

# ДЕПО

6 (61) 2014

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

ИЮНЬ-ИЮЛЬ

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

стр. 1-5

стр. 17-20

стр. 26-29



- Международная конференция «БАМ – геоэкономика железнодорожного транспорта и роль в развитии Сибири и Дальнего Востока» стр. 6
- Состояние рынка железнодорожных перевозок РФ в апреле 2014 года стр. 7-9
- BrunswickRail передал в оперативный лизинг компании «Трансгарант» 500 платформ стр. 10
- 17 Международная выставка EXPO ELECTRONICA пост-релиз стр. 11
- Мониторинг ситуации в промышленности – апрель 2014 стр. 12-16
- Итоги конференции «Практические особенности внедрения навигационно-информационных технологий стр. 21
- Как выбрать измерительный преобразователь стр. 22-23
- VIII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «Электроника-Транспорт 2013» пост-релиз стр. 24
- 4-я Международная выставка продукции и технологий для городского электротранспорта и метрополитенов «ЭлектроТранс 2014» пост-релиз стр.25
- Тарифы и конкуренция в грузовых перевозках: состояние и перспективы стр. 30
- V практическая конференция ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПРОДУКЦИИ НЕФТЁ- И ГАЗОПЕРЕРАБОТКИ стр. 31-36
- Мониторинг ситуации в промышленности – май 2014 стр. 37-41
- Железные дорожники о себе и реформах стр. 42-45



# INTERNATIONAL BLACK SEA TRANSPORT FORUM 2014



## ТрансРейл Украина TransRail Ukraine

- Производство и ремонт подвижного состава, комплектующих
- Железнодорожная инфраструктура, пути, сигнальное оборудование
- Проектирование и ремонт железных дорог
- Архитектура железнодорожных вокзалов, обслуживание пассажиров
- Профессиональное обучение



**21-23** ОКТЯБРЯ  
OCTOBER **2014**  
**ОДЕССА, МОРСКОЙ ВОКЗАЛ**  
**ODESSA, MARINE TERMINAL**

Специализированная выставка «TRANSRAIL UKRAINE 2014»  
International specialized exhibition «TRANSRAIL UKRAINE 2014»



[www.smc.odessa.ua](http://www.smc.odessa.ua)

РІА «МедіаКомпас Україна»  
«MediaCompass Ukraine»  
15, ул. Жуковского, Одесса, Украина, 65026  
15, Zhukovskogo str., Odessa, Ukraine, 65026  
tel./fax: +38 (0482) 355-999  
(0482) 355-996  
e-mail: [expo@mediacompass.com.ua](mailto:expo@mediacompass.com.ua)  
e-mail: [exhibition@mediacompass.com.ua](mailto:exhibition@mediacompass.com.ua)





## Калужские Технологии

248000, г. Калуга, ул. Болдина, д. 67  
 Факс: 8(4842) 926-900. Тел.: 8(4842) 926-700, 926-800  
 E-mail: kit40@mail.ru, kalugatex@gmail.com  
 www.snabzd.ru

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

ООО «КАЛУЖСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ» создано с целью - быть связующим звеном единой экономической системы, обеспечивая стабильную деятельность железнодорожных предприятий, своевременно осуществляя поставку важных грузов в самые отдаленные уголки страны.  
 За время работы наша компания накопила большой опыт в снабжении предприятий широким спектром запасных частей к путьевой и маневровой технике. В настоящее время у нас заключены дилерские договора с предприятиями России и стран СНГ.






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

www.snabzd.ru kit40@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









## ЗАВОД ТЕПЛООБМЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ: эффективное охлаждение мощных двигателей

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

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

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

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

Сферы применения:

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



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

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



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

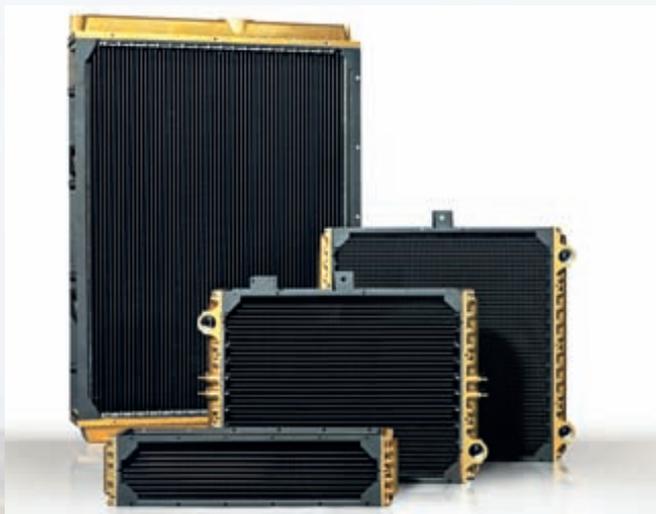
На заводе успешно разрабатываются и производятся новые типы охлаждающих модульных устройств для магистральных тепловозов России и стран СНГ, шахтной и карьерной техники.

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

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

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





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

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

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

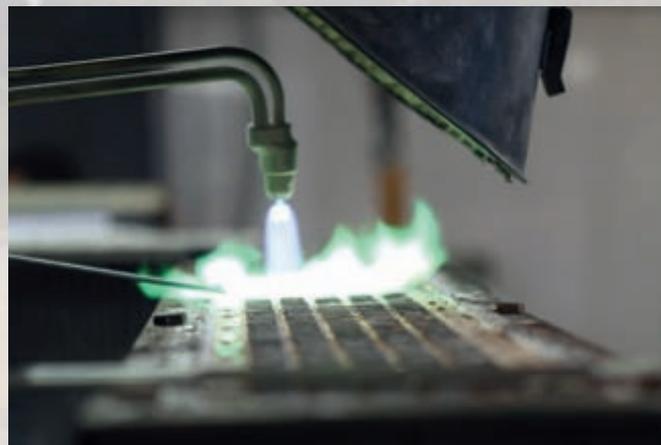
Партнерами в проведении фундаментальных и прикладных исследований по разработке и эксплуатации изделий Завода теплообменного оборудования на тепловозах является ОАО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (ОАО «ВНИИЖТ», г.Москва), и ОАО «Научно-исследовательский и конструкторско-технологический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

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

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

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

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



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

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

**Контакты в Минске:**

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

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

**Факс: +375 (17) 299-99-54**

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

**Контакты в Брянске:**

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

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

**Контакты в Москве:**

**+7 (499) 963-53-52**

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

# ОХЛАЖДЕНИЕ МОЩНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

«ЗАВОД ТЕПЛОБМЕННОГО 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 ТЕПЛОБМЕННОКИ 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  
ТЕПЛОБМЕННОГО  
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)



**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, www.elhim-iskra.ru  
 4400, г. Пазарджик, ул. Искра, д. 9. Контакты в Болгарии: +359 897 88 16 04. E-mail: mladen@polybet.bg, www.polybet-export.com

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

- Тяговые аккумуляторы (PzS, PzSL, PzSH, PzB)
- Стационарные аккумуляторы (OPzS)
- Тепловозные аккумуляторы (64V THC-450Ah и 96V THC-450Ah)
- Вагонные аккумуляторы (56PzS(M)-350P и 56PzV-385P)
- Зарядные устройства «ЕлТулсКар»
- 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, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
Тепловозная аккумуляторная батарея 64V THC-450Ah	Договорная	32TH-450	Россия	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg
Тепловозная аккумуляторная батарея 96V THC-450Ah	Договорная	48TH-450	Россия	+7 495 726 58 08, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
Вагонная аккумуляторная батарея 56PzS(M)-350P	Договорная	90KL-300	Россия	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg
Вагонная аккумуляторная батарея 26PzS(M)-350P	Договорная	40BNH-300	Россия	+7 495 726 58 08, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
Зарядное устройство ЕлТулсКар 80V(150-300)Ah	Договорная	ЕПК 80V30	Россия	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg
Платформенная тележка ЕП 011.2	Договорная	Balkancar	Россия	+7 495 726 58 08, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
Электрический тягач ЕТ 512	Договорная	Balkancar	Россия	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg

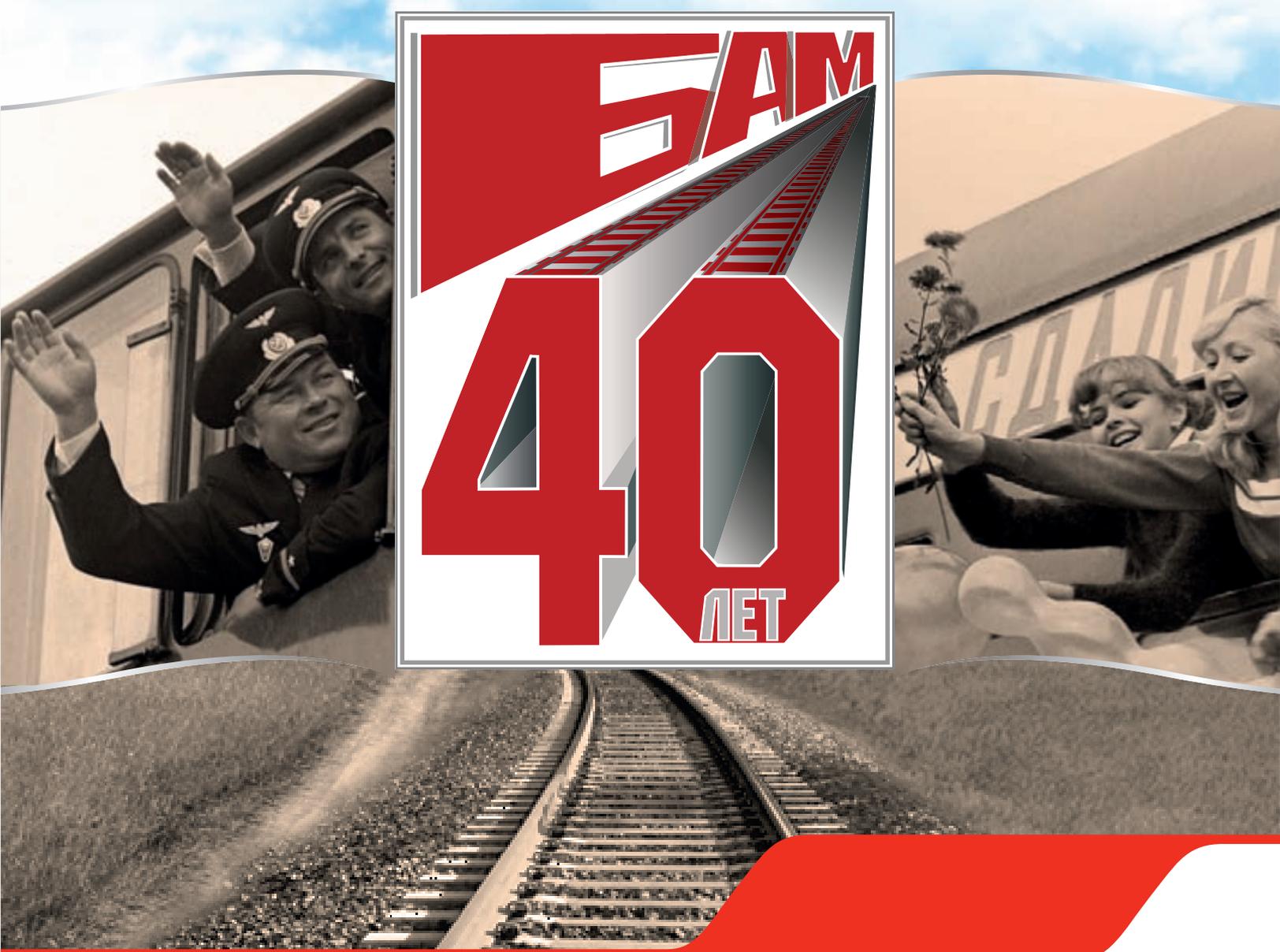


**ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»**  
 Оборудование для вагоноремонтных депо и ВКМ

- Оборудование контрольно-диагностическое, технологическое:
  - стенд вибродиагностики буксовых узлов колесных пар;
  - стенд дефектоскопии осей, колесных пар;
  - стенд холодной напрессовки буксовых узлов;
  - порталная установка ремонта тележек грузовых вагонов
  - стенд ремонта тормозных кранов грузовых вагонов
  - стенд демонтажа пятника грузового вагона
- Подъемно-транспортное оборудование:
  - подъемник вагонов;
  - подъемник-опускатель осей, колес, колесных пар;
  - подъемно-поворотное устройство колесной пары;
  - поворотный круг вагонной тележки, колесной пары;
  - вращатель колесной пары;
  - транспортер осей, колес, колесных пар, букс;
- Накопительно-складское оборудование:
  - накопители осей, колес, колесных пар, букс;
- Комплекс безотцепочного ремонта грузовых вагонов.
- Изготовление, ремонт, модернизация гидравлического, пневматического, электрического оборудования.

603003, г. Нижний Новгород, ул. Свободы-63.  
 Тел./факс 8-831-430-09-64; 8-904-391-28-17  
 e-mail: post@tekhprom.ru; apts2011@mail.ru

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Стенд холодной напрессовки буксового узла	шт.	2 800 тыс. руб.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-831-430-09-64
Стенд диагностики буксового узла	шт.	от 500 тыс. руб.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-904-391-28-17
Стенд магнитопорошковой диагностики оси	шт.	480 тыс. руб.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-831-430-09-64
Позиция диагностики колесной пары	шт.	630 тыс. руб.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-904-391-28-17
Круг поворотный вагонной тележки/колесной пары	шт.	от 500 тыс. руб.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-831-430-09-64
Подъемно-поворотное устройство колесной пары (ППУ)	шт.	220 тыс. руб.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-904-391-28-17
Подъемник вагонов	шт.	990 тыс. руб.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-831-430-09-64
Комплект оборудования для безотцепочного ремонта вагонов	шт.	2150 тыс. руб.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-904-391-28-17
Портальная установка для ремонта тележек грузовых вагонов	шт.	1 350 тыс. руб.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-831-430-09-64
Стенд ремонта тормозных кранов грузовых вагонов	шт.	580 тыс. руб.	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	8-904-391-28-17



Международная конференция

**«БАМ – геэкономика железнодорожного транспорта  
и роль в развитии Сибири и Дальнего Востока»**

**1 июля 2014 года / Россия, Москва, «Президент-Отель»**

Стратегический  
партнер



ОАО «РЖД»

Официальный  
партнер



УК БАМСТРОЙМЕХАНИЗАЦИЯ

Спонсор



Соорганизатор



Министерство транспорта  
Российской Федерации  
Минтранс России

Организатор



Генеральные  
информационные партнеры



Издательский дом



## СОСТОЯНИЕ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК РФ В АПРЕЛЕ 2014 ГОДА

### Грузовые перевозки на сети РЖД

В апреле 2014г. объем погрузки составил 101,9 млн т (-0,8% или -0,8 млн т к апрелю 2013г.), грузооборот без учета пробега вагонов в порожнем состоянии – 174,5 млрд т-км (+6% или +9,9 млрд т-км).

Уголь. В апреле 2014г. перевезено 24,4 млн т угля (-2,4% по сравнению с апрелем 2013г.), грузооборот составил 69,2 млрд т-км (+7,8% к апрелю

погрузка угля марки К (на 117 тыс. т) на внутренних перевозках (в основном из Кемеровской области).

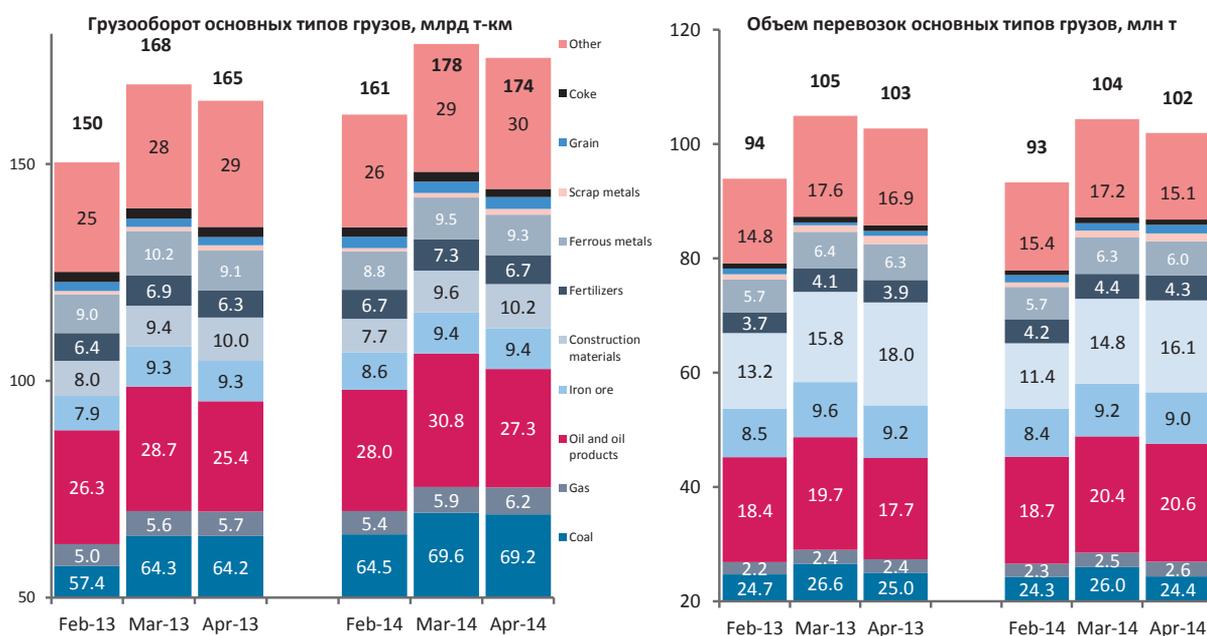
Основным драйвером роста грузооборота угля в апреле 2014г. были экспортные отправки со станции Ерунаково (отправители УН “Кузбассразрезголь” и “СУЭК-Кузбасс”, рост грузооборота +23% к апрелю 2013г.).

Цены на уголь в апреле 2014г. были на уровне \$75 за тонну - уменьшившись на \$2,5 по сравнению с мартом 2014г.

нии ЗАО НПЗ “Краснодарэконефть” (+2,6 млрд т-км) со станции Краснодар 1 и СТП ОБП “Омский отдел маттехобеспечения Новосибирской дирекции” (+6,1 млрд т-км) со станции Комбинатская.

Цены на нефть марки Brent находились на уровне \$108 за баррель. Нефть остается единственным первичным ресурсом с относительно стабильной ценой в последние два года.

Сжиженный углеводородный газ. В апреле 2014г. объем перевозок со-



2013г.). На фоне общего снижения объемов погрузки следует отметить рост отправок на Юго-Восточной дороге (увеличение в 5 раз к апрелю 2013 г.) за счет отправок со станции Соловей-Экспорт (рост в 6 раз по сравнению с апрелем 2013г.).

Снижение погрузки угля обусловлено несколькими факторами. Во-первых, снизилась погрузка бурого угля (на 1 363 тыс. т по сравнению с апрелем 2013г.) во внутреннем направлении в основном из Иркутской области, Красноярского и Забайкальского краев. Во-вторых, снизилась

Нефть и нефтепродукты. В апреле 2014г. объем перевозок нефти и нефтепродуктов, исключая сжиженный углеводородный газ, составил 20,6 млн т (+16,6%), грузооборот – 27,3 млрд т-км (+7,4%). Внутренние перевозки выросли на 5%, экспортные – на 1% (по сравнению с апрелем 2013г.).

Объем перевозок увеличился благодаря росту отправок энергетических газов (на 341 тыс. т) во внутреннем направлении со станций Лимбей и Зеленино.

Грузооборот увеличился за счет отправок во внутреннем направле-

ставил 2,6 млн т (+7,1%), грузооборот – 6,2 млрд т-км (+9,5%).

Цена на газ составила €19,5 за МВт-ч, снизившись на 27% по сравнению с апрелем 2013г.

Строительные грузы. Общий объем перевозок строительных грузов в апреле 2014г. составил 16,1 млн т (-10,6%), грузооборот – 10,2 млрд т-км (+2,3%). Объемы погрузки снизились на Северной и Северо-Кавказской дорогах (на 11% и 33% соответственно) и увеличились на Октябрьской (13%) дороге.

Черные металлы. В апреле 2014г.



объем перевозок черных металлов составил 6,0 млн т (-4,9%), грузооборот – 9,3 млрд т-км (+2,4%).

Грузооборот увеличился вследствие роста экспортных отправок через станцию Смычка (на 0,5 млрд т-км) в основном в Тайвань грузоотправителем ОАО «Евраз НТМК».

Цены на сталь находились на уровне \$533 за тонну, снизившись на 1,4% по сравнению с апрелем 2013г.

Железная руда. В апреле 2014г. объем перевозок железной руды составил 9,0 млн т (-2,5%), грузооборот – 9,4 млрд т-км (+0,6%).

Цены на руду составили \$105 за тонну, что на 22% ниже показателей апреля 2013г. По сравнению с мартом 2014г. уменьшение составило 10%.

Лом. В апреле 2014г. объем перевозок лома составил 1,4 млн т (+0,01%), грузооборот – 1,3 млрд т-км (+2,9%).

Цветные металлы, руды и концентраты. В апреле 2014г. объем погрузки цветных металлов составил 1,7 млн т (-18,7%), грузооборот – 2,8 млрд т-км (-6,1%).

Цены на медь находились на уровне \$6 757 за тонну, снизившись на 3,5% по сравнению с апрелем 2013г.

