



ДЕПО

3 (68) 2016

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

март

С праздником 8 марта



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

стр. 1 - 3

стр. 5 - 7

стр. 9

Вопросы по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года

стр. 10 - 19

РЖД: руководство сменилось – спрут остался

стр. 20 - 26

Риски отмены скидки на услуги инфраструктуры для пригородных компаний

стр. 26 - 27

Перспективы погрузки нефти и нефтепродуктов на железнодорожном транспорте

стр. 27 - 28

Стимулирование перевозок щебня зимой даст РЖД дополнительные доходы

стр. 29 - 31

Мониторинг состояния промышленности на основе индексов ИПЕМ Январь 2016 Основные выводы

стр. 32 - 37

Железные дорожники о себе и реформах

стр. 38 - 40



16+

8-11
ноября

Москва, ВДНХ, павильон 75



22-я Международная
промышленная выставка

МЕТАЛЛ ЭКСПО'2016

www.metal-expo.ru



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2016



Оборудование и технологии
для металлургии и
металлообработки
МеталлургМаш'2016



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГМК
МеталлТрансЛогистик'2016



Генеральный информационный партнер:
специализированный журнал
«Металлоснабжение и сбыт»

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

ЭЛЕКТРОМЕХАНИКА

КВАРТА - инструмент для контроля и оценки эффективности расхода топлива!

Система КВАРТА сертифицирована в Росстандарте и ОАО «РЖД» как средство измерения. Имеет возможность метрологической аттестации.



Блок учета топлива BYT-F1
Исполнительный модуль пеллета M1
Модуль навигации и обработки данных M2 (с антенной)
Адаптер КВАРТА-Р
Системы автоматизированной расшифровки и АСУ-Т

ОАО «Электромеханика»
440052, г. Пенза, ул. Гоголя, 51/53
Телефоны: (8412) 209-105, (8412) 322-129
market@elmeh.ru
http://www.elmeh.ru
8-800-700-98-02
(звонок бесплатный для РФ и Казахстана)

-  Высокая точность измерения, не зависящая от качества топлива и наличия примесей
-  Прямое измерение плотности топлива (расчеты в единицах массы)
-  Выявление и регистрация сливов и перерасхода топлива на маршруте в режиме реального времени
-  Низкая стоимость жизненного цикла
-  Аналитика расхода топлива по каждому машинисту, локомотиву и складу за любой период времени

Читателям журнала "ДЕПО" предоставляется скидка. Подробности по телефону (8412) 209-105

Достоинства системы учета топлива КВАРТА

- Является сертифицированным средством измерения
- Автоматическая привязка данных о приходе/расходе топлива к данным о поездках, зарегистрированным электронным скоростемером серии КПД-ЗП
- Межповерочный интервал 2 года
- Данные метрологически поверенной системы КВАРТА имеют юридическую силу

Автоматизированная система учета топлива АСУ-Т обеспечивает:

- Автоматизацию учета топлива на предприятии, в т. ч. на топливных складах
- Контроль расхода топлива во время любой технологической операции
- Учет влияния массы перевозимого груза и профиля путей на расход топлива на маршруте
- Интеграцию с системами мониторинга автомобильного парка предприятий
- Возможность диспетчеризации с привязкой к немасштабному плану путей предприятий

Приглашаем поставщиков транспортных систем мониторинга к сотрудничеству в сфере поставок и сервисного обслуживания локомотивного оборудования

ГК МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"



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

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

Железнодорожные запчасти

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

ГРУППА КОМПАНИЙ "МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"

ОТДЕЛ СБЫТА

ТЕЛ.: +7 (341) 257-09-80 ДОБ. 102, 109, МОБ.: +7 (963) 028-90-28

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



ОАО "ШАДРИНСКИЙ АВТОАГРЕГАТНЫЙ ЗАВОД"
ТЕПЛОВОЗНЫЕ СЕКЦИИ
 ДЛЯ СИСТЕМ ОХЛАЖДЕНИЯ ТЕПЛОВОЗОВ
 от завода изготовителя

Новое!!!
 передовые технологии

7317.000-01Ш
 7317.100-01Ш
 7317.200-01Ш
 P62.240.000-01Ш
 P62.131.000-01Ш
 ДГ36.000-01Ш

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



Стоимость такого модуля всего
5000 руб.
ЗВОНИТЕ

(495) 765-73-16

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

Наименование	Чертеж	Ед. изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Секция радиатора	7317.000-01Ш	шт.	17 530	ОАО "ШААЗ"	(35253) 6-14-52, 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77
Секция радиатора	7317.100-01Ш	шт.	14 190	ОАО "ШААЗ"	(35253) 6-14-52, 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77
Секция радиатора	7317.200-01Ш	шт.	11 460	ОАО "ШААЗ"	(35253) 6-14-52, 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77



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



TRANSIT KAZAKHSTAN

*20 years
of success*

20th Anniversary
KAZAKHSTAN INTERNATIONAL
TRANSPORT & LOGISTICS
EXHIBITION



TRANSITKAZAKHSTAN

4-6 October 2016

Almaty, Kazakhstan

www.transitkazakhstan.kz

ORGANISERS:



Iteca (CIS and International companies)
Tel: +7 (727) 258 34 47;
E-mail: gulzana@iteca.kz
Project Manager: Gulzana Abdusharipova

IEC Atakent-Expo (Kazakhstan companies)
Tel: +7 (727) 275 09 11
E-mail: manager1@atakentexpokz
Project Manager: Anara Kalidjanova

OFFICIAL SUPPORT:



Ministry of Investment
and Development of
the Republic of Kazakhstan



КАЗАХСТАН
ТЕМИР
ЖОЛЫ



KAZLOGISTICS
КОДИС ТАРНАУЕРЛІК ҚИЗМЕТТЕРІ



AHC

КазАПО



Железные дороги Урала
Продаем тепловозы.

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

Выполняем ремонты тепловозов, продление срока эксплуатации.

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

ООО «ТРАНСЛАЙН-СТРОЙ»

Продаем собственный железнодорожный кран ЕДК-300/5 (год выпуска 1990). Кран прошел капитальный ремонт на заводе-изготовителе в Германии в 2000г. Произведена замена силового агрегата на новый в 2015г. Есть ЗиП.

Можем предложить вагон сопровождения и платформу прикрытие.
Место расположения крана: Московская область. Цена: договорная


142171, г.Москва, с.Щербинка, ул.Сиреневая, д.3
Тел. 8(495)788-78-45, +7 (903) 129-07-10
e-mail: stl_1@bk.ru



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

Обыкновенное освидетельствование колесной пары тепловоза с ревизией буксового узла первого объема.	29900 рублей с НДС
Полное освидетельствование колесной пары тепловоза ТЭМ-2 со сменой бандажей (бандажи исполнителя), с ревизией буксового узла второго объема.	132091,04 рублей с НДС
Полное освидетельствование колесной пары тепловоза ТЭМ-2 со сменой бандажей (бандажи исполнителя), с ревизией буксового узла второго объема, заменой зубчатого колеса (зубчатое колесо исполнителя).	238883,76 рублей с НДС
Ремонт тягового электродвигателя ЭД-118, ЭД-133, ЭД-120 в объеме среднего ремонта с ремонтом якоря.	128884,54 рублей с НДС
Ремонт тягового электродвигателя ЭД-118, ЭД-133, ЭД-120 в объеме ТР-3.	74260,08 рублей с НДС

Наименование	Ед.изм.	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Железнодорожный Кран ЕДК-300/5	1 шт.	договорная	ООО «Транслайн+Строй»	8 (495)788-78-45 7 (903) 129-07-10

 **ООО «Промышленный транспорт»** www.PromTransport.ru
Дополнительная информация на сайте предприятия:
телефон: +7 (351) 211-32-97, 8(351)904 21 85

Выполняет ремонтные и восстановительные работы локомотивов ТГМ-4, ТГМ-6, ТЭМ-2, их узлов и агрегатов. Имеет мобильные специализированные бригады, что позволят при необходимости выезжать непосредственно на предприятие, находящиеся в пределах ЮУЖД РФ.

Организация имеет производственно-ремонтные базы, расположенные в г.г. Челябинске, Шадринске.

Наименование	Вид работы	Цена с НДС (руб.)	Компания	Телефон
Ремонт тепловоза ТГМ-4 (4А, 4Б)	СР, КР, ТР-1, ТР-2, ТР-3	договорная	ООО «Промышленный Транспорт»	8(351)211 32 97; 8(351)904 21 85
Ремонт тепловоза ТГМ-6 (6А, 6В, 6Д)	СР, КР, ТР-1, ТР-2, ТР-3	договорная	ООО «Промышленный Транспорт»	8(351)211 32 97; 8(351)904 21 85
Ремонт тепловоза ТЭМ-2 (2У)	СР, КР, ТР-1, ТР-2, ТР-3	договорная	ООО «Промышленный Транспорт»	8(351)211 32 97; 8(351)904 21 85

Замена электропроводки тепловозов серии ТГМ-23, ТГМ-40, ТГМ-4, ТГМ-6, ТЭМ-2.
Продается собственный тепловоз ТГМ-23В (1990 года выпуска) с выполненным капитальным ремонтом и продлением срока эксплуатации. Цена договорная.

 **ЭлТехПрод** www.eltehprod.ru koont@ya.ru +7 (8352)294402
Запасные части электрических аппаратов



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

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

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



АВАНТ-ТОРГ



КОМПАНИЯ «АВАНТ-ТОРГ» ПРЕДЛАГАЕТ:

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

ООО "Авант-торг"

Адрес: 426053, Удмуртская Республика, Ижевск г, Ворошилова ул, дом № 37А, оф.55

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

E-mail: avant-torg@bk.ru

Наименование	Чертеж	Ед. изм.	Цена (руб)	Компания	Телефон
Кран	4314	шт	850	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран	4300	шт	600	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран	4303	шт	1 400	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран	4200	шт	750	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран	4301	шт	850	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран	4302	шт	700	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран	4308	шт	1 400	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран	4313	шт	1 700	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Кран	254	шт	8 000	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Кран машиниста	394, 395	шт	13 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Клапан	Э155	шт	1 950	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
ЗПК		шт	850	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Рукава	P17	шт	750	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Рукав	369А	шт	1 500	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
КЛУБ (БИЛ, БЭЛ)		шт	по договоренности	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Манипулятор от АГД б/у		шт	100 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Форсунка АГС	8К.09.00.00-4К	шт	6 500	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Редуктор	348	шт	2 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Стартер	СТ-722	шт	20 000	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Генератор	Г-722	шт	20 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Электродвигатель	ДК309 МАУ-1 53кВт	шт	200 000	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Электродвигатель	Д31 У2 12 кВт	шт	200 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Гидромотор	МГ112/32 У1	шт	25 000	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Головка нардана	А32	шт	1 300	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Вентиль	ВВ-32, 75	шт	1 600	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Регулятор	ЗРД	шт	7 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
УБТ 367		шт	по договоренности	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
ЗМД манжета		шт	по договоренности	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Насос масляный	2Д50	шт	26 000	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Сервомотор	2Д100.43.065	шт	19 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Воздухозамедлитель	134	шт	12 000	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Балочка центрирующая		шт	850	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Клин фрикционный	М116198.00.03	шт	860	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Компрессор	КТ 6	шт	250 000	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Колодка композиционная	25-610Н	шт	230	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Колодка вагонная тип С		шт	400	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Колодка вагонная	659.000	шт	200	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Помпа топливоподкачивающая	2Д100.32.010сб	шт	7 500	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65
Тяга регулируемая	634.46.010.40.399	шт	по договоренности	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40
Насос системы смазки	55-318А-00	шт	19 500	ООО "Авант-торг"	+7 (499) 550-50-65

Лучшая электроника
для российского транспорта!

10
ЛЕТ

Электроника Транспорт 2016

С п е ц и а л и з и р о в а н н а я в ы с т а в к а

Информационные технологии для транспорта и транспортных коммуникаций



Деловая программа:

- Конференция «Информационные технологии – эффективный инструмент привлечения пассажиров и повышения качества их обслуживания».
- Конференция для муниципальных администраций, операторов общественного транспорта, операторов платежных систем: "Современные технологии оплаты проезда и учета пассажиропотока".
- Семинар «Контрольно-диагностическое оборудование для обслуживания подвижного состава и транспортной инфраструктуры».
- Конференция «Электронные модули и компоненты для транспортного приборостроения и транспортных систем».

6-8 апреля 2016
СОКОЛЬНИКИ
МОСКВА

Тел: +7 (495) 287-44-12
E-mail: info@e-transport.ru
Сайт: www.e-transport.ru

**ПОСТОЯННЫЙ
АССОРТИМЕНТ
ПРОДУКЦИИ
НА СКЛАДЕ**

ООО «ПроектСнаб» предлагает

МАТЕРИАЛЫ ВСП:

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

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

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

одно из главных наших преимуществ - мы работаем очень быстро!

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

Наименование продукции	Количество		Цена с НДС, руб.	Компания	Телефон
	тн	шт			
Рельсы КР70 (м/д 11,0м НТМК) 25.12.2015	7,429	15	79 000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР70А (м/д 11,0м Азовсталь) 21.01.16	8,112	16	81 500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы КР100А (м/д 11,0м ДМЗ) пр-во ноябрь 201	29,378	32	78 500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р18 8,0м без отв Енакиевский МЗ 21.01.16	4,438	30	67 000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8,0м без отв Азовсталь 21.01.16	20,922	104	67 000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р24 8м без отв Азовсталь пр-во июнь 2015	9,350	47	67 000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р34 8,0м с отв Азовсталь пр-во сентябрь 2015	18,520	68	53 600	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы РР50Н 25м с отв ЕВРАЗ-НТМК 06.10.15	24,541	19	41 000	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р65Т1 12,5м с отв ЕВРАЗ НТМК 11.09.15	9,618	12	46 500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69
Рельсы Р65Т1 12,5м с отв ЕВРАЗ НТМК 2008г Росрезерв	40,000	49	42 500	ООО "ПроектСнаб"	(3435) 41-69-55, 41-25-69

МЕТАПРОМ.RU -

КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ





ВОПРОСЫ ПО ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ПЕРИОД ДО 2020 ГОДА

С ответами доктора технических наук, профессора кафедры «Эксплуатация железных дорог» Российской открытой академии транспорта (РОАТ) Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ)

Председатель Совета потребителей ОАО «РЖД» С. Мальцев утверждает, что «действующая система грузового железнодорожного транспорта не позволяет обеспечить развитие отрасли, повысить качество услуг и снизить транспортные издержки». Каково Ваше мнение по этому поводу?

Ответ на 1 вопрос

Полностью согласен с этой позицией, так как система железнодорожного транспорта в своем развитии в данный момент остановилась на половине пути (старая система МПС разрушена, а новая путем реформирования не создана, то есть ОАО «РЖД» в аморфном промежуточном состоянии остановилось между прошлым и будущим, отсюда такая неэффективность, громоздкость и затратность системы). Наряду с вышеуказанным, очевидно С. Мальцев еще имеет ввиду и человеческий фактор в виде консерватизма старого истеблишмента и других работников центрального аппарата ОАО «РЖД», его филиалов - управлений железных дорог, других зависимых структур, организаций и подразделений железнодорожной системы, которым это реформирование не нужно в принципе, так как оно очень хлопотно для них, тем более, что в своем большинстве все эти руководители и работники достигли пенсионного и предпенсионного возраста, а также привыкли последние годы хорошо и вольготно существовать за счет государственных субсидий и дотаций, формируемых с помощью денежных отчислений налогоплательщиков и граждан страны. Поэтому сейчас необходимо ускоренными темпами проводить дальнейшее реформирование системы, срочно выводить ее из состояния ущербности, в котором она оказалась за последние годы (транспортная железнодорожная инфраструктура — пути, устройства сигнализации, централизации, блокировки (СЦБ), связи, энергоснабжения и др., а также система централизованного управления движением поездов и производством маневровой работы должны находиться за ОАО «РЖД»). ОАО «РЖД» должно полностью перейти на формирование доходной части своей производственной деятельности исключительно на основе платного представления в пользование транспортной инфраструктурой операторам подвижного состава и перевозчикам, все грузовые вагоны Федеральной перевозочной компании «ФПК» должны быть срочно проданы частным инвесторам, локомотивы частных перевозчиков должны иметь возможность широкомасштабного и повсеместного вождения по сети железных дорог составов поездов из собственных вагонов, для сокращения внутрисистемных железнодорожных затрат ОАО «РЖД» должно срочно начать создавать региональные центры управления движением поездов (ЦУПР), укрупнять железные дороги, организовывать широкомасштабное вождение тяжеловесных и длинносоставных поездов, далее развивать информационные и автоматизированные технологии, оптимизировать человеческие ресурсы путем повышения производительности труда и реализовывать комплексные организационно-технические, технологические и другие мероприятия, которые я подробно изложил в своей статье

по первоочередным мерам, направленным на повышение эффективности работы железнодорожного транспорта).

Ваше мнение по поводу либерализации локомотивной тяги на магистральном железнодорожном транспорте? Нужна ли она и насколько оправданы надежды на привлечение инвесторов в обновление локомотивного парка?

Ответ на 2 вопрос

Безусловно, желание частных перевозчиков обеспечить вождение по сети железных дорог составов поездов, состоящих из их собственных вагонов, имеет место быть, так как оно, прежде всего, продиктовано стремлением этих частных перевозчиков снизить стоимость локомотивной составляющей в перевозочном тарифе, которую с них берет ОАО «РЖД» и которую они, по своему мнению, считают чрезмерно высокой. Следует также отметить тот благотворный факт, что появление на сети железных дорог большого количества локомотивов частных компаний повысит ответственность ОАО «РЖД» за качество планирования и организации движения поездов, производства маневровой работы с вагонами, выполнения нормативов эксплуатационной работы железнодорожных направлений, полигонов, станций, графика движения поездов, плана формирования и других железнодорожных технологических процессов по пропуску поездопотоков, так как все случаи неэффективного использования частных локомотивов, их перепростоя более допустимых норм на участках и железнодорожных станциях будут выявлять негативные моменты в организации движения поездов диспетчерскими службами ОАО «РЖД» из региональных и дорожных центров управления и на железнодорожных станциях, а эти факты (сейчас вся эта информация находится в закрытой режиме) могут стать достоянием транспортной общественной гласности, предметом претензий частных перевозчиков к ОАО «РЖД» с целью возмещения им ущерба из-за допущения непроизводительного простоя локомотивов в пути следования с поездами, связанных с этим финансовых потерь, нарушений установленного нормативного времени (режима) работы локомотивных бригад, угрозой безопасности движения поездов, перерасходом топливно-энергетических ресурсов и других вопросов, относящихся к эффективности использования локомотивов частных перевозчиков. Привлечение частных инвестиций с целью обновления локомотивного парка ОАО «РЖД» теоретически выглядит заманчиво и логично, но практически вызывает опасения в части того, насколько эти локомотивы потом будут использоваться эффективно и интенсивно, так как именно от этих параметров и будет зависеть впоследствии успешный конечный результат по возврату инвесторам, вложенных в эти локомотивы денежных средств, и получение ими в дальнейшем постоянной и регулярной прибыли от их эксплуатации. Согласно существующего законодательного и юридического поряд-

ка по привлечению денежных средств для обновления локомотивного парка будет необходим выпуск (эмиссия) и продажа на фондовом рынке соответствующих ценных бумаг (акций), в этой связи возникает вопрос: кто этот механизм будет реализовывать? Идея создания специализированного ОАО и вывода в него активов ОАО «РЖД» в виде локомотивного парка с одной стороны безусловно будет способствовать реализации вышеуказанного рыночного механизма по привлечению денежных средств для обновления локомотивного парка через фондовый рынок, а также обеспечению прозрачности и снижению эксплуатационных расходов на содержание и эксплуатацию локомотивов и бригад, но с другой стороны во взаимодействии с системой диспетчерского управления движением поездов ОАО «РЖД» возникнут новые стыки бюрократического взаимодействия, что может опять же негативно повлиять на качество планирования и организации движения поездов и эффективности использования локомотивов, что может привести к полноценному технологическому коллапсу в железнодорожной отрасли (сейчас только вагоны перепростаивают более допустимых норм, а то еще и локомотивы подключаются к этому крайне негативному процессу, а в конечном итоге по этой причине может и движение поездов остановиться). На мой взгляд, при безусловном соблюдении общей стратегической линии по созданию специализированной локомотивной компании тактически в этом вопросе надо действовать очень осторожно, определенными этапами и с помощью пробных пилотных локальных вариантов (проектов) с готовностью в любой момент остановиться, тщательно проанализировать ситуацию, найти более оптимальные решения, методы и подходы, а затем только продолжать двигаться дальше. Особо следует отметить также и тот факт, что локомотивный парк ОАО «РЖД» сейчас состоит из поездных локомотивов, которые следуют с составами поездов по железнодорожным участкам и направлениям от станций формирования до станций расформирования поездов, и маневровых локомотивов, которые предназначены именно для переработки вагонов поездов на железнодорожных станциях по плану формирования и для подачи/уборки вагонов с подъездных путей после окончания грузовых операций по погрузке и выгрузке вагонов, в этой связи возникает логичный вопрос: в специализированную локомотивную компанию уйдут только поездные локомотивы, а маневровые останутся у ОАО «РЖД»? так что сейчас по поводу преобразований в локомотивном парке возникает больше вопросов, чем есть ответов, поэтому и эта важнейшая позиция должна быть тщательно, детально и оптимально проработана.

Как Вы считаете, насколько обосновано и целесообразно создание дочерней структуры ОАО «РЖД», которая станет гарантирующим общесетевым перевозчиком и как Вы относитесь к консолидации парка частных вагонов? Не приведут ли такие меры к сворачиванию конкуренции среди частных перевозчиков и операторов подвижного состава?

