шайба 2х витковая                   | т       | 64000               | ООО "РТС"                   | (831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44 |
| Подкладна КБ65                      | т       | 38000               | ООО "РТС"                   | (831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44 |
| Подкладна КД65                      | т       | 41000               | ООО "РТС"                   | (831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44 |
| Подкладна ДН65                      | т       | 35000               | ООО "РТС"                   | (831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44 |
| Шпала деревянная пропитанная (ТУ)   | шт      | 750                 | ООО "РТС"                   | (831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44 |
| Рельсы подкрановые: КР70; КР120     | тн.     | По заявке           | ООО «Стройпуть»             | (495)7832668                           |
| Рельс Р-50 12,5 м                   | тн.     | По заявке           | ООО «Стройпуть»             | (495)7832668                           |
| Рельс Р-43 12,5 м                   | тн.     | По заявке           | ООО «Стройпуть»             | (495)7832668                           |
| Рельс Р-65                          | тн.     | По заявке           | ООО «Стройпуть»             | (495)7832668                           |
| Рельс Р-24                          | тн.     | По заявке           | ООО «Стройпуть»             | (495)7832668                           |
| Рельсы РР-65                        | тн.     | www.transcom-ek.com | ООО «Транском Екатеринбург» | (343) 350-00-95                        |
| Шпала пропитанная                   | шт.     | www.transcom-ek.com | ООО «Транском Екатеринбург» | (343) 350-00-95                        |
| Путевой инструмент (в ассортименте) | шт.     | www.transcom-ek.com | ООО «Транском Екатеринбург» | (343) 350-00-95                        |
| Автосцепка СА-3                     | шт.     | www.transcom-ek.com | ООО «Транском Екатеринбург» | (343) 350-00-95                        |
| Колодка вагонная и тепловозная      | шт.     | www.transcom-ek.com | ООО «Транском Екатеринбург» | (343) 350-00-95                        |



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

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



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



**ООО «ПроектСнаб»** предлагает

**МАТЕРИАЛЫ ВСП:**

- Рельсы для железных дорог широкой колеи Р65Т1 Р50Т1 Р65Н Р50Н
- Рельсы для жд путей промышленных предприятий РР65Т РР65Н РР50Т РР50Н
- Рельсы для жд путей Р43
- Рельсы крановые КР70 КР80 КР100 КР120 КР140
- Рельсы для трамвайных путей Т62
- Рельсы для узкоколейных дорог Р18 Р24 Р33
- Накладки стыковые
- Подкладки рельсовые
- Болты, гайки, шайбы для жд путей

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

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

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

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

| Наименование продукции                         | Количество |      | Цена с НДС, руб. | Компания         | Телефон                   |
|--|------------|------|------------------|------------------|---------------------------|
|  | тн         | шт   |                  |                  |                           |
| Рельсы КР70А (м/д 11,0м ДМЗ)                   | 65,000     | 126  | 69000            | ООО «ПроектСнаб» | (3435) 41-69-55, 41-25-69 |
| Рельсы КР80А (м/д 11,0м ДМЗ)                   | 45,000     | 69   | 66000            | ООО «ПроектСнаб» | (3435) 41-69-55, 41-25-69 |
| Рельсы КР100А (м/д 11,0м ДМЗ)                  | 20,000     | 22   | 65500            | ООО «ПроектСнаб» | (3435) 41-69-55, 41-25-69 |
| Рельсы Р24 8м без отв Азовсталь пр-во 09.04.14 | 70,000     | 358  | 58000            | ООО «ПроектСнаб» | (3435) 41-69-55, 41-25-69 |
| Рельсы Р43 12,5м с отв ДМЗ пр-во 07.2014       | 20,000     | 36   | 59000            | ООО «ПроектСнаб» | (3435) 41-69-55, 41-25-69 |
| Рельсы Р50Т1 12,5м с отв 02.06.14              | 7,765      | 12   | 45800            | ООО «ПроектСнаб» | (3435) 41-69-55, 41-25-69 |
| Подкладна КД50 НТМК-НСМЗ                       | 18,173     | 1893 | 47500            | ООО «ПроектСнаб» | (3435) 41-69-55, 41-25-69 |
| Подкладна Д50 НТМК-НСМЗ 23.05.14               | 17,900     | 2887 | 44900            | ООО «ПроектСнаб» | (3435) 41-69-55, 41-25-69 |
| Подкладна КБ50 НТМК-НСМЗ                       | 14,980     | 2187 | 46500            | ООО «ПроектСнаб» | (3435) 41-69-55, 41-25-69 |
| Подкладна СК50 НТМК-НСМЗ                       | 5,500      | 663  | 46500            | ООО «ПроектСнаб» | (3435) 41-69-55, 41-25-69 |

## РАЗРАБОТАННАЯ ИПЕМ ЕДИНАЯ МЕТОДОЛОГИЯ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ В СФЕРАХ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ РЕКОМЕНДОВАНА ЕЭК

На заседании Коллегии Евразийской Экономической Комиссии (ЕЭК) была представлена Единая методология тарифообразования в сферах естественных монополий, разработанная ИПЕМ. По итогам заседания принято решение рекомендовать представленную Методологию государствам-членам ТС и ЕЭП.

На заседании Коллегии Евразийской Экономической Комиссии (ЕЭК) была представлена Единая методология тарифообразования в сферах естественных монополий, разработанная ИПЕМ.

По итогам заседания принято решение рекомендовать представленную Методологию государствам-членам ТС и ЕЭП.

В 2013 году Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) по заказу Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК разработал проект Единой методологии тарифообразования в сферах естественных монополий. Ключевые цели методологии – создание прозрачных механизмов тарифообразования, обеспечение возможностей развития общего рынка естественно-монопольных услуг и эффективного функционирования внутренних рынков государств-членов ТС и ЕЭП, обеспечение равных условий для потребителей и снижение темпов роста тарифов.

В методологии сформулированы предложения по реализации общих подходов к тарифному регулированию: единые понятия и определения, перечни регулируемых услуг, методы расчета тарифов, обеспечения доступа к услугам естественных монополий, принципы раскрытия информации субъектами естественных монополий и т.д.

Применение данной методологии позволит создать единый ориентир для сближения нормативной базы государств-членов ТС и ЕЭП в области тарифного регулирования естественных монополий и создаст необходимую основу для формирования общих рынков услуг естественных монополий в рамках евразийской экономической интеграции.

Согласно Рекомендации №10 от 07.10.2014 Коллегии ЕЭК рекомендует всем государствам-членам Таможенного союза принять Единую методологию тарифообразования к сведению. С полным текстом методологии можно ознакомиться на сайте ЕЭК.

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

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

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

**21-24 АПРЕЛЯ 2015**

МОСКВА, МВЦ «КРОКУС ЭКСПО»

Получите бесплатный билет

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



# ТРАНСРОССИЯ

20-я международная выставка транспортно-логистических услуг и технологий



При поддержке:



Министерство  
Транспорта  
Российской  
Федерации

## РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РАБОТЫ МЕЖДУ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА ДОЛЖНО БЫТЬ СБАЛАНСИРОВАННЫМ

По мнению ИПЕМ, регуляторное воздействие государства должно быть направлено на формирование сбалансированной структуры перевозок грузов всеми видами транспорта. Сегодня же наблюдается существенный перекокс в сторону автомобильных перевозок.

Генеральный директор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрий Саакян принял участие в работе круглого стола «Рациональное распределение грузопотоков между видами транспорта в целях снижения негативного воздействия на окружающую среду», прошедшего в Общественной палате РФ.

В начале своего выступления эксперт отметил, что железнодорожный и водный виды транспорта не могут сегодня успешно конкурировать с автомобильным по ряду объективных причин. Во-первых, темпы развития автомобильной инфраструктуры значительно опережают темпы развития инфраструктуры железнодорожного и, тем более, внутреннего водного транспорта. Во-вторых, на автодорогах существует относительный профицит пропускной способности. И, в-третьих, автомобильный транспорт отличается низкими барьерами входа на рынок, так как ремонт и развитие автомобильных дорог практически полностью финансируется государством.

Юрий Саакян указал, что как на железнодорожном, так и на водном транспорте существует высокая степень износа инфраструктуры. При этом для водного транспорта характерны высокая сезонность и неразвитая сеть путей сообщения, что снижает его привлекательность для грузовладельцев.

В своем выступлении эксперт также отметил, что основными критериями выбора потребителем вида транспорта являются стоимость и сроки, а качество и уровень сервиса оказывают лишь ограниченное влияние. По данным

показателям сегодня основная конкуренция в сфере грузоперевозок происходит между автомобильным и железнодорожным транспортом. В свою очередь, водный транспорт проигрывает в конкурентной борьбе в силу сезонности и ограничений по возможностям использования.

По мнению эксперта, оптимальная структура распределения работы по дальности между автомобильным и железнодорожным транспортом выглядит следующим образом: до 1000 км – зона преобладания автомобильного транспорта, от 1000 до 3000 км – зона активной межвидовой конкуренции, от 3000 км – зона преобладания железнодорожного транспорта. Как отметил гендиректор ИПЕМ, на создание такой структуры перевозок должно быть нацелено регуляторное воздействие государства.

Юрий Саакян подробнее указал, что автомобильный транспорт должен осуществлять функцию подвоза к железнодорожным и водным терминалам, а также осуществлять перевозки тарно-штучных грузов на небольшое расстояние (до 500 км). В период навигации грузопотоки должны максимально направляться на внутренний водный транспорт. Железнодорожный транспорт рациональнее использовать на большие расстояния и концентрироваться на маршрутных отправлениях. Как отметил эксперт, железные дороги способны перевозить как большие объемы массовых сырьевых грузов, так и среднедоходные и высокодоходные грузы с высокой скоростью (к примеру, в поездах «по расписанию» или контейнерных поездах).



**Генеральный директор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрий Саакян**

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

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

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



## НЕСБАЛАНСИРОВАННОСТЬ РЕГУЛИРОВАНИЯ И ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ НА УСЛУГИ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА ОГРАНИЧИВАЕТ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ СТРАНЫ

По мнению ИПЕМ, диспропорции в стоимости и гибкости услуг различных видов транспорта приводят к существенным негативным последствиям для экономики. Так, диспропорции в государственной политике финансирования инфраструктуры различных видов транспорта ведут к оттоку грузов на автотранспорт и постоянному росту некупаемых государственных инвестиций в автодороги. Несинхронизированность регулирования ограничивает также и конкурентоспособность экспортных грузов. Доклад эксперта ИПЕМ вызвал острую дискуссию с участием представителей ФАС и ФСТ России.

На XII международной конференции «Рынок транспортных услуг: Взаимодействие и партнерство» заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук выступил с докладом «Тарифное регулирование: состояние и перспективы».

В ходе своего выступления Владимир Савчук осветил целый комплекс проблем развития транспорта, связанных с вопросами регулирования. Так, эксперт указал, что, в отличие от автомобильного транспорта, на железнодорожном, несмотря на кардинальные изменения за последние 10 лет, до сих пор отсутствуют правила, регламентирующие организацию деятельности всех пользователей инфраструктуры. При этом крайне актуальным вопросом остается вопрос дифференциации платы за отстой грузовых вагонов. «Из-за непропорционального распределения грузовой базы оператор стремится держать подвижной состав на самых прибыльных и деятельных направлениях, что ведет к скапливанию вагонов на станциях с максимальным вагонооборотом, - отметил Владимир Савчук. - Наш Институт уже давно поднял вопрос о необходимости внедрения инструмента категорирования станций и существенной дифференциации платы. С нашей точки зрения, такой подход создаст экономические стимулы, заставляющие владельцев вагонов оперативно убирать порожние вагоны со сверхдействительных станций, что позволит повысить их пропускную и перерабатывающую мощность до тех нормативов, на которые рассчитаны эти станции».

Эксперт также указал, что инструмент платы за отстой является и экономической мерой, стимулирующей сокращение избыточного парка на сети. «Выступавший сегодня ранее старший вице-президент ОАО «РЖД» Анатолий Краснощек уже говорил об острой проблеме профицита вагонов на сети, - напомнил Владимир Савчук. - В частности, упомянутая им цифра 140 тыс. вагонов, которые стоят в ожидании погрузки более 30 суток, говорит о том, что такой парк точно является лишним даже с точки зрения операторов».

Далее эксперт коснулся вопроса тарификации по фактическому расстоянию, введенной в этом году приказом Минтранса РФ. Владимир Савчук указал, что данное решение абсолютно справедливо с точки зрения железнодорожников. Однако, несмотря на значительные плюсы, данная мера имеет и ряд недостатков: растут сроки доставки и транспортная нагрузка на грузоотправителей. Так, при перевозках щебня из Карелии по маршруту Но-

вый поселок - Подсолнечная стоимость перевозок после вступления в силу приказа Минтранса выросла на 45% (с 188,1 руб./т до 272 руб./т), а срок доставки - на 50% (с 4-х до 6-ти суток). «Такой скачок, естественно, привел к дополнительному уходу груза на автотранспорт, - указал Владимир Савчук. - Во 2 квартале этого года на автомобиле ушло 47% отгрузки щебня из Карелии для строящейся автодороги Москва - Санкт-Петербург, что повлекло за собой рост нагрузки на автодороги в виде дополнительных 9 тыс. рейсов грузовых автомобилей». Эксперт указал, что при введении таких решений, как тарификация по фактическому расстоянию, необходимо планировать переходный период для адаптации клиентов железных дорог к новым тарифным условиям.

По теме межвидовой конкуренции Владимир Савчук также указал, что при сохранении существующей регуляторной политики невозможно ликвидировать дефицит автодорог ростом инвестиций в их развитие: это ведет только к появлению дополнительных автомобилей на них. «По оценкам ИПЕМ, к 2013 году с железной дороги на авто ежегодно уходит до 70 млн тонн грузов. Это означает, что железнодорожный транспорт (ОАО «РЖД») потерял не менее 15 млрд рублей возможной ежегодной выручки, а на автодороги вышло около 3 млн дополнительных машин, при этом 50% из них - на Московский транспортный узел, - привел цифры Владимир Савчук. - Сохранение диспропорций в инвестиционной политике государства за счет потенциального роста присутствия большегрузных автомобилей только увеличивает потребности в объеме инвестиций в автодороги. Попытки же инвестировать в развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта преимущественно за счет дополнительной индексации тарифов приводит только к ускоренному оттоку грузов на и так дефицитную инфраструктуру автодорог».