Зерновые культуры. В апреле 2014г. объем перевозок зерновых культур составил 1,5 млн т (+67%), грузооборот – 2,6 млрд т-км (+42,0%). Цены на зерно в апреле 2014г. на-

ходились на уровне \$248 за тонну, снизившись на 19,3% по сравнению с апрелем 2013г.

Удобрения. В апреле 2014г. погрузка удобрений составила 4,3 млн т-км (+6,2%). Цена на диаммоний фосфата составила \$575 за тонну, что на 13,2% выше цены апреля прошлого года.

### Производство подвижного состава на «пространстве 1520»

В апреле 2014г. заводами СНГ было произведено 7,1 тыс. вагонов, что на 7,7% меньше показателей апреля 2013г. Российские заводы произвели 6,1 тыс. вагонов, что на 29% больше, чем в апреле 2013г. Украинскими заводами построено 0,7 тыс. вагонов, что в 3,3 раза ниже, чем в апреле 2013г. Цены на полувагоны, платформы, хопперы и нефтебензиновые цистерны продолжают снижаться и находятся практически на одном уровне в диапазоне \$41 000 - \$50 000 за единицу.

Полувагоны. В апреле 2014г. построено около 3,5 тыс. полувагонов, что на четверть больше производства в апреле 2013г. Цены на полувагоны находились в диапазоне \$41 000 - \$44 000.

Нефтебензиновые цистерны. В апреле 2014г. произведено около

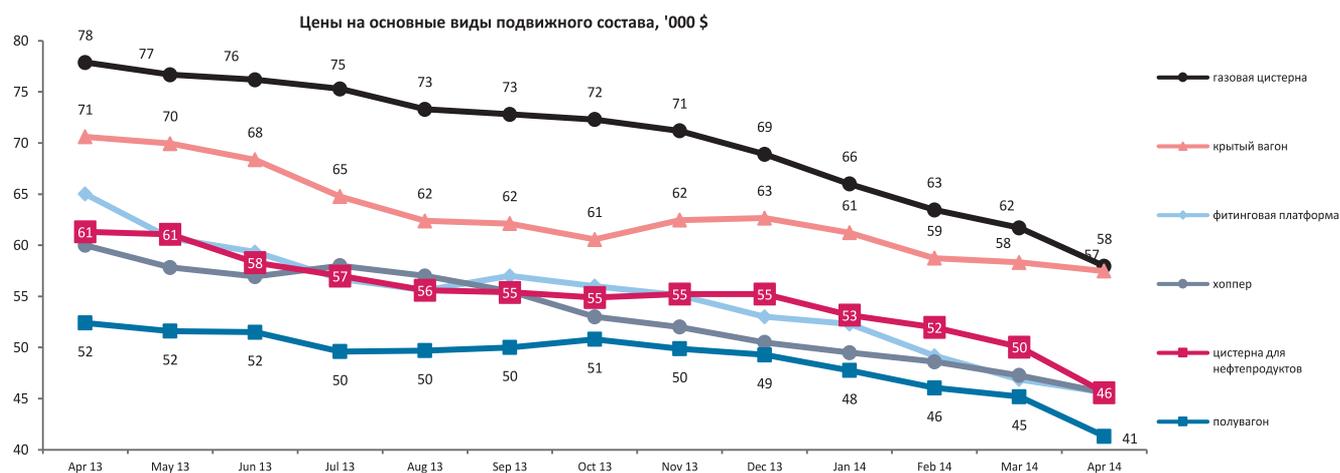
0,5 тыс. нефтяных цистерн (в 3,7 раза меньше, чем в апреле 2013г.). Украинские заводы приостановили производство цистерн для нефтепродуктов. Цены на нефтебензиновые цистерны находились в диапазоне \$46 000 - \$50 000 за единицу.

Хопперы. В апреле 2014г. построено 0,84 тыс. хопперов (на 44% меньше чем в апреле 2013г.). Из них 0,3 тыс. ед. – зерновозы, 0,3 тыс. ед. – минераловозы, 0,2 тыс. ед. – цементовозы и 0,04 тыс. ед. – дозаторы. Цены на зерновозы находились в диапазоне \$47 000 - \$48 000., цены на минераловозы находились в диапазоне \$48 000 - \$50 000 за ед., цены на цементовозы были на уровне \$48 000 - \$50 000 за ед.

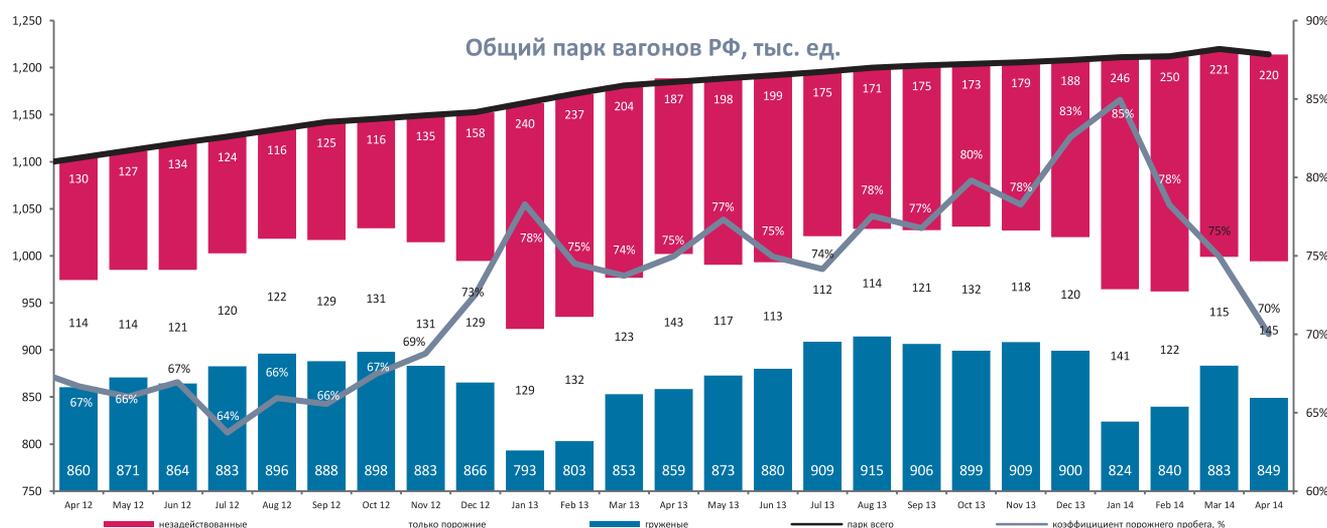
Крытые вагоны. В апреле 2014г. построено 0,7 тыс. ед. крытых вагонов (на 4% больше, чем в апреле 2013г.). Цены на крытые вагоны находились в диапазоне \$58 000 - \$63 000 за ед.

Газовые цистерны. В апреле 2014г. было построено 0,16 тыс. единиц газовых цистерн (на 43% меньше, чем в апреле 2013г.). Цены на данный вид подвижного состава в апреле находились в диапазоне \$61 000 - \$65 000 за ед.

Платформы. В апреле 2014г. построено 0,6 тыс. фитинговых платформ, что в 7,3 раза больше показателя апреля 2013г., и, около 0,25 тыс. универсальных платформ (в 3,4



Данные по производству подвижного состава предоставлены информационным сервисом «Рынок подвижного состава».



Коэффициент порожнего пробега снизился с 75% в марте 2014г. и составил 70% в апреле 2014г.

раза больше, чем в апреле 2013г.). Цены на разные типы платформ в апреле 2014г. находились в диапазоне \$47 000 - \$51 000 за ед.

### Российский рынок подвижного состава

В апреле текущего года ставки на полувагоны в рублевом выражении составили 450-500 рублей в сутки, что в долларовом выражении эквивалентно \$12,5-\$14 в сутки. Ставки на все остальные виды подвижного состава также снизились относительно

показателей декабря 2013г.

Суточные ставки на крытые вагоны в апреле 2014г. снизились до уровня \$28-\$30. Суточные ставки на универсальные и фитинговые платформы снизились до уровня \$24 и \$22, соответственно. Ставка на хoppers-зерновозы составила \$25 в сутки. Ставки на минераловозы и цементовозы составила \$24. Суточные ставки на нефтебензиновые цистерны снизились и находились в диапазоне \$24-\$25. Ставки на газовые цистерны снизились до уровня \$36.

### Состояние текущего российского парка грузовых вагонов

При увеличении средней дистанции перевозки и отсутствии роста объемов перевозок в апреле 2014г., парк незадействованных вагонов уменьшился до 220 тыс. ед., что составляет около 18% общего парка. По оценкам экспертов Brunswick Rail, профицит вагонов в апреле 2014г. составил около 100-105 тыс. вагонов.

**Brunswick Rail.**



## BRUNSWICKRAIL ПЕРЕДАЛ В ОПЕРАТИВНЫЙ ЛИЗИНГ КОМПАНИИ «ТРАНСГАРАНТ» 500 ПЛАТФОРМ

2 июня 2014 г., Москва —Brunswick Rail, ведущая частная компания на российском рынке оперативного лизинга железнодорожных грузовых вагонов, предоставила компании «Трансгарант», независимому частному оператору железнодорожного подвижного состава (входит в транспортную группу FESCO), новые фитинговые платформы для перевозки крупнотоннажных контейнеров.

В соответствии с условиями договора компания передала в долгосрочную аренду (оперативный лизинг) 500 восьмидесятифутовых фитинговых платформ моделей 23-469-07 и 13-9751-01 2013-2014 гг. выпуска производства ОАО «Завод металлоконструкций» и ОАО «Трансмаш».

Исполнительный директор компании «Трансгарант» Алексей Барбариуш заявил: «Подвижной состав будет задействован под проекты по формированию ускоренных контейнерных поездов в рамках реализации стратегии Транспортной группы FESCO по наращиванию своей доли в сегменте контейнерных перевозок. Успешное сотрудничество крайне важно для компаний, а учитывая долгосрочные отношения можно уверен-

но выстраивать свои инвестиционные программы».

Заместитель генерального директора по развитию бизнеса компании Brunswick Rail Владимир Хорошилов отметил: «Трансгарант» является нашим надежными долгосрочным партнером. В свою очередь, Brunswick Rail заинтересован в укреплении устойчивых деловых отношений и предоставляет лучшие условия своим клиентам. Мы всегда стремимся к максимальной эффективности в бизнес-процессах и, осуществляя очередную сделку, гарантируем транспортную и техническую безопасность на всех этапах эксплуатации подвижного состава. При этом особенно хотелось бы отметить, что в условиях сложной обстановки на рынке грузоперевозок, наши клиенты по-прежнему доверяют нам свои транспортные потребности».

### Справка:

Brunswick Rail – частная компания на российском рынке оперативного лизинга железнодорожных грузовых вагонов, основанная в 2004 году. Суммарный парк вагонов Компании — около 25 000 единиц (по состоянию на 31 декабря 2013 г.), что соответствует, примерно, 2% от общего

железнодорожного грузового парка России. Клиенты Компании – крупные российские корпорации. За 12 месяцев с 1 января 2013 года по 31 декабря 2013 года, выручка Компании составила \$255,3 млн, скорректированная EBITDA — \$194,7 млн.

«Трансгарант» - независимый частный оператор железнодорожного подвижного состава, входит в транспортную группу FESCO. Компания осуществляет железнодорожные перевозки грузов и контейнеров на железных дорогах пространства 1520. Филиалы и представительства насчитывают 25 офисов в России, Украине и Латвии.

Грузооборот железнодорожных перевозок составляет 32 млрд т-км, ежегодный объем погрузки - 20 млн тонн.

Парк подвижного состава группы компаний «Трансгарант» состоит как из универсальных, так и специализированных вагонов и насчитывает - 16,1 тысяч единиц. Собственные вагоны составляют 91%. В собственности находятся 5 магистральных и 2 маневровых тепловоза.

[www.brunswickrail.com](http://www.brunswickrail.com)  
**+7 (495) 783 6700**



## С 15 по 17 апреля 2014 в Москве, в Крокус Экспо прошли самые масштабные выставки электронной промышленности:

**17-я Международная выставка электронных компонентов и комплектующих — «ЭкспоЭлектроника»**

**12-я Международная выставка технологического оборудования и материалов для производства изделий электронной и электротехнической промышленности — «ЭлектронТехЭкспо»**



В 2014 году в выставках приняли участие **458 компаний из 20 стран мира**: России, Австрии, Великобритании, Венгрии, Германии, Индии, Китая, Латвии, Норвегии, Республики Беларусь, Сингапура, США, Тайваня, Украины, Финляндии, Франции, Чехии, Швейцария, Швеции и Японии. Общая площадь экспозиции составила **17 400 кв.м.** Выставки посетил **9071** специалист.

На выставках были представлены объединенные экспозиции предприятия Департамента радиоэлектронной промышленности, ГК Ростехнологий, национальные стенды Китая, Тайваня, Великобритании.

«ООО «ГАММА-САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» ежегодно участвует в выставке «ЭкспоЭлектроника» уже более 10 лет. Хочется отметить хорошую, как впрочем и всегда, работу организаторов выставки. На выставке 2014 года на нашем стенде была представлена вся линейка поставок компании: Microchip, NXP, DiGi, ST, VARTA, Ampire и многие другие. Также была представлена новая для нашей компании продукция фирмы Power Integrations.

Стенд нашей компании пользовался несомненным интересом у посетителей выставки, особенно у специалистов инженеров-разработчиков и конструкторов, принимающих решение об использовании современных электронных компонентов и специалистов, обеспечивающих снабжение производства. Обязательно будем участвовать в выставке в 2015 году!»

*Елена Кириенкова,  
ООО «ГАММА-САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»*

«Выставка организована хорошо. Представлена широкая номенклатура электронной компонентной базы и технологического оборудования. Рекламная кампания, проведенная организаторами выставки, привлекла большое количество посетителей специалистов.

На стенде ОАО «ЛИТ-ФОНОН» были представлены изделия пьезотехники, кварцевые генераторы и кварцевые резонаторы, как серийного производства, так и находящиеся в разработке. Особый интерес вызвали программируемые кварцевые генераторы для поверхностного монтажа ГК109-С разработанные при участии ЗАО «ПКК Миландр».

*Юрий Юрьевич Лунанин,  
ОАО "ЛИТ-ФОНОН"*

**В рамках деловой программы выставок** прошло более 25 семинаров и презентаций участников, многочисленных демонстраций новейших разработок и передового оборудования.

16 и 17 апреля 2014, при поддержке НП Производителей Светодиодов и Систем на их основе, состоялась **3-я Международная конференция: «Светодиоды: Чипы, Продукция, Материалы, Оборудование».** В конференции приняли участие более 80 слушателей. В ходе конференции специалисты обсудили вопросы применений, технологий, производственных процессов, развития технологической карты, трендов и готовых решений.

Впервые состоялся **круглый стол «Электроника в высокотехнологичной медицинской диагностике. Инженерные решения и практика применения».** Организаторами выступили ОАО «Российская Электроника» и ЭЛИНТ СП. Участники круглого стола коснулись проблем последних достижений современной радиоэлектроники в разработке диагностического медицинского оборудования, развития телемедицины, прежде всего, персонального телемониторинга в России и за рубежом, а также законодательного обеспечения развития дистанционных медицинских технологий. Участие в работе круглого стола приняли **25 специалистов.**



Вопросам развития солнечной энергетики, как инновационной отрасли экономики, был посвящен **круглый стол «Фотовольтаика: новый вектор развития электроники».** Участие в работе круглого стола приняли **более 50 специалистов:** производители, ученые, разработчики, представители компаний с опытом успешной реализации проектов в области солнечной энергетики, девелоперы, инвесторы. Круглый стол прошел при поддержке МГУ им. М.В. Ломоносова.

В рамках выставок на территории ПРОФ-АРЕНЫ, впервые в России, состоялась **конкурс ручной пайки IPC.** В конкурсе приняло участие 25 монтажников. Все участники должны были выполнить ручную сборку указанного печатного узла за 45 минут, при этом обеспечив работоспособность и качество сборки в соответствии с требованиями стандарта IPC-A-610E, класс 3. Генеральным партнером конкурса выступила компания «Диполь», предоставив оборудование, партнером конкурса по печатным платам выступила компания NSAV Group, по компонентам - компания «ДИАЛ». Победителем конкурса стала Ткачева Светлана, компания ООО «Мицролит», 2-е место заняла Сайфутдинова Эльвира из компании ОАО «НИИ Субмикрон», 3-е место досталось Головановой Антонине из филиала компании ОАО «НПК СПП» в Великом Новгороде.

**В 2015 году выставки «ЭкспоЭлектроника» и «ЭлектронТехЭкспо» пройдут 24-26 марта в Москве, Крокус Экспо.**

## МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ АПРЕЛЬ 2014

### ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

**Итоги развития промышленности в апреле 2014 года: индекс ИПЕМ-производство – -3,1%, индекс ИПЕМ-спрос – -1,8% (к апрелю 2013 года).**

За период январь-апрель 2014 года индекс ИПЕМ-производство упал на -2,4% к аналогичному периоду прошлого года. Индекс ИПЕМ-спрос также снизился, падение с начала 2014 года составило -1,8%. Динамика индексов производства и спроса продолжает выравниваться (спрос отыгрывает накопленное отставание), а это свидетельствует о продолжении фазы стабильности в промышленном секторе – отсутствии и роста, и падения.

В апреле 2014 года погрузка грузов на железнодорожном транспорте демонстрирует отрицательный прирост относительно показателей прошлого года (-0,7% к апрелю 2013 года). За период январь-апрель 2014 года показатель погрузки упал на 0,4% к аналогичному периоду прошлого года. Потребление электроэнергии в апреле 2014 года в целом по России снизилось (-1,4% к апрелю 2013 года) при более низких среднемесячных температурах (см. слайд №9).

Расчет индекса ИПЕМ-спрос в разрезе отраслевых групп показывает, что рост спроса наблюдается в низкотехнологичных отраслях (+3,7% к апрелю 2013 года; +6,1% с начала года). Небольшое снижение спроса продемонстрировали добывающие отрасли (-1,9% к апрелю 2013

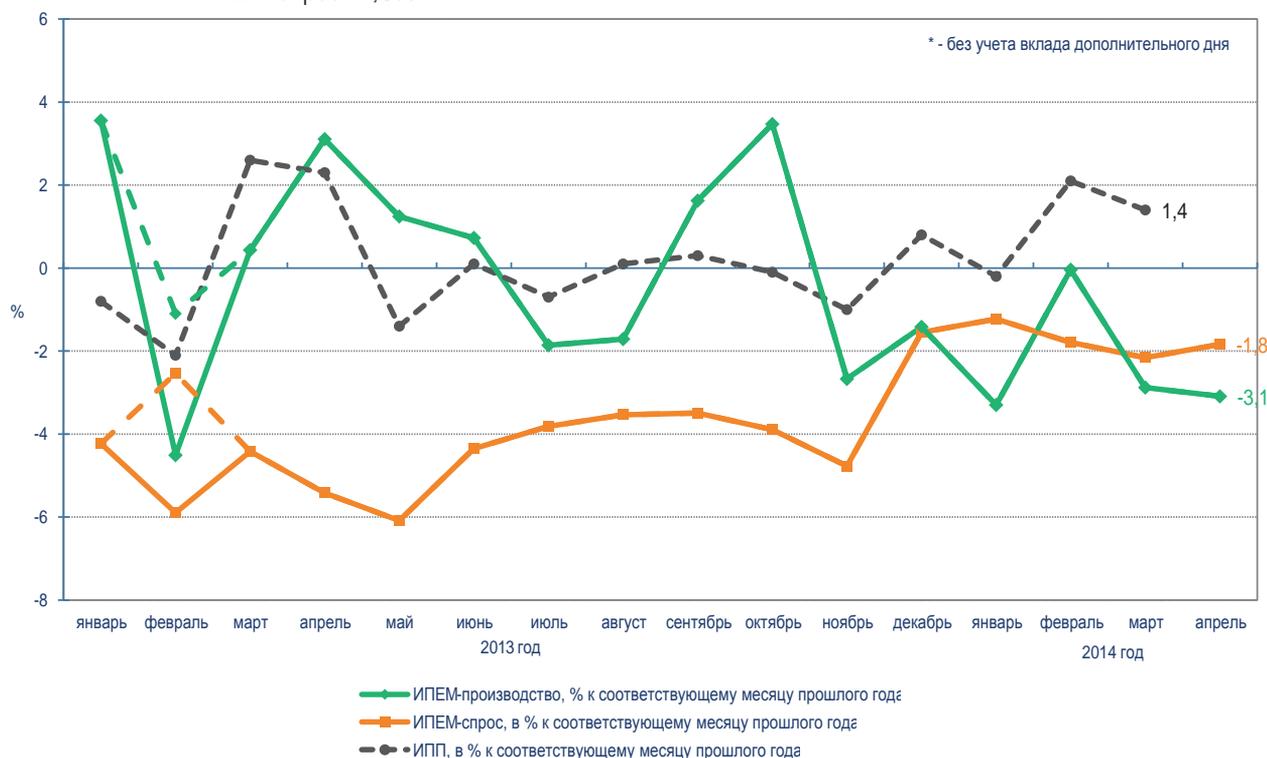
года, -0,6% с начала года). По отраслям, производящим товары инвестиционного спроса, наблюдается устойчивое падение спроса: высокотехнологичные (-14,8% в апреле; -19,0% за январь-апрель). Стоит отметить наметившуюся позитивную динамику в среднетехнологичных отраслях (+0,4% в апреле и -1,1% за январь-апрель).

