

ДЕПО

8 (63) 2014

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

сентябрь

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

стр. 1 - 5

стр. 14 - 15

стр. 28 - 30



Мониторинг ситуации в промышленности – июнь 2014

стр. 6 - 10

V международная конференция Русмет по проблемам грузоперевозок. Пост релиз

стр. 11 - 13

Состояние рынка железнодорожных перевозок РФ в июле 2014 года

стр. 17 - 19

Обзор железнодорожной отрасли. Ключевые события и тенденции июля-августа 2014 г.

стр. 20 - 27

Регулирование конкуренции в пассажирских перевозках требует четкой и системной оценки

стр. 31 - 33

ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТС «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011)

стр. 35 - 40

Железные дорожники о себе и реформах

стр. 41 - 44



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

exporail 2014

28 – 30 октября

ЦВК "ЭКСПОЦЕНТР", Москва

При поддержке



ВСЕ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ:

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

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА:

- Специализированная конференция
- Дискуссионный клуб

www.exporail.ru



Организатор:

РЕСТЭК БРУКС

Тел.: (812) 320-80-94, 303-88-62

Факс: (812) 320-80-90

E-mail: exporail@restec.ru

Генеральный
информационный партнер:

РЖД ПАРТНЕР
ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ
WWW.RZD-PARTNER.RU



ELHIM-ISKRA JSC

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

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

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

НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕНА	АНАЛОГ	КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	
Тяговая аккумуляторная батарея 2X40V3PzS2 10Ah	Договорная	40x3PzS2 10	Россия	+7 495 726 58 08, iskra-trade@yandex.ru
Тепловозная аккумуляторная батарея 64V THC-450Ah	Договорная	32TH-450	Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
Тепловозная аккумуляторная батарея 96V THC-450Ah	Договорная	48TH-450	Россия	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
Вагонная аккумуляторная батарея 56PzS(M)-350P	Договорная	90КЛ-300	Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg
Вагонная аккумуляторная батарея 26PzS(M)-350P	Договорная	40ВНЖ-300	Россия	+7 495 726 58 08, iskra-trade@yandex.ru
Зарядное устройство ЕлТулсКар 80V(150-300)Ah	Договорная	ЕПК 80\30	Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
Платформенная тележка ЕП 011.2	Договорная	Balkancar	Россия	+7 906 087 90 60, iskra-trade@yandex.ru
Электрический тягач ЕТ 512	Договорная	Balkancar	Болгария	+ 359 897 88 16 08, mladen@polybet.bg

ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ИНВЕСТ-ОЙЛ

Производственное предприятие завод РТИ "Брянскрезинотехника".

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

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

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





ЗАВОД ТЕПЛООБМЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ: эффективное охлаждение мощных двигателей

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

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

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

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

Сферы применения:

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



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

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



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

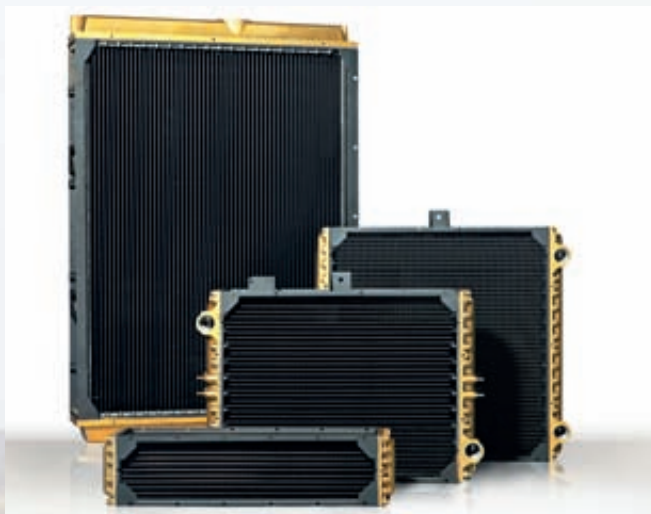
На заводе успешно разрабатываются и производятся новые типы охлаждающих модульных устройств для магистральных тепловозов России и стран СНГ, шахтной и карьерной техники.

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Контакты в Минске:

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

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

Факс: +375 (17) 299-99-54

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

Контакты в Брянске:

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

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

Контакты в Москве:

+7 (499) 963-53-52



ОХЛАЖДЕНИЕ МОЩНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

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



РАДИАТОРЫ, СЕКЦИИ РАДИАТОРОВ И КАЛОРИФЕРЫ ДЛЯ ЛОКОМОТИВОВ

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



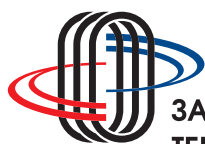
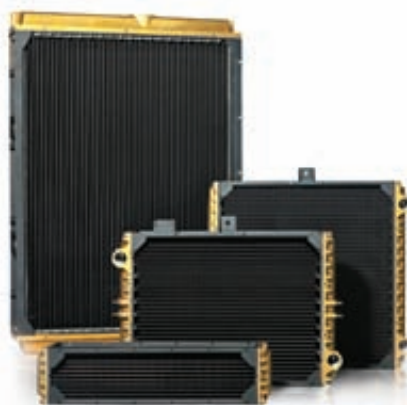
РАДИАТОРЫ И ТЕПЛООБМЕННИКИ ДЛЯ САМОСВАЛОВ «БЕЛАЗ»

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



РАДИАТОРЫ ДЛЯ ЭНЕРГОНАСЫЩЕННЫХ ТРАКТОРОВ «БЕЛАРУС»

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



**ЗАВОД
ТЕПЛООБМЕННОГО
ОБОРУДОВАНИЯ**

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

ПОДРОБНОСТИ НА САЙТАХ
www.zto-by.com
www.tdzto.ru



МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ
ОБЕСПЕЧЕНИЕ

ПК-Альянс

запасные части железнодорожного транспорта и метрополитена

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

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

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

производство железнодорожного путевого инструмента



Рихтовщик винтовой РPB-10



Домкрат винтовой ДPB-12м



Разгонщик винтовой R3B-30



Путеизмерительная тележка ПТС-3м



Ключ К1-41 трещоточный

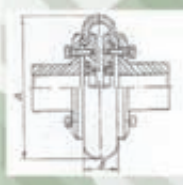


ООО ПТП
«Путеец»

г. Челябинск
Тел.: (351) 232-15-94, 232-14-30
E-mail: puteec@inbox.ru
Сайт: www.puteec.ru

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

Производим высокоэластичные муфты для ТГМ-4, ТГМ-6



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

Основные технические характеристики:

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

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

МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ ИЮЛЬ 2014

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

Итоги развития промышленности в июле 2014 года: индекс ИПЕМ-производство – +0,5%, индекс ИПЕМ-спрос – -3,5% (к июлю 2013 года).

За период январь-июль 2014 года индекс ИПЕМ-производство упал на -1,4% к аналогичному периоду прошлого года. Индекс ИПЕМ-спрос также снизился, падение с начала 2014 года составило -1,8%.

Расчет индекса ИПЕМ-спрос в разрезе отраслевых групп показывает, что заметный рост спроса наблюдается только в низкотехнологичных отраслях (+1,7% к июлю 2013 года; +4,3% с начала года). Рост спроса в добывающих отраслях в мае-июне сменился в июле падением (-2,7% к июлю 2013 года, -0,6% с начала года). По отраслям, производящим товары инвестиционного спроса, наблюдается устойчивое падение спроса: и в среднетехнологичных (-1,8% в июле, -1,3% за январь-июль), и в высокотехнологичных (-18,9%; -16,7%).

Потребление электроэнергии в июле 2014 года в целом по России выросло (+0,5% к июлю 2013 года) при более низких среднемесячных температурах (см. слайд №9). С начала года потребление электроэнергии упало на 0,9% к аналогичному периоду 2013 года, при этом суточные максимумы потребления мощности в июле продолжили расти (+0,8% к соответствующему месяцу прошлого

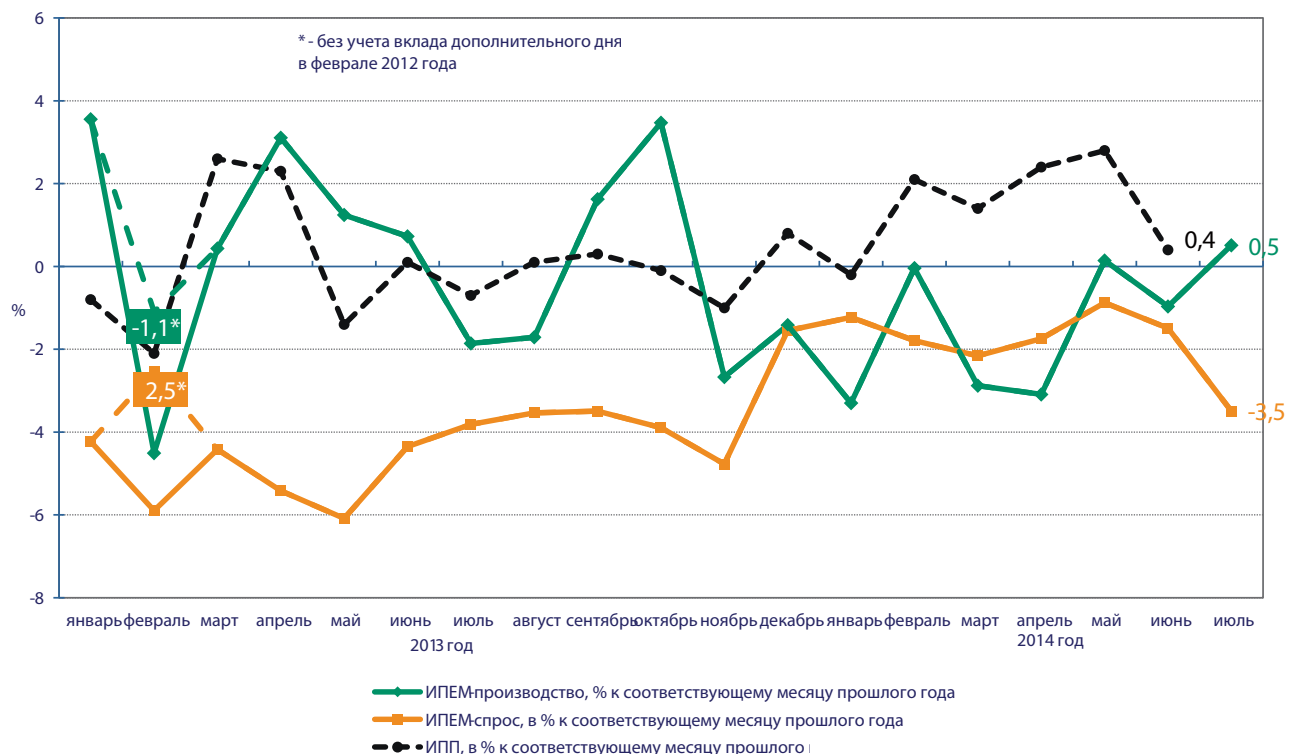
года). Таким образом, по итогам июля 2014 года тренд, связанный с изменением роли различных потребителей в энергосистеме сохраняется. Напомним, что максимумы потребления мощности растут уже третий месяц подряд (+0,2% в июне, +2,3% в мае). Таким образом, неравномерность суточных графиков потребления мощности растет при снижении объемов потребления электроэнергии, следовательно доля промышленности в электробалансе снижается, и потребление смещается в непромышленные сферы (население, торговля, сфера услуг, электрифицированный транспорт).

Текущие результаты и ближайшие перспективы развития российской экономики в целом и промышленности в частности все сильнее зависят от тех ограничений, которые накладываются зарубежными странами на различные сектора российской экономики. С каждым месяцем влияние эндогенных факторов ослабевает, а экзогенных – напротив, растет. Стабильное снижение объемов добычи нефти в этом году с +1,6% в январе до -0,4% в июле только подтверждает данный тезис (см. слайд №8). Более того, вопреки аварии на Ачинском НПЗ и реализуемой программе

Динамика индексов к соответствующему месяцу прошлого года

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

- ИПЕМ-производство +0,5%;
- ИПЕМ-спрос -3,5%.

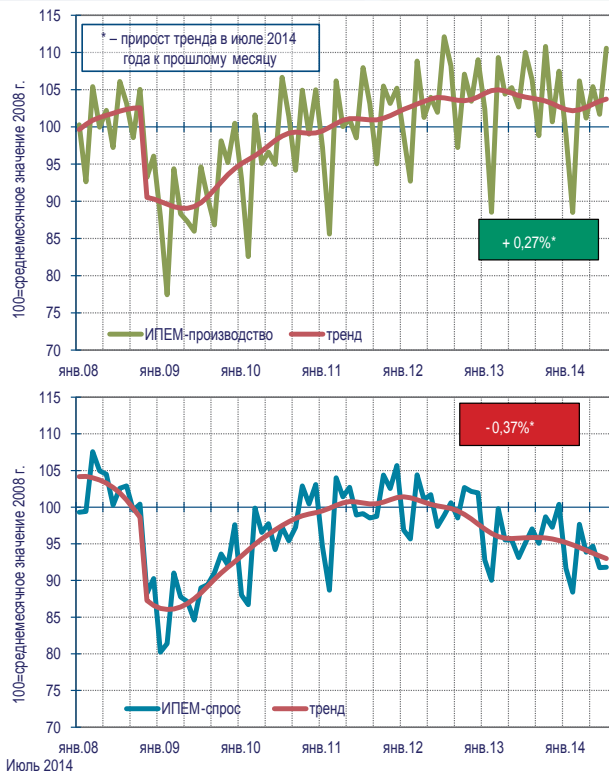


модернизации на многих других нефтеперерабатывающих заводах, объемы перерабатываемой внутри страны нефти растут. Негативная динамика ТЭК связана только со стабильным снижением экспорта (кроме угольной отрасли).

