

# ДЕПО

9 (84) 2017

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

октябрь

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

стр. 2 - 4

стр. 6 - 9

стр. 12 - 13

стр. 1, 14 - 40



- VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ САЛОН  
ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ ЭКСПО 1520 - ПОСТ РЕЛИЗ

стр. 14 - 21

- 12-ый стратегический Конгресс по вопросам транспортировки,  
переработки и торговли нефтью, СУГ и нефтепродуктами»

стр. 23

- ХАРП успешно завершил ресурсные испытания ТВU HARP 1520 (150X250) для вагонов  
повышенной грузоподъемности

стр. 25

- Воронежский ТРЗ признан Российской организацией высокой социальной эффективности

стр. 27

- «ЛОКОТЕХ» подтвердил позиции в рейтинге крупнейших компаний России

стр. 27

- Погрузка в августе 2017: возможности и риски экспортной конъюнктуры

стр. 29

- Зеркало экономики: о чем говорит статистика грузоперевозок по железной дороге

стр. 30 - 31

- Локомотивам нужен лизинг

стр. 31

- Подвижной состав в лизинг: нужна ли помощь государства?

стр. 31 - 32

- Погрузка в сентябре 2017: экспортный «бум» по зерну и лесным грузам

стр. 33 - 34

- Железные дорожники о себе и реформах

стр. 35 - 37

- Расценки на размещение рекламы

стр. 38 - 40



16+



**TransRussia**  
TransLogistica

**17–19 апреля 2018**

Москва, МВЦ «Крокус Экспо»

Выставку посещают  
более 13 200 специалистов  
экспедиторских компаний,  
производственных  
и торговых предприятий

Услуги  
по перевозке  
грузов

Услуги  
по обработке  
грузов  
в терминалах  
и портах

IT-решения

Забронируйте стенд  
**transrussia.ru**



Организатор  
Группа компаний ITE  
+7 499 750-08-28  
transport@ite-expo.ru

Одновременно

**Break**<sup>RUSSIA</sup>**bulk**  
PROJECT CARGO, HEAVY LIFT & RO-RO LOGISTICS



**Содержание**

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
<b>23-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ И ТЕХНОЛОГИЙ TRANSRUSSIA/TRANSLOGISTICA</b>				2-я сторона обл.
Россия	Москва	ITE Москва	+7 (499) 750-08-28, +7 (499) 750-08-30	
<b>СОДЕРЖАНИЕ</b>				1
Россия	Москва	Редакция Железнодорожного журнала "ДЕПО"	+7 (495) 765-73-16	
<b>Производители железнодорожной продукции и услуг</b>				2 - 4
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ГК Можгинский литейный завод "Арсенал"	+7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28	2 - 3
Россия / Нурганская область	Шадринск	ОАО "Шадринский автоагрегатный завод"	+7 (35253) 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77	4
Россия / Калужская область	Налуга	ООО "РЕМОНТ ПУТЕВЫХ МАШИН"	+7 (4842) 926-900, 926-800, 926-700	4
<b>ПЕРВАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА «EXPO-RUSSIAMOLDOVA 2017» И ПЕРВЫЙ КИШИНЕВСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ</b>				5
Россия	Москва	ОАО "Зарубеж-Экспо"	+7 (495) 721-32-36, +7 (495) 637-50-79, +7 (495) 637-36-33	
<b>Подвижной состав, запчасти, ремонт</b>				6 - 9
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ООО "Авант"	+7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10	6 - 7
Россия / Свердловская область	Нижний Тагил	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	+7 (3435) 46-36-73, +7 906 80 20 383	8
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	+7 (34369) 4-99-62, +7-912-656-21-36	8
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭлТехПрод"	+7 (8352) 54-00-80, 29-44-00/01/02	8
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ИП Захарова Ольга Александровна ("ТОК-Сервис")	+7 (982) 603-3-606; +7 (950) 644-52-57	9
<b>МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН ИННОВАЦИЙ URBAN TRANSPORT</b>				10
<b>XV МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ: ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ И ПАРТНЕРСТВО»</b>				11
Россия	Москва	ООО «Бизнес Диалог»	+7 (495) 988-28-01	
<b>Материалы и оборудование для ВСП</b>				12 - 13
Россия	Москва	ООО "Стройпуть"	+7 (495) 783-26-68, +7 (495) 739-82-16	12
Россия	Москва	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (496) 531-75-15, +7 (916) 684-18-64, +7 (916) 518-47-88	12
Россия / Владимирская область	Муром	ООО "ЛСКЗЗ"	+7 (920) 900-96-95, +7 (920) 628-04-09	12
Украина	Днепропетровск	ГК "ТехЭнергоПрол"	+7 (499) 348-20-60, +380 56 778 58 98, +380 50 345 77 88	13
<b>Справочная информация</b>				1, 14 - 40
<b>VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ САЛОН ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ ЭКСПО 1520 - ПОСТ РЕЛИЗ</b>				14 - 21
Россия	Москва	ООО «Бизнес Диалог»	+7 (495) 988 28 01	
<b>12-ый СТРАТЕГИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС ПО ВОПРОСАМ ТРАНСПОРТИРОВКИ, ПЕРЕРАБОТКИ И ТОРГОВЛЕ НЕФТЬЮ, СУГ И НЕФТЕПРОДУКТАМИ</b>				22 - 23
Россия - Великобритания	Москва - Лондон	VOSTOCARITAL	+7 (499) 505-1-505 (Москва), +44 207 394 30 90 (Лондон)	
<b>21-я КАЗАХСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА"</b>				24
Казахстан	Алматы	ТОО «Itesa»	+7 727 2583434	
<b>ХАРП УСПЕШНО ЗАВЕРШИЛ РЕСУРСНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ТВИ НАРР 1520 (150X250) ДЛЯ ВАГОНОВ ПОВЫШЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ</b>				25
Украина	Харьков	Индустриальная группа УПЭК	+38 (057) 766-00-50, +38 (057) 766-00-51	
<b>6-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТНЫХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ГМК МЕТАЛЛТРАНСЛОГИСТИК'2017</b>				26
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
<b>ВОРОНЕЖСКИЙ ТРЗ ПРИЗНАН РОССИЙСКОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ВЫСОКОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ</b>				27
<b>"ЛОКОТЕХ" ПОДТВЕРДИЛ ПОЗИЦИИ В РЕЙТИНГЕ КРУПНЕЙШИХ КОМПАНИЙ РОССИИ</b>				27
Россия	Москва	УК ООО "Локомотивные технологии"	+7 (499) 638-22-98	
<b>8-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛОПРОДУКЦИИ И МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ МЕТАЛЛСТРОЙФОРУМ'2017</b>				28
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
<b>ПОГРУЗКА В АВГУСТЕ 2017: ВОЗМОЖНОСТИ И РИСКИ ЭКСПОРТНОЙ КОНЪЮНКТУРЫ</b>				29
<b>ЗЕРКАЛО ЭКОНОМИКИ: О ЧЕМ ГОВОРИТ СТАТИСТИКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ</b>				30 - 31
<b>ЛОКОМОТИВАМ НУЖЕН ЛИЗИНГ</b>				31
<b>ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ В ЛИЗИНГ: НУЖНА ЛИ ПОМОЩЬ ГОСУДАРСТВА?</b>				31 - 32
<b>ПОГРУЗКА В СЕНТЯБРЕ 2017: ЭКСПОРТНЫЙ "БУМ" ПО ЗЕРНУ И ЛЕСНЫМ ГРУЗАМ</b>				33 - 34
Россия	Москва	ООО «Бизнес Диалог»	+7 (495) 988-28-01	
<b>ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ</b>				35 - 37
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
<b>РАСЦЕНКИ НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ</b>				38 - 40
Россия	Москва	Редакция Железнодорожного журнала "ДЕПО"	+7 (495) 765-73-16	
<b>ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2017 - XI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ РОССИИ»</b>				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ООО «Бизнес Диалог»	+7 (495) 988-28-01	
<b>23-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛЭКСПО'2017</b>				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	



# ГК МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"



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

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

## Железнодорожные запчасти

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

ГРУППА КОМПАНИЙ "МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"  
ОТДЕЛ СБЫТА

ТЕЛ.: +7 (341) 257-09-80, ДОБ. 103

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



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

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

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



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

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

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

**Ремонт Путевых Машин**  
 248000, г. Калуга, ул. Болдина, д. 30  
 Факс: 8(4842) 926-900. Тел.: 8(4842) 926-700, 926-800  
 E-mail: klt40@mail.ru, kalugatex@gmail.com

- Путевые машины • Путевой инструмент
- Краны ж/д Тепловозы • Гидропередачи
- Вагонные замедлители
- Диски Фрикционные • Ремонт

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

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



Наименование	Чертеж	Ед. изм.	Цена	Компания	Телефон
Секция радиатора	7317.000-01Ш	шт.	договорная	АО "ШААЗ"	(35253) 6-14-52, 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77
Секция радиатора	7317.100-01Ш	шт.	договорная	АО "ШААЗ"	(35253) 6-14-52, 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77
Секция радиатора	7317.200-01Ш	шт.	договорная	АО "ШААЗ"	(35253) 6-14-52, 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77

Наименование	Цена за 1 ед б/НДС руб.	Компания	Телефон
Диск с металлокерамикой 50-330А-82	1250,00	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Диск ведущий 50-330А-83А	900,00	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Насос питательный 53-359-00	52500,00	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Блок управления УГП 55-351И-00	45500,00	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Клапан плавного трогания 46.30.00.000	36800,00	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Вал фрикционный 53-330-200	235000,00	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Капитальный ремонт УГП 230 (300)	250000,00	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Капитальный ремонт УГП 1200/750 ПР(М)	320000,00	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Гидропередача УГП 230(300) КР	950000	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Блок управления УГП 55-351И-00 (14.50.01.000)	43000	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Пульт выносной крана УК 25/9-18.97.80.02.100	63000	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)
Насос питательный 53-359-00	48000	ООО "Ремонт Путевых Машин"	(4842) 926-700 (800)

<http://snabzrd.ru/>. klt40@mail.ru





# 10-12 ОКТЯБРЯ 2017

ПЕРВАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА

# EXPO-RUSSIA MOLDOVA 2017 КИШИНЁВСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА, КИШИНЁВ,  
«ДВОРЕЦ РЕСПУБЛИКИ» УЛ. МАРИЯ ЧЕБОТАРЬ, 16

## ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ

АГРОПРОМЫШЛЕННЫЙ КОМПЛЕКС  
ПРОМЫШЛЕННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ  
ЭНЕРГЕТИКА И ЭНЕРГОСБЕРЕГАЮЩИЕ  
ТЕХНОЛОГИИ  
НЕФТЕХИМИЯ

МАШИНОСТРОЕНИЕ  
МЕТАЛЛУРГИЯ, НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ  
В МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ  
БАНКОВСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ИНВЕСТИЦИИ  
ТЕЛЕКОММУНИКАЦИЯ И СВЯЗЬ

МЕДИЦИНА И ФАРМАЦЕВТИКА  
ХИМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ  
ЛЕГКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ  
ОБРАЗОВАНИЕ  
ТРАНСПОРТ

**Организатор:** ОАО "Зарубеж-Экспо"

**Под патронатом:** ТПП Российской Федерации

**Цель выставки:**

развитие экономического, научно-технического, культурного, политического сотрудничества между Российской Федерацией и Республикой Молдова, установление и укрепление связей между странами, развитие совместного бизнеса, торгово-экономических и инвестиционных отношений

**При поддержке:**

Министерства промышленности и торговли РФ  
Государственной Думы Российской Федерации  
Посольства Российской Федерации в Республике Молдова  
Торгпредства Российской Федерации в Республике Молдова  
Торгово-промышленной палаты Российской Федерации  
Российско-Молдавского делового совета  
Российского центра науки и культуры (РЦНК) в Кишиневе  
Посольства Молдовы в Российской Федерации  
Торгпредства Молдовы в Российской Федерации  
Торгово-промышленной палаты Республики Молдова



РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА, КИШИНЁВ



«ДВОРЕЦ РЕСПУБЛИКИ» УЛ. МАРИЯ ЧЕБОТАРЬ, 16



ОРГКОМИТЕТ: ОАО «ЗАРУБЕЖ-ЭКСПО»



РОССИЯ, МОСКВА, УЛ. ПРЕЧИСТЕНКА, 10



МНОГОКАНАЛЬНЫЙ НОМЕР +7 (495) 721-32-36

+7 (495) 637-50-79, +7 (495) 637-36-33  
+7 (495) 637-36-66, +7 (499) 766-92-82



INFO@ZARUBEZHEXPO.RU



WWW.ZARUBEZHEXPO.RU



# Авант



## КОМПАНИЯ АВАНТ ПРЕДЛАГАЕТ:

- ремонт путевой техники (МПТ-4, МПТ-6, АДМ, АДГ, ДГКу)
- финансовая аренда (лизинг) путевой техники
- 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

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

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

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



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



# Вагонремсбыт



**Реализация готовых  
 полувагонов  
 и цистерн**

## КОМПЛЕКСНЫЕ ПОСТАВКИ ЗАПЧАСТЕЙ К ГРУЗОВЫМ ПОЛУВАГОНАМ И ЦИСТЕРНАМ

- к тележкам мод. 18 - 100,
- к тележкам мод. 18 - 194,
- к тележкам мод. 18 - 578,
- к тележкам 3-х осным мод. 18 - 522,
- запчастей автосцепного устройства 106.00.000-1,
- автосцепного устройства 518.00.000-4

ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ": 622022, Свердловская область, г. Нижний Тагил, ул. Выйская, 70, оф. 203  
 +7 (3435) 46-36-73, +7 906 80 20 383, +7 (950) 206-36-73, vrs66@mail.ru | http://uvz-nt.ru/

Наименование	Ед. изм.	Цена без НДС (руб)	Компания	Телефон
Автосцепка СА-3 106.01.000-0сб	шт	14 000	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	8(3435)463-673
Тяговый хомут 106.00.001-2	шт	11 000	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	8(950)20 636 73
Аппарат поглощающий Ш-2-В-90	шт	13 800	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	vrs66@mail.ru
Колесная пара РУ1Ш-957Г 100.10.000-12сб	шт	117 900	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	uvz-nt.ru
Ось РУ-1 чистовая, черновая 100.10.049-0	шт	27 000	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	8(3435)463-673
Тележка 2-х осная с авторежимом 18-100	шт	520 000	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	8(950)20 636 73
Аппарат поглощающий АПЭ-95-УВЗ	шт	31 000	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	vrs66@mail.ru
Штуцер 295.012	шт	50	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	uvz-nt.ru
Планка фрикционная М1698.02.001	шт	390	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	8(3435)463-673
Тележка 2-х осная Модель 18-194-1	шт	700 000	ООО "ВАГОНРЕМСБЫТ"	8(950)20 636 73



## Железные дороги Урала

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

**Продаем тепловозы.**

- Ремонт и освидетельствование колёсных пар ТЭМ, ТГМ, в том числе со сменой элементов на базе депо «РЖД» (ставится клеймо).
  - Ремонт приборов безопасности локомотивов.
  - Все виды ремонта тепловозов ТЭМ, ТГМ.
  - Оборудование СЦБ и связи (поставка, проектирование, монтаж).
  - Материалы ВСП (новые и с/з).
  - Тормозные колодки тип «М» локомотивные гребневые.
  - Железнодорожный инструмент
- Выполняем ремонты тепловозов, продление срока эксплуатации.**

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

Шпала ЖБИ Ш-3 (ЖБР) новая	от 1300 рублей с НДС
Шпала ЖБИ Ш-1 (КБ) б/у.	от 350 рублей с НДС.
Полушпалки ЖБИ новые.	от 1 200 рублей с НДС.
Шпала деревянная пропитанная тип 2.	от 750 рублей с НДС.
Комплекты бруса для стрелочных переводов.	от 82 000 рублей с НДС
Освидетельствование и ремонт колёсных пар тепловозов ТЭМ, в т.ч. со сменой бандажей, БЭК, подшипников.	от 33 000 руб. с НДС за 1 кол. пару.