Влияние базовых макроэкономических факторов, определяющих динамику промышленных индексов, прежде всего, фактора спроса, уже практически неотделимо от тех процессов, которые являются следствием геополитических процессов на Украине. Прежде всего страдает инвестиционная составляющая спроса. Показатели по чистому оттоку капитала в период январь-март 2014 года значительно превысили годовой прогноз Цетробанка (50,6 млрд долл. против первоначальных 20 млрд долл. согласно базовому прогнозу). Рекордные цифры по оттоку вызывают спад инвестиционной активности. Так, объем инвестиций в основную капитал с начала 2014 года находится в отрицательной зоне приростов (-7,0% в январе, -3,5% в феврале, -4,3% в марте, -4,8% в первом квартале). Сохранение в ближайшей перспективе высоких пока-

### Динамика индексов к соответствующему месяцу прошлого года

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

- ИПЕМ-производство -3,1%;
- ИПЕМ-спрос -1,8%

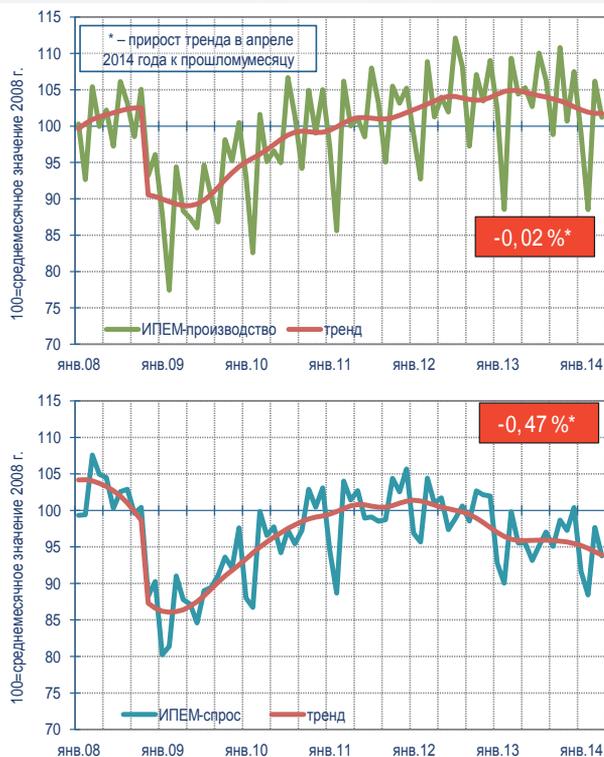


зателей по оттоку капитала в заметной степени повлияет на усиление инфляционных ожиданий.

К причинам продолжающейся фазы «нехорошей» стабильности в промышленном секторе можно отнести отсутствие крупных инфраструктурных проектов, которые находились бы в активной стадии реализации. При этом

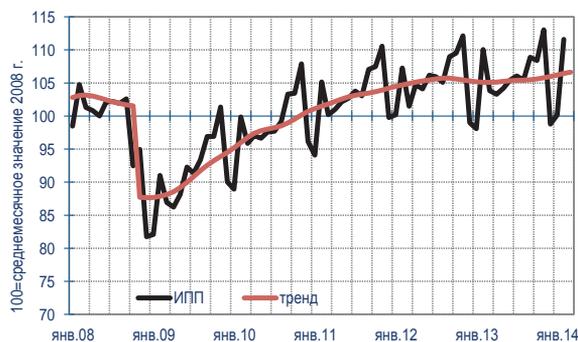
сегодня на различных этапах подготовки находится работа по ряду крупных инфраструктурных проектов (подготовка к проведению Чемпионата мира по футболу в 2018 году, развитие инфраструктуры Крыма): переход к их активной практической реализации способен положительно повлиять на промышленное производство в будущем.

### Динамика индексов к предыдущему месяцу

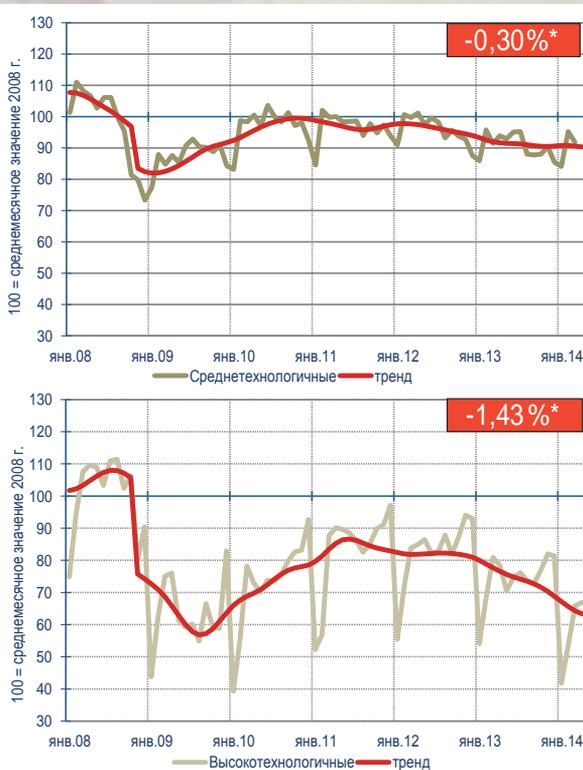
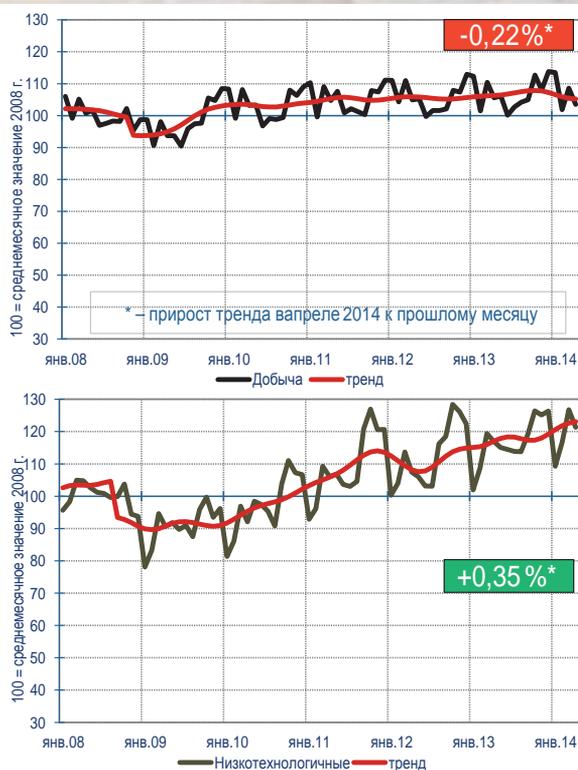


Индекс ИПЕМ-производство, очищенный от сезонного фактора, в апреле 2014 года вновь зафиксировал отрицательное значение (-0,17%).

Тренд индекса ИПЕМ-спрос в апреле 2014 года также продемонстрировал отрицательную динамику к предыдущему месяцу (-0,33%).



### ИПЕМ-спрос по отраслевым группам



### Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в апреле 2014 года: индекс ИПЕМ-импорт – -23,3%, индекс ИПЕМ-экспорт – +5,3%.

Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на экспорт на сети железных дорог: уголь каменный (+9,4% за апрель 2014 года, +10,9% с начала 2014 года), лесные грузы (+11,7%, +17,5%), химические и минеральные удобрения (+10,6%, +15,0%), цемент (-2,5%, +3,1%), руда цветная (-15,3%, +8,6%).

Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на экспорт на сети железных дорог: цветные металлы (-15,6% за апрель 2014 года, -16,5% с начала 2014 года), строительные грузы (-3,7%, -7,5%), лом черных металлов (-53,8%, -36,1%), руда железная и марганцевая (-11,0%, -5,4%), черные металлы (+6,1%, +0,5%).

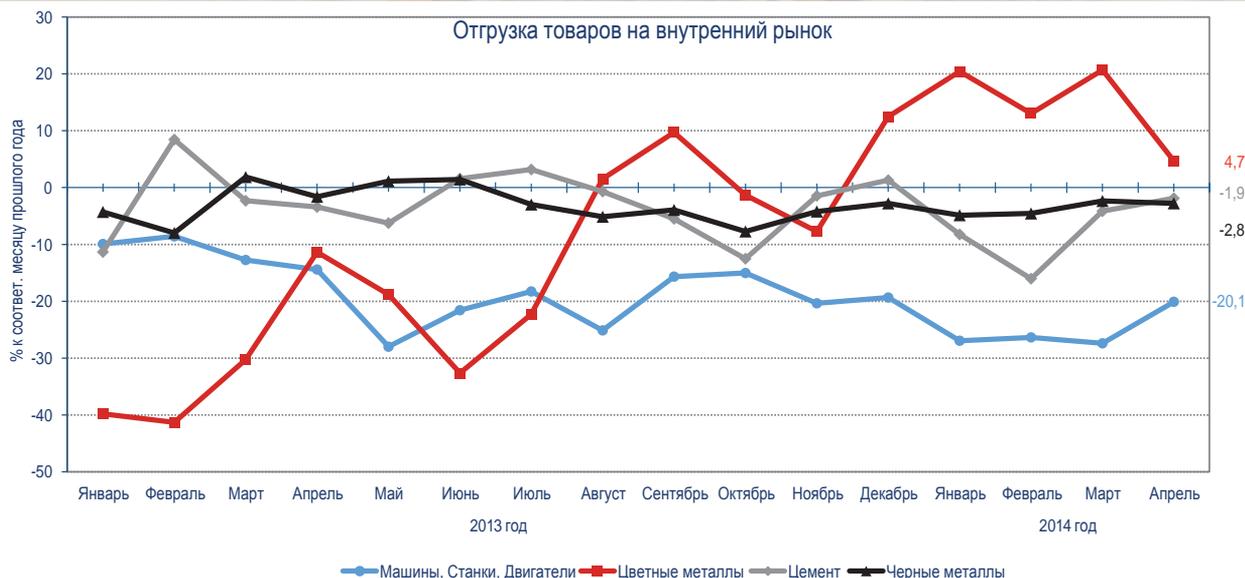


### Внутренний спрос

Отгрузка большей части основных инвестиционных товаров на внутренний рынок по результатам апреля 2014 года снизилась. В условиях крайне низкой базы прошлого года в апреле сохраняются высокие темпы падения спроса на машиностроительную продукцию (-20,1% за апрель 2014 года, -25,0% с начала 2014 года).

Восстановление внутреннего спроса на цветные металлы замедлилось (+4,7% за апрель 2014 года, +14,4% с начала 2014 года). Также стоит отметить рост внутреннего спроса на химические и минеральные удобрения (+4,2%, +3,2%), лесные грузы (+11,3%, +4,0%), лом черных металлов (+2,9%, +0,8%), железные и марганцевые руды (0,0%, +0,4%).

Спрос на черные металлы продолжил ставшее уже стабильным снижение (-2,8% за апрель 2014 г., -3,6% с начала 2014 года). Стоит также отметить падение внутреннего спроса на строительные грузы (-12,5, -10,5%), каменный уголь (-13,4%, -10,8%).



### Анализ данных: ТЭК\*

#### Нефтедобывающая отрасль

В апреле 2014 года продолжилась стабильная тенденция роста добычи нефти: добыто 43,1 млн т (+0,7% к апрелю 2013 года). С начала года объем добытой нефти составил 173,1 млн т (+1,1% к аналогичному периоду прошлого года).

Первичная переработка нефти на НПЗ России по итогам января-апреля прибавила 7,0% (92,6 млн т). Экспорт нефти снизился на 4,8% (75,1 млн т). Объем перевалки наливных грузов в период январь-апрель 2014 года вырос до уровня 110,6 млн т (+0,6%), в том числе сырой нефти – 64,2 млн т (-7,7%), нефтепродуктов – 40,7 млн т (+14,8%) и сжиженного газа – 4,4 млн т (+10,4%).

"Роснефть" добыла в январе-апреле 2014 года 66,6 млн т (+0,0%) (включая добычу ТНК-ВР), ЛУКОЙЛ – 28,5 млн т (-0,4%), "Сургутнефтегаз" – 20,1 млн т (-0,2%), "Газпром нефть" – 16,4 млн т (+2,1%), "Татнефть" – 8,7 млн т (+0,3%), "Башнефть" – 5,5 млн т (+8,0%), "Русснефть" – 2,8 млн т (-1,1%), НОВАТЭК – 1,9 млн т (+12,7%).

Средняя цена Urals в апреле 2014 года выросла на 5,4% и составила 106,6 долл./барр. (101,1 долл./барр. в апреле 2013 года).

#### Газовая отрасль

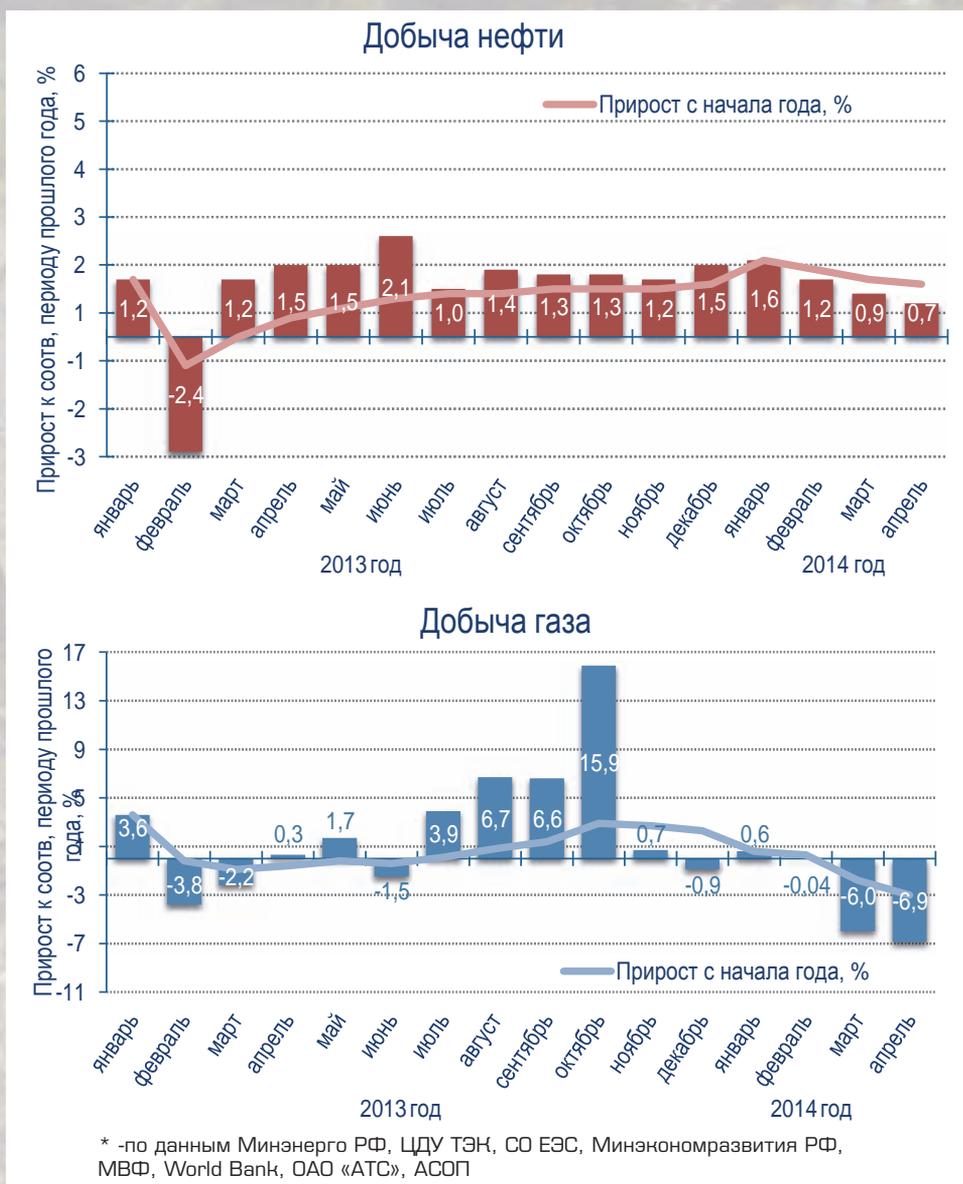
Добыча газа в России в апреле 2014 года составила 52,0 млрд куб. м (-6,9% к апрелю 2013 года), с начала года добыча газа сократилась до уровня 232,2 млрд куб. м (-3,0% к аналогичному периоду прошлого года). Экспорт газа с начала 2014 года вырос до 73,0 млрд куб. м (+5,5% к аналогичному периоду 2013 года).

ОАО «Газпром» в январе-марте 2014 года сократил добычу на 3,4%, до 130,6 млрд куб. м (72,4% от общей добычи в России), НОВАТЭК добыл 15,6 млрд куб. м (+3,9%).

Продолжается перераспределение экспортных поставок в пользу стран дальнего зарубежья: экспорт трубопроводного газа в дальнее зарубежье с начала года возрос на 6,2%, в ближнее снизился на сопоставимые 7,5%. Экспорт СПГ в страны АТР в I квартале 2014 года упал на 0,9% до 4,0 млрд куб. м.

Внутреннее потребление газа в период январь-апрель 2014 года сократилось (-3,2%) до уровня 184,0 млрд куб. м.

Цена российского газа на границе с Германией в марте 2014 года упала на 1,3% и составила 282,37 евро/тыс.куб.м (286,07 евро/тыс.куб.м в феврале 2014 г., 300,07 евро/тыс.куб.м в марте 2013 г.).



### Анализ данных: ТЭК\*

#### Угольная отрасль

В апреле добыча угля показала отрицательную динамику: -9,4% к апрелю 2013 года (26,8 млн т.) и -1,8% с начала года. Экспорт угля в апреле вырос на 12,9% до 12,6 млн т., по итогам 4 месяцев 2014 года рост составил 16,1% к соответствующему периоду прошлого года.

В апреле продолжилась тенденция по перераспределению отгрузки каменного угля на сети железных дорог в пользу

экспортных перевозок: на внутреннем рынке отгрузка упала на 13,4% по сравнению с апрелем 2013 года, а на экспорт выросла на сравнимые 9,4%. Общая отгрузка угля на сети железных дорог в апреле снизилась на 2,7% по сравнению с апрелем 2013 года.

На добычу СУЭК по итогам I квартала 2014 года пришлось 25,0 млн т. (+3,0%), "Южный Кузбасс" – 3,3 млн т. (-5,6%), "Якутуголь" – 2,2 млн т. (-4,6%),

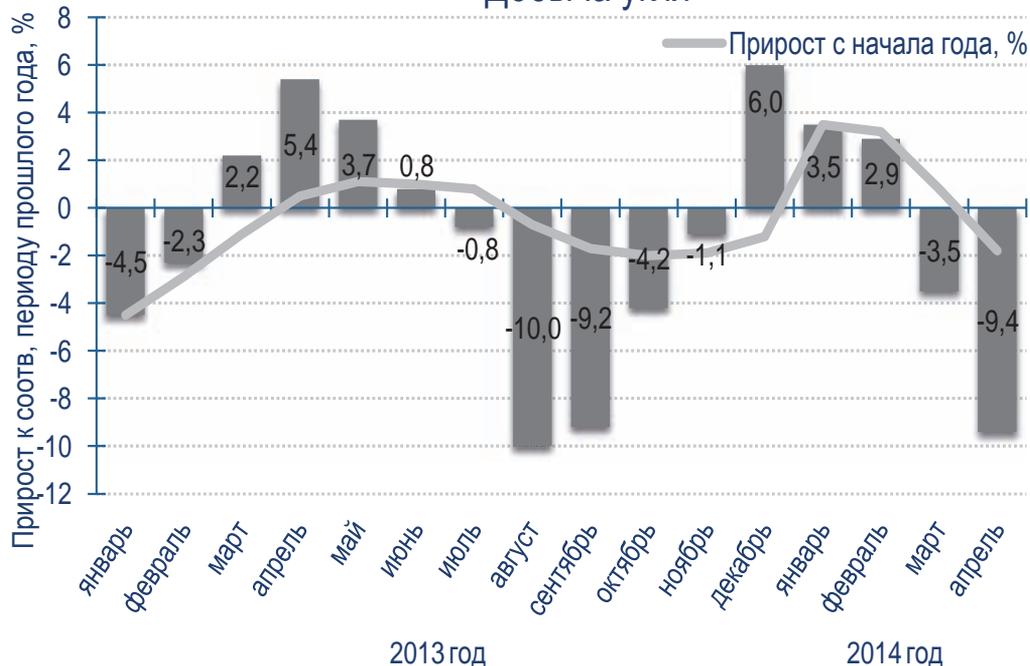
Объем перевалки угля за январь-апрель 2014 года в российских портах вырос на 16,8% до уровня 35,4 млн т.

На внешнем рынке цены на энергетический уголь в марте 2014 года (FOB Newcastle/Port Kembla) продемонстрировали снижение до уровня 78,6 долл./т. (-16,4% к марту 2013 года; -3,9% к февралю 2014 года).

#### Электроэнергетика

Потребление электроэнергии в апреле 2014 года в целом по России составило 82,9 млрд кВтч (-1,4% к апрелю 2013 года). Основное снижение наблюдалось в ОЭС Востока (-6,3% к апрелю 2013 года), ОЭС Сибири (-5,0%) и ОЭС Средней Волги (-2,6%). Среднемесячная средне-взвешенная температура на территории ЕЭС России в апреле 2014 года оказалась незначительно ниже, чем в апреле 2013 года (+5,1°C против +5,6°C). Равновесная цена покупки электроэнергии потребителями на оптовом рынке электроэнергии и мощности (ОРЭМ) в апреле составила: - 732,75 руб./МВт·ч для зоны Сибирь (-5,9% к апрелю 2013 г.); - 1 117,62 руб./МВт·ч для зоны Европа и Урал (+12,1% к апрелю 2013 г.).