На вопросе индексации тарифов Владимир Савчук остановился подробнее. Так, по мнению эксперта, при оценке уровня индексации тарифов необходимо оценивать содержание инфраструктурной составляющей в тарифах. По оценкам ИПЕМ, сегодня на железнодорожном и трубопроводном транспорте за счет тарифа покрывается 100% инфраструктурных затрат, на автомобильном - до 25% (акцизы и налоги), на внутреннем водном - до 10% (шлюзование), на авиационном - менее 10%. При этом, включение инвестиций на развитие инфраструктуры в тариф на трубопроводным транспорте привело к существенному ускорению темпов его роста. «Грузовладельцев можно разделить на три группы: те, кто уходит на другие виды транспорта, те, кто не уходит, оплачивая повышенные тарифы, и те, кто «умирает» из-за безальтернативности определенного вида транспорта и значительного



**Заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук**

роста транспортной нагрузки в себестоимости. Примером последних могут быть угольные компании. Таким образом, при решении вопросов индексации тарифов, сборов, плат и налоговой нагрузки государству необходимо оценивать долгосрочные совокупные последствия на все виды транспорта и экономику страны», - указал Владимир Савчук.

Как отметил эксперт, важно учитывать баланс интересов субъектов перевозок и в экспортных перевозках. Так, по оценкам ИПЕМ, при наблюдаемом сегодня падении курса рубля транспортные расходы экспортоориентированных компаний существенно снизились: для грузоотправителей нефти и нефтепродуктов на экспорт – на 27,6%, зерна – 29,4%. Однако, как указал Владимир Савчук, конкурентоспособность российской продукции ограничивается высокими ценами на услуги в портах: в частности, услуга перевалки зерна в ряде портов доходила до 21 долл. за тонну. «Регуляторам сегодня при обсуждении индексации тарифов ОАО «РЖД» на 2015 год необходимо учитывать не только прямые эффекты на грузоотправителей, но и влияние курсовых разниц, и влияние тарифов смежных организаций – портовиков, стивидоров и т.д., - отметил эксперт ИПЕМ. – По нашим расчетам, даже при индексации тарифов ОАО «РЖД» в 2015 году на 10% транспортные расходы экспортных грузоотправителей с учетом курсовых разниц по отношению к уровню 2012-2013 года снизятся на 10-15%».

Указанные проблемы, по мнению Владимира Савчука, остро поднимают вопрос о развитии гибкого тарифного регулирования на всех видах транспорта. «ОАО «РЖД» - естественная монополия, и по определению не имеет воз-

можности гибкого тарифного регулирования. В то же время возможности автоперевозчиков и операторов вагонов по установлению уровня тарифов регуляторами не ограничены. Такой подход ведет к существенным диспропорциям в развитии видов транспорта и ограничениям для роста экономики», - акцентировал внимание эксперт.

В завершение своего выступления Владимир Савчук поднял вопрос о способах инвестирования в строительство и развитие железнодорожной инфраструктуры. Эксперт отметил, что сегодня в России инвестиции в инфраструктуру формируются за счет тарифа на грузоперевозки и субсидий в несколько отдельных инфраструктурных проектов в размере до 20% от общей стоимости проекта (например, БАМ и Транссиб). Однако, если обратиться к мировому опыту, инвестиции через тариф работают при наличии доступного долгосрочного заменного капитала (в США), во всех остальных случаях – только субсидии государства, как главного бенефициара от реализации инфраструктурных проектов. «В частности, в Европе ряд инфраструктурных проектов имеет прямое полное субсидирование или же финансируется государством на уровне до 70% невозвратного субсидирования от стоимости проекта, - отметил эксперт ИПЕМ. - Таким образом, в текущих экономических условиях в России также целесообразно увеличить долю государственного финансирования в проектах развития железнодорожной инфраструктуры и, более того, расширить перечень таких проектов, которые будут направлены на создание условий для переключения тарно-штучных и пакетированных грузов с автомобильного транспорта».

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

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

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

## ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

*Владимир Савчук*

### СРАВНЕНИЕ УСЛОВИЙ ПОЛЬЗОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРОЙ АВТОМОБИЛЬНОГО И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

#### АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Инфраструктура общего пользования и **много пользователей**, деятельность которых направлена на реализацию собственных интересов

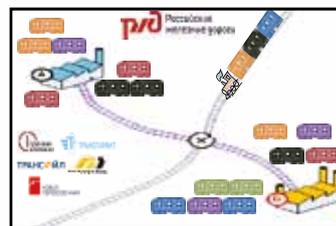


**Правила организации деятельности множества пользователей на инфраструктуре общего пользования:**

- регулируют порядок передвижения транспортных средств по инфраструктуре общего пользования;
- устанавливают правила парковки транспортных средств;
- устанавливают систему штрафов за нарушение правил и др.



#### ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

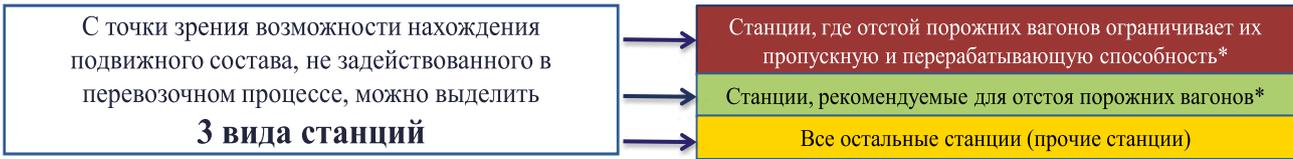


**За последние 10 лет:**

- изменилась система пользования инфраструктурой железнодорожного транспорта;
- организована деятельность **множества пользователей** на инфраструктуре, при этом правил организации их деятельности установлено не было

**Целесообразно принятие правил, регламентирующих деятельность множества пользователей на инфраструктуре ЖД**

ЦЕЛЕСООБРАЗНО КАТЕГОРИРОВАНИЕ СТАНЦИЙ ДЛЯ ОТСТОЯ ВАГОНОВ



| Дополнительные условия действия базового тарифа на станциях разных видов | Рост платы при увеличении времени стоянки | Повышающий коэффициент | Понижающий коэффициент | Принудительное перемещение** |   |
|--|---|------------------------|------------------------|------------------------------|---|
|  | ✓   | ✓                      |                        | ✓                            | на станции, рекомендуемые для отстоя вагонов*** |
| без заключения договора****  |   |                        | ✓                      |                              |   |
| при заключении договора****  | ✓   |                        |                        |                              |   |

\* Согласно «Порядку оценки возможностей отстоя частных вагонов на станциях и узлах полигонов сети ОАО «РЖД», утверждённому вице-президентом ОАО «РЖД» 31.03.2010, ежегодно на период действия плана формирования грузовых поездов ОАО «РЖД» определяет перечень станций, рекомендуемых для заключения договоров на отстой порожних вагонов с операторами подвижного состава и перечень станций, на которых отстой порожнего собственного (арендованного) подвижного состава, не находящегося в перевозочном процессе, ограничивает пропускную и перерабатывающую способность этих станций.  
 \*\* Принудительное перемещение порожнего вагона оплачивает собственник (арендатор) вагона, после перемещения плата за простой вагона начисляется по тарифу станции, на которую произведено перемещение, до перемещения – по тарифу станции, с которой произведено перемещение  
 \*\*\* На ближайшую станцию, обладающую достаточной емкостью.  
 \*\*\*\* Договор между владельцем вагона и владельцем инфраструктуры на отстой порожних вагонов (не задействованных в перевозочном процессе) на этой станции

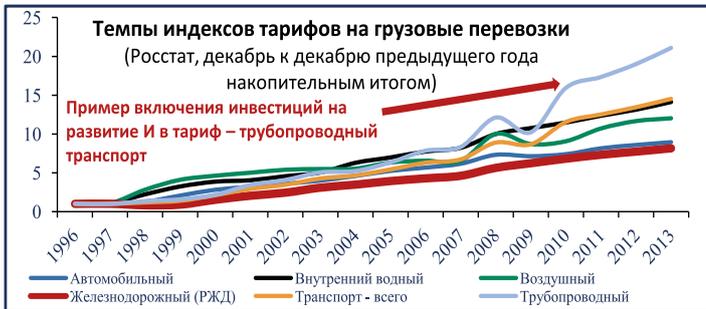
ОДНОМОМЕНТНОЕ ВВЕДЕНИЕ ТАРИФИКАЦИИ ПО ФАКТИЧЕСКОМУ РАССТОЯНИЮ ПЕРЕВОЗОК УВЕЛИЧИВАЕТ РИСКИ СОКРАЩЕНИЯ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ



Новый посёлок - Подсолнечная

При принятии чувствительных для ГО тарифных решений важно применять этапность для адаптации клиентов к новым тарифным условиям. Важно анализировать сбалансированность тарифной нагрузки между клиентами. При этом введение тарификации по фактическому расстоянию сокращает перекосы в тарифообразовании.

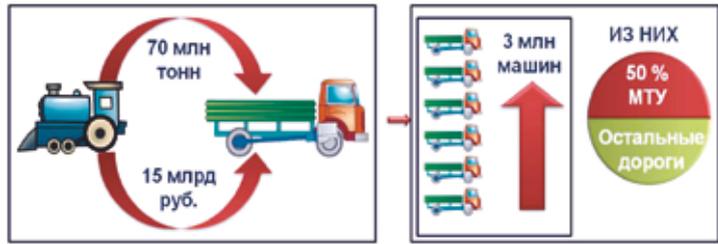
ПРИ ОЦЕНКЕ УРОВНЯ ИНДЕКСАЦИИ ТАРИФОВ НЕОБХОДИМО ОЦЕНИВАТЬ СОДЕРЖАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ В ТАРИФАХ



Индексация тарифов на транспорте **в 2 раза** опережает индексацию тарифов на ЖД (большой вклад трубопроводного транспорта). Индексация тарифов на ЖД основана на прогнозах МЭР РФ (ИПЦ), что не соответствует реальному росту ИПЦ. Пример: снижение индексации тарифов на 1 п.п. в 2004 г. - привело к сокращению инвестиций в И в период 2004-2013\* гг. на 62-70 млрд руб.

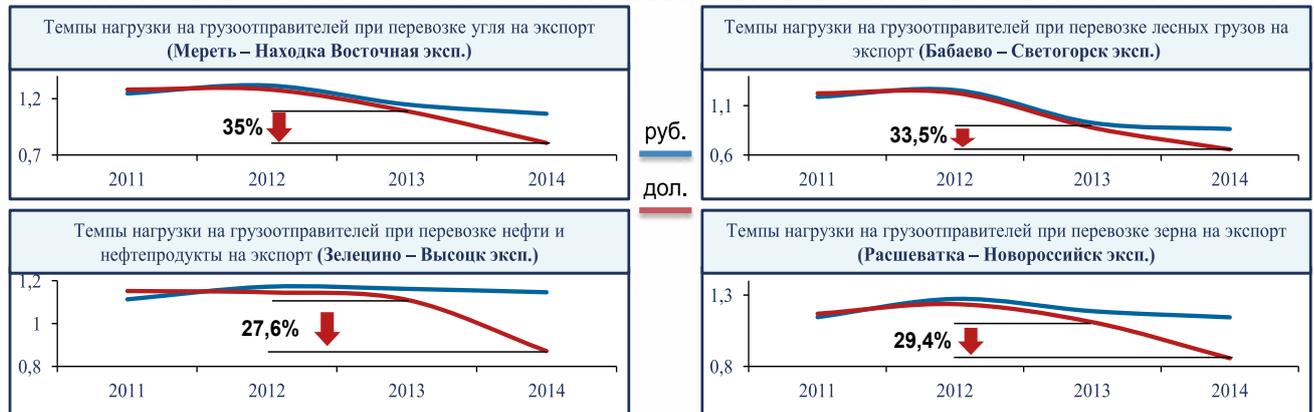
При решении вопросов индексации тарифов, сборов, плат и налоговой нагрузки на виды транспорта и пользователей государству необходимо оценивать долгосрочные совокупные последствия.

**ОЦЕНКА ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ГРУЗОВ С ЖД НА АВТОТРАНСПОРТ**



При сохранении существующей инвестиционной и регуляторной политики на видах транспорта невозможно ликвидировать дефицит автодорог ростом инвестиций. Чем больше дорог, тем больше на них автомобилей. Попытка проинвестировать развитие инфраструктуры ЖД только за счет доп/индексации тарифов (грузовладельцев) приведет к ускоренному оттоку грузов на дефицитную инфраструктуру автодорог. Сохранение диспропорций в инвестиционной политике государства увеличивает потребности в объеме инвестиций в автодороги (за счет потенциального роста большегрузных авто).

**АНАЛИЗ ИЗМЕНЕНИЯ ТАРИФНОЙ НАГРУЗКИ НА ГРУЗОТРАНСПОРТНИКИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ НА ЭКСПОРТ**



- ✓ В период девальвации рубля транспортные расходы экспортноориентированных компаний снижаются.
- ✓ При обсуждении влияния размеров индексации тарифов РЖД на 2015 год необходимо учитывать курсовые разницы, а также тарифы смежников (портовиков, стивидоров и т.д.)
- ✓ При индексации на 10% в 2015 году транспортные расходы за период 2013-2015 гг. снизятся на 10-15% с учетом курсовых разниц.

**ГИБКОЕ ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ**

**Возможности гибкого тарифного регулирования на транспорте**

| Рыночный сегмент   |   | Естественно-монопольный сегмент   |
|--|---|---|
| <b>Автомобильный транспорт</b><br>Автоперевозчики относятся к рыночному сегменту, тарифы которого не подлежат государственному регулированию. В результате автоперевозчики могут изменять уровень тарифа в зависимости от: <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ конъюнктуры рынка;</li> <li>➢ уровня себестоимости;</li> <li>➢ необходимого уровня рентабельности;</li> <li>➢ макроэкономических показателей;</li> <li>➢ качества предоставляемых услуг;</li> <li>➢ уровня сервиса.</li> </ul> | <b>Операторы вагонов</b><br>Операторы подвижного состава так же относятся к рыночному сегменту рынка, тарифы которого не регулируются. Операторы так же как и автоперевозчики могут изменять уровень тарифа в зависимости от: <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ конъюнктуры рынка;</li> <li>➢ уровня себестоимости;</li> <li>➢ необходимого уровня рентабельности;</li> <li>➢ макроэкономических показателей;</li> <li>➢ качества предоставляемых услуг;</li> <li>➢ уровня сервиса.</li> </ul> | <b>ОАО «РЖД»</b><br>В настоящий момент ОАО «РЖД» является субъектом естественной монополии, тарифы которого жестко регулируются государством. Единственным способом изменения тарифов является: <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ тарифный коридор.</li> </ul> |

ОАО «РЖД», являясь субъектом естественной монополии, по определению не имеет возможности гибкого тарифного регулирования! Автоперевозчики и операторы вагонов относятся к рыночному сегменту рынка, тарифы которого государством не устанавливаются. Их возможности по установлению уровня тарифов не ограничены регуляторами!