## ЭлТехПрод

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

Запасные части электрических аппаратов



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

- контакты к контакторам серии 5ТХ.551.ХХХ, 5ТН.551.ХХХ, 5ТД.551.ХХХ, 5ТЛ.551.ХХХ, 5ТР.551.ХХХ, 8ТН.551.ХХХ, ЗБ-ОХХХХ, Т509.ХХ.ХХ.ХХСБ, Т93.ХХ.ХХ.ХХХ, 8ТР.568.ХХХ. Вместо «Х» в номерах чертежей контактов могут быть любые цифры.
  - катушки электрических аппаратов: катушки реле, катушки контакторов, вентилях электропневматических.
  - гибкие соединения (шунты) контакторов, реверсоров, нулачковых контроллеров и многое другое.
- на сайте [www.eltehprod.ru](http://www.eltehprod.ru) koont@ya.ru +7 (8352) 294-402; 540-080.Имеем широкую дилерскую сеть.





## ТОК-Сервис

620027, г. Екатеринбург, ул. Челюскинцев, д. 130, пом. 449  
+7 (982) 603-3-606; +7 (950) 644-52-57, koleso\_1973@bk.ru, http://tokservis.ru/

Специализируется на **обточке** бандажей колесных пар локомотивов всех индексов и модификаций с электрической и гидравлической передачей, **без выкатки колёсных пар**.  
**Продажа колесотокарных мобильных обточных устройств (КТМОУ).**

Наименование	Цена без НДС (руб)	Компания	Телефон
Обточка бандажей колесных пар локомотивов всех индексов и модификаций с электрической и гидравлической передачей, без выкатки колёсных пар	по запросу	ИП Захарова Ольга Александровна ("ТОК-Сервис")	+7 (982) 603-3-606
Продажа колесотокарных мобильных обточных устройств (КТМОУ)	по запросу	ИП Захарова Ольга Александровна ("ТОК-Сервис")	+7 (950) 644-52-57

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





22-24 НОЯБРЯ  
2017

МОСКВА, ВДНХ, 75 ПАВИЛЬОН

[www.urban-transport.ru](http://www.urban-transport.ru)

+7 (495) 988-18-00



# URBAN TRANSPORT

МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН  
ИННОВАЦИЙ



## ВЫСТАВКА ГОРОДСКОГО И КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА

При поддержке



Генеральные информационные партнеры



Организатор





31 ОКТЯБРЯ 2017

ОТЕЛЬ «РЕНЕССАНС МОСКВА МОНАРХ ЦЕНТР»

РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ



ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ И ПАРТНЕРСТВО

XV МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ  
ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ,  
АВТОМОБИЛЬНЫХ, СТИВИДОРНЫХ КОМПАНИЙ  
С УЧАСТИЕМ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ, ГОСУДАРСТВЕННЫХ  
РЕГУЛЯТОРОВ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКСПЕРТОВ

реклама

При участии



ОАО «РЖД»

Генеральные  
информационные партнеры



Организаторы



+7 (812) 458-34-90  
+7 (495) 988-28-01  
conf@rzd-partner.ru  
info@bd-event.ru  
www.rzd-partner.ru  
www.bd-event.ru





**«СТРОЙПУТЬ»** общество с ограниченной ответственностью  
 Адрес: 107370, г. Москва, Открытое шоссе, д. 9, стр. 14  
 тел. +7 (495) 783-26-68, +7 (495) 739-82-16; www.spa05.ru

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


Компания «Стройпуть» поставяет материалы и путевой инструмент, в течение 12 лет на всей территории РФ. Каждый клиент, вместе с продукцией получает: внимание и квалифицированную профессиональную консультацию опытного специалиста, участие и человечность каждого из команды «Стройпуть».

Телефон	Ед. изм	Цена без НДС	Компания	Наименование
+7 (495) 783-26-68	тн	24 000	ООО "Стройпуть"	Рельсы Р-65
+7 (495) 739-82-16	тн	22 000	ООО "Стройпуть"	Рельсы Р-50
+7 (495) 783-26-68	тн	450	ООО "Стройпуть"	Шпала жб
+7 (495) 739-82-16	шт	50 000	ООО "Стройпуть"	Болты
+7 (495) 783-26-68	тн	60000	ООО "Стройпуть"	Подкладна КБ-50

**ООО СТРОЙ УНИВЕРСАЛ** 107140, город Москва, улица Краснопрудная-1-83.  
 Тел.: 8-496-531-75-15, 8-916-684-18-64, 8-916-518-47-88, e-mail: 888ik@mail.ru, http://strojuniversal.ru/

Осуществляет комплектацию объектов метростроения, железных дорог и автомобильных тоннелей материалами верхнего строения пути. Для метрополитенов готовы поставить концевые отводы, противоугоны контактного рельса, прокладки узла крепления контактного рельса, болты для изостыков М27х180 и М24х160, клеммы КДП-М, КДП-С, скобы контактного рельса, изоляторы, накладки стыковые контактного рельса, кронштейны, фонари сигнальные тупиковые, таблички эмалированные для службы пути и СЦБ и многое другое...

Наименование / чертёж изделия	Ед. изм.	Цена	Компания	Телефон
Компенсатор КФ-4000-500 ( медная шина - 1 шт, пластины - 2 шт, болт М16*80 с гайкой М16, шайбой 16 и гровер 16, цинк - 8 шт)	компл	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (916) 684-18-64, +7 (496) 585-42-27
Накладна стыковая контактного рельса из электропроводящей стали 10895, цинк	штука	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (916) 684-18-64, +7 (496) 585-42-27
Отводы концевые 1/30 ПП-5.718.00.001 и 1/25	штука	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (916) 684-18-64, +7 (496) 585-42-27
Штырь маятниковый к подкладке тип «Метро»	штук	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (916) 684-18-64, +7 (496) 585-42-27
Электросоединители контактного рельса СХР-120, медный, ходового рельса СХР-120, на заказ СПП, СПЯ и др.	штука	По запросу	ООО "СТРОЙ УНИВЕРСАЛ"	+7 (916) 684-18-64, +7 (496) 585-42-27



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

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

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

Закупаем любые материалы ВСП!

Профессиональное восстановление б/у и резервных материалов, как под заказ, так и из материалов заказчика.

Наименование	Ед. изм.	Цена в руб.	Компания	Телефон
Подкладна КБ50 восстановленная	тонна	84 000	ЛСКЗЗ, ООО	8-920-900-96-95, 8-920-628-04-09, факс (49 234) 9-11-87
Подкладна КБ50 новая литая	тонна	120 000	ЛСКЗЗ, ООО	8-920-900-96-95, 8-920-628-04-09, факс (49 234) 9-11-87
Подкладна КБ50 б/у	тонна	73 000	ЛСКЗЗ, ООО	8-920-900-96-95, 8-920-628-04-09, факс (49 234) 9-11-87
Накладна 1Р50 новая	тонна	148 000	ЛСКЗЗ, ООО	8-920-900-96-95, 8-920-628-04-09, факс (49 234) 9-11-87
Накладна 1Р50 восстановленная	тонна	54 000	ЛСКЗЗ, ООО	8-920-900-96-95, 8-920-628-04-09, факс (49 234) 9-11-87



**TechEnergyProm GROUP** +7 (499) 348-20-60, +7 (968) 579-80-72, tep-p@mail.ru, +380 56 778 58 98 +380 50 345 77 88, info@tep.dp.ua  
<http://www.tepsteel.com>



- ПРЕДЛАГАЕМ**
- Стрелочные переводы Р 33, Р34, Р43
  - Трамвайные рельсы Т62, 60R1, 60R2, 62R1, 62R2, LK1, В1
  - Стрелки трамвайные
  - Крановые рельсы КР70-КР140
  - Крепления Gantrex, Valex
  - Гранитный щебень

Наименование	Ед. изм.	Цена без НДС (руб.)	Компания	Телефон
Стрелочный перевод Р33, Р34	компл.	договорная	Техэнергопром-Р	7 499 348 20 60
Стрелочный перевод Р43	компл.	договорная	Техэнергопром-Р	7 499 348 20 60
Рельсы трамвайные Т62	т	55 100,00	Техэнергопром-Р	7 499 348 20 60
Рельсы трамвайные 60R1, 60R2, 62R, 62R2	т	97 200,00	Техэнергопром-Р	7 499 348 20 60
Рельсы трамвайные LK1, В1	т	95 600,00	Техэнергопром-Р	7 499 348 20 60

**Стоимость такого модуля всего**

**5000 руб.**

**звоните**

**(495) 765-73-16**



**RAILWAYMARKET.RU -**

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



## В ЩЕРБИНКЕ ПРОШЛА ЦЕРЕМОНИЯ ОТКРЫТИЯ VI МЕЖДУНАРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО САЛОНА «ЭКСПО 1520»

В церемонии открытия салона приняли участие глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров, заместитель министра промышленности и торговли РФ Александр Морозов, генеральный директор ЗАО «Трансмашхолдинг» Кирилл Липа, главный исполнительный директор департамента «Мобильность» «Сименс АГ» Йохен Айнхольт.

Открывая церемонию, президент ОАО «РЖД» сказал, что VI салон «ЭКСПО 1520» даже по предварительным данным можно признать состоявшимся, добавив, что надеется на конструктивное обсуждение произошедших за два года в железнодорожной отрасли перемен, и впечатляющие результаты начавшегося мероприятия. По словам Олега Белозёрова: «Салон «ЭКСПО 1520» проходит раз в 2 года. В ходе этого, VI салона, нам нужно ответить на вопрос, какие изменения в железнодорожной отрасли произошли с 2015 года и подвести итоги, что мы купили и внедрили за это время. Технику, выставленную на салоне 2017 года, мы обязательно купим, и я считаю это лучшей рекламой «ЭКСПО 1520».

После церемонии открытия состоялся осмотр статической экспозиции официальными гостями. Они осмотрели стенд ООО «ЛокоТех», где генеральный директор Юрий Дегтярев представил инновационные разработки компании – систему интеллектуального анализа данных «умный» локомотив и комплексную систему управления ТПС «цифровой» локомотив, электропоезд постоянного тока ЭП2Д, уникальность которого в головном моторном вагоне, позволяющем создавать поезда из 2-3 вагонов для участков железных дорог с низкими пассажиропотоками, разработку ЗАО «Трансмашхолдинг», и их же электропоезд постоянного тока ЭП2Тв, в котором был представлен новый интерьер электропоезда, сконструированный с возможностью дооборудования тамбуров ступенями, поручнями и даже подъемниками. На стенде Siemens Йохан Айнхольт, главный исполнительный директор департамента «Мобильность», представил цифровое депо и

инновационную систему мониторинга подвижного состава, демонстрирующую переход от традиционного сервисного обслуживания к обслуживанию с применением новейших цифровых технологий. НПК «ОВК» презентовала свои полувагон с глухим кузовом и увеличенной грузоподъемностью и универсальный вагон-платформу сочлененного типа, а НПК «Уралвагонзавод» - вагон-хоппер 20-5197 с системой пневматической разгрузки люков.

Деловую программу первого дня открыла дискуссия «Ки-



берзащищенность», в которой делегаты обсудили вопросы цифровой железной дороги, облачных технологий, функциональной информационной безопасности и нормативной базы в области киберзащиты.

Помимо дискуссии в первый день прошло общее собрание членов НП «Объединение производителей железнодорожной техники» (ОПЖТ), в ходе которого состоялось награждение победителей IV конкурса ОПЖТ на лучшую конструкторскую разработку.

## ЗРЕЛИЩНЫЙ ДЕМОНСТРАЦИОННЫЙ ПОКАЗ ПРОШЕЛ В РАМКАХ VI МЕЖДУНАРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО САЛОНА «ЭКСПО 1520»

Важным событием первого дня работы международного железнодорожного салона «ЭКСПО 1520» стал зрелищный демонстрационный показ, в ходе которого посетителям салона представили достижения железнодорожной отрасли за последние 120 лет. В показе участвовало порядка 30 образцов уникальной железнодорожной техники.

Первым среди экспонатов демонстрационного показа был самый старый действующий локомотив российских железных дорог – паровоз 19 века серии «мягкий знак», построенный в 1897 году. За ветераном последовала легендарная «овечка» - символ всей железнодорожной отрасли России от Балтики до Тихого океана в эпохи революции 1905 года, Первой мировой и гражданской войн. Паровозы серии Ов ходили на дровах, сланце, угле, нефти, мазуте, а если надо – даже на сухой воле, когда не было иного топлива. Далее был еще один эксклюзивный экспонат - паровоз серии Э, попавший в книгу рекордов Гиннеса по числу построенных паровозов всех модификаций этой серии (более 11 000 машин). Участвовал в демонстрационном показе и единственный в России дей-

ствующий паровоз серии ФД («Феликс Дзержинский»). ФД, самый мощный паровоз в Европе, - легендарный трудовой герой советской эпохи транспорта, созданный в 1931 году всего за 100 дней группой конструкторов. Кроме перечисленных выше раритетов, в показе ретро





локомотивов участвовало и множество других знаменитых паровозов и электровозов.

Среди инновационных моделей, представленных в демонстрационном показе, был отечественный магистральный грузовой электровоз постоянного тока нового поколения 2ЭС10 «Гранит» с асинхронным тяговым приводом мощностью 13 000 киловатт, предназначенный для вождения тяжеловесных грузовых поездов на участках со сложным профилем. В этом электровозе в 10 раз увеличен интервал между плановыми техническими обслуживаниями и в 5 раз между текущими видами ремонта, по сравнению с электровозами предыдущего поколения. Увидели зрители на показе и магистральный двухсистемный пассажирский электровоз ЭП20 «Олимп» с асинхронным тяговым приводом мощностью 7200 киловатт, сконструированный для вождения пассажирских скорых и скоростных поездов. Это первый в России электровоз пятого поколения

с конструктивной скоростью 200 км/ч, основным достоинством которого является его двухсистемность, то есть способность работать как на переменном, так и на постоянном токе, что позволяет поднять производительность и средний пробег локомотива на 50%. Завершили показ газотепловоз ТЭМ19 – первый в России маневровый локомотив, работающий исключительно на сжиженном природном газе, грузовой тепловоз с передачей переменного постоянного тока 2ТЭ25КМ мощностью 5300 киловатт, который является базовой моделью грузового тепловоза Российских железных дорог, и самый мощный в мире грузовой электровоз 4ЭС5К. Мощность представленного 70-метрового гиганта составляет 13 120 киловатт – это рекорд для электровозов одной конструктивной единицы.

Демонстрационные показы железнодорожной техники на «ЭКСПО 1520» будут проходить дважды в день с 30 августа по 2 сентября.

## НА «ЭКСПО 1520» ПОДПИСАНО 12 СОГЛАШЕНИЙ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

В первый день работы международного салона «ЭКСПО 1520» состоялось подписание 12 соглашений и меморандумов о сотрудничестве.

ОАО «РЖД» и ГО «Белорусская железная дорога» подписали соглашение о сотрудничестве в области обеспечения единства измерений.



Между ОАО «РЖД» и ассоциацией «Объединение производителей, поставщиков и потребителей алюминия» было подписано соглашение о сотрудничестве, с целью установления долгосрочного сотрудничества в области производства, сертификации и испытаний инновационной продукции железнодорожного машиностроения из алюминиевых сплавов.

ОАО «РЖД» и АНО «Центр природы Кавказа» договорились о взаимодействии в области охраны окружающей среды.

Для осуществления совместной деятельности по реализации патриотических и экологических проектов было подписано соглашение о сотрудничестве между ОАО «РЖД» и экологическим общественным движением «Зеленая Россия».

ОАО «РЖД» и ФГБНУ «Республиканский государственный центр многокомпонентных информационных компьютерных сред» подписали соглашение о сотрудничестве.

АО «ВНИИЖТ» и ООО «Уральские локомотивы» подписали соглашение о стратегическом сотрудничестве. Соглашение о стратегическом сотрудничестве также было подписано между АО «ВНИИЖТ» и «Ритм» ТПТА.

ОАО «НИИАС» и Институт железнодорожных исследований Чехии подписали меморандум о сотрудничестве.