Ответ на 3 вопрос

Этого делать категорически нельзя в силу того, что данная мера входит в противоречие с основополагающими принципами создания свободного и цивилизованного рынка транспортных услуг, где конкурентность частных перевозчиков должна проявляться именно и только на основе

здоровой профессиональной соревновательности в деле обеспечения качественных перевозок. Определенные спекуляции по этому поводу имеют следующую предисторию: в системе МПС управление государственными вагонами на централизованной основе с учетом загрузки пропускных и перерабатывающих способностей железнодорожной транспортной инфраструктуры осуществляли диспетчерские службы, которые обеспечивали высокий уровень эффективности использования подвижного состава в части ускорения оборота вагонов, снижения порожнего пробега и повышения их производительности. По мере появления парка собственных вагонов операторов подвижного состава и перевозчиков на сети железных дорог стали реализовываться автономные технологии частных перевозчиков, которые уже основывались на маркетинговом поиске ими потенциальных клиентов и подвязке конкретных заявок на перевозку грузов к конкретным собственным вагонам без учета загрузки пропускных и перерабатывающих способностей железнодорожной транспортной инфраструктуры, что стало неуправляемо приводить к хаотичному скоплению вагонов в определенных местах по сети, образованию пробок, а в отдельных моментах даже создавало угрозу парализации движения поездов, более того, собственные вагоны перевозчиков стали использоваться также неэффективно: оборот и порожний пробег увеличились, производительность ухудшилась. В этой связи, мною в моей статье в 2014 году была предложена идея о создании всем независимым сообществом операторов подвижного состава и перевозчиков своей специализированной компании по централизованному управлению их собственными и арендованными вагонами на принципах их консолидации (объединения) в единый парк, которая должна будет функционировать исключительно и только ради интересов частных перевозчиков и операторов вагонов на основе технологического взаимодействия с диспетчерскими службами ОАО «РЖД», после этой моей публикации в СМИ в ОАО «РЖД» появилась идея о передаче перевозчиками и операторами своих собственных и арендованных вагонов в аутсорсинг диспетчерским службам ОАО «РЖД» для централизованного управления ими. Однако, одно дело, когда созданная самим сообществом операторов подвижного состава и перевозчиков специализированная управляющая компания подконтрольно и подотчетно работает на них, а другое дело, когда независимая от них дочерняя компания ОАО «РЖД» будет выполнять эти функции и насколько она будет выполнять их в интересах частных перевозчиков и операторов вагонов, а не в своих личных интересах и ОАО «РЖД». К тому же, в памяти операторов вагонов и частных перевозчиков еще находятся негативные воспоминания о том, как диспетчерские службы ОАО «РЖД» в нарушение принципов равнодоступного пользования транспортной железнодорожной инфраструктурой при использовании пропускных и перерабатывающих способностей предпочтение в первую очередь отдавали дочерним перевозочным компаниям ОАО «РЖД», тем самым, дискредитируя, ущемляя конституционные права и делая частных перевозчиков и операторов вагонов организациями второго сорта; более того, в борьбе с операторами вагонов и частными перевозчиками за перевозку высокодоходных видов грузов ОАО «РЖД», пользуясь и злоупотребляя монополизмом на технологические возможности автоматизированных железнодорожных систем, под всякими предлогами блокировали продвижение собственных вагонов

перевозчиков и операторов; также вызывает опасение возможность возникновения коррупционных проявлений за первоочередность пропуска вагонов операторов и перевозчиков особенно на уровне диспетчерского персонала железнодорожных станций; создание дочерней компании ОАО «РЖД» в качестве единого перевозчика не только может привести к уничтожению свободной и здоровой конкуренции в среде операторов вагонов и частных перевозчиков, но и в корне противоречит требованиям программы реформирования, которые предусматривают полный отход ОАО «РЖД» от перевозочной деятельности и переходу к инфраструктурному производственному процессу.

Как Вы считаете, нуждается ли современная тарифная система по перевозке грузов железнодорожным транспортом в усовершенствовании и какие усовершенствования необходимы?

Ответ на 4 вопрос

Безусловно современная тарифная система по перевозке грузов железнодорожным транспортом срочно нуждается в усовершенствовании и именно в реализации эффективного механизма по значительному снижению тарифной составляющей. Изначально на заре возникновения и становления в стране железнодорожного транспорта в вопросе организации перевозок грузов присутствовало только понятие необходимых эксплуатационных расходов (себестоимости перевозок) куда входили затраты на содержание путевой инфраструктуры, вагонов, тягового подвижного состава, топливно-энергетические ресурсы, материалы, заработную плату, налоги и сверх того обеспечение дельты плановой прибыли для развития производства, то есть тот суммарный минимум необходимый для нормальной организации непосредственно процесса перевозок грузов. По мере развития и наращивания комплексной базы системы железнодорожного транспорта и появления, в связи с этим, непрофильных видов деятельности, не связанных напрямую с перевозочным процессом, понятие эксплуатационных расходов (себестоимости перевозок) было заменено на понятие доходной ставки от перевозок, в которую помимо чистых затрат на организацию перевозок грузов стали входить различного рода дополнительного вида расходы, абсолютно не имеющие никакого непосредственного отношения к процессу перевозок грузов, но присутствующие в общей производственной деятельности железнодорожного транспорта, а так как основные доходы на железнодорожном транспорте формируются только за счет грузовых перевозок, вот именно с этого момента и проявилась порочная тенденция необоснованного роста доходной ставки на перевозки грузов, ее раздувания и утяжеления, что естественно негативно стало влиять на конечную стоимость продукции, товаров, услуг, народное хозяйство и экономику страны в целом, но в те социалистические времена этим наиважнейшим вопросом регулировали, его постоянно контролировали соответствующие государственные органы, детально анализировали и перепроверяли по всем составным элементам структуру расходов, входящих в доходную ставку, и таким образом, не только сдерживали аппетиты железнодорожников на рост доходной ставки, но и заставляли их через оптимизацию внутренних резервов системы и минимизацию эксплуатационных расходов постоянно работать над снижением доходной ставки и себестоимости

перевозок грузов. В условиях возникновения в стране рыночной экономики понятие доходной ставки на перевозку грузов железнодорожным транспортом было заменено на понятие тарифа на перевозку грузов, основные принципы которого были регламентированы преискурантом №10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», утвержденного 17 июня 2003 года №47-т/5, согласно этого порядка тариф на перевозку грузов по своей структуре состоит из вагонной дерегулируемой составляющей, гибко изменяющейся в зависимости от финансовой конъюнктуры рынка, профессионализма, мастерства, финансового положения, специфики деятельности, эффективности применяемых технологий, оптимальной организации производственной работы и т. п. конкретных перевозчиков и операторов подвижного состава, а также из локомотивной и инфраструктурной регулируемых составляющих; базовые величины расценок тарифов на начальном стартовом этапе определялись специальными методологическими расчетами по средневзвешенному принципу с учетом анализа статистических данных за предыдущие периоды времени работы железнодорожного транспорта; с учетом потенциального проявления в стране инфляционных, экономических и других процессов идеологически предусматривалась возможность эпизодического индексирования тарифов в сторону их увеличения, что все это время и по настоящий момент, к большому сожалению, стало систематически и происходить; касаясь деятельности ОАО «РЖД», особо следует отметить тот факт, что когда постоянное и безудержное увеличение тарифов на перевозки для ОАО «РЖД» стало по чрезмерно быстрой и большой динамике роста уже не возможным из социальных и политических соображений, тогда эту роль по увеличению тарифов для ОАО «РЖД» стали выполнять государственные субсидии и дотации, которые фактически являлись замаскированной формой обеспечения роста тарифов для ОАО «РЖД», причем, при этом, целенаправленная работа самого ОАО «РЖД» по снижению тарифов за счет оптимизации внутренних резервов железнодорожной системы и сокращения эксплуатационных расходов, как таковая, в принципе даже в мыслях не предусматривалась и не производилась, из-за чего расходная часть баланса неэффективной производственной деятельности ОАО «РЖД» росла, а чтобы ее перекрыть доходной частью и сохранить, таким искусственным образом, режим рентабельности, для этого и нужно было как прямое законное увеличение тарифов, так и завуалированное с помощью указанных государственных дотаций и субсидий. В конечном итоге, это привело к тому, что грузы с железнодорожного транспорта стали уходить на автомобильный, перевозка которым оказалась намного дешевле, быстрее и менее бюрократически проще, транспортная составляющая в конечной стоимости продукции и товаров стала достигать до 70% (то есть, возникла крайне абсурдная ситуация, при которой произвести продукцию или товар стало намного дешевле, чем довести их до потребителя, так как перевозочный процесс в настоящее время из-за не профессионализма его организации, множества присосавшихся к нему лжеучастников, применения неэффективных и ущербных технологий и т. п. стал очень непроизводительным, дорогим и крайне затратным), к примеру: после того, как рыба из Дальнего Востока пере-

возится в западную часть страны и реализуется, стоимость ее продажи из-за перевозки железнодорожным транспортом по Транссибу возрастает аж на 230% по сравнению с минимальной себестоимостью ее вылова, по этой причине в настоящее время рыба стала по цене дороже мяса и традиционный исторический экономный рыбный день в России (ногда рыба считалась дешевле мяса, поэтому и этот рыбный день был установлен в системе общепита, как единый по стране), которым всегда являлся четверг, перестал существовать в принципе, и это, при том, что рыба осталась той же, а вот транспортный процесс ее доставки до потребителя полностью деградировал, подобное крайне неудовлетворительное положение дел наблюдается практически по всем видам и родам грузов (себестоимость перевозки одной тонны грузов до начала реформирования железнодорожной системы по сравнению с настоящим периодом времени возросла в десятки раз); безудержный рост тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом крайне вредоносно и опасно давит на потребительскую корзину граждан, бизнес и экономику страны, не давая ей развиваться и душит ее, рост тарифов на перевозки стал уже компенсироваться за счет налогоплательщиков (граждан, пенсионеров, других отраслей страны, бизнеса) через вышеупомянутые государственные субсидии и дотации, международные транзитные грузы по причине дороговизны железнодорожных тарифов на перевозку грузов огибают транспортную систему страны и следуют до пунктов назначения более дешевым морским видом транспорта, в настоящее время через территорию страны следует только 0,7% от объемов международных транзитных грузов, которые в большом количестве должны были следовать по международным интермодальным транспортным коридорам, проходящим через территорию страны, но, к сожалению, не следуют, по уровню развития и применения эффективной логистики в доставке грузов до потребителей транспортная система страны находится на 99 месте среди цивилизованных и развивающихся стран. По коварству, вредоносности и опасности неподконтрольного и неуправляемого роста со стороны государства и общественности доходной части железных дорог и тарифов на грузовые перевозки и негативного влияния этого на экономику любой страны в целом наиболее ярко показателен и поучителен данный исторический пример из мировой практики: крупный американский предприниматель по добыче и переработке нефти Джон Рокфеллер для перевозки, добываемой и перерабатываемой им нефти, пользовался услугами частных железных дорог, которые устанавливали ему большой тариф на ее перевозку, в результате чего в конечной стоимости нефти при ее реализации потребителям транспортная составляющая равнялась 60%, что явно не устраивало Д. Рокфеллера, так как значительно утяжеляла общую цену вопроса, поэтому стремясь снизить для себя эту транспортную составляющую в конечной стоимости нефтяной продукции Д. Рокфеллер с течением времени выкупил эти железные дороги в свою личную собственность. Затем Д. Рокфеллер сделал комплексную глубочайшую и детальнейшую ревизию этих железных дорог на предмет их эффективности абсолютно по всем составным элементам производственной деятельности и после чего жестко провел комплекс организационно-технических и технологических мероприятий по сокраще-

нию внутренних издержек этих железных дорог путем обеспечения их функционирования минимумом транспортной инфраструктуры, вагонов, локомотивов, человеческих кадров, строжайшей экономии различных ресурсов и материалов, и тем самым довел для себя лично транспортную составляющую в размере уже 10%, то есть по наиболее минимальной себестоимости перевозочного процесса, а для всех остальных пользователей его частных железных дорог искусственно и самолично, как владелец этих железных дорог, установил драконовский тариф на перевозку грузов уже в размере 70%, из-за чего большинство других предпринимателей стали нерентабельными, убыточными и банкротами, а в целом вся эта порочная ситуация, которую он создал этими своими действиями, стала крайне негативно влиять на экономику Америки в целом, тормозить ее развитие, а точнее душить экономику страны, в этой связи, в 1903 году Президентом США Теодором Рузвельтом был принят антимонопольный закон, согласно которого единая и мощная транснациональная производственно-транспортная монополия-корпорация «Стэндард Ойл», принадлежащая Д. Рокфеллеру, была юридически, как вредоносная для страны система-организация, упразднена и превращена в обычный раздробленный холдинг, состоящий уже из 33 слабых малых дочерних предприятий-компаний, но по прежнему выполняющих свои производственные функции уже и на принципах соответствующих интересам экономики страны, ее граждан и бизнеса, таким решительным и жестким образом было устранено влияние беспредела алчного монополиста и беспощадной акулы капитализма на установление драконовских тарифов на перевозку грузов для людей, да и по многим другим вопросам его хищной ценовой политики в нефтедобывающей, перерабатывающей и реализующей сферах производственной деятельности. В целом, основным направлением деятельности по оптимальной тарифной политике на железнодорожном транспорте необходимо считать постоянное сокращение себестоимости перевозок грузов путем оптимизации внутренних резервов ОАО «РЖД», частных перевозчиков и операторов подвижного состава, эффективного использования ими вагонов и локомотивов, транспортной инфраструктуры, оптимизации человеческих ресурсов путем повышения производительности их труда, экономии использования топливно-энергетических ресурсов и эксплуатационных материалов, внедрения эффективных, передовых и прорывных технологий организации производства (из всего этого и складывается тариф, чем эффективнее, рациональнее, оптимальнее и дешевле организован производственный процесс, тем меньше тариф, и наоборот, чем неэффективнее, бестолковее, непрофессиональнее и дороже осуществляется производственный процесс, тем дороже тариф), то есть, на основе всего выше перечисленного, основной целью ОАО «РЖД», частных перевозчиков и операторов вагонов должно являться не увеличение тарифов, а наоборот их целенаправленное и постоянное сокращение при обязательном и строгом обеспечении качественных транспортных услуг, их развития в лучшую сторону и наращивания объемов перевозок (достижение меньшими затратами больших результатов). В этой связи, необходимо пересмотреть в сторону кардинального уменьшения стартовые базовые величины расценок на перевозку грузов, которые изначально закладывались в тариф, с

доведением их до возможного минимума, значительное снижение себестоимости перевозок грузов будет способствовать повышению рентабельности перевозок низкодходных видов грузов, таких как, уголь, цемент и других, особенно на дальние расстояния, что освободит от необходимости покрытия их убыточности путем субсидирования от доходов, получаемых от перевозки высокодоходных грузов, и в целом будет способствовать развитию качества, прозрачности и эффективности тарифной политики по перевозке грузов. Наряду с этим, с целью совершенствования методологии и принципов тарифообразования в преискуранте по тарифам на перевозку грузов №10-01 в части обеспечения гибкости и дифференциации подходов в зависимости от конкретных фактических затрат на организацию перевозок грузов ключевым образом необходимо и целесообразно выполнить следующее: пересмотреть и изменить принципы расчета тарифов, когда при расчете стоимости (тарифа) на планируемую перевозку должно учитываться не расстояние, как это делается сейчас, а реальные фактические расходы ОАО «РЖД» при ее организации, так как расходы на преодоление одного и того же расстояния, но на разных направлениях будут разными; при расчете тарифов также должно учитываться влияние сезонных факторов на величину фактических расходов; принципы расчета тарифов на перевозку грузов по ожидаемым фактическим расходам должны быть открытыми для общественности и утверждаться Министерством транспорта РФ; как следствие - реализация данных принципов невозможна без отказа от классности грузов и дотирования одних перевозок за счет других; реализация данных принципов приведет к увеличению разницы между размером тарифа на повагонные и маршрутные отправки, что будет благоприятствовать организации последних, как эффективной мере; расчет тарифов на перевозки грузов должен быть доступен на информационном сайте ОАО «РЖД», как это принято на железных дорогах Европы и Северной Америки. Вопрос совершенствования системы формирования железнодорожных тарифов на перевозку грузов следует рассматривать в контексте взаимодействия с другими видами транспорта и совершенствования тарифной политики и у них, так как в настоящее время перевозка грузов рассматривается с точки зрения выполнения логистической интегрированной цепи поставок продукции и товаров на пути от производителя до потребителя, а в этом едином процессе участвуют смежные виды транспорта, перевозчики, операторы и другие участники причастные к транспортировке грузов. При проработке вариантов доставки продукции (товаров) от производителя до потребителя с целью минимизации конечной стоимости продукции логистами рассматривается суммарная стоимость услуг от всех участников перевозки грузов на пути следования от производителя до потребителя, затем принимается наиболее дешевый, но, при этом, выявляется ценовой перекоп, к примеру: цена переработки одной тонны груза в порту Новороссийск равняется цене перевозки этой тонны груза на расстоянии 500 км по железной дороге, что не сопоставимо по сложности, затратности и объемам технических и технологических операций. Бывают случаи, когда после перевозки грузов в вагоне от станции отправления до станции назначения магистральным железнодорожным транспортом, вагон под выгрузку необходимо подавать силами промышленных предприятий

железнодорожного транспорта (ППЖТ — они не относятся к ОАО «РЖД») на грузовой фронт, расположенный на их инфраструктуре, так вот, к примеру подача и уборка этого вагона на расстояние 300 метров инфраструктуры ППЖТ по установленным ими самими расценкам равна перевозке грузов в этом вагоне магистральным железнодорожным транспортом на расстоянии 1000 км, что опять же несопоставимо по сложности и объемам технических и технологических операций. Эти крайне негативные явления далеко не способствуют росту привлекательности по перевозке грузов железнодорожным транспортом (все такие странности просто удивляют, отпугивают и отталкивают грузовладельцев с нормальной цивилизованной психикой, потому что в мировой передовой практике такого беспредела и нонсенса нету в принципе), да и для привлечения международных транзитных грузов на транспортную систему страны, из-за чего грузы, в одном случае, уходят на автомобильный вид транспорта, где груз привезут отсюда и туда, куда скажет заказчик, а не ему кто то поставит условия, при чем, быстрее, дешевле, без канители и бюрократии, а в другом случае грузопотоки просто отклоняются от следования по территории страны и гибнут, из-за чего транспортная система страны теряет очень большие потенциальные доходы от перевозки грузов, поэтому по сквозным тарифам обязательно надо вопрос решать, а если не решать, тогда и ничего никогда и не будет прогрессивного в этой части. Необходимо обеспечить внедрение и функционирование единого универсального механизма по транспортировке грузов, являющегося интернациональным для всех смежных видов транспорта, перевозчиков, операторов подвижного состава и всех других участников этого процесса, в связи с этим, следует разработать и внедрить единые комплексные показатели и измерители по нормированию эффективности продвижения транспортных грузопотоков, установить систему строгого учета общей совокупной транспортной составляющей в конечной стоимости продукции и товаров с разделением на долевое участие всех смежных видов транспорта и других участников процесса перевозок. Также следует разработать и внедрить единые сквозные универсальные тарифы на перевозку грузов от производителя до потребителя для всех смежных видов транспорта, перевозчиков, операторов подвижного состава и всех других участников перевозочного процесса, в основе которых должны быть заложены принципы сбалансированности, нормирования расчетов и унификации расценок на перевозку и переработку грузов в зависимости от их объемов, сложности, трудоемкости, затратности и специфики технологических операций, именно такой подход, наиболее будет устраивать грузовладельцев и логистов при поиске, проработке и расчете оптимальных схем, маршрутов и вариантов перевозок грузов, как во внутреннем сообщении, так и в транзитном международном.

В заключении, говоря о транспортных расценках и тарифах в целом, необходимо особо отметить и тот негативный факт, что, как правило, перевозчики в дополнение к себестоимости перевозочного процесса и к размеру плановой прибыли могут включать и включают различные непроизводительные теневые расходы, которые ярко не выделяются, но завуалировано и закамуфлировано присутствуют в общих расходах (затраты на печатание какой-либо рекламной и другой продукции, на-

вызывание клиентам каких-либо услуг, которые они могут для них не выполнять, но деньги использовать на другие цели по своему усмотрению, приобретение, содержание и аренду дорогостоящих офисных помещений, обстановки в них, импортных автомобилей, охраны, оплату чартерных дорогостоящих рейсов на самолеты и т. П., непомерно большие заработные платы, премиальные, бонусы, оплату аренды дорогостоящих квартир и гостиничных номеров для своих работников и лиц, в которых они заинтересованы, и т. Д. И т. П., корпоративные мероприятия различного развлекательного и увеселительного характера, содержание футбольных и других дорогостоящих спортивных команд, различных убыточных баз отдыха, и всего другого, что никоим образом непосредственно и напрямую не относится к перевозочному производственному процессу, но определяет их фантазию и творческих подход, амбиции, аппетиты и нескромные запросы, а все эти дополнительные порочные расходы, в конечном итоге, значительно утяжеляют транспортную составляющую в конечной стоимости продукции и товаров, ложатся тяжелым бременем на стоимость потребительской корзины граждан, бизнеса и экономики страны в целом, поэтому с этим крайне негативным, вредоносным и опасным явлением необходимо серьезно бороться, для чего структура, состав и содержание транспортных расценок должны быть предельно прозрачными и постоянно проверяться, ревизироваться и очищаться соответствующими государственными органами до обеспечения только минимального уровня себестоимости перевозочного процесса и разумной плановой прибыли на развитие производства, а все остальные вышеперечисленные и другие непроизводительные паразитирующие расходы должны ликвидироваться и недопускаться впредь, для чего в транспортную практику необходимо ввести жесткие и строгие нормативные транспортные расценки и допустимые повышающие коэффициенты к ним в рамках соответствующего законодательства, что позволит эффективно управлять этими процессами и проверять их!

Ваше мнение по вопросу регулирования количеством подвижного состава на железнодорожной транспортной инфраструктуре общего пользования?