**КАКОЙ СПОСОБ ИНВЕСТИРОВАНИЯ В СТРОИТЕЛЬСТВО И РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЭКОНОМИЧЕСКИ ЭФФЕКТИВНЕЕ ДЛЯ ОБЩЕСТВА: ЧЕРЕЗ ДОП/ИНДЕКСАЦИЮ ТАРИФА ОАО «РЖД» ИЛИ ЧЕРЕЗ ПРЯМЫЕ СУБСИДИИ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА?**

**Европейский выбор:**

- прямое проектное субсидирование отдельных проектов
- доля невозвратных средств в инфраструктурных проектах до 70%

**Выбор США:**

- через тариф на грузоперевозки (при наличии дешевого долгосрочного заемного капитала)
- доля невозвратных средств в отдельных инфраструктурных проектах (в основном под пассажирские перевозки)

**Текущий выбор России:**

- попытки инвестирования через тариф на грузоперевозки
- доля невозвратных средств в отдельных инфраструктурных проектах для грузоперевозок (БАМ – Трансиб) до 20%

**Целесообразно для России:**

- увеличить долю невозвратного финансирования инфраструктурных проектов на ЖД
- расширить перечень инфраструктурных проектов, в том числе направленных на создание условий для переключения грузов с автомобильного транспорта

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

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

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

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

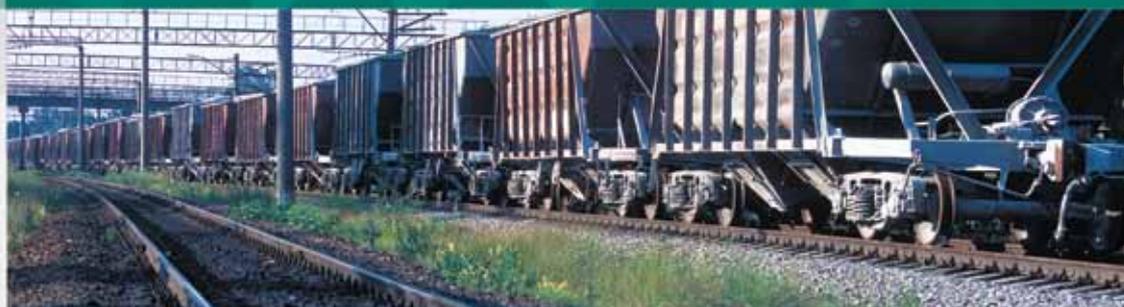
**Вам нужно просто позвонить по телефонам:**

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

**или отправить запрос по e-mail: [post@depo-magazine.ru](mailto:post@depo-magazine.ru).**

**Разместившим рекламу в журнале - бесплатная поддержка в интернете!**

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



## ТРЕБОВАНИЯ ПО ЛОКАЛИЗАЦИИ ПРОДУКЦИИ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ СУЩЕСТВЕННО ВОЗРОСЛИ

По мнению ИПЕМ, действия государства по ужесточению требований по локализации продукции транспортного машиностроения создают предпосылки для инновационного развития отрасли. Интерес со стороны иностранных машиностроителей к российскому рынку сохраняется и в таких условиях, однако требуется определение единой формулы локализации для корректной оценки предложений производителей.

В рамках круглого стола «Локализация производства продукции железнодорожного машиностроения и элементов инфраструктуры в России» заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук выступил с докладом «Кооперация с иностранными производителями: состояние и перспективы».

В начале выступления докладчик отметил, что в прошлом году ИПЕМ принимал активное участие в формировании долгосрочных планов развития отечественного транспортного машиностроения. Так, по заказу Минпромторга РФ был разработан проект Стратегии развития транспортного машиностроения РФ до 2030 года, а также выполнена доработка государственной программы «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» в части транспортного машиностроения. В данных работах специалисты ИПЕМ указали, что государственная промышленная политика должна быть направлена на создание и ввод в эксплуатацию отечественных инновационных разработок, для чего требуется решение ключевой проблемы – создание/поддержание долгосрочного оплаченного спроса.

«При этом на примере рынка трамваев видна готовность производителей участвовать в конкурсах в России, - указал Владимир Савчук. - Государство только высказало мысль о необходимости обновления трамвайного парка российских городов, как производители представили перспективные модели отечественного производства. Ситуация выглядит достаточно уникально – оплаченного спроса в виде конкурсов еще нет, а разработки, готовые к производству, уже есть».

Владимир Савчук также отметил, что сегодня государство активно перешло к стимулированию реализации отечественного инновационного потенциала, и предпринимаются конкретные шаги по импортозамещению. Так, органы власти уже внимательно отслеживают крупные тендеры (к примеру, на поставку подвижного состава для метрополитена г. Москвы) и в обязательном порядке вводят требования по локализации продукции. В частности, в конкурсе на поставку вагонов метро для Москвы локализация производства продукции должна составлять не менее 70%. При органах власти создаются профильные экспертные группы для формирования единой линии развития отраслей: так, при Минпромторге сегодня работает Координационный совет по вопросам транспортного машиностроения, при котором сформированы рабочие груп-

пы по развитию локомотивостроения, вагоностроения, городского рельсового транспорта.

«Промышленная политика России сегодня приближается к лучшим мировым образцам, - продолжил мысль эксперт. - Так, в США действует закон «Buy American» («Покупай Американское»), в рамках которого на территории страны должен быть произведен не только конечный продукт, но и компоненты, и даже добыто сырье для их производства. Более того, отдельные соответствующие акты есть и у штатов: так, у штата Калифорния есть соответствующий закон «Buy Californian».

В качестве наиболее эффективной формы кооперации российских и иностранных производителей Владимир Савчук указал создание инжиниринговых центров, где российские и иностранные специалисты совместно работают, доводя определенную технологию до соответствия техническим требованиям российских заказчиков и развивая ее в дальнейшем.

Однако, по словам Владимира Савчука, до сих пор остается острым вопрос касательно формулы локализации продукции транспортного машиностроения. «Государством сегодня пока не принята методика оценки локализации в отрасли, - указал Владимир Савчук. - В результате отсутствия единой системы измерения, каждый рассчитывает глубину локализации по своей методике (таможенная собственность, физические и временные затраты и т.д.), что не позволяет полноценно оценивать предлагаемые производителями решения. На данный момент, единая система измерения есть в автомобилестроении – через технологические операции. Представляется уместным использовать определенный подход и в сфере производства подвижного состава».

Как отметил эксперт, расчет процента локализации через таможенную стоимость компонентов выгоден прежде всего экономике и обществу, так как стимулирует производителей к более глубокой локализации и с созданием значительного количества рабочих мест и большего роста ВВП страны. Расчет локализации через технологические операции существенно облегчает администрирование и контроль со стороны государства и заказчика. Однако второй вариант может приводить к созданию, преимущественно, сборочных производств с ограниченными эффектами для экономики и незначительным ростом количества рабочих мест. «Целесообразно выполнить соответствующие расчеты и оценки использования различных формул расчета локализации и принять наиболее эффективную», - резюмировал Владимир Савчук.



**Заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук**

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

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

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

## ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА ЛИЗИНГА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА БУДЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

По мнению ИПЕМ, лизинг является актуальным способом развития железнодорожного транспорта в условиях ограниченных инвестиционных ресурсов. Одной из наиболее оптимальных форм государственной поддержки транспортного машиностроения является государственная компенсация затрат лизинговых компаний по уплате процентных ставок по лизинговым кредитам: бюджетная эффективность которой составляет 250-400%.

На XII международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» заместитель руководителя департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Александр Поликарпов выступил с докладом «Лизинг на железнодорожном транспорте: проблемы и перспективы».

В начале своего выступления эксперт отметил, что в последние годы происходит рост инвестиций в подвижной состав. Так, за последние 6 лет было вложено почти 1,2 трлн рублей, но большая часть пришлась на грузовые вагоны – 749,7 млрд рублей (62,5%). При этом спрос на подвижной состав продолжает оставаться на высоком уровне. Так, по прогнозам ИПЕМ, потребность в инвестициях в подвижной состав на железнодорожном транспорте до 2020 года составляет более 1,3 трлн руб., однако доля спроса на грузовые вагоны снижается (45,8% от объема потребностей в инвестициях) и растет спрос на локомотивы и МВПС в связи с изношенностью указанного подвижного состава.

Александр Поликарпов также указал, что сегодня ключевой проблемой развития отечественного транспортного машиностроения является отсутствие в России долгосрочного оплаченного спроса. При этом, возможное сокращение инвестиционных программ ОАО «РЖД» и других субъектов перевозок может привести к негативным последствиям не только для отрасли транспортного машиностроения, но и для экономики в целом. Так, для отрасли железнодорожного транспорта из-за недофинансирования обновления подвижного состава высок риск возникновения дефицита перевозочных мощностей, что приведет к сокращению объема перевозок, доходной базы и, как результат, снова к недостатку инвестиций. Среди же ключевых ожидаемых рисков для экономики – снижение технологической устойчивости деятельности железнодорожного транспорта, сокращение объема производства на заводах, снижение объема налоговых поступлений и рост уровня безработицы.

Как отметил Александр Поликарпов, в условиях ограниченности инвестиционных ресурсов целесообразно применение инструмента лизинга для удовлетворения потребностей железнодорожного транспорта в подвижном составе. Эксперт привел в пример применение лизинговых схем в сфере авиаперевозок, которые помогли авиаперевозчи-

кам в короткие сроки обновить флот и обеспечить конкурентоспособное качество услуг. «Важно отметить, что в 2014-2016 годах в бюджет РФ на поддержку лизинговых схем авиакомпаний заложено более 8 млрд рублей, – указал Александр Поликарпов. – Аналогичные меры на железнодорожном транспорте позволили бы приобрести порядка 240 новых плацкартных вагонов и 1250 вагонов МВПС. При этом мы говорим сейчас про подвижной состав исключительно российского производства, так как, в отличие от авиастроения, железнодорожное машиностроение в России является конкурентоспособным и способным удовлетворить потребности железнодорожной отрасли».

Александр Поликарпов указал, что ИПЕМ провел оценку эффектов для участников рынка при применении механизмов лизинга в различных отраслях транспортного машиностроения. Так, при 3-х годовой программе субсидирования лизинговой ставки на продукцию локомотивостроения будут получены, в частности, следующие эффекты:

- Дополнительный доход государства (налоги) – 38,17 млрд рублей;
- Дополнительный выпуск локомотивов – 1600 единиц;
- Дополнительная занятость – 7,5-8 тыс. рабочих;
- Снижение износа эксплуатируемого парка локомотивов на 22%.

Существенные эффекты возможны и при реализации такого механизма в пассажирском вагоностроении: дополнительный доход государства составит 5,71 млрд рублей, будет создано 4-4,5 тыс. новых рабочих мест, износ парка снизится на 8%.

Однако эксперт выделил и ряд рисков применения лизинговых схем: невключение затрат компаний на уплату лизинговых платежей в расходную базу в условиях регулируемых тарифов, рост финансовой нагрузки на потребителей услуг транспорта и невостребованность подвижного состава в условиях изменения экономической конъюнктуры.

«Однако, несмотря на риски, механизм лизинга позволит оперативно решить проблемы транспортного машиностроения в условиях ограниченных инвестиционных ресурсов. – резюмировал Александр Поликарпов. – По нашим расчетам, бюджетная эффективность применения лизинга с компенсацией процентных ставок по платежам составит 250-400% от вложенных государством средств. Это значит, что в государственный бюджет за каждый вложенный рубль вернется 2,5-4 рубля».



**Заместитель руководителя департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Александр Поликарпов**

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

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

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

## ЛИЗИНГ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

*Александр Поликарпов*

Согласно Стратегии развития транспортного машиностроения России до 2030 года

«Системная проблема транспортного машиностроения России заключается в отсутствии долгосрочного оплаченного спроса на современный отечественный железнодорожный и городской рельсовый подвижной состав, а на среднесрочную перспективу – в отсутствии возможности конкурировать с зарубежными производителями по экономическим условиям приобретения продукции транспортного машиностроения и в отсутствии отечественного производства высококачественных комплектующих»

### ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ



парк пассажирских вагонов

**более 19,3 тыс. ед.**

парк вагонов электропоездов

**более 12,0 тыс. ед.**

парк грузовых вагонов

**более 1,2 млн ед.**

парк локомотивов

**более 20,5 тыс. ед.**



### ИЗНОС ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ



Износ парка грузовых локомотивов **46,0%**  
Средний возраст **28,2 лет**

Износ парка грузовых вагонов **22,8%**  
Средний возраст **15,2 лет**



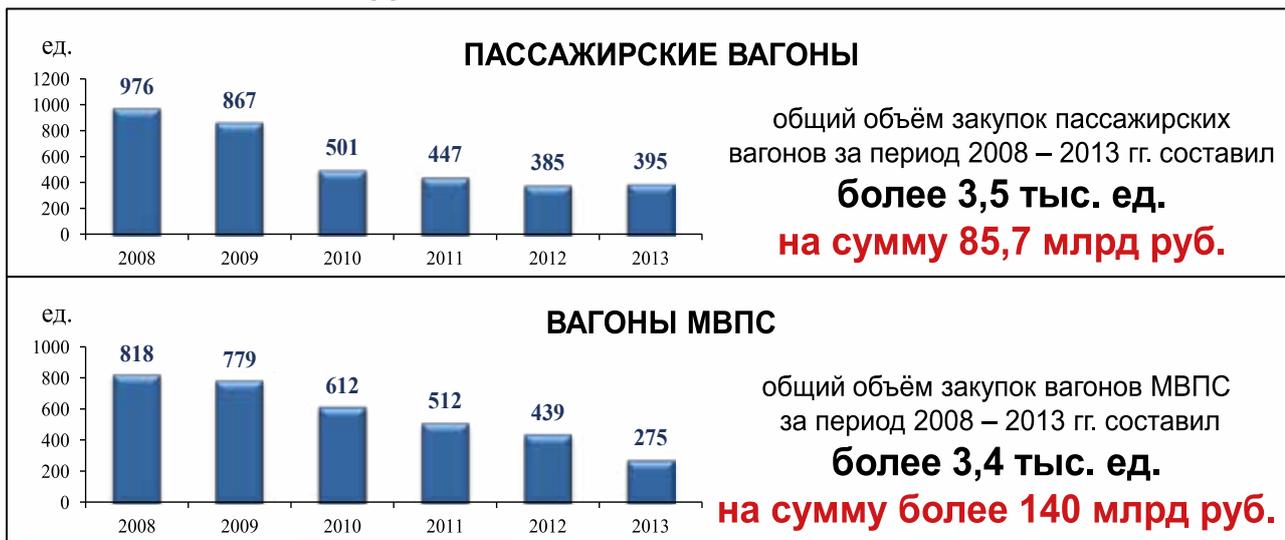
Износ парка пассажирских локомотивов **31,7%**  
Средний возраст вагонов **20,7 лет**