### Добыча угля



### Потребление электроэнергии



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

**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/>



## ОАО «Красноярский ЭВРЗ»

### Качественный ремонт

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

### Поставка

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

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

Наименование	Цена б/НДС руб.	Компания	Телефон
Капитальный ремонт колесных пар грузовых и пассажирских вагонов со сменой элементов	62839	ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	7 (391) 221-33-42, 265-22-95
Поставка колёсных пар грузовых и пассажирских вагонов нового формирования	94000	ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	7 (391) 221-33-42, 265-22-95
Поставка осей колесных пар РУ-1Ш черт.031-В-1014-00-01 ГОСТ 22780-93	23000	ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	7 (391) 221-33-42, 265-22-95
Поставка осей моторных колесных пар электропоездов РМ-5 черт. Э-991-00-04 ГОСТ 22780-93	37950	ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	7 (391) 221-33-42, 265-22-95
Поставка клина тягового хомута черт. 3002.35.00.037	430	ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	7 (391) 221-33-42, 265-22-95
Поставка чеки тормозной колодки черт. 100.40.014.0	54,50	ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	7 (391) 221-33-42, 265-22-95

Выражаем надежду на Вашу заинтересованность в нашем предложении и в свою очередь приложим максимум усилий к тому, чтобы такое сотрудничество было для Вас полезным и выгодным.



Российская Федерация  
 Некоммерческое партнёрство  
 «Союз Участников Железнодорожного Рынка»



## Общество с ограниченной ответственностью «СЫСЕРТСКОЕ ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО»

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



Модернизированный тепловоз ТГМ-4

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

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

**Срочно продаем 2 (два) 2х секционных тепловоза 2ТЭ10М, в рабочем состоянии, год выпуска 1984.  
 Цена одного 8 500 000 руб. без НДС, цена другого 10 500 000 руб. без НДС.**

Продаем тепловозы. Обращаться по телефону: моб. 8-912-656-21-36 и : E-mail: mokhov.valeriy@mail.ru  
 ООО «Железные дороги Урала»

ТЭМ-2 1982 г.в., комплектен, в рабочем состоянии. Документы имеются. ТР-3 в 2012. Срок службы продлен до 2032г.	договорная
ТЭМ-1, 1964 г.в., в рабочем состоянии, дизель Д-50, тяговые эл. двигатели ЭДТ-200Б. Имеются все документы.	договорная
ТГМ-4А, 1985 г.в., после КР в 2013г.	договорная
ТГМ-4, 1989 г.в., в рабочем состоянии. Новые секции охлаждения, новые АКБ, новый стартер.	договорная
ТГМ-6Д, 1991 г.в., после КР.	договорная
ТГМ-6В, 1981 г.в., после КР.	договорная
ТГМ-4Б, 1991 г.в., КР-2009 г., комплектен, технически исправен, по колёсным парам допустимы 2 (две) обточки.	договорная
Выполняем ремонты тепловозов, продление срока эксплуатации.	договорная
Полное освидетельствование колёсных пар ТЭМ со сменой бандажей	88000 руб. с НДС
Поможем продать или купить тепловоз.	договорная
Поставляем локомотивные гребневые колодки тип "М".	520 рублей с НДС
Продаем секции охлаждения радиатора тепловозные унифицированные 7317.000	16700 руб. с НДС.



**ООО «ВАГОНРЕМСНАБ»**

осуществляет крупнейшие комплексные поставки изделий железнодорожного состава – от мелкого, среднего и крупного вагонного литья до готового вагона

- Автоцепка СА-3 .
- Колесные пары РУ-1Ш-957Г .
- Боковые рамы, надрессорные балки (тележки 18-100, 18-194, 18-522, 18-578).
- Томозное оборудование грузовых вагонов.
- Реализуем собственные полувагоны, вагон-цистерны, платформы.

622022, г. Нижний Тагил, Свердловская обл., ул. Выйская 70, оф. 203.  
 Тел.: +7 (3435) 46-36-73, +7 (950) 2063673, Факс: +7 (3435) 24-53-38  
 vagonremsnab.uvz@mail.ru



**ООО «РЕМАВТО»**  
 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 электромашинностроительного завода

Адрес: 142660, Московская область, Орехово-Зуевский р-н, г. Дрезна ул. Н.М. Зимина д.1  
 E-mail: remelauto@narod.ru remelauto@mail.ru, www.remelauto.ru  
 Тел. (496) 418-16-49 и (499) 707-71-09

**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	Δ	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



**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**

**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 ТЕПЛОВОЗОВ 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 гидropерeдач УГП-230\300, УГП-750\1200 (МГПР).
- Поставка механизированного и гидравлического инструмента для ремонта и текущего содержания пути (станки рельсорезные, шлифовальные, рельсосверильные и т.д.).
- Капитальный ремонт и запасные части к кранам КЖДЭ-16, КЖДЭ-25, КДЭ151, КДЭ-163.

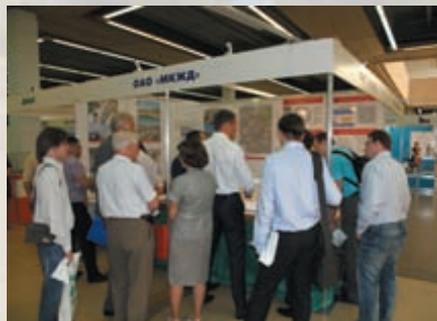
**На предприятии внедрена система менеджмента качества  
сертификат соответствия СМК требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2001 (ISO 9001:2000)**

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



## ИТОГИ КОНФЕРЕНЦИИ «ПРАКТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ВНЕДРЕНИЯ НАВИГАЦИОННО-ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ НА ГОРОДСКОМ ПАССАЖИРСКОМ ТРАНСПОРТЕ».

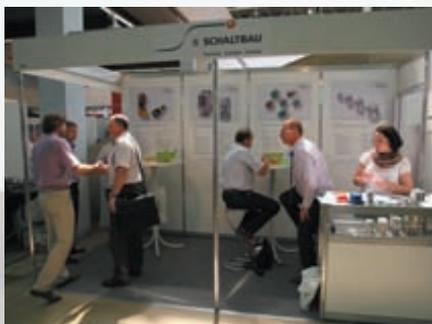
27 мая 2014 г. в Москве, на ВДНХ в рамках деловой программы 8-ой российской специализированной выставки по информационным технологиям для транспорта и транспортной инфраструктуры «Электроника-Транспорт 2014» состоялась конференция «Практические особенности внедрения навигационно-информационных технологий на городском пассажирском транспорте».



Основной целью мероприятия стало обсуждение тенденций и направлений использования навигационно-информационных технологий для повышения эффективности городского общественного транспорта и улучшения обслуживания пассажиров. Особое внимание на конференции было уделено планам развития городской инфраструктуры для перевозки пассажиров, актуальным проблемам и новейшим достижениям в области создания, внедрения и эксплуатации автоматизированных систем управления пассажирским транспортом, новым информационным сервисам для пассажиров, новым подходам к повышению эффективности рекламы на транспорте.



Модератором конференции выступил Горбачев Алексей Михайлович – заведующий научно-



исследовательской лабораторией «Функциональная диагностика». В своем докладе на тему «Автоматизация построения расписаний движения и работы водителей городского электротранспорта: отечественный и зарубежный опыт» он провел аналитический сравнительный анализ методов работы, как в России, так и за рубежом (Европа, США). Он отметил, что особенности организации движения в большинстве городов в странах, расположенных на постсоветском пространстве требуют разработки специализированного программного обеспечения.



В докладе на тему «Применение технологии DSRC для повышения эффективности перевозок» Миронов Платон Кириллович – Руководитель проекта ОАО «НИС» рассказал о проблемах функционирования транспорта в условиях мегаполиса, которые способствуют понижению привлекательности наземного городского пассажирского транспорта для пассажиров и росту автомобилизации за счет индивидуального транспорта. По мнению Платона Кирилловича, решением данных проблем может служить тандем технологии DSRC и «Умного и безопасного автобуса» (S'n'S bus). Так же он отметил, что нельзя останавливаться на достигнутых технических решени-

ях, следует продолжать наращивать технические возможности.

Представители компаний SpaceTeam и ООО «Децима» выступили с докладами, посвященными системе видеонаблюдения на пассажирском транспорте. Докладчики Гудумак Геннадий Климентьевич и Шишкин Виталий Иванович рассказали о всех преимуществах контроля обстановки, происходящей как внутри транспортного сред-



ства, так и вокруг него: повышению транспортной безопасности (включая ДТП, противоправные действия, порчу имущества и подвижного состава) и качества перевозок (обоснованный разбор и сокращение жалоб пассажиров, сокращение сроков реагирования и разбора нештатных ситуаций, повышение культуры обслуживания и автоматизация деятельности персонала).

В конференции приняли участие представители государственных ведомств, ответственных за внедрение инновационных технологий в городском транспортном хозяйстве, руководители и специалисты транспортных организаций, отвечающие за создание и эксплуатацию информационных технологических систем, компаний, осуществляющих разработку и поставку комплексных информационных систем, программного обеспечения терминального оборудования, разработчики мобильных приложений, провайдеры геотаргетинговых услуг, представители проектных и научно-исследовательских транспортных организаций Российской Федерации.

**Пресс-служба компании  
«Профессиональные конференции»  
Фонарева Алена  
тел./факс: +7 (495) 66 324 66  
e-mail: fonareva@proconf.ru**

## КАК ВЫБРАТЬ ИЗМЕРИТЕЛЬНЫЙ ПРЕОБРАЗОВАТЕЛЬ

При автоматическом управлении технологическими процессами в сетевых и генерирующих компаниях, а также на промышленных предприятиях с развитой системой электроснабжения широко применяются информационно-измерительные системы, осуществляющие сбор, обработку, хранение, передачу и представление в удобной форме измерительной информации. Получение информации от контролируемого объекта и её первичную обработку осуществляют измерительные преобразователи.

В данной статье речь идёт о тех измерительных преобразователях, которые являются средствами измерения с нормированными метрологическими характеристиками и служат для преобразования электрических величин в унифицированный сигнал постоянного тока или в цифровой код, используемые для дальнейшей передачи или индикации. По своей сути они являются промежуточным звеном между объектом измерений и собственно измерительным прибором или системой телемеханики.

### Классификация

По виду измеряемого и преобразуемого входного сигнала самыми распространёнными и массово применяемыми измерительными преобразователями в энергетике и у производителей шкафного оборудования являются преобразователи:

- переменного тока и напряжения,
- постоянного тока и напряжения,
- активной и реактивной мощности переменного тока.

Основными производителями указанных преобразователей являются: ОАО «Электроприбор» (г. Чебоксары), ООО «Алекто» (г. Омск), МНПП «Электроприбор», ООО «ЭнергоСоюз» и ОДО «Энергоприбор» (г. Витебск).

При выборе измерительного преобразователя перед потребителями всегда стоит ряд вопросов, которые мы и стараемся рассмотреть в данной статье.

### 1. «Аналоговый» или «цифровой» выход?

На сегодняшний день все производимые преобразователи по форме обработки входного сигнала можно разделить на две большие группы:

- преобразование входного сигнала в аналоговый выходной сигнал,
- преобразование входного сигнала в цифровой сигнал.

Аналоговые измерительные преобразователи – это тип изделий, которые широко применялись раньше и применяются сегодня во многих областях промышленности. Большинство энергообъектов вводилось в строй в 70-

80-х годах прошлого века. Системы телемеханики в то время строились на приёме и обработке аналоговых сигналов. Измерительные преобразователи в таких системах преобразовывают входной сигнал в унифицированный выходной сигнал постоянного тока и обеспечивают возможность дистанционной передачи выходного сигнала или подключения щитового прибора для визуальной индикации результата преобразования. Время установления выходного аналогового сигнала этих преобразователей составляет до 1 сек.

**Измерительные преобразователи с аналоговым выходным сигналом** наиболее дешёвы и очень распространены, однако современным требованиям не соответствуют. Принятая в ОАО «ФСК ЕЭС» и ОАО «Россети» политика предусматривает передачу данных от вторичных приборов и датчиков только в цифровом формате с использованием стандартных интерфейсов.

**Измерительные преобразователи с цифровым выходным сигналом** более дороги, но обладают достаточно серьёзными преимуществами:

- высокая точность, быстродействие и скорость передачи данных;
- простота реализации линии передачи (например, для интерфейса RS485 – это витая пара);
- возможность подключения дополнительных модулей индикации для отображения измеряемых (преобразуемых) параметров;
- расширенный ряд напряжений питания (+12В, +24В, @220ВУ, ~230В);
- повышенный уровень электробезопасности за счёт трёхуровневой гальванической развязки: по входным измерительным цепям, по выходным цепям и по цепи питания.

Современные измерительные преобразователи нередко оснащаются и цифровыми и аналоговыми выходными цепями. Примерами таких преобразователей являются Е854ЭЛ, Е856ЭЛ и Е849ЭЛ (рис. 1).

Возможность объединения преобразователей в единую сеть с другими средствами измерения и передачи информации посредством интерфейсов RS485, а так же наличие выходных унифицированных сигналов постоянного тока позволяет использовать преобразователи на объектах энергетики и в автоматизированных системах различного назначения (ССПИ, АСУ ТП).

Преобразователи с цифровым выходом выполняются в стандартном корпусе с передним расположением вин-



Рис. 1. Схема подключения цифровых измерительных преобразователей.

товых подпружиненных клеммных разъёмов, которые надёжно фиксируют присоединительные провода и облегчают монтаж. Преобразователи допускают установку как на стандартную DIN-рейку, так и на плоскую поверхность.

В последнее время в энергетике планомерно проводятся работы по реконструкции старых и строительству новых подстанций с применением современных систем телемеханики. Цифровые измерительные преобразователи легко интегрировать в любую систему телеизмерения в силу целого ряда присущих им преимуществ (таблица 1).

Таблица 1

**Преимущества цифровых измерительных преобразователей перед аналоговыми**

Характеристики	Цифровой преобразователь	Аналоговый преобразователь
Напряжения питания	Расширенный ряд +12В, +24В, @220ВU, ~230В	Измерительная цепь, ~220В
Интерфейс	до 2-х RS485	нет
Конфигурирование параметров и аналогового выходного сигнала	Да. Через интерфейс RS485	нет
Высокая точность передаваемых данных	По интерфейсу RS485 без искажений до 1000м (витая пара проводов)	По аналоговому выходу классом точности 0,5 (сечение провода выбирается по сопротивлению и длине линии)
Быстродействие	200 мс	нет
Время установления выходного аналогового сигнала, не более	0,5 сек.	1 сек.
Скорость передачи данных	Перепрограммируемая (от 4800 до 57000 бод)	Характеристика аналогового выхода
Расширение возможностей отображения показаний и точности	Передача информации по RS485 на модули индикации без искажений	Отображение информации на аналоговом приборе классом точности 1,5
Дополнительные модули индикации (МИ)	До 15 шт. МИ на 1000м.	Один щитовой прибор

**Поверка или калибровка?**

Нормативные документы не слишком чётко разграничивают понятия поверки и калибровки средств измерений. Поверка – это совокупность операций и процедур, направленных на определение и подтверждение соответствия средств измерения и приборов установленным законодательством требованиям. В свою очередь калибровка представляет собой только установление зависимости между размерами измеряемых величин и показаниями приборов. Не все производители предлагают потребителям изделия с первичной поверкой, некоторые обходятся только калибровкой. При получении от таких изготовителей калиброванного измерительного преобразователя потребитель перед вводом его в эксплуатацию обязан провести поверку изделия в центре стандартизации и метрологии (ЦСМ).

**Межповерочный интервал**

Межповерочный интервал аналоговых измерительных преобразователей составляет 1 год. Межповерочный интервал цифровых преобразователей увеличен до 4 - 6 лет. На этот параметр производители шкафного оборудования и проектировщики обычно не обращают внимания, он для них не столь важен. Однако с этим сталкивается служба метрологии, обслуживающая приборный парк. Именно ей каждое средство измерения приходится поверять с указанной в технических условиях периодичностью.

При увеличенном межповерочном интервале снижаются затраты на обслуживание приборного парка, в т.ч. за счёт снижения объёма обменного фонда и затрат на его поддержание.

**Условия эксплуатации**

Практически все измерительные преобразователи рассчитаны на работу при температурах от -40°C до +50°C, однако в технической документации предел допускаемого значения основной приведённой погрешности преобразователей приведён для работы в нормальных условиях экс-

плуатации ( $20 \pm 2$ )°C и при относительной влажности 30 - 80%. При изменении этих условий вводится дополнительная погрешность  $\pm 0,4\%$  на каждые 10°C.

Дополнительная погрешность преобразователей, вызванная влиянием внешнего магнитного поля и других влияющих факторов, определена требованиями ГОСТ 24855 и не превышает половины предела допускаемой основной погрешности.

В конечном итоге, при выборе типа измерительного преобразователя, для решения конкретных задач, потребителю необходимо определить критерий, по которому может быть выбран преобразователь из множества предлагаемых типов. В первую очередь, это основные технические характеристики, которые требуются в данном случае (функциональное назначение, способ передачи преобразованной величины, быстродействие, погрешность измерения, напряжение питания, рабочий температурный диапазон, первичная поверка).

В данной статье не рассматривалась группа многофункциональных преобразователей, которые представляют собой универсальные изделия для преобразования параметров 3-фазной сети переменного тока в цифровой код с последующей передачей по стандартным интерфейсам. Эта тема будет освещена в другой статье.

**О.М. Николаев.**

**Ведущий специалист по маркетингу  
ОАО «Электроприбор», г. Чебоксары.**

## ПОСТ-РЕЛИЗ ВЫСТАВКИ «ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2014»



27-29 мая 2014 года в Москве прошла 8-я международная выставка информационных технологий и электроники для транспорта Электроника-Транспорт 2014. Одновременно и на той же площадке проходили выставки по городскому общественному транспорту ЭлектроТранс 2014 и ТПУ-Экспо 2014.

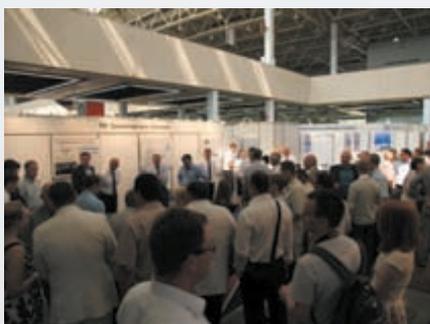
Основным мероприятием форума Электроника-Транспорт стала конференция «Практические особенности вне-



дрения навигационно-информационных технологий на городском пассажирском транспорте». Цель конференции – обмен мнениями по актуальным вопросам создания, внедрения и эксплуатации систем мониторинга и управления транспортом компаний, работающих в сфере пассажирских перевозок. Особое внимание на конференции было уделено использованию спутниковых (в первую очередь, отечественных) навигационных технологий и оборудования. В конференции приняли участие представители государственных ведомств, руководители и специалисты транспортных организаций, представители проектных и научно-исследовательских транспортных организаций Российской Федерации.

Для главных конструкторов, инженеров-разработчиков, специалистов отделов комплектации прошла конференция «Электронные моду-

ли и компоненты для транспортного приборостроения», соорганизатором которой выступила редакция журнала «Современная электроника». На конференции обсуждались вопросы использования отечественных и зарубежных электронных модулей и ЭКБ на транспорте.



Также в программе выставки состоялись семинары и круглые столы:

- Технологии оплаты проезда и учета пассажиропотока
- Современные системы управления движением пассажирского транспорта
- Транспорт и экология городов. Вопросы повышения энергоэффективности электротранспорта
- Светотехническая продукция для транспорта и транспортной инфраструктуры



- Вопросы обеспечения безопасности на предприятии городского пассажирского транспорта

В выставочной экспозиции и деловой программе приняли участие более 30 ведущих поставщиков решений и технологий: Mikroelektronika, duagon AG, «Автоматизированные микропроцессорные системы», «Завод навигационного оборудования», НИИП им.Тихомирова, «Брянское специальное конструкторское бюро», «Бенток-Смоленск», «Видор», «Дисплейные системы», завод

«Интеграл», «Штрих-М», «ДИАЛ-Компонент», «Удобный маршрут», Mikroelektronika, «МикроЭМ», IGBT Electronics, «ПРОСОФТ», «РАДИАНТ», «Трансдеталь», «ЭФО», «Элепром.ру», НПО «Электронтехника», «ЭЛСИ», «ЯВИАР» и другие.

В конце выставки состоялось подведение итогов конкурса перспективных разработок в области электроники для транспорта «Зеленый Свет». Дипломами конкурса были отмечены разработанный брянской фирмой «Электронтехника» комплект оборудования диспетчерской и тоннельной связи, а также аппаратура фидерной защиты и автоматики для защиты тяговой сети электротранспорта разра-



ботки ООО «ЯВИАР».

Выставка «Электроника-Транспорт» является единственным российским мероприятием, полностью посвященным электронике и IT технологиям для транспортного комплекса. Транспорт – одна из стабильно работающих отраслей экономики. Прошедший форум показал растущий интерес предприятий городского транспорта, железных дорог, автоперевозчиков к тематике выставки.



В 2015 году выставка пройдет 13-16 мая в рамках Российской недели общественного транспорта.