Универсальная контейнерная компания UNICON 1520 и компания Avestra Chemical договорились о сотрудничестве и совместной деятельности.

Соглашение о сотрудничестве подписали НП «ОПЖТ» и Машиностроительный кластер Республики Татарстан.

Договор о создании совместного предприятия подписали ООО «РэйлМатик» и «Автолифт»

Состоялось подписание соглашения о расширении действия Лицензионного Соглашения между швейцарской компанией «Сонневиль АГ» и АО «РЖДстрой» на территорию государств-членов Евразийского экономического союза.

## В ЦЕРБИНКЕ ОТКРЫЛСЯ VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ САЛОН «ЭКСПО 1520»

«ЭКСПО 1520» – это уникальный железнодорожный салон техники и технологий на пространстве «широкой» колеи и единственный в Европе, который имеет стратегическое значение в развитии отрасли нашей страны и усилении международных отношений. В церемонии открытия салона приняли участие глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров, заместитель министра промышленности и торговли РФ Александр Морозов, генеральный директор ЗАО

«Трансмашхолдинг» Кирилл Липа, главный исполнительный директор департамента «Мобильность» «Сименс АГ» Йохен Айнхольт.

Открывая церемонию, президент ОАО «РЖД» сказал, что VI салон «ЭКСПО 1520» даже по предварительным данным можно признать состоявшимся, добавив, что надеется на конструктивное обсуждение произошедших за два года в железнодорожной отрасли перемен, и впечат-



ляющие результаты начавшегося мероприятия. По словам Олега Белозёрова: «Салон «ЭКСПО 1520» проходит раз в 2 года. В ходе этого, VI салона, нам нужно ответить на вопрос, какие изменения в железнодорожной отрасли произошли с 2015 года и подвести итоги, что мы купили и внедрили за это время. Технику, выставленную на салоне 2017 года, мы обязательно купим, и я считаю это лучшей рекламой «ЭКСПО 1520».

После церемонии открытия состоялся осмотр статической экспозиции официальными гостями. Они осмотрели стенд ООО «ЛокоТех», где генеральный директор Юрий Дегтярев представил инновационные разработки компании – систему интеллектуального анализа данных «умный» локомотив и комплексную систему управления ТПС «цифровой» локомотив, электропоезд постоянного тока ЭП2Д, уникальность которого в головном моторном вагоне, позволяющем создавать поезда из 2-3 вагонов для участков железных дорог с низкими пассажиропотоками, разработку ЗАО «Трансмашхолдинг», и их же электропоезд постоянного тока ЭП2Тв, в котором был представлен новый интерьер электропоезда, сконструированный с возможностью дооборудования тамбуров ступенями, поручнями и даже подъемниками. На стенде Siemens Йохан Айнхольт, главный исполнительный директор департамента «Мобильность», представил цифровое депо и инновационную систему мониторинга подвижного состава, демонстрирующую переход от традиционного сервисного обслуживания к обслуживанию с применением новейших цифровых технологий. НПК «ОВК» презентовала свои полувагон с глухим кузовом и увеличенной грузоподъемностью и универсальный вагон-платформу сочлененного типа, а НПК «Уралвагонзавод» - вагон-хоппер 20-5197 с системой пневматической разгрузки люков.

Деловую программу первого дня открыла дискуссия «Киберзащищенность», в которой делегаты обсудили вопросы цифровой железной дороги, облачных технологий, функциональной информационной безопасности и нормативной базы в области киберзащиты.

Во второй половине дня деловую часть салона продолжило пленарное заседание «Цифровая железная дорога. Образ будущего». На ней обсудили интеллектуальный анализ данных, интернет вещей и факторы, способствующие повышению эффективности и надежности подвижного состава. Выступая на пленарном заседании, Кирилл Липа, генеральный директор ЗАО «Трансмашхолдинг», коснулся темы распространения информации и интеграции информационных технологий в транспортную отрасль для создания «умной дороги»: «Умная дорога - это история о том, как объединить все то лучшее, что было достигнуто в вопросах движения информации с тем, чего может достичь железнодорожный транспорт, чтобы все лучшее, все быстрое, все дешевое было интегрировано в железную дорогу». Сергей Кобзев, старший вице-президент - главный инженер ОАО «РЖД», в своем выступлении отметил необходимость цифровизации железных дорог: ««Цифра», прежде всего, должна создать комфортную среду для пользователей железных дорог, для наших поставщиков». Денис Пак, директор департамента автомобильной промышленности и железнодорожного машиностроения Министерства промышленности и торговли России, рассказал о роботизированном производстве: «Неотъемлемой частью цифровой промышленности является роботизированное



производство - от логистики до выполнения основных технологических операций».

Помимо дискуссии и пленарного заседания в первый день прошло общее собрание членов НП «Объединение производителей железнодорожной техники» (ОПЖТ), в ходе которого состоялось награждение победителей IV конкурса ОПЖТ на лучшую конструкторскую разработку. Также, 30 августа, начал свою работу I Антикварный железнодорожный салон, прошло несколько презентаций продукции от компании и состоялось 12 подписаний международных соглашений. АО «Синара-Транспортные Машины» в ходе своей презентации представили Тепловоz маневрово-вывозной ТГМВМ с обниженным капотом для улучшения обзора, высокими эргономическими параметрами кабины машиниста и модернизированной гидропередачей. Завод «Уральские локомотивы» представил электропоезд «Ласточка-Премиум» (серия ЭС2ГП) — скоростной электропоезд повышенной комфортности, система жизнеобеспечения которого позволяет перевозить пассажиров на расстояние до 500 км без дополнительного обслуживания. «Ласточка-Премиум» оснащена новой микропроцессорной системой управления и диагностики отечественного производства, применение которой позволило интегрировать в состав поезда ряд периферийных систем от российских производителей, обеспечивающих управление тормозами, микроклиматом, системой видеомониторинга пассажиров и работу входных дверей. Всего в первый день прошли презентации порядка десяти отечественных и иностранных компаний.

Наиболее яркой частью первого дня стал зрелищный демонстрационный показ ретро-техники, современных локомотивов и последних образцов рельсовой техники, который состоялся на территории экспериментального кольца ОАО «ВНИИЖТ». Посетители салона смогли увидеть порядка 30 образцов уникальной железнодорожной техники, отражающей исторический путь, пройденный железнодорожным транспортом России за последние 120 лет.

Демонстрационные показы на «ЭКСПО 1520» будут проходить дважды в день с 30 августа по 2 сентября. Подробнее о расписании показов читайте на [expo1520.ru](http://expo1520.ru)

В первый день работы салон посетило более 8000 человек. Для удобства посетителей салона был организован бесплатный проезд пригородными электричками с Курского вокзала до Щербинки и обратно.



## АЛЮМИНИЕВАЯ АССОЦИАЦИЯ И ОАО «РЖД» БУДУТ РАЗВИВАТЬ ИННОВАЦИОННОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Развитие инновационного железнодорожного машиностроения в Российской Федерации стало основным предметом заключенного между Алюминиевой Ассоциацией и ОАО «Российские железные дороги» соглашения о сотрудничестве. Документ был подписан в ходе VI Международного железнодорожного салона техники и технологий «ЭКСПО 1520», проходящего в эти дни в Щербинке.

Результатами достигнутых договоренностей станет значительное увеличение применения алюминия и сплавов на его основе в железнодорожной отрасли, в том числе, в вагоностроении и инфраструктуре железных дорог. Подписанное соглашение, в частности, предусматривает сотрудничество в производстве, сертификации и испытаниях инновационных железнодорожных вагонов из алюминиевых сплавов, а также взаимодействие в области импортозамещения алюминиевых конструкционных мате-

риалов, применяемых для подвижного состава. Наряду с этим, стороны будут расширять использование строительных конструкций из алюминия на объектах инфраструктуры: в производстве мостов, переходов, ограждений и др. Документ также направлен на углубление взаимодействия по применению кабельно-проводниковой продукции с алюминиевой жилой для систем электроснабжения инфраструктурных объектов ОАО «РЖД»: тяговых подстанций, административных объектов и контактных сетей.

Нормативной основой для осуществления эффективного взаимодействия сторон станет сотрудничество по внесению изменений в регламентирующую документацию и актуализация действующих правил и положений. Стороны также договорились об углублении научно-технического, организационного и информационного взаимодействия.

## «ЛОКОТЕХ» СОЗДАЕТ ЕДИНЫЙ ЦЕНТР ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ЛОКОМОТИВОВ НА ВОСТОЧНОМ ПОЛИГОНЕ

Группа компаний «ЛокоТех» создает единый центр ответственности за техническое состояние локомотивов на Восточном полигоне между капитальными ремонтами. Об этом заявил заместитель генерального директора по технологиям «ЛокоТех» Владимир Пустовой в рамках VI международного железнодорожного салона ЭКСПО 1520 в Щербинке.

Владимир Пустовой отметил, что рост надежности тягового подвижного состава на Восточном полигоне сейчас является приоритетным направлением для «ЛокоТех». Для этого реализуется комплексная программа повышения качества ремонта с формированием единого центра ответственности (ЕЦО) между капитальными ремонтами. В настоящее время создаются два центра ответственности – «Хабаровское» и «Иркутское».

В ЕЦО «Хабаровское» войдут Уссурийский локомотиворемонтный завод и сервисные локомотивные депо Сибирцево, Амурское, Тында-Северная, Чернышевск и Зиминское. В ЕЦО «Иркутское» - Улан-Удэнский локомотивовагоноремонтный завод и депо Боготол-Сибирский, Карасук, Дальневосточное, Чита, Нижне-Удинское, Канск-Иланский.

В рамках ЕЦО будут сконцентрированы блоки конструкторско-технологический, качества и ресурсного обеспечения; технологическая подготовка производства и развитие производственных систем; материально-техническое обеспечение; подготовка и обучение персонала.

ЕЦО помогает проводить постоянный мониторинг эксплуатационных показателей локомотивов и обеспечивает встроенную систему качества Завод – Депо.

Задачами центров является увеличение линейного пробега локомотивов, снижение простоев локомотивов на плановом ремонте и количества неплановых ремонтов и, как следствие, снижение расходов на сервисное обслуживание.

«Создание единых центров ответственности поможет нам увеличить наш ключевой показатель – коэффициент технической готовности. Мы ставим себе задачу повы-



сить НТГ в 2017-2018 гг. до 0,96. Таким образом, мы сможем существенно улучшить производительность локомотивного парка российских железных дорог», - отметил В.Пустовой.

ООО «Локомотивные технологии» управляет активами, обеспечивающими обслуживание, ремонт, модернизацию и передачу в лизинг локомотивов, производство узлов и деталей для предприятий железнодорожного машиностроения.

В периметр группы управляемых активов входят ООО «ТМХ-Сервис», АО «Желдорремаш», ООО «ТМХС-Лизинг», ООО «Торговый дом ТМХС», ООО «АВП Технология», ООО «ЛокоТех-Промсервис» и другие.

Производственную базу составляют 10 локомотиворемонтных заводов и более 90 сервисных депо по всей России.



## «ЛОКОТЕХ» ПРЕЗЕНТОВАЛ СИСТЕМУ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОГО РЕМОНТА ЛОКОТИВОВ ПО СОСТОЯНИЮ

Группа компаний «ЛокоТех» и Clover Group провели презентацию «Цифровизация производства как инструмент повышения эффективности сервисного обслуживания локомотивного парка». Интерактивная презентация прошла в рамках международного салона ЭКСПО 1520.

Компании представили видение развития цифрового производства и сервисного обслуживания, а также инструмент интеллектуальной аналитики. Один из примеров внедрения интеллектуального анализа данных – система «Умный локомотив», которая реализуется в «ЛокоТех» и позволит перейти на ремонт по фактическому состоянию.

В настоящее время в «Умном локомотиве» запущен модуль поиска аномалий, благодаря которому система анализирует параметры работы оборудования в режиме реального времени и сообщает об аномалиях группе диагностов в депо. Модуль предиктивного анализа – то самое «предсказание», когда и какой узел откажет – будет запущен в начале октября.

Руслан Жаворонков, руководитель проекта цифровизации производства «ЛокоТех» отметил: «Мы сможем прогнозировать неисправности и контролировать состояние подвижного состава. Таким образом, в ближайшей перспективе мы перейдем к ремонту «по состоянию» и значительно повысим эффективность работы парка. Это позволит экономить ресурсы, деньги и время и основного заказчика, и сервисной компании».

Принцип работы системы «Умный локомотив» был продемонстрирован «вживую» на интерактивном макете, где в веб-интерфейсе на графиках отображаются данные о техни-



ческом состоянии оборудования локомотива и в автоматическом режиме выведены аномалии.

О технических особенностях проекта рассказал Денис Насимов – генеральный директор Clover Group (компания разрабатывает и внедряет систему для «ЛокоТех»). По словам Дениса Насимова, интеллектуальный анализ данных – это инструмент для получения ценной информации, которая необходима производственным и сервисным компаниям для эффективного управления. «Компаниям нужен инструмент, который не просто диагностирует работу оборудования, а автоматически выявляет скрытые аномальные режимы и определяет, какой из узлов оборудования сломается, причем с важной детализацией – когда, почему, при каких режимах работы, то есть прогнозирует поломку», – подчеркнул он.

## САЛОН «ЭКСПО 1520» ПРОДОЛЖАЕТ СВОЮ РАБОТУ В ЩЕРБИНКЕ

Во второй день VI международного железнодорожного салона «ЭКСПО 1520» прошла насыщенная деловая программа.

Программу 2-го дня работы салона открыл Конгресс международных транспортных и машиностроительных ассоциаций. Участники проанализировали актуальные тенденции научно-технического развития в области железнодорожного транспорта и необходимые шаги по налаживанию взаимодействия и сотрудничества между предприятиями железнодорожного машиностроения.

Также в первой половине дня прошла дискуссия «Спрос и предложение на рынке подвижного состава», на которой делегаты «ЭКСПО 1520» обсудили вопросы балансировки парка, господдержки, экспорта и обновления подвижного состава. Выступая на дискуссии Всеволод Бабушкин, заместитель директора департамента автомобильной промышленности и железнодорожного машиностроения, обозначил стоящие перед отраслью задачи по производству подвижного состава: «Перед железнодорожной отраслью стоят задачи консолидации усилий производителей, модернизации мощностей и организации производства всех компонентов вагоностроения в России».

Во второй половине дня состоялся круглый стол «Робототехнические решения для железнодорожной промышленности». Ключевыми темами в ходе обсуждения стали темы применения промышленных роботов в вагоностро-

ении, оптимизации производства производственных процессов, сенсорике и развития рынка промышленной робототехники. Олег Фролов, руководитель проектов ОПК корпорации «УВЗ» посвятил свое выступление компаниям-интеграторам и роботизации вагоносорочных процессов: «УВЗ планирует модернизацию вагоносорочного производства – внедрение роботизированных сборочно-сварочных комплексов, которые будут работать с нашим видением этой технологии».

Одним из центральных событий второго дня стала дискуссия «Инновации для железнодорожной отрасли», которая состояла из двух частей: «Международная практика», посвященная оптимизации процесса профилактического обслуживания инфраструктуры и подвижного состава, увеличению пропускной способности на железной дороге и мировой практике применения имитационного моделирования на железной дороге, и «Технологии и сервисы для железнодорожного сектора», на которой участники обсудили какие технологии продлевают срок службы железнодорожной инфраструктуры, какие коммуникации повышают эффективность бизнес-процессов на транспорте и что должно измениться в нормативно-правовом регулировании, чтобы инновации внедрялись быстрее. Святослав Афанасьев, директор по развитию Группы ПТК, прокомментировал текущую ситуацию в отрасли: «Внедрение новых технологий сейчас является самой сложной зада-



чей. Чтобы решить ее ОАО «РЖД» развивает схемы сотрудничества наподобие аутсорсинга, которые позволяют привлекать частные инвестиции в отрасль».