Износ парка пассажирских вагонов **65%**  
Средний возраст вагонов **19 лет**

### ПРИБРЕТЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В 2008-2013 ГГ.



### ПРИБРЕТЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В 2008-2013 ГГ.



### ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ СПРОС НА ПРОДУКЦИЮ ЖД МАШИНОСТРОЕНИЯ ДО 2020 ГОДА

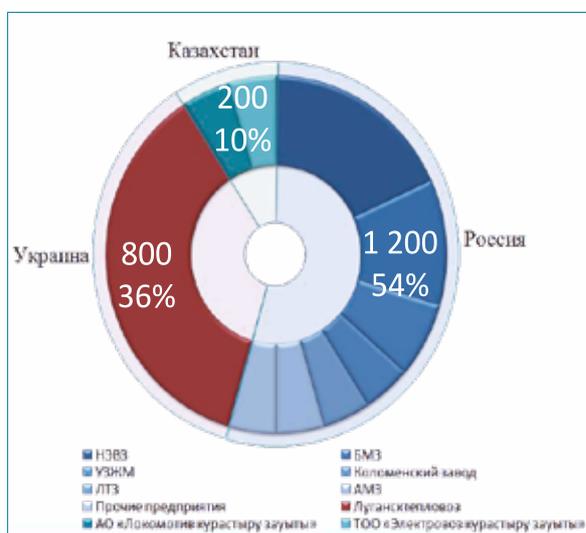
|   |  |  |
|---|--|--|
| <p><b>Локомотивы:</b></p> <p><b>3,5 тыс. лок.</b><br/><b>410 млрд руб.</b></p>      |  | <p><b>МВПС:</b></p> <p><b>3,7 тыс. ваг.</b><br/><b>168,2 млрд руб.</b></p> |
| <p><b>Грузовые вагоны:</b></p> <p><b>350 тыс. ваг.</b><br/><b>595 млрд руб.</b></p> |  |  |

Общий объем инвестиций превышает **1,3 трлн руб.**

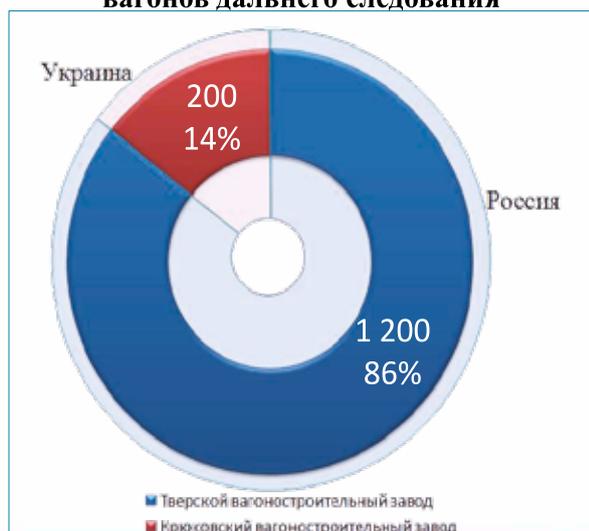
#### Мощности по производству грузовых вагонов



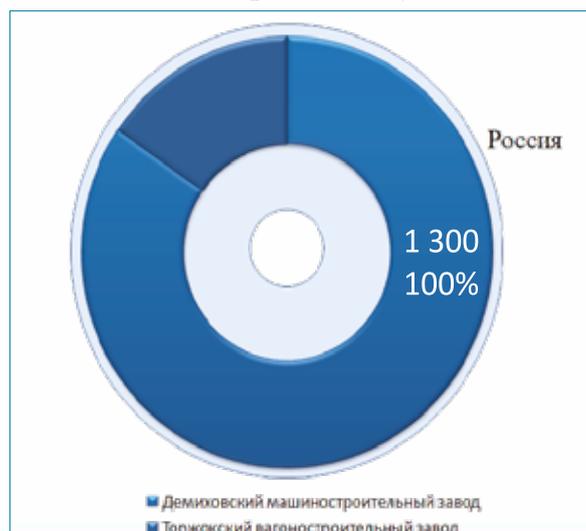
#### Мощности по производству локомотивов



**Мощности по производству пассажирских вагонов дальнего следования**



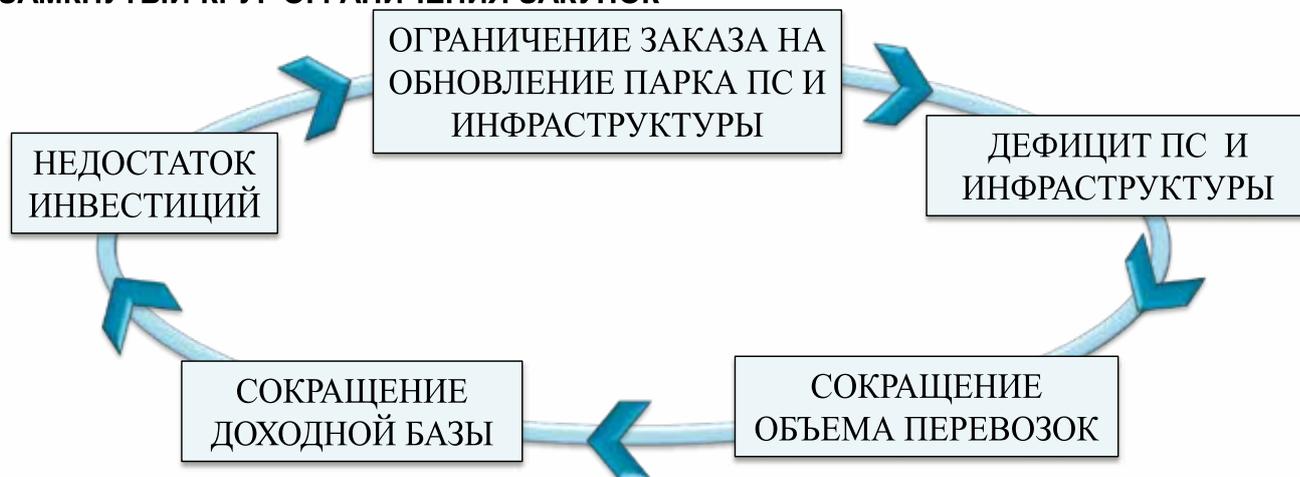
**Мощности по производству МВПС**



**Негативные последствия от сокращения закупок железнодорожного подвижного состава, предусмотренных инвестиционной программой ОАО «РЖД»**

- 1 Ограничение возможностей по снижению эксплуатационных затрат на осуществление перевозочной деятельности в виду высокой степени износа парка
- 2 Сокращение закупок современных локомотивов с улучшенными техническими характеристиками и ограничения роста производительности парка
- 3 Риск возникновения дефицита тяги на отдельных направлениях железных дорог России
- 4 Снижение объемов налоговых поступлений в бюджеты всех уровней
- 5 Вынужденное сокращение высококвалифицированного рабочего персонала и переход на неполную рабочую неделю
- 6 Резкое ухудшение социально-экономической обстановки в муниципальных образованиях, предприятия транспортного машиностроения которых являются градообразующими
- 7 Негативный межотраслевой экономический эффект от сокращения закупок продукции и услуг предприятий транспортного машиностроения

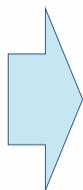
**ЗАМКНУТЫЙ КРУГ ОГРАНИЧЕНИЯ ЗАКУПОК**



**ЛИЗИНГ – ВЫХОД???**

**ЛИЗИНГ В АВИАЦИИ – ЭФФЕКТИВНАЯ МЕРА ПОДДЕРЖКИ ОТРАСЛИ**

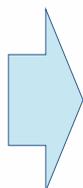
В бюджете РФ на 2014-2016 года предусмотрена поддержка авиакомпаний в части субсидирования затрат по уплате лизинговых платежей за воздушные суда отечественного производства:  
**1 млрд 198 млн руб.**



Аналогичная мера позволила бы приобрести по лизинговой схеме порядка  
**240 плацкартных вагонов**

Субсидирование процентных ставок по лизинговым платежам смогло бы эффективно поддержать российских производителей подвижного состава в период снижения объемов выпуска продукции, попутно увеличив выплаты в бюджеты разных уровней.

В бюджете РФ на 2014-2016 года предусмотрена поддержка авиакомпаний в части субсидирования затрат по уплате лизинговых платежей за воздушные суда, предназначенные для внутренних региональных и местных воздушных перевозок:  
**6 млрд 840 млн руб.**



Аналогичная мера позволила бы приобрести по лизинговой схеме порядка  
**1250 вагонов МВПС**

**Эффекты применения механизма государственной поддержки в виде субсидирования лизинговой ставки (за 3 года действия программы) сферы локомотивостроения****Государство**

Затраты на субсидирование  
**14,88 млрд руб.**  
Общий доп. доход государства:  
**38,17 млрд руб.**  
в том числе:  
НДС **34,31 млрд руб.**  
НДФЛ **1,12 млрд руб.**  
Социальные выплаты **2,73 млрд руб.**  
Бюджетная эффективность проекта  
**257%**  
Дополнительный вклад в ВВП  
**0,15%**

**Производители**

Дополнительный выпуск локомотивов  
**1600 ед.**  
Обеспечение полной занятости дополнительно  
**7,5-8 тыс. рабочих**  
Дополнительная выручка  
**222 млрд руб.**

**Потребители**

**Снижение** износа парка **на 22%**  
(54,0% до уровня 41,0%)  
**Снижение** среднего возраста **на 17%**  
(с 26,6 лет до 22,8 лет)  
Удовлетворение потребностей клиентов в предоставлении тяги под перевозку  
Повышение эффективности и безопасности перевозочного процесса

**Эффекты применения механизма государственной поддержки в виде субсидирования лизинговой ставки (за 3 года действия программы) сферы пассажирского вагоностроения****Государство**

Затраты на субсидирование  
**1,63 млрд руб.**  
Дополнительные поступления в бюджет  
**5,71 млрд руб.**  
в том числе:  
НДС **5,54 млрд руб.**  
НДФЛ **0,05 млрд руб.**  
Социальные выплаты **0,12 млрд руб.**  
Бюджетная эффективность проекта  
**256,6%**

**Производители**

Дополнительный выпуск пассажирских вагонов  
**879 шт.**  
Обеспечение полной занятости дополнительно  
**4-4,5 тыс. рабочих**  
Дополнительная выручка  
**36,3 млрд руб.**

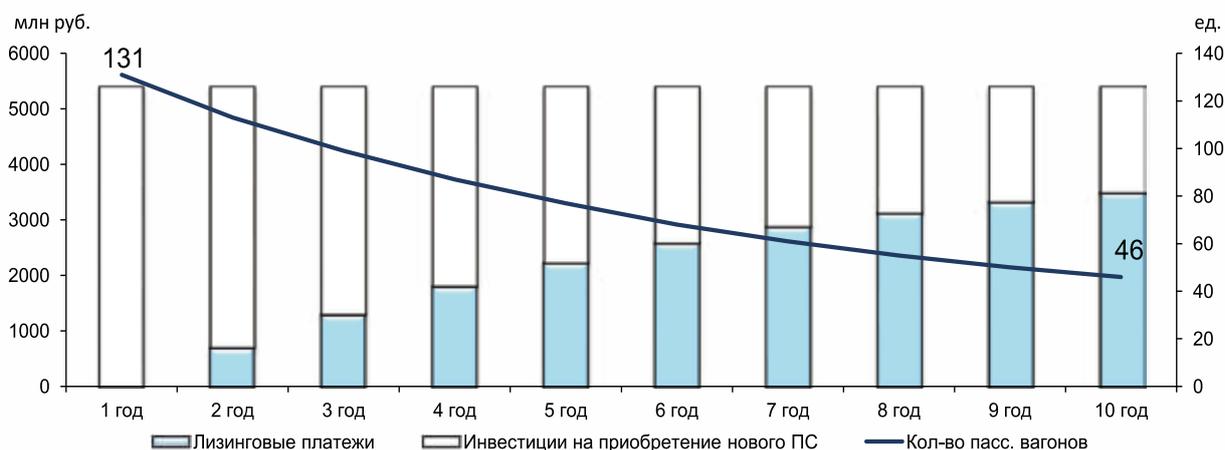
**Потребители**

**Снижение** износа парка **на 8%**  
Повышение комфортабельности и безопасности перевозок  
Обеспечение пассажирских перевозок в полном объеме

## ЛИЗИНГ – МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ

- 1 Позволяет закупать подвижной состав в больших объемах при сохранении текущего уровня финансирования сделок (+120%). При закупках локомотивов позволит обеспечить тяговыми ресурсами проекты развития инфраструктуры
- 2 Позволяет остановить деградацию крупнейших градообразующих предприятий в регионах (к примеру, **ТВЗ, НЭВЗ, Алтайвагон**)
- 3 Позволяет увеличить выплаты не только в федеральный, но и региональный бюджеты, обеспечивая социальную стабильность в регионах.
- 4 Стимулирует внедрение новых и инновационных разработок в ПС и обеспечивает сбыт такой продукции.