Очевидно, что в свете ответных ограничений, у российской промышленности появляется шанс на дополнитель-

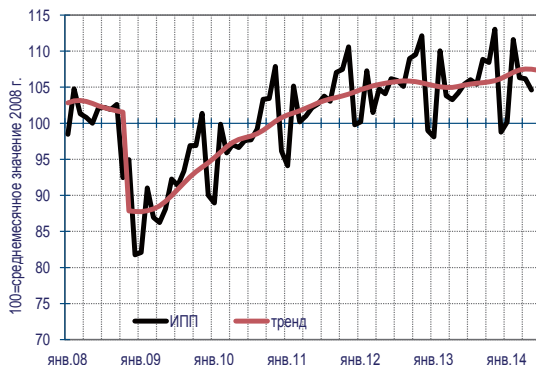
ный (компенсационный) рост, связанный с реализацией программ импортозамещения, однако данный процесс для большинства секторов будет заметно растянут во времени. Гораздо больший мгновенный эффект окажет возможный дополнительный рост цен в секторах, ориентированных на потребительский спрос.

Динамика индексов к предыдущему месяцу

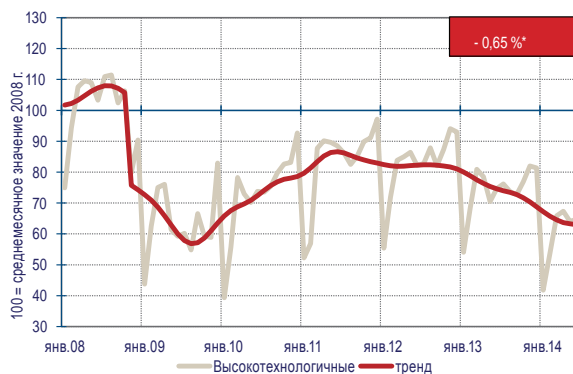
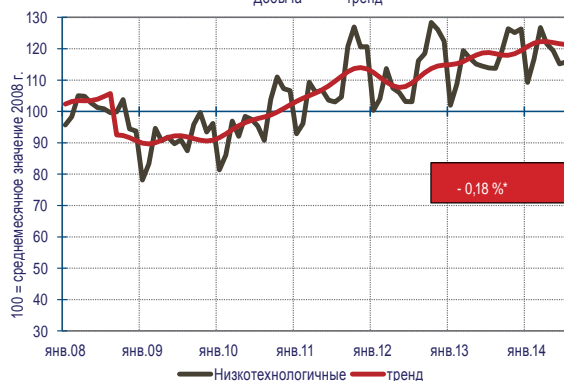
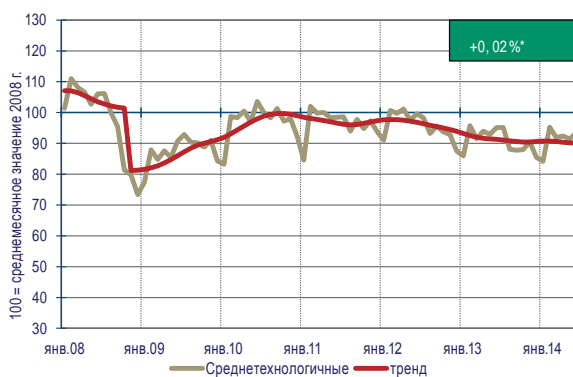
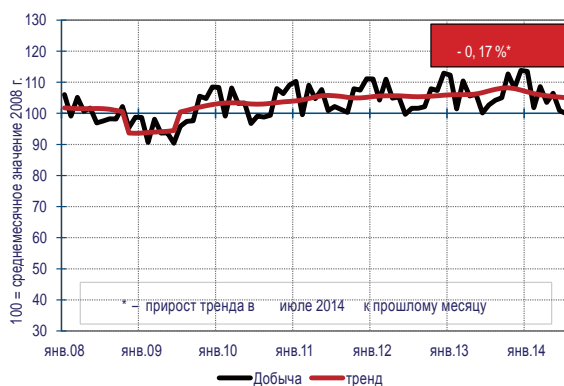


Индекс ИПЕМ-производство, очищенный от сезонного фактора, в июле 2014 года находится в зоне положительных приростов (+0,27%).

Тренд индекса ИПЕМ-спрос в июле 2014 года вновь продемонстрировал отрицательную динамику к предыдущему месяцу (-0,37%).



ИПЕМ-спрос по отраслевым группам

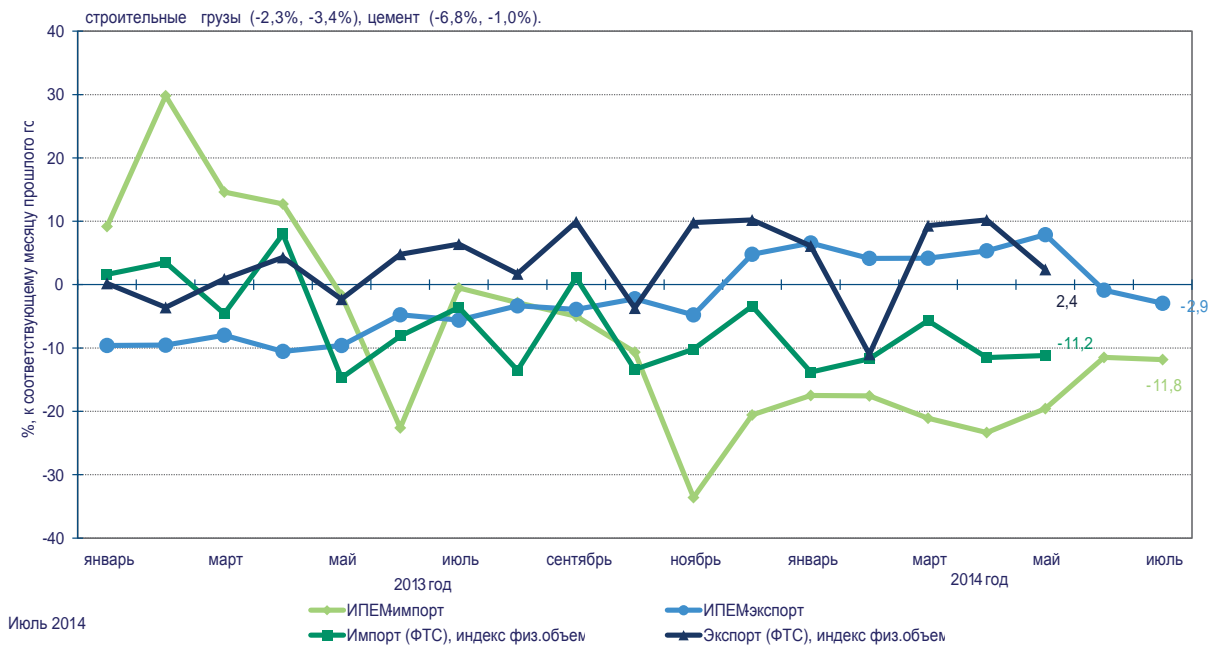


Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в июле 2014 года: индекс ИПЕМ-импорт – -11,8%, индекс ИПЕМ-экспорт – -2,9%.

Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на экспорт на сети железных дорог: уголь каменный (+10,4% за июль 2014 года, +10,6% с начала 2014 года), лесные грузы (+6,7%, +13,0%), химические и минеральные удобрения (+11,3%, +11,7%), черные металлы (+0,1%, +1,1%), руда цветная (-5,0%, +12,4%).

Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на экспорт на сети железных дорог: цветные металлы (-7,9% за июль 2014 года, -16,2% с начала 2014 года), руда железная и марганцевая (-23,7%, -5,7%), лом черных металлов (-30,6%, -34,2%), строительные грузы (-2,3%, -3,4%), цемент (-6,8%, -1,0%).

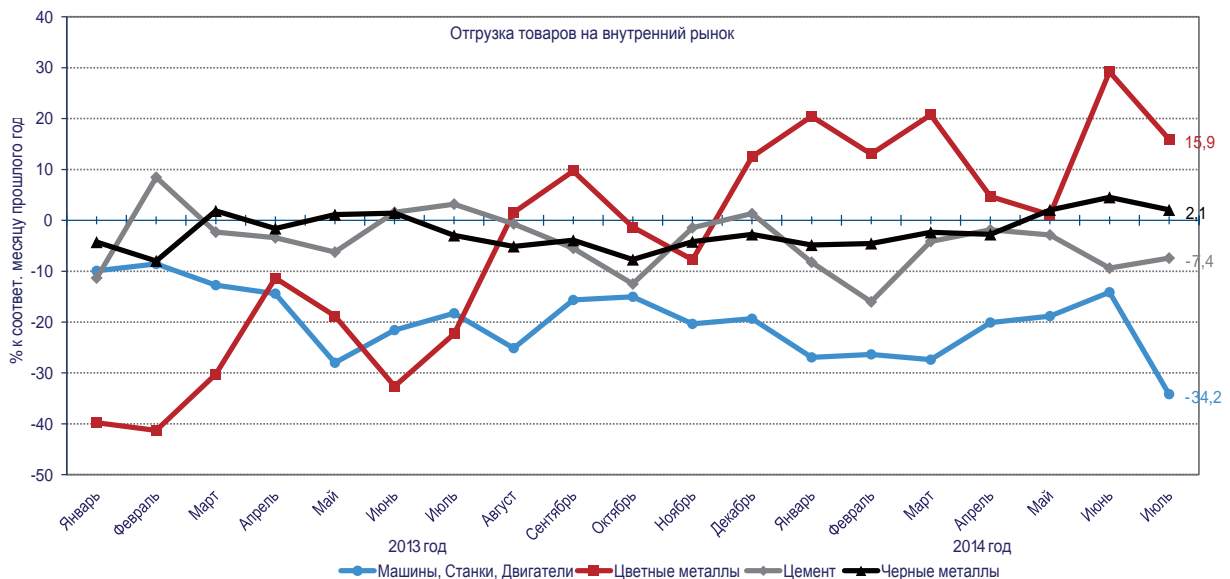


Внутренний спрос

Отгрузка большей части основных инвестиционных товаров на внутренний рынок по результатам июля 2014 года снизилась. В условиях крайне низкой базы прошлого года в июле сохраняются высокие темпы падения спроса на машиностроительную продукцию (-34,2% за июль 2014 года, -24,1% с начала 2014 года).

Продолжается стремительный рост внутреннего спроса на цветные металлы (+15,9% за июль 2014 года, +14,3% с начала 2014 года). Стоит отметить и рост внутреннего спроса на лесные грузы (+10,5%, +5,9%), лом черных металлов (+7,1%, +0,3%). Спрос на черные металлы продолжил расти (+2,1% за июль 2014 года, -0,8% с начала 2014 года).

Стоит также отметить падение внутреннего спроса на, строительные грузы (-23,2%, -16,7%), цемент (-7,4%, -6,7%), каменный уголь (-2,7%, -9,4%), железные и марганцевые руды (-2,2%, -0,6%), химические и минеральные удобрения (-5,3%, +1,5%).



Анализ данных: ТЭК*

Нефтедобывающая отрасль

В июле 2014 года рост добычи нефти остановился впервые с февраля 2013 года: добыто 43,9 млн т (-0,4% к июлю 2013 года). С начала года объем добытой нефти составил 304,7 млн т (+0,7% к аналогичному периоду прошлого года).

Первичная переработка нефти на НПЗ России по итогам января-июля прибавила 6,0% (165,9 млн т). Экспорт нефти снизился на 5,0% (130,1 млн т). Объем перевалки наливных грузов в период январь-июль 2014 года вырос до уровня 167,4 млн т (+1,4%), в том числе сырой нефти – 96,1 млн т (-7,6%).

"Роснефть" добыла в январе-июле 2014 года 117,4 млн т (включая добычу ТНК-BP) (-0,5% к аналогичному периоду прошлого года), ЛУКОЙЛ – 50,2 млн т (-0,4%), "Сургутнефтегаз" – 35,6 млн т (-0,1%), "Газпром нефть" – 29,2 млн т (+2,3%), "Татнефть" – 15,4 млн т (0,4 млн т), "Башнефть" – 10,0 млн т (+9,5%), "Русснефть" – 5,0 млн т (-2,3%), «НОВАТЭК» – 3,3 млн т (+13,8%).

Средняя цена Urals в июле 2014 года снизилась на 2,6% и составила 105,40 долл./барр. (108,24 долл./барр. в июле 2013 года).

Газовая отрасль

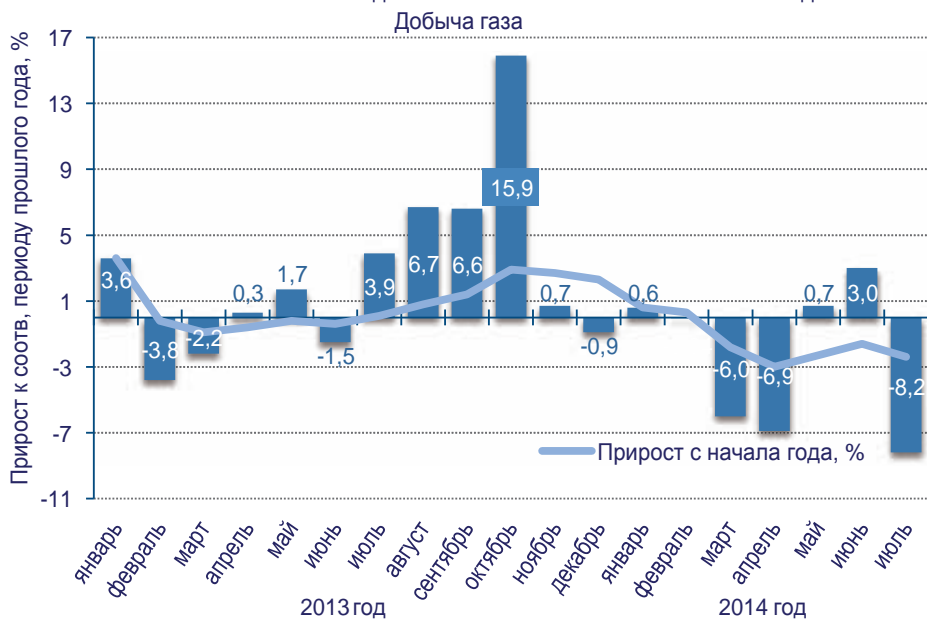
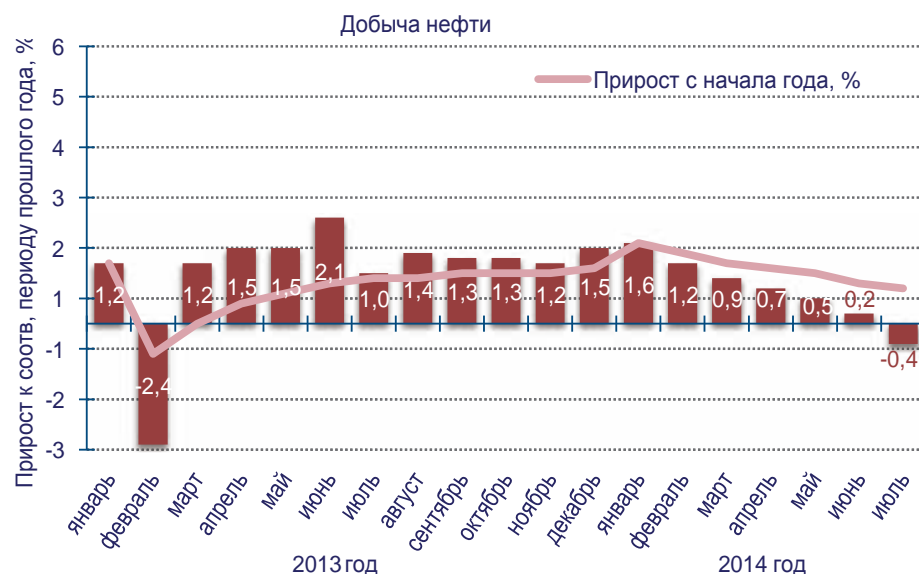
Добыча газа в России в июле 2014 года составила 42,7 млрд куб. м (-8,2% к июлю 2013 года), с начала года добыча газа сократилась до уровня 374,3 млрд куб. м (-2,4% к аналогичному периоду прошлого года).