**Оргкомитет: +7(495) 287-4412,  
[www.e-transport.ru](http://www.e-transport.ru)**



# Golden Chariot

INTERNATIONAL TRANSPORT AWARD



В дни проведения 4-й Международной выставки продукции и технологий для городского электротранспорта и метрополитенов «ЭлектроТранс 2014» 28 мая в Москве состоялась торжественная церемония награждения Лауреатов Международной транспортной премии «Золотая Колесница» 2014 года в области общественного транспорта и концерт студенческих коллективов транспортных ВУЗов России.

Выдвижение кандидатов продолжалось в течение полугода, заявки на соискание звания Лауреата почетной общественной награды принимались от отраслевых ассоциаций, муниципальных органов власти, напрямую от транспортных предприятий. Из более чем 160 заявлений оргкомитет выбрал 25 номинантов. Высокую оценку экспертного совета получил, прежде всего, труд руководителей и коллективов предприятий общественного транспорта, которые в сложных экономических условиях смогли сохранить высокий уровень сервиса и положительную динамику развития своих предприятий.

Звания лауреата Премии «Золотая Колесница» в 2014 году удостоены:

- Юнус-Бек Баматгиреевич Евкуров, Глава республики Ингушетия, в номинации «За выдающийся вклад в развитие транспортной отрасли», Россия;
- Сергей Борисович Абрамов, Руководитель Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала ОАО «РЖД», в номинации «За выдающийся вклад в развитие транспортной отрасли», Россия;
- Андрей Викторович Жуков – Руководитель АНО «Транспортная дирекция Олимпийских Игр», в номинации «За вклад в развитие транспортной отрасли», Россия;
- Хуго Осула – Председатель Совета компании Mootor Grupp AS, в номинации «За укрепление международных отношений», Эстония;
- ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД), в номинации «Лучшее предприятие железнодорожного транспорта», Республика Армения;
- ТЖДУП «Минский метрополитен», в номинации «Лучшее предприятие общественного пассажирского транспорта», Республика Беларусь;

- ООО НПО «Электронтехника», в номинации «Лучшее предприятие среднего и малого бизнеса», г. Брянск;
- МП «Дирекция городского электрического транспорта», в номинации «За укрепление международных отношений», г. Нишнев, Молдова.
- ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС», в номинации «Лучшее российское региональное предприятие общественного пассажирского транспорта», г. Санкт-Петербург;
- МП «Нижегородэлектротранс», в номинации «Лучшее российское региональное предприятие общественного пассажирского транспорта», г. Нижний Новгород;
- МУП «ИжГорЭлектроТранс», в номинации «Проект года», г. Ижевск;
- МУП «Управление троллейбусного транспорта», в номинации «Лучшее российское региональное предприятие общественного пассажирского транспорта», г. Ковров;
- МУП «Пермгорэлектротранс», в номинации «Лучшее российское региональное предприятие общественного пассажирского транспорта», г. Пермь;
- МУП «Управление рязанского троллейбуса», в номинации «Лучшее российское региональное предприятие общественного пассажирского транспорта», г. Рязань;
- ГП «МИНСКТРАНС», в номинации «За укрепление международных отношений», г. Минск, Республика Беларусь;
- Коссой Юрий Маркович (род. 22 августа 1926 года) – Профессор, Член Совета Управления городского электрического транспорта Министрства транспорта Российской Федерации, Почетный член Международной ассоциации работников городского электрического транспорта, в номинации «За вклад в развитие транспортной отрасли», Россия;
- Фарберов Артур Михайлович, генеральный директор ГУП МО «Мособлэлектротранс», в номинации «За вклад в развитие транспортной отрасли», Россия;
- Явчуновский Виктор Яковлевич, Генеральный директор ООО НПФ «ЭТНА», в номинации «За вклад в развитие транспортной отрасли», г. Саратов, Россия;



- Смолянов Владимир Львович, Генеральный директор ООО «ЯАРЧ-механическое производство», в номинации «За вклад в развитие транспортной отрасли», г. Ярославль, Россия;
- Винокур Феликс Львович, Генеральный директор ООО «ПК Транспортные системы», в номинации «За вклад в развитие транспортной отрасли», г. Москва, Россия;
- Пономарев Михаил Сергеевич, Генеральный директор МУП «Пятигорскпассажиравтобус», в номинации «Руководитель года», г. Пятигорск, Россия;
- МУП «Чебоксарское троллейбусное управление», в номинации «Лучшее российское региональное предприятие общественного пассажирского транспорта», г. Чебоксары, Россия;
- МП «Трамвайно-троллейбусное управление», в номинации «Лучшее российское региональное предприятие общественного пассажирского транспорта», г. Хабаровск, Россия;
- МУП «Курскэлектротранс», в номинации «За укрепление международных отношений», г. Курск, Россия;
- МУП «Иркутскгорэлектротранс», в номинации «Лучшее российское региональное предприятие общественного пассажирского транспорта», г. Иркутск, Россия.

«Золотая Колесница» - Международная общественная премия транспортной отрасли. После церемонии в Москве Лауреатами премии стали более 600 компаний и руководителей из 62 стран мира. Следующая торжественная церемония состоится в дни проведения крупнейшей транспортной выставки в Европе - «Innotrans 2014» в г. Берлине в сентябре этого года.

**Оргкомитет:**  
тел. +7 499 760 71 51

**8 (499) 685-15-14**

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

**К** железнодорожная  
компания  
**Комплекттранспец**

Компания ООО «Комплекттранспец» осуществляет снабжение организаций железнодорожной отрасли и предприятия имеющие собственные железнодорожные подъездные пути всеми видами материалов ВСП, а также путевым инструментом.  
Мы предлагаем нашим клиентам:

**Рельсы различных типов как новые так и старогодные**

**Шпалы деревянные и железобетонные**

**Стрелочная продукция**

**Путевой инструмент различных производителей и ценовых категорий**

Более 10 лет мы стараемся предложить самые выгодные условия для наших клиентов. За это время наработан огромный опыт в отрасли, но мы продолжаем развиваться, о чем свидетельствуют ежегодно растущие финансовые показатели. Экономический потенциал нашей организации позволяет гарантировать максимально большие объемы поставок.

Среди наших партнеров:

Министерство обороны Российской Федерации  
ОАО «Российские Железные дороги»  
ГУП «Мосгортранс»  
Московский Метрополитен  
ОАО «Корпорация Тактическое Ракетное Вооружение»

Мы добросовестно и в срок исполняем свои обязательства. Большие складские запасы максимально сокращают сроки отгрузки, а долгосрочные партнерские отношения с транспортными компаниями позволяют осуществить доставку по всей территории Российской Федерации в кратчайшие сроки и на выгодных условиях.

Если вы ищите надежного поставщика для долгосрочного и взаимовыгодного сотрудничества, обратитесь к нам и сможете по достоинству оценить все преимущества работы с нашей компанией.

**СКИДКИ НА ОБЪЕМАХ ОТ 100 ТН.**



**ООО ТПК  
Стан-Мет**

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

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



Всегда в наличии на складе:	Компания	Телефон
Болт стыковой, клеммный, закладной (22, 24, 27)	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Вагонные запчасти: автосцепка САЗ, тяговый хомут, поглощающий аппарат, корпус буксы, рама боковая, балка надрессорная, а так же весь спектр вагонных запчастей.	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Костыль 120, 130, 165, 230 новый, с/г	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: бандаж черновой, колёса цельнокатаные, заготовка колёс	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: двутавр 19, 60Б2, швеллер 20В-2, 26В	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: Зетовый профиль, вагонная стойка, угол 160x100x10, осевая заготовка 215-300 мм, чистовая ось РУ1Ш	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Материалы вагоностроения: каркас телеги, колёсные пары НОНК, СОНК	ООО ТПК «Стан-Мет»	(3435) 40-12-98
Накладна 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 (острияки, 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



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

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

Компания «Стройпуть» поставляет материалы и путевой инструмент, в течение шести лет на всей территории РФ. Каждый клиент, вместе с продукцией получает: внимание и квалифицированную профессиональную консультацию опытного специалиста, участие и человечность каждого из команды «Стройпуть».

**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, дом 68, к. 155  
 E-mail: transcom-ek@mail.ru, www.transcom-ek.com  
 телефон: (343) 350-00-95, 350-12-08, 350-45-71, факс: (343) 350-00-95



**ООО "РТС"**  
**Продаем!**

- рельсы Р65 1 и 2 г-рдности 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/ш и др. мвсп

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

Отгрузка со склада в г. Нижний Новгород

**NevMag.ru**

ООО ПКФ "Невская магистраль"  
**Материалы ВСП, Путевой инструмент, Ж/Д оборудование.**  
 (812) 454-86-86, 454-60-99,  
 www.nevmag.ru, e-mail: nevmag@inbox.ru



Наименование	Ед. изм	Цена с НДС	Компания	Телефон
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
Шайба 2х витковая	т	64000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка КБ65	т	38000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка КД65	т	41000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Подкладка ДН65	т	35000	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44
Шпала деревянная пропитанная (ПУ)	шт	750	ООО "РТС"	(831) 411-55-85/54-84, (910) 791-75-44



**ООО «Компания «ГЕРТ»**

Рельс Р-65 1гр. L=12.5м 23000 руб/тн  
 Рельс Р-50 1гр. L=12.5м 23000 руб/тн  
 Рельс Р-43 1гр. L=12.5м 25000 руб/тн  
 Рельс Р-43 1гр. L=11,5м 19000 руб/тн  
 Рельс Р-65 износ до 1 мм 29000 руб/тн  
 Рельс Р-50 износ до 1 мм 29000 руб/тн  
 Рельс Р-65 и Р-50 2гр. L=12.5м 19000 руб/тн

Тел./факс:  
 (495) 510-44-51,  
 978-79-58,  
 988-90-45,  
 моб. 8(916) 587-33-60  
 E-mail: gert1111@yandex.ru,  
 www.gert-td.ru

**ВАШ ПОСТАВЩИК РЕЛЬС ВСП**

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС, руб	Компания	Телефон
Стрелочные переводы Р-65 1/9 с хранения	компл.	750 000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 510-44-51
Стрелочные переводы Р-50 1/9 с хранения	компл.	650 000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 510-44-51
Шпала Ш-1 с/г в сборе	шт	1250	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 510-44-51



**ООО «ПроектСнаб»** предлагает

**МАТЕРИАЛЫ ВСП:**

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

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

- 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

**ПОСТОЯННЫЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА СКЛАДЕ**

Наименование продукции	Количество		Цена с НДС, руб.	Компания	Телефон
	тн	шт			
Рельсы Р18 8м без отв Енакиевский МЗ пр-во 05.2013	17,000	117	57500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8м без отв Азовсталь пр-во 01.2014	56,500	288	57500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р33 8м с отв НТМК 03.2014	118,000	440	50000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р43 12,5м с отв ДМК 12.2013	11,120	20	59000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР70А (11,0м ДМЗ)	64,540	125	69000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР80А (11,0м ДМЗ)	34,300	31	65000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР100А (11,0м ДМЗ)	21,440	22	65000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладна КБ50 14.03.14 НТМК-НСМЗ	8,075	1179	46500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Подкладна КД50 27.03.14 НТМК-НСМЗ	15,500	1615	47500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р50Т1 12,5м с отв	64,500	100	45500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС	Компания	Телефон
Рельсы Р-65 Т 1 группы	тонна	22000	ООО «Железные дороги Урала»	8-912-656-21-36
Рельсы Р-65 Т износ до 2 мм	тонна	26500	ООО «Железные дороги Урала»	mokhov.valeriy@mail.ru
Рельсы РП-65 Т (новые)	тонна	38500	ООО «Железные дороги Урала»	8-912-656-21-36
Рельсы Р-65 Т(новые)	тонна	46500	ООО «Железные дороги Урала»	mokhov.valeriy@mail.ru
Рельсы Р-50 Т (износ до 1 мм), Р-43 (износ до 1 мм)	тонна	27000	ООО «Железные дороги Урала»	8-912-656-21-36
Рельсы РП-50	тонна	46000	ООО «Железные дороги Урала»	mokhov.valeriy@mail.ru
Шпала деревянная пропитанная тип 2, пропитка «креозот», автоклав	шт.	710	ООО «Железные дороги Урала»	8-912-656-21-36
Шпала деревянная пропитанная тип 2, пропитка масляная ЖТК, окурением	шт.	670	ООО «Железные дороги Урала»	mokhov.valeriy@mail.ru
<b>Поставляем любое оборудование СЦБ и связи, в т.ч. МПЦ</b>	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	8-912-656-21-36
Поставляем материалы ВСП (новые и с/г), ж/д инструмент	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	mokhov.valeriy@mail.ru

## ТАРИФЫ И КОНКУРЕНЦИЯ В ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗКАХ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

ПРЕСС-РЕЛИЗ

**По мнению эксперта ИПЕМ, в конкуренции между видами транспорта ценовой фактор не является определяющим.**

На V Международной конференции «Железнодорожные перевозки продукции нефте- и газопереработки» руководитель Департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук выступил с докладом "Тарифы и конкуренция: состояние и перспективы".

В начале выступления эксперт сравнил положительные и отрицательные стороны различных видов транспорта. Был рассмотрен железнодорожный, автомобильный, водный и трубопроводный транспорт. Так, последний сочетает в себе низкую стоимость транспортировки, высокую пропускную способность и технологичность, при этом представляет экологическую опасность и обладает невысокой скоростью доставки. Водный же и автомобильный транспорт вдобавок зависят от погодных условий, не столь важных для железнодорожного транспорта.

Далее Владимир Савчук проанализировал динамику производства и объема на примере перевозки сырой нефти. Доля таких перевозок железнодорожным транспортом от объема производства уменьшилась с 9,4 % в 2006 году до 6,2 % в 2013. С 2006 года рост объема производства нефти в России составил 8,7% (от 481млн т в 2006 году до 523млн т в 2013). Железнодорожные перевозки нефти без учета транзита и импорта напротив упали на 28% (с 45,2млн т в 2006 до 32,5млн т в 2013 году). Кроме того, с 2000 года сильно изменилась структура перевозок нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом. Значительно увеличилась доля экспортных перевозок (+58,81млн т), добавились импортные(2,35млн т) и транзитные(15,58млн т). Среднее же расстояние транспортировки выросло на 22,8%. При этом темпы роста цен производителей нефти превышают рост тарифов ОАО «РЖД» на перевозку. С 2003 по 2013 год цены нефти выросли в 5,5 раз, а тарифы РЖД - в 3,2 раза.

Эксперт сообщил, что в настоящий момент стоимость перевозки груза в ряде случаев мало зависит от тарифного класса. Например, перевозка глинозема (I класс) может стоить дороже, чем перевозка грузов II класса, к которым относится нефть и нефтепродукты, и фактически приближаться к стоимости перевозки грузов III класса. Стоимость перевозки грузов между II и III тарифными классами не велика, и сокращается при увеличении дальности перевозки. При этом стоимость перевозки грузов между I и другими тарифными классами значительна и составляет более 50%. Кроме того, эта разница увеличивается при росте расстояния перевозки.

При сравнении конкурентоспособности железнодорожного транспорта при перевозках нефти и нефтепродуктов, эксперт отметил, что в рамках утверждённой государством тарифной системы ж/д транспорт не может

конкурировать с другими видами транспорта на близких расстояниях. В том числе это связано с наличием платы за инфраструктуру в ж/д тарифе и её отсутствием на автотранспорте.

Таким образом, зона преобладания межвидовой конкуренции при перевозке нефтепродуктов распространяется на расстояния до 1000 км, поскольку для перевозки на большие расстояния предложение ж/д транспорта более конкурентоспособно.

Рассматривая ценовую конкуренцию, Владимир Савчук указал, что, несмотря на самую высокую стоимость перевозки (в 3 раза дороже железнодорожного), автотранспорт также увеличивает свою конкурентоспособность по отношению к железнодорожному по неценовым параметрам. А внутренний водный транспорт увеличивает конкурентоспособность перед ж/д перевозками прежде всего стоимостью, которая в 4 раза меньше. Фактически, недостатки речного транспорта компенсируются понижением стоимости, а достоинства автотранспорта ограничивает высокая цена.

В заключение доклада эксперт представил следующие выводы:

- В конкуренции между видами транспорта ценовой фактор не является определяющим.
- На железнодорожном транспорте существует потенциал снижения транспортных затрат за счет сокращения сквозных сроков доставки между терминалами на станциях погрузки/выгрузки и интенсификации оборота цистерны.
- На автотранспорте существует риск увеличения разрыва в стоимости перевозок после введения платы за пользование автодорогами.
- На внутреннем водном транспорте существует риск сокращения разрыва с железнодорожным транспортом после введения/повышения платы за прохождение гидротехнических сооружений. Однако после их реконструкции сроки и соответственно стоимость перевозки может снизиться, а объемы перевозок существенно возрасти.
- В настоящее время тарифы на железнодорожный и внутренний водный транспорт не содержат инвестирующей. При ее введении стоимость и распределение транспортной работы между видами транспорта может измениться.

**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/>

**V практическая конференция  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПРОДУКЦИИ НЕФТЕ- И ГАЗОПЕРЕРАБОТКИ**

**ТАРИФЫ И КОНКУРЕНЦИЯ:  
СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ**



**Савчук Владимир**  
руководитель департамента исследований  
железнодорожного транспорта

**Железнодорожный и автомобильный транспорт: плюсы и минусы**

	<b>ж/д транспорт</b>	<b>автотранспорт</b>	<b>трубопроводный</b>	<b>водный</b>
<b>ПЛЮСЫ:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>большие партии грузов</li> <li>стабильность (погода, сезоны, круглосуточно)</li> <li>универсальность по отношению к грузам</li> <li>сниженная нагрузка на окружающую среду</li> <li>надёжность перевозки (при условии согласования заявки)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>клиентоориентированность</li> <li>мобильность</li> <li>минимальные затраты «от двери до двери» (ограниченные партии)</li> <li>конкуренция между автоперевозчиками</li> <li>нежёсткие требования к упаковке груза и погрузке</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>стабильность (погода, сезоны, круглосуточно)</li> <li>низкая стоимость</li> <li>сохранность груза</li> <li>технологичность (автоматизация: налив, перекачка, слив)</li> <li>минимальные потери</li> <li>высокая пропускная способность</li> <li>непрерывность процесса</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>низкая стоимость</li> <li>наименьшие затраты на строительство инфр-ры</li> <li>возможность интеграции с морскими перевозками</li> <li>низкие затраты на топливо</li> <li>высокая пропускная способность</li> <li>высокий уровень механизации перегр. работ</li> </ul>
<b>МИНУСЫ:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>низкая транспортная доступность грузовладельцев не массовых грузов</li> <li>необходимость использовать иные виды транспорта при осуществлении доставки «от двери до двери»</li> <li>значительное время между подачей заявки и выгрузкой на склад грузополучателя</li> <li>сложность организации перевозок (в/вагонов, особые условия перевозок и т.д.)</li> <li>возможность хищения и повреждения груза в пути следования</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>высокая себестоимость</li> <li>возможность хищения груза</li> <li>возможность угона автотранспорта</li> <li>малая грузоподъёмность</li> <li>зависимость от погодных и дорожных условий</li> <li>негативное влияние на окружающую среду</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>узкая специализация</li> <li>необходимость в устойчивом грузопотоке</li> <li>относительно невысокая скорость перемещения</li> <li>опасность аварий, грозящих экологической катастрофой</li> <li>слабая защита от хищений</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>инфраструктурные ограничения гидротех/сооружений</li> <li>низкая скорость доставки</li> <li>высокая зависимость от погодных условий и маловодья</li> <li>ограниченный период навигации (сезонность работы)</li> <li>опасность аварий, грозящих экологической катастрофой</li> <li>разобщённость речных бассейнов, расположенных, в основном, в меридиональном направлении</li> <li>неравномерность глубин</li> <li>высокая извилистость речных путей</li> </ul>

**Анализ динамики производства и объёма на примере перевозки нефти сырой**



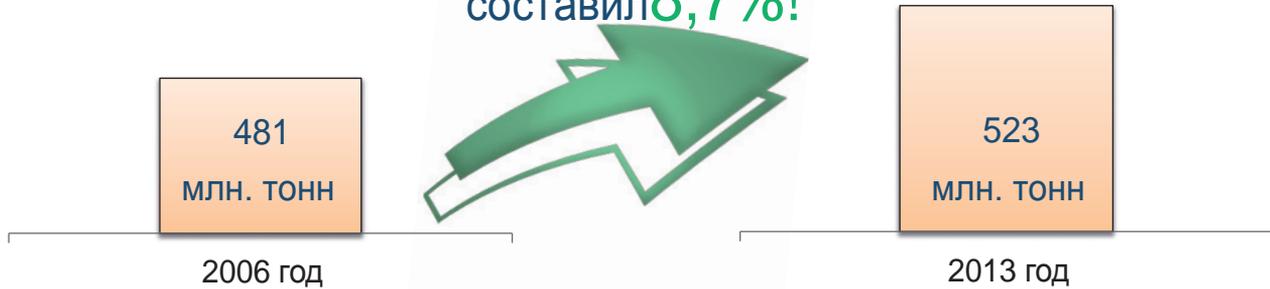
Доля перевозок сырой нефти от объема производства уменьшилась с 9,4 % в 2006 году до 6,2 % в 2013 году.

В 2010 году увеличение объёмов перевозки нефти сырой вызвано заключением контрактов на поставку сырья потребителям Дальнего Востока. При этом после запуска ВСТО -2 объёмы перевозки резко снижаются.