### ЛОВУШКА ЛИЗИНГА



Активное применение лизинговых схем может привести к сокращению инвестиционных возможностей компании-лизингополучателя

### РИСКИ ПРИМЕНЕНИЯ ЛИЗИНГА

Невключение затрат транспортных компаний на уплату лизинговых платежей в расходную базу в условиях государственного регулирования тарифов

Отсутствие долгосрочных обязательств государства по субсидированию процентных ставок лизинговых платежей

Сокращение инвестиционных возможностей транспортных компаний на долгосрочный период

Возможный рост финансовой нагрузки на потребителей услуг транспорта

Невостребованность подвижного состава в условиях изменения экономической конъюнктуры рынка

**ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТС****«О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011)***Продолжение начало в № 1(56)*

24. При принятии решения о совмещении приемочных и сертификационных испытаний документы, указанные в подпунктах «б», «д», «и» – «л» пункта 23 настоящей статьи, представляются после проведения приемочных испытаний и реализации плана мероприятий по устранению выявленных недостатков.

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

- а) технические условия на продукцию;
- б) конструкторская и технологическая документация (в объеме, согласованном с органом по сертификации);
- в) протокол приемочных (квалификационных) испытаний;
- г) акт квалификационной комиссии, а в случае первичной сертификации – также акт приемочной комиссии;
- д) план мероприятий по устранению выявленных приемочной комиссией недостатков (при наличии) и документы, подтверждающие его реализацию;
- е) отчеты о проведении периодических и типовых испытаний;
- ж) анкета для оценки состояния производства продукции;
- з) объем выпуска продукции;
- и) сведения о рекламациях;
- к) предложение о способе и месте нанесения единого знака обращения продукции на рынке государств-членов ТС.

26. Документы, указанные в пунктах 23 и 25 настоящей статьи, оформляются с указанием реквизитов заявителя и идентификационного номера и заверяются подписью заявителя.

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

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

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

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

- а) о схеме сертификации;
- б) о сроках проведения сертификации;
- в) о нормативных документах, на основании которых будет проводиться сертификация продукции;
- г) об организации, которая будет проводить проверку состояния производства продукции, если это предусмотрено схемой сертификации;

- д) о порядке отбора образцов продукции;
- е) о порядке проведения испытаний образцов продукции;
- ж) о порядке оценки стабильности условий производства продукции;
- з) о критериях оценки соответствия продукции;
- и) об условиях проведения инспекционного контроля.

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

- а) непредставление или представление не в полном объеме документов, указанных в пунктах 22, 23 и 25 настоящей статьи;
- б) недостоверность сведений, содержащихся в представленных документах.

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

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

32. Акт отбора образцов должен содержать:

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

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

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

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

а) наименование, тип, модель и модификацию;  
 б) наименование изготовителя или данные о происхождении продукции;

- в) документ, по которому выпускается продукция;  
 г) показатели назначения и другие основные показатели;  
 д) принадлежность к соответствующей партии;  
 е) принадлежность к соответствующему технологическому процессу.

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

При обязательном подтверждении соответствия ограниченной партии продукции, за исключением единиц железнодорожного подвижного состава, а также колесных пар и их комплектующих, автосцепных устройств, рам тележек пассажирских вагонов, боковых рам и надрессорных балок тележек грузовых вагонов, аппаратов защиты высоковольтных цепей, орган по сертификации вправе наряду с другими документами, подтверждающими соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента ТС, принимать к рассмотрению протоколы испытаний продукции, проведенных в третьих странах, при условии, что испытания проводились с учетом требований настоящего технического регламента ТС и стандартов. При необходимости проводятся дополнительные испытания.

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

37. Не подлежат сертификации разрабатываемая продукция, указанная в приложениях № 2 и 3, конструкторской документации на которую присвоена литера «О».

Для остальной продукции, указанной в приложениях № 2 и 3, наличие сертификата соответствия требованиям настоящего технического регламента ТС является обязательным.

38. В случае отсутствия аккредитованной испытательной лаборатории (центра) допускается проведение испытаний в целях сертификации испытательными лабораториями (центрами), аккредитованными только на техническую компетентность. Такие испытания проводятся под контролем представителей органа по сертификации. Объективность таких испытаний наряду с испытательной лабораторией (центром), аккредитованной только на техническую компетентность, обеспечивает орган по сертификации, поручивший указанной испытательной лаборатории (центру) их проведение.

39. Протокол испытаний должен содержать:

- а) наименование и обозначение документа, при этом обозначение документа повторяется на каждой странице;  
 б) наименование и адрес аккредитованной испытательной лаборатории (центра), сведения об ее аккредитации (номер, дата выдачи и срок действия аттестата аккредитации);  
 в) сведения об органе по сертификации, поручившем проведение испытаний;  
 г) наименование и адрес заявителя;  
 д) обозначение (описание, маркировку), результаты идентификации, сведения об изготовителе и дату изготовления продукции;  
 е) дату получения продукции на проведение испытаний;  
 ж) проверяемые показатели и требования к ним, а также сведения о нормативных документах, содержащих эти требования;  
 з) дату проведения испытаний;  
 и) сведения об использованных при испытаниях стандартных и нестандартных методах и методиках испытаний;  
 к) сведения о хранении продукции до проведения испытаний, условиях окружающей среды, а также о подготовке продукции к испытаниям;

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

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

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

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

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

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

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

т) подписи и должности ответственных исполнителей, проводивших испытания;

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

ф) подпись представителя органа по сертификации – в случае совмещения приемочных и сертификационных испытаний, а также при проведении испытаний в соответствии с пунктом 38 настоящей статьи;

х) дату выпуска протокола испытаний (отчета);

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

ч) заявление, исключающее возможность частичной перепечатки протокола испытаний.

40. К протоколу испытаний должна быть приложена заверенная копия акта отбора образцов и копия акта о готовности продукции к испытаниям.

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

41. Оригиналы протоколов испытаний, оформленные в соответствии с требованиями пункта 39 настоящей статьи, представляют в орган по сертификации в 2 экземплярах (первый направляется в дело по сертификации, второй – заявителю). Копии протоколов испытаний подлежат хранению аккредитованной испытательной лабораторией (центром) не менее срока действия сертификата соответствия, если иное не установлено соответствующими нормативными документами и документами аккредитованной испытательной лаборатории (центра).

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

43. Проверка состояния производства должна выполняться не ранее чем за 6 месяцев до дня выдачи сертификата соответствия, если эта проверка указана в схеме сертификации.

44. Проверка состояния производства продукции проводится в отношении:

- а) технологических процессов;  
 б) технологической документации;  
 в) средств технологического оснащения;  
 г) технологических режимов;  
 д) управления средствами технологического оснащения;

- е) управления метрологическим оборудованием;
- ж) методик испытаний и измерений;
- з) порядка проведения контроля сырья и комплектующих изделий;
- и) порядка проведения контроля продукции в процессе ее производства;
- к) управления несоответствующей продукцией;
- л) порядка работы с рекламациями.

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

- а) результаты проверки;
- б) дополнительные материалы, использованные при проверке состояния производства продукции;
- в) общая оценка состояния производства продукции;
- г) необходимость и сроки выполнения корректирующих мероприятий.

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

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

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

- а) несоответствие продукции требованиям настоящего технического регламента ТС;
- б) отрицательный результат проверки состояния производства продукции (если это установлено схемой сертификации);
- в) наличие недостоверной информации в представленных документах.

49. На основании решения о выдаче сертификата соответствия орган по сертификации оформляет сертификат соответствия, регистрирует его в Едином реестре выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии, оформленных по единой форме, в установленном порядке и выдает заявителю. Сертификат действителен только при наличии регистрационного номера.

50. Сертификаты соответствия вступают в силу со дня их регистрации в Едином реестре выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии, оформленных по единой форме.

Сертификат соответствия может иметь приложение, содержащее перечень конкретных видов и типов продукции, на которые распространяется его действие.

51. Сертификат соответствия на продукцию, в состав которой входят составные части, подлежащие обязательному подтверждению соответствия, может быть выдан только при наличии сертификатов соответствия или деклараций о соответствии на эти составные части. В приложении к сертификату соответствия делается запись о том, что маркирование продукции единым знаком обращения продукции на рынке государств-членов ТС осуществляется только при наличии сертификатов соответствия или деклараций о соответствии на подлежащие обязательному подтверждению соответствия составные части.

52. Опытные образцы продукции, не имеющие сертификата соответствия или декларации о соответствии на отдельные составные части, допускается выпускать в подконтрольную эксплуатацию до получения сертификата соответствия или декларации о соответствии на отдельные составные части.

53. При внесении изменений в конструкцию (состав) продукции или технологию ее производства, которые могут повлиять на соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента ТС, заявитель заранее извещает об этом орган по сертификации, который принимает решение о необходимости проведения новых испытаний или проверки состояния производства этой продукции.

54. Эксплуатационная документация (руководство по эксплуатации, формуляр, паспорт, ярлык, этикетка), прилагаемая к сертифицированной продукции, а также товаросопроводительная документация должны содержать знак обращения продукции на рынке государств-членов ТС, запись о проведенной сертификации, а также учетный номер бланка сертификата соответствия, его регистрационный номер, дату выдачи и срок действия.

55. Действие сертификата соответствия по заявлению держателя сертификата соответствия может быть продлено на срок, не превышающий 1 года, для завершения работ по повторной сертификации при отсутствии внесения изменений в конструкцию и технологию изготовления продукции, рекламаций и претензий от потребителей, а также при положительных результатах последнего инспекционного контроля.

56. Держатель сертификата соответствия имеет право выдавать заверенные им копии сертификата соответствия для использования их на таможенной территории ТС.

57. Инспекционный контроль, если это предусмотрено схемой сертификации, осуществляет орган по сертификации, проводивший ее сертификацию. Инспекционный контроль проводится в форме периодических и внеплановых проверок, обеспечивающих получение информации о сертифицированной продукции в виде результатов испытаний и проверки состояния производства продукции, о соблюдении условий и правил применения сертификата соответствия и единого знака обращения продукции на рынке государств-членов ТС в целях подтверждения того, что продукция в течение времени действия сертификата соответствия продолжает соответствовать требованиям настоящего технического регламента ТС.

58. Критериями определения периодичности и объема инспекционного контроля являются:

- а) степень потенциальной опасности продукции;
- б) результаты проведенной сертификации продукции;
- в) стабильность производства продукции;
- г) объем выпуска продукции;
- д) наличие сертифицированной системы менеджмента качества производства продукции;
- е) стоимость проведения инспекционного контроля.

59. Объем, периодичность, содержание и порядок проведения инспекционного контроля устанавливаются в решении органа по сертификации о выдаче сертификата соответствия.

60. Внеплановый инспекционный контроль проводится при наличии информации (подтверждающих документов) о претензиях к безопасности продукции. Указанная информация может быть получена от потребителей, а также от органов, осуществляющих государственный контроль (надзор) за безопасностью продукции, на которую выдан сертификат соответствия. Объем работ при внеплановом инспекционном контроле продукции определяется необходимостью проверки технологических процессов, связанных с обнаруженными недостатками в обеспечении безопасности продукции, и проводится изготовителем на безвозмездной основе.

- 61. Инспекционный контроль включает в себя:
  - а) анализ материалов сертификации продукции;
  - б) анализ поступающей информации о сертифицированной продукции;

в) проверку соответствия документов на сертифицированную продукцию требованиям настоящего технического регламента ТС;

г) отбор и идентификацию образцов, проведение испытаний образцов и анализ полученных результатов;

д) проверку отсутствия внесения в конструкцию и технологию изготовления продукции зафиксированных при проведении сертификации, изменений, влияющих на показатели безопасности продукции;

е) проверку состояния производства продукции, если это предусмотрено схемой сертификации;

ж) проверку корректирующих действий по устранению ранее выявленных несоответствий;

з) проверку правильности маркировки продукции и сопроводительной документации знаком обращения продукции на рынке государств-членов ТС;

и) анализ рекламаций на сертифицированную продукцию.

62. Содержание, объем и порядок проведения испытаний при проведении инспекционного контроля определяет орган по сертификации, проводящий контроль.

63. Результаты инспекционного контроля оформляют актом о проведении инспекционного контроля.

В акте о проведении инспекционного контроля на основании результатов работ, выполненных в соответствии с пунктом 62 настоящей статьи, делается заключение о соответствии продукции требованиям настоящего технического регламента ТС, стабильности их выполнения и возможности сохранения выданного сертификата соответствия или о приостановлении (об отмене) действия сертификата соответствия

64. По результатам инспекционного контроля может быть принято одно из следующих решений:

а) сертификат соответствия продолжает действовать, если продукция соответствует требованиям настоящего технического регламента ТС;

б) действие сертификата соответствия приостановлено, если путем корректирующих мероприятий заявитель может устранить обнаруженные причины несоответствия продукции требованиям настоящего технического регламента ТС;

в) действие сертификата соответствия прекращено, если путем корректирующих мероприятий заявитель не может устранить обнаруженные причины несоответствия продукции требованиям настоящего технического регламента ТС.

65. Прекращение действия сертификата соответствия вступает в силу со дня внесения соответствующей записи в Единый реестр выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии, оформленных по единой форме.

66. Решение о приостановлении действия сертификата соответствия в случае невозможности проведения инспекционного контроля в обозначенные сроки по вине держателя сертификата соответствия орган по сертификации принимает в следующих случаях:

а) отказ держателя сертификата соответствия от заключения договора с органом по сертификации на проведение инспекционного контроля;

б) отказ держателя сертификата соответствия произвести оплату по договору с органом по сертификации на проведение инспекционного контроля;

в) отказ держателя сертификата соответствия создать условия (предоставить помещения, необходимую информация в соответствии с пунктом 61 настоящей статьи) для работы сотрудников органа по сертификации при проведении инспекционного контроля.

67. В случае если держатель сертификата соответствия не

производит сертифицированную продукцию в течение срока, превышающего полгода, выпуск в обращение продукции может осуществляться только после проведения внепланового инспекционного контроля.

68. В случае приостановления действия сертификата соответствия:

а) орган по сертификации:

информирует об этом органы государств-членов ТС, осуществляющие функции по контролю и надзору в сфере железнодорожного транспорта и заинтересованные организации;

устанавливает срок выполнения корректирующих мероприятий и контролирует их выполнение держателем сертификата соответствия;

б) держатель сертификата соответствия:

определяет количество и дислокацию отправленной потребителям продукции с отклонением от установленных требований; уведомляет потребителей и иные заинтересованные организации о приостановлении использования продукции и сообщает порядок устранения выявленных недостатков;

устраняет выявленные недостатки на месте или обеспечивает возврат продукции для доработки изготовителем.