ОАО «Газпром» в январе-июле 2014 года сократил добычу на 4,7%, до 260,9 млрд куб. м (69,7% от общей добычи в России), НОВАТЭК добыл 36,3 млрд куб. м (+7,5%).

Экспорт газа с начала 2014 года вырос до 116,2 млрд куб. м (+6,4% к аналогичному периоду 2013 года). Причем рост наблюдается в обоих направлениях: экспорт в дальнее зарубежье составил 80,2 млрд куб. м (+3,3%), в ближнее — 28,3 млрд куб. м (+8,8%). Экспорт СПГ в страны АТР в январе-июле 2014 года вырос на 0,7% до 8,5 млрд куб. м.

Внутреннее потребление газа в период январь-июль 2014 года сократилось (-2,3%) до уровня 261,3 млрд куб. м.

Цена российского газа на границе с Германией в июне 2014 года упала на 4,2% и составила 277,88 евро/тыс. куб. м (290,03 евро/тыс. куб. м в июне 2013 г., 281,05 евро/тыс. куб. м в мае 2014 г.).



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

Анализ данных: ТЭК*

Угольная отрасль

В июле 2014 года добыча угля показала отрицательную динамику: -1,5% к июлю 2013 года (27,4 млн т.) и -2,4% с начала года. Экспорт угля в июле вырос на 7,5% до 13,2 млн т., по итогам 7 месяцев 2014 года рост составил 13,8% к соответствующему периоду прошлого года.

Экспорт в страны АТР с начала года вырос до уровня 9,0 млн т (+27,1%).

В июле продолжилась тенденция по перераспределению отгрузки каменного угля на сети железных дорог в пользу экспортных перевозок: на внутреннем рынке отгрузка упала на -2,7% по сравнению с июлем 2013 года, а на экспорт выросла на сравнимые 10,4%. Общая отгрузка угля на сети железных дорог в июле выросла на 3,6% по сравнению с июлем 2013 года.

На добычу СУЭК по итогам 7 месяцев 2014 года пришлось 55,1 млн т (+8,3%), "Южный Кузбасс" – 7,7 млн т (-1,8%), "Якутуголь" – 5,7 млн т (+44,0%), ХК "СДС-Уголь" – 14,7 млн т (+20,1%), "Кузбассразрезуголь" – 25,2 млн т (-2,7%), "Компания Востсибуголь" – 9,3 млн т (+7,8%), "Южкузбассуголь" – 5,8 млн т (-2,2%), "Распадская" – 3,9 млн т (-0,2%).

Объем перевалки угля за январь-июнь 2014 года в российских портах вырос на 15,3% до уровня 56,6 млн т. На внешнем рынке цены на энергетический уголь в июне 2014 года (FOB Newcastle/Port Kembang) продемонстрировали снижение до уровня 76,59 долл/т (-13,6% к июню 2013 года; -3,0% к маю 2014 года).

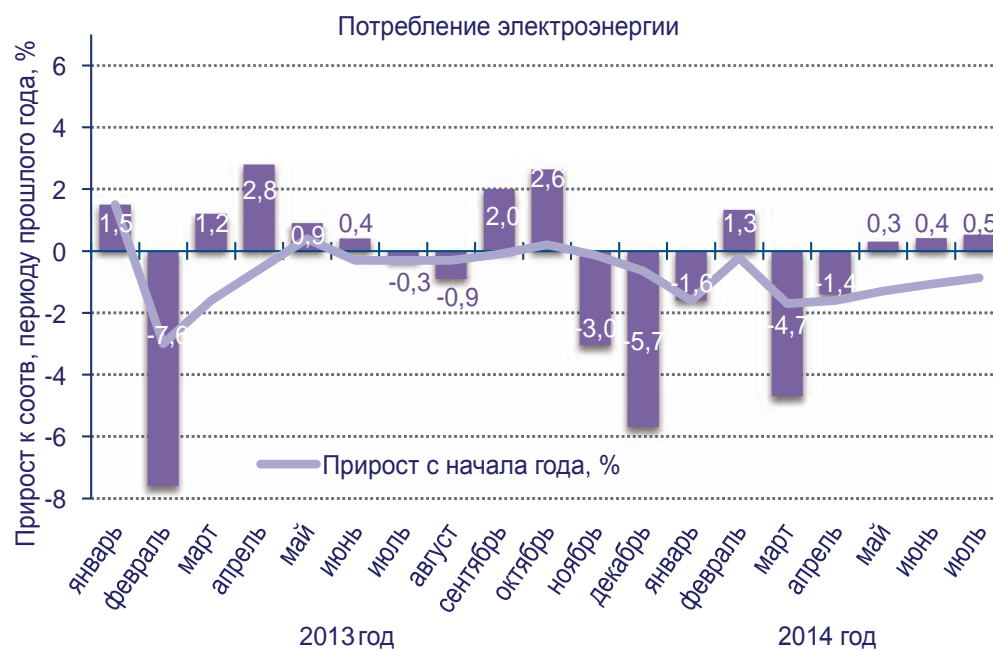
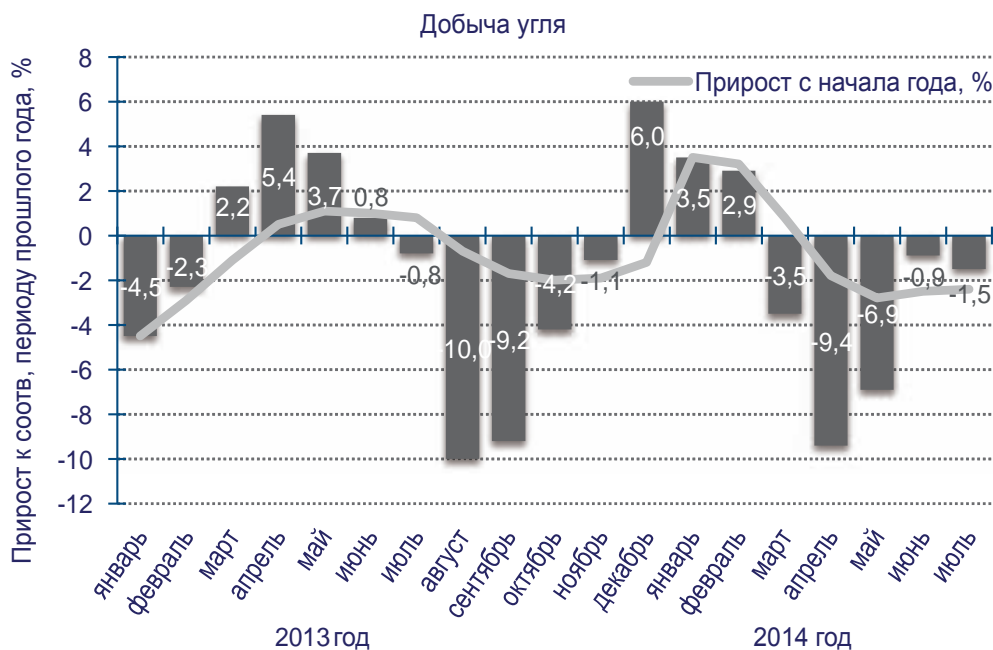
Электроэнергетика

Потребление электроэнергии в июле 2014 года в целом по России составило 75,7 млрд кВтч (+0,5% к июлю 2013 года). Основной рост наблюдался в «ОЭС Восток» (+2,0% к июлю 2013 года), «ОЭС Центр» (+1,6%) и «ОЭС Урал» (+1,5%).

Среднемесячная средневоздушная температура на территории ЕЭС России в июле 2014 года оказалась немного ниже, чем в июле 2013 года (+18,9°C против +19,4°C).

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

- 570,71 руб./МВт·ч для зоны Сибирь (-20,5% к июлю 2013 г.);
- 1 198,92 руб./МВт·ч для зоны Европа и Урал (-1,4% к июлю 2013 г.).



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

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

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



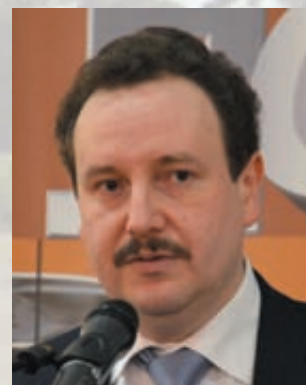
Около 40 угольных, горнодобывающих и ломозаготовительных предприятий могут обанкротиться уже к концу года из-за роста транспортных тарифов – Rusmet

Нынешние шаги и дальнейшие планируемые меры государственных органов и компании “Российские железные дороги” по росту тарифной нагрузки на бизнес уже в 2014 г. могут привести к закрытию порядка четырёх десятков угольных, ломозаготовительных и горнодобывающих предприятий по всей России, ещё 30 поставить на грань банкротства, а также оказать существенное негативное воздействие на грузоотправителей из других сегментов экономики, в т.ч. металлургии, нефтепромышленности и сельского хозяйства. С другой стороны, планируемые шаги не решают финансовых и стратегических проблем РЖД. Об этом сообщил Виктор Ковшевский, генеральный директор ведущего российского аналитического центра «Rusmet» на конференции «Перевозка грузов по железной дороге в 2014-15 гг.: рост тарифов и договора «на особых условиях»». Участники конференции подписали обращение к РЖД, президенту РФ, Правительству РФ и Минтрансу РФ резолюцию.

Резолюцию подписали президент ассоциации ломозаготовителей России «Руслом.ком» Владимир Володькин, исполнительный директор ассоциации «Недра» Владимир Сергеев, представители Северстали, Объединённой металлургической компании, Первой грузовой компании, Уралхим-транса, Мечела, НМЛК, Лукойла, Алкоа, НП «Русская сталь». В мероприятии приняли участие Минпромторг РФ, Минэкономразвития РФ, Минтранс РФ, Федеральная антимонопольная служба. Резолюция будет направлена в Администрацию президента на имя президента Путина В., в Правительство РФ на имя Медведева Д., в Минтранс на имя Соколова М., в РЖД на имя Якунина В.

«Для большинства отраслей промышленности железная дорога это единственный приемлемый вид транспорта. Однако, например, сегодня доля ж/д-перевозки в себестоимости производства продукции у многих угольных предприятий составляет около 50%, у ломозаготовительной отрасли, основы металлургической промышленности, доходит до 30%. Критична транспортная составляющая и для горной промышленности. Запланированная Правительством РФ и уже реализуемая 10%-я индексация тарифов на грузоперевозки железнодорожным транспортом, вступление с начала августа нового технического регламента Таможенного союза, отменяющего возможность продления срока эксплуатации грузовых вагонов, утверждённая Минтрансом и уже вступившая в силу оплата пользования железной дорогой по фактическим, а не кратчайшим маршрутам, а также вводимые РЖД особые условия заключения договоров с грузоотправителями, уже привели к закрытию ряда предприятий в Карелии и Кемеровской области (в т.ч. шахта «Романовская-1» в Кузбассе (принадлежит ООО «Горняк»), шахта «Киселёвская» (входит в ХН «СДС-Уголь»), шахты «Центральная» и «Ноградская»

(Кузбасс), карьеры “Кааламо” и “Райконкоски” (принадлежат “Карелприродресурсу”, Карелия), а многих поставили на грань выживания (в т.ч. угольная компания “Южный Кузбасс”, шахты г. Прокопьевска (“Коксовая-2”, “Зенковская”), компания «Карелнеруд», принадлежащая французской «Ляфарж», предприятие «Лобское-5», входящее в «Евроцемент групп» Филарета Гальчева,



предприятие «Гранитная гора» и др.). В сентябре ожидаются новые сообщения о банкротстве угольных и горных компаний Кузбасса и Карелии», - отметил г-н Ковшевский.

В частности, с 1 июня изменена система расчётов стоимости пользования путями по десяти направлениям Октябрьской железной дороги и по дорогам московского железнодорожного узла, что привело к увеличению длины маршрутов, подлежащих оплате, и, соответственно, стоимости перевозки от 40 до 70%. Самые серьезные проблемы начала испытывать Карелия, ключевой регион России по добыче щебня. Ежегодно Республика поставляет в Центральный федеральный округ по железной дороге около 5 млн. т данного строительного материала, значительная часть которого, в частности, приходится на строящуюся трассу Москва — Санкт-Петербург. Уже сегодня прекращена добыча и дробление камня на карьерах “Кааламо” и “Райконкоски” общей мощностью 4,5 млн. т в год, которые принадлежат одному из самых крупных в регионе производителей щебня “Карелприродресурсу”, проблемы испытывают практически все горнодобывающие предприятия региона, в т.ч. «Карелнеруд», принадлежащая французской компании «Ляфарж», предприятие «Лобское-5», входящее в «Евроцемент групп» Филарета Гальчева, предприятия «Гранитная гора», торговый дом «Щебень Карелии». Также страдают поставщики щебня «НП-Габбро», «Финансбюро», «Сортавальский ДСЗ».