Ответ на 5 вопрос

В идеале количество грузовых вагонов должно быть оптимально сбалансировано объемам грузов предъявляемых к перевозке и перевозимых, а для обеспечения перевозок грузов, неравномерно предъявляемых к перевозке, должен существовать мобильный резерв подвижного состава на все эти случаи, который должен предусматривать наличие дополнительного парка вагонов, но не более 5% от базового их количества. С одной стороны этого вопроса, если грузовых вагонов не хватает для перевозки предъявляемого объема грузов, то с экономической точки зрения грузы, продукция, товары, материалы, оборудование, сырье и т. п. (все эти позиции относятся к оборотным средствам) залеживаются в местах их производства, добычи, переработки и временного хранения более допустимых технологических норм, что приводит к сдерживанию производственных процессов предприятий, затариванию складских помещений, площадок, емкостей, порче продукции и товаров, увеличению сроков доставки их до потребителей, увеличению нало-

говых выплат и конечной стоимости продукции и товаров при их реализации потребителю, более того, так как производитель или грузовладелец, стремясь покрыть эти непроизводительные издержки, полученные в результате не вывоза продукции, включают их в дополнительную стоимость продукции и товаров, тем самым, увеличивая их конечную стоимость, то все это в общем итоге крайне негативно сказывается на увеличении ценовой нагрузки на потребительскую корзину граждан, бизнес и экономику страны в целом. С другой стороны этого вопроса, если вагоны (они относятся к основным средствам) простаивают без работы в ожидании грузов, то с экономической точки зрения это тоже крайне неблагоприятная ситуация, потому что владелец этих вагонов, вложивший в них свои денежные средства, не получает отдачи от их самоокупаемости путем перевозки в них грузов и они ему не приносят прибыль, более того, за эти вагоны он платит налоги, а также оплачивает занятие этими вагонами станционных и подъездных путей, когда они находятся в непроизводительном отстое в ожидании работы и несет другие сопутствующие затраты, возникающие таким образом дополнительные непроизводительные издержки владелец вагонов покрывает за счет доходов от какого-либо другого вида своей многопрофильной деятельности (если она имеется у него), что приводит к увеличению ее стоимости, или покрывает их путем уже увеличения стоимости перевозок, когда появляются грузы, что в общем итоге также крайне негативно сказывается на увеличении ценовой нагрузки на потребительскую корзину граждан, бизнес и экономику страны в целом, анализ также показывает то, что чем больший парк собственных вагонов имеет владелец, тем лучше эти вагоны используются, потому что на владельца давят издержки на их содержание и заставляют его организовывать эффективное их использование. Наряду с этим, особо следует отметить тот факт, что согласно действующей методологии при проектировании железнодорожных станций предусматривается строительство приемо-отправочных и подъездных путей, предназначенных только для технологических передвижений по ним вагонов в процессе их пропуска, переработки и выполнения грузовых операций, а пути для отстоя вагонов не предусматриваются в принципе, так как таких негативных явлений не должно быть вообще, потому что грузовой вагон должен большую часть времени в течении суток находиться в производительном движении с грузом и через это приносить прибыль, более того, вагоны занимающие пути в отстое снижают пропускную и перерабатывающую способности железнодорожной транспортной инфраструктуры, сковывают и парализуют движение поездов и производство маневровой работы, что не допустимо. К сожалению, но в настоящее время следует отметить наличие негативной тенденции в пренебрежении к комплексной роли в вопросе определения потребного количества вагонов грузового парка с помощью важного и основного показателя работы железнодорожного транспорта, к которому относится оборот грузового вагона (время от окончания одной погрузки в него до окончания последующей погрузки), данный комплексный показатель определяет, нормирует и позволяет организовывать эффективность использования вагонов в движении в поездах на участках, в процессе переработки на технических станциях и под выполнением грузовых

операций по погрузке и выгрузке вагонов, пренебрежение главенствующей ролью этого показателя и привело к тому, что оборот грузовых вагонов по сети железных дорог сейчас значительно ухудшился и вместо 7 суток, который был ранее, стал составлять 17 суток, а простои вагонов на станциях выросли в десятки раз; особо следует отметить и тот факт, что именно через оборот грузового вагона железные дороги и другие транспортные организации планируют баланс доходной и расходной части, а также плановую прибыль, себестоимость перевозок и потребный парк вагонов для их обеспечения. Исходя из всего вышеизложенного, налицо очевиден тот факт, что в целом регулированием потребного количества грузовых вагонов для перевозки грузов на основе прогнозирования зарождения грузопотоков на железнодорожной транспортной инфраструктуре общего пользования безусловно должен заниматься специальный государственный орган, в свое время этими функциями занимался Госплан во взаимодействии с МПС и другими причастными ведомствами. Анализ показывает то, что ранее общий парк грузовых вагонов по сети железных дорог состоял из 800.000 единиц и, при этом, ощущался дефицит подвижного состава в количестве 300.000 вагонов, в данный момент общий парк состоит уже из 1.400.000 вагонов и теперь наблюдается уже профицит подвижного состава в размере 300.000 вагонов, из чего следует, что золотая середина этого вопроса ориентировочно составляет порядка 1.100.000 вагонов. (Для большей точности эти данные конечно надо уточнять).

Как Вы считаете, какой результат может быть получен от создания локальных перевозчиков в рамках конкуренции за маршрут? Пойдут ли на это перевозчики?

Ответ на 6 вопрос

Такая мера по своей сути является полностью абсурдной, так как она изначально противоречит основополагающим принципам создания высокоэффективного рынка транспортных железнодорожных услуг по перевозке грузов, более того, всякие даже теоретические рассуждения и популяризации на этот счет могут являться предательством по отношению к делу формирования цивилизованного рынка транспортных услуг, тормозить этот процесс и наносить ему огромный вред и ущерб, сообщество операторов подвижного состава и частных перевозчиков на этот шаг никогда не пойдет, потому что истинность может быть заменена лукавостью двойных и тройных стандартов, что приведет в возникновению в транспортной среде привилегированных каст, что недопустимо в принципе, потому что это будет идти в ущерб обеспечения качества транспортных услуг, так как отсутствие здоровой конкуренции и соревновательности приведет к их деградации.

Насколько рационально и прогрессивно выделение перевозочной составляющей?

Ответ на 7 вопрос

Безусловно, отделение перевозочной составляющей от инфраструктурной является очень рациональной и прогрессивной мерой с точки зрения повышения эффективности перевозок грузов и сокращения их себестоимости, потому что эта мера и присутствует в основных принципах реформирования системы железнодорожного транспорта изначально, перевозочная составляющая относится за

деятельностью частных перевозчиков и операторов подвижного состава, а инфраструктурная составляющая за деятельностью ОАО «РЖД», которое должно содержать транспортную железнодорожную инфраструктуру и предоставлять ее в платное пользование перевозчикам и операторам, и с этого вида производственной деятельности формировать свою доходную часть, разделение перевозочной и инфраструктурной составляющей друг от друга техническими и технологическими механизмами позволит сделать более прозрачными финансовую структуру доходной и расходной частей баланса производственной деятельности частных перевозчиков, операторов вагонов и ОАО «РЖД» по всем промежуточным элементам и минимизировать их на предмет снижения себестоимости этих отдельных видов деятельности.

Информационно-аналитическое агентство «INFOLine-Аналитика», считает, что новый проект Целевой модели рынка железнодорожных перевозок на период до 2020 года не содержит принципиально новых структурных предложений и за основу взяты устаревшие данные о развитии рынка предоставления подвижного состава. Ваше отношение к такому выводу?

Ответ на 8 вопрос

Согласен с этим выводом данного информационно-аналитического агентства, но с другой стороны на мой взгляд и этот новый проект Целевой модели рынка железнодорожных перевозок на период до 2020 года создавать и не стоит вообще, потому что необходимо строго и в установленные сроки, прежде всего, выполнять Программу структурного реформирования железнодорожного транспорта, утвержденную Правительством РФ, где все изначально было предусмотрено кардинально, а не заниматься очередным пустым пересоставлением документов, решения которых не выполняются на практике. Касаясь этого важнейшего вопроса, хотелось бы рассмотреть его несколько шире: в соответствии с классическим подходом при проработке и реализации любого серьезного вопроса предварительно всегда должна разрабатываться концепция, в которой должны приводиться основные принципы и средства для ее реализации, после чего на ее основе должна разрабатываться конкретная программа действий, в которой детально следует отмечать: что необходимо сделать, где, в какой срок, кем, кто должен контролировать конкретную позицию и спрашивать с исполнителей за достижение конечного результата, то есть механизм исполнения намеченного должен иметь максимальную конкретику и делегировать ответственность по выполнению мероприятий за конкретными людьми, что, в конечном итоге, и определяет эффективность реализации этих мероприятий на практике (подразумевается то, что каждый просчет в работе будет иметь конкретный адрес, фамилию и должность и с этого человека можно будет дисциплинарно и материально спросить за провал в работе). Что происходит с реформированием железнодорожной системы в настоящее время: реформа должна была быть закончена еще в 2010 году, но тогда она не состоялась и ее перенесли на конец 2011 года; в 2011 году она опять же не состоялась и ее перенесли на конец 2015 года; в 2015 году она опять не состоялась и ее опять хотят перенести на конец 2020 года, при этом, удивительно то, что все это делается очень легко, оператив-

ные разборы по срыву сроков реформы не проводятся, виновные не наказываются, более эффективные меры не отрабатываются и не принимаются, результаты хода реформы до широкой общественности страны цивилизованно не доводятся, на основании странности всего этого происходящего, порою складывается впечатление о том, что эта реформа, в принципе, никому по большому счету и не нужна, а все происходящее больше похоже на какую-то искусственную имитацию, видимость и иллюзию того, что, якобы, что то происходит и что то делается, хотя на деле практически ничего не делается. Как правило, документы по основным принципам реформы подготавливались и продолжают подготавливаться по дилетантски людьми, которые в этой сфере специального транспортного образования и практического опыта не имеют, другими словами - ничего не понимают в том, о чем они пишут, но, при этом, они учат этому других, естественно по своему содержанию и эффективности эти документы носят более пустой, декларационный, непрофессиональный и практически нежизнеспособный характер, эти документы призывают что то делать теоретическое, но не конкретизируя: где, кому и как это сделать практически, в результате и наблюдается такая неэффективность в реформировании железнодорожного транспорта, а общую иллюзию этого долгоиграющего и вялотекущего процесса, так называемого реформирования, подкрепляет очередное обновление изначальной теоретической версии под названием Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок для определенного периода времени, которая за немалые денежные средства из государственного бюджета в рамках научно-исследовательских работ (НИР) периодически где то и кем то, как бы, обновляется, а потом направляется для исполнения в ОАО «РЖД», где эта очередная пустая по сути версия попадает в руки научно-исследовательского института (НИИ) и опять же в рамках уже научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) за деньги ОАО «РЖД», как бы, адаптируется к местным условиям путем наполнения ее математическими формулами, оторванными от реальной практической действительности и применения, после чего подготовленный фолиант кладется на полку для хранения и покрывается пылью, а вялотекущий процесс реформирования железнодорожной отрасли на практике продолжает сиротливо оставаться сам по себе, топтаться на одном месте и стагнировать, поэтому, если терпеть вот такой формальный и непрофессиональный подход и далее, то и до конца 2020 года конечного результата по реформированию железнодорожной отрасли достигнуто опять же не будет, а дальше опять родится очередная мутная версия Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок уже после 2020 года, которая возможно уже будет называться по другому, нельзя ведь одно и тоже постоянно называть одним и тем же, для вида и приличия ведь названия надо менять, вот они и меняются. Говоря обо все этом, уместно отметить эффективность в решении подобных вопросов системой МПС, которая в себе объединяла законодательный механизм и исполнительный с точки зрения хозяйствующего субъекта, именно в этом и была сила этой системы, потому что высокопрофессиональный, опытный и достойный специалист подготавливал законодательный документ по какому-либо вопросу, затем на его основе готовил ор-

ганизационный, технический и технологический исполнительный документ и впоследствии его выполнение сам же и реализовывал на практике, то есть претворял в жизнь решение этого вопроса, за что и нес персональную дисциплинарную и материальную ответственность, отсюда и хорошая результативность была, а сейчас этот единый процесс разорван: постановляющие документы готовят те, кто ничего в этом по большому счету сами не понимают, а затем направляют эти документы тем, кто являясь в своем большинстве тоже не профессионалами, ничего толком и сами то не могут сделать, отсюда наблюдаются и такие провалы в работе и реформировании железнодорожного транспорта, и самое главное и удивительное то, что за эти провалы, а точнее за не выполнение государственной Программы по реформированию железнодорожного транспорта, утвержденной Правительством РФ, никто никакой ответственности абсолютно не несет!?

Некоторые эксперты считают, что в новом проекте Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года недостаточно четко прописано, как будет привлекаться к строительству и модернизации железнодорожной транспортной инфраструктуры частный капитал. Так ли это?

Ответ на 9 вопрос

Эти эксперты определены права в том, что в новом проекте Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года недостаточно конкретно и практически прописано, каким образом реально будет привлекаться частный капитал к строительству, развитию и модернизации железнодорожной транспортной инфраструктуры, хотя основные теоретические принципы в этой части уже давно регламентированы правилами, порядком и механизмами государственно - частного партнерства (ГЧП), которые к большому сожалению не работают так эффективно, как этого бы хотелось и именно из-за непрофессионального, инертного и непрозрачного подхода в их реализации на практике со стороны всех участников этого общего процесса. Одной из основных негативных причин является отсутствие системной проработки вопросов по местам существующей железнодорожной транспортной инфраструктуры, которые лимитируют ее провозную, пропускную и перерабатывающую способности, во времена Советского Союза этот вопрос решался комплексно с участием структуры Госплана, изыскательских институтов, МПС и всех других заинтересованных организаций, что позволяло прогнозировать зарождение грузопотоков, заблаговременно выявлять лимитирующие в инфраструктуре места и осуществлять их усиление путем реконструкции, модернизации и строительства, в этой связи, в своей статье я и предлагаю создать в ОАО «РЖД» платформу для общения всех заинтересованных в этом лиц в формате конструктивного диалога и отработки совместных созидательных действий. В настоящее время такой системный подход отсутствует и все отдано в руки, так называемому неуправляемому свободному рынку, а между тем, вопрос комплексного развития транспортной железнодорожной инфраструктуры с участием инвесторов нуждается в очень серьезной организации и управлении, каждый инвестор, прежде всего, заинтересован в том, чтобы вложенные им денежные средства в транспортную инфраструктуру с помощью доходов от последующей ее

интенсивной эксплуатации быстрее ему вернулись, а также затем приносили регулярную прибыль, в этой связи, в настоящее время имеют место такие случаи, когда крупные производственные объединения, образуя своей продукцией внушительные грузопотоки, заинтересованы и готовы внести свои активы в усиление лимитирующих мест железнодорожной транспортной инфраструктуры, но они, при этом, понимают и тот факт, что по усиленной за счет их средств инфраструктуре будут осуществляться перевозки продукции других производственных объединений, грузов в собственных вагонах операторов подвижного состава и перевозчиков, и, исходя из этого, они задаются вопросом: а будут ли все эти остальные участники перевозок грузов тоже вносить свои денежные средства в общее благо дело по усилению железнодорожной транспортной инфраструктуры, а также конкретно задают вопрос ОАО «РЖД»: а будут ли они получать возврат своих денежных средств, вложенных в усиление инфраструктуры, и прибыль с доходной части за перевозки грузов от ОАО «РЖД», операторов вагонов и перевозчиков, но, к большому сожалению, ответы на поставленные вопросы они не получают, естественно такая непрозрачность и необеспеченность в этих вопросах явно не способствует процессу интенсивного вливания активов этих производственных объединений в усиление, развитие и модернизацию железнодорожной транспортной инфраструктуры. В мировой практике развития транспортной железнодорожной инфраструктуры, в том числе и в России в дореволюционный период, давно уже известен и опробован эффективный цивилизованный финансовый и организационный механизм когда по какому-то крупному объекту или совокупности более мелких объектов, требующих развития, создавалось специализированное акционерное общество-компания (ОАО), это общество выпускало ценные бумаги (акции и облигации), которые потом продавало на фондовом рынке и тем самым привлекало денежные средства людей, ставших, таким образом, акционерами этих компаний: мажоритарных акционеров (имеющих большие суммы денег) и миноритарных акционеров (имеющих мелкие суммы денег) в дело строительства, развития или модернизации транспортной инфраструктуры, впоследствии эти акционеры-инвесторы с доходов от перевозок по этой инфраструктуре получали регулярную прибыль в виде дивидендов по акциям, что позволяло и дело осуществлять эффективно и абсолютно всех финансово устраивало, конечно при законной, грамотной и профессиональной организации этих вопросов. Я полностью уверен в том, что в настоящее время, когда присутствует и развивается экономический кризис, когда вложения людей в иностранную и отечественную валюту вызывают у них опасения, а банковская система тоже стала ненадежной, большинство людей активно вносили бы свои свободные денежные средства через фондовый рынок в проекты по развитию транспортной железнодорожной и другой инфраструктуры, понимая, что металлические рельсы, образно говоря, при любых экономических, социальных и политических условиях и потрясениях всегда будут рельсами и не превратятся в пустые бумажки, как это, к великому сожалению, периодически происходило с денежными купюрами.

Ваше мнение по поводу создания единой саморегулирующей организации (СРО) в сфере оперирования под-

вижным составом с обязательным участием компаний-операторов подвижного состава? Не попытка ли это загнать всех участников рынка в одну структуру? Некоторые эксперты считают, что такие методы чреваты монополизмом, картельными сговорами и созданием барьеров для входа новых участников в транспортный железнодорожный рынок.

Ответ на 10 вопрос

В принципе, прецеденты создания саморегулирующих организаций (СРО) в сфере оперирования подвижным составом имели уже место быть и необходимость их возникновения определялась, прежде всего, стремлением операторов подвижного состава и частных перевозчиков к оптимальности и эффективности использования и управления их вагонами на централизованной основе, но с учетом того, что у СРО отсутствуют реальные механизмы управления движением поездов и производством маневровой работы с вагонами, так как эти инструменты находятся в руках ОАО «РЖД», деятельность СРО сводилась только к декларирующим и рекомендательным функциям, а также выработке определенных резолюций, но не более, к тому же, эти СРО могут существовать только на общественных началах, потому что законодательных и юридических рычагов влияния на кого-либо и что-либо у них практически нету, а вот именно создание общественной специализированной управляющей компании, предлагаемой мною, (вопрос 3) и предусматривает объединение общественных функций СРО и функций оптимального управления вагонами операторов и перевозчиков в технологическом взаимодействии с диспетчерскими службами ОАО «РЖД». По сути, идея о создании сообществом операторов вагонов и перевозчиков своей специализированной управляющей компании, которую я предлагаю создать, идея ОАО «РЖД» о создании своей дочерней компании для управления приватными вагонами операторов и перевозчиков на основе аутсорсинга, а также идея по созданию саморегулирующей организации (СРО) теми же операторами и перевозчиками, все эти три идеи являются всего лишь разными механизмами (средствами), методами и подходами для реализации процесса управления вагонами.

Часть аналитиков считает, что в новом проекте документа по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года не обсуждены важные отраслевые вопросы: какие механизмы смогут эффективно обеспечить доступ услуг железнодорожного транспорта для потребителей и сдерживать рост тарифной нагрузки на экономику; каким образом будет происходить либерализация тяги и за счет каких инвестиций будут приобретаться новые локомотивы; кто будет инвестировать и развивать транспортную железнодорожную инфраструктуру; должен ли регулятор указывать рынку, сколько производить и приобретать подвижного состава и т. д.? Так ли это?

Ответ на 11 вопрос

Совершенно верно, я считаю то, что цивилизованным, эффективным и опробованным передовой мировой транспортной практикой механизмом по доступу услуг железнодорожного транспорта для потребителей является

создание именно единой транспортной биржи на основе интегрированного информационного ресурса по продаже и покупке транспортных услуг на перевозку грузов (это универсальная структура, концентратор информации по формированию массива всех заявок на перевозку грузов, по дислокации и оптимальной подвязке под эти заявки вагонов операторов и перевозчиков, по поиску, диалогу и взаимодействию заказчиков услуг на перевозку грузов с исполнителями этих услуг и т. д. - что я и предлагаю в своей статье), других более совершенных и эффективных механизмов по этому вопросу в природе не существует. Материал по сдерживанию роста тарифной нагрузки на экономику представлен в ответе на 4 вопрос, материал по либерализации локомотивной тяги и привлечению инвестиций для обновления локомотивного парка представлен в ответе на 2 вопрос, материал по инвестированию в развитие железнодорожной транспортной инфраструктуры представлен в ответе на 9 вопрос, материал по регулированию количеством грузовых вагонов для обращения на путях общего пользования представлен в ответе на 5 вопрос.

Эксперты «INFOLine-Аналитика» считают, что новый проект Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года не содержит никаких принципиально новых структурных предложений, которые могли бы стать драйвером роста для отрасли и является шагом назад даже по сравнению с Целевой моделью рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года. Насколько основан такой вывод?

Ответ на 12 вопрос

Ответ на данный вопрос приведен в материале ответа на 8 вопрос, в качестве драйвера роста и развития для железнодорожной отрасли предусмотрены комплексные организационно-технические, технологические и другие мероприятия, приведенные в моей статье.

СПО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта» на одном из своих заседаний рассмотрел предложенный проект. Его участники пришли к выводу: Целевую модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года теоретически возможно рассматривать «как документ, призванный заменить в последующем Программу структурной реформы. Такое решение требует соответствующего широкого обсуждения и однозначно не отменяет необходимости проведения анализа выполнения мероприятий и результатов Программы структурной реформы». Каково Ваше мнение?

Ответ на 13 вопрос

Документ по новому проекту Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года юридически не может заменить государственную Программу структурной реформы железнодорожного транспорта, так как по своему предназначению он должен носить только концептуальные принципы и подходы, а сама государственная Программа структурной реформы железнодорожного транспорта, в которой должна быть расписана детальная конкретика (что сделать, где, как, кто сделает, кто будет контролировать и кто будет нести персональную ответственность за достижение конечного эффективного результата по конкретной позиции) должна

носить характер исполнительного механизма реализации этих принципов на деле. Государственная Программа по реформированию железнодорожного транспорта, ранее утвержденная Правительством РФ, подлежит не обсуждению, а обязательному, строгому и неукоснительному выполнению, а вот добавлять в нее по ходу реформирования эффективные меры вполне разумно, допустимо и целесообразно, но при обязательном переутверждении этой программы Правительством РФ установленным юридическим порядком, чтобы была определена конкретная ответственность структур, организаций, ведомств и людей за выполнение соответствующих мероприятий по реформированию, в противном случае, если к этому подходить легковесно, формально и на общественных началах, то будет превалировать безответственность и ничего не делание, как это наблюдается на общественных собраниях в гаражно-строительных, жилищно-строительных и садоводческих коллективах, где все говорят о том, что им вздумается и придет в голову, но никто за это не несет персональной ответственности и по большому счету сам ничего конкретно делать не хочет.

Для повышения эффективности процесса реформирования системы железнодорожного транспорта, что Вы считаете необходимо сделать в настоящее время?