Производство и перевозки нефти железнодорожным транспортом

Производство нефти в России

Рост объемов производства составил **8,7%!**



Перевозки нефти железнодорожным транспортом (без импорта и транзита)

Сокращение объемов перевозок ж/д транспортом **28%!**



Пример: Производство и перевозки черных металлов железнодорожным транспортом

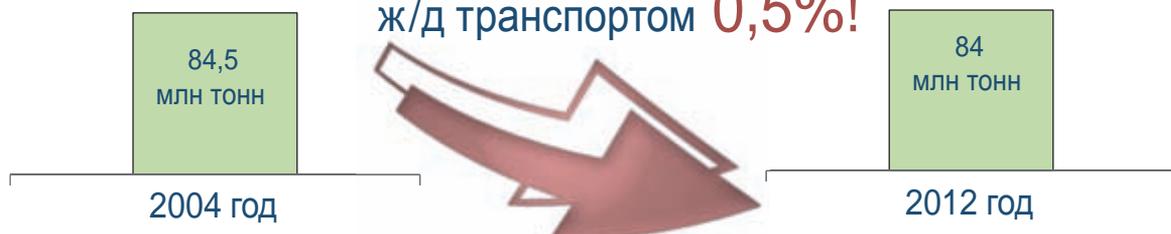
Производство черного металла в России

Рост объемов производства составил **9,4%!**



Перевозки черных металлов железнодорожным транспортом (без импорта)

Сокращение объемов перевозок ж/д транспортом **0,5%!**



### Структура перевозки нефти и нефтепродуктов

Структура перевозок нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом по видам сообщения (млн тонн)

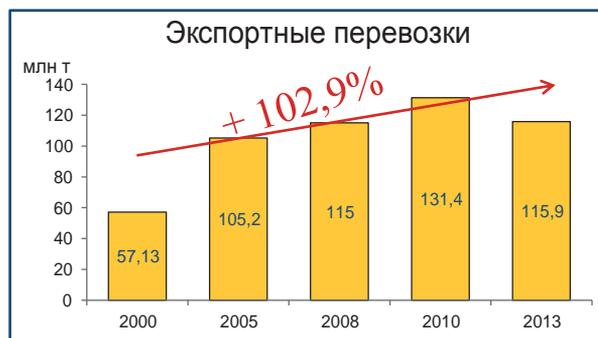
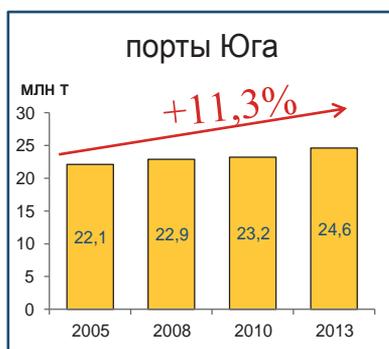


Среднее расстояние перевозки нефти и нефтепродуктов



Структура перевозок нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом в период с 2000 по 2013 гг. значительно изменилась. Среднее расстояние перевозки выросло на 22,8%

### Экспорт нефти и нефтепродуктов в сторону портов растёт



Анализ динамики темпов роста цен на нефть



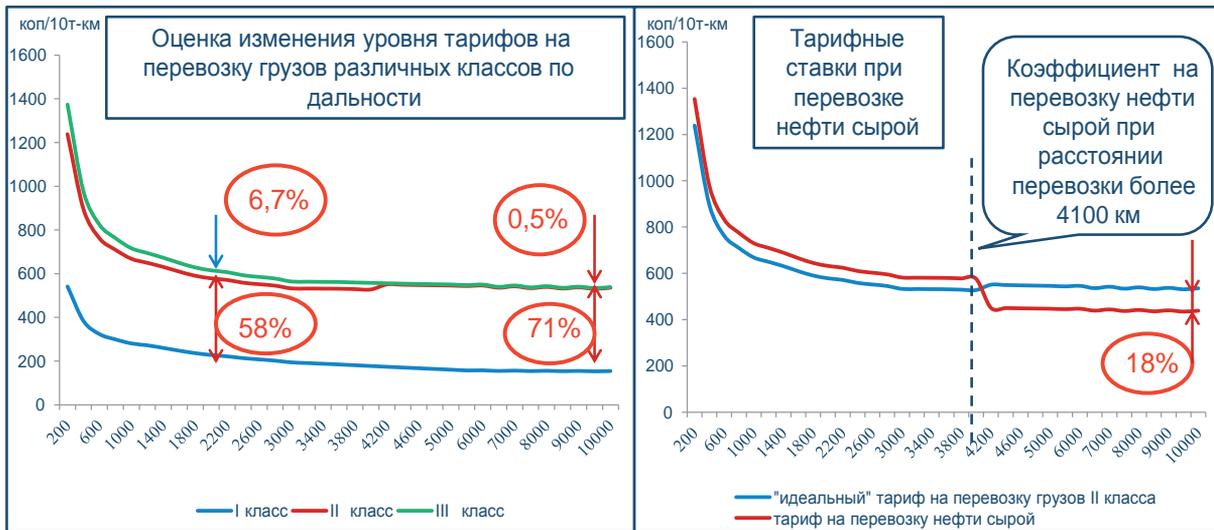
Темпы роста цен производителей нефти превышают рост тарифов ОАО «РЖД» (И+Л) на перевозку с 2003 по 2013 год цены нефти выросли 5,5 раз, а тарифы РЖД - в 3,2 раза.

Анализ искажений действующей тарифной системы



В настоящий момент стоимость перевозки груза практически не зависит от тарифного класса. Например, перевозка глинозёма (I класса) может стоить дороже, чем перевозка грузов II класса и фактически приближаться к стоимости перевозки грузов III класса

Анализ общих искажений действующей тарифной системы <sup>1</sup>



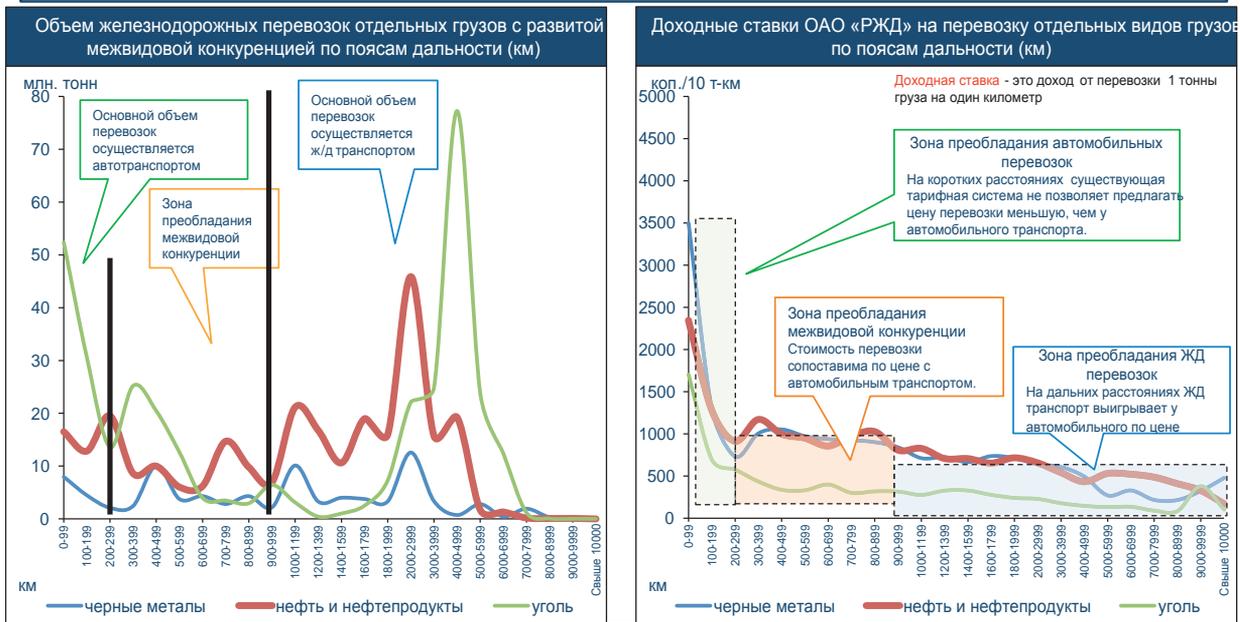
Стоимость перевозки грузов между II и III тарифными классами не велика, и сокращается при увеличении дальности перевозки.

При этом стоимость перевозки грузов между I и другими тарифными классами значительна и составляет более 50%. Кроме того, эта разница увеличивается при росте расстояния перевозки.

<sup>1</sup> - Рассматривается «Идеальный» тариф, который представляет собой тариф классов без учёта действия поправочных коэффициентов

Конкурентоспособность железнодорожного транспорта при перевозках НП

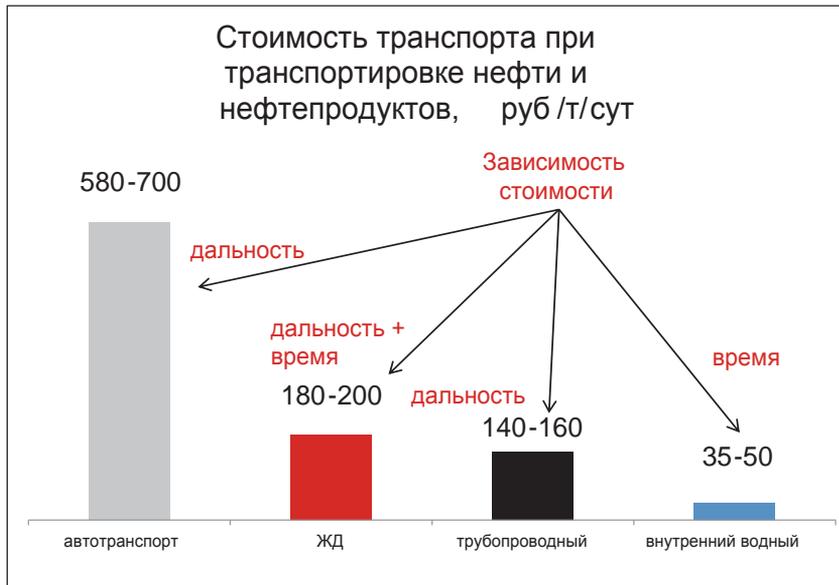
В рамках существующей тарифной системы перевозки грузов железнодорожным транспортом на короткие и средние расстояния стоят значительно дороже, чем перевозка на большиерасстояния (более 3000 км).



В рамках утверждённой государством тарифной системы ж/д транспорт не может конкурировать с другими видами транспорта на близких расстояниях. В том числе это связано с наличием платы за инфраструктуру в ж/д тарифе и её отсутствием на автотранспорте.

Зона преобладания межвидовой конкуренции при перевозке нефтепродуктов – до 1000 км

Ценовая конкуренция между видами транспорта



Стоимость автомобильного транспорта в 3 раза дороже железнодорожного.

Стоимость внутреннего водного транспорта в 4 раза дешевле железнодорожного.

Несмотря на самую высокую стоимость перевозки автотранспорт увеличивает свою конкурентоспособность по отношению к железнодорожному по не ценовым параметрам. Несмотря на наличие конкурентных преимуществ у железнодорожного транспорта внутренний водный транспорт увеличивает конкурентоспособность, прежде всего по стоимости.

1. В конкуренции между видами транспорта ценовой фактор не является определяющим

2. На железнодорожном транспорте существует потенциал снижения транспортных затрат за счет сокращения сквозных сроков доставки между терминалами на станциях погрузки/выгрузки и интенсификации оборота цистерны

3. На автотранспорте существует риск увеличения разрыва в стоимости перевозок после введения платы за пользование автодорогами

4. На внутреннем водном транспорте существует риск

сокращения разрыва с железнодорожным транспортом после введения/повышения платы за прохождение гидротехнических сооружений. Однако после их реконструкции сроки и соответственно стоимость перевозки может снизиться, а объемы перевозок существенно возрасти.

5. В настоящее время тарифы на железнодорожный и внутренний водный транспорт не содержат инвестирующей. При ее введении стоимость и распределение транспортной работы между видами транспорта может измениться.

**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/>



## МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ МАЙ 2014

### ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

**Итоги развития промышленности в мае 2014 года:  
индекс ИПЕМ-производство – +0,1%, индекс ИПЕМ-спрос – -0,9% (к маю 2013 года).**

За период январь-май 2014 года индекс ИПЕМ-производство упал на -1,9% к аналогичному периоду прошлого года. Индекс ИПЕМ-спрос также снизился, падение с начала 2014 года составило -1,6%.

По итогам мая 2014 года динамики индексов производства и спроса продемонстрировали однонаправленное движение. Можно констатировать – спрос отыграл большую часть накопленного отставания, правда в основном за счет замедления производства. В ближайшей перспективе возможно постепенное увеличение темпов роста производства.

Расчет индекса ИПЕМ-спрос в разрезе отраслевых групп показывает, что рост спроса наблюдается в низкотехнологичных отраслях (+3,8% к маю 2013 года; +5,6% с начала года). Небольшой рост спроса продемонстрировали добывающие отрасли (+0,35% к маю 2013 года, -0,37% с начала года). По отраслям, производящим товары инвестиционного спроса, наблюдается устойчивое падение спроса: высокотехнологичные (-10,1% в мае; -17,1% за январь-май). Стоит отметить отрицательную ди-

намику в среднетехнологичных отраслях (-1,5% в апреле и -1,2% за январь-май).

В мае 2014 года погрузка грузов на железнодорожном транспорте демонстрирует отрицательный прирост относительно показателей прошлого года (-2,2% к маю 2013 года). За период январь-май 2014 года показатель погрузки упал на 0,6% к аналогичному периоду прошлого года. Потребление электроэнергии в апреле 2014 года в целом по России выросло (+0,3% к маю 2013 года) при более низких среднемесячных температурах (см. слайд №9).

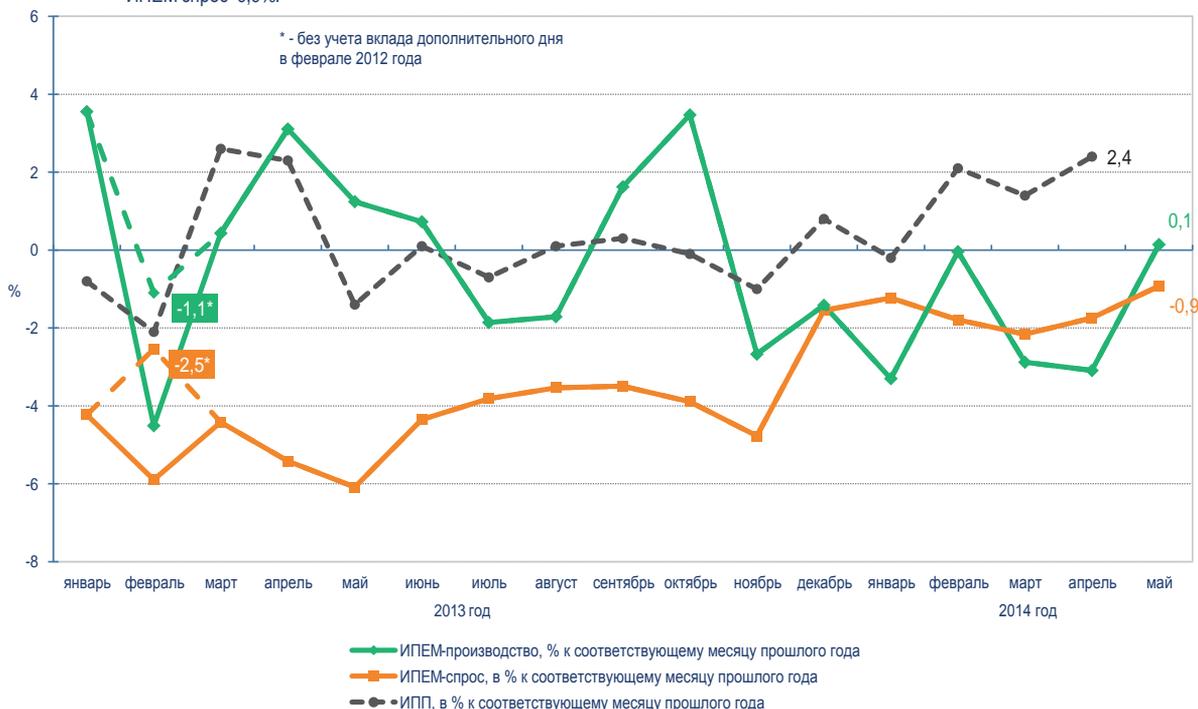
Основное снижение погрузки происходит во внутреннем сообщении (-3,3%). При этом погрузка в экспортном сообщении выросла на 7%. Тренд снижения погрузки во внутреннем сообщении прослеживается практически на всех основных грузах, перевозимых железнодорожным транспортом.

Например, погрузка угля во внутреннем сообщении с января по май 2014 года упала на 11,1%, а в экспортном сообщении выросла на 10,5%. Рост погрузки химических

### Динамика индексов к соответствующему месяцу прошлого года

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

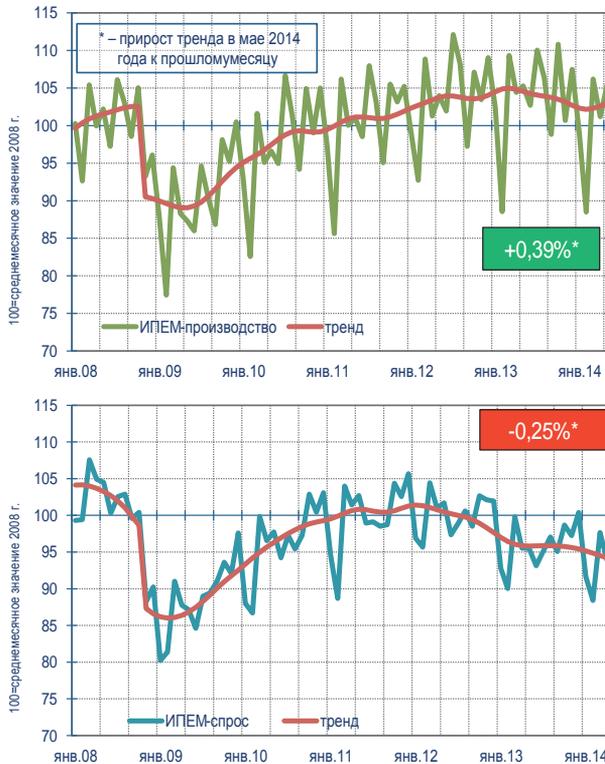
- ИПЕМ-производство +0,1%;
- ИПЕМ-спрос -0,9%.



и минеральных удобрений в экспортном сообщении составил 12,2%, в то время как погрузка во внутреннем сообщении увеличилась всего на 2,7%. Погрузка лесных грузов в целом выросла на 10,8%, при этом погрузка в экспортном сообщении увеличилась на 15,2%, а во вну-

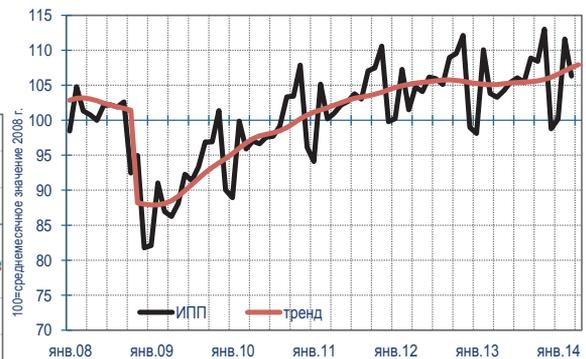
тренем – на 4,8%. Эти данные свидетельствуют о достаточно ограниченных перспективах роста спроса на внутреннем рынке и о более благоприятной ситуации для наращивания объемов экспорта, в том числе за счет изменения валютных курсов.

### Динамика индексов к предыдущему месяцу



Индекс ИПЕМ-производство, очищенный от сезонного фактора, в мае 2014 года вернулся в зону положительных приростов (+0,39%).

Тренд индекса ИПЕМ-спрос в мае 2014 года вновь продемонстрировал отрицательную динамику к предыдущему месяцу (-0,25%).



### ИПЕМ-спрос по отраслевым группам

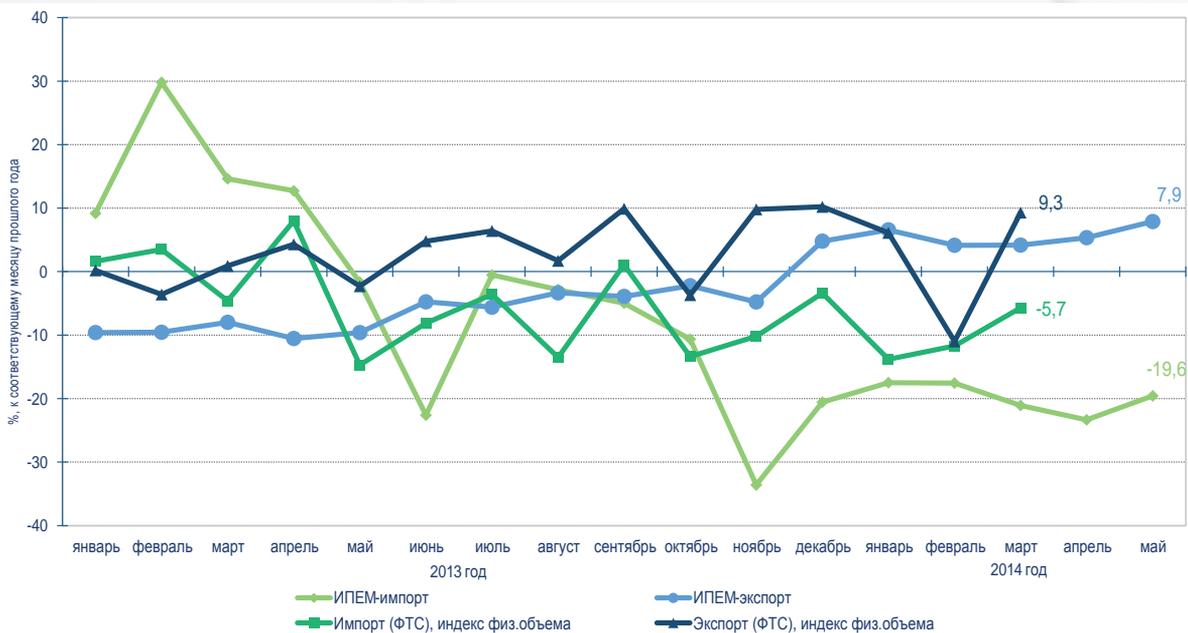


### Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в мае 2014 года: индекс ИПЕМ-импорт – -19,6%, индекс ИПЕМ-экспорт – +7,9%.

Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на экспорт на сети железных дорог: уголь каменный (+9,1% за май 2014 года, +10,5% с начала 2014 года), лесные грузы (+6,6%, +15,2%), химические и минеральные удобрения (+2,4%, +12,2%), цемент (+2,3%, +2,9%), руда цветная (+18,4%, +10,7%), руда железная и марганцевая (+6,8%, -3,0%).

Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на экспорт на сети железных дорог: цветные металлы (-21,5% за май 2014 года, -17,5% с начала 2014 года), строительные грузы (-7,2%, -7,4%), лом черных металлов (-61,1%, -43,6%), черные металлы (-1,0%, +0,2%).



### Внутренний спрос

Отгрузка большей части основных инвестиционных товаров на внутренний рынок по результатам мая 2014 года снизилась. В условиях крайне низкой базы прошлого года в мае сохраняются высокие темпы падения спроса на машиностроительную продукцию (-18,8% за май 2014 года, -23,9% с начала 2014 года).

Восстановление внутреннего спроса на цветные металлы замедлилось (+1,1% за май 2014 года, +11,4% с начала 2014 года). Также стоит отметить рост внутреннего спроса на химические и минеральные удобрения (+0,5%, +2,7%), лесные грузы (+8,6%, +4,8%).

Падение спроса на черные металлы сменилось незначительным ростом (+2,0% за май 2014 года, -2,4% с начала 2014 года).

Стоит также отметить падение внутреннего спроса на лом черных металлов (-5,5%, -1,0%), железные и марганцевые руды (-4,6%, -0,7%), строительные грузы (-20,9, -13,1%), каменный уголь (-12,8%, -11,2%).



### Анализ данных: ТЭК\*

#### Нефтедобывающая отрасль

В мае 2014 года продолжилась стабильная тенденция роста добычи нефти: добыто 44,5 млн т (+0,5% к маю 2013 года). С начала года объем добытой нефти составил 217,6 млн т (+1,0% к аналогичному периоду прошлого года).

Первичная переработка нефти на НПЗ России по итогам января-мая прибавила 6,9% (116,9 млн т). Экспорт нефти снизился на 5,1% (94,2 млн т). Объем перевалки наливных грузов в период январь-май 2014 года вырос до уровня 137,6 млн т (+10,5%), в том числе сырой нефти – 87,3 млн т (+10,5%).

"Роснефть" добыла в январе-мае 2014 года 79,2 млн т (+0,3%) (включая добычу ТНК-ВР), ЛУКОЙЛ – 35,7 млн т (+2,6%), "Сургутнефтегаз" – 25,4 млн т (-0,2%), "Газпром нефть" – 13,7 млн т (+4,9%), "Татнефть" – 11,0 млн т (+0,5%), "Башнефть" – 7,0 млн т (+8,1%), "Русснефть" – 3,6 млн т (-36,3%).

Средняя цена Urals в мае 2014 года выросла на 5,3% и составила 107,7 долл./барр. (102,27 долл./барр. в мае 2013 года).

#### Газовая отрасль

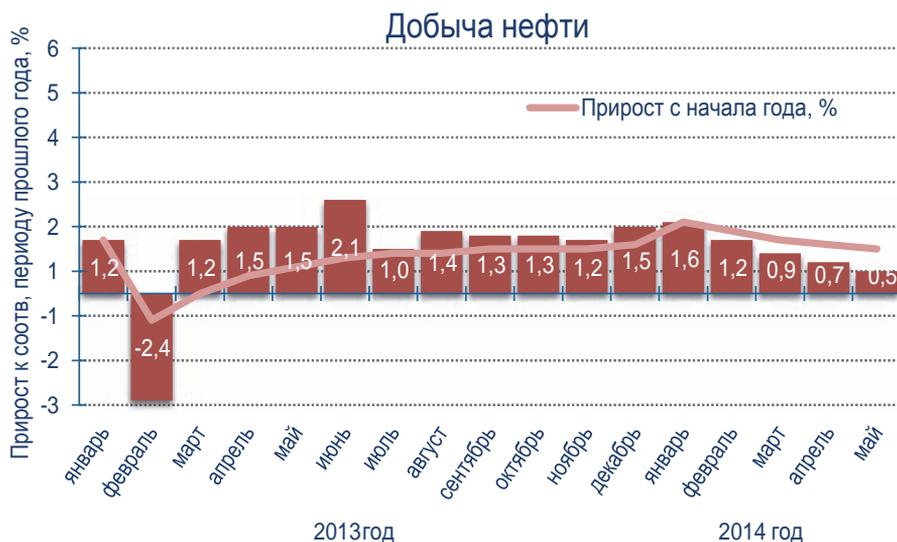
Добыча газа в России в мае 2014 года составила 53,0 млрд куб. м (+0,7% к маю 2013 года), с начала года добыча газа сократилась до уровня 285,2 млрд куб. м (-2,3% к аналогичному периоду прошлого года). Экспорт газа с начала 2014 года вырос до 90,2 млрд куб. м (+10,7% к аналогичному периоду 2013 года).

ОАО «Газпром» в январе-мае 2014 года сократил добычу на 4,3%, до 202,6 млрд куб. м. (71,0% от общей добычи в России), НОВАТЭК добыл 26,2 млрд куб. м. (+5,1%).

Экспорт СПГ в страны АТР в январе-мае 2014 года вырос на 1,8% до 6,4 млрд куб. м.

Внутреннее потребление газа в период январь-май 2014 года сократилось (-3,3%) до уровня 211,4 млрд куб. м.

Цена российского газа на границе с Германией в мае 2014 года упала на 6,8% и составила 281,05 евро/тыс.куб.м (301,39 евро/тыс.куб.м в мае 2013 г., 285,01 евро/тыс.куб.м в апреле 2014 г.).



\* - по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ,

World Bank, ОАО «АТС», АСОП

### Анализ данных: ТЭК\*

#### Угольная отрасль

В мае добыча угля показала отрицательную динамику: -6,9% к маю 2013 года (26,6 млн т.) и -2,8% с начала года. Экспорт угля в мае вырос на 13,5% до 13,6 млн т., по итогам 5 месяцев 2014 года рост составил 15,5% к соответствующему периоду прошлого года.

В мае продолжилась тенденция по перераспределению отгрузки каменного угля на сети железных дорог в пользу экспортных перевозок: на внутреннем рынке отгрузка упала на 12,8% по сравнению с маем 2013 года, а на экспорт выросла на сравнимые 9,1%. Общая отгрузка угля на сети железных дорог в мае снизилась на 12,8% по сравнению с маем 2013 года.

На добычу СУЭК по итогам I квартала 2014 года пришлось 25,0 млн т. (+3,0%), "Южный Кузбасс" – 3,3 млн т. (-5,6%), "Якутуголь" – 2,2 млн т. (-4,6%),

Объем перевалки угля за январь-май 2014 года в российских портах вырос на 14,2% до уровня 39,7 млн т.

На внешнем рынке цены на энергетический уголь в мае 2014 года (FOB Newcastle/Port Kembla) продемонстрировали снижение до уровня 78,95 долл./т. (-16,0% к маю 2013 года; +1,2% к апрелю 2014 года).

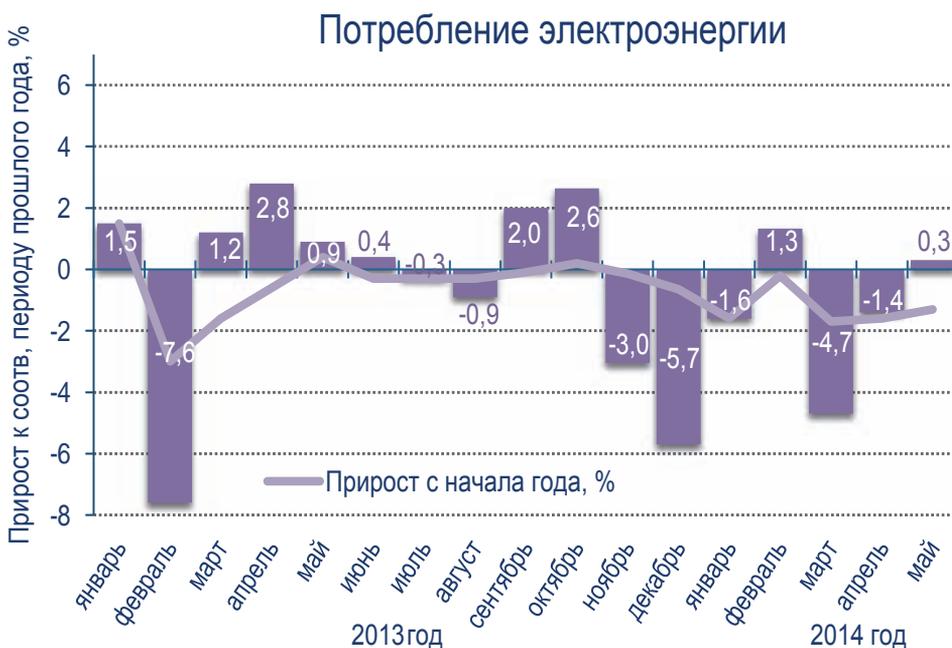
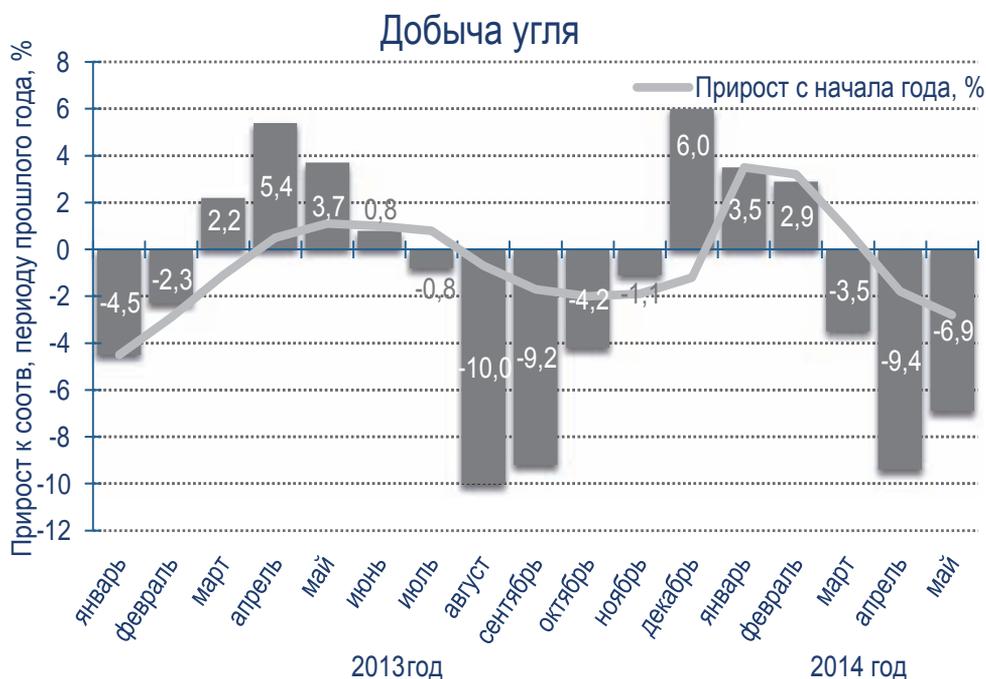
#### Электроэнергетика

Потребление электроэнергии в мае 2014 года в целом по России составило 78,2 млрд кВтч (+0,3% к маю 2013 года). Основной рост наблюдался в «ОЭС Северо-Запад» (+3,2% к маю 2013 года), «ОЭС Центр» (+3,1%) и «ОЭС Юг» (+0,5%).

Среднемесячная средневзвешенная температура на территории ЕЭС России в мае 2014 года оказалась незначительно ниже, чем в мае 2013 года (+13,2°C против +13,5°C).

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

- 587,54 руб./МВт·ч для зоны Сибирь (-21,4% к маю 2013 г.);
- 1 148,91 руб./МВт·ч для зоны Европа и Урал (+18,1% к маю 2013 г.).



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

**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/>

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)–4 (59))**

*РЖД-Партнер, № 9, сентябрь 2005 г.*

– То есть Вы считаете, что сегодня необходимо заниматься этим вопросом научно? Построить для начала экономико-математическую модель?

– Абсолютно верно. Иначе к этому вопросу не подойти.

– И все-таки, Михаил Павлович, у Вас большой опыт как хозяйственной, так и регуляторной работы. К какой модели Вы склоняетесь интуитивно?

– Откровенно говоря, я сегодня даже и не смог бы сказать, каково мое личное мнение на сей счет. Но я могу обратить внимание на те положительные стороны, которые есть на железных дорогах мира с отделенной инфраструктурой. Дело в том, что наша модель очень сильно отличается от используемой в США и Канаде. Там, как известно, не стоит задача разделения, поскольку есть развитая конкуренция вертикально интегрированных компаний. Но в то же время у них полностью разведены службы инфраструктуры, движения и продаж, между которыми вполне налажены, что называется, правильные внутрикорпоративные взаимоотношения. Нам тоже над этим нужно очень серьезно работать, потому что до последнего времени структура управления ОАО «РЖД» не имела в себе даже каких-то прообразов тех моделей, на которые предполагается переходить. Правда, сегодня здесь сделаны попытки сдвинуть вопрос с мертвой точки.

Я имею в виду тему выделения в компании руководства инфраструктурой. Считаю, что это шаг в правильном направлении. Тем самым сегодня блок, связанный с привлечением объемов и рынком продаж, еще больше закрепляется как самостоятельная структура. Блок движущий, как известно, есть. Но вот построение взаимоотношений между ними сегодня не совпадает ни с одной цивилизованной моделью. Идет просто подмена понятий и опять-таки – из-за неразделенности. Орган по продаже услуг разрабатывает план, спускает его вниз движущим, а те говорят, что у нас нет столько вагонов, что план плох и т. д. Это не то! То есть модель – не выстроена. Только выстраивается.

**Кто знает разгадку этой великой тайны ?**

– Мы подошли к проблеме раздельного учета по видам деятельности, который рассматривается как альтернатива обособлению бизнесов. Как Вы считаете, почему над этим вопросом упорно бьются, так сказать, лучшие экономисты ОАО «РЖД», а регулирующие ведомства в один голос заявляют, что никакой прозрачности как не было, так и нет?

– Да, мы все согласимся с тем, что львиная доля претензий к ОАО «РЖД» связана с непрозрачностью расходной части и необоснованностью заявлений о низкой величине тарифов. Также очевидно, что это дискуссия – не сегодняшнего дня. Весь постсоветский период развития железнодорожно-

го транспорта имели место эти вопросы и дожили даже до этапа, когда практически поставлена задача по выделению Федеральной пассажирской компании.

И сегодня мы видим, что при любом обсуждении данного вопроса в адрес компании ОАО «РЖД» говорят: «Вы внятно докажете свои убытки в сфере дальних и пригородных перевозок, а уж тогда требуйте дотаций». И вот здесь, наверное, надо спросить, есть ли кто-то, знающий разгадку этой великой тайны: можно ли, организационно не разделив виды бизнеса, иметь удовлетворительный раздельный учет в ОАО «РЖД»? Можно ли это в принципе, методологически? Есть ли этому научные обоснования? Я разгадки этой тайны не знаю, но подозреваю, что только организационное выделение видов деятельности в самостоятельные компании поставит крест на бесконечных дискуссиях.

– Сегодня в ОАО «РЖД» вызревает решение о выделении дочерней компании по перевозке нефтеналивных грузов. Операторы бьют тревогу, что она будет демпинговать и разорит всех конкурентов. Вы как считаете?

**Такая мера может стать первым шагом для решения главной задачи: на основе конкуренции в сфере грузовых перевозок идти на снижение тарифной составляющей для грузовладельца**

– Это один из возможных ответов ОАО «РЖД» на те претензии, которые были высказаны в адрес компании нынче и весной прошлого года, когда ставился вопрос о дерегулировании тарифов на перевозку нефтепродуктов в период речной навигации. Компания разработала специальную методику определения возможностей выделения конкурентных сегментов перевозок. Не знаю, в каком виде она существует сегодня, но то, с чем я знакомился, несомненно, несло на себе оттенок этаного «хозяйствующего субъективизма». Но на вопрос о том, как железным дорогам можно конкурировать с речными перевозчиками, ответ искать нужно. Как один из возможных аспектов – выделение самостоятельных дочерних компаний, с тем чтобы они могли конкурировать и с речниками, и с частными железнодорожными операторами.

А то, о чем Вы упомянули, – это был самый главный аргумент оппонентов, включая нас, против предложения ОАО «РЖД» о введении сезонных скидок на перевозку нефтеналивных грузов в период навигации в этом году. Мы сказали: «Вы настолько велики, что, решив здесь на конкретном маршруте задачу удаления конкурентов с реки и с железнодорожного пути, в целом сможете быстро для компании компенсировать все то нереальное снижение цен, которые осуществите для привлечения клиентов». А они, без сомнения,

пойдут, поскольку, как говорят, деньги не пахнут. Но это не будет конкуренция в том виде, в каком мы ее понимаем. Как сегодня конкретно прозвучит предложение о выделении дочерней компании – я пока не знаю. Но если ОАО «РЖД» хочет вести здесь честную конкуренцию, эти предложения следует приветствовать. Такая мера может стать первым шагом для решения главной задачи: на основе конкуренции в сфере грузовых перевозок идти на снижение тарифной составляющей для грузовладельца.

– А демпинг и разорение конкурентов?

– Если это будет самостоятельная компания, имеющая как основной только данный вид бизнеса, то демпинговать, я полагаю, она сможет только за свой счет. При условии, конечно, строгого соблюдения антимонопольного законодательства. Но это уже другой вопрос.

– В тарифной теме сегодня также выделяется известный вопрос о выравнивании тарифов на погранпереходы и российские порты. Делаются заявления, портовики паникуют. Когда, по Вашему мнению, вопрос решится официально и точно?

– Несомненно, этот вопрос будет вполне синхронизирован с процессом вступления России в ВТО. Концептуально такие мероприятия уже продумываются, частично они уже озвучиваются. В целом это качественный, даже, скажем так, удобный момент, который позволит решить две задачи в ходе одного процесса.

– Что бы Вы пожелали участникам транспортного рынка?

– В первую очередь я пожелал бы стремления относиться друг к другу как к равным партнерам, внутренней убежденности о невозможности самостоятельно охватить весь рынок. Надо с пониманием относиться к тому, что есть специализация, есть уже наработанные технологии и есть предприятия, которые выбирают себе партнеров и через эту, скажем так, многополярность и добиваются решения общей задачи. Не нужно забывать о том, что та мощная инфраструктура, которой сегодня управляет ОАО «РЖД», – это общее достояние всех и она должна служить всем. Хотелось бы, чтобы зарождение той или иной новой компании воспринималось как появление еще одного коллеги, еще одного партнера, на которого можно опереться, который может решить ту или иную задачу силами и средствами, которыми он располагает. Чтобы создавалось цивилизованное железнодорожное сообщество, открытое для всех, и такая консолидированная деятельность как можно быстрее наступила.

– А Вы-то со своей стороны порядок наводить будете?

– Мы намерены его наводить и знаем как это сделать. Однако в историческом пространстве нам пока еще слишком мало было отведено времени, для того чтобы все это охватить. Но мы понимаем ту ответственность, которая на нас лежит, и стремимся ее реализовать.

*РЖД-Партнер, № 10, октябрь 2005 г.*

### **Нужно просто сбросить шоры**

**Тема организационного разделения инфраструктуры и перевозок в ОАО «РЖД», поднятая в № 9 журнала «РЖД-Партнер», вызвала заинтересованные отклики участников транспортного рынка.**

**Гайрат Власов, генеральный директор ООО «Салават-Транс», исполнительный директор Ассоциации перевозчиков и операторов подвижного состава железнодорожного транспорта**

### **Едем или стоим?**

– Гайрат Геннадьевич, как в целом Вы оцениваете сегодня ход реформы на железнодорожном транспорте?