По словам Виктора Ковшевского, идея комплекса мероприятий, реализуемых и планируемых к реализации Правительством и РЖД - “недопущение убытков”, компенсация выпадающих доходов железнодорожной монополии, которые необходимы для развития сети: “Однако проблема в другом, По нашим расчётам, ОАО “РЖД” требуются ежегодные инвестиции на уровне от 1 трлн. руб. в год. Даже если предположить, что все грузоотправители согласятся с ростом тарифов и не снизят объём грузоперевозок, то это значит поступление дополнительных 100 млрд.руб. – этого крайне недостаточно! Возьмем один из сегментов грузоперевозок – стальной лом. Могут

ли 16 млрд. руб., которые, в частности, предполагается выручить с индексации тарифов для ломозаготовителей, решить проблемы РЖД? Однозначно нет. Нам видится, что вопрос гораздо более серьезный и глубокий, и за счёт финансового давления на отечественные предприятия его не решить. Часть предприятий-ломозаготовителей не готова разделять судьбу коллег из Карелии, и уже находит альтернативы железнодорожному транспорту, что вряд ли устроит РЖД»

Транспортная составляющая в себестоимости стального лома уже сегодня в сумме доходит до 30% в зависимости от месторасположения ломозаготовительной компании. За первые шесть месяцев 2014 г. средневзвешенная стоимость перевозки одной тонны металлолома железнодорожным транспортом составила 2000 руб., что на 35 % больше, чем пять лет назад. При этом средневзвешенная цена на лом снизилась на 5%.

По данным профессионального объединения ломозаготовителей НП НСРО «РУСЛОМ.КОМ», в стремлении снизить производственные затраты сталеплавильные предприятия уже сегодня сократили расстояние покупки металлолома, перевозимого по железной дороге, в 2 раза, одновременно увеличив объём перевозки автомобильным и водным транспортом. Средний тариф в европейской части России на доставку лома автотранспортом составляет порядка 1000-1200 руб., на расстояние 500-1500 км и 1500-2000 руб., - на расстояние 1500-2200 км.

По расчетам Rusmet, в случае принятия решения о 10%-й индексации цен на железнодорожные перевозки существенно вырастет себестоимость производства металлопроката в России и одновременно произойдет дальнейшее снижение объемов железнодорожных перевозок в пользу автомобильного транспорта, что не принесет ожидаемого экономического эффекта для РЖД. Наоборот, при общем росте грузоперевозок стального лома в 2015-2020 гг., доставка лома железнодорожным транспортом в переводе на тонны-километры уменьшится почти на 50%, что приведет к финансовым потерям РЖД.

Таблица. Прогноз потерь РЖД при росте тарифов (для лома)

	2014	2015	2020
Грузоперевозки лома жд-транспортом, млн.т/км	16	15	10
Валовый доход ОАО «РЖД» в ломозаготовительной отрасли, млрд.руб.	32	30,6	25
Потери в валовом доходе ОАО «РЖД» с учётом роста грузоперевозок, млрд.руб.	-	1,4	10
Рост тарифов	10% к 2014 25% к 2014		

Рынок лома находит частичное спасение в автомобильных перевозках. Схожим образом действуют и металлурги. По словам Игоря Латышева, начальника управления по логистике Объединённой металлургической компании, члена комиссии по транспорту ассоциации «Русская сталь», рост транспортной тарифной нагрузки привёл к тому, что с 2005 г. по 2013 г. доля автомобильных перевозок у крупнейших металлургических предприятий выросла в 10 раз, с 5 до 50%. «Заморозка тарифов на ж.-д.-перевозки в



первом полугодии 2014 г. дала положительный эффект как для металлургов, так и для РЖД: по нашим расчётам, доля отгрузок по железной дороге возросла до 62%. Однако запланированная индексация тарифов для своих самых лояльных клиентов, каковыми являются для РЖД металлурги, снова приведёт к дальнейшему сокращению ж.-д.-перевозок, что не принесёт железнодорожной монополии ожидаемой выгоды. На наш взгляд, нельзя решать все свои финансовые вопросы за счёт постоянных клиентов», - сказал г-н Латышев.

Однако очевидно, что автомобильные перевозки не выйдут в масштабах всей страны, не говоря о том, что для большинства отраслей реальной альтернативы железнодорожному транспорту нет.

По словам президента ассоциации ломозаготовителей России «Руслом.ком» Владимира Володькина, ещё одна наметившаяся проблема это принуждение грузоотправителей к заключению договоров на «особых условиях», что также ведёт к удорожанию перевозок. По приказу Минтранса № 294 от 19.09.2013 г. груз в полувагонах (провозящийся насыпью (лом, уголь)) по всему периметру укрывается деревянными щитами. После общественных обсуждений, инициированных заместителем председателя Правительства РФ Аркадием Дворковичем, был принят приказ №130 от 19.05.2014 г., отменяющий данное требование, однако сегодня наблюдается явное затягивание его регистрации в Минюсте, предпринимаются шаги по противодействию вступлению документа в силу. «Тем временем РЖД активно принуждает грузоотправителей заключать договора «на особых условиях» в рамках старого 294-го приказа. Без этого грузы попросту не отправляются. Истинный же смысл этого документа, по нашему убеждению, в снятии ответственности с РЖД за сохранность грузов в полувагонах, которые регулярно становятся объектом хищений, а также взимание дополнительной основной платы за отправку вагона в размере 700-800 руб. Поезд из 60 вагонов это больше 50 тыс. руб. дополнительного сбора за ни за что, за воздух», - отметил г-н Володькин.

«Исходя из вышесказанного, нам необходимо обратить особое внимание на вопрос инвестиций. США ежегодно вкладывают в железную дорогу около \$27-30 млрд., или более 1 трлн. руб., при уже вложенных \$500 млрд. с 1980 г. Требуемые инвестиции в инфраструктуру российских железных дорог и обновление вагонного парка составляют от 1 трлн. руб. в год, что составляет валовой доход РЖД. Это означает, что невозможно решить проблему за счёт роста тарифов», - подчеркнул Виктор Ковшевский.

В связи с этим участники конференции в подписанной резолюции предлагают корректировку Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года, которая была утверждена распоряжением Правительства РФ № 877-р (от 17 июня 2008 г.) по следующим ключевым вопросам:

1. В стратегии предусмотрена структура инвестиций, которая не отвечает реалиям сегодняшнего дня: 3,8% - бюджеты регионов, 96% - частные, из которых 60% РЖД. В связи с этим необходимо решить вопрос привлечения "длинных денег" - это могут быть только заёмные средства со стороны государства. Откуда взять деньги - это не вопрос для государства, в котором есть промышленная политика, которая в главу угла ставит становление всей страны, а не абстрактные проценты с вложенных в зарубежные фонды деньги. Россия имеет положительный торговый баланс в мировой торговле на уровне \$60 млрд. /год. С учетом санкций с 2015 г. эта сумма увеличится до \$80-100 млрд. /год.
2. В стратегии не отражен вопрос утилизации парка старых вагонов. При старте государственной программы утилизации старых вагонов по принципу "Новые взамен старых" будет создана рыночная мотивация к приобретению потребителями новых вагонов, что в т.ч. позволит смягчить эффект от грядущего списания до 300 тыс. грузовых вагонов в ближайшие 3 года в связи с вступлением действия нового техрегламента Таможенного союза. Подобная программа в автомобильной промышленности в 2010-11 гг. зарекомен-



довала себя исключительно с положительной стороны, в кратчайшие сроки окупив затраты государства на её организацию (было вложено порядка 30 млрд. руб., возврат в госбюджет составил более 60 млрд. руб.), а также придав импульс к развитию целых сегментов экономики. Дополнительно программы утилизации приведут к более эффективному использованию государственных средств.

3. Необходимо создание прозрачного механизма по установлению приемлемого для промышленности уровня железнодорожных тарифов, позволяющего вести долгосрочное планирование.

4. Необходимо расширить строительство новых железнодорожных линий - для сохранения конкурентоспособности России требуется в 2 раза большее строительство по сравнению с заложенными 20 тыс. км до 2030 г., чтобы отвечать требованиям промышленного роста и запросам по освоению новых территорий.
5. Необходимо восстановить сотрудничество в области вагоностроения с традиционными поставщиками России времен Советского Союза - в т.ч. с Сербией.

Rusmet - ведущий аналитический и экспертный центр России и СНГ по вопросам металлургии, горного дела и промышленной политики. Основан в 1997 г., официальный сайт www.rusmet.ru. В числе заказчиков и партнёров Центра Минпромторг РФ, Shell, Северсталь, ММК, Vallourec & Mannesman, ArcelorMittal, АТЭС, БМЗ и др. компании и организации

МЕТАПРОМ.RU -
КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



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

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

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

Поставка электрооборудования Рижского электромашинностроительного завода

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

ООО «ВАГОНРЕМСНАБ»

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

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

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

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

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

- контакты и контакторы серии 5ТХ.551.XXX, 5ТН.551.XXX, 5ТД.551.XXX, 5ТЛ.551.XXX, 5ТР.551.XXX, 8ТН.551.XXX, 3Б-0XXXX, Т509.ХХ.ХХ.ХХСБ, Т93.ХХ.ХХ.ХХХ, 8ТР.568.XXX. Вместо «Х» в номерах чертежей контактов могут быть любые цифры.
 - катушки электрических аппаратов: катушки реле, катушки контакторов, вентилялей электропневматических.
 - гибкие соединения (шунты) контакторов, реверсоров, кулачковых контроллеров и многое другое.
- на сайте www.eltehprod.ru koont@ya.ru +7 (8352) 294-402; 540-080.

Имеем широкую дилерскую сеть.

Железные дороги Урала Телефон: моб. 8-912-656-21-36
 Продаем тепловозы. E-mail: mokhov.valeriy@mail.ru

- ТЭМ-2М, 1986 г.в., находится в эксплуатации ● ТЭМ-2 1982 г.в., комплектен, в рабочем состоянии. ТР-3 в 2012. Срок службы продлен до 2032г ● ТЭМ-1, 1964 г.в., в рабочем состоянии, дизель Д-50, тяговые эл. двигатели ЭДТ-200Б
- ТГМ-4, 1985 г.в., находится в эксплуатации ● ТГМ-4А, 1985 г.в., после КР в 2013г ● ТГМ-4, 1989 г.в., в рабочем состоянии. ● ТГМ-23Б. Новые секции охлаждения, новые АКБ, новый стартер.

Выполняем ремонты тепловозов, продление срока эксплуатации.

Продаем тепловозы. Обращаться по телефону: моб. 8-912-656-21-36 и : E-mail: mokhov.valeriy@mail.ru ООО «Железные дороги Урала»	
Продаем дизели Д6 и Д12-400 после КР, с гарантией.	Цена 200000 руб. и 280000 руб. с НДС.
Полное освидетельствование колёсных пар ТЭМ со сменой бандажей, на базе локомотивного депо РЖД.	цена 88000 руб. с НДС
Поставляем локомотивные гребневые колодки тип «М» .	Цена - 520 рублей с НДС.
Продаем секции охлаждения радиатора тепловозные унифицированные 7317.000.	Цена 16700 руб. с НДС.
Поставляем любое оборудование СЦБ и связи. Поставляем материалы ВСП (новые и с./г.), ж./д. инструмент. Поможем продать или купить тепловоз.	

МНПП ТЕХНОПРИБОР



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

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



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

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

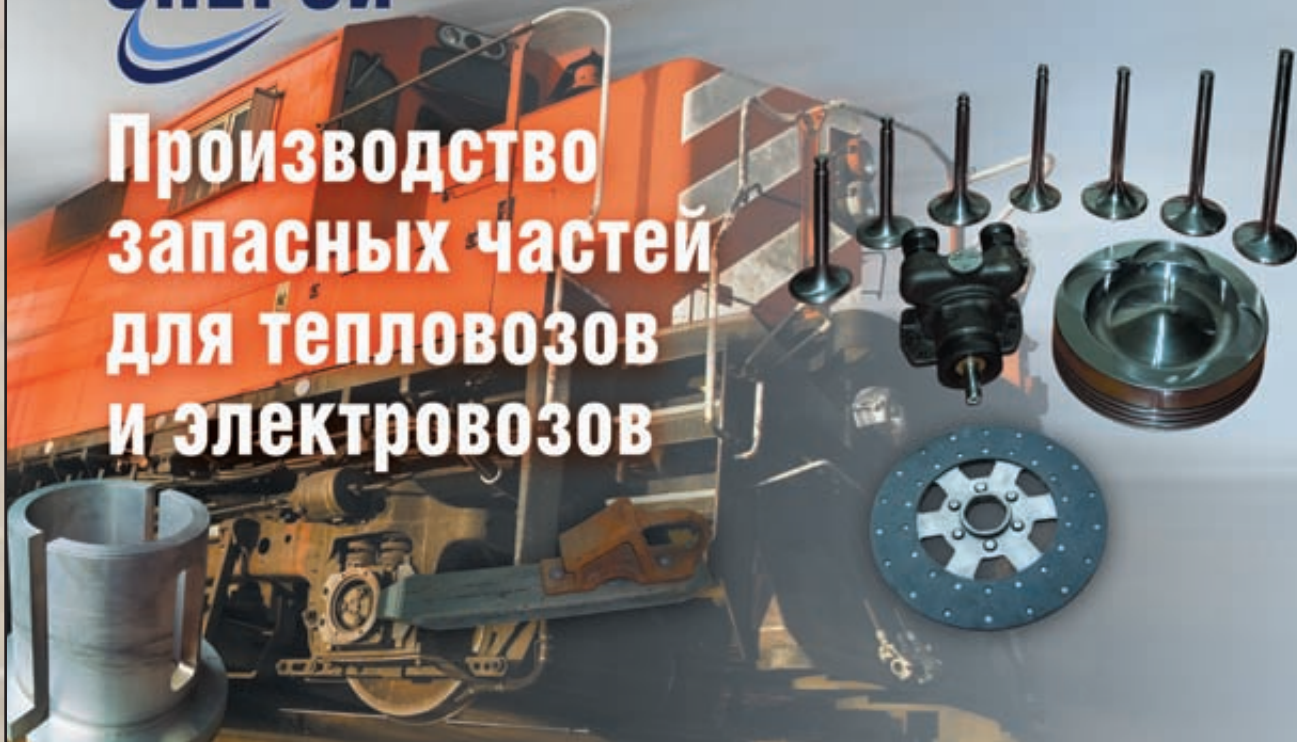
**На предприятии внедрена система менеджмента качества
сертификат соответствия СМК требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2001 (ISO 9001:2000)**

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



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

**Производство
запасных частей
для тепловозов
и электровозов**



0+

ufi
Approved
Event

ЭНЕРГИЯ ВАШЕГО РАЗВИТИЯ

СИЛОВАЯ ЭЛЕКТРОНИКА

11-я Международная выставка
компонентов и систем
для силовой электроники

Организаторы:



primexpo



ITE GROUP PLC

Тел.: +7 (812) 380 6003/ 07

Факс: +7 (812) 380 6001/ 00

E-mail: power@primexpo.ru

POWER ELECTRONICS

25–27 ноября 2014

МЕСТО
ПРОВЕДЕНИЯ | МОСКВА, КРОКУС ЭКСПО

Получите электронный билет!
www.powerelectronics.ru

СОСТОЯНИЕ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК РФ В ИЮЛЕ 2014 ГОДА

Грузовые перевозки на сети РЖД

В июле 2014г. объем погрузки составил 103,1 млн т (-3,6 млн т (-3,3%) к июлю 2013г.), грузооборот без учета пробега вагонов в порожнем состоянии – 173,1 млрд т-км (+4,5% или +7,4 млрд т-км).