69. Информация о приостановлении или прекращении действия сертификата соответствия, а также о возобновлении действия сертификата соответствия доводится органом по сертификации до сведения органов государств-членов ТС, осуществляющих функции по контролю и надзору в сфере железнодорожного транспорта и заинтересованных организаций.

70. Продукция, действие сертификата соответствия на которую было прекращено, может быть повторно заявлена к проведению сертификации после выполнения заявителем необходимых корректирующих действий. При проведении повторной сертификации орган по сертификации может учитывать положительные результаты предыдущей сертификации.

### **Статья 7. Маркировка единым знаком обращения продукции на рынке государств-членов ТС**

1. Продукция, соответствующая требованиям безопасности и прошедшая процедуру подтверждения соответствия согласно статье 6 настоящего технического регламента ТС, должна иметь маркировку единым знаком обращения продукции на рынке государств-членов ТС.

2. Маркировка единым знаком обращения продукции на рынке государств-членов ТС осуществляется перед ее выпуском в обращение на рынке.

3. Единый знак обращения продукции на рынке государств-членов ТС наносится на каждую единицу продукции.

Единый знак обращения продукции на рынке государств-членов ТС наносится на само изделие, а также приводится в прилагаемых к нему эксплуатационных документах.

Единый знак обращения продукции на рынке государств-членов ТС наносится любым способом, обеспечивающим четкое и ясное изображение в течение всего срока службы продукции.

4. Допускается нанесение единого знака обращения продукции на рынке государств-членов ТС только на упаковку и указание в прилагаемых к нему эксплуатационных документах, если его невозможно нанести непосредственно на продукцию ввиду особенностей ее конструкции.

5. Маркировка продукции единым знаком обращения продукции на рынке государств-членов ТС свидетельствует о ее соответствии требованиям всех технических регламентов ТС, распространяющихся на продукцию и предусматривающих нанесение единого знака обращения продукции на рынке государств-членов ТС.

**Статья 8. Защитительная оговорка**

1. Государства-члены ТС обязаны предпринять все меры для ограничения, запрета выпуска в обращение продукции на таможенной территории ТС, а также изъятия с рынка продукции, представляющей опасность для жизни и здоровья человека, имущества.

2. Компетентный орган государства-члена Таможенного союза обязан уведомить Комиссию и компетентные органы других государств-членов Таможенного союза о принятом решении с указанием причин принятия данного решения и предоставленным доказательством, разъясняющих необходимость принятия данных мер.

3. Основанием для применения статьи защиты могут быть следующие случаи:

- невыполнение статьи 4 настоящего технического регламента ТС;
- неправильное применение взаимосвязанных с настоящим техническим регламентом ТС стандартов, указанных в статье 5 на-

стоящего технического регламента ТС, если данные стандарты были применены;

• несоблюдение правил, изложенных в статье 6 настоящего технического регламента ТС;

• осуществление обязательного подтверждения соответствия органами по оценке соответствия, не включенными в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) ТС или не соответствующими установленным критериям;

• другие причины запрета выпуска продукции в обращение на рынке.

4. Если компетентные органы других государств-членов ТС выражают протест против упомянутого в пункте 1 настоящей статьи решения, то НТС безотлагательно проводит консультации с компетентными органами всех государств-членов ТС для принятия взаимоприемлемого решения.

**Приложение № 1 к техническому регламенту ТС****«О безопасности железнодорожного подвижного состава»****ПЕРЕЧЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ЕГО СОСТАВНЫХ ЧАСТЕЙ****I. Железнодорожный подвижной состав**

|    |   | Код позиции по ТН ВЭД ТС  |
|----|---|---------------------------|
| 1  | Вагоны бункерного типа  | 8606                      |
| 2  | Вагоны изотермические   | 8606 91                   |
| 3  | Вагоны крытые   | 8606                      |
| 4  | Вагоны пассажирские магистральные локомотивной тяги   | 86                        |
| 5  | Вагоны-самосвалы  | 86                        |
| 6  | Вагоньцистерны  | 8606 10000                |
| 7  | Вагоны широкой колеи для промышленности   | 86                        |
| 8  | Дизель-поезда, автомотрисы (рельсовые автобусы), их вагоны  | 8602 8603 8605 00 0008606 |
| 9  | Дизель-электропоезда, их вагоны   | 86                        |
| 10 | Платформы   | 8606                      |
| 11 | Полувагоны  | 8606                      |
| 12 | Специальный несамоходный железнодорожный подвижной состав   | 8604                      |
| 13 | Специальный самоходный железнодорожный подвижной состав   | 8604                      |
| 14 | Тепловозы, газотурбовозы: магистральные, маневровые и промышленные  | 8602                      |
| 15 | Транспортеры железнодорожные  | 8606                      |
| 16 | Электропоезда магистральные: постоянного тока, переменного тока, двухсистемные (переменного и постоянного тока), прочие | 8601                      |
| 17 | Электропоезда: постоянного тока, переменного тока, двухсистемные (постоянного и переменного тока), их вагоны            | 8601 8603 8605 00 0008606 |

**II. Составные части железнодорожного подвижного состава**

|   |  | Код позиции по ТН ВЭД ТС |
|---|--|--------------------------|
| 1 | Автоматический регулятор тормозной рычажной передачи (авторегулятор)                                       | 8607                     |
| 2 | Автоматический стояночный тормоз железнодорожного подвижного состава                                       | 8607                     |
| 3 | Аппараты высоковольтные защиты и контроля железнодорожного подвижного состава от токов короткого замыкания | 8535                     |
| 4 | Балка наддрессорная грузового вагона   | 8607                     |
| 5 | Бандажи для железнодорожного подвижного состава  | 8607                     |
| 6 | Башмаки магниторельсового тормоза  | 8607                     |
| 7 | Башмаки тормозных колодок железнодорожного подвижного состава  | 8607                     |



|    |   | Код позиции по ТН ВЭД ТС                   |
|----|---|--|
| 8  | Башмаки тормозных накладок дисковых тормозов железнодорожного подвижного состава  | 8607                                       |
| 9  | Блокировка тормозов   | 8607                                       |
| 10 | Вентильные разрядники и ограничители перенапряжений для электроподвижного состава   | 8535                                       |
| 11 | Воздухораспределители   | 8607                                       |
| 12 | Вспомогательные электрические машины для железнодорожного подвижного состава (более 1кВт)   | 8501                                       |
| 13 | Выключатели автоматические быстродействующие и главные выключатели для электроподвижного состава  | 8535                                       |
| 14 | Высоковольтные аппаратные ящики для пассажирских вагонов  | 85   |
| 15 | Высоковольтные межвагонные соединения (совместно розетка и штепсель)  | 8535                                       |
| 16 | Высокопрочные изделия остекления безопасные железнодорожного подвижного состава (кабины машиниста тягового и моторвагонного подвижного состава)                           | 7007 7007 11 1007007 21<br>7007 29 7008 00 |
| 17 | Гидравлические демпферы железнодорожного подвижного состава   | 8607                                       |
| 18 | Диски тормозные для железнодорожного подвижного состава   | 8607                                       |
| 19 | Изделия резиновые уплотнительные для тормозных пневматических систем железнодорожного подвижного состава (диафрагмы, манжеты, воротники, уплотнители клапанов, прокладки) | 4016                                       |
| 20 | Карданные валы главного привода тепловозов и дизель-поездов, рельсовых автобусов, дизель-электропоездов   | 8483                                       |
| 21 | Клин тягового хомута автосцепки   | 73   |
| 22 | Компрессоры для железнодорожного подвижного состава   | 8607                                       |
| 23 | Колеса зубчатые цилиндрические тяговых передач железнодорожного подвижного состава  | 8607                                       |
| 24 | Колеса составные чистовые локомотивов и моторвагонного подвижного состава   | 8607                                       |
| 25 | Колеса цельнокатанные для железнодорожного подвижного состава   | 8607                                       |
| 26 | Колесные пары вагонные  | 8607                                       |
| 27 | Колесные пары локомотивные и моторвагонного подвижного состава  | 8607                                       |
| 28 | Колесные пары для специального железнодорожного подвижного состава  | 8607                                       |
| 29 | Колодки тормозные композиционные для железнодорожного подвижного состава  | 8607                                       |
| 30 | Колодки тормозные составные (чугунно-композиционные) для железнодорожного подвижного состава  | 8607                                       |
| 31 | Колодки тормозные чугунные для железнодорожного подвижного состава  | 8607                                       |
| 32 | Контакты электропневматические и электромагнитные высоковольтные  | 8535                                       |
| 33 | Корпус автосцепки   | 8607                                       |
| 34 | Кресла машинистов для локомотивов, моторвагонного подвижного состава и специального железнодорожного подвижного состава   | 9401                                       |
| 35 | Кресла пассажирские моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов локомотивной тяги  | 9401                                       |
| 36 | Кузова локомотивов и моторвагонного подвижного состава  | 86 07 91                                   |
| 37 | Механизм клещевой дискового тормоза   | 8607                                       |
| 38 | Накладки дискового тормоза  | 8607                                       |
| 39 | Оси вагонные чистовые   | 8607                                       |

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)–9 (64))

*РЖД-Партнер, № 2, февраль 2006 г.*

### Подход – да не тот?

Наша беседа – о проведении структурных реформ, о рынках и естественных монополиях, а также о российской бюрократии.

**Валентин Завадников,**  
председатель комитета по промышленной политике  
Совета Федерации Федерального собрания

#### Они архаичны

– Валентин Георгиевич, распространена точка зрения, что Совет Федерации не играет сегодня той роли в жизни страны, в частности при проведении экономической политики, которая должна бы быть присуща верхней палате парламента. Следовательно, назрела необходимость реформирования самого этого органа. Вы согласны с этим?

– Рано или поздно должен поменяться принцип формирования Совета Федерации. Сенаторы должны избираться гражданами той территории, которую они представляют. Для меня это аксиома. Можно ли их выбирать уже сегодня? С моей точки зрения, можно. Если президенту в части назначения губернаторов не помешало то, что в Конституции у нас заложена все-таки иная модель, то, я думаю, с таким же успехом и даже с меньшими проблемами можно, не нарушая дух основного закона страны, сенаторов выбирать. Ничего другого не надо, поскольку у палаты достаточно полномочий. В целом же дело в том, что у нас в государстве убогая властная модель, да и сами представления о ней. Они архаичны.

– А как Вы относитесь к той экономической политике, которую проводит руководство страны?

– В принципе у нас достаточно много рыночной риторики. Но если анализировать действия, то мы обнаружим очень много совкового инструментария. Нельзя экономическую рыночную политику проводить советскими методами.

– Что конкретно Вы имеете в виду?

– Все. Мы строим рынок, его не строя. А там, где мы его все-таки формируем, то создаем такие ограничения, что рынок эффективно работать не может. А потом мы говорим: «Вот видите! Никакая «невидимая рука» тут не работает!» Что такое реформа? Это некие изменения принципов, например, в хозяйственной деятельности. Что сегодня делает правительство? Оно стерилизует денежную массу в целях сдерживания инфляции. Это вещь сама по себе правильная и понятная. Однако при этом реально не проводятся структурные преобразования, а если где-то и делаются попытки их осуществлять, то почему-то в соответствии с различающимися принципами. Но принципы организации конкуренции и рынка – одни и те же для электроэнергетики, транспорта, нефтяной добычи, товаров народного потребления и т. д.

– Какие бы Вы предприняли сейчас шаги, если бы рычаги экономической политики находились лично у Вас. Не знаю, ка-

кую роль Вам уготовить – Грефа, Фрадкова или еще кого-то.

– Мне не нужна роль ни того ни другого.

Задача государства в экономике состоит в том, чтобы создавать условия для возникновения рынков, где это только возможно. Там, где рынков сегодня нет, их нужно формировать и менять механизмы ценообразования, то есть уходить от ценового регулирования. Вот, собственно говоря, и все. Государство не может устанавливать цены – это не его роль. При этом оно может и должно применять насилие, но только в сфере безопасности граждан в широком понимании: непосредственная охрана жизни и собственности, экология, здравоохранение, образование и т. д.

Вот чем должно заниматься государство. В сфере же бизнеса ему надлежит задавать для последнего разного плана стандарты – отношенческие, технологические, производственные, требования безопасности к товарам и услугам и др. Это необходимо делать достаточно жестко. А у нас исполнительная власть, как ни странно, все делает с точностью до наоборот. Никакие стандарты деятельности она не задает. Два с половиной года назад приняли закон «О техническом регулировании». Знаете, сколько с тех пор утвердили стандартов или технических регламентов? Один. А если говорить о том, что делается с точки зрения создания рынков, то мы видим, что тут государство занимается тем, что рынки сужает.

#### Естественные монополии – неестественны

– В 1997 году вышел указ президента РФ «Об основных положениях структурной реформы в сферах естественных монополий». Вы считаете, что с того времени для проведения структурных реформ сделано очень мало?

– Ну, мы как-то пытаемся «возникнуться» с электроэнергетикой, которую можно отнести к той сфере, где реально хоть что-то все-таки делается. Но и то, динамика реформы падает, а не разгоняется. То есть рынок есть, он создан. Но мы никак не перейдем на его новую модель, которая была бы более честной, стала бы уже в большей степени именно рынком, а не игрой в него. Правда, сейчас правительство после полугодовых размышлений сказала, что давайте попробуем перейти, то есть предложите модель, а мы к ней как-то отнесемся. А во всех других сферах – там ничего нет. Называть, например, ситуацию на железнодорожном транспорте проведением реформы можно лишь условно. Там отделили государственное регулирование от хозяйственной деятельности – и больше ничего.

– К железной дороге мы еще вернемся, а сейчас замечу, что Вы, как видно, с некоторой иронией относитесь к классическим моделям дирижистской или, как у нас чаще называют, регулируемой рыночной экономики?

– Это игра в сегодняшний день, причем в интересах правящего класса – бюрократии. С точки зрения благосостояния граждан, общества и развития страны в целом – это путь в никуда. Это осознанная (подчеркиваю) позиция бюрократии и ее действия в собственных интересах.