Параллельно с дискуссией про инновации для железнодорожной отрасли шла дискуссия «Ремонт и сервисное обслуживание». В ходе обсуждения делегаты затронули темы улучшения сервисного обслуживания новых вагонов, формирования комплексной услуги «Техподдержка – внеплановый – плановый ремонт», сохранности парка подвижного состава и сроков его ремонта, а также применения высокотехнологичных материалов и красок. Геннадий Аверьянов, директор Ассоциации «Центрлак», представил на дискуссии новейшие разработки в лакокрасочной промышленности и сказал: «Тенденции говорят о том, что нам нужно развивать лакокрасочные системы, производство инновационных высокотехнологичных материалов и активнее использовать их на предприятиях отрасли».

Завершил второй день салона круглый стол, посвященный экологии и энергосбережению. На нем участники говорили о применении наилучших доступных технологий в обеспечении экологической безопасности, снижении акустического воздействия от объектов железнодорожного транспорта и организации работ по ликвидации накопленного экологического ущерба.

Деловая программа второго дня «ЭКСПО 1520» сопровождалась двумя демонстрационными показами, подписанием дорожной карты сотрудничества между НП «ОПЖТ», Швейцарской ассоциацией железнодорожной промышленности SWISSRAIL и Тоннельной Ассоциацией России, и множеством презентаций от российских и международных компаний.

Демонстрационные показы на «ЭКСПО 1520» проходят дважды в день с 30 августа по 2 сентября по уникальному сценарию с участием порядка 30 образцов железнодорожной техники, отражающей исторический путь, пройденный железнодорожным транспортом России за последние 120 лет.

В подписании дорожной карты сотрудничества до 2025 года между НП «ОПЖТ», Швейцарской ассоциацией железнодорожной промышленности SWISSRAIL и Тоннельной Ассоциацией России приняли участие посол Швейцарии

Ив Россье, президент НП «ОПЖТ» Валентин Гапанович, президент SWISSRAIL Петер Йенелтен и руководитель Исполнительной дирекции «Тоннельной Ассоциации России» Владимир Иванчиков. Дорожная карта содержит рекомендации в отношении необходимых шагов для укрепления научно-технического сотрудничества России и Швейцарии в области развития технологий подземного строительства в ближайшие годы. Цель документа – создать наилучшие условия для профессионального взаимодействия производителей техники, специалистов и предприятий подземного строительства. Такое взаимодействие включает обмен опытом проектирования, производства и применения специальной техники в рамках современных технологий подземного строительства России и Швейцарии.

Во второй день салона Группа ПТК представила на «ЭКСПО 1520» уникальную щебнеочистительную машину ЩОМ-2000 – уникальную отечественную разработку, превосходящую все мировые аналоги. Одной из исключительных особенностей этой машины является ее универсальность, то есть, возможность эксплуатации как единого комплекса с максимальной производительностью, так и каждой секции по отдельности для решения локальных задач. Экономический эффект от внедрения новых технологий на базе универсального комплекса для балластной призмы, включающего ЩОМ-2000, достигает 34% по сравнению с традиционными технологиями, поэтому ее эксплуатация позволит владельцу инфраструктуры значительно сократить затраты как на ремонт путей, так и на их текущее содержание.

Также, 31 августа, на стенде компании Siemens прошел круглый стол, на котором обсуждались подходы внедрения цифровых решений для нужд железнодорожного транспорта в Европе и России. В результате дискуссии, на которой выступили Юрий Смагин, директор подразделения «Управление Мобильностью» Siemens, и Ефим Розенберг, первый заместитель генерального директора ОАО «НИИАС», стороны отметили, что более широкое внедрение цифровых технологий должно привести к значительной экономии инвестиций при затратах на инфраструктуру (до 30%) и пришли к выводу, что стратегии развития и внедрения цифровых решений на железнодорожном транспорте в ЕС и в РФ во многом совпадают, несмотря на более серьезные требования нормативной базы в России, особенно в части вопросов киберзащиты.

Компании «Штадлер» и «Транспортная концессионная компания» во второй день «ЭКСПО 1520» представили международным экспертам трамвайный вагон МЕТЕЛИЦА модификации В85600М для города Санкт-Петербурга. МЕТЕЛИЦА – пассажирский вагон для трамвайных линий с широкой колеи. Трехсекционный трамвай с низким уровнем пола и пятью двустворчатыми дверьми по обе стороны трамвая облегчает посадку-высадку пассажиров. Поворотные тележки с двухступенчатым подрессориванием обеспечивают тихую и комфортабельную поездку. В салоне предусмотрены две накопительные площадки для детских колясок и инвалидных кресел. Современные трамвайные вагоны двустороннего движения длиной 33,45 метра могут вместить до 376 пассажиров.

Во второй день работы салон посетило более 7000 человек. Для удобства посетителей салона был организован бесплатный проезд пригородными электричками с Курского вокзала до Щербинки и обратно.





## КЛЮЧЕВЫМ СОБЫТИЕМ ТРЕТЬЕГО ДНЯ РАБОТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО САЛОНА «ЭКСПО 1520» СТАЛ V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «ТРАНСПОРТНАЯ НАУКА: ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ БИЗНЕСА»

**V международный форум «Транспортная наука: инновационные решения для бизнеса»** прошел 1 сентября, в третий день работы салона «ЭКСПО 1520», и стал главным событием дня. В центре внимания форума были вопросы испытаний железнодорожной техники для обеспечения ее надежности и эффективности.

Участники пленарного заседания форума, проходившего под названием «Испытания железнодорожной техники – многообразие опыта, эффективные решения, инновационные перспективы» обсудили широкий круг тем, связанный с испытаниями железнодорожной техники, их качеством и должным научным сопровождением, эффективностью долгосрочного взаимодействия производителей железнодорожной техники и испытательных полигонов, комплексным испытанием инфраструктуры и подвижного состава и его кадровым обеспечением, а также выслушали доклады иностранных спикеров.

Председатель Объединенного ученого совета ОАО «Российские железные дороги», Борис Лapidус, модератор пленарного заседания, в ходе своего выступления отметил, что с приходом новых технологий и цифровизации транспорта предстоит переосмыслить критерии оптимальной продолжительности жизненного цикла, заявив: «Если раньше у нас была борьба за продолжительность жизненного цикла – техника должна была работать как можно дольше – то сегодня такая концепция претерпевает изменения. Смена технологических циклов происходит быстрее и проектировать подвижной состав с ресурсом службы в 40 лет, как мы это делали раньше, наверное, неправильно. В Японии, например, высокоскоростные поезда проектируют сегодня с жизненным циклом в 15 лет, поскольку к этому сроку уже появится и новая техника, и новая система управления».

Руководитель исследовательского центра компании Siemens Оливер Хагеманн, выступая на пленарном заседании, рассказал о будущем железных дорог: «Новые технологии требуют адаптации производственных мощностей. В будущем нас ждут автономные железные доро-



ги и гипероперательный транспорт – мы должны быть к этому готовы», а Сергей Кобзев, старший вице-президент – главный инженер ОАО «РЖД», в свою очередь отметил важность адаптации промышленного комплекса к новым реалиям: «В условиях возрастающей конкуренции на внутреннем и глобальном рынке транспортных услуг железные дороги должны постоянно меняться, при этом повышая эффективность своей деятельности, и отраслевой промышленный комплекс здесь должен играть ключевую роль».

Форум «Транспортная наука: инновационные решения для бизнеса» продолжил круглый стол «Моделирование – альтернатива или дополнение к испытаниям», на котором делегаты высказались о плюсах и минусах использования математического моделирования для оценки параметров железнодорожной техники, вариантах комбинирования испытаний и моделирования, и выборе оптимальных методов моделирования для оценки железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава.

## VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ САЛОН ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ «ЭКСПО 1520» ЗАВЕРШИЛ СВОЮ РАБОТУ В ЩЕРБИНКЕ

**VI Международный железнодорожный салон техники и технологий «ЭКСПО 1520»** проходил с 30 августа по 2 сентября 2017 года на Экспериментальном кольце г. Щербинка. Посетителями мероприятия стало более 25 тысяч человек.

В церемонии открытия салона приняли участие глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров, заместитель министра промышленности и торговли РФ Александр Морозов, генеральный директор ЗАО «Трансмашхолдинг» Кирилл Липа, главный исполнительный директор департамента «Мобильность» «Сименс АГ» Йохен Айхгольт. Открывая церемонию, президент ОАО «РЖД» сказал, что VI салон

«ЭКСПО 1520» даже по предварительным данным можно признать состоявшимся, добавив, что надеется на конструктивное обсуждение произошедших за два года в железнодорожной отрасли перемен, и впечатляющие результаты начавшегося мероприятия.

В первые два дня работы салона «ЭКСПО 1520», 30 и 31 августа, состоялась X Юбилейная международная конференция «Железнодорожное машиностроение: перспективы, технологии, приоритеты», прошло 14 деловых форматов и более 20 презентаций российских и зарубежных компаний. Третий день «ЭКСПО 1520», 1 сентября, был отведен под V международный форум «Транспортная



наука: инновационные решения для бизнеса», в центре внимания которого были вопросы испытаний железнодорожной техники для обеспечения ее надежности и эффективности.

На выставке, проходившей в рамках «ЭКСПО 1520» в формате статической и динамической экспозиций, были представлены новейшие достижения в области железнодорожного оборудования, технологий, инфраструктуры, подвижного состава и локомотивной тяги. Всего в работе мероприятия приняли участие компании из 26 стран мира, было предоставлено 88 натуральных образцов, расположенных на 8000 кв.м. экспозиции, то есть на площади порядка 10 футбольных полей. Посетители салона могли увидеть в движении как исторический, так и самый современный подвижной состав, используемый на сети железных дорог ОАО «РЖД». Впервые в демонстрационном поезде, проходившем дважды в день, участвовал восстановленный паровоз серии «Б» 1897 года выпуска.

Аудиторию посетителей салона составляют руководители и специалисты компаний-производителей и потребителей железнодорожной техники, профильных органов государственного управления и международных организаций, а также ученые и эксперты-транспортники.

В заключительный день работы салона, 2 сентября, была организована разнообразная развлекательная программа для детей и их родителей. День открытых дорог встретил маленьких гостей зарядкой. После разминки гости могли пройти мастер класс по росписи футболок и дизайну фоторамок, а так же посетить занятие по йоге. В

**«ЭКСПО 1520» - это уникальный железнодорожный салон техники и технологий на пространстве «широкой» колеи и единственный в Европе, который имеет стратегическое значение в развитии отрасли нашей страны и усилении международных отношений.**

Проходит раз в два года на территории Экспериментального кольца АО «ВНИИЖТ» (г.Москва, Щербинка). В 2015 году в мероприятии приняли участие более 700 предприятий из 29 государств. Участниками деловой программы стали свыше 2000 специалистов. Салон посетили более 25000 человек, в число которых вошли официальные делегации крупнейших стран мира, представители



перерыве между просмотром динамической экспозиции и музыкальным фестивалем можно было наслаждаться Шоу мыльных пузырей или научиться танцевать Зумбу.

В рамках мероприятия состоялось подписание 12 стратегически важных для транспортной отрасли соглашений. Работу «ЭКСПО 1520» освещали порядка 370 представителей СМИ.

правительства и руководители профильных министерств как России так и мирового сообщества. На официальной церемонии было подписано не менее 17 стратегически важных соглашений, что выводит салон «ЭКСПО 1520» на новый высочайший уровень.

Подробная информация о мероприятии: [expo1520.ru](http://expo1520.ru)  
 Генеральный партнер: ОАО «РЖД»  
 Организатор: ООО «Бизнес Диалог»  
 Дополнительную информацию вы можете получить в пресс-центре «Бизнес Диалог»:  
 Тел.: +7 (495) 988-28-01  
[media@bd-event.ru](mailto:media@bd-event.ru)

#### СТАТИСТИКА

<b>230 ЭКСПОНЕНТОВ</b>	<b>20000 КВ.М. ВЫСТАВОЧНОЙ ПЛОЩАДИ</b>
<b>26 СТРАН УЧАСТНИКОВ</b>	<b>88 НАТУРНЫХ ОБРАЗЦОВ ТЕХНИКИ</b>
<b>22300 ПОСЕТИТЕЛЕЙ САЛОНА</b>	<b>20 ПРЕЗЕНТАЦИЙ ТЕХНИКИ</b>
<b>11570 ПОСЕТИТЕЛЕЙ ДИНАМИЧЕСКОЙ ЭКСПОЗИЦИИ</b>	<b>14 ДИСКУССИОННЫХ ФОРМАТОВ</b>
<b>8620 СПЕЦИАЛИСТОВ</b>	<b>12 ПОДПИСАНИЙ СОГЛАШЕНИЙ</b>
<b>370 ЖУРНАЛИСТОВ</b>	<b>957 УЧАСТНИКОВ КОНФЕРЕНЦИИ</b>
<b>1237 ПУБЛИКАЦИЙ В СМИ</b>	<b>696 КОМПАНИЙ УЧАСТНИКОВ</b>



# Oil TERMINAL 2017

23–24 ноября, Санкт-Петербург

XII стратегический конгресс и выставка

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

Среди докладчиков и почетных гостей:



**Камбиев  
Зандиев,**  
Генеральный  
директор,  
**Dunlop Oil & Marine**



**Сергей  
Мироненко,**  
Генеральный  
директор,  
**Газпромнефть  
Терминал СПб**



**Фарит  
Шафеев,**  
заместитель  
исполнительного  
директора —  
главный инженер,  
**Лукойл-КНТ**



**Александр  
Мороз,**  
Региональный  
менеджер  
по России и Казах-  
стану  
**HMT Rubbaglas**



**Антон  
Ницин,**  
Первый заместитель  
главного инженера —  
главный инженер,  
**РПК-Высоцк  
Лукойл II**



**Михаил  
Лисанов,**  
Директор Центра  
анализа риска,  
**НТЦ  
исследований  
проблем  
промышленной  
безопасности**

- Познакомьтесь с **300+ лидерами отрасли**, в том числе с более чем **70 руководителями** международных и российских нефтегазовых, трейдинговых и транспортных компаний, нефтяных терминалов и нефтебаз, ведущих морских портов
- Получите **информацию о текущих и перспективных проектах** в области проектирования, строительства и реконструкции нефтебаз и нефтяных терминалов
- Встретьтесь с **главными инженерами, технологами, метрологами** таких компаний как Транснефть, КазТрансОйл, Татнефть, Сургутнефтегаз, РН-Туапсенефтепродукт и многих других
- **НОВОЕ!** Технический визит на ПТК-Терминал

**Зарегистрируйтесь сейчас:**

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

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

+44 207 394 30 90

+7 (499) 505 1 505

Золотые  
спонсоры:



Серебряный  
спонсор:

Endress+Hauser **EH**  
People for Process Automation

Бронзовый  
спонсор:





В Санкт-Петербурге 23-24 ноября 2017 пройдет 12-ое ежегодное международное мероприятие «Нефтяной терминал 2017». Это одно из самых масштабных и статусных мероприятий отрасли даунстрим, которое на протяжении последних 11 лет ежегодно собирало более 350 представителей из 25 стран России, Европы, Америки и Азии.

В рамках «Нефтяного терминала 2017» состоятся:

**1. Стратегический конгресс по вопросам транспортировки, переработки и торговле нефтью, СУГ и нефтепродуктами.** На Конгрессе будут обсуждаться самые актуальные вопросы отрасли: макро-обзор рынка, ценовые прогнозы от российских и мировых аналитиков, тенденции развития индустрии нефтепереработки в условиях большого налогового маневра и политики импортозамещения, основные потоки нефтепродуктов и их эффе́кт на рынок перевалки, новые проекты и их влияние на потоки нефтепродуктов.

С аналитическими докладами выступят представители таких агентств как Thomson Reuters, Argus Media, Platts. О новых возможностях сырьевого экспорта через Архангельск расскажет Софья Наткова, Морстройтехнология. В своем докладе Александр Амирагян, заместитель начальника Управления по ТЭН, Аналитический центр при Правительстве РФ затронет вопросы, касающиеся пика мировой добычи традиционной нефти, который, по мнению Аналитического центра, ожидается уже к 2020 году. Интересно, что есть прогноз, что после этого периода основной вклад в прирост добычи будут вносить нетрадиционные запасы и газовый конденсат.