Стоит отметить, что, несмотря на снижение объемов погрузки по железной дороге, общий уровень промышленного производства в России за первое полугодие 2014г. вырос на 1,5% по сравнению с аналогичным периодом 2013г. (по данным Росстата).

Уголь. В июле 2014г. перевезено 25,4 млн т угля (+3,3% по сравнению с июлем 2013г.), грузооборот составил 71,3 млрд т-км (+13,9% к июлю 2013г.).

Тихоокеанского региона.

Рост грузооборота угля связан с увеличением расстояния транспортировки – теперь больше грузов перевозится к портам Дальнего Востока для дальнейшего экспорта в Азию.

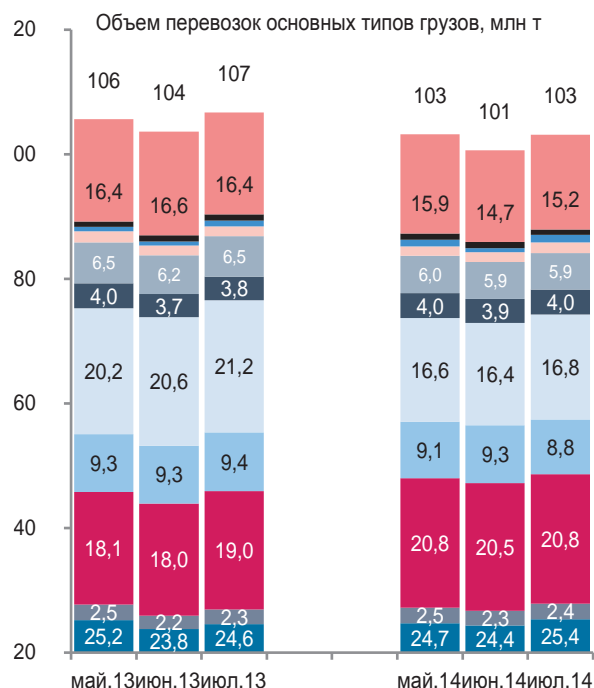
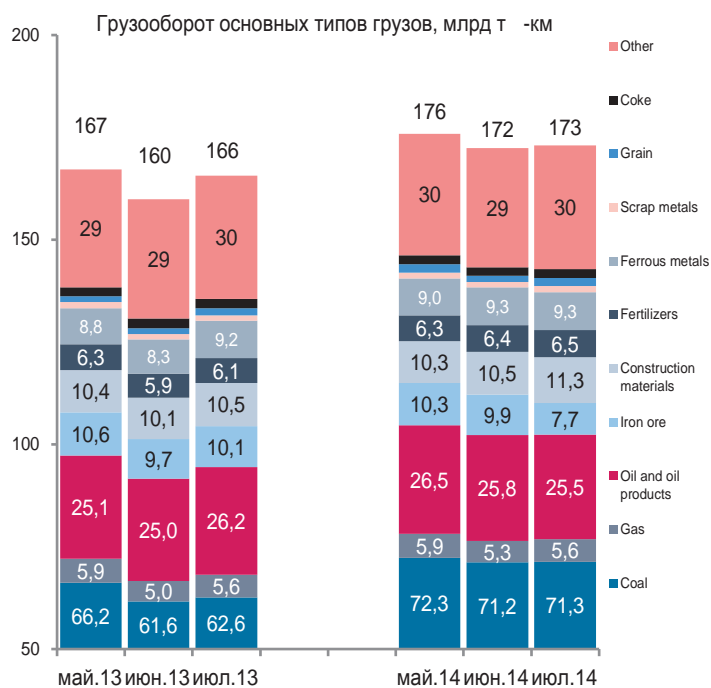
Цены на уголь в июле 2014г. были на уровне \$76,3 за тонну – уменьшившись на \$0,4 по сравнению с июлем 2013г.

Нефть и нефтепродукты. В июле 2014г. объем перевозок нефти и нефтепродуктов, исключая сжиженный углеводородный газ, составил 20,8 млн т (+9,6%), грузооборот – 25,5 млрд т-км (-2,8%).

Увеличение объема перевозок нефти и нефтепродуктов произошло за счет роста внутренних перевозок на 4% (с 11,4 млн т в июле 2013 г. до 11,9 млн т в июле 2014 г.). Произ-

объемах перевозок железнодорожным транспортом. Данное увеличение обусловлено, в том числе, налоговым стимулированием переработки и пока еще отсутствием индексации тарифов РЖД на перевозку нефтепродуктов (в 2015 году монополия проиндексирует тарифы на перевозку), а также вводом в эксплуатацию новых и модернизированных нефтеперерабатывающих мощностей в Сибири и на Урале. Рост перевозок нефти и нефтепродуктов в основном связан с ростом объема перевозок мазута.

Цены на нефть марки Brent находились на уровне \$106,0 за баррель – это трёхмесячный минимум, связанный с ожиданием увеличения экспорта из Ливии, а также ожиданием того, что поставки из Ирана останутся неиз-



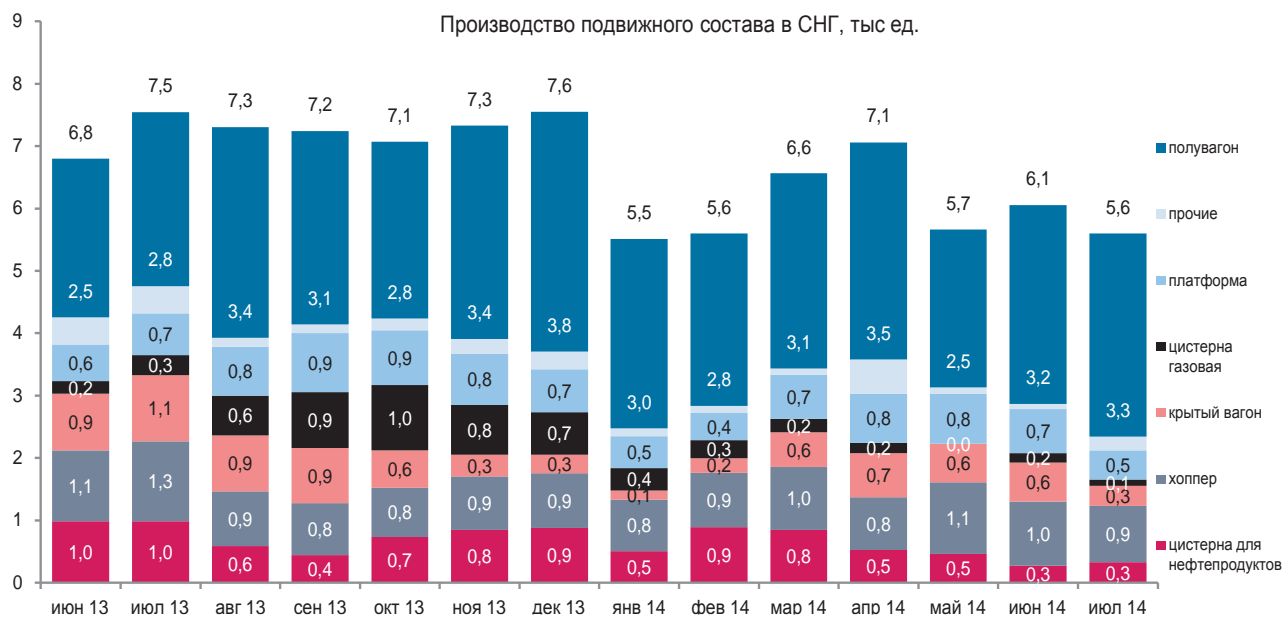
Рост объемов погрузки угля стал результатом преимущественно наращивания производства угля, а также развития угольных месторождений и сохранения спроса со стороны других стран, в частности, стран Азиатско-

водства нефти в России демонстрирует положительную динамику в 2014 г. (рост ≈ +1% за первые семь месяцев).

Увеличение объемов внутренней переработки нефти положительно сказывается, в первую очередь, на

менными, несмотря на напряженную политическую обстановку в стране.

Сжиженный углеводородный газ. В июле 2014г. объем перевозок составил 2,4 млн т (+4,9%), грузооборот – 5,6 млрд т-км (+0,1%).



Цена на газ составила €17,6 за МВт·ч, снизившись на треть по сравнению с июлем 2013г.

Строительные грузы. Общий объем перевозок строительных грузов в июле 2014г. составил 16,8 млн т (-20,8%), грузооборот – 11,3 млрд т·км (+7,2%). Снижение объемов погрузки связано с завершением строительства олимпийских объектов в Сочи.

Черные металлы. В июле 2014г. объем перевозок черных металлов составил 5,9 млн т (-8,9%), грузооборот – 9,3 млрд т·км (+1,0%).

Цены на сталь находились на уровне \$535 за тонну, увеличившись на 3,4% по сравнению с июлем 2013г.

Железная руда. В июле 2014г. объем перевозок железной руды составил 8,8 млн т (-6,7%), грузооборот – 7,7 млрд т·км (-23,8%).

Цены на руду составили \$95,6 за тонну, что на 26,4% ниже показателя июля 2013г. По сравнению с июнем 2014г. цены выросли на 1,9%.

Лом. В июле 2014г. объем перевозок лома составил 1,7 млн т (+6,3%), грузооборот – 1,5 млрд т·км (+17,7%).

Цветные металлы, руды и концентраты. В июле 2014г. объем погрузки цветных металлов составил 1,7 млн т (-25,8%), грузооборот – 3,0 млрд т·км (-8,9%).

Цены на медь находились на уровне \$7 091 за тонну, увеличившись на

2,9% по сравнению с аналогичным показателем июля прошлого года.

Зерновые культуры. В июле 2014г. объем перевозок зерновых культур составил 1,2 млн т (+33,3%), грузооборот – 2,0 млрд т·км (+16,9%). Цены на зерно в июле 2014г. находились на уровне \$246 за тонну, увеличившись на 2,6% по сравнению с июлем 2013г.

Удобрения. В июле 2014г. погрузка удобрений составила 4,0 млн т (+5,3%), грузооборот – 6,5 млрд т·км (+7,7%). Цена на диаммоний фосфата составила \$510 за тонну, что на 10,6% выше цены июля прошлого года.

Производство подвижного состава на «пространстве 1520»

В июле 2014г. заводами СНГ было произведено 5,6 тыс. вагонов, что на 26% ниже показателей июля 2013г. Российские заводы произвели 4,7 тыс. вагонов, что на 4% меньше, чем в июле прошлого года. Украинскими заводами построено 0,7 тыс. вагонов, что в 3,2 раза меньше, чем в июле 2013г. Цены на полувагоны, платформы, хопперы и нефтебензиновые цистерны продолжают находиться практически на одном уровне в диапазоне \$41 000 - \$54 000 за единицу.

Полувагоны. В июле 2014г. построено около 3,3 тыс. полувагонов, что на 17% больше, чем произведено в июле 2013г. Цены на полувагоны находились в диапазоне \$41 000 - \$43 000.

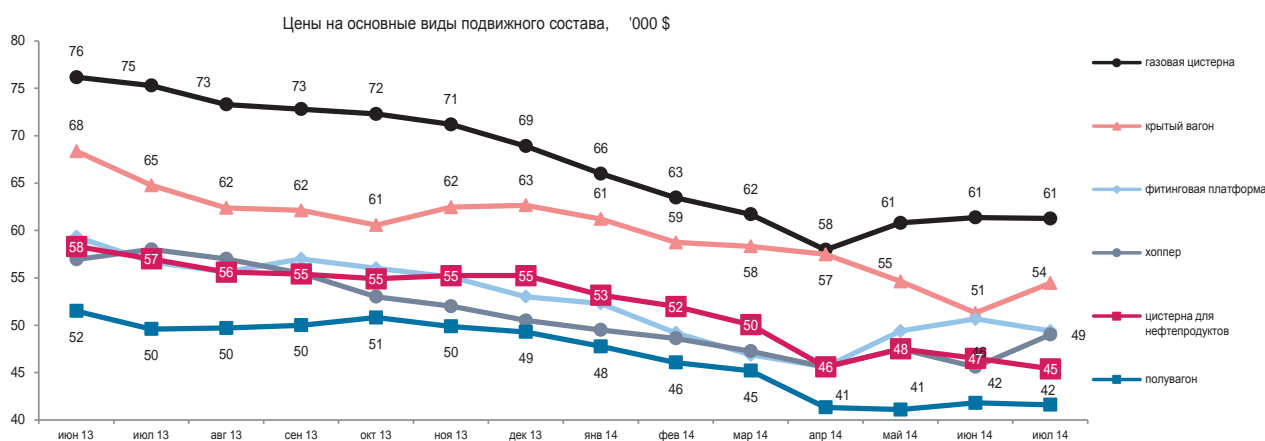
Нефтебензиновые цистерны. В июле 2014г. произведено около 0,3 тыс. нефтяных цистерн (в 3 раза меньше, чем в июле 2013г.). Цены на нефтебензиновые цистерны находились в диапазоне \$44 000 - \$46 000 за единицу.