Ответ на 14 вопрос

Прежде всего, для повышения эффективности реализации процесса реформирования системы железнодорожного транспорта в аппарате Правительства РФ и Министерства транспорта РФ необходимо срочно создать эффективные рабочие группы из высочайших транспортных практиков, профессионалов-производственников, которые должны руководить процессом реформирования системы ежеминутно по специально составляемым еженедельным рабочим планам в рамках выполнения государственной Программы по реформированию, при этом, участники этих рабочих групп должны проводить выездные рабочие совещания с участием представителей ОАО «РЖД», операторов подвижного состава, перевозчиков, всех других причастных участников процесса перевозки грузов, причастных ведомств, структур и организаций, итогом проведения этих рабочих совещаний должно являться рассмотрение хода выполнения намеченных ранее мероприятий, выработки новых мер, наказания виновных за срыв и провал в работе по реформированию, по результатам рабочих совещаний должны оформляться протоколы, в которых необходимо конкретно указывать исполнителям: что они должны сделать, где, в какой срок, кто должен контролировать и нести персональную ответственность за выполнение этих мероприятий, данный протокол с выработанными рабочими мероприятиями должен являться настольной программой действий для всех участников на неделю, только благодаря такому строгому, конкретному и жесткому подходу будет возможно придать процессу реформирования системы железнодорожного транспорта правильный вектор движения, развития и динамичный темп, то есть сейчас очень необходимо постоянное, строгое и жесткое государственное управление процессом реформирования железнодорожного транспорта и контроль в этой части, если этого не сделать, то процесс реформирования будет опять тормозиться, топтаться на месте и стагнировать.

РЖД: РУКОВОДСТВО СМЕНИЛОСЬ – СПРУТ ОСТАЛСЯ

Материал предоставлен "Электронной газетой "ВЕК" <http://vek.ru/>"

Недавнее известие об уходе Владимира Якунина с поста главы ОАО «Российские железные дороги» у многих породило надежды на то, что новый руководитель РЖД рьяно примется за решение назревших проблем.



Смена руководства не ликвидировала коррупционную составляющую РЖД

Кадровые перестановки в ОАО "Российские железные дороги" привлекли внимание широкой общественности к процессам, происходящим в естественной монополии. Уход из этой непрозрачной и очень коррумпированной корпорации Владимира Якунина и приход на его место бывшего первого заместителя министра транспорта Олега Белозерова, казалось бы, давали шанс на изменения в РЖД. Увы, пока что все нововведения в ОАО только лишь в одну сторону - к худшему. По-прежнему железная дорога представляет собой дойную корову для узкого круга мутных личностей и их родственников, преследующих исключительно собственные интересы.

Расточительная монополия

С новым руководством госкорпорация продолжает транжирить бюджетные деньги в рекордных объемах - говорится в расследовании The MosCOW Post со ссылкой на второй "Индекс расточительности" госзаказчиков, опубликованный 2 октября 2015 в рамках проекта "За честные закупки" Общероссийского Народного Фронта (ОНФ). Стоит напомнить, что ОНФ не первый раз указывает на расточительность РЖД: в апреле прошлого года на выездном заседании в Ростове эксперты ОНФ настойчиво рекомендовали госкорпорации сократить нецелевые расходы.

Общеизвестно, что железнодорожники постоянно жалуются на отсутствие средств для выполнения прямых своих обязанностей, например, на организацию движения тех же пресловутых пригородных электричек. То ли дело с нецелевыми тратами: в разделе «Закупка автомобилей» компания ОАО «РЖД» с автомобилем за 8,17 млн. рублей оказалась на втором месте.

Кстати, после публикации ОНФ первого «Индекса расточительности» в июле 2015 года железнодорожники в течение 4 часов отменили данную закупку, но это не помешало

им разместить еще 4 заявки, которые тоже вошли в «рейтинг затрат госкомпаний».

В результате 5-е место (7,2 млн. руб.), 10-е место (6,5 млн. руб.), 20-е место (4,9 млн. руб.) и 40-е место (3,5 млн. руб.) «рейтинга ОНФ» среди самых дорогих автомобилей достались ОАО «РЖД», сделав эту госкомпанию лидером в «командном зачете».

Очевидно, именно на одном из этих дорогостоящих «железных коней» и ездит теперь господин Белозеров. Всего на 4 новых автомобилей руководство ОАО «РЖД» потратило 22,1 млн.руб. Уж лучше бы все-таки железнодорожники купили только один автомобиль за 8,17 млн. руб.

Если карьера нового главы РЖД Олега Белозерова начинается со скандала вокруг закупки дорогих автомобилей, то, что дальше можно ждать от этого топ-менеджера? Очевидно, только новых «распилов». И в это нет ничего удивительного, так как Белозеров считается «другом олигархов Ротенбергов».

Питерские дзюдоисты в карьере Белозерова

Петербургские СМИ рассказывают о том, что Белозеров познакомился с Аркадием и Борисом Ротенбергами в конце 1990-х годов, когда работал в «Ленэнерго».

А вот партнер Белозерова по ОАО «Лагун» Андрей Кадкин принимал участие в работе дзюдоистского клуба «Явара-Нева», созданного Ротенбергом вместе с Геннадием Тимченко.

Кроме того Белозеров хорошо знаком с Дмитрием Калантырским, бывшим руководителем банка «Северный морской путь» (СМП-Банк), принадлежащего Ротенбергам.

Тендерная семья дорожников Ротенбергов

Разумеется, что дружба Белозерова и Ротенбергов имела свой «финансовый эквивалент».

Все дело в том, что бывший заместитель министра транспорта РФ и нынешний глава РЖД Олег Белозеров с 2004 по 2009 год возглавлял Федеральное дорожное агентство («Росавтодор»), которое организовывало тендеры на дорожное строительство.

Уже тогда Белозеров назывался в прессе «человеком Ротенбергов».

По мнению экспертов, его лояльность к братьям позволила Ротенбергам войти в проекты по строительству скоростной автотрассы «Москва-Санкт-Петербург», федеральной трассы М-4 «Дон», М-11 «Нарва» и М9 «Балтия» и т.д.

10 миллиардов РЖД

Наивно думать, что Олег Белозеров стал бы помогать Аркадию и Борису Ротенбергам «по доброте душевной». Злопыхатели утверждают, что Белозеров мог брать «откаты» от Ротенбергов за «передачу» им самых выгодных тендеров.

Кстати, в конце апреля 2015 года подконтрольный РЖД негосударственный пенсионный фонд (НПФ) «Благосостояние» приобрел 38,63% акций строительной компании «Мостотреста» у компании Marc O'Polo Investments Ltd.

Этот офшор, как и сам «Мостотрест» подконтролен Аркадию Ротенбергу. Получается, что за почти 40% акций «Мостотреста» структура Ротенберга получила от фонда РЖД 10,04 млрд руб. Не слабо, верно?



Аркадий Ротенберг, хозяин «СПБ-Банка»

Тот факт, что Белозеров был назначен главой РЖД 20 августа 2015 года, а Ротенберги начали «объединять» некоторые свои активы со структурами РЖД с конца апреля этого же года, говорит о том, что продвижение замминистра транспорта Олега Белозерова на пост руководителя РЖД могло быть спланированной «специальной операцией» олигарха Аркадия Ротенберга по захвату контроля над железнодорожной монополией.

Теперь эта государственная корпорация фактически стала «игрушкой» в руках хозяина «СПБ Банка», а глава РЖД Белозеров, по всей видимости, будет исполнять все, что от него потребует Ротенберг.

Неприкаемый Якунин

Впрочем, и при прошлом главе РЖД Владимире Якунине в работе этой государственной корпорации не раз были заметны «лоббистские мотивы», а самого Якунина нередко обвиняли в покровительстве коммерческим структурам своих родственников.

Поговаривают, что экс-глава РЖД даже хотел перейти в Совет Федерации РФ ради «спасительного мандата», дающего неприкосновенность. При этом Кремль явно содействовал Якунину на его пути в сенаторство.

К примеру, 20 августа 2015 года выяснилось, что Якунин в 2014 году получил ранг чрезвычайного и полномочного посла (эта тонкость была важна для прохождения в Совет Федерации).

Впрочем, 15 сентября 2015 года бывший глава РЖД внезапно отказался стать сенатором от Калининградской области.

Поговаривают, что Владимир Якунин просто не хотел быть рядовым сенатором, а когда его «прокатили» с постом вице-спикера Совета Федерации (или даже с должностью председателя верхней палаты парламента), он вообще утратил всякий интерес к сенаторству.

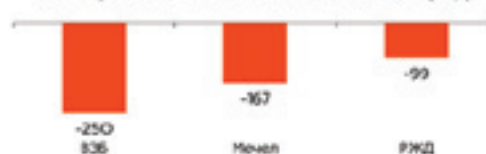
Финансовый «провал» РЖД

На протяжении последних лет у РЖД наблюдаются серьезные проблемы. Они начались еще задолго до финансового кризиса, связанного с обвалом рубля в декабре 2014 года. Все дело в том, что еще в конце 2013 года правительство решило заморозить тарифы естественных моно-

САМЫЕ УБЫТОЧНЫЕ КОМПАНИИ РОССИИ В 2014 г.

По данным рейтинга РБК -500 крупнейших компаний России, самой убыточной компанией стал Внешэкономбанк. Убыток связан с созданием резерва под обесценение активов в размере 314 млрд руб.

Самые убыточные компании России в 2014 г., млрд руб.



IndexСООО | Источник: РБК | www.rbc.ru | 05.10.2015

полий на 2014 год. С 2015 по 2017 года тарифы РЖД индексируются на уровне инфляции.

Якунин говорил, что из-за нулевой индексации убыток РЖД в 2014 году мог составить 60 миллиардов рублей. А в результате чистый убыток «Российских железных дорог» по итогам 2014 года составил 99,3 млрд рублей. Так что Якунин ошибся с прогнозом «всего» на 30 млрд руб.

Кроме этого руководство РЖД пересчитало показатели 2013 года, и в связи с изменением методологии и обесценением активов убыток за указанный период составил около 198,84 млрд рублей.

До этого в железнодорожной монополии указывали, что в 2013 году ОАО «РЖД» получило прибыль в размере 36,7 млрд рублей. Получается, что подчиненные Якунина, мягко говоря, «слукавили».

Подсчитали - прослезались

В 2014 году Счетная палата РФ опубликовала отчет о результатах проведения реформы РЖД.

Результаты были неутешительны. Несмотря на многомиллиардные субсидии со стороны государства, ряд регионов Сибири и Дальнего Востока до сих пор не имеют железнодорожного сообщения, пассажирские перевозки убыточны, высоки показатели износа основных фондов.



Владимир Якунин, экс-президент ОАО «РЖД»

Проверяя деятельность РЖД, аудиторы обратили особое внимание на нерешенную проблему по созданию механизма безубыточной деятельности в сфере пассажирских пригородных перевозок.

«Двухуровневое тарифное регулирование данного вида перевозок, при котором государство регулирует тариф за использование инфраструктуры, а субъекты страны - тариф

на перевозку пассажиров - требует совершенствования. Это подтверждается тем, что значительная часть пригородных пассажирских компаний, созданных в рамках структурной реформы, работают с убытками», - сообщают в Счетной Палате.

Кстати, нередко пригородные электрички вообще отменяются или задерживаются. К примеру, в начале 2015 года сообщалось об отмене или сокращении количества пригородных поездов в Курской, Брянской, Смоленской, Калужской, Орловской и Тверской областях.

Тогда пригородные электрички были возвращены только после личного приказа самого Владимира Путина, так что провал руководства РЖД на этом направлении работы очевиден.

«При этом на компенсацию потерь в доходах ОАО «РЖД» ежегодно из федерального бюджета выделяются субсидии в сумме 25 млрд рублей», - отмечает аудитор Валерий Богомолов.

О проблемах РЖД детально рассказала председатель Счетной палаты Татьяна Голикова: «Стоимость основных фондов железнодорожного транспорта существенно выросла, при этом у компании высокие показатели износа основных фондов - 65%. А высокая степень износа основных фондов отрасли - это потеря технологической устойчивости железнодорожного транспорта и означает рост потребности в инвестициях в эту отрасль».

Кстати, ранее об аналогичных проблемах РЖД говорили и в других аналитических организациях. К примеру, по оценке АНО «ИПЕМ», изношенность парка грузовых вагонов «РЖД» к 2011 году составила 58,9%, а изношенность парка магистральных грузовых и маневровых локомотивов - 81%.

Десять лет Якунина

Владимир Якунин был президентом ОАО «Российские железные дороги» с 2005 по 2015 год. Ровно 10 лет этот человек возглавлял российскую железнодорожную отрасль.

Казалось бы, что за эти годы можно было бы завершить строительство сети железнодорожных путей так, чтобы они охватывали всю территорию страны. Тем более, что время правления Якунина пришлось на те года, когда цены на нефть еще были высокими, а казна государства успела позабыть о дефиците.

Но, нет... Итогом десятилетнего правления Якунина в РЖД стало то, что шесть субъектов РФ (Республика Алтай, Республика Тыва, Ненецкий АО, Магаданская область, Чукотский АО, Камчатский край) до сих пор не имеют железнодорожного сообщения.

Еще в 10 субъектах железнодорожная сеть недостаточно развита. Более того, при Якунине было нарушено железнодорожное сообщение с некоторыми другими странами. К примеру, невозможно было добраться на поезде до Абхазии, а ежедневное железнодорожное сообщение между Россией и Абхазией открылось только 20 июня 2015 года (почти за два месяца до отставки Якунина)

Но, все-таки хуже всего то, что экс-глава РЖД так и не смог завершить прокладку железнодорожных путей по всей территории РФ. Так что новому руководству РЖД придется достраивать пути за Якуниным.

В долгах, как в шелках

Похоже, единственное, в чем действительно «преуспел» бывший глава РЖД, так это - в набирании долгов.

По данным на 31 декабря 2014 года, общий объем обязательств РЖД по долгосрочным кредитам и займам оце-

нивался в 715,71 млрд руб. против 579,15 млрд руб. годом ранее, а общий объем обязательств по краткосрочным кредитам и займам - соответственно в 140,5 млрд руб. против 36,96 млрд руб.

Крупнейшими кредиторами РЖД являются банки ВТБ, Сбербанк, Deutsche Bank и созданная для выпуска еврооблигаций компания RZD Capital Limited.

Впрочем, кроме банков РЖД весьма активно «побирается» у Фонда национального состояния (ФНБ). Как стало известно, 2 сентября 2015 года РЖД может получить в 2016 году еще 40 млрд руб. из ФНБ на закупку локомотивов.

Кстати, в конце прошлого года правительство согласовало выделение в 2015 году РЖД из ФНБ 100 млрд руб. на разные проекты. А с учетом того, что в 2016 году монополия планировала купить 495 локомотивов на 71,8 млрд руб., то РЖД может потребоваться еще больше денег из бюджета.

Похоже, что при Белозерове РЖД собирается «доить» государственную казну также, как это было при Якунине. Только на этот раз трат будет еще больше. Ведь новому главе железнодорожной монополии придется «помогать» бизнесу братьев Ротенбергов. Так что РЖД ждут новые «капитальные затраты».

Рабы на железнодорожных галерах

Также стоит отметить, что в РЖД при сверхтяжелых условиях работы наблюдаются крайне низкие уровни зарплат.

Например, средняя зарплата слесаря-ремонтника и монтера пути - 15 тыс.руб. (минимальная - 10 тыс.руб.). Средняя зарплата машиниста - 29 250 руб., а электромонтер получает от 10 тыс.руб.



Рабочие РЖД

Зато глава РЖД Владимир Якунин, по данным СМИ, получал по 4 млн.руб. до 5,5 млн.руб. в месяц, то есть в 133 (или в 183) раза больше, чем рядовой машинист.

В год, соответственно, Якунин без премий мог получать до 66 млн.рублей только по официальным данным. А вот президент России Владимир Путин за 2014 год заработал 7,654 миллиона рублей (за 2013 год - 3,6 миллиона).

Так что за год только при «чистой» зарплате (без премий и бонусов) экс-глава РЖД получал почти в 9 раз больше, чем президент России.

Шик-модерн

Несмотря на то, что многие сотрудники РЖД просто бедствуют, Якунин всегда демонстрировал (и до сих пор демонстрирует), что он не просто живет, а буквально «утопает» в роскоши.

Это хорошо заметно по его «замку» в подмосковном Акулино. Кстати, в этом же районе кроме Якунина живут

еще бывший пресс-секретарь Бориса Ельцина Сергей Ястржембский, «спарринг-партнер Путина по дзюдо» Аркадий Ротенберг, глава «Транснефти» Николай Токарев, почти все руководство «Ростеха» и многие влиятельные силовики.

Именно там, в Акулинино, располагается «резиденция Якунина». На участке почти в 7 га расположился комплекс из шести домов, включая хозяйственные постройки. Есть теннисный корт. В трехэтажном основном доме — бассейн, массажный кабинет, кинотеатр и оранжерея. Ближе к лесу, метрах в 100 от дома, — облагороженные пруды.

Стоит отметить, что Якунин всегда ценил своих соседей по дачам (дворцам, особнякам и т.д.). Впрочем, соседями бывшего главы РЖД, как правило, были люди влиятельные и обеспеченные.

К примеру, в ноябре 1996 года Владимир Якунин стал одним из учредителей дачного кооператива «Озеро», наряду с Владимиром Путиным и будущим олигархом Юрием Ковальчуком.

Кипрское Акулинино

Весьма любопытно, что до февраля 2011 года собственником участка в Акулинино значился сам Якунин, но затем земля была переписана на кипрскую Mirolo Investments Ltd.

Офшорная компания Mirolo — не чужая Якунину. По данным СПАРК, эта компания владеет петербургским ООО «Акулинино», которым руководит Сергей Башков.

Дача Якунина. Фото russiantourism.ru

Он же возглавляет юридический департамент Venture Investments & Yield Management, инвестиционной и управ-



ляющей компании сына Владимира Якунина — Андрея.

Бизнес-клан Якуниных

Теперь стоит разобраться, откуда у Владимира Якунина и его семьи такие богатства. Российские оппозиционеры уже смогли выяснить многие подробности того, как устроен семейный бизнес клана Якуниных.

К примеру, в июле 2013 года Алексей Навальный опубликовал расследование, раскрывающее офшорные схемы тогдашнего главы РЖД. Блоггер и сотрудники Фонда борьбы с коррупцией обнаружили целую «бизнес-империю» Якунина и его сыновей, фирмы которой зарегистрированы в офшорах по всему миру.

Навальный обратился, в частности, к президенту Путину и председателю правительства Дмитрию Медведеву с требованием отставки Якунина и публичного расследования деятельности его семьи. Также заявления были отправлены в Генпрокуратуру, Следственный комитет, всем парламентским партиям. Впрочем, силовики не стали предъявлять к Якунину никаких претензий.



Андрей Якунин, сын экс-президента ОАО «РЖД»

Про семью господин Якунин действительно не забывает. Младший его сын Виктор Владимирович Якунин с середины 2000-х работает в российском офисе трейдинговой компании Gunvor у друга Путина и самого Якунина-старшего — Геннадия Тимченко.

Старший сын экс-главы РЖД, по данным Алексея Навального, постоянно проживает с семьей в Лондоне в доме, купленном в 2007 году за 4,5 миллиона фунтов стерлингов и зарегистрированном на панамский офшор.

Вначале Андрей Якунин был соучредителем компании «Тристар Инвестмент Холдингс», занимал пост директора британской инвестиционной компании Venture Investments & Yield Management (VIYM). По данным СМИ, VIYM участвует в крупных девелоперских проектах на землях РЖД.

Любимая жена Якунина Наталья совместно с сыновьями главы «Ростеха» Сергея Чемезова, его заместителя Владимира Артякова и дочь руководителя «Транснефти» Николая Токарева владеет гостиничным комплексом «Меридиан» в Геленджике.

Рекламный маневр

Не стоит думать, что только Якунин из руководства РЖД сумел «озолотиться», благодаря этой государственной корпорации. Взять, к примеру, бывшего начальника департамента корпоративных коммуникаций РЖД Сергея Михайлова.

Он является бенефициаром влиятельного PR-агентства «Михайлов и партнеры», которым управляет через ряд кипрских офшоров, на которые и выводятся деньги, получаемые Михайловым от госконтрактов. Как удалось выяснить журналистам, агентство «Михайлов и партнеры» имеет довольно большой опыт в сотрудничестве с ОАО «РЖД», так как оно получало от железнодорожной монополии очень выгодные заказы.



Сергей Михайлов, бывший начальник корпоративных коммуникаций РЖД

Более того, в декабре 2014 года стало известно, что Виталий Кривенко, работавший заместителем начальника корпоративных коммуникаций РЖД, оказался основным владельцем компании «Лайса», получившей 15-летний контракт на продажу всей рекламы «Российских железных дорог». При этом Виталий Кривенко – это давний соратник Сергея Михайлова.

Так что теперь уже бывшие топ-менеджеры РЖД сосредоточили в своих руках все многомиллиардные контракты на рекламу железнодорожной монополии.

Охранная сфера

Другие «железнодорожники» тоже не отстают от Михайлова и Кривенко. Взять, к примеру, теперь уже бывшего вице-президента РЖД по корпоративной безопасности Александра Бобрешова (экс-сотрудника ФСБ), который ушел из этой госкорпорации в сентябре 2015 года.

Так вот Бобрешов в свое время был президентом и совладельцем петербургского некоммерческого партнерства «ЛВБ-холдинг» и ООО «ЛВБ-холдинг» (доля — 63%), в который входит больше 20 охранных предприятий в Петербурге, Москве, Краснодаре, Самаре, Пскове и Волгограде.

Не трудно догадаться, что свято следуя корпоративным традициям топ-менеджеров ОАО «РЖД» по работе с аффилированными структурами, он тут же подключил к сотрудничеству с транспортной монополией свои ЧОПы.

К примеру, партнерами РЖД являются краснодарские ЧОПы из компании «Русь» и волгоградские ЧОПы «Кобальт-А», «Кобальт-С», «Кобальт-РТ». Все они входят в «ЛВБ-холдинг». А в Москве еще одна «дочка» этого холдинга - ЧОП «Цербер»



проводит общие проекты с ЧОП «РЖД-охрана».
Александр Бобрешов, бывший вице-президент РЖД по корпоративной безопасности

Однако, видимо, в случае Бобрешова сказались «чекистская сноровка», и он догадался вовремя уйти из числа владельцев «ЛВБ-холдинга» и хотя бы формально передать полномочия собственной родственнице Татьяне Савиной, которой теперь владеет 63% холдинга. Но фактически контролирует его все равно Бобрешов, а, значит, он и получает деньги с РЖД для нужд его личного бизнеса.