Практическим опытом поделится Евгения Ильяшевич, руководитель обеспечения ресурсами и биржевой деятельности, Группа компаний «ГЕО», она расскажет об опыте биржевой торговли на базе собственной нефтебазы компании. Ирина Агаркова, руководитель направления развитие логистической сети, Сибур, расскажет о решениях по оптимизации цепей поставок СУГ, внедренных в компании и поделится другими инновационными решениями компании.

Среди подтвержденных делегатов Конгресса представители крупнейших российских нефтегазовых компаний: Михаил Белосусов, директор департамента оперативного управления отгрузками Башнефть, Андрей Таюшев, начальник управления коммерческо-сбытовой деятельности Сургутнефтегаз, делегация компании Газпром нефть и многие другие.

Ежегодно среди докладчиков Конгресса представители регуляторных органов, таких как Министерство транспорта, Минэкономразвития, Минэнерго, Федеральная Антимонопольная служба, Федеральная таможенная служба.

**2. Техническая конференция «Нефтебазы и нефтяные терминалы: от современного проектирования до эффективной эксплуатации».** В ходе сессий и дискуссий будут обсуждаться следующие вопросы: законодательные требования по проектированию, реконструкции и эксплуатации нефтебаз и нефтяных терминалов, обеспечение промышленной безопасности, зачистка резервуаров, продление срока эксплуатации и защита поверхности, экологические аспекты работы в сложных климатических условиях, современные методы и устройства учета и оценка качества нефтепродуктов и многое другое.

Вот некоторые из планируемых тем докладов. Михаил Ершов, заведующий отделом автомобильных и авиационных бензинов и присадок к ним, ВНИИ НП, выступит докладом «Перспективные моторные топлива» и расскажет о том, каким могут быть бензины, ДТ, судовое топливо и авианеросин в будущем.

Виталий Криулин, заведующий лабораторией промышленной безопасности и охраны труда

Управления промышленной безопасности, охраны труда и экологии, НИИ Транснефть представит слушателям доклад «Система постоянного контроля концентрации паров углеводородов нефти и нефтепродуктов в воздухе рабочей зоны при проведении огневых и газообразных работ на объектах магистрального трубопроводного транспорта нефти и нефтепродуктов». А его коллега Арина Николаева, заведующий лабораторией экологии и рационального природопользования, НИИ Транснефть, расскажет о внедрении результатов инновационных разработок НИИ «Транснефть» в систему обеспечения безопасности резервуарных парков и нефтеналивных терминалов.

Ежегодно большой интерес у делегатов вызывают выступления представителей регуляторных органов.

Евгений Самаркин, помощник руководителя, Балтийско-Арктическое морское управление Росприроднадзора, поднимет вопросы экологического надзора над водными объектами и экологической экспертизы по морским объектам. Делегаты мероприятия услышат доклад от представителя Росстандарта: Андрей Челышев, и.о. руководителя СЗМТУ, расскажет о результатах надзора, ответит на вопросы, связанные с порядком организации контрольно-надзорной деятельности Росстандарта.

Практические доклады представят терминалы на Турухтанских островах: Наталия Багаева, заместитель генерального директора, Интерферрум-Металл и Борис Чернышев, управляющий проектами, Балтийская Топливная компания. Максим Кучеренко, начальник управления нефтебазового хозяйства, Газпромнефть-Терминал, выступит с докладом на тему: «Перспективы применения технологий 3D моделирования и прототипирования при управлении нефтебазовым хозяйством».

**3. Специализированная выставка «Нефтяные терминалы и нефтебазы: оборудование и технологии»:** в выставке традиционно примут участие ведущие российские и иностранные компании – поставщики технологий, оборудования и услуг для компаний нефтегазового сектора. Среди постоянных участников выставки: Dunlop Oil & Marine, Endress+Hauser, Emerson, HMT Rubbglas, Arflu Industrial Valves, Cool Sorption, EMCOWheaton GmbH и многие другие

2017 году подтверждены делегации от: Газпром нефть, СИБУР, Татнефть, Лукойл-Транс, ТЭН-Казахстан, Новатэк-Усть-Луга, ВНИПИнефть, Газпромнефть Терминал СПб, Газпромнефть-Терминал, НИИ Транснефть, НИИПХ Росрезерва, Несте Санкт-Петербург, Новороссийский мазутный терминал, Петергофская нефтебаза, Туймаада-Нефть, Сибур-Портэнерго, Петербургский нефтяной терминал, ПТК-терминал, ЮгТерминалПроект, РПК-Высоцк Лукойл II, Варандейский терминал, Лукойл-ННТ, ИПП, Газпромнефть Марин Бункер, Интерферрум Металл, Балтийская топливная компания, Желтоксанорманы, Балхашская нефтебаза, Башнефть, Камышинский опытный завод, Консохимонтаж-проект, Налко-Элемент, Нефтепромавтоматика, Новороссийский Морской Торговый Порт, Новохим, Оджи Инжиниринг, ОТС-Инженерные системы, Прайм Шиппинг, ПромХимТех, Прософт-Системы, РЖД, РНГ, Татнефть, ТД Морозовский химический заводы многие другие.

Тел: +7 (499) 505 1 505 (Москва)

Тел: +44 207 394 30 90 (Лондон)

<http://www.oilterminal.org>

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



# TransKazakhstan

21-я Казахстанская  
международная выставка  
«Транспорт и логистика»

1-3 ноября 2017  
Астана, Казахстан

узнайте больше  
[www.transitkazakhstan.kz](http://www.transitkazakhstan.kz)

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство  
по инвестициям и развитию  
Республики Казахстан



КАЗАХСТАН  
ҰИМД  
КОДЫ



KAZLOGISTICS  
ОБЩЕ ТРАНСПОРТНОЕ КАЗАХСТАНА



АЛТЕК

КазАПО



Тел.: +7 727 258 34 34  
E-mail: [power@iteca.kz](mailto:power@iteca.kz)



## ХАРП УСПЕШНО ЗАВЕРШИЛ РЕСУРСНЫЕ ИСПЫТАНИЯ КАССЕТНОГО ПОДШИПНИКА ТВУ НАРП 1520 (150x250) ДЛЯ ВАГОНОВ ПОВЫШЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ

Харьковский подшипниковый завод (ХАРП) успешно завершил ресурсные испытания кассетного подшипника ТВУ НАРП 1520 (150x250), разработанного Объединенным инженерным центром (ОИЦ) АО «УПЭН» и Украинским конструкторско-технологическим бюро подшипниковой промышленности (УКТБПП), предназначенного для вагонов повышенной грузоподъемности (инновационных вагонов) пространства «колеи 1520».

Ресурсные испытания проходили на стендах Испытательного Центра ХАРП, созданных ОИЦ и УКТБПП и аттестованных Национальным Агентством по аккредитации Украины.

«По результатам ресурсных испытаний подшипники ТВУ НАРП 1520 (150x250) показали соответствие самым высоким мировым стандартам, как по надежности, износоустойчивости, так и по энергоэффективности», – отмечает директор по исследованиям и новым разработкам АО «У.П.Э.Н.» Эдуард Симсон.

Испытательный центр, на стендах которого проходили испытания, является уникальной лабораторией для проведения сертификационных испытаний железнодорожных подшипников, не имеющих аналогов на постсоветском пространстве. Разработанная в R&D Центре УПЭН совместно с УКТБПП и ведущими западными компаниями оригинальная конструкция стендов может моделировать условия эксплуатации подшипника на любом участке пути.

«Таким образом, мы можем в режиме реального воспроизведения самых сложных участков железных дорог и условий эксплуатации тестировать продукцию. А в результате успешных испытаний подшипниковых узлов говорить о самых высоких потребительских качествах данных продуктов», – отмечает главный конструктор УКТБПП Сергей Семьин.

В подтверждение признания качества был получен сертификат соответствия УкрСЕПРО и подшипники ТВУ НАРП 1520 (150x250) в установленном порядке проходят постановку на производство.

Напомним, что ХАРП разработал целую серию инновационных закрытых подшипниковых узлов кассетного типа для пространства колеи 1520, в которую входят цилиндрический подшипниковый узел CRU DUPLEX для бункеров грузовых и пассажирских вагонов, двухрядный – CRU НАРП для буксовых узлов локомотивов, цилиндрический подшипниковый узел закрытого типа CRB НАРП для тяговых электродвигателей локомотивов, ТВУ 1520 для бункеров грузовых вагонов, и которые сегодня отвечают инновационным требованиям



повышенной грузоподъемности и ресурсом (8 лет или 800 тыс.км) при строительстве и модернизации грузового подвижного состава 23,5 и 25 т/с. В планах «Укрзалізниці» на этот год производство 50 вагонов повышенной грузоподъемности.

В связи с актуальностью вывода подобного рода продуктов на рынок, ХАРП планирует наладить серийное производство инновационной серии закрытых подшипниковых узлов и ежегодно производить порядка 25-30 тыс. кассетных узлов для поставок на железную дорогу с целью удовлетворения нужд вагоностроителей «колеи 1520».

«Полный цикл проведения исследований, разработки, производства и испытаний закрытых подшипниковых узлов с увеличенным межремонтным пробегом в 8 лет или 800 тыс.км для колеи 1520 является одним из наиболее масштабных проектов по созданию инновационных компонентов для нового поколения подвижного состава и беспрецедентным результатом для предприятий постсоветского пространства, что ставит ХАРП в один ряд с ведущими мировыми компаниями, которые сегодня предлагают подобные продукты», – говорит Эдуард Симсон. Он также отмечает, что благодаря внедренным техническим решениям и ноу-хау подшипниковый узел кассетного типа НАРП выдерживают широкий диапазон внешних температур от -60°C до +120°C, способны повысить безопасность движения и существенно снизить эксплуатационные расходы.

Таким образом, ХАРП уверенно вошел в «элитный мировой клуб» производителей кассетных подшипниковых узлов повышенного ресурса и предлагает сегодня подшипниковые узлы кассетного типа, которые соответствуют самым высоким стандартам энергоэффективности и имеют наилучшее сочетание цены и качества для вагонов 23,5 и 25 т/с пространства колеи 1520.





# 14-17 ноября 2017

Москва, ВДНХ, павильон 75

Организатор:  
 **МЕТАЛЛ  
ЭКСПО**

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

В рамках  
23-й Международной  
промышленной выставки  
**МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2017**

Генеральный информационный партнер:



Специализированный журнал  
«Металлоснабжение и сбыт»

# Металл Транс Логистик 2017

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

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







## ВОРОНЕЖСКИЙ ТРЗ ПРИЗНАН РОССИЙСКОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ВЫСОКОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ

**Воронежский тепловозоремонтный завод (ВТРЗ, входит в ГК «ЛокоТех») победил в региональном этапе конкурса «Российская организация высокой социальной эффективности». Завод стал лидером в номинации «За формирование здорового образа жизни в организациях производственной сферы».**

Первое место ВТРЗ принесла эффективная работа по организации мероприятий по поддержке здорового образа жизни работников, занятий физкультурой и массовым спортом. Высокую оценку комиссии завод получил за результативность мероприятий по формированию здорового образа жизни.

Также ВТРЗ занял второе место в номинации «За развитие кадрового потенциала в организациях производственной сферы». Отбор проходил по таким критериям, как управление человеческими ресурсами организации, внутрифирменное обучение (повышение квалификации), развитие корпоративной культуры, взаимодействие с учреждениями профессионального образования.

Кроме того, Воронежский ТРЗ занял второе место в номинации «За развитие социального партнерства в организациях производственной сферы». Завод был высоко оценен по таким критериям, как развитие социального партнерства и результативность социального партнерства в организации.

Воронежский тепловозоремонтный завод является базовым предприятием по ремонту тягового подвижного состава в Европейской части России. ВТРЗ - старейшее предприятие Воронежа - основан в 1868 году как железнодорожные мастерские по ремонту паровозов и вагонов. В настоящее время на заводе работает свыше 1,7 тыс. человек.

Сегодня завод производит капитальный и средний ремонт тепловозов серий 2ТЭ116 и ТЭП70. Также за последнее десятилетие на заводе освоен средний и капитальный ремонт тепловозов ТЭП70У и ТЭП70БС, оснащенных микропроцессорными системами управления, грузовых магистральных тепловозов 2ТЭ116К и 2ТЭ116У.

На заводеработают 15 цехов: тепловозосборочный, аппаратный, дизельный, ремонта электрических машин, колесно-тележечный, ремонта тяговых двигателей, кузнечный, литейный, механический, металлоконструкций и сварки, ремонтно-комплекточный, ремонтно-механический, транспортный, энергоцех, электроремонтный.



Конкурс «Российская организация высокой социальной эффективности» проводится Министерством труда и социальной защиты Российской Федерации с 2000 года. Его основная цель - привлечение внимания общества к значимости решения социальных вопросов. Проект дает возможность организациям продемонстрировать активную внутрикорпоративную политику, достижения по работе с персоналом, политику по улучшению условий труда и охраны труда, развитию социального партнерства, формированию здорового образа жизни и другие.

ООО «Локомотивные технологии» управляет активами, обеспечивающими обслуживание, ремонт, модернизацию и передачу в лизинг локомотивов, производство узлов и деталей для предприятий железнодорожного машиностроения.

В периметр группы управляемых активов входят ООО «ТМХ-Сервис», АО «Желдорремаш», ООО «ТМХС-Лизинг», ООО «Торговый дом ТМХС», ООО «АВП Технология», ООО «ЛокоТех-Промсервис» и другие.

Производственную базу составляют 10 локомотиворемонтных заводов и более 90 сервисных депо по всей России.

**УК ООО «Локомотивные технологии»**

109074, г. Москва, Славянская пл., д.2/5/4, стр.3  
тел.+7 (499) 638-22-98 (доб. 99854)

E-mail: press@locotech.ru



## «ЛОКОТЕХ» ПОДТВЕРДИЛ ПОЗИЦИИ В РЕЙТИНГЕ КРУПНЕЙШИХ КОМПАНИЙ РОССИИ

**Группа компаний «ЛокоТех» подтвердила позиции в рейтинге «500 крупнейших компаний России - 2017» по версии журнала «РБК», заняв 126-е место. Рейтинг опубликован сегодня, 21 сентября 2017 года.**

Напомним, впервые «ЛокоТех» вошел в рейтинг РБК в 2016 году, также заняв 126-ю строчку. За год Группа компаний существенно улучшила производственные и финансовые показатели, активно осуществляет программу повышения качества ремонта. Консолидированная выручка активов под управлением «ЛокоТех» за 2016 год по РСБУ выросла на 7% до 92 млрд рублей.

«ЛокоТех» реализует масштабную инвестиционную программу, направленную на обновление мощностей и оборудования предприятий. Так, в 2017 году на развитие инфраструктуры заводов и сервисных депо направлено свыше 1 млрд руб.

Журнал «РБК» публикует третий рейтинг «500 крупнейших компаний России» (РБК 500). Совокупная выручка участников рейтинга в 2016 году увеличилась на 4,2% до 66,3 трлн руб.

В рейтинге участвуют головные компании операционных холдингов, готовящие консолидированную отчетность, где учтены показатели как материнской компании, так и ее дочерних структур. Основным показателем рейтинга, по которому ранжированы компании, является выручка, очищенная от НДС, акцизов и экс-

портных пошлин (чистая выручка). Рейтинг «500 крупнейших компаний России - 2017» <http://www.rbc.ru/rbc500/>.

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

В периметр группы управляемых активов входят ООО «ТМХ-Сервис», АО «Желдорремаш», ООО «ТМХС-Лизинг», ООО «Торговый дом ТМХС», ООО «АВП Технология», ООО «ЛокоТех-Промсервис» и другие.

Производственную базу составляют 10 локомотиворемонтных заводов и 92 сервисных депо по всей России. Количество сотрудников превышает 60 тыс. человек.