– Вы поддерживаете взгляды тех экономистов, которые считают, что понятие «регулируемая государством экономика» было свойственно для Европы 1880–1970-х гг. и этот период закончился? В естественных монополиях, за исключением РАО «ЕЭС России», наоборот считают, что это – современное слово экономической науки.

– Государство должно регулировать хозяйственные отношения, но это касается двух вещей. Во-первых, как я уже сказал, – безопасности жизни и собственности граждан. Во-вторых, речь идет о рыночных методах экономического регулирования на предмет достижения максимальной конкуренции на всех возможных рынках.

Вот, что требуется от государства. Причем оно не должно действовать путем установления цен, квот или допуска к трубе и т. д. Это не то. Вот такое регулирование – неправильное.

– То есть Вы считаете, что надо дерегулировать рынок и электроэнергетики, и газа, и железнодорожных перевозок...

– Их бессмысленно перечислять. Все рынки! Нужно везде, где только можно, вводить рыночные условия. Причем и в том, что мы называем социальной сферой.

– Но ведь не зря же применяют термин «естественные монополии», подразумевая, что там в целом ряде больших сегментов «естественно» нельзя создать конкуренцию и свободное ценообразование?

– Я вот Вам подарю книжку, рекомендую: «Антитраст против конкуренции». Автор – американский экономист Доминик Армента. Мне довелось возглавлять редакционный совет и написать предисловие к русскому изданию. В книге анализируется практика применения в США антимонопольного законодательства. Автор приходит к феноменальному для нас выводу. Применение государством казалось бы столь необходимого для поддержания рыночных условий и конкуренции антимонопольного регулирования приводит на самом деле к подавлению механизмов рынка и способно затормозить развитие эффективности производства. Вот что такое государственное регулирование и вот что можно сказать относительно, как Вы говорите, современного слова экономической науки. Что же касается понятия «естественные монополии», то это конструкция юридически придуманная. Научная мысль в результате экономического развития выяснила, что, грубо говоря, процесс идет по двум направлениям. Раньше для сложных сетевых образований не могли установить точным образом рыночную цену в каждой конкретной точке сети. Поэтому всю модель называли монопольной и эту цену устанавливал дядя, исходя из совсем не рыночных соображений. Теперь же технологии развились настолько, что такую цену определять стало возможным и это перестало быть монополией с этой точки зрения. А параллельный процесс показал, что антимонопольное законодательство собственно фиксирует, консервирует ситуацию и позволяет монополиям жить не тужить, не пуская на рынок новых участников. Поэтому антимонопольное законодательство есть некоторая условность достаточно ограниченно-го промежутка времени. В долгосрочной перспективе оно несет негативные действия для развития экономики. Строго говоря, конструкция «естественные монополии» – неестественна.

#### **Не верю!**

– Не хотите ли Вы сказать, что можно и монополии оставить в покое, и тарифы дерегулировать?

– Давайте не будем смешивать кресты католические и кресты металлические.

Есть два вопроса: кому это принадлежит и как там определяется цена? Если тариф образуется посредством рыночного

механизма, исходя из соотношения спроса и предложения, то в принципе не имеет никакого значения, кому эта вся система или ее куски принадлежат. Просто раньше не могли определить адекватно цену. Сейчас – можем.

– Но процесс дерегулирования тарифов должен идти параллельно с процессом реструктуризации естественных монополий, то есть демополизацией в организационном смысле?

– Разумеется, а иначе у вас механизмы рынка не будут работать или будут, но медленнее, менее эффективно. Условно говоря, можно сохранить то же РАО «ЕЭС России» – и тогда возникнут новые независимые станции, только этот процесс по времени окажется более растянут. При этом РАО не сможет удовлетворить ситуацию с энергоснабжением страны – и будут кризисы. Для их предупреждения нужно сегодня деконструировать ситуацию. Новое все равно возникнет, но старое, оставаясь в прежнем виде, будет естественным образом сопротивляться и влиять на те или иные ситуации на рынке. Поэтому оргреформа является следствием построения рынка и вытекает из его модели. Причем в любой области.

– А почему, по Вашему мнению, темпы реформы электроэнергетики затухают, несмотря на усилия Чубайса, который, наверное, остался единственным в стране, кто упорно сам себя хочет реформировать?

#### **Мы строим рынок, его не строя. А там, где мы его все-таки формируем, то создаем такие ограничения, что рынок эффективно работать не может**

– Чубайс – не энергетик, а общественный деятель, который хотел бы довести до конца начатое им дело превращения важной инфраструктурной монополии в нормально работающую по рыночным принципам отрасль. А причин затухания темпов две. Общество в целом и прежде всего люди, которые сейчас находятся у власти, не верят в рыночные механизмы.

Не-верят! При этом они видят негативный опыт, который у нас есть в смысле построения рынка, но не хотят признать, что построен-то он был неправильно. Государство его пыталось регулировать нерыночными методами, и именно поэтому у этого рынка есть проблемы. Второе – это фактор необходимости принятия на себя теми или иными чиновниками ответственности за последствия, которые возникают при преобразованиях. Это объективные причины. Есть и субъективные. Как только бюрократия создает рынки, она теряет ресурсы прямого воздействия на бизнес с потерей для себя коммерческого интереса. Ну и почему после этого чиновник должен заниматься рыночным строительством? Ведь рынок – это такой механизм, при котором выигрывает общество, большое количество граждан и при этом – все понемножку. А нерынок – это когда весь этот плюс забирает группа либо собственников, либо чиновников. В нашей стране, в которой пытаются построить госкапитализм или, как Вы сказали, дирижизм – это, собственно говоря, и есть прибыль бюрократии, которую она извлекает в той или иной форме. А реформа заключается в том, чтобы забрать эти деньги у бюрократов и отдать всем гражданам.

#### **Не обсуждалась, не проговаривалась, не строится**

– Хотелось бы поподробнее поговорить о реформе железнодорожного транспорта. Когда в 2001 году принималась Программа реформы, предлагались разные варианты, подготовленные МПС, Минэкономразвития и МАП.

Считается, что после работы привлеченных Министерством путей сообщения консультантов был принят проект компромиссный, но все-таки явно более в пользу железнодорожно-

го ведомства. Вы тоже оцениваете Программу как чрезмерно консервативную с точки зрения построения рыночной модели?

– Конечно. Более того, я думаю, что даже и Программа реформирования электроэнергетики, которая сегодня реализуется, является консервативной. Потому что все-таки мы все говорим больше про «разделить», при этом забывая, что делать-то это нужно лишь под создаваемую модель рынка. Когда я начинаю сегодня разговаривать с кем угодно о том, что нужно сначала понять, как будет устроен рынок транспортных услуг на железной дороге, как будет осуществляться ценообразование в инфраструктуре, в сегментах и т. д., то слышу в ответ: нужно вот это отделить, вот это обособить. А я все говорю, что для отделения одного от другого нужно непременно понимать, как будут устроены рынки. Вот этого-то Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте и не предусматривает. Она зиждется на том, что нужно что-то выделять, а как будут работать рыночные механизмы – не говорит. Заместитель руководителя ФАС Анатолий Голомолзин сказал, что пора подумать о создании на железной дороге Администратора торговой системы по типу электроэнергетики. Но АТС – это институция рынка, которая вызвана моделью хозяйственной деятельности. А хозяйственная модель рынка на железной дороге не обсуждалась, не проговаривалась и не строится. Все же остальное – это, извините, «пурга».

– Как Вы считаете, нужно ли отделять инфраструктурный бизнес от перевозочного?

– Господи, конечно нужно! Это же разные рынки. – А почему, по Вашему мнению, такой шаг в Программе был не прописан ясно и директивно? Ведь эксперты же задумывались об этом, наверное?

– Ну о чем Вы говорите?! Люди преследовали свои интересы. Если оставить компанию, которая будет владеть и инфраструктурой, и подвижным составом, понятно, что такая команда будет всегда обыгрывать всех, кто инфраструктурой не владеет. Это классика. Извините, но это даже неинтересно обсуждать. И тем людям, которые разработали такую Программу и утвердили ее, тоже все было понятно. Как говорится, разбирайтесь с интересами.

– Но ведь Греф-то согласился с этой Программой в 2001 году. Наверное, он увидел, что там есть стремление выделять конкурентные секторы и рынки вокруг инфраструктуры...

– Я не берусь судить, почему те или иные решения принимает господин Греф. Есть принцип минимальной достаточности. Если то, что ты делаешь, уже не является реформой, то, наверное, и делать это уже не нужно.

– То есть Ваша общая оценка хода реформы железнодорожного транспорта сводится к тому, что...

– ...мы отделили государственные функции от хозяйственной деятельности. Все. Пока мы дальше не разберемся, каким образом будут устроены рынки транспортных услуг на железнодорожном транспорте, все остальное не будет иметь никакого серьезного значения, поскольку не преследует главной цели – создания максимально конкурентных отношений в этом сегменте.

– Но часто говорят, что рынок – это не цель, а средство. Цель – повышение эффективности работы железных дорог и снижение транспортных затрат для товаропроизводителя.

– Согласились! Но рыночный инструмент – самый эффективный для достижения этой цели. Сегодня рыночная экономика очевидно конкурентоспособнее плановой, административной. Поэтому если кто-то считает, что использование нерыночных механизмов эффективнее рыночных – пусть докажет.

– Сейчас будут вноситься изменения в законодательную базу

по железнодорожному транспорту. Вы готовитесь к этому?

– Да, мы готовимся, и тут я, так сказать, внутренне тихо улыбаюсь, потому что когда эти законы принимались (а мы были профильным комитетом по ним), то еще тогда указали на целый ряд «дырок» в законопроектах. Теперь, спустя три года, именно в них вносят поправки.

– Но Вы же тогда не воспротивились принятию законов? – Почему не воспротивились? Мы тогда, если Вы помните, образовали согласительную комиссию.

– По поводу только одного закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом», а три – «проштамповали».

– Потому что они, с нашей точки зрения, были значительно лучше, чем могли бы быть и действительно были изначально. Там хоть что-то получилось.

#### Они не понимают?

– Валентин Георгиевич, а Вы не считаете, что реформа железнодорожного транспорта вообще идет с большим опозданием по сравнению с общим процессом приватизации и перехода к рыночным отношениям?

– Понятно, что у власти есть и объективные, и субъективные опасения проведения преобразований в крупных инфраструктурах. Но для экономики это плохо. Чем раньше начали бы, тем лучше. Чем медленнее мы это делаем, и особенно сейчас, тем быстрее придется действовать потом.

И негативные последствия более позднего перехода будут сильнее, нежели это было бы сделано своевременно.

#### **Называть ситуацию на железнодорожном транспорте проведением реформы можно лишь условно. Там отделили государственное регулирование от хозяйственной деятельности – и больше ничего**

– И все-таки, как, по Вашему мнению, следовало бы сегодня формировать рынки на железнодорожном транспорте?

– Вы знаете, я всю свою жизнь занимался построением и устройством рынков – ценных бумаг с их производными, электроэнергетики. А по образованию я – транспортник и понимаю, как устроены международные рынки разных транспортных услуг. Поэтому у меня есть свое представление об этом предмете. Начинать нужно с того, чтобы понять – какой, собственно говоря, на железной дороге есть рынок, что там продается, кто является заказчиком и поставщиком той или иной услуги.

При этом нужно знать, сколько различных рынков там есть. Потом под каждый из них построить модель: как появляется цена на трафик по сетевой компоненте, как – тариф на тягу, на вагон, как образуется цена на эксплуатационные издержки по каждой компоненте – ремонт инфраструктуры, вагона и т. п. А далее все эти рынки построить на бумаге. После этого – именно тогда, когда вы их построите, – у вас и возникнет понимание того, что и куда нужно отделять. А мы сегодня начинаем что-то обособлять, не построив модели.

– Вы имеете в виду бизнес-планы?

– Это не бизнес-план, а модель. Она строится для начала буквально на трех страничках. А если мы говорим, что давайте отделять и таким образом повышать эффективность, а относительно рынков понимается, что они как бы будут, но мы потом с ними разберемся, то это неправильно. Потому что мы потом разберемся и скажем: «То, как мы все это поделили, оказалось неэффективным с точки зрения рынка». (А эффективно лишь с точки зрения того, кто участвовал в дележке.) Но я вам скажу,

что такой разговор ни один человек на железной дороге не подерживает. Они просто не понимают, о чем с ними говорят.

– Как Вы считаете, почему?

– А Вы заметьте, что даже в РАО «ЕЭС России» люди, которые идеологически поддерживают рыночное развитие, не являются профессиональными энергетиками. И это объективно. Энергетик или железнодорожник понимает в своей профессии, а не в том, как строятся рынки. Он может быть экспертом в том, как можно этот рынок тут применить. Но не более.

– Сегодня вопросы собственности решены на железнодорожном транспорте так, что не способствуют развитию бизнеса. 100% акций ОАО «РЖД» – у государства, а подавляющее количество имущества нельзя задействовать в рыночном обороте. Это нужно менять?

– Это тот самый совок, про который я Вам говорил. Совершенно неважно, чье имущество. Важно – как регулируется рынок. Когда говорят, что нечто должно быть государственное, например рельсы, светофоры или ремонтные цеха, – это просто в интересах чиновников.

– А не в интересах народа «сохранить и не дать растащить»?

– Нет, конечно! Потому что народ никакой маржи с этого не имеет, а бюрократия – да.

– Как Вы считаете, смена руководства ОАО «РЖД» повлияет на ход реформы?

– Появление в руководстве ОАО «РЖД» специалистов не с железной дороги – в любом случае позитивно. Хорошо, что становится все больше людей, которые могут поставить под сомнение тезис истинного железнодорожника, что по-другому железная дорога работать просто не может.

Может! Двадцать лет назад в этой стране назалось полным идиотизмом, что в принципе электросетевой трафик может продаваться. И что цену продажи можно определить в любой розетке. Сейчас это возможно.

#### Рано или поздно ...

– Вы все время говорите, что к транспорту надо относиться как к бизнесу, тогда будет толк. Но в России геополитические условия всегда подталкивали к обратному. Для бизнеса было невыгодно строить дороги (и потом их эксплуатировать) во многие пограничные регионы, а государство это делало по политическим соображениям. Это – «нерынок» в чистом виде.

– Наоборот, геополитические условия еще как способствуют. Только нужно понять, что сначала бизнес, а уж потом он как инструмент для всего остального и геополитики в том числе. А не наоборот.