Бухгалтер и «завхоз»

Далее рассмотрим пример еще одних «продолжателей корпоративных традиций» - первого вице-президента РЖД Вадима Морозова, ответственного за координацию производственно-хозяйственной деятельности РЖД, и главного бухгалтера РЖД Галины Крафт.

Как выяснилось, ранее (с октября 2003 года по июнь 2004 года) Вадим Морозов был министром путей сообщения РФ, а Галина Крафт – заместителем руководителя департамента финансов МПС. А вот затем эта «сладкая парочка» оказалась совладельцами ООО «Желдорстрой», которое, как можно догадаться из названия, имеет непосредственное отношение к строительству железнодорожных объектов.



Вадим Морозов, первый вице-президент РЖД

Кстати, Галина Крафт расширила свой бизнес до семейного, ведь ее супруг - Якоб Крафт возглавляет «Ямальскую железнодорожную компанию» (ЯЖДК). Более того, он владеет 10% акций этой компании. Кстати, ЯЖДК в августе 2015 года решила купить для своего руководства внедорожник Toyota Land Cruiser 150 PRADO за 2 млн 890 тыс. рублей и пикап Mitsubishi L200 за 1,7 млн рублей. Как говорится, «красиво жить не запретишь» (особенно за казенный счет).

ЯЖДК с успехом занимается перевозками от станции Коротчаево до Ямбурга и Надым-пристани и развивает железнодорожную инфраструктуру ЯНАО, привлекая инвестиции для завершения строительства участков Коротчаево — Новый Уренгой — Надым и Новый Уренгой — Ямбург. Да и как ЯЖДК не работать успешно, если жена руководителя компании – главный бухгалтер ОАО «РЖД».

Подарки для РЖД

Теперь рассмотрим пример деятельности московской фирмы «ЭВО импрэшнс» (EVO Impressions), которая занимается продажей подарков и организацией «корпоративов». Кажется, при чем тут РЖД? А притом, что владельцы «ЭВО импрэшнс» Михаил Лapidус (70% акций EVO Impressions) и его сестра Наталия (15% акций) – это дети старшего советника президента РЖД Бориса Лapidуса.

Разумеется, советник главы РЖД Лapidус так же не изменяет корпоративным традициям. Вот так вот «ЭВО импрэшнс» оказалась поставщиком ценных праздничных подарков, которые были оплачены из бюджета ОАО «РЖД», а среди основных клиентов «ЭВО импрэшнс» как-то «внезапно» оказался «РЖДстрой».

Таким образом, становится ясно, что практически все топ-менеджеры ОАО «РЖД» получают неплохой доход от аффилированных с собой компаний, которые становятся неизменными подрядчиками РЖД.

«Список Магнитского» на Московском узле

Еще одним «сомнительным» топ-менеджером РЖД является Петр Кацев (вице-президент РЖД по развитию

Московского транспортного узла). Он пришел в эту корпорацию в октябре 2015 года, а до этого он трудился в правительстве Московской области.

В Интернете есть данные, что Петр Кацыв мог быть учредителем ЗАО «Интер-Бизнес». В здании, где сдавало в аренду помещения ЗАО «Интер-Бизнес», находится офис ГУП МО «Мострансавто», которое долгое время курировал все тот же Петр Кацыв в качестве министра транспорта региона.



Петр Кацыв, вице-президент РЖД по развитию Московского транспортного узла

Со временем ООО «Инавто», принадлежащее Денису Кацыву (сыну вице-президента РЖД), стало одним из основных поставщиков автотранспорта «Мострансавто». Так что семья Кацывов весьма активно получала (и, видимо, до сих пор получает) госзаказы от правительства Московской области.

Стоит отметить, что Петр и Денис Кацывы стали фигурантами финансовых скандалов не только в РФ, но и в США. Так подконтрольные Денису Кацыву компании в США подозреваются в отмывании похищенных из российского бюджета \$230 млн. Ранее американский суд арестовал эти активы.

Напомним, что еще в сентябре 2013 года американская прокуратура подала заявление о конфискации активов в рамках так называемого «дела Магнитского». В США полагают, что похищенные из российского бюджета деньги, о которых заявлял аудитор Сергей Магнитский, были отмыты, в частности, путем приобретения недвижимости в Нью-Йорке. Американская прокуратура заподозрила в причастности к этому структуры, аффилирован-

ные с кипрской компанией Prevezon Holdings Limited. Ее единственным акционером является Денис Кацыв.

Так, по мнению американских следователей, именно на счета кипрской компании Prevezon Holdings Ltd была перечислена часть средств из 230 миллионов долларов, похищенных из российской казны.

Уже вслед за этим компания Prevezon занялась скупкой недвижимости в Нью-Йорке. В итоге суд арестовал несколько подконтрольных Кацыву-младшему объектов дорогостоящей недвижимости в фешенебельном районе Манхеттен, а также денежные средства, хранящиеся на счетах компаний, подвластных сыну бывшего министра транспорта Подмосковья. Стоимость арестованных активов оценивалась примерно в 24 миллиона долларов.

Круговая порука мажет, как копать

Получается, что сын вице-президента РЖД может быть причастен к выводу из бюджета РФ суммы, эквивалентной 230 миллионов долларов, но силовики ничего не предпринимают по этому поводу.

По слухам, если ранее семейство Кацывов «крышевал» Якунин, то теперь новой «крышей» для бывшего подмосковного министра стал Белозеров.

Анализ «деяний» большинства топ-менеджеров РЖД, начиная от глав департаментов и заканчивая самим президентом ОАО «РЖД», ясно дает понять, насколько велики масштабы коррупции в этой организации.

Очевидно, что замешанного в «лоббистских скандалах» Олега Белозерова, считающегося «человеком Ротенбергов», нельзя было назначать на пост главы РЖД. Эксперты считают, что при нем в этой транспортной монополии сохранилась та же «круговая порука», которая сложилась еще при Якунине. К тому же это «порука» стала «более масштабной».

Видимо, у Кремля есть лишь один шанс спасти «Российские железные дороги» от полного разорения. Для этого надо срочно выгнать из РЖД всех «ставленников Якунина», снять с должности Белозерова и назначить новыми топ-менеджерами людей, не связанных с финансовыми интересами «верхушки» РЖД.

И чем, скорее Кремль избавится от Белозерова и «якунинцев», тем лучше будет для железнодорожной монополии. В противном случае ОАО «РЖД» может «развалиться» уже в ближайшие годы.

НЕСОСТОЯТЕЛЬНЫЙ РЕКЛАМНЫЙ ПАРТНЕР РЖД: В ОТСУТСТВИЕ ЯКУНИНА У "ЛАЙСЫ" КОНЧИЛИСЬ ДЕНЬГИ

Рекламное агентство «Лайса» не смогло получить кредит в банке «Открытие» на покупку доли в операторе наружной рекламы Russ Outdoor, рассказал «Ведомостям» источник, близкий к Russ Outdoor. Банк отказал «Лайсе» в кредите из-за нестабильной ситуации на рынке наружной рекламы, говорит человек, близкий к этой компании. Правда, «Лайса» и сама планировала отказаться от займа, уточняет он: привлекать деньги в нынешней экономической ситуации и с высокими банковскими ставками нецелесообразно. Банк согласился с этим решением, добавляет собеседник «Ведомостей». Представитель банка

«Открытие» не стал это комментировать.

Этой весной основатель Russ Outdoor Максим Ткачев и его партнеры договорились продать «Лайсе» свои доли в компании (всего 20,72% акций). Также доли в Russ Outdoor хотели продать известный американский инвестор, основатель телеканала CTC Питер Герви (21,85%) и компания Marathon Outdoor Cooperatief (6%). По итогам сделки «Лайса» могла бы стать владельцем 48,57% акций Russ Outdoor. Остальные 26,43% акций остались бы у «ВТБ капитала», 25% – у французской компании JCDesaux, рассказывали сотрудники медийных компаний.

Но сделка затягивалась из-за того, что «Лайса» не могла договориться о получении кредита. «Лайса» была готова заплатить за долю в Russ Outdoor \$46 млн, рассказывали «Ведомостям» сотрудники двух крупных операторов наружной рекламы. А человек, близкий к «Лайсе», утверждал, что сумма «намного больше».

Инвестбанк «ВТБ капитал» оценивал свою долю в Russ Outdoor в конце прошлого года в 3 млрд руб., следует из его отчетности. В этом случае вся Russ Outdoor могла быть оценена в 11,35 млрд руб., а доля Ткачева и его партнеров – в 2,35 млрд руб.

Но в процессе переговоров сумма сделки постоянно менялась «из-за экономической ситуации в стране и кризиса на рынке наружной рекламы», говорит человек, близкий к акционерам «Лайсы». Стоимость Russ Outdoor за последние несколько месяцев заметно снизилась, добавляет источник в Russ Outdoor.

Впрочем, источники в Russ Outdoor и «Лайсе» не считают, что сделка окончательно сорвалась. «Компании ведут переговоры о дальнейшем возможном взаимодействии, но

о деталях и форме сотрудничества компании пока не договорились», – утверждают они.

Russ Outdoor – крупнейший оператор на рынке наружной рекламы в России. У компании 32 000 поверхностей в 54 городах страны. Ее выручка в 2014 г. составила 5,72 млрд руб., чистый убыток – 867 млн руб.

«Лайса» в течение 10 лет является эксклюзивным партнером РЖД по размещению рекламы в составах и на железнодорожных станциях. У самой «Лайсы» сравнительно небольшая выручка – 767,2 млн руб. в 2014 г. Но компания хотела привлечь заем под залог акций Russ Outdoor.

Гендиректор «Эспар-аналитик» Андрей Березкин считает, что «Лайса» не сможет выкупить долю в Russ Outdoor, пока ситуация на рекламном рынке не наладится. Тем более что в этом году операторы должны выплатить городу очередной платеж по договору. Банк мог посчитать, что компании будет сложно обслуживать кредит, резюмирует Березкин.

Представители «Лайсы» и Russ Outdoor отказались от официальных комментариев.

РИСКИ ОТМЕНЫ СКИДКИ НА УСЛУГИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ПРИГОРОДНЫХ КОМПАНИЙ

По мнению Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), предложение Минфина России по отказу от предоставления скидки на услуги инфраструктуры для пригородных компаний может привести к росту средней стоимости проезда в электричках более чем на 40 рублей, прекращению пригородных железнодорожных перевозок практически по всей стране и, как результат, повторному росту социальной напряженности.

Сегодня, 2 февраля, в Правительстве РФ состоится обсуждение антикризисного плана на 2016 год, подготовленного Минэкономразвития. Министерство финансов традиционно возражает против финансирования 37 пунктов плана из 86 (на общую сумму более 210 млрд. рублей). Вызывает тревогу, что наряду с такими, например, мерами, как «субсидии на регистрацию на внешних рынках интеллектуальной собственности российских производителей», оказывающими весьма косвенное и условное влияние на конкретных граждан нашей страны, в список Министерства финансов попала такая мера, как «предоставление скидки на услуги инфраструктуры при перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования на долгосрочной основе», оказывающая на граждан влияние прямое и непосредственное.

Для начала напомним, что пригородный железнодорожный комплекс ежегодно перевозит более 900 млн пассажиров в год, половина из которых приходится на Москву и Московскую область. Пригородное железнодорожное сообщение осуществляется между более чем 5000 станций по всей России, при этом для многих населенных пунктов общественного транспорта, альтернативного железнодорожному, нет.

При перевозке пассажиров в пригородном сообщении скидка на услуги инфраструктуры применяется с 2011 года с соответствующей компенсацией выпадающих доходов владельца инфраструктуры из федерального бюджета. В 2016 году ожидаемый размер поддержки составляет 37,1 млрд рублей.

При этом в последние несколько лет железнодорожные пригородные перевозки являются проблемным транспортным сегментом. В основном из-за противоречий между перевозчиками и властями субъектов РФ в 2012-2014 гг. было отменено более 900 поездов, в течение января 2015 были едва не остановлены еще 300. Это вызвало волну социальной напряженности, прошел ряд митингов и даже были попытки организовать перекрытие Транссибирской магистрали. Все это привело к тому, что 4 февраля 2015 года Президент России на еженедельном совещании с Правительством потребовал немедленно восстановить прекращенное пригородное сообщение на всей территории страны.

В 2015 году Правительством, Министерством транспорта, Федеральной антимонопольной службой и другими ведомствами была проведена системная работа по стимулированию конструктивного взаимодействия между властями субъектов и пригородными пассажирскими компаниями и стабилизации ситуации с пригородными пассажирскими перевозками. Вопросу было уделено повышенное внимание на заседаниях правительственной комиссии по транспорту и межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта. Все это, в совокупности со скидкой на услуги инфраструктуры в размере 99% позволило пригородному пассажирскому комплексу закончить год на уровне, близком к безубыточному. Основным препятствием к сохранению достигнутых результатов и развитию пригородных перевозок является временный и краткосрочный характер принятых мер и решений.

И вот сейчас, на фоне появившихся признаков равновесия в отрасли и появления относительной стабильно-



Илья Терешко,
 Заместитель
 руководителя
 департамента
 исследований
 железнодорожного
 транспорта

сти и возможности развития, Министерство финансов фактически выступает за отмену основного инструмента поддержки пригородного пассажирского комплекса.

Отмена скидки на услуги инфраструктуры, оказываемые пригородным пассажирским компаниям, будет означать увеличение их выплат ОАО «РЖД» более чем на 37 млрд рублей (увеличение общих расходов пригородных пассажирских компаний более чем на 50%). При этом власти субъектов периодически высказываются о необходимости сокращения расходов пригородных пассажирских компаний, что является объективным требованием. Однако, большая часть расходов перевозчиков – это плата ОАО «РЖД» за аренду подвижного состава, то есть расходы, размер которых от перевозчика не зависит. Таким образом, сфера возможной экономии пригородных пассажирских компаний ограничена собственными расходами, которые составляют 25-27 млрд рублей в год. Таким образом даже сокращение расходов на 20% или 5 млрд не идет ни в какое сравнение с их увеличением на 37 млрд в случае отмены инфраструктурной скидки. В результате, отмена скидки означает либо увеличение субсидий из бюджетов субъектов Федерации на 37 млрд рублей, либо существенное увеличение стоимости билета.

Напомни, что в Германии ежегодный размер компенсаций, выделяемых пригородным железнодорожным перевозчикам, достигает 5,7 млрд евро, что в пересчете на рубль по текущему курсу составляет почти 484 млрд рублей (кстати, деньги на эти цели выделяются субъектам из федерального бюджета). В России же в результате произойдет категорический отказ субъектов от дополнительной компенсации 37 млрд рублей платы за услуги инфраструктуры ОАО «РЖД» при отсутствии помощи из федерального бюджета. В 2015 году значительных усилий стоило увеличение расходов субъектов на компенсацию выпадающих (в связи с регулированием стоимости проезда) доходов перевозчиков с 7,6 млрд. до 10,9 млрд.

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/>

рублей. Таким образом, дополнительные расходы в размере 37 млрд рублей лягут на пассажиров. Средняя стоимость билета на проезд в электричке при этом должна будет вырасти более чем на 40 рублей. Для сравнения – стоимость проезда за одну зону (10 км пути) в настоящее время начинается от 9 рублей, т.е. среднее увеличение стоимости билета на 40 рублей для многих пассажиров будет означать рост в несколько раз.

В реальности отмена поддержки оказания услуг инфраструктуры пригородным пассажирским компаниям будет означать, во-первых, прекращение пригородных железнодорожных перевозок практически по всей стране, за исключением, может быть, очень крупных городских агломераций, таких как московский и Санкт-Петербургский транспортные узлы. Во-вторых, прекращение деятельности машиностроительных предприятий, специализирующихся на производстве подвижного состава для пригородного сообщения, таких как, например, Демидовский машиностроительный завод, на котором в настоящее время трудится около 2500 человек. Естественно, о безубыточности и наметившихся планах по самостоятельному обновлению парка поездов некоторыми пригородными перевозчиками, такими как ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания», в новых условиях не может быть и речи.

Все это с высокой долей вероятности вернет нас на год назад – в конец 2014 и начало 2015 гг. с массовой отменой поездов, социальной напряженностью, митингами, перекрытием основных железнодорожных магистралей и в конечном итоге вызовет необходимость повторного вмешательства в ситуацию высшего руководства страны, вплоть до Президента РФ. При этом, необходимо помнить, что в прошлый раз катализатором произошедших событий послужило снижение скидки на услуги инфраструктуры пригородным пассажирским компаниям «всего лишь» с 99% до 75%. Таким образом, при полной отмене скидки масштаб возможных негативных последствий может быть катастрофическим.

ПЕРСПЕКТИВЫ ПОГРУЗКИ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ



Дмитрий Нарезный,
эксперт-аналитик
отдела исследований
грузовых перевозок

По оценкам ИПЕМ, в 2016 году тенденция по сокращению погрузки сырой нефти сохранится и будет сопряжена с вводом в эксплуатацию новых трубопроводов. Погрузка энергетических газов будет расти вместе с ростом внутреннего потребления, а погрузка остальных нефтепродуктов сохранится на прежнем уровне, либо покажет небольшой рост, что будет зависеть от изменений экономической ситуации в стране.

В 2015 году погрузка нефти и нефтепродуктов на железнодорожном транспорте России составила 251,2 млн тонн, что на 2% ниже уровня предыдущего года. В общей структуре погрузки доля нефти и нефтепродуктов осталась практически на уровне 2014 года и составила

10,2% (-0,1%). В то же время в структуре погрузки нефти и нефтепродуктов произошли значительные изменения. Так, погрузка нефти и нефтепродуктов на экспорт выросла на 1%, а погрузка во внутреннем сообщении снизилась на 4,5%.

Сырая нефть

Погрузка сырой нефти в 2015 году снизилась на 12,9% и составила 26,9 млн тонн. Основной причиной этого стала возросшая конкуренция со стороны трубопроводного транспорта. По итогам года доля сырой нефти в погрузке нефти и нефтепродуктов снизилась на 1,3% и составила 10,7%.

Ощутимо снизился в 2015 году объем погрузки сырой нефти во внутреннем сообщении (до 24,6 млн тонн). Снижение за год составило 14,4%. В то же время в погрузке на экспорт наблюдается прирост на 7,3%. Важным факто-

ром перераспределения потоков стал вступивший в силу в 2015 году «налоговый маневр» в нефтяной отрасли, согласно которому сократились вывозные таможенные пошлины, но выросла ставка НДС. Это повысило привлекательность экспорта нефти. Одной из причин падения погрузки сырой нефти во внутреннем сообщении можно также назвать ввод в эксплуатацию новых мощностей трубопроводного транспорта. В частности, был запущен отвод от Хабаровского НПЗ до нефтепровода ВСТО, проектная мощность которого составляет 6 млн тонн/год.

Нефтепродукты

Объем погрузки нефтепродуктов также оказался ниже уровня предыдущего года, хотя снижение было незначительным и составило 0,6%. Таким образом, погрузка нефтепродуктов в 2015 году на железнодорожной сети составила 224,3 млн тонн. Основную долю в структуре погрузки нефтепродуктов заняли мазут, энергетические газы, дизельное топливо и бензин.

Погрузка мазута в 2015 году составила 72,4 млн тонн, что на 1,2% ниже уровня предыдущего года. При этом в структуре погрузки нефти и нефтепродуктов доля мазута выросла на 0,3% и составила 14,5%. Также интересно отметить, что, несмотря на увеличение вывозных таможенных пошлин в результате запуска «налогового маневра», погрузка мазута на экспорт в 2015 г. выросла только на 4,2% до 51,5 млн тонн. В то же время погрузка мазута во внутреннем сообщении снизилась на 12,1% до 20,9 млн тонн. Отметим, что производство мазута в России за год также снизилось на 8,8% до 71,7 млн тонн.

Объем погрузки дизельного топлива снизился на 5,9% (до 51,2 млн тонн), а его доля в погрузке нефти и нефтепродуктов снизилась на 0,8% до 20,4%. Наряду с этим снижение объемов производства дизельного топлива в 2015 г. составило 1,6%. При этом снижение наблюдалось как при погрузке на экспорт (-5,3%), так и во внутреннем сообщении (-6,5%). Объем погрузки дизельного топлива в 2015 году составил 25 и 26,2 млн тонн соответственно.

Существенно вырос в 2015 году объем погрузки энергетических газов (до 46 млн тонн). Прирост составил 16,8%. В структуре погрузки нефти и нефтепродуктов доля энергетических газов выросла на 2,9% до 18,3%. Примечательно, что объем погрузки энергетических газов во внутреннем сообщении увеличился значительно сильнее, чем на экспорт (21,7% против 11,1%). Таким образом, погрузка на экспорт составила 20,5 млн тонн, а во внутреннем сообщении – 25,6 млн тонн.

Рост экспортной погрузки энергетических газов в первую очередь связан с обнулением вывозных таможенных пошлин с февраля 2015 года, произведенным в связи с падением цен на нефть и со спецификой формулы расчета пошлин. В то же время рост погрузки во внутреннем сообщении обусловлен увеличением внутреннего спроса. Во многом это стало следствием усилий государства в развитии рынка газомоторного топлива. Так, в настоящее время запущена программа государственного субсидирования покупки городского транспорта на газомоторном топливе. Кроме того, в России ведется активное развитие сети газозаправочных станций.

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/>

Погрузка бензина в 2015 году осталась практически на уровне предыдущего года и составила 36,5 млн тонн. Доля бензина в структуре погрузки нефти и нефтепродуктов также изменилась незначительно (-0,3%). Отметим, что производство бензина по сравнению с предыдущим годом выросло на 1,8% до 39,1 млн тонн.

Перспективы

Таким образом, основные сдвиги, произошедшие в структуре погрузки нефти и нефтепродуктов на железнодорожном транспорте, обусловлены введением «налогового маневра», а также возросшей конкуренцией со стороны альтернативных видов транспорта. Существенное влияние также оказала и общая кризисная ситуация в экономике страны, вызвавшая снижение производства некоторых продуктов нефтяной промышленности, и, соответственно, погрузки.