**УК ООО «Локомотивные технологии»**

109074, г. Москва, Славянская пл., д.2/5/4, стр.3  
тел.+7 (499) 638-22-98 (доб. 99854)

E-mail: press@locotech.ru



# 14-17 ноября 2017


Москва, ВДНХ, павильон 75

Организатор:  
 **МЕТАЛЛ  
ЭКСПО**

8-я Международная выставка  
металлопродукции и металлоконструкций  
для строительной отрасли

В рамках  
23-й Международной  
промышленной выставки  
**МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2017**

Генеральный информационный партнер:

 Специализированный журнал  
«Металлоснабжение и сбыт»

# Металл Строй Форум'2017

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

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





## ПОГРУЗКА В АВГУСТЕ 2017: ВОЗМОЖНОСТИ И РИСКИ ЭКСПОРТНОЙ КОНЪЮНКТУРЫ

**Согласно оперативным данным ОАО «РЖД», погрузка за 8 месяцев 2017 года выросла на 3% по отношению к аналогичному периоду прошлого года и составила 833,5 млн тонн. Основными драйверами роста погрузки остаются каменный уголь (рост составил 18,3 млн т, +9,5% к январю-августу 2016), а также минеральные и химические удобрения (2,6 млн т, +8,4% к январю-августу 2016 года). По оценкам ИПЕМ, экспорт угля будет продолжать расти, в то время как на мировом рынке удобрений ожидается ужесточение конкуренции.**

Росту погрузки угля продолжает способствовать благоприятная экспортная конъюнктура. Так, если во внутреннем сообщении погрузка за 7 месяцев 2017 года выросла только на 1,4% по отношению к аналогичному периоду прошлого года, то рост погрузки на экспорт за тот же период составил 21,4%. Ключевым фактором повышения экспорта угля является проводимая руководством Китая политика по сокращению избыточных и неэффективных производственных мощностей в отрасли, а также запрету на импорт угля из Северной Кореи, действующему с 20 февраля по 31 декабря 2017 года. Дополнительно с 1 июля 2017 года Китай ввел дополнительные ограничения на импорт угля через небольшие порты, действующие без разрешения Госсовета, с целью ограничения импорта «низкосортного» угля. В результате, китайские потребители были вынуждены переориентироваться на других поставщиков, среди которых основную роль занимают Россия и Австралия.

Интерес к российскому углю наблюдается среди других активных потребителей угля: у Индии, Индонезии, Филиппин, Японии, Южной Кореи и Вьетнама. ИПЕМ ожидает, что наращивание экспорта угля в страны Азиатского региона будет продолжаться. Однако ряд импортеров развивает собственную угледобычу: по данным Министерства энергетики Индии, страна планирует существенно сократить импорт угля за счет наращивания объемов собственной добычи. Так, сейчас в Индии разрабатываются и внедряются проекты по импортозамещению консующего угля.

В то же время погрузка химических и минеральных удобрений растет как для поставок на экспорт, так и на внутренний рынок. За январь-июль погрузка минеральных удобрений во внутреннем сообщении увеличилась на 13,7% по отношению к январю-июлю 2016, а на экспорт рост составил 10%. Накопленные минеральные удобрения (с учетом остатков 2016 года) составляют около 2 515 тыс. т действующего вещества, что на 238,4 тыс. т действующего вещества больше, чем в прошлом году. С начала года (по данным на 21 августа) сельхозпроизводители приобрели около 2 233 тыс. т действующего вещества минеральных удобрений, что на 193,5 тыс. т больше, чем в прошлом году.

При этом тенденции, которые могут отрицательно повлиять на российский экспорт удобрений, сохраняются. На мировом рынке вводятся новые мощности по производству продукции и, в результате, растет конкуренция. Также в ряде стран проводится изменение политики по использованию удобрений. Например, Китай начал реализацию экологической политики по обеспечению уменьшения объемов применения удобрений в сельском хозяйстве.

Стоит отметить продолжающийся спад в погрузке нефти и нефтепродуктов – по итогам августа динамика погрузки данных видов упала до нулевых показателей роста. Это связано с существенным снижением экспорта: так, во внутреннем сообщении за 7 месяцев погрузка увеличилась на 3,2% к 7 месяцам 2016, то экспорт, наоборот, просел на 8,9%.

Мировые биржевые цены на нефть продолжают снижаться. С начала 2017 года цена на марку Brent сократилась на 7,3% относительно декабря 2016 года. Данное снижение вызвано в том числе ростом среднесуточной добычи нефти в таких странах, как США, Ливия и Нигерия. В то же время спрос на нефть и нефтепродукты растет – за первые шесть месяцев текущего года Китай импортировал 212,3 млн т нефти, что на 13,8% выше аналогичного периода 2016 года, а по итогам июня впервые вышел на первое место в мире по объемам нефтяного импорта, обогнав США. ИПЕМ ожидает увеличения спроса в Китае и на дизельное топливо. По заявлению Caterpillar Inc., Китай проявляет большой интерес к строительной технике, а продажи тяжелых экскаваторов выросли до 130% в первой половине этого года.

Россия остается одним из главных поставщиков нефти и нефтепродуктов на китайский рынок. Однако тренд на ужесточение конкуренции сохраняется: еще в феврале текущего года Китай стал крупнейшим импортером нефти из США, обойдя Канаду. Также американские производители выходят и на другие рынки реализации продукции.

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

123104, г. Москва, ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1.  
Тел.: +7 (495) 690-14-26. Факс: +7 (495) 697-61-11.  
<http://www.ipem.ru/>



**Александр Слободяник,**  
Руководитель  
отдела исследова-  
ний грузовых  
перевозок ИПЕМ)



## ЗЕРКАЛО ЭКОНОМИКИ: О ЧЕМ ГОВОРИТ СТАТИСТИКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

**Погрузка на сети «РЖД» в июле год к году увеличилась на 2,2%. Если в тоннах, то это 106,6 миллиона. А общий грузооборот по сравнению с июлем прошлого года вырос более, чем на 5%. Что касается статистики за 7 месяцев, то погрузка выросла на 3,3% по сравнению с аналогичным периодом года прошлого. Теперь к лидерам и аутсайдерам. В этот раз начнем с отстающих. К сожалению, стало традицией, что объемы перевозки строительных грузов снижаются. Причины объясняет заместитель гендиректора Института проблем естественных монополий Владимир Савчук.**

За 7 месяцев 2017 года снижение объемов погрузки строительных материалов составило 6,7%. Основными драйверами такого снижения является сокращение внутреннего спроса более, чем на 5% по отношению к предыдущему периоду 2016 года. Есть небольшое увеличение погрузки стройматериалов на экспорт, но сам объем этого экспорта составляет менее 2%, поэтому он не чувствителен для железнодорожных перевозок, к сожалению. Соответственно, снижение выпускаемой продукции строительной отрасли обусловлено спадом в стране в результате сокращения госзаказов, сжатием спроса со стороны населения, наличием дорогих банковских кредитов и связанных с этим проблемами.

А теперь к лидерам. Среди них, это тоже стало традицией — каменный уголь — почти 10% к январю-июлю прошлого года. Рост погрузки связан с увеличением объема экспорта топлива в Китай и другие страны АТР. Кроме того, сейчас довольно привлекательные цены на уголь, что стимулирует производителей. Высокие цены держатся и на минеральные удобрения, которые Россия также успешно экспортирует. И за первые 7 месяцев погрузка увеличилась на 8 с половиной процентов. Ну, а безусловный лидер — это зерно, погрузка за тот же период увеличилась на 10,1%. Этот показатель заслуживает отдельного обсуждения. Слово — нашему эксперту.

Рост погрузки пшеницы в этом году связан с тем, что у наших прямых конкурентов был неурожай пшеницы. В 2016 году они собрали достаточно серьезный объем пшеницы, соответственно, котировки нашей пшеницы упали на биржах. Примерно с зимы этого года спрос на нашу пшеницу восстанавливается, растут цены. И, соответственно, предложение пшеницы нашими прямыми конкурентами уменьшается. Я имею в виду США, Канаду, Францию, Австралию. На этом фоне можно ожидать стабильного прироста объемов перевозки российской пшеницы на экспорт. Основные страны — это Азербайджан (в три раза прирост), Египет, Израиль. Также надо отметить, что Китай и Российская Федерация договорились о дополнительном росте количества регионов, из которых наша пшеница будет поставляться в Китай. Сейчас имеются четыре региона, это Алтайский, Красноярский края, Омская и Новосибирская области. Дальше идет вопрос о расширении регионов, из которых пшеница будет поставляться в Китай. Соответственно, это поддержит дополнительно экспорт этого груза.

Все это, заметим, несмотря на негативный прогноз по российскому урожаю в этом году из-за погодных условий. Хотя негативным его можно назвать лишь условно. Дело

в том, что 2016-й был рекордным, урожай превысил 120 миллионов тонн. В этом году, вероятно, будет меньше, но тоже много — 105 миллионов по прогнозу Минсельхоза. Что же касается погрузки, то можно отметить еще одну тенденцию. Пусть не слишком массовую, но тем не менее. Растет привлекательность именно железнодорожных грузоперевозок, по сравнению с автомобильными. Как результат, автодороги сохраняются и разгружаются.

Есть определенная конкуренция между железнодорожным и автомобильным транспортом при перевозке зерна. В наибольшем виде она наблюдается при перевозках в порты Азово-Черноморского направления. Это связано с тем, что есть определенная логистика перевозки зерна, которая оптимизирована под автомобильный транспорт. Конечно, переключение грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт имеет ряд преимуществ, в том числе и для региональных властей, тем, что дороги будут в более сохранном состоянии. Но пока действует такая экономическая логика, которую, вероятно, нужно регулировать на уровне государства. С тем, чтобы отслеживать нагрузку на ось автомобилей и таким образом предотвращать разрушение автомобильных дорог.

И еще один момент, на который стоит обратить внимание. Зерно, если речь не идет о поставках в Азию — идет на экспорт через российские морские порты. Подъезды к ним — самые напряженные железнодорожные маршруты. И то, что погрузка в это горячее время растет, то, что грузы доставляются — безусловно, заслуга перевозчика. Кстати, это касается не только зерна. Итоги подводит заместитель гендиректора Института проблем естественных монополий Владимир Савчук.

Если смотреть по показателю не вывезенных остатков складского груза, то он находится в пределах нормы. Это говорит о том, что железнодорожный транспорт вывозит предъявляемые объемы грузов. При этом, есть определенные локальные проблемы, которые связаны, например, с большой программой ремонта инфраструктуры, которую необходимо содержать в нормативном состоянии, для того, чтобы осваивать нарастающие перевозки. Но они носят, как правило, частный характер, и железнодорожники договариваются с грузовладельцами о гибком графике предъявления грузов к перевозке с тем, чтобы вывезить все предъявляемые грузы. И железнодорожный транспорт, железнодорожники, естественно, заинтересованы в том, чтобы выполнить ту работу, которую от них ожидает экономика.

Стоит особо отметить, что хлебные грузы росли и раньше. Так, за первое полугодие рост составил 9,9%. Возможно,



в последующие месяцы нас будет ждать какая-то корректировка. Но ни один аналитик не сомневается, что темпы роста погрузки зерна будут сохраняться на уровне 10% в месяц. Более того, есть прогнозы отраслевых экспертов, что урожай в этом году все-таки достигнет показателей про-

шлого года. А, возможно, и превысит их. С учетом благоприятной конъюнктуры на мировом рынке, можно предположить, что экспортеров и операторов ждет много работы. Подождем до осени. Заодно увидим, что было с грузооборотом в августе. Заглянем в зеркало экономики через месяц.

## ЛОКОМОТИВАМ НУЖЕН ЛИЗИНГ

### Интервью заместителя генерального директора ИПЕМ Владимира Савчука газете "Гудок" о состоянии и перспективах развития рынка лизинга подвижного состава.

– Сегодня рынок подвижного состава, с одной стороны, испытывает потребность в обновлении, с другой – нет достаточных средств для приобретения новой техники. Могут ли инструменты лизинга стать выходом в данной ситуации?

– У этого вопроса две составляющие: грузовые вагоны и другой подвижной состав. С грузовыми вагонами проблемы нет, лизинг здесь применяется с 2000-х годов. Сегодня за счёт мер господдержки, в том числе субсидирования затрат лизинговых организаций, спрос на новые вагоны после резкого спада предыдущих лет восстановлен. Иная ситуация в сфере тягового подвижного состава и пассажирских вагонов. В последние годы наблюдается позитивная динамика спроса. Но отсутствие на рынке долгосрочного оплаченного спроса ввиду отсутствия у потребителей финансовых ресурсов действительно является препятствием на пути окончательного выхода отрасли из кризиса. В отличие от рынка грузовых вагонов в отношении тягового и пассажирского подвижного состава инструмент лизинга не применялся. Но на примере грузовых вагонов, а также авиационной и автомобильной отраслей была доказана эффективность данного инструмента.

– Что мешает динамичному развитию лизинга?

– Как мы видим на примере других отраслей, господдержка лизинговых организаций ускоряет распространение этого инструмента. Без господдержки обновление воздушного флота, автопарка и парка грузовых вагонов в короткие сроки было бы ограничено. Господдержка лизинга маневровых локомотивов могла бы разрешить спор вокруг вступления в силу требований по обязательной их модернизации при продлении сроков службы по аналогии

с грузовыми вагонами. 97% предприятий промышленного железнодорожного транспорта имеют в парке от одного до 10 локомотивов, при этом возможности обновления за счёт собственных ресурсов ограничены. Ввиду того что частные предприятия не обременены необходимостью массового и ежегодного обновления парка (в отличие от ОАО «РЖД») и не располагают достаточными финансами для обновления, лизинг и его поддержка со стороны государства были бы весьма целесообразны. Положительный эффект от использования лизинга возможен при его применении в значительном объёме не более нескольких лет подряд. Для ОАО «РЖД» регулярное использование лизинга при приобретении тягового подвижного состава окажется невыгодным, так как будет от года к году увеличивать нагрузку на бюджет компании.

– Насколько необходима господдержка для развития лизинга подвижного состава?

– Важно не развитие самого лизинга, а обновление техники с точки зрения пользы для эксплуатанта и спроса для производителей. Недофинансирование обновления подвижного состава увеличивает риски дефицита перевозочных мощностей и сокращения объёма перевозок и доходной базы. Также и для производителя: лизинг обеспечит рост спроса, который положительно отразится на занятости работников, возможностях для обновления производственного оборудования, ускорении трансфера технологий, увеличении вложений в НИОКР.

*Беседовал Константин Анохин  
Гудок, 22 августа, 2017*

## ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ В ЛИЗИНГ: НУЖНА ЛИ ПОМОЩЬ ГОСУДАРСТВА?

**На сегодняшний день рынок подвижного состава находится в противоречивом положении. С одной стороны, мы наблюдаем потребность в новом подвижном составе со стороны компаний, с другой стороны, они же испытывают дефицит финансовых ресурсов для приобретения техники. По мнению главного эксперта-аналитика отдела исследований транспортного машиностроения Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Игоря Скока, расширение государственной поддержки лизинга локомотивов могло бы сделать из потребности вполне оплачиваемый спрос.**

### Состояние рынка лизинга транспортных средств

Лизинговый портфель в структуре предприятий является индикатором состояния экономики. В странах с развитой экономикой лизинговые операции составляют до трети совокупного объёма инвестиций, а их объём с каждым

годом увеличивается. По состоянию на 2014 год доля лизинговых операций в структуре инвестиций США составила 22,0%, Германии – 16,4%. Великобритании – 28,6%, Канады – 31,0%.

В России на фоне экономического спада в 2015 году портфель лизинговых заказов продемонстрировал отрицательную динамику в 20% по отношению к 2014 году.



Доля авиационного транспорта в портфеле новых лизинговых заказов составила 20,6%, легковых автомобилей – 19,8%, железнодорожной техники – 17,9%, грузового автотранспорта – 16,8%. При этом по сравнению с 2014 годом произошли изменения: например, объём железнодорожной техники в лизинге сократился на 36%. Автолизинг удалось удержать от большего падения за счёт государственной поддержки через механизм предоставления льготного лизинга. Авиализинг стал единственным сегментом, который продемонстрировал прирост, причинами которого стала также государственная поддержка лизинга и, кроме этого, рост авиаделок и изъятие самолётов у неплатёжеспособных компаний.