Хопперы. В июле 2014г. построено около 0,9 тыс. хопперов (на 30% меньше, чем в июле 2013г.). Из них около 0,5 тыс. ед. – цементовозы, около 0,2 тыс. ед. – минераловозы и около 0,2 тыс. ед. – зерновозы. Цены на зерновозы находились в диапазоне \$47 000 - \$53 000 за ед., цены на минераловозы находились в диапазоне \$46 000 - \$52 000 за ед., цены на цементовозы были на уровне \$43 000 - \$49 000 за ед.

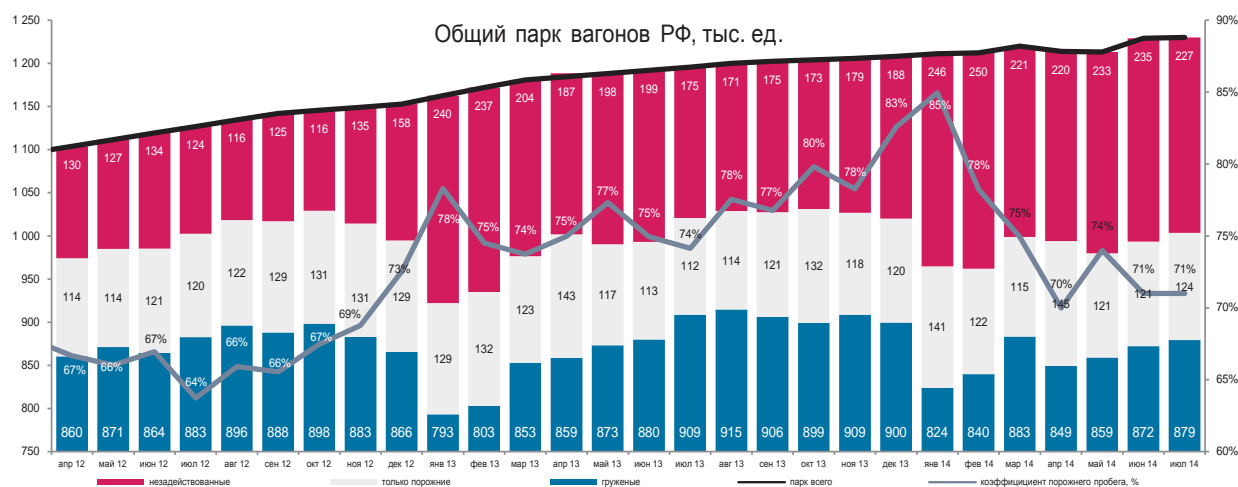
Крытые вагоны. В июле 2014г. построено около 0,3 тыс. ед. крытых вагонов (в 3,3 раза меньше, чем в июле 2013г.). Цены на крытые вагоны находились в диапазоне \$52 000 - \$56 000 за ед.

Платформы. В июле 2014г. построено около 0,2 тыс. фитинговых платформ, что на 21% меньше показателя июля 2013г., и, около 0,3 тыс. универсальных платформ (в 1,6 раза

Примечание: данные по ценам на грузы предоставлены сервисом Bloomberg



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



Коэффициент порожнего пробега остался на уровне предыдущего месяца и составил 71% в июле 2014г.

меньше, чем в июле 2013г.). Цены на разные типы платформ в июле 2014г. находились в диапазоне \$44 000 - \$49 000 за ед.

Российский рынок подвижного состава

В июле текущего года ставки на полувагоны в рублевом выражении составили 400-500 рублей в сутки, что в долларовом выражении эквивалентно \$11-\$14 в сутки. Суточные ставки на крытые вагоны в июле 2014г. были на уровне \$20,5-\$35

(720-1200 рублей). Суточные ставки на универсальные и фитинговые платформы остались на уровне \$23,5-24 (800 рублей) и \$22 (750-770 рублей), соответственно. Ставка на хопперы-зерновозы составила \$23,5-24 (800 рублей) в сутки. Ставки на минераловозы и цементовозы составила \$23-26 (850 рублей) в связи с наступлением «высокого» сезона для перевозок цемента. Суточные ставки на нефтебензиновые цистерны находились в диапазоне \$15-\$24 (500-800 рублей). Ставки на газовые цистерны остались на уровне \$36 в сутки.

Состояние текущего российского парка грузовых вагонов

В июле 2014г. парк незадействованных вагонов увеличился до 227 тыс. ед., что составляет около 18% общего парка. По оценкам экспертов Brunswick Rail, реальный профицит вагонов в июле 2014г. составил около 105-110 тыс. вагонов.

**Бюллетень Brunswick Rail / №18
от 25.08.2014 /**

ОБЗОР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Ключевые события и тенденции июля-августа 2014 г.

Матвей Бондаренко m.bondarenko@pokrovka-finance.com

Основные события ж/д отрасли в 2014 году

04.09.2014 Уральский транспортный салон «МАГИСТРАЛЬ – 2014»

[Конференция/выставка] г. Нижний Тагил, Россия.

Демонстрация новейшей продукции предприятий транспортного машиностроения

23.09.2014 Inno Trans 2014

[Форум/выставка] г. Берлин, Германия.

Встреча международных производителей ж/д техники. Сегменты: ж/д инфраструктура, интерьер, общественный транспорт, строительство тоннелей

08.10.2014 ИНФОТРАНС 2014 - Международная конференция

[Конференция/выставка] г. Санкт-Петербург, Россия.

Обсуждение направлений развития и презентация использования современных ИТ-решений в транспортном секторе

14.10.2014 Стратегическое партнерство 1520

[Форум/выставка] г. Шэньчжень, Китай.

Крупнейшая деловая встреча лидеров железнодорожного бизнеса пространства «1520»

28.10.2014 Exporail 2014 – Международная выставка

[Выставка] г. Москва, Россия.

Международная выставка новейших достижений в области оборудования, технологий и услуг для обеспечения функционирования железной дороги

было зафиксировано рекордное падение пассажирооборота за всю историю независимости страны. По итогам I полугодия 2014 г. показатель сократился на 26,8% и составил 17,8 млрд. пасс.*км

- Срок полномочий Владимира Якунина в качестве Президента ОАО «РЖД» был продлен Правительством РФ на трехлетний период. Решение Правительства обусловлено желанием сохранить текущий курс развития компании в условиях непростой экономической ситуации
- В результате вступившего в силу Технического регламента Таможенного союза, регламентирующего особенности продления срока службы грузовых вагонов, в 2014-2016 гг. будет списано порядка 200 тыс. вагонов (более 16% российского вагонного парка)..

Трансмашхолдинг (ТМХ)

Отчетность

14.08.2014

Выручка ЗАО «ТМХ» в I полугодии 2014 г. по РСБУ составила 35,9 млрд. руб. (-10,2% от аналогичного периода 2013 г.). Валовая прибыль увеличилась на 46,6% до 2,6 млрд. руб. Рост операционной и чистой прибыли составил 79,8% (до 2,1 млрд. руб.) и 48,1% (до 6,0 млрд. руб.) соответственно. Показатель рентабельности чистой прибыли вырос с 10,2 до 16,8%. Снижение выручки общество связывает с отсутствием спроса на грузовые вагоны и смещением реализации вагонов метро на последующие периоды.

4ЭС5К

06.08.2014

ТМХ презентовал самый мощный в мире грузовой электровоз 4ЭС5К. Локомотив является модификацией электровоза 2ЭС5К «Ерман». Часовая мощность 4ЭС5К составляет 13 120 кВт (820 кВт / ось). Локомотив разработан для эксплуатации на восточном полигоне РЖД и предназначен для тяги поездов массой до 7,1 тыс. тонн по сложным участкам пути.

Сертификация ТЭМ35

04.08.2014

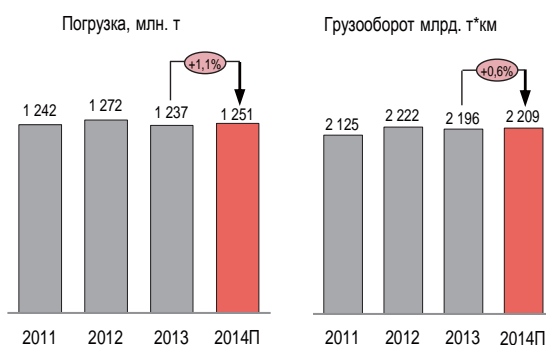
Гибридный маневровый тепловоз ТЭМ35 производства Брянского машиностроительного завода успешно завершил 300-часовой эксплуатационный пробег. В конце августа тепловоз отправился в г. Новочеркасск для прохождения дальнейших сертификационных испытаний.

Лугансктепловоз

03.08.2014

В августе Лугансктепловоз (входит в группу ТМХ) приостановил работу на месяц и отправил сотрудников в отпуск. Причиной остановки производства стала разрушенная бомбардировками электроподстанция, обеспечивающая завод электроэнергией. С целью компенсации невыполнения производственной программы заводом

Объемы погрузки и грузооборота сети ОАО «РЖД» за год (прогноз)



Источник: ОАО «РЖД»

- В январе-августе 2014 г. погрузка на сети ОАО «РЖД» упала на 1,4% и составила 808,4 млн. т. Пассажирооборот сети снизился на 7,1% - до 89,7 млрд. пасс.*км
- Суммарные убытки ЖД Украины по итогам 2014 г. составят около 8,7 млрд. руб. Основная часть убытка придется на восстановление разрушенных в результате боевых действий в Луганской и Донецкой областях объектов ж/д инфраструктуры
- За март-июнь 2014 г. пассажиропоток между Россией и Украиной упал в два раза. На территории Украины

перед РЖД, между сторонами была достигнута договоренность о поставке локомотивов в адрес РЖД другими предприятиями ТМХ.

2ЭС5 «Скиф»

30.07.2014

Грузовой электровоз 2ЭС5 «Скиф» (совместная разработка Alstom и ТМХ) получил сертификат соответствия нормам безопасности. До 2020 г. Новочеркасский электровозостроительный завод поставит РЖД 200 локомотивов. Главное преимущество 2ЭС5 «Скиф» – увеличенные межремонтные пробеги, призванные сократить затраты на его сервис и ремонт.

Петербургский метрополитен

14.07.2014

В рамках выигранного ранее тендера на поставку 66 вагонов метро на сумму 3 млрд. руб. (45,4 млн. руб. / вагон) ТМХ начнет поставки вагонов петербургскому метрополитену в конце 2014 г. Поставляемый электро-транспорт будет разработан на базе вагонов «Яуза», оснащенных новым тяговым приводом.

СП по выпуску дизелей

05.08.2014

General Electric может стать новым партнером ТМХ в проекте по выпуску дизельных двигателей на мощностях ОАО «Пензадизельмаш» (входит в ТМХ). Ранее на мощностях «Пензадизельмаш» планировалось организовать выпуск дизельных двигателей совместно с финской Wartsila, решившей в последствии отказаться от проекта.

Группа Синара

Людиновский тепловозостроительный завод

29.08.2014

Людиновский тепловозостроительный завод (входит в Группу «Синара») получил сертификат соответствия на производство установочной партии ТЭМ9, состоящей из 23 тепловозов. Локомотив предназначен для маневровой работы на ж/д путях промышленных предприятий.

15.08.2014

В I полугодии 2014 г. выручка Людиновского ТВСЗ по РСБУ составила 1,1 млрд. руб. (+0,2% от уровня аналогичного периода 2013 г.). Операционный убыток увеличился на 92 млн. руб. (до 109 млн. руб.). Чистый убыток завода увеличился более чем в 3 раза и составил 114 млн. руб.

21.07.2014

На Людиновском ТВСЗ состоялась приемка результатов опытно-конструкторских работ по созданию грузового тепловоза ТЭ8 (SuperSkid). По результатам приемки было рекомендовано изготовить установочную партию ТЭ8 в количестве 40 машин. ТЭ8 был разработан на базе экипажной части ТЭМ7А и оснащен силовой установкой GE Super Skid мощностью 3 000 л. с.

ЭС2Г «Ласточка»

22.07.2014

Второй электропоезд ЭС2Г «Ласточка», выпущенный на заводе ООО «Уральские локомотивы», прибыл в Щербинку на экспериментальное кольцо ВНИИЖТ для прохождения предварительных испытаний. До 2020 г. Уральские локомотивы произведут 1,2 тыс. вагонов. В 2014 г. завод выпустит шесть поездов (30 вагонов) и осуществит их сертификацию.

Производители вагонов

Уралвагонзавод (УВЗ)

28.08.2014

В июле и августе 2014 г. Уралвагонзавод получил сертификаты соответствия требованиям безопасности на 14 вагонных изделий, в том числе: вагоны-платформы 13-198-02 для перевозки лесных грузов, вагоны-цистерны 15-588-01 для перевозки СУГ и вагоны-хопперы 19-5153 (перевозка минеральных удобрений).

14.08.2014

Выручка Уралвагонзавод за 6 мес. 2014 г. составила 38,1 млрд. руб. (+2,9% от показателя 6 мес. 2013 г.). Операционная прибыль возросла на 9,6% (до 2,9 млрд. руб.). Чистая прибыль упала на 9,7% (до 182 млн. руб.).

19.07.2014

Совместный проект Уралвагонзавода и Electro-Motive Diesel (ж/д подразделение Caterpillar) по производству магистральных локомотивов на базе Челябинского тракторного завода может быть отменен в результате введенных Правительством США против УВЗ санкций.

11.07.2014

Уралвагонзавод и PESA (Польша) подписали протокол о намерениях по созданию СП по производству и сервисному обслуживанию трамваев. На текущий момент компании совместно выполняют контракт, Департамента транспорта Москвы на поставку 120 трехсекционных трамваев нового поколения.