Изменение налогового законодательства создало благоприятные условия для экспорта нефти и нефтепродуктов, в результате чего мы наблюдаем переориентацию части грузов на экспортное направление. Также сохраняется тренд на увеличение погрузки энергетических газов, внедрение более широкого использования которых является одним из приоритетов государства.

В то же время, железнодорожный транспорт теряет часть рынка в пользу активно развивающегося трубопроводного. Тем более с помощью трубопроводов начинают транспортировать уже не только сырую нефть, но и высококачественные низкосернистые нефтепродукты. Нужно отметить, что доля трубопроводного транспорта еще больше увеличится после завершения строительства трубопровода в Новороссийск.

Исходя из этого, можно сделать вывод, что тенденция по сокращению погрузки сырой нефти сохранится и будет сопряжена с вводом в эксплуатацию новых трубопроводов. Погрузка энергетических газов будет расти вместе с ростом внутреннего потребления, а погрузка остальных нефтепродуктов сохранится на прежнем уровне, либо покажет небольшой рост, что будет зависеть от изменений экономической ситуации в стране.

Еще одним фактором, который может оказать существенное влияние на погрузку нефтепродуктов на железнодорожной сети, является возможный отказ от государственного регулирования тарифа на транспортировку нефтепродуктов трубопроводным транспортом. Этот вопрос был поднят в декабре 2015 года представителем ОАО «АН «Транснефть» на заседании Экспертного совета ФАС России по развитию конкуренции на рынке нефти и нефтепродуктов. Напомним, что сейчас этот тариф ограничен 70% от величины железнодорожного тарифа. Дерегулирование трубопроводного тарифа и возможное его увеличение непосредственно транспортной компанией в перспективе может повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта в перевозках нефтепродуктов.

Кроме того, в ближайшей перспективе в полной мере проявятся результаты проведенного в 2015 году «налогового маневра», в результате чего дополнительно может увеличиться погрузка нефтепродуктов на экспорт.

ИПЕМ: СТИМУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ЩЕБНЯ ЗИМОЙ ДАСТ РЖД ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ДОХОДЫ

По оценкам ИПЕМ, в результате стимулирования перевозок дополнительного объема щебня в зимний период может позволить ОАО «РЖД» привлечь в весенне-осенние пики перевозок до 12 млн тонн других грузов и обеспечить дополнительный доход 4,5 млрд рублей.

Заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук выступил с докладом «Некоторые вопросы оптимизации перевозок щебня и транспортной нагрузки» на круглом столе «Перевозки нерудных строительных материалов: совершенствование рыночных связей в цепочке поставщик-заказчик».

В начале выступления Владимир Савчук отметил, что в 2015 году доля щебня в погрузке на сети ОАО «РЖД» существенно снизилась: в общей структуре до 8,8% (9,7 в 2014-м), во внутреннем сообщении до 13,5% (14,8% в 2014-м). По итогам 2015 года погрузка щебня во внутреннем сообщении на сети ОАО «РЖД» составила 107,6 млн т.

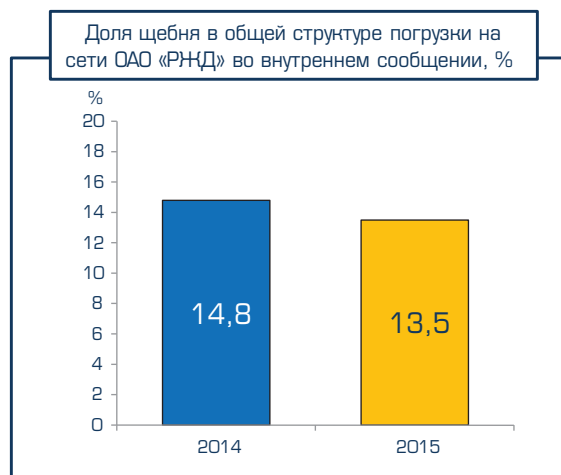
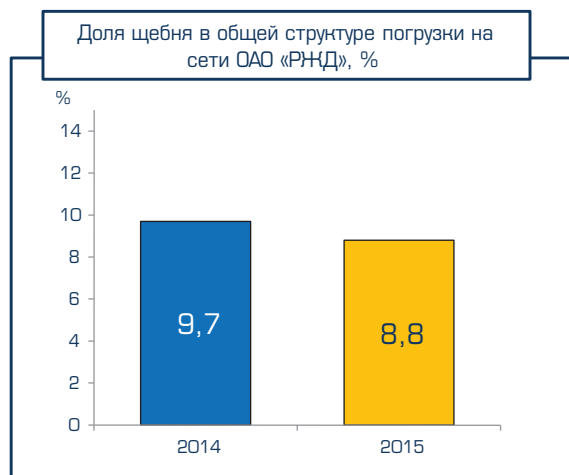
При этом, как отметил эксперт ИПЕМ, существенно сократилась и доля импорта в структуре перевозок щебня: с 17% до 10%. Как указал Владимир Савчук, основная причина такого снижения заключается во введении лицензирования импорта щебня с августа 2015 года. «Данная мера положительным образом сказалась на

деятельности российских предприятий, - сообщил Владимир Савчук. – В период сентябрь-декабрь 2015 года погрузка щебня во внутреннем сообщении выросла на 4% по сравнению с 2014-м годом и составила 39 млн т. Напомню, что в предыдущие месяцы погрузка щебня была значительно ниже уровня 2014-го года».

Далее Владимир Савчук отметил, что в период с ноября по март традиционно происходит сезонный спад объемов перевозок щебня. Как указал эксперт ИПЕМ, сегодня целесообразно предусмотреть возможность экономического стимулирования дополнительных перевозок щебня посредством снижения тарифов в зимний непиковый период по договоренности с грузовладельцами. По оценкам ИПЕМ, это может позволить ОАО «РЖД» в пиковый период привлечь на освободившуюся инфраструктуру прочие грузы в размере 12 млн т и обеспечить дополнительный доход 4,5 млрд рублей (с учетом потерь от скидки летом).

Дополнительные грузы в зимний период позволят ОАО «РЖД» возместить не только переменные, но и часть постоянных затрат. Кроме этого, такие совместные с грузоотправителями решения будут способствовать переключению грузов с автомобильного транспорта, а также экономии средств федерального и регионального бюджетов на ремонты и развития автодорожной сети.

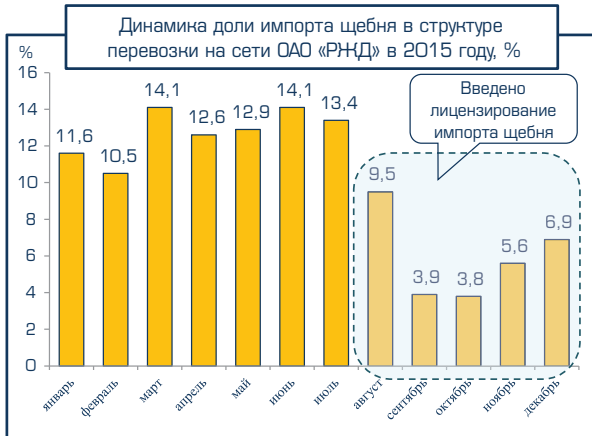
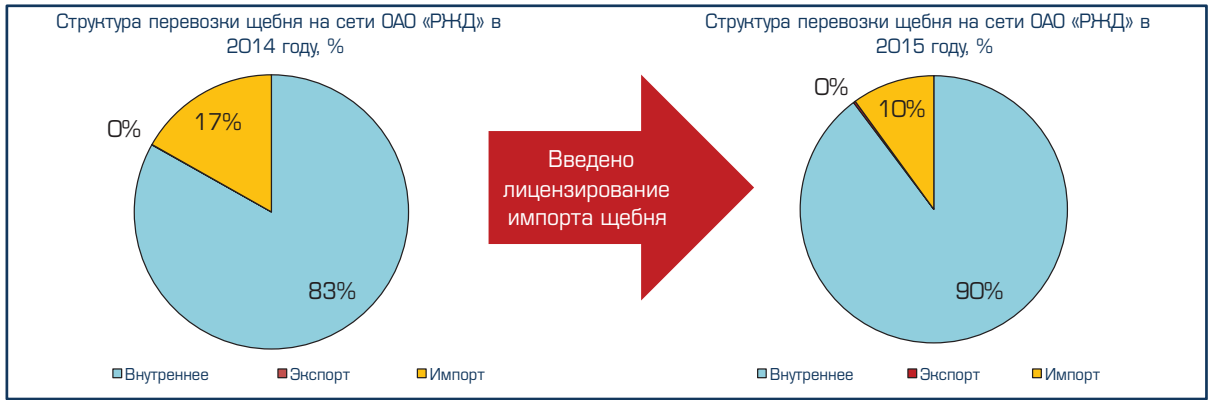
Анализ доли нерудных строительных материалов (щебня) в структуре погрузки на сети ОАО «РЖД»



Погрузка щебня на сети ОАО «РЖД» в 2015 году составила **107,9 млн тонн**, что составляет **9%** от общей погрузки на железнодорожном транспорте.

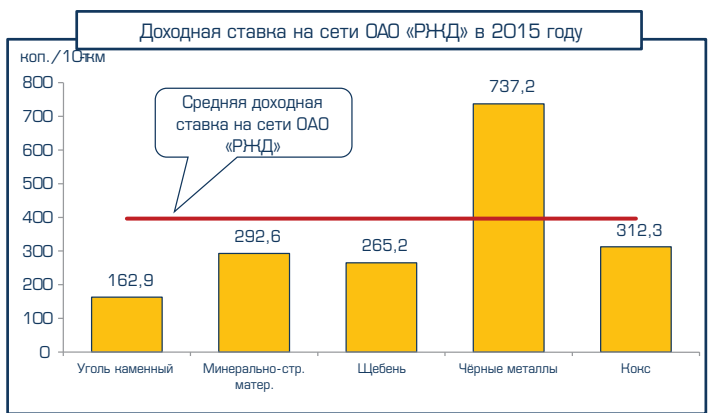
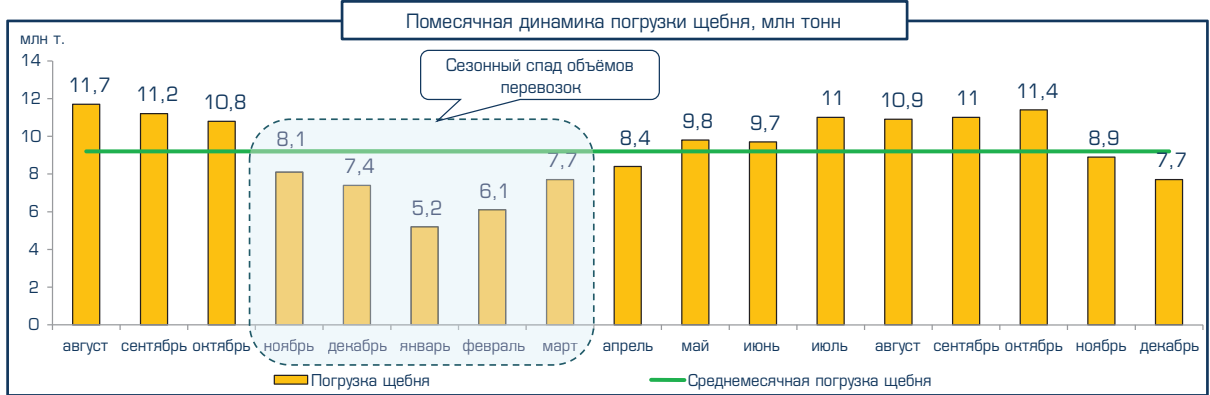
Погрузка щебня во внутреннем сообщении на сети ОАО «РЖД» в 2015 году составила **107,6 млн тонн**, что составляет **13%** от общей погрузки на железнодорожном транспорте во внутреннем сообщении.

Анализ структуры перевозки нерудных строительных материалов (щебня) на сети ОАО «РЖД»



Основная причина снижения импортных перевозок щебня – введение лицензирования импорта щебня. Данная мера положительным образом сказалась на деятельности отечественных предприятий. В период с сентября по декабрь 2015 года погрузка щебня составила **39 млн тонн**, что на **4%** выше аналогичного периода прошлого года. В период с января по август 2015 года погрузка щебня была значительно ниже уровня прошлого года!

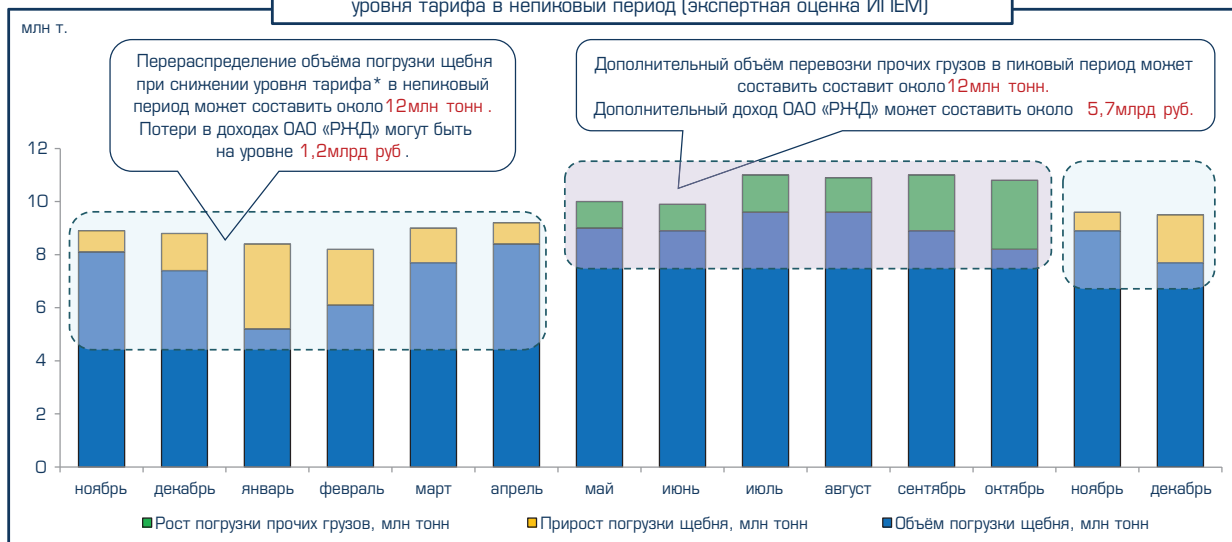
Анализ доходной ставки при перевозке различных грузов на сети ОАО «РЖД»



Объем погрузки щебня на железнодорожном транспорте в значительной степени зависит от времени года. Целесообразно предусмотреть возможность снижения тарифов на перевозку щебня в зимний период!

Анализ доходной ставки при перевозке различных грузов на сети ОАО «РЖД»

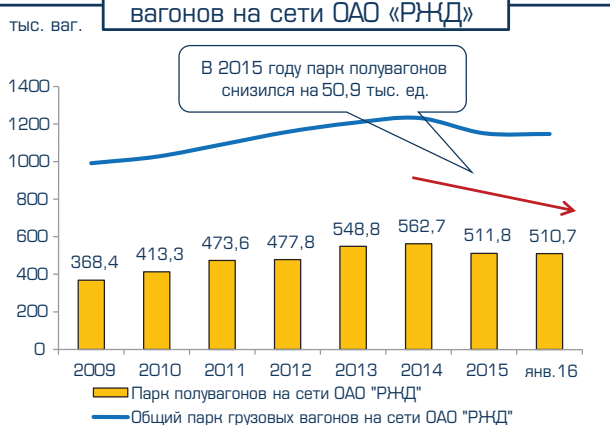
Перераспределения структуры погрузки щебня в результате изменения уровня тарифа в непиновый период (экспертная оценка ИПЕМ)



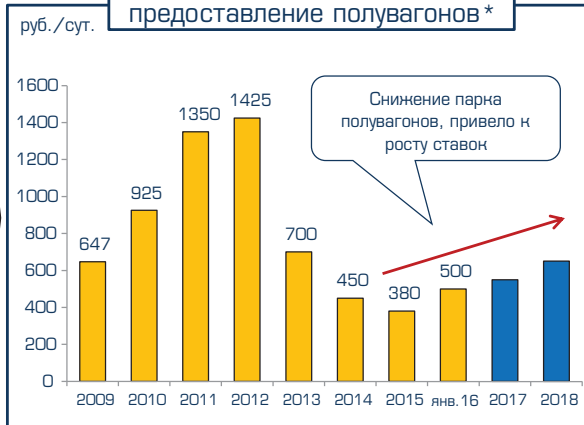
Дополнительный доход ОАО «РЖД» от снижения тарифа на перевозку щебня в непиновый период и привлечения дополнительного объема перевозки грузов в летний период может составить около **4,5 млрд руб.**

Анализ изменения парка грузовых вагонов на сети ОАО «РЖД»

Динамика парка грузовых вагонов на сети ОАО «РЖД»



Динамика ставок на предоставление полувагонов*



В 2015г. общий парк грузовых вагонов на сети ОАО «РЖД» снизился на **81,4 тыс. ед.**, парк полувагонов за аналогичный период сократился на **50,9 тыс. ед.**

Сокращение парка полувагонов и профицита приводит к росту ставок на предоставления полувагонов до **500 руб./сут.**

В ближайшей перспективе ставки на предоставление полувагонов будут расти высокими темпами!

МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ

ЯНВАРЬ 2016

Основные выводы

Итоги развития промышленности в январе 2016 года:
 индекс ИПЕМ-производство – **-0,6%**,
 индекс ИПЕМ-спрос – **-1,0%** (к январю 2015 года).

Автомобильная промышленность в 2016 году – самая субсидируемая отрасль. Государство продлило действие всех программ по поддержке авторыннка на 2016 год, а также добавило новые меры по поддержке экспорта продукции российских автозаводов, как основного направления развития автопрома на фоне снижения курса рубля и сокращения внутреннего рынка. Кроме этого, значительное влияние на результаты автопрома стали оказывать

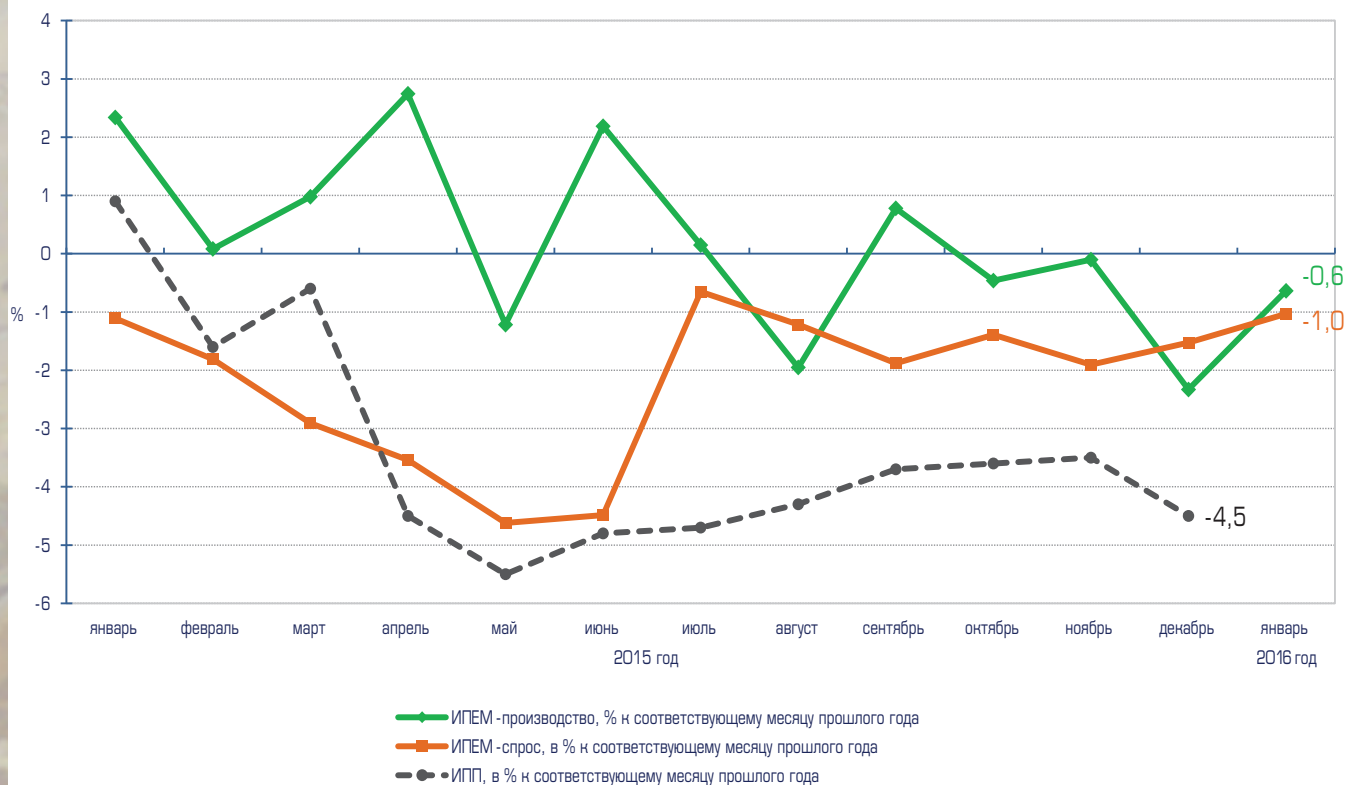
покупки, совершаемые в России гражданами других государств (скрытый экспорт). Производство легковых автомобилей по итогам 2015 года сократилось по сравнению с 2014 годом на 27,7%.

В транспортном машиностроении сохраняется нисходящий тренд. Производство магистральных электровозов и маневровых тепловозов сократилось в 2015 году на 18%, что связано с вынужденным снижением инвестпро-

Динамика индексов к соответствующему месяцу прошлого года

Результаты расчета индексов ИПЕМ за январь 2016 года (приросты):

- ИПЕМ-производство -0,6%;
- ИПЕМ-спрос -1,0%.