В 2016 году прирост доли лизинга в портфеле новых заказов был зафиксирован во всех сегментах за исключением железнодорожной техники, где снижение составило -1,1%. Государственная поддержка авиа- и автолизинга дала свои результаты: прирост объёма лизинга в авиационном транспорте достиг 35,5%, грузового автотранспорта – 42,6%, легковых автомобилей – 20,3%. Кроме этого, стоит отметить и такую черту рынка лизинга, как изменение распределения нового бизнеса в пользу регионов и сокращение доли столицы с 48,4% в 2015 году до 31,2%.

### **Лизинг железнодорожного транспорта**

К инструменту лизинга в сфере железнодорожного транспорта в России стали обращаться в начале 2000-х гг. В 2011-2012 гг. он стал очень популярен среди потребителей грузовых вагонов. В связи с последующим периодом спада в сегменте железнодорожной техники, государство предприняло меры по поддержке отечественного грузового вагоностроения, предоставляя в период с 2014 по 2016 гг. субсидии в размере 90% от суммы затрат российской лизинговой организации на уплату процентов по кредитам (кредитным линиям), полученным с 1 января 2013 года на приобретение инновационных вагонов, либо по кредитам (кредитным линиям), направленным на их рефинансирование и являющихся частью лизингового платежа. Это позволило обеспечить оплаченный спрос приблизительно на 20 тыс. инновационных вагонов.

В 2015 году сегмент железнодорожного лизинга достиг минимума за предшествующие ему несколько лет. Несмотря на существенные колебания, доля железнодорожной продукции в лизинговом портфеле за счет грузовых вагонов стабильно составляет около 40%, опережая, таким образом, авиационный транспорт, грузовой автотранспорт и легковые автомобили вместе взятые. Ожидаемому восстановлению рынка лизинга подвижного состава, наметившегося в 2016 году, мог бы способствовать запрет продления срока службы подвижного состава без модернизации.

В 2012 – 2013 годах под влиянием ряда факторов произошло сокращение спроса на тяговый подвижной состав, что, в свою очередь, привело к снижению объёмов производства и рентабельности компаний-производителей. В ОАО «РЖД» были вынуждены сократить объёмы закупок локомотивов в связи с сокращением инвестиционной программы. Главный потребитель пассажирских вагонов – ОАО «ФПК» – также испытывал затруднения в обновлении своего парка в необходимом объёме.

В последующие годы начала наблюдаться позитивная динамика спроса. Тем не менее отсутствие на рынке долгосрочного оплаченного спроса ввиду отсутствия у потребителей подвижного состава финансовых ресурсов является существенным препятствием на пути окончательного выхода отрасли из кризиса. Недофинансирование обновления подвижного состава увеличивает риски возникновения дефицита перевозочных мощностей и, как следствие, сокращению объёма перевозок и доходной базы.

В связи ограниченными инвестиционными ресурсами снова становятся актуальными инструменты лизинга. На примере авиационной и автомобильной отраслей, а также сферы производства и эксплуатации грузовых железнодорожных вагонов была доказана эффективность данного инструмента. Однако стоит помнить, что без государственной поддержки лизинговых схем обновление авиационного флота и автопарка, а также парка железнодорожных грузовых вагонов, в короткие сроки было бы сильно ограничено.

С другой стороны, следует помнить, что положительный эффект от использования инструмента лизинга возможен только при его применении в значительном объёме не более нескольких лет подряд. Например, для ОАО «РЖД» регулярное использование лизинговых схем при приобретении тягового подвижного состава окажется экономически невыгодным, т.к. будет от года к году увеличивать нагрузку на бюджет компании. Расходы компании на обновление парка, в связи с обязанностью проведения ежегодных платежей, «перетекут» из инвестиционных в эксплуатационные, что, в свою очередь, может спровоцировать необходимость повышения тарифов на предоставление услуг инфраструктуры и локомотивной тяги.

Современный вызов для отрасли железнодорожного машиностроения - запрет допуска на железнодорожную инфраструктуру локомотивов, не прошедших процедуру продления срока службы с проведением модернизации, который был перенесён на 2018 год, отнюдь не решает проблему обновления парка подвижного состава, а лишь откладывает её на небольшой период времени, который также оставляет возможность манёвра для разработки государственных мер поддержки.

Вступление Технического регламента стимулирует обновление подвижного состава. Особенности сложности при его обновлении будут испытывать предприятия промышленного железнодорожного транспорта, объём парка которого у почти 97% предприятий данной сферы деятельности составляет от 1 до 10 локомотивов, при этом возможности обновления за счёт собственных ресурсов ограничены. Ввиду того, что частные предприятия, с одной стороны, не обременены необходимостью массового и ежегодного обновления парка (в отличие от ОАО «РЖД»), с другой стороны, не располагают достаточными финансами для обновления, инструмент лизинга и его поддержка со стороны государства были бы весьма целесообразны. На сегодняшний же день программа господдержки приобретения локомотивов с помощью механизма лизинга отсутствует, что не способствует его внедрению в практику.

**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 В СЕНТЯБРЕ 2017: ЭКСПОРТНЫЙ «БУМ» ПО ЗЕРНУ И ЛЕСНЫМ ГРУЗАМ

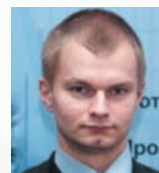
**По данным ОАО «РЖД», погрузка за 3 квартала 2017 года составила 937,3 млн т, что на 2,8% выше, чем за аналогичный период прошлого года. Темпы роста погрузки замедляются: так, по итогам 1-го квартала рост погрузки составлял 3,8%, по итогам полугодия – 3,6%. В то же время рекордный урожай зерна и его востребованность за рубежом потребовали дополнительных регуляторных решений для обеспечения стабильности вывоза зерна на экспорт.**

Погрузка зерна является лидером по динамике роста на протяжении всего года. При этом в 3-м квартале объем погрузки также существенно вырос: по итогам 9 месяцев 2017 года рост погрузки зерна составил 12,3%, что на 2,4 п.п. выше, чем аналогичный показатель за первое полугодие. Ключевым фактором такого роста является рекордный урожай ввиду большого количества осадков и спрос на российскую продукцию за рубежом. Так, если на внутреннем сообщении погрузка зерна за 8 месяцев снизилась относительно аналогичного периода прошлого года на 7%, то на экспорт выросла уже почти в полтора раза – на 41,7%.

Активному росту экспорта способствует ослабление рубля в последние месяцы, а также рост мировых цен: так, засуха, установившаяся в ведущих производящих регионах США и Канады, привела к увеличению цен на американскую пшеницу и в следствие на пшеницу во всем мире. Так, Статистическая служба Канады опубликовало отчет за август с довольно пессимистическими прогнозами производства основных зерновых культур: всей пшеницы будет произведено на 19,5% меньше, чем в прошлом году, ячменя будет произведено на 17,9% меньше. В Министерстве сельского хозяйства США (USDA) ожидают, что экспорт австралийской пшеницы в этом сезоне из-за неблагоприятных погодных условий снизится примерно на 20%.

В то же время уровень биржевых цен на российскую экспортную пшеницу снизился к сентябрю по сравнению с концом 2016 года на 7,7%. При этом снижение цен на российскую продукцию наблюдалось и в прошлом году на фоне рекордных урожаев в тех же США и Канаде, а также Франции, Австралии и др. Благоприятные условия для экспорта российского зерна создает и государство: в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 26.09.16 №966 в период с 23.09.16 до 01.07.18 была обнулена ставка вывозной таможенной пошлины на пшеницу, а на период с 01.10.2017 до 30.06.2018 ОАО «РЖД» ввело скидку в 10,3% на тарифы на экспортные перевозки зерна в собственном подвижном составе и контейнерах для производителей, удаленных от морских портов. Также в конце мая этого года было подписано заявление о снятии всех торговых ограничений между Турцией и Россией (ранее, в марте, Турцией были введены заградительные пошлины на наше зерно, которые составляют 130%).

Однако в связи с высоким урожаем возникает дефицит мощностей для хранения и транспортировки. Трейдеры ожидают, что в этом сезоне физически не смогут вывезти за рубеж все излишки. Объем экспорта пшеницы через



**Александр Слободяник,**  
Руководитель отдела  
исследований грузовых  
перевозок ИПЕМ)

Новороссийский порт в августе оказался на 65% больше чем за предыдущий месяц и больше, чем в августе прошлого года на 48%. Доля Египта составила 42%, далее с большим отрывом следуют Нигерия (6,5%) и Танзания (6,3%). Всего через НМТП пшеница была экспортирована в 21 страну Евросоюза, Ближнего Востока, Северной, Западной и Восточной Африки, Южной Азии, Северной и Южной Америки (12 стран в июле). Отгрузки ячменя НМТП по сравнению с июлем сократились на 21%. Крупнейшим получателем августа стала Саудовская Аравия (почти 82,4%). Остальной объем был поставлен в Катар и Ливию.

Важным итогом 3-го квартала 2017 года является возвращение положительной динамики в погрузке черных металлов: за 9 месяцев она выросла на 1,2%, в то время как по итогам полугодия наблюдался спад (-0,4%). В отличие от зерна, рост погрузки обеспечивается внутренним спросом: так, за период январь-август погрузка черных металлов во внутреннем сообщении увеличилась на 13,9%, а в экспортном - сократилась на 6,5%.

Основными факторами, сдерживающими рост экспорта черных металлов, служат антидемпинговые таможенные пошлины в отношении российских производителей. В январе 2017 года Турция ввела дополнительные пошлины в размере 30% в отношении импорта стальных труб. В мае 2017 года Мексика продлила на пять лет действие антидемпинговых пошлин на поставки листового горячекатаного проката из России в размере 29,3%.

В августе прямые поступления по сети РЖД стального проката, труб, чугуна и полуфабрикатов в адрес крупнейших отечественных автомобильных холдингов (АвтоВАЗ, КамАЗ, ГАЗ, «Соллерс», ОАТ и пр.), включая предприятия по производству автокомпонентов, составили 77,6 тыс. Прямые поступления черного лома на основные российские металлургические комбинаты и трубные заводы составили 1,22 млн тонн. Это на 3,4% ниже уровня предыдущего месяца. По итоговым показателям 8 месяцев в отрасли со значительным отрывом лидирует Выксунский металлургический завод (АО «ВМЗ»): поставки на экспорт заводом составили в августе 291,4 тыс. тонн. Основным направлением поставок является Финляндия (строительство морского газопровода «Северный поток – 2»). Это на 2,6% выше объемов закупок предыдущего месяца.

Ослабление рубля, низкие мировые цены на российские пиломатериалы, а также их высокое качество продукции способствуют экспорту и, соответственно, росту погрузки лесных грузов. Однако по итогам 9 месяцев наблюдается небольшое замедление темпов роста погрузки: так, по сравнению с 1-м полугодием темп роста погрузки сни-



зился на 0,5 п.п. до 3,8% по отношению к аналогичному периоду прошлого года. За период январь-август погрузка лесных грузов во внутреннем сообщении сократилась на 3,6%, а на экспорт выросла на 4,3%.

Для лесопромышленного комплекса перспективы роста предопределены достаточно хорошим спросом на жильё из деревянных конструкций во многих странах мира, а также потребностями в бумажной продукции. Основным импортером на рынке российских пиломатериалов уже много лет выступает Китай, куда направляется более половины всех экспортных поставок. В последнее время Китай нарастил объем экспортируемой Россией продукции глубокой переработки древесины: фанеры (отправка увеличилась практически вдвое), плит ДСП (раннее не экспортировались). Китай учредил Союз лесохозяйственных предприятий, который будет заниматься деятельностью под эгидой Китайской ассоциации лесной промышленности и сосредоточится на урегулировании споров в сфере импорта-экспорта продукции ЛПК. Одной из приоритетных задач организации будет установление постоянных контактов и организация консультаций с российской стороной. Согласно достигнутой двусторонней договоренности,

при Союзе лесопромышленников и лесозэкспортеров России будет создан филиал по сотрудничеству с китайскими партнерами. Союз займется разработкой региональных стандартов по китайско-российской торговле лесопродукцией и сокращением технологических барьеров в двусторонней торговле.

Также китайцы готовы возобновить работу ЦБК в Амурске, который прекратил свое существование в 90-х годах. В Кировской области побывала делегация японских бизнесменов, которые заинтересовались вятской древесиной. С учетом сейсмической опасности в их стране, японским производителям необходим очень качественный материал. В Кировской области есть древесина, которая отвечает всем параметрам, необходимым при данном производстве. Предполагается, что инвестиции из Финляндии будут привлечены в модернизацию целлюлозно-бумажного и деревообрабатывающего комплексов Алтайского края.

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

123104, г. Москва, ул. М. Бронная, дом 2/7, стр. 1.  
Тел.: +7 (495) 690-14-26. Факс: +7 (495) 697-61-11.  
<http://www.ipem.ru/>

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

**вам нужно просто позвонить  
по телефону: (495) 765-73-16**

**или отправить запрос:**

**[post@depo-magazine.ru](mailto:post@depo-magazine.ru), [depo-magazine@yandex.ru](mailto:depo-magazine@yandex.ru)**

**Разместившим рекламу в журнале –  
бесплатная интернет-поддержка!**



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



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) – 7 (82))

**РЖД-Партнер, № 9, май 2007 г.**  
**Нигматжан Исингарин, д. э. н.,**  
**в 1986–1989 гг. – заместитель министра путей сообщения СССР,**  
**в 1991–1994 гг. – министр транспорта Казахстана,**  
**в 1994–1997 гг. – первый заместитель премьер-министра Казахстана**

### ПОСПОРИТЬ НЕ С КЕМ!

#### Жизнь нашу строить нам

– Нигматжан Кабатаевич, Ваши детство и отрочество были трудными или, наоборот, так сказать, по социалистически счастливыми?

– Родные места моих родителей – Северный Казахстан. Но в конце 1930-х годов в связи с репрессиями они уехали в Россию, в Челябинскую область, где я и родился. В конце 40-х мы вернулись в Кустанайскую область, где отец вскоре умер, а мне с 11 лет пришлось стать самостоятельным. Школу я закончил одним из лучших учеников, через год работы поступил в Уральский электромеханический институт инженеров транспорта в Свердловске на факультет «железнодорожная автоматика, телемеханика и связь». Учился достаточно хорошо, но не беспроблемно. Поначалу мне казалось, что железнодорожное, сугубо прагматичное дело практически не допускает творчества. Не раз задумывался о том, что надо было бы выбрать все-таки другую профессию. В детстве и юности я очень много читал. Пока учился в школе, прочел почти всю районную библиотеку. В институтской также почти не осталось художественной литературы, которую бы я не освоил. Во время учебы в институте надо мной установила шефство кафедра марксизма-ленинизма. После окончания вуза мне даже предложили остаться в аспирантуре философского факультета Уральского государственного университета писать кандидатскую диссертацию на тему «Философские проблемы научно-технического прогресса».

То есть, как видите, меня тогда тянуло на гуманитарку, поскольку я еще не понимал, что творческий подход очень нужен и в железнодорожном деле.

Надо сказать, что обучение в то время было достаточно жестким с той точки зрения, что нам давали только инженерные знания, а вот науку управления практически не преподавали. Из нас готовили инженеров, но не руководителей. Жизнь же требовала иного подхода, и многим из нас потом пришлось эти пробелы ликвидировать самим. Учебу в институте я совмещал с работой в вечерней школе, чтением лекций, общественными делами. Честно говоря, после окончания института я поставил перед собой три цели: стать начальником железной дороги, Геро-

ем Социалистического Труда и доктором наук. Первую и третью цели достиг, вторую – нет, так как Советский Союз развалился.

– Ваша карьера складывалась очень успешно. Преимущественно за счет каких факторов?

– Вскоре после окончания института я был призван в Советскую армию, а затем стал работать на Целиноградской дистанции сигнализации и связи. В то время очень нужны были специалисты, инженеров не хватало. Я работал главным инженером дистанции, потом начальником отдела связи отделения дороги, а через три года опять вернулся в дистанцию уже как ее руководитель. Мое предприятие было самым крупным из 33 аналогичных подразделений на Казахской железной дороге. В этот период как раз шло активное оснащение железнодорожных линий автоблокировкой, диспетчерской централизацией, проводилась электрификация и т. д.