10.07.2014

На выставке «Иннопром-2014» (г. Екатеринбург) Уралвагонзавод представил прототип трамвая модели R1. Ориентировочная цена транспортного средства – 50 млн. руб. Разработкой прототипа занимались Уралтрансмаш (ДЗО УВЗ) и бюро промышленного дизайна ОКБ «Атом». В 2015-2017 гг. планируется запуск серийного производства трамваев.

Объединенная вагонная компания

25.07.2014

Тихвинский вагоностроительный завод выпустил 10 000-й грузовой вагон. Юбилейный инновационный хоппер-минераловоз будет поставлен в адрес ЗАО «Акрон-Транс» (входит в группу «Акрон»).

01.07.2014

Объединенная вагонная компания (ОВК) и РЖД заключили договор на сервисное обслуживание инновационных грузовых вагонов на полигоне Калининградской ЖД. Согласно договору, на базе депо «Черняховск» будет создан сервисный центр по обслуживанию грузовых вагонов с инновационными тележками моделей 18-9810 и 18-9855. Депо «Черняховск» будет отвечать за ремонт вагонов и хранение запасных частей, а ОВК - за обучение и сертификацию персонала депо.

Тверской вагоностроительный завод (ТВСЗ)

08.08.2014

Министерство Промышленности и Торговли РФ будет субсидировать покупку инновационных пассажирских вагонов производства Тверского вагоностроительного завода.

13.08.2014

В I полугодии 2014 г. выручка ТВСЗ по РСБУ составила 13,2 млрд. руб. (-8% от аналогичного периода 2013 г.). Валовая прибыль сократилась на 44%, а чистая – на 45%, составив 879 и 239 млн. руб. соответственно.

08.07.2014

Тверской вагоностроительный завод и ООО «ПК «Транспортные системы» представили новый низкопольный модульный трамвай. Модульность позволяет изменять планировку внутреннего интерьера трамвая, в т. ч. изменять количество мест сидения и выделять функциональные зоны. В 2014 г. планируется изготовить 10 трамваев.

НВЦ «Вагоны»

14.08.2014

5 сентября 2014 г. Росимущество проведет аукцион по продаже ОАО «Научно-внедренческий центр «Вагоны» (г. Санкт-Петербург). Общество занимается проектированием, испытанием, диагностикой и модернизацией подвижного состава. Начальная цена аукциона составляет 50 млн. руб. (Р/Е - 8.0). Потенциальными покупателями НВЦ являются операторы крупных вагонных парков и вагоностроительные компании.

Сложности продления

04.08.2014

2 августа 2014 г. вступил в силу Технический регламент Таможенного союза РФ, Белоруссии и Казахстана. Регламент обязывает операторов вагонов при продлении их срока службы проходить обязательную процедуру сертификации. Предполагается, что результатом принятия регламента станет списание в 2014-2017 гг. около 200 тыс. вагонов. В наибольшей степени негативное влияние от его принятия скажется на деятельности ОАО «ФПК» (ДЗО РЖД) и ОАО «ПГК» (UCL Holding).

Крюковский вагоностроительный завод (КВСЗ)

22.07.2014

В I полугодии 2014 г. объем выпуска вагонов Крюковским ВСЗ упал на 76% и составил 926 грузовых и 0 пассажирских вагонов.

03.07.2014

В 2015 г. Украинские ЖД планируют приобрести у Крюковского ВСЗ 15 пригородных дизель-поездов серии ДПКр2 (45 вагонов). Окончательное решение о поставке будет принято в сентябре 2014 г. Презентация поезда, производимого преимущественно из компонентов украинского производства, состоялась в апреле 2014 г.

Днепровагонмаш

28.07.2014

Выручка завода в январе-июне 2014 г. сократилась в 4,7 раз (от уровня I полугодия 2013 г.) и составила 223,5 млн. грн. (653 млн. руб.). Консолидированная чистая прибыль по итогам 6 мес. 2014 г. уменьшилась в 62 раза до 2 млн. грн. (5,8 млн. руб.).

Стахановский вагоностроительный завод

31.07.2014

Стахановский вагоностроительный завод в I полугодии 2014 г. зафиксировал чистый убыток в размере 82,8 млн. грн. (242 млн. руб.), против 55,9 млн. грн. убытка (163 млн. руб.) годом ранее. Чистый доход предприятия сократился в 4,2 раза до 235,4 млн. грн. (690 млн. руб.).

Азовмаш

27.08.2014

В 2014 г. Фонд госимущества Украины намерен осуществить приватизацию 50%+1 акции Азовмаша с целью пополнения дефицита бюджета.

Российские железные дороги

Индексация тарифов

29.08.2014

Вслед за пересмотром прогноза инфляции, МЭР России предлагает индексацию тарифов РЖД в 2015 г. в размере 7,2%. В июле 2014 г. президент РФ Владимир Путин поручил Правительству разработать план по индексации тарифов РЖД в 2015 г. в размере, не превышающем 10%.

19.08.2014

Минфин предложил индексировать в 2016 г. тарифы РЖД исходя из уровня инфляции и требуемого для реализации инвестиционной программы компании уровня рентабельности.

10.07.2014

РЖД повысила тарифы на перевозку нефтеналивных грузов. На 13,4% увеличилась цены экспортных перевозок и на 12,5% - внутренних. Ожидается, что индексация принесет РЖД 11 млрд. руб. дополнительной выручки по итогам 2014 г.

Погрузка контейнеров

28.08.2014

За 6 мес. 2014 г. по сети РЖД перевезено 1,57 млн. TEU (грузовых транспортных контейнеров). Погрузка контейнеров возросла на 6,9% от аналогичного периода предыдущего года. Наибольшую долю в контейнерных перевозках составили: химикаты и сода (16,1%), бумага (12,3%), автомобили (12,2%) и металлические изделия (9,3%).

Переназначение руководителя

26.08.2014

Правительство РФ переназначило Владимира Якунина президентом РЖД на трехлетний период, с продлением срока полномочий в качестве президента компании до 25 августа 2017 г. Данное переназначение является третьим по счету - В. Якунин руководит РЖД девять лет (с 2005 г.), предыдущий срок полномочий президента истек в начале июня 2014 г.

Компенсация выпадающих доходов

26.08.2014

Первым из субъектов РФ, подписавшим с пригородной пассажирской компанией соглашение о компенсации выпадающих доходов, возникших ввиду регулирования тарифов на перевозку пассажиров, стала Республика Мордовия. В соответствии с соглашением Республика Мордовия выплатит Башкортостанской ППК 105 млн. руб. для компенсации «выпавших» в 2012-2013 гг. доходов. На 2014 г. в бюджете Башкортостана на компенсацию выпадающих доходов Башкортостанской ППК предусмотрено 499,8 млн. руб.

Правила перевозок пассажиров

21.08.2014

Минтранс РФ утвердил новые Правила перевозок пассажиров и багажа ж/д транспортом. Новые правила регламентируют процесс использования и продажи электронных и абонементных билетов, а также процесс запуска «фирменных» поездов на различных маршрутах.

Программа энергосбережения

20.08.2014

Результатом реализации программы энергосбережения РЖД в I полугодии 2014 г. явилась экономия 110 тыс. т условного топлива для тяги поездов на сумму 1,3 млрд.



руб. Удельное потребление локомотивами электроэнергии снизилось на 230 млн. кВт*ч, дизельного топлива - на 23 тыс. т. Основными мероприятиями в рамках реализуемой программы явились: внедрение энергооптимальных графиков движения, повышение среднего веса грузовых поездов, сокращение порожнего пробега вагонов и однократного следования локомотивов.

Локомотивы на СПГ

19.08.2014

Газпром и РЖД выбрали участки Северной и Свердловской ЖД в качестве площадок под проект создания и внедрения сети магистральных газопоршневых и газотурбинных локомотивов, работающих на СПГ. Ожидается, что к 2020 г. парк СПГ-локомотивов составит 65 газотурбовозов и 30 газопоршневых ед. ТПС. Преимуществами данных локомотивов является большая мощность и повышенная энергоэффективность.

Численность персонала

15.08.2014

Численность сотрудников РЖД за 6 месяцев 2014 г. сократилась на 1,94% до 863,6 тыс. человек. Всего по итогам 2014 г. ожидается сокращение штата компании на 3%. Сокращение вызвано естественной убылью сотрудников, введением неполной трудовой недели и прекращением набора новых работников на места уходящих в результате падения погрузки и заморозки тарифов.

Кооперация с Почтой России

11.08.2014

С Казанского вокзала по маршруту «Москва-Владивосток» был запущен первый почтовый поезд. Запуск почтового поезда позволит ФГУП «Почта России»

повысить качество магистральных перевозок и сократить срок доставки почтовых отправлений. Ж/д сообщение с Шереметьево 11.08.2014 РЖД ведет работы по развитию ж/д сообщения с аэропортом «Шереметьево». Компания планирует построить новую двухпутную ж/д линию до северного терминала «Шереметьево». По итогам 2014 г. на данные цели будет направлено более 500 млн. руб.

Инвесторы для проекта ВСМ

05.08.2014

Китайские компании China Investment Corporation и CREC изучают возможность партнерства с ОАО «Скоростные магистрали» (ДЗО РЖД) в проекте строительства ВСМ «Москва-Казань».

Развитие БАМ и Транссиб

05.08.2014

Для увеличения пропускной способности и развития тяжеловесного движения БАМа и Транссиба РЖД потребуется 574 млрд. руб. 88% суммы планируют направить на инфраструктуру, остальное - на электрификацию, установку автоматики и обновление парка ТПС. Проект тяжеловесного движения предполагает увеличение веса поезда с текущих 6 тыс. до 7,1 тыс. тонн. Ожидается, что годовая пропускная способность БАМа и Транссиба после реализации мероприятий увеличится на 75 млн. т в год.

Передача инфраструктуры ЦППК

31.07.2014

РЖД передало привокзальную инфраструктуру Московской ЖД в аренду ОАО «Центральная ППК» на 15 лет. Арендная плата за весь срок действия договора составит 20,4 млрд. руб. (1,3 млрд. руб. / год). Ежегодная аренд-

ная плата будет уменьшаться на сумму инвестиций ЦППК в арендуемую инфраструктуру. В соответствии с договором к ЦППК перейдут 2,4 тыс. платформ, 226 вокзалов, кассы, павильоны и прочее имущество. Увеличение уставного капитала

30.07.2014

Уставный капитал РЖД был увеличен на 12,9 млрд. руб. за счет оплаты доп эмиссии акций из средств федерального бюджета. Привлеченные средства направят на развитие транспортного комплекса Московского региона.

Отчетность

30.07.2014

В I полугодии 2014 г. выручка РЖД по РСБУ составила 686,2 млрд. руб. (+1,2% от уровня аналогичного периода 2013 г.). Операционная прибыль снизилась на 17,1% (до 46,1 млрд. руб.). Чистая прибыль сократилась на 72,4% (до 2,2 млрд. руб.). Кредиты и займы компании выросли на 6% и составили 653 млрд. руб.

Потеря доходов от тяги в Украине

29.07.2014

Потери РЖД от прекращения эксплуатации её ТПС на территории Украины составили 3,5 млрд. руб. С целью повышения безопасности и исключения возможных проблем составы РЖД по территории Украины на данный момент ведутся украинскими локомотивами и бригадами.

Закупка новых локомотивов

22.07.2014

За 6 мес. 2014 г. РЖД закупило 339 локомотивов на общую сумму 40,1 млрд. руб. (118 млн. руб. / локомотив). На долю электровозов в закупке пришлось 62% (211 локомотив), на долю тепловозов – 38% (128 локомотивов). 71% (241 ед.) закупленных локомотивов оказались грузовыми: грузовые электровозы 2ЭС10 (22 ед.), 2ЭС5К (5 ед.), 2ЭС6 (54 ед.), 3ЭС5К (91 ед.) и грузовые тепловозы 2ТЭ25А/АМ (8 ед.), 2ТЭ116У (38 ед.), 3ТЭ116У (8 ед.), 3ТЭ116УД (15 ед.). Оноло 16% (53 ед.) пришлось на пассажирские локомотивы ЭП2К (28 ед.), ЭП20 (6 ед.), ЭП1М (5 ед.) и ТЭП70БС (14 ед.). Оставшиеся 13% представлены маневровыми тепловозами ТЭМ18Д/В и ТЭМ7А. Инвестиционная программа РЖД на 2014 г. предполагает закупку 629 новых локомотивов на 76,1 млрд. руб.

Ремонт инфраструктуры

18.07.2014

В I полугодии 2014 г. РЖД реконструировало более 2,5 тыс. км пути. Инвестиционная программа 2014 г. предусматривает реконструкцию 3,9 тыс. км пути. Общий объем вложений в модернизацию и реконструкцию ж/д путей по итогам 2014 г. составит 73,1 млрд. руб.

Субсидирование пассажирских перевозок

10.07.2014

Объемы субсидирования пригородных пассажирских перевозок и перевозок в поездах дальнего следования будут сокращаться. Субсидирование пригородных пассажирских перевозок в 2015 и 2016 гг. составит 12,5 и 6,1 млрд. руб. (против 24,4 млрд. руб. в 2014 г.). Субсидирование пассажирских перевозок в поездах дальнего следования

в 2015 и 2016 гг. составит 14,1 и 13,8 млрд. руб. (против 25,3 млрд. руб. в 2014 г.).

Продажа ДЗО

09.07.2014

РЖД продало 50% – 2 акции крупнейшего в СНГ производителя железобетонных шпал и рельсовых креплений ОАО «БетЭлТранс» за 3 млрд. руб. Покупателем выступило ЗАО «Т-Индустрия».

07.07.2014

Правительство РФ согласовало продажу двух ДЗО РЖД: ОАО «Вагонная ремонтная компания-2» (ВРК-2) и ОАО «Вагонная ремонтная компания-3» (ВРК-3). Предполагаемая цена ВРК-2 составляет 9,5 млрд. руб., ВРК-3 – 7,1 млрд. руб. Предприятия осуществляют ремонт и модернизацию грузового подвижного состава.

Снижение погрузки

02.07.2014

РЖД допускает возможность снижения показателя погрузки по итогам 2014 г. на 1,8%. При этом, компания не меняет свой официальный прогноз, в соответствии с которым ожидается 1%-ый рост показателя.