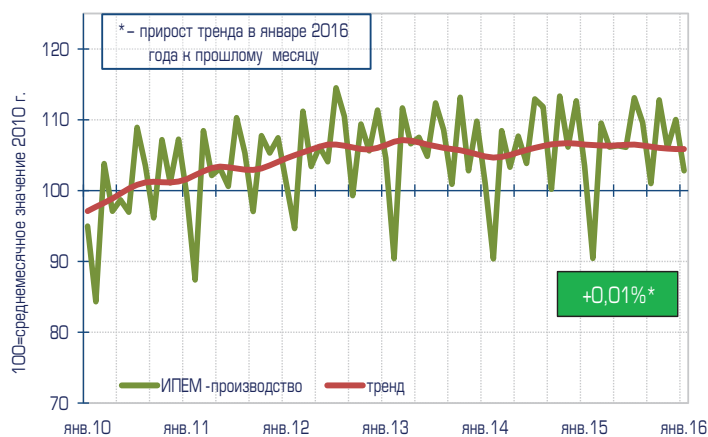
граммы ОАО «РЖД» (основного потребителя). При этом сократился спрос и со стороны промышленных предприятий, которые в текущих условиях вынуждены приобретать б/у продукцию или модернизировать существующие локомотивы. Стоит отметить рост выпуска магистральных тепловозов в 2,3 раза, что связано с переориентацией производства с завода «Лугансктепловоз» на мощности Брянского машиностроительного завода. На рынке грузового вагоностроения на данный момент наблюдается профицит грузовых вагонов: при текущем парке порядка 1,2 млн грузовых вагонов имеющиеся мощности (90-95 тыс. вагонов в год) избыточны. Поэтому не вызывает удивления сокращение производства по итогам 2015 года на 40%.

Системная работа в области импортозамещения ведется ОАО «Газпром» совместно с производителями трубной продукции. Основой для такой работы является механизм долгосрочных договоров. Данный механизм предусматривает организацию серийного производства, поставок и обслуживания продукции под гарантированные объемы закупок будущих лет. Так, согласно подписанному договору с ТМК планируются первые поставки труб для использо-

вания на Астраханском месторождении уже в 2016 году. В связи с меняющимися рыночными условиями активно применяется механизм формульного ценообразования на трубную продукцию, который продемонстрировал эффективность благодаря высокой предсказуемости расчетов. Также внедрение общих технических условий Газпрома взамен многочисленных технических условий производителей позволит значительно ускорить допуск продукции на объекты компании.

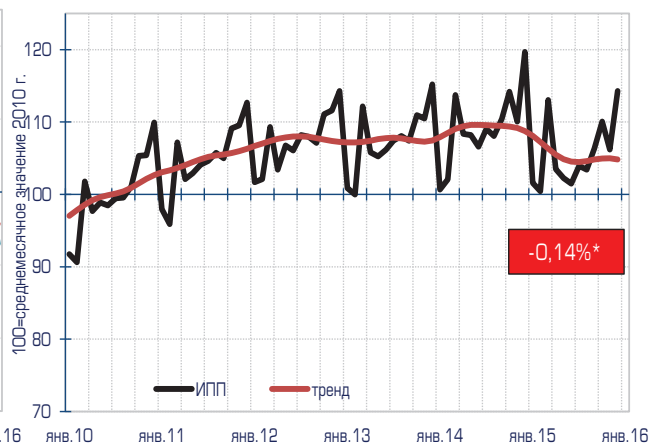
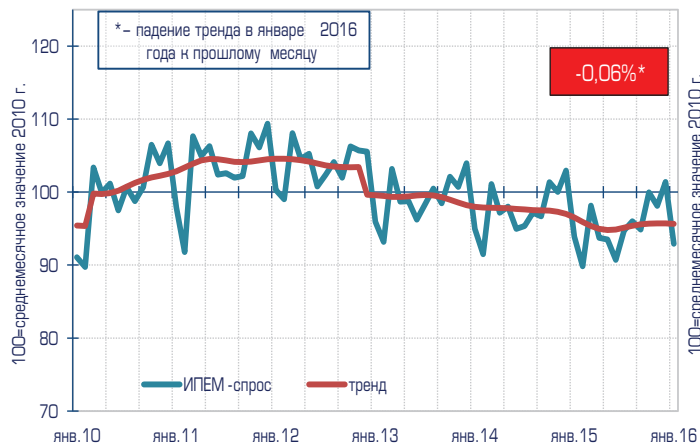
Экспорт из России в стоимостном выражении в 2015 году по сравнению с 2014 года снизился на 31,1%. Удельный вес топливно-энергетических товаров в структуре экспорта в страны дальнего зарубежья сократился в 2015 году по отношению к 2014 году до 66,4% (в страны СНГ – на 39,5%). Для сравнения в 2014 году он составил 73,4% (в СНГ 43,6%). По основным товарным группам по итогам 2015 года отмечается снижение стоимостных объемов экспорта товаров при одновременном росте их физических объемов. Стоимостной объем топливно-энергетических товаров снизился в 2015 году на 37,7% (в СНГ 36,5%) по сравнению с 2014 годом, а физический – возрос на 6,3% (в СНГ 5,5%).

Динамика индексов к предыдущему месяцу

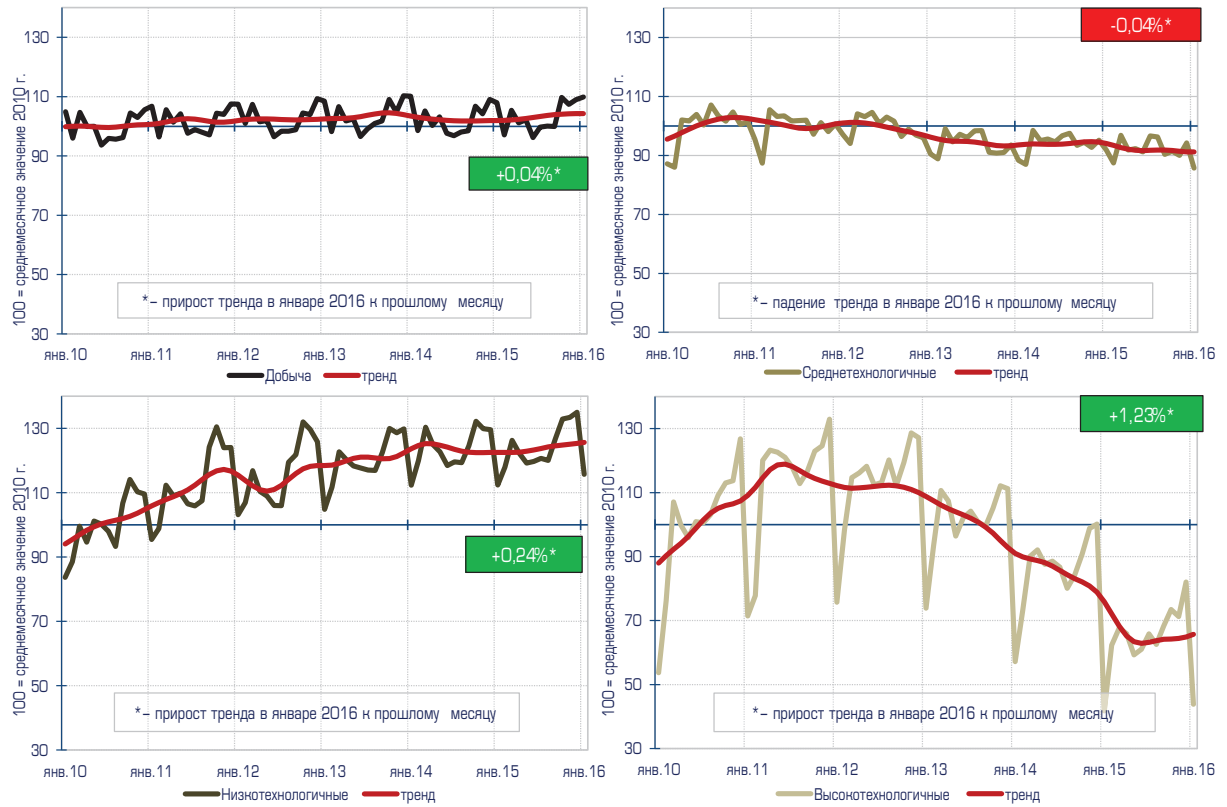


Индекс ИПЕМ - производство, очищенный от сезонного фактора, в январе 2016 года продемонстрировал положительные результаты к предыдущему месяцу (+0,01%).

Тренд индекса ИПЕМ - спрос в январе 2016 года сохраняет отрицательную динамику к предыдущему месяцу (-0,06%).



ИПЕМ -спрос по отраслевым группам

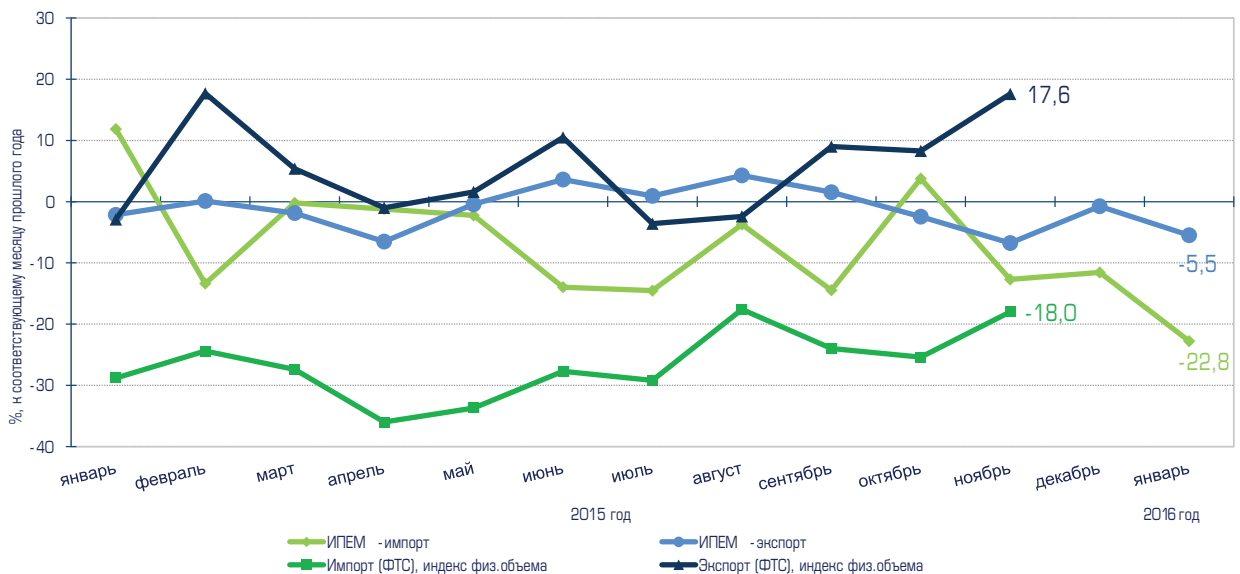


Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в январе 2016 года: индекс ИПЕМ-импорт - -22,8%, индекс ИПЕМ-экспорт - -5,5%.

Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на экспорт на сети железных дорог в январе 2016 года: руда цветная (+68,6%), химические и минеральные удобрения (+2,0%), каменный уголь (+5,3%), цветные металлы (+8,9%), лом черных металлов (+6,5%).

Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на экспорт на сети железных дорог в январе 2016 года: руда железная и марганцевая (-7,9%), цемент (-62,2%), лесные грузы (-4,2%), черные металлы (-10,0%), строительные грузы (-33,8%).



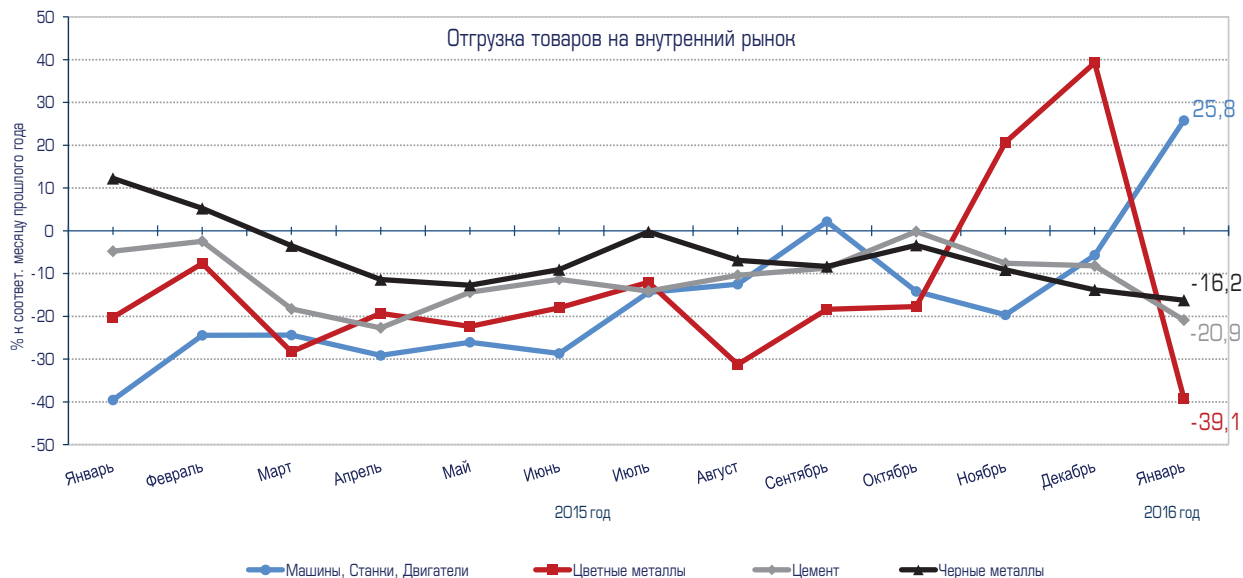
Внутренний спрос

Отгрузка большей части основных инвестиционных товаров на внутренний рынок по результатам января 2016 года ожидаемо снизилась.

При этом наблюдаются высокие темпы роста спроса на машиностроительную продукцию (+25,8% за январь 2016 года).

Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на внутренний рынок на сети железных дорог в январе 2016 года: химические и минеральные удобрения (+11,9%), каменный уголь (+0,5%), строительные грузы (+9,6%).

Основные категории, по которым наблюдается падение внутреннего спроса в январе 2016 года: железные и марганцевые руды (-1,5%), цемент (-20,9%), черные металлы (-16,2%), лом черных металлов (-34,0%), цветные металлы (-39,1%).



Анализ данных: ТЭК*

Нефтедобывающая отрасль

В январе 2016 года объем добытой нефти вырос относительно аналогичного периода 2015 года: добыто 46,0 млн т (+2,1% к январю 2015 года). Первичная переработка нефти на НПЗ России в январе 2016 года сократилась на 3,3% (23,5 млн т). Экспорт нефти вырос на 1,1% (20,7 млн т).

Объем перевалки наливных грузов в январе 2016 года составил 31,2 млн т (-2,1%), при этом объем перевалки сырой нефти вырос до 18,2 млн т (+3,0%), нефтепродуктов до 11,4 млн т (-9,8%).

«Роснефть» добыла за январь 2016 года 16,0 млн т (-0,9%) (включая добычу ТНК-ВР), «ЛУКОЙЛ» – 7,1 млн т (-3,1%), «Сургутнефтегаз» – 5,2 млн т (0,0%), «Газпром нефть» – 3,0 млн т (+5,6%), «Татнефть» – 2,4 млн т (+4,2%), «Башнефть» – 1,8 млн т (+10,0%), «Руснефть» – 0,6 млн т (-13,2%).

Средняя цена Urals в ноябре 2015 года снизилась на 38,3% к январю 2015 года и составила \$ 28,75 долл./барр. (\$ 46,58 долл./барр. в январе 2015 года).



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

Анализ данных: ТЭК*

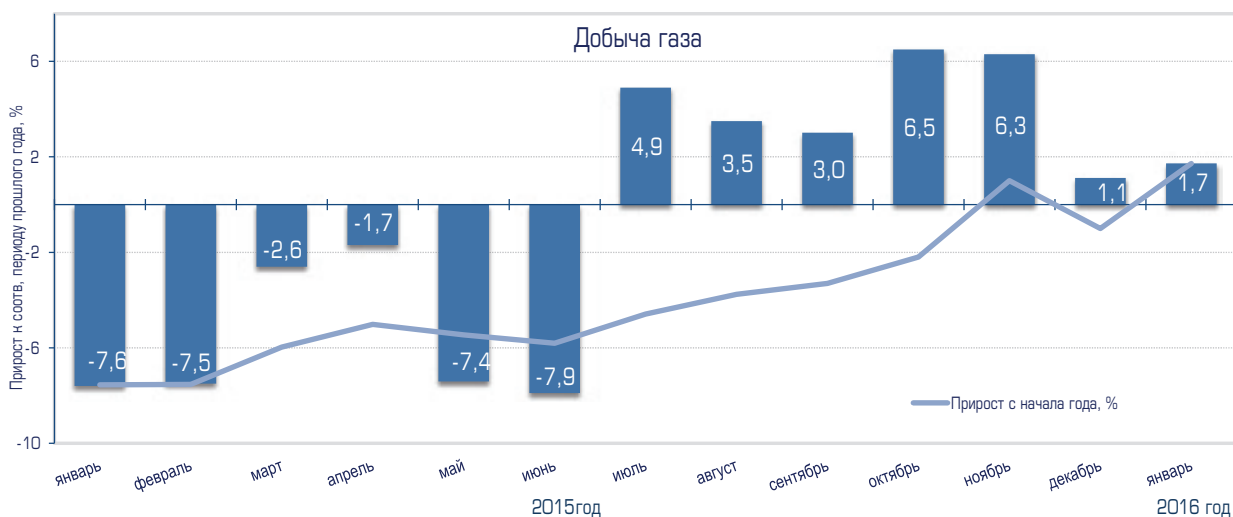
Газовая отрасль

Добыча газа в России в январе 2016 года составила 61,9 млрд куб. м (+1,7% к январю 2015 года).

Независимые производители газа в России в январе 2016 года увеличили добычу на 6% относительно аналогичного периода 2015 года до 20,4 млрд куб. м. Крупнейший независимый производитель газа – «Новатэк» за первый месяц 2016 г. добыл 4,4 млрд куб. м (+7,5%).

В январе 2016 года экспорт в дальнее зарубежье вырос на 7,1% (16,9 млрд куб. м). Экспорт СПГ в страны АТР за январь 2016 года составил 1,4 млрд куб. м., что на 3,1% ниже прошлогоднего уровня.

Цена российского газа на границе с Германией в декабре 2015 года упала на -37,03% по сравнению с декабрем 2014 года и составила 185,02 евро/тыс. куб. м (293,81 евро/тыс. куб. м в декабре 2014 г., 189,18 евро/тыс. куб. м в ноябре 2015 г.).



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

Анализ данных: ТЭК*

Угольная отрасль

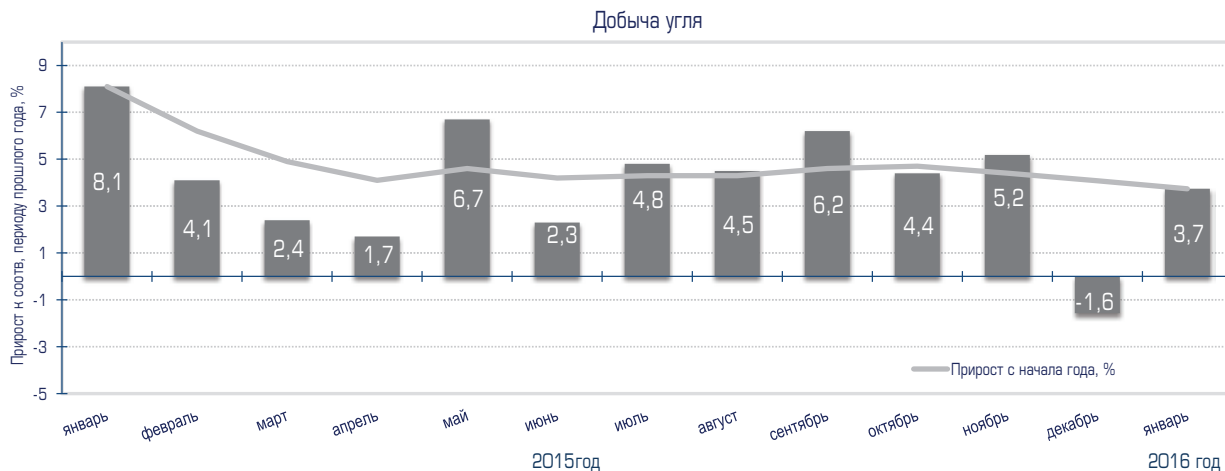
В январе 2016 года добыча угля показала положительную динамику: +3,7% к январю 2015 года (32,2 млн т). Экспорт угля в январе 2016 года вырос на 6,5% до 12,6 млн т.

Общая отгрузка угля на сети железных дорог выросла по итогам января 2016 года на 2,6%: на внутреннем рынке отгрузка выросла на 0,5% (+4,7% по итогам 2015 года), а экспорт вырос на 5,3% (-0,6% по итогам 2015 года) по отношению к январю 2015 года.

На добычу СУЭК в январе 2016 года пришлось 9,6 млн т (+12,8%), «Южный Кузбасс» – 0,7 млн т (-19,0%), «Якутуголь» – 0,8 млн т (+17,5%), ХК «СДС-Уголь» – 2,4 млн т (+6,1%), «Кузбассразрезуголь» – 3,4 млн т (+1,1%), «Компания Востсибуголь» – 1,2 млн т (-17,0%), «Южнузбассуголь» – 1,1 млн т (+23,2%), «Распадская» – 0,7 млн т (-26,0%).

Объем перевалки угля за январь 2016 года в российских портах сократился на 11,6% по отношению к январю 2015 года до уровня 8,5 млн т.

На внешнем рынке цены на энергетический уголь в декабре 2015 года (FOB Newcastle/Port Kembla) продемонстрировали снижение до уровня 56,04 долл./т (-16,2% к декабрю 2014 года; -0,44% к ноябрю 2015 года).



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

Анализ данных: ТЭК*

Электроэнергетика

Потребление электроэнергии в январе 2016 года в целом по России составило 102,3 млрд кВтч (+2,2% к январю 2015 года). Основным фактор - среднемесячная средневзвешенная температура на территории ЕЭС России. В январе 2016 года данный показатель оказался значительно ниже, чем в январе 2015 года (-14,62 °С против -10,01 °С).

Выработка электроэнергии в январе 2016 года в целом по России составила 104,2 млрд кВтч, что на 2,5% больше значения января 2015 года.