Кто показывал хорошие результаты работы, долго на одном уровне не задерживался. Через два года я был назначен начальником технического отдела, заместителем главного инженера Казахской железной дороги. Это скачок, даже по тем временам, небывалый – мне был всего 31 год.

Пять лет проработал в управлении дороги. Все крупные проекты по строительству новых железнодорожных линий, вторых путей, электрификации, усилению линий прошли через мои руки. В 1977 году Казахскую дорогу разделили на три: Целинную, Алма-Атинскую и Западно-Казахстанскую. И все три начальника дорог предложили мне должность главного инженера. Поскольку я был с севера, то туда и вернулся. Целинная дорога развивалась в техническом отношении быстрыми темпами, и мне довелось непосредственно возглавлять этот процесс. Проработав пять лет главным инженером, я понял, что все-таки работа строится уже по более-менее накатанной колее, и попросился в Академию народного хозяйства при Совете министров СССР. В 1982-м я в нее поступил и два года там проучился, защитил диссертацию и стал кандидатом экономических наук. Это было интересное время, когда мы задавали очень много вопросов и не получали на них внятных ответов. Но школа оказалась хорошая, потому что мы начали мучительно разбираться, так сказать, в более высоких материях.

В мае 1984 года я записался на прием к министру путей сообщения СССР Н. С. Коняреву, который знал меня по предыдущей работе. Кстати, не могу не рассказать, как произошло это знакомство. Осень 1979 года: дожди, грязь, слякоть, идет уборка хлебов и, как всегда, на дорогу приезжают «толкачи», чтобы обеспечивать погрузку вагонами. Прибыл в том числе и Николай Семенович,



тогда первый замминистра, и мне начальник дороги Н. П. Овсяник поручил показать ему узел. Я отвез Конарева на путепровод в одной горловине, затем на пешеходный мост в середине узла и на путепровод в другой горловине, то есть на три точки сверху, и все показал в течение часа. Он тогда поразился и говорит, что, дескать, первый раз мне показали все сверху, без того чтобы ходить по шпалам. Так вот когда я пришел к нему в 1984 году, он мне предложил остаться в Москве, но я отказался. Он говорит: «Может, хочешь в управление Алма-Атинской дороги?» Я отвечаю: «Если будет равнозначная должность, лучше поеду на Целинную». Тогда он мне предложил поехать туда первым заместителем начальника дороги, но при этом спросил: «Ты же эсцэбист, справишься ли с работой первого зама?»

**Когда Союз развалился, некоторые казахстанские железнодорожники начали было требовать создания МПС по примеру российского. Я убедил президента Н. А. Назарбаева этого не делать**

Я говорю: «Николай Семенович, в любом случае работать так, как это делается там сегодня, я не стану». И пояснил, что первый заместитель фактически дублирует заместителя по движению и получается разнорбой, а надо, чтобы он организовал работу всех служб по единой технологии.

Конарев одобрил мои идеи и через две недели повторил их на коллегии. В итоге я поработал пару месяцев заместителем начальника Целинной дороги, пока место первого зама освобождалось, а потом так получилось, что меня сразу назначили начальником дороги. Я повел дело таким образом, что отказался от многих постулатов работы, складывавшихся десятилетиями. Например, учил диспетчеров: если сосед подъехал, а ты не справляешься с вывозом, то возьми у него поезд, брось на участке, а локомотив верни за следующим составом. То есть главное – не чиниться, а разъезжаться любыми способами. Или у нас было тяжеловесное движение на Целинной, ходили поезда весом 12–18 тыс. тонн на тройной тяге, занимали пути. Я все это отменил и дал указание делать поезда весом 9 тыс. т, в день – пять-шесть составов. Они умещались в длину путей и никого не задерживали. Зато три электровоза (три половинки) свободно тащили 9 тыс. т с одной локомотивной бригадой. То есть я везде искал новый инженерный расчет и применял творческий подход. Старался воздействовать и на понимание людей. Приказал на каждой станции повесить лозунг «Жизнь нашу строить нам!» Всех учил быть самостоятельными, делать, делать и делать! Мы тогда организовали раскрутку строительства жилья и решения других социальных вопросов. Также я внедрил в понедельник день начальника станции, то есть все руководители собирались (на любой большой или малой станции) и решали производственно-бытовые вопросы. Этот обычай на железных дорогах Казахстана существует и по сию пору. А еще ранее, в 1977 году, я написал и принес начальнику дороги «50 советов железнодорожному руководителю», которые тот дал указание напечатать в дорожной газете. Эти и многие другие нетрадиционные новшества создали мне прочную репутацию руководителя «мыслящего».

– А у Вас не возникало проблем с тем, что раньше инициатива была, как правило, наказуема и вся существующая система ее практически отвергала?

– Мне повезло с министром. Николай Семенович меня очень сильно поддерживал, и я иногда даже мог сделать то, что другим начальникам дороги не разрешалось. Для меня была важна конечная цель, я ее, как правило, добивался, поэтому министр мне доверял. Также поддерживал меня и первый секретарь ЦК Коммунистической партии Казахстана Динмухамед Ахмедович Кунаев. Помню, в августе 1986 года, будучи в командировке в Алма-Ате, я зашел к нему, а он говорит: «Тебя твой министр очень сильно любит и все время меня просит отпустить в Москву. Если тебе поручат работу, связанную с капиталовложениями, деньгами, то тебя будут ценить и уважать. Поезжай, узнай, что такое Совмин, Госплан, Госснаб, а потом вернешься». Вот так один великий руководитель – Конарев – меня востребовал, а другой – Кунаев – благословил ехать в Москву.

И в декабре 1986 года я перешел на работу в МПС заместителем министра по капитальному строительству. Планы капиталовложений в тот период не выполнялись, отношения с Минтрансстроем были откровенно плохими. Я разобрался в этой ситуации, пришел к министру и говорю: «Николай Семенович, разрешите работать так, как я считаю нужным. На конфронтации мы ничего не выиграем, давайте наладим со строителями сотрудничество». Он мне сказал: «Пожалуйста, делай как хочешь».

Тогдашний министр транспортного строительства В. А. Брежнев тоже поддержал новые подходы. Мы начали проводить с Минтрансстроем каждый месяц совместные селекторные совещания. Причем если на местах наши подчиненные пытались жаловаться друг на друга, то мы ругали обоих и в корне эти распри пресекали. Также и на разборы я ездил только с заместителями министра транспортного строительства, а они соответственно меня приглашали. В итоге мы добились того, что на всех уровнях стали работать рука об руку.

Помню такой анекдотичный случай. Выступая на итоговой коллегии Минтранстроя, я, в частности, сказал: «Что такой заказчик? Это отец. Кто подрядчик? Это мать. Что такое объект? Это дитя. Если отец с матерью хорошо воспитают своего ребенка, беспокоятся о нем, то, значит, он вырастет хорошим человеком. А если отец ушел, да еще и алименты не платит, и мать через пень колоду к нему относится, то какой же ребенок, какой объект тогда вырастет?» Весь зал хохотал. А потом когда один из строительных руководителей уже выступал с заключительным словом, то посмотрел на меня и говорит: «Я думал, что мы с вами – братья. А оказывается, вы нас регулярно имеете, как муж жену». Строители до сих пор иногда напоминают об этом.

**Несостоявшийся диссидент, реформатор, завхоз**

– Вам не казалось уже тогда, что социализм и СССР в перспективе обречены?

– Вообще я всегда все начинаю с сомнений. Из-за этого в свое время чуть не попал в диссиденты. В институте на начальных курсах я стал задумываться над тем, почему мы ценности делим на социалистические и капиталистические? Ведь есть же ценности общечеловеческие, при-





сущие всем вне зависимости от национальной, классовой или какой-то иной принадлежности. Например, прекрасно написана картина. Почему мы должны обязательно оценить ее с точки зрения социалистического реализма или каного-то капиталистического течения? Также я не понимал, например, почему про подвиг советских космонавтов надо писать восторженно, а когда летит американец, то у него следует искать только ошибки? Или утверждали, что марксизм-ленинизм – это истина, вечная на все времена. А где же тогда диалектика? Я все больше начал задаваться подобными вопросами, но меня вовремя пресекли. Во-первых, пару раз в парткоме хорошо побеседовали. Во-вторых, направили мои устремления на то, что я начал читать лекции о международном положении. А в-третьих, я все-таки учился в техническом вузе, и впоследствии в хозяйственной деятельности, в работе все это нивелировалось, выливалось в практические конкретные дела. Заметьте, я никогда не работал на партийных должностях, что, наверное, и спасло мою суть. Иначе у меня была бы непреодолимая внутренняя борьба с самим собой, ибо говорить одно, а делать другое я бы не смог. Однако гдето в конце 1988 года для меня стало очевидным, что дело идет к концу. При этом я сказал жене: «Забери все, что у тебя есть в сберкассе, и потрать на что хочешь. Эти деньги скоро потеряют цену». В это же время, как-то выступая на курсах повышения квалификации, я открыто сказал, что будет плохо. Конечно, мне тогда никто не поверил. В общем, ситуация явно назревала иная, и я попросился обратно в Казахстан, так как понимал, что вскоре там буду очень нужен. Я уговорил Конарева, и в 1989 году был назначен начальником Алма-Атинской дороги.

По возвращении я поставил вопрос, чтобы для трех железных дорог Казахстана создать координационный комитет или центр. Ведь все они подчинялись напрямую Москве, которая и диктовала свои условия, а интересы Казахстана при этом далеко не всегда учитывались. Самое интересное, что Конарев меня поддержал, а вот когда я выступил на коллегии, то меня обвинили в сепаратизме и намерении все развалить. А я лишь предлагал подписать соглашение между Правительством Казахстана и Министерством путей сообщения СССР о разграничении полномочий, то есть как раз то, что сегодня Российская Федерация подписывает со своими субъектами. В то время меня и слушать не хотели, но потом, когда уже начался раздрай и парад суверенитетов, в МПС увидели мою правоту. Ведь и в целом можно было передать часть полномочий центра союзным республикам и не допустить процесса развала СССР. Я предлагал это сделать в части железнодорожного транспорта. Мне удалось добиться, что Конарев дал согласие на подготовку проекта. Я его сделал на 14 страницах и получил 28 страниц замечаний. Но это была уже серьезная работа.

И в марте 1991 года Казахстан первым из всех подписал соглашение с МПС СССР.

Я и в прессе тогда несколько раз выступал, что ленинский тезис об экстерриториальности железных дорог неверен, не применим к этой железной дороге, к этой территории, к этой союзной республике.

Это был очень интересный и перспективный шаг – разграничение полномочий, но августовский путч все поломал. Если бы в Советском Союзе эту работу начали не в 1991 году, а на три-пять лет раньше, то ситуация могла бы быть другой. Но я сегодня горжусь, что первый это предложил и

причем в такой невероятно зацентрализованной системе, как железнодорожный транспорт.

– После распада СССР в России образовали МПС, а в Казахстане нет. Это было сделано сознательно?

– Как известно, в союзных республиках не было своих Минтрансов. В Казахстане существовало Министерство автомобильного транспорта, но решили автотранспорт перевести на корпорацию, а создать Министерство транспорта для координации деятельности всей отрасли. Это произошло еще до распада СССР, в феврале 1991-го, и меня назначили первым министром.

Когда Союз развалился, то некоторые казахстанские железнодорожники начали было требовать создания Министерства путей сообщения по примеру российского, образованного в январе 1992 года.

Я убедил президента Нурсултана Абишевича Назарбаева этого не делать. Мне было очевидно, что для рыночной экономики необходимо разделение функций государственного управления и хозяйственной деятельности. И я сказал: раз мы идем в рынок, то давайте сразу же сделаем все

**Прихожу, а хозяин за самогон, сало-картошку жарят и – все за стол. Я сижу со своим подчиненным, пью, а если откажусь, то его обижу**

наши министерства рыночными. Не будем вмешиваться в хозяйственную работу, а станем только проводить государственную политику. Таким образом, то, что в России на железнодорожном транспорте было проведено в 2003 году, мы сделали еще в 1991-м. В Министерстве транспорта был сформирован департамент железнодорожного транспорта. Он координировал работу трех дорог, которые при этом сохранили свою хозяйственную самостоятельность. Жизнь показала, что это был правильный шаг. Но дальнейшая ситуация сделала необходимостью объединение трех дорог в одно государственное предприятие с сохранением функций министерства. В октябре 1994-го меня назначили первым заместителем премьера. В самый пик кризиса – 1994–1996 гг. – мне пришлось быть главным завхозом в Казахстане и решать огромное количество проблем, помимо транспортных.

### Особенности национальной работы

– Вы работали руководителем и в Казахстане, и в России. Есть ли отличия?

– Советский период нас всех во многом выравнивал, но не до конца. Например, когда я работал начальником дороги и надо было поругать кого-то из работников русской национальности, я мог спокойно это сделать на русском языке. А вот казах старше себя по возрасту я не мог отчитать по-казахски. Это у нас в крови. И я в таких случаях переходил на русский. Таким образом, этот менталитет, а именно уважение к старшим, конечно, играл заметную роль, причем как положительную, так и отрицательную. Работать в Москве мне сначала было достаточно тяжело, особенно первые полгода. Но мне на совещания люди не ходили, но когда признали, то ситуация резко изменилась и потом все пошло нормально. По крайней мере каногото неприятного осадка у меня не осталось, а есть сегодня самые добрые воспоминания о периоде работы в МПС.

*Продолжение следует.*



## РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ

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

### Образец заполнения строчной рекламы:

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

### Размеры модулей в мм:

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

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



### Требования к макетам:

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

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

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.

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

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

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

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

При единовременной предоплате 2-х публикаций	<b>СНИДНА 5%</b>  <b>СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ</b> подробнее на стр. 40
При единовременной предоплате 3-х публикаций	
При единовременной предоплате 5-и публикаций	
При единовременной предоплате 10-и публикаций	



**БАННЕРНАЯ РЕКЛАМА НА САЙТЕ**

Сквозное размещение (на всех страницах сайта)  
 Размер 140\*60 (jpeg - статический, gif - динамический)  
 Размещение в левом вертикальном блоке  
 Разработка jpeg баннера от 400 руб, gif баннера от 1'500 руб  
 Стоимость 5'000 руб./мес. (при единовременной оплате трёх месяцев, в четвертом 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
33'360	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.**

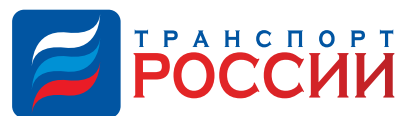
Учредитель и издатель: ЗАО «ЭнергоПромТранс». Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ ФС77-33605, от 24.10.2008г.  
 Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций. Территория распространения Российская Федерация, зарубежные страны.







МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Минтранс России



# МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

6-8 ДЕКАБРЯ 2017 ГОДА  
ГОСТИНЫЙ ДВОР, МОСКВА



Партнер



ОАО «РЖД»

Партнер



Совкомфлот

Партнер



Партнер конгресса



АО ГЛОНАСС

Спонсор



Государственный  
Транспортный  
Комплекс

Спонсор



Спонсор



При поддержке



При поддержке



ОБЪЕДИНЕННАЯ  
ВАГОННАЯ  
КОМПАНИЯ

Генеральные информационные партнеры



Официальная  
газета



Организатор



реклама



# 14-17 ноября 2017

Москва, ВДНХ, павильон 75

## 23-я

# Международная промышленная выставка

Поддержка:



Организатор:



Металлопродукция и металлоконструкции  
для строительной отрасли  
**МеталлСтройФорум'2017**



Оборудование и технологии  
для металлургии и металлообработки  
**МеталлургМаш'2017**



Транспортные и логистические услуги  
для предприятий ГК  
**МеталлТрансЛогистик'2017**

Генеральный  
информационный партнер:



Ежегодный  
выставочный  
аудит с 2006 г.

# Металл Экспо'2017

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

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