Мы прошли уже ту часть истории, когда транспорт являлся в целом социальным проектом.

– Но бизнесу у нас по-прежнему невыгодно, за исключением европейского направления, строить дороги практически никуда: ни на Север, ни на Дальний Восток, ни в Оля по суше, ни в Поти по морю, ни в Якутск по железной дороге. На рыночных принципах это сегодня ничего не окупается, а потому без государства – не строится или, если построено, – не работает.

– Опять же мы вернемся к рынку. Невыгодно потому, что государство устанавливает цену. Как только у вас сам рынок начнет диктовать цены на транспортные услуги, сразу выяснится – куда выгодно и, значит, есть смысл, а куда – нет.

– А тогда многие дороги зарастут травой.

– Но если с позиций социальной политики государству это почему-то надо, то пусть дотирует эти дороги, а точнее – не дороги, а тех, кому они там нужны. А второе, еще раз говорю, правильная модель – это когда у вас в любой точке цена

возникает объективно на основе спроса и предложения. Любая другая модель работает с заведомо более низкой эффективностью, а значит, и является более дорогой.

– А если нет у государства денег на дотации?

– Что значит нет? Деньги-то те же самые, просто они ходят в разных формах.

При этом их извлекают разные люди и используют на другие цели. Давайте их маршрутизировать по-другому, вот и все.

А денег станет, наоборот, больше, потому что появляется рыночный сигнал, мы начинаем туда инвестировать свою прибыль, инвестиции принесут новые доходы, появятся новые услуги и товары и т. д.

– В этой связи как Вы относитесь к процессу возникновения и использования у нас инструментов государственно-частного партнерства?

– А Вы не знаете, почему пять лет назад называли частно-государственное партнерство, а в последние три года стали говорить наоборот? За границей именно частно-государственное партнерство. Потому что опять же бюрократия передергивает ситуацию в своих интересах. ЧГП имеет под собой следующее. Государство обязано отдать бизнесу в хозяйственной сфере все, что он попросит и готов делать сам. Но есть сегменты, которые в силу каких-то обстоятельств для частных компаний не интересны, потому что доходность на вложенный капитал низкая. Тогда государство, для того чтобы привлечь бизнес, говорит, что оно готово с ним туда идти и снизить его риски на вложенный капитал.

#### **Хозяйственная модель рынка на железной дороге не обсуждалась, не проговаривалась и не строится. Все же остальное – это, извините, «пурга»**

И вот тогда-то оно и эффективно – это частно-государственное партнерство. Но не так, как у нас сейчас: дескать, бизнес, мы тебя туда пустим, если ты нас в долю возьмешь. Причем «мы» – это не государство, а чиновники. Притом что закон о концессиях хороший, правильный, но подход – не тот. У нас сегодня бюрократия пытается консолидировать под своим контролем самые интересные бизнес-проекты, не пуская туда бизнес. Вот, собственно, модель, по которой живет страна.

– Бюрократия, как известно, расцветает тогда, когда «народ безмолвствует». Не значит ли это, что пока голос широкого бизнеса очень слаб. Инициатива снизу – слабовата?

– Нет. Она достаточна, но при этом бюрократия более консолидированна и сплоченна, а бизнес более разрознен исторически. И это нормально, объективно. Просто процессы идут, опыт нарабатывается, хотя и не столь динамично, как того требовали бы интересы страны в целом.

– Вы видите свет в конце тоннеля?

– Да, конечно. Рано или поздно экономическая рыночная модель будет существовать на территории России. Но если это случится достаточно поздно, то это уже может быть не одна страна, а несколько.

– А есть, кроме Вас, еще представители столь же либеральных взглядов во властных структурах?

– Думаю, что да.

– Их мало?

– Не сказал бы.

– Они, по Вашему мнению, будут востребованы в ближайшее время?

– Жизнь покажет.

*Продолжение следует.*

## Содержание

| Страна / Регион   | Город           | Наименование компании  | Телефон  | № стр.           |
|---|-----------------|--|--|------------------|
| <b>ТЕРРИТОРИЯ NDT 2015</b>  |                 |  |  | 2-я сторона обл. |
| Россия  | Москва          | Дирекция РОННТД  | +7 (499) 245-56-56   |                  |
| <b>Производители железнодорожной продукции и услуг</b>  |                 |  |  | 1 - 7            |
| Республика Беларусь   | Минск           | ООО "Завод теплообменного оборудования"                          | + 375 (17) 217-02-39/56  | 2 - 4            |
| Россия  | Москва          | ООО "ДЕЦИМА"   | +7(495) 988-48-58 (многоканальный)   | 1                |
|   |                 | ООО "ПК-Альянс"  | +7 (495) 509-48-87   | 5                |
|   |                 | ООО "Торговый Дом Елхим-Искра"                                   | +7 (495) 726-58-08, +7 (906) 087-90-60; тел. в Болгарии: +359-897-88-16-04 | 6                |
| Россия / Брянская область   | Брянск          | ЗАО "Инвест-Ойл" ("Брянскрезинотехника")                         | +7 (4832) 59-91-51, +7 (495) 637-60-12                                     | 6                |
| Россия / Калужская область  | Налуга          | ООО "КАЛУЖСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ"                                       | +7 (4842) 926-700, 926-800   | 5                |
| Россия / Кемеровская область  | Новокузнецк     | Железнодорожная доска объявлений                                 | +7 (3843) 71-63-41   | 3                |
| Россия / Свердловская область   | Екатеринбург    | ООО "МетаКом"  | +7 (343) 328-04-23, +7 (922) 292-21-40                                     | 7                |
| Россия / Челябинская область  | Челябинск       | ООО Производственно-торговое предприятие "Путеец"                | +7 (351) 232-15-94, 232-14-30  | 7                |
| <b>МОНИТОРИНГ СИТУАЦИИ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ - СЕНТЯБРЬ 2014. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ</b>  |                 |  |  | 8 - 14           |
| Россия  | Москва          | АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»             | +7 (495) 690-14-26   |                  |
| <b>Подвижной состав, запчасти, ремонт</b>   |                 |  |  | 14 - 17          |
| Россия  | Москва          | ЗАО "МНПП "Техноприбор"  | +7 (499) 181-55-16/18-50   | 17               |
| Россия / Московская область   | Дрезна          | ООО "РЕМЭЛВАТО"  | +7 (496) 418-16-49, +7 (495) 647-03-69, +7 (964)705-98-09                  | 16               |
| Россия / Республика Удмуртия  | Ижевск          | ЗАО "ЭНЕРСИ"   | +7 (3412) 37-38-80/98-18   | 17               |
| Россия / Республика Чувашия   | Чебоксары       | ООО "ЭлТехПрод"  | +7 (8352) 54-00-80, 29-44-00/01/02   | 16               |
| Россия / Саратовская область  | Маркс           | ООО "Волжский дизель"  | +7 (84567) 5-10-69, +7(903)383-51-01, +7(903)381-71-34                     | 14, 16           |
| Россия / Свердловская область   | Екатеринбург    | ООО "Инженерный Центр Физприбор"                                 | +7 (343) 355-00-53   | 15               |
| <b>РИСК ИСЧЕЗНОВЕНИЯ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРОДОЛЖАЕТ РАСТИ</b>   |                 |  |  | 18               |
| Россия  | Москва          | АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»             | +7 (495) 690-14-26   |                  |
| <b>КОМПАНИЯ «РТК ЛОГИСТИКА» ПРОВЕЛА БИЗНЕС-НОНФЕРЕНЦИЮ "ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ" БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК</b>                             |                 |  |  | 19               |
| Россия  | Москва          | Компания ООО РТК «Логистика»                                     | +7 (495) 500-52-93 (многоканальный)  |                  |
| <b>Материалы и оборудование для ВСП</b>   |                 |  |  | 20 - 22          |
| Россия  | Москва          | ООО "Стройпуть"  | +7 (495) 783-26-68   | 20               |
| Россия / Нижегородская область  | Нижний Новгород | ООО "РТС"  | +7 (831) 411-55-85/54-84, +7 (910) 791-75-44                               | 20               |
| Россия / Свердловская область   | Екатеринбург    | ООО "Транском Екатеринбург"                                      | +7 (343) 350-00-95/12-08/45-71   | 20               |
|   | Нижний Тагил    | ООО "ПроектСнаб"   | +7 (3435) 41-69-55, 41-25-69   | 22               |
|   |                 | ООО ТПК "Стан-Мет"   | +7 (3435) 40-12-99, +7 (912) 262-1924                                      | 21               |
| <b>РАЗРАБОТАННАЯ ИПЕМ ЕДИНАЯ МЕТОДОЛОГИЯ ТАРИФОБРАЗОВАНИЯ В СФЕРАХ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ РЕКОМЕНДОВАНА ЕЭК</b>                             |                 |  |  | 22               |
| Россия  | Москва          | АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»             | +7 (495) 690-14-26   |                  |
| <b>20-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ "ТРАНСРОССИЯ"</b>                                   |                 |  |  | 23               |
| Россия  | Москва          | ITE LLC Moscow   | (495) 935-73-50  |                  |
| <b>РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РАБОТЫ МЕЖДУ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА ДОЛЖНО БЫТЬ СБАЛАНСИРОВАННЫМ</b>   |                 |  |  | 24               |
| <b>НЕСБАЛАНСИРОВАННОСТЬ РЕГУЛИРОВАНИЯ И ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ НА УСЛУГИ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА ОГРАНИЧИВАЕТ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ СТРАНЫ</b> |                 |  |  | 25 - 26          |
| <b>ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ</b>  |                 |  |  | 26 - 29          |
| <b>ТРЕБОВАНИЯ ПО ЛОКАЛИЗАЦИИ ПРОДУКЦИИ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ СУЩЕСТВЕННО ВОЗРОСЛИ</b>  |                 |  |  | 30               |
| <b>ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА ЛИЗИНГА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА БУДЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ</b>                      |                 |  |  | 31               |
| <b>ЛИЗИНГ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ</b>   |                 |  |  | 32 - 36          |
| Россия  | Москва          | АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»             | +7 (495) 690-14-26   |                  |
| <b>"ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТС «О БЕЗОПАСНОСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА» (ТР ТС 003/2011)"</b>                              |                 |  |  | 37 - 42          |
| Россия  | Москва          | Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии | +7 (499) 236-03-00   |                  |
| <b>ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ</b>   |                 |  |  | 43 - 46          |
| Россия  | Москва          | Андрей Гурьев  |  |                  |
| <b>11-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА КОМПОНЕНТОВ И СИСТЕМ ДЛЯ СИЛОВОЙ ЭЛЕКТРОНИКИ</b>   |                 |  |  | 3-я сторона обл. |
| Россия  | Санкт-Петербург | ООО "ПРИМЭКСПО"  | +7 (812) 380-60-00   |                  |
| <b>ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2014</b>   |                 |  |  | 4-я сторона обл. |
| Россия  | Москва          | ООО "Бизнес Диалог"  | +7 (495) 988-28-01   |                  |

**Уважаемые Партнеры!** Для размещения рекламы обращайтесь в редакцию по телефонам **(499) 181-19-88/97, (495) 765-73-16**, либо по e-mail: **post@depo-magazine.ru**

Прайс-лист на размещение рекламы

| Модульная реклама / статья |                   |           | Бонус  | Разработка модуля |
|----------------------------|-------------------|-----------|--|-------------------|
| Размер                     | Формат модуля, мм | Стоимость | Количество строк   | Стоимость         |
| 1/8 полосы                 | 88*59, 180*28     | 5 000     | 5  | 650               |
| 1/4 полосы                 | 88*122, 180*59    | 8 800     | 10   | 750               |
| 1/2 полосы                 | 180*122           | 15 400    | 20   | 850               |
| Полоса                     | 180*250           | 25 300    | <b>40 + перс. рассылка</b>  | 950               |

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

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

| Баннерная реклама на сайте www.depo-magazine.ru  |                |            |  |
|--|----------------|------------|--|
| Раздел   | Размер баннера | Стоимость  | Бонус  |
| Сквозное размещение  | 140px x 60px   | 5 000      | при единовременной оплате трех месяцев, в четвертом размещение <b>бесплатно!</b> |
| <b>Разработка баннера</b>  |                | <b>400</b> |  |

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

При единовременной предоплате 2-х публикаций в журнале – **СКИДКА 5%**!

При единовременной предоплате 3-х публикаций в журнале – **СКИДКА 10%**!

**Постоянным рекламодателям предоставляются эксклюзивные условия!**

Цены

действительны

с 06.03.2014г

|     |     |
|-----|-----|
| 1/2 | 1/4 |
| 1/4 | 1/8 |
| 1/8 | 1/4 |

**Для оформления подписки на журнал, воспользуйтесь QR-кодом или заполните заявку на сайте в разделе "Оформить подписку".**

**Стоимость годовой подписки:**

- печатная версия **4 500 руб.**
- электронная версия **2 500 руб.**
- печатная + электронная версия **5 500 руб.**



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

0+

Ufi  
Approved  
Event

# ЭНЕРГИЯ ВАШЕГО РАЗВИТИЯ

## СИЛОВАЯ ЭЛЕКТРОНИКА

11-я Международная выставка  
компонентов и систем  
для силовой электроники

Организаторы:



Тел.: +7 (812) 380 6003/ 07

Факс: +7 (812) 380 6001/ 00

E-mail: [power@primexpo.ru](mailto:power@primexpo.ru)

## POWER ELECTRONICS

25–27 ноября 2014

Место проведения | МОСКВА, КРОКУС ЭКСПО

Получите электронный билет!

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

Соорганизатор



Министерство транспорта  
Российской Федерации  
Минтранс России



## VIII Международный форум и выставка

4–6 декабря 2014 года  
Москва, Россия, Комплекс «Гостиный двор»



Генеральный партнер



ОАО «РЖД»

Генеральный банк



Генеральный спонсор



Генеральный спонсор



Совкомфлот

Спонсор



Государственная  
Транспортная  
Лизинговая  
Компания

Спонсор



ГПБ (ОАО)

При поддержке



РЖД

При поддержке



При поддержке



ТРАНСМАШХОЛДИНГ

При поддержке



Генеральные информационные партнеры



Коммерсантъ FM 93.6  
радио новостей



Гудок  
РАДИОТЕЛЕВИДЕНИЕ



Официальная газета



Организатор



реклама

+7 (495) 988-18-00

info@transweek.ru

www.transweek.ru

www.bd-event.ru