Равновесная цена покупки электроэнергии потребителями на оптовом рынке электроэнергии и мощности (ОРЭМ) в январе 2016 года составила :

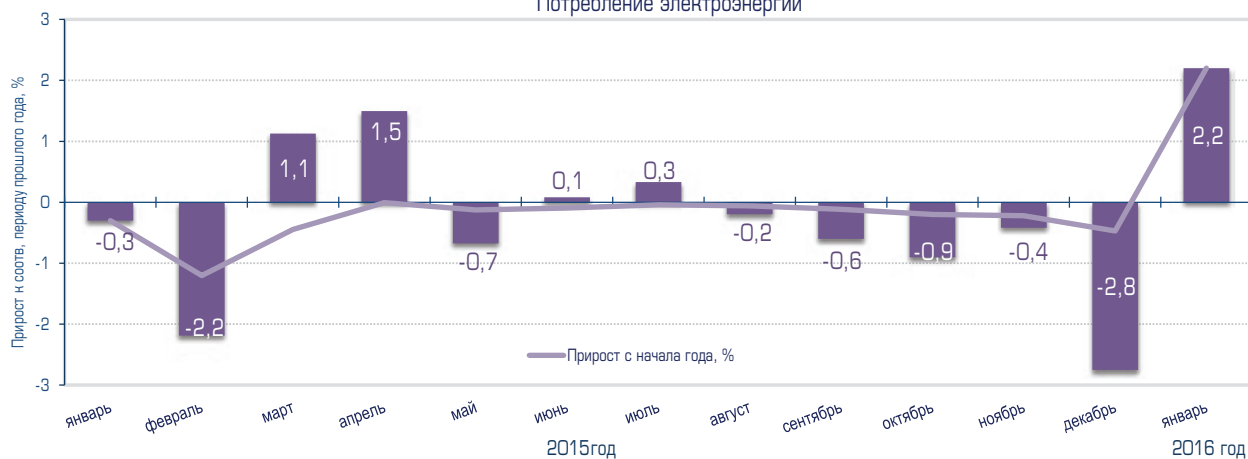
- 942,19 руб./МВтч для зоны Сибирь (+1,93% к январю 2015г.);

- 1 114,92 руб./МВтч для зоны Европа и Урал (+10,49% к январю 2015г.).

На конец 2015 года общая установленная мощность электростанций ЕЭС России составила 235,3 ГВт. Прирост установленной мощности составил 5,0 ГВт: вводы нового оборудования - 4,7 ГВт, модернизация - 0,3 ГВт, вывод из эксплуатации - 2,3 ГВт.

Экспорт электроэнергии за 2015 год увеличился на 24,0% по отношению к 2014 году до 18,2 млрд кВтч.

Потребление электроэнергии



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

World Bank, ОАО «АТС», АСОП



RAILWAYMARKET.RU -

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

Андрей Гурьев

Железные дорожники о себе и реформах

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

Продолжение (начало в № 4 (49)–2 (67))

РЖД-Партнер, № 2, февраль 2006 г.

– Сейчас будут вноситься изменения в законодательную базу по железнодорожному транспорту. Вы готовитесь к этому?

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

– Но Вы же тогда не воспротивились принятию законов?

– Почему не воспротивились? Мы тогда, если Вы помните, образовали согласительную комиссию.

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

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

Они не понима ют?

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

– Понятно, что у власти есть и объективные, и субъективные опасения проведения преобразований в крупных инфраструктурах. Но для экономики это плохо. Чем раньше начали бы, тем лучше. Чем медленнее мы это делаем, и особенно сейчас, тем быстрее придется действовать потом. И негативные последствия более позднего перехода будут сильнее, нежели это было бы сделано своевременно.

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

– Вы знаете, я всю свою жизнь занимался построением и устройством рынков – ценных бумаг с их производными, электроэнергетики. А по образованию я – транспортник и понимаю, как устроены международные рынки разных транспортных услуг. Поэтому у меня есть свое представление об этом предмете. Начинать нужно с того, чтобы понять – какой, собственно говоря, на железной дороге есть рынок, что там продается, кто является заказчиком и поставщиком той или иной услуги. При этом нужно знать, сколько различных рынков там есть. Потом под каждый из них построить модель: как появляется цена на трафик по сетевой компоненте, как – тариф на тягу, на вагон, как образуется цена на эксплуатационные издержки по каждой компоненте – ремонт инфраструктуры, вагона и т. п. А далее все эти рынки построить на бумаге. После этого – именно тогда, когда вы их построите, – у вас и возникнет понимание того, что и куда нужно отделять. А мы сегодня начинаем что-то обособлять, не построив модели.

– Вы имеете в виду бизнес-планы?

– Это не бизнес-план, а модель. Она строится для начала бунвально на трех страничках. А если мы говорим, что давайте

отделять и таким образом повышать эффективность, а относительно рынков понимается, что они как бы будут, но мы потом с ними разберемся, то это неправильно. Потому что мы потом разберемся и снажем: «То, как мы все это поделили, оказалось неэффективным с точки зрения рынка». (А эффективно лишь с точки зрения того, кто участвовал в дележке.) Но я вам скажу, что такой разговор ни один человек на железной дороге не поддерживает. Они просто не понимают, о чем с ними говорят.

– Как Вы считаете, почему?

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

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

НАЗЫВАТЬ СИТУАЦИЮ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ ПРОВЕДЕНИЕМ РЕФОРМЫ МОЖНО ЛИШЬ УСЛОВНО. ТАМ ОТДЕЛИЛИ ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ – И БОЛЬШЕ НИЧЕГО

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

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

– Нет, конечно! Потому что народ никакой маржи с этого не имеет, а бюрократия – да. – Как Вы считаете, смена руководства ОАО «РЖД» повлияет на ход реформы?

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

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

Рано или поздно ...

– Вы все время говорите, что к транспорту надо относиться как к бизнесу, тогда будет толк. Но в России геополитические условия всегда подталкивали к обратному. Для бизнеса было невыгодно строить дороги (и потом их эксплуатировать)

во многие пограничные регионы, а государство это делало по политическим соображениям. Это – «нерынок» в чистом виде.

– Наоборот, геополитические условия еще как способствуют. Только нужно понять, что сначала бизнес, а уж потом он как инструмент для всего остального и геополитики в том числе. А не наоборот. Мы прошли уже ту часть истории, когда транспорт являлся в целом социальным проектом.

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

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

– А тогда многие дороги зарастут травой.

– Но если с позиций социальной политики государству это почему-то надо, то пусть дотирует эти дороги, а точнее – не дороги, а тех, кому они там нужны. А второе, еще раз говорю, правильная модель – это когда у вас в любой точке цена возникает объективно на основе спроса и предложения. Любая другая модель работает с заведомо более низкой эффективностью, а значит, и является более дорогой.

– А если нет у государства денег на дотации?

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

При этом их извлекают разные люди и используют на другие цели. Давайте их маршрутизировать по-другому, вот и все. А денег станет, наоборот, больше, потому что появляется рыночный сигнал, мы начинаем туда инвестировать свою прибыль, инвестиции приносят новые доходы, появляются новые услуги и товары и т. д.

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

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

ХОЗЯЙСТВЕННАЯ МОДЕЛЬ РЫНКА НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ НЕ ОБСУЖДАЛАСЬ, НЕ ПРОГОВАРИВАЛАСЬ И НЕ СТРОИТСЯ. ВСЕ ЖЕ ОСТАЛЬНОЕ – ЭТО, ИЗВИНИТЕ, «ПУРГА»

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

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

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

– Вы видите свет в конце тоннеля?

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

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

– Думаю, что да.

– Их мало?

– Не сказал бы.

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

– Жизнь покажет.

РЖД-Партнер, № 3, март 2006 г.

Все должно работать на конкретный конечный результат

Об актуальных вопросах развития транспортного комплекса страны – наша традиционная весенняя беседа с министром транспорта Российской Федерации.

Игорь Левитин, министр транспорта РФ

Тариф – всему голова

– Игорь Евгеньевич, разрешите начать, что называется, со злобы дня. Вследствие беспрецедентного в прошлом году роста цен на нефтепродукты внеочередной Тарифный съезд Союза транспортников России поставил вопрос о необходимости ценового регулирования не только в монопольных, но и в конкурентных сегментах рынка. Какова Ваша позиция?

– На мой взгляд, эффективно решить этот вопрос можно только изменив принципы администрирования налогов с нефтяных компаний. Все остальное – использование административного ресурса или какое-то пакетное ценовое соглашение – неизбежно будет носить временный характер, не даст желаемой стабильности и возможности нормального планирования работы транспортных организаций. Поэтому выход – только в правильном налоговом регулировании.

Сегодня мы на всех уровнях прямо говорим о том, что в нынешней ситуации транспортная отрасль оказалась просто загнанной в угол. Если рост цен на нефтепродукты в 2006 году выйдет за пределы инфляции, то транспортные компании (особенно в авиации) не смогут работать сколько-нибудь рентабельно. Автомобильную отрасль мы можем потерять вообще, плюс к этому получить еще и нестабильность на железнодорожном транспорте. Транспортные предприятия не могут, разумеется, договариваться поодиночке с каждой нефтяной компанией. Поэтому Министерство транспорта сегодня делает все возможное, чтобы провести соответствующие меры через правительство. Я хочу поблагодарить всех работников отрасли, которые в этот непростой год несправедливого повышения цен на топливо сумели все-таки

выжить. Они, по сути, я бы так сказал, «проползли» этот год. Мы будем использовать все наши возможности, чтобы повлиять на ситуацию в интересах транспорта.

– И второй тарифный вопрос, только теперь уже претензии звучат в адрес самого Минтранса, который с начала года так подрегулировал ставки на перевозку транзитных контейнеров на Транссибе, что буквально обрушился весь грузопоток. Поясните, пожалуйста, цель этой столь резонансной операции?

– Ни для кого не является секретом, что значительная часть транзита на Транссибе – это не совсем транзит, а скрытый импорт, причем проведенный во многом по серым схемам. Мы увеличили транзитный тариф, но уменьшили при этом импортный, чтобы если это все-таки груз российский, то его можно было бы нормально ввезти в Россию. Напомню, что раньше было наоборот: ввоз обходился дороже, чем транзит в другую страну с возвратом в центр России автомобилем. Всегда говорили, что это делается для того, чтобы привлечь транзит.

Но если мы видим, что больше половины его объема – это не транзит, то кого мы обманываем? ОАО «РЖД»? Самих себя? Зачем?! Сегодня мы даем посыл бизнесу: если вы везете груз в Россию по легальным схемам, то это для вас должно быть дешевле, чем раньше. Тем, кто занимается законным бизнесом, это вовсе не страшно. А тому, кто завозит груз по «разным» схемам, это, конечно, будет теперь невыгодно. И мы сейчас уже это видим, поскольку идет волна нареканий: «Почему увеличили тариф?» Думаю, что в отношении реального транзитного потока – например, следующего из стран Юго-Восточной Азии в направлении государств ЕС, – возможно использование механизмов установления исключительных тарифов, обеспечивающих конкурентоспособность Транссиба по сравнению с перевозками морским путем и в то же время позволяющих обеспечить рентабельность таких транспортировок для российских транспортных организаций. То есть если это транзит – мы его сделаем конкурентным, условия будут лучше, чем на морском пути. В настоящее время средняя стоимость доставки контейнера морем из Азии в Европу составляет около \$1,5 тыс./ДФЭ, а по Транссибу из портов Дальнего Востока до Бреста – немногим более \$900. Следует отметить, что за период с 2002 года стоимость перевозки контейнеров морским транспортом возросла более чем на 45%, а тариф на транспортировку контейнеров по железной дороге на протяжении этого времени оставался неизменным. Поэтому тем, кто очень переживает по поводу увеличения транзитного тарифа на перевозку контейнеров по Транссибирской магистрали, я бы посоветовал в первую очередь посмотреть, куда на самом деле следуют эти грузы. Хотел бы сказать еще одну вещь. Дело в том, что для нас самая главная опасность в этой ситуации только в одном: чтобы теперь на Транссибе не осталась лишь одна компания. Мы внимательно отслеживаем ситуацию и готовы оперативно отреагировать на ее изменения.

Где было слабое звено?

– Какие бы Вы отметили позитивные изменения в области государственного управления транспортной сферой за прошедший год?

– Хочу надеяться, что транспортный бизнес стал больше доверять органам государственной власти. По крайней мере на встречах с представителями транспортных компа-

ний самого разного профиля я это чувствую. Мы стараемся быть максимально открытыми, наши специалисты готовы к диалогу с предпринимателями и общественностью по любым вопросам. На совещания, которые я и другие руководители министерства проводим в регионах, неизменно приглашаются представители и органов власти, и транспортных организаций. При этом мы, как правило, работаем в открытом для средств массовой информации режиме, в чем Вы сами неоднократно могли убедиться. Мы не собираемся ничего скрывать, напротив, крайне заинтересованы в том, чтобы наша политика была понятной для всех.

Многое удалось сделать в области формирования структуры управления. Административная реформа показала, что в транспортной отрасли очень важную роль играет четко выстроенная вертикаль власти. В 2004 и 2005 годах мы видели, что здесь у нас – слабое звено, которое вызывает справедливые упреки со стороны бизнеса. Ведь сначала Министерство работало по своему плану, Служба по надзору и Агентства – по своему, причем не всегда согласованному с нами. А на транспорте это ощущается как нигде остро. Сегодня все коллективы практически встали на ноги и взаимоотношения как по вертикали, так и по горизонтали строго регламентированы. Я считаю, что 2006 год будет для бизнеса уже более привлекателен и понятен – как с точки зрения задач, которые мы ставим, так и подходов, которые намерены использовать для их решения.

– Кстати, заметным явлением в этой связи должно стать создание в Минтрансе департамента железнодорожного транспорта...

– Ну, вы же нас в этом вопросе все время поправляли!

– Благодарим за внимание! На должность руководителя департамента назначен юрист. Это было сделано специально?

– Да, я считаю, что железнодорожный департамент должен возглавлять именно юрист с опытом работы на железной дороге. Есть Федеральное агентство железнодорожного транспорта – им руководит профильный специалист. А заниматься развитием нормативно-правовой базы, которой сегодня в этой сфере явно недостаточно и которую мы до конца себе еще и не представляем, – должен, конечно же, юрист. Если поставить специалиста по управлению движением, то тогда мы будем иметь еще один центр «по проведению селективных совещаний», а этим все-таки должно заниматься Агентство. Надеюсь, бизнес меня в этом вопросе понял.

– Как Вы оцениваете работу Министерства в области нормотворчества?

– Считаю, что в целом мы неплохо поработали по данному вопросу. Нам удалось вытащить ряд законов и других нормативных правовых актов, так сказать, с бородой. Другое дело, что больше хочется говорить о том, чего еще не сделано. Очень негативно, например, сказываются на развитии отрасли неурегулированные вопросы по имущественно-земельным отношениям. Мы с первого дня об этом говорим, я сам ощущал указанные нормативно-правовые пробелы, еще работая в бизнесе. Сегодня неурегулированность данных вопросов отчетливо видна, взять хотя бы проблему аэропорта Домодедово. К земле, к имуществу нужно сразу относиться более ответственно и прорабатывать документы так, чтобы они через годы не вызвали вопросов.

Продолжение следует.

Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
22-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2016				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
Производители железнодорожной продукции и услуг				1 - 3
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	3
Россия / Курганская область	Шадринск	ОАО "Шадринский автоагрегатный завод"	+7 (35253) 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77	3
Россия / Пензенская область	Пенза	ОАО "ЭЛЕКТРОМЕХАНИКА"	+7 (8412) 209-000, 8-800-700-98-02	1
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	2
20-Я ЦЕНТРАЛЬНО-АЗИАТСКАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА" ТРАНЗИТ-КАЗАХСТАН 2016				4
Казахстан	Алматы	Выставка "Электроника-Транспорт"	+7 727 2583434	
Подвижной состав, запчасти, ремонт				5 - 7
Россия	Москва	ООО "ТРАНСЛАЙН-СТРОЙ"	+7 (495) 788-78-45, +7 (903) 129-07-10	5
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант-торг"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	6 - 7
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭлТехПрод"	+7 (8352) 54-00-80, 29-44-00	5
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	+7 (34369) 4-99-62, +7-912-656-21-36	5
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО "Промышленный транспорт"	+7 (351) 211-32-97, 904-21-85, 904-23-25	5
Материалы и оборудование для ВСП				9
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	9
Россия / Свердловская область	Нижний Тагил	ООО "ПроектСнаб"	+7 (3435) 41-69-55, 41-25-69	9
Справочная информация				10 - 44
ВОПРОСЫ ПО ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ПЕРИОД ДО 2020 ГОДА С ОТВЕТАМИ ДОКТОРА ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК, ПРОФЕССОРА КАФЕДРЫ «ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ» РОССИЙСКОЙ ОТКРЫТОЙ АКАДЕМИИ ТРАНСПОРТА (РОАТ) МОСКОВСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ (МИИТ)				10 - 19
Россия	Москва	Елисеев С.Ю.	+7-985-998-13-55	
РЖД: РУКОВОДСТВО СМЕНИЛОСЬ - СПРУТ ОСТАЛСЯ				20 - 26
Россия	Москва	Электронная газета "ВЕК"	+7 (495) 585-35-35	
РИСКИ ОТМЕНЫ СКИДКИ НА УСЛУГИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ПРИГОРОДНЫХ КОМПАНИЙ				26 - 27
ПЕРСПЕКТИВЫ ПОГРУЗКИ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ				27 - 28
СТИМУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ЩЕБНЯ ЗИМОЙ ДАСТ РЖД ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ДОХОДЫ				29 - 31
МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ ЯНВАРЬ 2016 ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ				32 - 37
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ				38 - 40
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
ПРАЙС-ЛИСТ / СОДЕРЖАНИЕ				41 - 44
Россия	Москва	Редакция Железнодорожного журнала "ДЕПО"	+7 (495) 765-73-16	
21-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ "ТРАНСРОССИЯ"				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ITE LLC Moscow	(495) 935-73-50	
EXPORAIL 2016				4-я сторона обл.
Россия	Санкт-Петербург	ЗАО «Выставочное объединение «РЕСТЭК®»	+7 (812) 303-98-62	

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

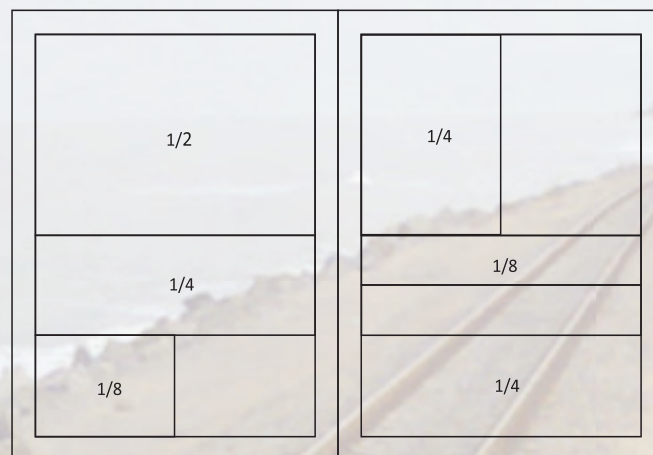
Образец заполнения строчной рекламы:

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

Размеры модулей в мм:

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

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



Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.

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

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

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

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

При единовременной предоплате 2-х публикаций	СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ подробнее на стр. 44
При единовременной предоплате 3-х публикаций	
При единовременной предоплате 5-и публикаций	
При единовременной предоплате 10-и публикаций	

БАННЕРНАЯ РЕКЛАМА НА САЙТЕ

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

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

Электронные рассылки

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

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

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

1. Еженедельные рассылки

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

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

2. Персональные рассылки

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

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

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

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

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

3 месяца - скидка 10%

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

6 месяцев - скидка 15%

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

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

СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ

скидки и подарки КРУГЛЫЙ ГОД!

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

Мы предлагаем:

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

БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка

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

При единовременной предоплате 3-х публикаций скидка 10%

Стоимость 1-й публикации (без скидки)	Стоимость публикаций на квартал		Экономия	В подарок персональные электронные рассылки (более 50'000 адресов)		Итоговая экономия
	без скидки	к оплате со скидкой		кол-во рассылок	сумма бонуса	
1/8 полосы	5 000	15 000	1 500	1	6 600	8 100
1/4 полосы	8 750	26 250	2 625	2	13 200	15 825
1/2 полосы	15 400	46 200	4 620	3	19 800	24 420
1 полоса	26 950	80 850	8 085	4	26 400	34 485

При единовременной предоплате 5-и публикаций скидка 15%

Стоимость 1-й публикации (без скидки)	Стоимость публикаций на квартал		Экономия	В подарок персональные электронные рассылки (более 50'000 адресов)		Итоговая экономия
	без скидки	к оплате со скидкой		кол-во рассылок	сумма бонуса	
1/8 полосы	5 000	25 000	3 750	2	13 200	16 950
1/4 полосы	8 750	43 750	6 563	4	26 400	32 963
1/2 полосы	15 400	77 000	11 550	6	39 600	51 150
1 полоса	26 950	134 750	20 213	8	52 800	73 013

При единовременной предоплате 10-и публикаций скидка 20%

Стоимость 1-й публикации (без скидки)	Стоимость публикаций на квартал		Экономия	В подарок персональные электронные рассылки (более 50'000 адресов)		Итоговая экономия
	без скидки	к оплате со скидкой		кол-во рассылок	сумма бонуса	
1/8 полосы	5 000	50 000	10 000	4	26 400	36 400
1/4 полосы	8 750	87 500	17 500	8	52 800	70 300
1/2 полосы	15 400	154 000	30 800	12	79 200	110 000
1 полоса	26 950	269 500	53 900	16	105 600	159 500

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров!

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

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



19-22 АПРЕЛЯ 2016
МОСКВА, МВЦ «КРОКУС ЭКСПО»

Получите электронный билет
www.TRANSRUSSIA.ru



ТРАНСРОССИЯ

21-я Международная выставка транспортно-логистических услуг и технологий



Организатор



При поддержке



МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ

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

exporail2016

26–28 октября

ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР», Москва

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

В деловой программе выставки
Дискуссионный клуб и тематические круглые столы

При поддержке



Генеральный
информационный партнер:



Информационный
партнер:



www.exporail.ru

Организатор:

РЕСТЭКБРУКС

Тел.: (812) 303-98-62

Факс: (812) 320-80-90

E-mail: exporail@restec.ru