– На мой взгляд, реформа в настоящий момент полностью остановилась. Пока сделан только небольшой шаг в построении рыночной инфраструктуры для развития конкурентных сегментов рынка. При этом важно отметить, что даже задача разделения функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности реализована лишь частично. К сожалению, спустя два года после образования ОАО «РЖД» Министерство транспорта так и не взяло на себя в полном объеме функции государственного управления – и часть из них осталась у хозяйствующего субъекта. Любая компания-оператор знает это на собственном опыте, когда идет в ОАО «РЖД» для регистрации и присвоения номеров вагонам. Весьма яркой иллюстрацией тезиса о том, что разделение функций произошло не до конца, может служить и тот факт, что председателем Совета по железнодорожному транспорту СНГ является президент ОАО «РЖД», а не представитель железнодорожной администрации России, роль которой вроде бы должен выполнять Минтранс. Практически на каждом совещании слышны голоса представителей железнодорожного сообщества о том, что ОАО «РЖД» на практике продолжает необоснованно осуществлять правоустанавливающие функции. Как пример, можно привести требования устанавливать эластомерные поглощающие аппараты на новые цистерны, производить обязательную модернизацию тележек при проведении капитального ремонта и др. Начиная с 2001 года компании-операторы без особого успеха заявляют о необходимости равного доступа к ремонтной базе, требуют выполнения компанией «РЖД» инструкций по проведению плановых ремонтов вагонов в смысле сроков и качества. Также, естественно, хотелось бы, чтобы цена на проведение ремонтов была установлена на экономически обоснованном уровне, а не повышалась каждый год на 50%. С интервалом раз в полгода проходят совещания на эту тему, а проблема по-прежнему не решается. Сроки ремонта не выдерживаются, его качество остается низким.

По некоторым вагонам дело доходит до того, что, выйдя из планового вида ремонта, они сразу же попадают в туннель.

– Как, по Вашему мнению, можно было бы решить эту важнейшую для операторов проблему?

– Самый очевидный способ – это выделение ремонтной инфраструктуры из состава ОАО «РЖД». Я имею в виду прежде всего ВЧД, а не вагоноремонтные заводы с огромными накладными расходами. После того как у нас появится 150 конкурирующих между собой предприятий, сама собой установится и справедливая рыночная цена. Если мой вагон (как это не раз бывало) стоит в ремонте по два месяца, то, естественно, при свободе выбора я больше никогда не приду на это предприятие. Ну а то депо, которое сможет организовать работу при соблюдении надлежащей технологии ремонта, понятно, получит больше заказов. Когда ремонтные предприятия будут иметь финансовую самостоятельность, у них появится и возможность интенсивнее эксплуатировать свое оборудование, организовав, например, трехсменную работу.

А этот процесс приведет уже к снижению цены на ремонт. Выше качество, ниже цена, больше объемы – солиднее выручка. А поскольку основная часть расходов – условно-постоянные, то, соответственно – выше масса прибыли при более низкой норме рентабельности.

### Это уже не тариф, а налог

– Насколько, по Вашему мнению, сегодня актуален вопрос полного обособления от ОАО «РЖД» перевозочных бизнесов?

– Я считаю, что для формирования рынка перевозок крайне необходимо уже сегодня провести разделение ОАО «РЖД» на перевозочную и инфраструктурную компании. Тогда реально начал бы накапливаться опыт взаимодействия перевозчика и владельца инфраструктуры, скорее шел бы процесс внесения изменений в правовую базу. Более того, если бы удалось провести разделение, мы наконец-то узнали бы, каковы объективные интересы инфраструктуры, а каковы – перевозчика, образовалась бы некая среда, позволяющая осуществлять недискриминационный доступ независимых компаний к ресурсам инфраструктуры. Нам известно, что есть немало случаев задержек поездов, состоящих из вагонов операторов, а также случаев, когда в первую очередь под погрузку, независимо от заявок грузоотправителей, подается подвижной состав РЖД. Отделение на текущем этапе инфраструктуры от перевозочной деятельности, помимо всего прочего, позволило бы раскрыть реальную структуру и суммы затрат на содержание инфраструктуры. К тому же мы определили бы это не аналитическим методом, а путем прямого счета, что позволило бы проводить более взвешенную индексацию тарифа.

Попутно отмечу, что при этом, на мой взгляд, удалось бы уточнить цифру доходности пассажирских перевозок. В пресесе год назад рассказывалось об организации пригородного движения в Новосибирске. В частности, сообщалось, что была создана пассажирская компания по пригородным перевозкам и, в дополнение к иным положительным моментам, перевозки у нее получились безубыточными. Сегодня ОАО «РЖД» заявляет о массе громких проектов в области перевозок пассажиров. Я имею в виду, прежде всего, многомиллиардные проекты развития пассажирской сети Московского региона, такие как поезда типа «Спутник», «Экспресс», строительство новых железнодорожных терминалов во Внуково и Домодедово и др. Дело это, конечно, нужное и правильное, но, на мой взгляд, при сложившихся тарифах данные проекты окупятся в лучшем случае лет за 30, а текущие расходы на строительство и содержание объектов уже переложены на плечи всех грузоотправителей России. Не уверен, что это правильный подход. А возможен он лишь при условии неразделенных видов деятельности. Если рассматривать эту ситуацию в совокупности вместе с другими видами транспорта, то мы увидим, что развитием инфраструктуры для пассажирского транспорта должно заниматься государство. А чтобы коммерческая структура могла осуществлять такие благотворительные проекты, то какая же у нее должна быть рентабельность по грузовым перевозкам?! На этот вопрос с легкостью ответят нефтяники и металлурги: по некоторым направлениям перевозок она достигает сегодня 500%! Но, на мой взгляд, при такой рентабельности уместно говорить уже не о тарифе, а о транспортном налоге. Однако тогда почему он не идет в бюджет государства, из которого оно могло бы направлять средства на развитие инфраструктуры на социально важных направлениях? Если инфраструктура будет отделена, то при необходимости установления тарифов на ее услуги ниже себестоимости мы сможем увидеть прозрачный поток денежных средств либо от компаний-перевозчиков, либо от бюджета на покрытие убытков инфраструктуры.

При этом и подход к выбору инвестиционных проектов будет экономически более обоснован, и расходы по ним не бу-

дут перекладываться на плечи грузоотправителей.

– А может быть, все-таки следовало бы избрать другую конкурентную модель, например вертикально интегрированные железнодорожные компании?

– Я считаю, что целесообразно оставить управление имеющейся инфраструктурой в рамках одной государственной компании. Хотя это и будет монополия, но экономически обоснованная. При этом под инфраструктурой я бы понимал не то, что сейчас записано в законе, а систему магистральных путей, электроснабжения, сигнализации и связи. А грузовые и сортировочные станции не обязательно включать в состав монополии инфраструктуры. Они вполне могут существовать и обособленно. Так, например, содержание малодетальных станций и путей подъезда к ним могли бы взять на себя местные компании. Если говорить о конкуренции инфраструктур (магистральных путей), то мне это представляется у нас маловероятным в связи с чрезвычайно высокой стоимостью прокладки альтернативных железнодорожных линий. В то же время ситуация с конкуренцией перевозчиков уже понемногу переходит в практическую плоскость. Мы видим несколько компаний-операторов, имеющих лицензию перевозчика, обладающих собственными локомотивами и вполне способных конкурировать как друг с другом, так и с перевозочной компанией ОАО «РЖД». Я думаю, что в России будет развиваться именно модель конкуренции независимых перевозчиков на единой инфраструктуре.

– Какие, на Ваш взгляд, можно привести аргументы в пользу немедленного разделения бизнесов?

– Первое, многие грузоотправители уже сейчас ощущают недостаток перевозочных мощностей РЖД, то есть попросту не хватает магистральных локомотивов. Сделав один решительный шаг, мы откроем дорогу дальнейшим инвестициям в отрасль. Второе, как я уже упоминал, несообразно высокая рентабельность перевозок по ряду грузов просто экономически будет стимулировать переход клиентов к альтернативным перевозчикам. Третье – пойдет быстрыми темпами развитие необходимой рыночной институциональной инфраструктуры для создания первых частных перевозчиков. И, четвертое – будет достигнута ясность с определением тарифов за пользование инфраструктурой. Попутно можно отметить и такой эффект, как развитие транспортного машиностроения, но, кстати, не обязательно российского: китайские товарищи не спят и активно пытаются проникнуть на наш рынок.

### Все готово, можно начинать

– В ОАО «РЖД» считают, что сегодня при существовании низкодоходных и высокодоходных перевозок есть риск, что при всяческих выделениях все рентабельные перевозочные бизнесы станут частными, а «неинтересные» – государственными. Как Вы на это смотрите?

– В этом вопросе я полностью солидарен, например, с Евгением Михайловым из МЭРТ, который утверждает, что в принципе не бывает высоко- и низкодоходных грузов. ОАО «РЖД» как владелец инфраструктуры получает тариф за ее пользование в любом случае! И в настоящий момент совершенно абсурдно говорить, что компании-операторы захватили рынок высокодоходных грузов. Корпорация имеет высокий доход (несоизмеримый ни с какими затратами) за оказание услуг инфраструктуры. И за то, что чужой дядя вложил средства и купил вагоны, в которых ОАО «РЖД» перевозит грузы, снимая с данных перевозок сливки с рентабельностью до 500% – за это надо сказать большое человеческое спасибо частни-

кам. Их деятельность связана с организацией транспортировки грузов в своих собственных вагонах.

При этом в числе наиболее популярных находятся также уголь и руда – грузы, как их называют в ОАО «РЖД», низкодоходные. – И все-таки не считаете ли Вы, что система классности грузов по Прейскуранту № 10-01 нуждается в пересмотре?

– Мое глубокое убеждение состоит в том, что как можно скорее надо отходить от принципа «раскулачивания», заложенного в Прейскуранте, то есть деления по классам грузов и установления повышающих или понижающих коэффициентов.

В последнее время я наблюдаю просто массу телеграмм ОАО «РЖД», в которых описывается, как люди при отправлении грузов в крытых вагонах указывают вместо третьего класса первый – и платят тариф на 59% ниже. Это прямое следствие существующей системы классности. Как объяснить человеку, что перевозка мешка с песком стоит один рубль, а мешка с клеем – два?

### **Я считаю, что для формирования рынка перевозок крайне необходимо уже сегодня провести разделение ОАО «РЖД» на перевозочную и инфраструктурную компании**

Где логика? А она должна быть простой: затраты на содержание инфраструктуры составляют столько-то, ожидаемый объем перевозок – столько-то и, соответственно, тариф за пользование инфраструктурой – столько-то рублей за тонну для любого груза. Некоторые говорят, что при такой системе тарифов не поедет уголь или песок.

Но, простите, сколько может стоить накидать лопатой в вагон песка? Естественно, перевозка его будет существенно дороже, нежели работа по его погрузке.

– Может быть, следует все же дожидаться, пока будут сформированы некие дополнительные условия для разделения инфраструктуры и перевозок в ОАО «РЖД»?

– Я считаю, что все необходимые условия созданы уже сейчас и можно начинать процесс разделения. При этом наша первоочередная задача – добиться того, чтобы на рынке, помимо государственного, появился хотя бы один независимый перевозчик.

– Какие все же Вам видятся трудности в данном процессе? Как их лучше преодолевать?

– Если говорить про нормотворческую деятельность, то понятно, что проекты действующих сегодня документов писались «вслепую» и авторы законопроектов чисто теоретически представляли себе понятия «инфраструктура» и «перевозчик». С начала реформы прошло уже немало времени, появились первые компании, получившие лицензии на перевозочную деятельность.

Наши флагманские операторы приобрели большое количество магистральных локомотивов. То есть выросла ситуация снизу, появилась определенная практика взаимоотношений пусть не как де-юре перевозчика и владельца инфраструктуры, но по крайней мере прообраз этого – пропуск частных поездных формирований. Тут же выяснилось, что до недавнего времени ни один перевозчик не мог называться таковым, поскольку не мог заключить договор с владельцем инфраструктуры из-за отсутствия у ОАО «РЖД» лицензии на оказание инфраструктурных услуг. Но в настоящий момент эта проблема снята в связи с изменениями в законодательстве и отменой лицензирования данных услуг.

Да, сегодня мы видим, что если бы, как говорится, прямо сейчас разделить бизнесы, то ни один вагон в России не ушел бы со станции отправления, скорее всего, никогда. Поясню свою мысль на очень простом примере. Перевозчик должен направить владельцу инфраструктуры заявку на оказание услуг за 25 дней до начала перевозки, при этом в запросе надо указать время и дату предъявления состава поезда к отправлению. Сразу возникает закономерный вопрос: а кто-нибудь вживую видел отправление грузового состава строго по расписанию, да еще в определенный день на конкретную станцию назначения?

Я, конечно, не имею здесь в виду крупные погрузочные станции, на которых этот процесс поставлен на планомерную основу. Но при этом, опять же, маршруты перевозок вместе с объемами имеют свойства меняться в зависимости от конъюнктуры рынка едва ли не каждую неделю. Если грузоотправителю нужно отправить груз «еще вчера», то что ему может сказать независимый перевозчик? Приходи ко мне через месяц? А через месяц нужно будет уже другое направление перевозок! Из-за того, что общественности практически не удалось внести никаких изменений в Устав железнодорожного транспорта и в закон «О железнодорожном транспорте в РФ», туда перекочевали еще со сталинских времен такие архаизмы, как штраф за задержку вагонов на подъездных путях (равный чуть ли не стоимости самого вагона), одряхлевший порядок предъявления претензий, совершенно не учитывающий появления экспедиторских компаний. Зачем-то туда же вставлены сборы просто ни за что («за воздух»), такие как за отгрузку ранее установленных сроков, сбор за выделение дополнительного плана и др.

При развитии рынка перевозчиков также очень болезненно встанет вопрос с квалифицированными кадрами – прежде всего локомотивными бригадами. Сейчас действует очень жесткая система допуска машинистов к самостоятельным поездкам по путям инфраструктуры. По всей видимости, очень сложно, а может быть и вообще невозможно, готовить машинистов, которые работали бы в частной компании-перевозчике. Мне кажется, что здесь сегодня действуют неафишируемые запреты на выезд локомотивных бригад на пути общего пользования. Более того, сейчас не ясна технология выпуска собственного локомотива на магистральные пути, практически нереально организовать для него место на локомотиворемонтных предприятиях. Это все, как известно, лишь часть перечня проблем, возникающих у компаний, решивших начать перевозочный бизнес. И это – препятствия на пути формирования здорового рынка. Однако они в принципе устранимы. А разделение инфраструктуры и перевозок как нельзя лучше способствовало бы радикальному излечению данных застарелых болезней.

– От кого, по-вашему, в большей степени зависит сегодня решение данных вопросов?

– Как мне кажется, здесь необходима политическая воля государства. Нужно просто сбросить шоры и перестать продолжать заклинания об «особом месте РЖД», о его «оборонном значении» и прочие, а твердо настроиться формировать рынок. Ведь в результате этого решится ряд государственных задач: будет развиваться экономика, создаваться новые рабочие места, стоимость перевозок удешевится, у грузоотправителей появится выбор. Словом, я считаю, нужно реально продолжать реформу, а не делать, что называется, хорошую мину при плохой игре.

*Продолжение следует.*

# 20-я юбилейная международная промышленная выставка

11-14  
НОЯБРЯ

Москва, ВВЦ, пав. 69, 75



Международная выставка  
металлопродукции и металлоконструкций  
для строительной отрасли  
**МеталлСтройФорум'2014**



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



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

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

Генеральный информационный партнер:  
специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»

# МЕТАЛЛ ЭКСПО 2014

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



## Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
<b>TRANSUKRAINE 2014</b>				
Украина	Одесса	РИА "МедиаКомпас"	+38 (0482) 355-996, 355-999 (многоканальный)	2-я сторона обл.
<b>Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 1 - 5)</b>				
Россия / Брянская область	Брянск	ЗАО "Инвест-Ойл" ("Брянскрезинотехника")	+7 (4832) 59-91-51, +7 (495) 637-60-12	1
Республика Беларусь	Минск	ООО "Завод теплообменного оборудования"	+ 375 (17) 217-02-39/56	2 - 4
Россия	Москва	ООО "Торговый Дом Елхим-Искра"	+7 (495) 726-58-08, +7 (906) 087-90-60; тел. в Болгарии: +359-897-88-16-04	5
Россия / Калужская область	Калуга	ООО "КАЛУЖСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ"	+7 (4842) 926-700/800	1
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	4
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "ТЕХПРОМСЕРВИС"	+7 (831) 430-09-64, +7 (904) 391-28-17	5
<b>МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «БАМ – ГЕОЭКОНОМИКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И РОЛЬ В РАЗВИТИИ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА»</b>				
Россия	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	+7 (495) 988-28-01	6
<b>СОСТОЯНИЕ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК РФ В АПРЕЛЕ 2014 ГОДА</b>				
Россия	Москва	Brunswick Rail	+7 (495) 363-28-44	7 - 9
<b>BRUNSWICKRAIL ПЕРЕДАЛ В ОПЕРАТИВНЫЙ ЛИЗИНГ КОМПАНИИ «ТРАНСГАРАНТ» 500 ПЛАТФОРМ</b>				
Россия	Москва	Brunswick Rail	+7 (495) 363-28-44	10
<b>17 МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА EXPO ELECTRONICA POST-РЕЛИЗ</b>				
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПРИМЭКСПО"	+7 (812) 380-60-00	11
<b>МОНИТОРИНГ СИТУАЦИИ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ – АПРЕЛЬ 2014</b>				
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	12 - 16
<b>Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 17 - 20)</b>				
Россия / Красноярский край	Красноярск	ОАО "КРАСНОЯРСКИЙ ЭЛЕКТРОВАГОНРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД"	+7 (3912) 21-33-06	17
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	+7 (499) 181-55-16/18-50	20
Россия / Московская область	Дрезна	ООО "РЕМЭЛВТО"	+7 (496) 418-16-49, +7 (495) 647-03-69, +7 (964) 705-98-09	19
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	+7 (3412) 37-38-80/98-18	20
Россия / Саратовская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	+7 (343) 694-99-62, +7-912-656-21-36	19
	Сысерть	ООО "Сысертьское локомотивное депо"	+7 (343) 380-10-19	18
Россия / Свердловская область	Нижний Тагил	ООО "ВАГОНРЕМСНАБ"	+7 (3435) 46-36-73, +7 906 80 20 383	19
<b>Итоги конференции «Практические особенности внедрения навигационно-информационных технологий на городском пассажирском транспорте»</b>				
Россия	Москва	Пресс-служба компании "Профессиональные конференции"	+7 (495) 66 324 66	21
<b>Как выбрать измерительный преобразователь</b>				
Россия / Чувашская Республика	Чебоксары	ОАО "Электроприбор"	+7 (8352) 399-918, +7 (8352) 399-971	22 - 23
<b>VIII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "Электроника-Транспорт 2013" пост-релиз</b>				
<b>4-я Международная выставка продукции и технологий для городского электротранспорта и метрополитенов "ЭлектроТранс 2014" пост-релиз</b>				
Россия	Москва	Выставка "Электроника-Транспорт"	+7 (495) 287-4412	24 - 25
<b>Материалы и оборудование для ВСП (стр. 26 - 29)</b>				
Россия	Москва	ООО "Стройпуть"	+7 (495) 783-26-68	28
	Санкт-Петербург	ООО ПКФ "Невская магистраль"	+7 (812) 454-60-99 (многоканальный), +7-911-958-37-32, +7-921-303-65-17	28
Россия / Московская область	Королев	ООО "Компания "ГЕРТ"	+7 (495) 988-90-45, 978-79-58, +7 (916) 587-3360	29
	пос. Правдинский	ООО "Комплекттранспец"	+7 (499) 685-15-14, +7 (496) 531-13-95	26
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "РТС"	+7 (831) 411-55-85/54-84, +7 (910) 791-75-44	28
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Транском Екатеринбург"	+7 (343) 350-00-95/12-08/45-71	28
		ООО "Железные дороги Урала"	+7 (343) 218-31-52, +7-912-656-21-36	29
	Нижний Тагил	ООО ТПК "Стан-Мет"	+7 (3435) 40-12-99, +7 (912) 262-1924	27
		ООО "ПроектСнаб"	+7 (3435) 41-69-55, 41-25-69	29
<b>Тарифы и конкуренция в грузовых перевозках: состояние и перспективы</b>				
<b>V практическая конференция ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПРОДУКЦИИ НЕФТЕ- И ГАЗОПЕРЕРАБОТКИ</b>				
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	30, 31 - 36
<b>Мониторинг ситуации в промышленности – май 2014</b>				
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	37 - 41
<b>Железные дорожники о себе и реформах</b>				
Россия	Москва	Андрей Гурьев		42 - 45
<b>19 МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ "ТРАНСРОССИЯ"</b>				
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	46
<b>EXPORAIL 2014</b>				
Россия	Санкт-Петербург	ЗАО "Выставочное объединение «РЕСТЭЖ»"	+7 (812) 320-8094	3-я сторона обл.
<b>ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2013</b>				
Россия	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	+7 (495) 988-28-01	4-я сторона обл.

**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.**

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

# exporail 2014

28 – 30 октября

ЦВК "ЭКСПОЦЕНТР", Москва

При поддержке



## ВСЕ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ:

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

### ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА:

- Специализированная конференция
- Дискуссионный клуб

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



exporail.ru

Организатор:

**РЕСТЭК БРУКС**

Тел.: (812) 320-80-94, 303-88-62

Факс: (812) 320-80-90

E-mail: [exporail@restec.ru](mailto:exporail@restec.ru)

Генеральный  
информационный партнер:





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»

генеральные информационные партнеры

Коммерсантъ FM 93.6  
радио новостей



Гудок  
издательский дом



официальная газета



организатор



+7 (495) 988-18-00

info@transweek.ru

www.transweek.ru

www.bd-event.ru