Железные дороги СНГ

Железные дороги Украины

13.08.2014

Украинские ЖД сообщают о 187 разрушенных объектах на Донецкой, Южной и Приднепровской ЖД. Сумма восстановления объектов составит около 400 млн. грн. (1,1 млрд. руб.), из которых, более половины будет направлено на восстановление контактной сети и объектов электроснабжения, остальное – на восстановление мостов и прочих инженерных сооружений.

08.08.2014

Украинские ЖД подняли цены на 10% на проезд в пассажирских поездах внутреннего сообщения. 1 октября 2014 г. компания намерена осуществить повторную 10%-ую индексацию проезда.

01.08.2014

Убыток Украинских ЖД до конца 2014 г. может составить более 3 млрд. гривен (8,7 млрд. руб.). Убыток вызван затратами на восстановление разрушенных объектов инфраструктуры и падением погрузки и пассажиропотока в результате боевых действий.

Железные дороги Казахстана

29.08.2014

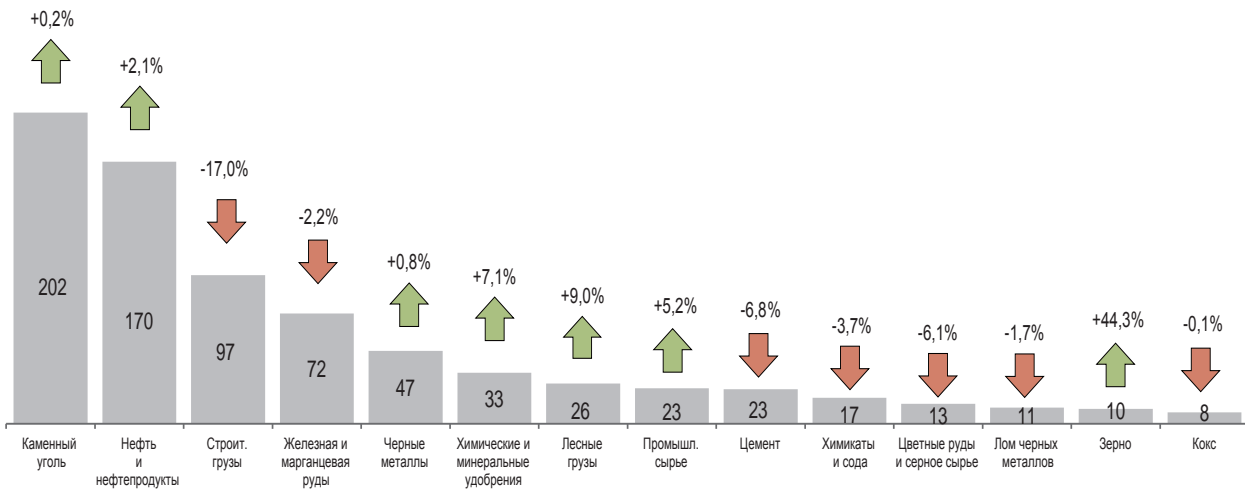
КТЖ начало реализацию плана приватизации на 2014-2016 гг. В число продаваемых объектов попали: ТОО «Ертыс сервис» (г. Павлодар), ТОО «Назыкүрт - Юг» (г. Шымкент), ТОО «Бас-Балхаш 2004» (г. Балхаш). ТОО «Ертыс сервис» и ТОО «Назыкүрт-Юг» предлагают услуги подготовки вагонов-цистерн под погрузку нефтеналивных грузов. Ремонтное депо ТОО «Бас-Балхаш 2004» осуществляет техническое обслуживание локомотивов и изготовление запасных частей для ТПС.

Железные дороги Узбекистана

15.08.2014

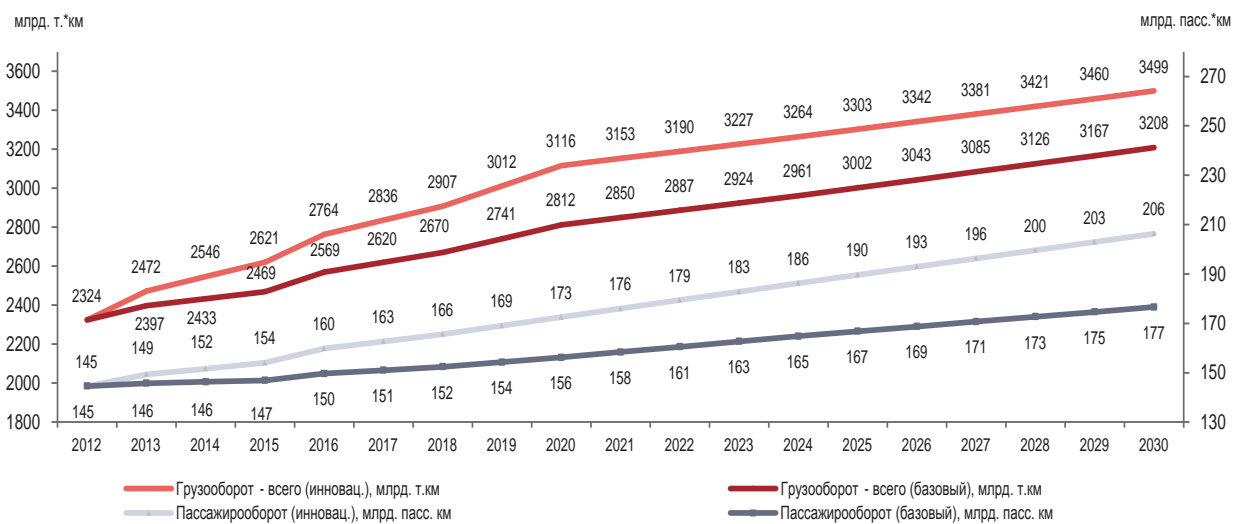
ЖД Узбекистана до конца 2014 г. приобретут десять электровозов производства CSR (Китай).

Объем погрузок по видам грузов за январь - август 2014 г., млн. тонн (% изм. от уровня 2013 г.)



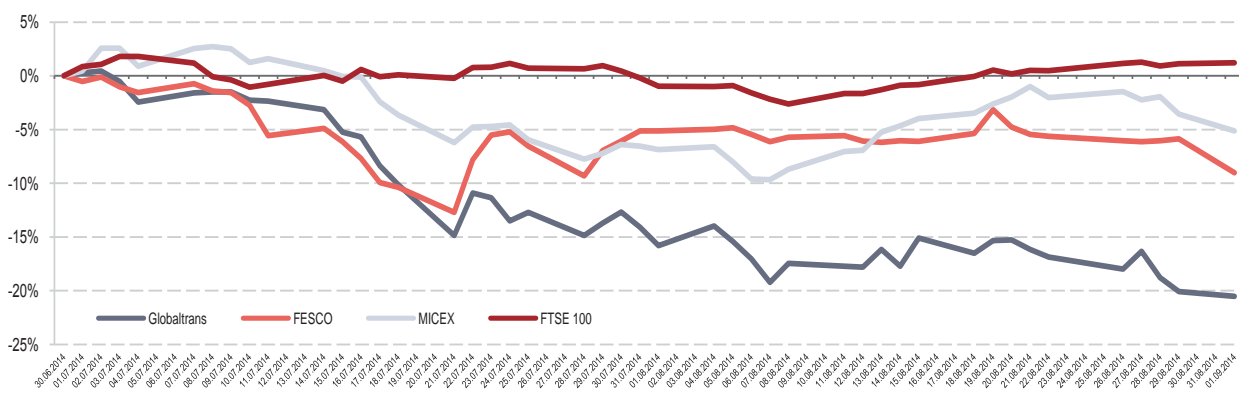
Источник: ОАО «РЖД»

Прогнозные значения грузо - и пассажирооборота РФ для основных сценариев развития



Источник: Минтранс РФ

Доходность ценных бумаг основных игроков ж/д рынка России



Источник: Bloomberg

За 2001-2013 гг. общая стоимость закупленных в Китае электровозов с учетом поставки зап. частей составила \$158,7 млн. (\$4 млн. / локомотив).

Грузовые операторы и собственники локомотивов/вагонов

Первая грузовая компания

01.08.2014

Первая грузовая компания и НПЗ ООО «ВПК-Ойл» заключили контракт на поставку сырья на предприятие и вывоз готовой продукции в 2014-2015 гг. Сумма контракта не раскрывается. Ожидаемый объем годовой погрузки мазута и светлых нефтепродуктов составит около 200 тыс. т.

Федеральная грузовая компания

28.07.2014

В I полугодии 2014 г. общий объем перевезенных ФГК грузов составил более 1,2 млн. вагонов или 74 млн. т (+15,8% от уровня аналогичного периода 2013 г.). Погрузка ФГК по видам грузов распределилась следующим образом: каменный уголь – 39,7 млн. т (60,1%), минерально-строительные грузы – 17,9 млн. т (24,7%), железная и марганцевая руды – 3,3 млн. т (5,0%), черные металлы – 2,5 млн. т (3,8%) и др.

03.07.2014

ООО «Рейл Транс» и ФГК заключили контракт о передаче в аренду ФГК 10,6 тыс. полувагонов. Арендванный парк совместно с собственным парком ФГК будет задействован РЖД в соответствии с договором между ФГК и РЖД об управлении порожним подвижным составом.

Трансконтейнер

01.09.2014

В I полугодии 2014 г. выручка Трансконтейнера по МСФО снизилась на 3,5% (до 17,5 млрд. руб.), EBITDA упала на 16,4% (до 4,1 млрд. руб.). Чистая прибыль сократилась на 25,1% и составила 2,1 млрд. руб. Негативную динамику показателей компания связывает с ухудшением ценовой конъюнктуры рынка и замедлением темпов экономического роста.

Brunswick Rail

24.07.2014

Brunswick Rail привлекает финансирование на пополнение парка подвижного состава. После привлечения в марте 2014 г. средств на сумму 4,5 млрд. руб. Brunswick Rail привлечет еще 8 млрд. руб. у консорциума иностранных банков (Citi, ING, Raiffeisen и Unicredit). Заемные средства позволят компании увеличить вагонный парк до 40 тыс. ед. в 2018 г. (с текущих 25).

Трансойл

11.08.2014

ФАС одобрила покупку Трансойлом 100% акций ЗАО «Нефтетранспорт». Нефтетранспорт является транспортно-экспедиционной компанией, осуществляющей преимущественно грузовые ж/д перевозки. В управлении компании находится около 8 тыс. вагонов различных типов (цистерны, полувагоны, хопперы и платформы). Сумма сделки не раскрывается.

07.08.2014

Трансойл закрыл сделку по приобретению 25% ОАО «Порт Усть-Луга транспортная компания» («ПУЛ транс») у

ОАО «Транспортно-Логистический комплекс». «ПУЛ транс» оказывает услуги маневровой тяги на подъездных ж/д путях морского порта Усть-Луга. Покупка компании продиктована долгосрочной стратегией развития Трансойла, предусматривающей диверсификацию бизнес-портфеля. Сумма сделки не раскрывается.

FESCO

29.08.2014

За 6 месяцев 2014 г. выручка FESCO по МСФО увеличилась на 4% (от аналогичного периода 2013 г.) и составила 17,9 млрд. руб. Операционная прибыль сократилась на 59% до 954 млн. руб. против 1,6 млрд. по итогам I полугодия 2013 г. Чистый убыток компании составил 669 млн. руб. Ухудшение финансовых показателей компании объясняется увеличением административных расходов и повышением процентного бремени в сочетании с падением величины процентных доходов.

Ремонт и сервис подвижного состава

ООО «Локомотивные технологии» и ОАО «Желдорремаш»

17.08.2014

ООО «Локомотивные технологии» и ОАО «Желдорремаш» (ЖДРМ) презентовали маневровый тепловоз ТЭМЗ1М, произведенный на Ярославском электровозоремонтном заводе (филиал ЖДРМ). Тепловоз ориентирован преимущественно на частные производственные предприятия и в зависимости от требований заказчика может быть оснащен дизельным двигателем производства Cummins, Caterpillar или Ярославского моторного завода. По словам руководителя проекта по разработке и производству ТЭМЗ1М, Игоря Вакса, цена тепловоза не будет превышать 30 млн. руб.

ООО «СТМ-Сервис»

01.07.2014

В соответствии с заключенным между СТМ-Сервис и РЖД в апреле 2014 г. договором полного сервисного обслуживания 5 тыс. локомотивов (8,2 тыс. секций), находящихся в собственности РЖД, в управление сервисной компании перешло 26 локомотиворемонтных депо РЖД. Весь ремонтный персонал 26 депо (около 11 тыс. чел.) перешел в штат СТМ-Сервис. ООО «ТМХ-Сервис»

01.07.2014

С начала июля 2014 г. ТМХ-Сервис приступило к полному сервисному обслуживанию 15 тыс. локомотивов РЖД. В управление компании перешло 92 локомотиворемонтных депо. Одновременно с передачей депо в управление ТМХ-Сервис, в штат компании перешел весь ремонтный персонал депо (около 55 тыс. чел.).

МЛРЗ «Милорем»

05.08.2014

Объявлено предварительное размещение открытого аукциона на право пятилетней аренды производственного комплекса Мичуринского локомотиворемонтного завода «Милорем». Начальная арендная ставка за пользование производственным комплексом завода составит 5,5 млн. руб. в месяц.

**22.07.2014**

Милорем заключил контракты с ЖД Казахстана (КТЖ) и ЖД Якутии. В соответствии с договором с КТЖ, завод осуществит ремонт тепловозов М62. Контракт с ЖД Якутии подразумевает модернизацию 6 тепловозов ТЭ10.

Международные производители ж/д продукции

Alstom**28.08.2014**

Alstom поставит в ЮАР 600 поездов на общую сумму \$3,6 млрд. (\$6 млн. / поезд). Поезда предполагается эксплуатировать в городах Кейптаун, Претория, Йоханнесбург и Дурбан. Для производства поездов Alstom построит завод в г. Йоханнесбург и проведет обучение персонала на своем заводе в г. Сан-Паулу (Бразилия).

14.08.2014

ABC Electrification Ltd, СП компаний Alstom, Babcock и Costain выиграло тендер на электрификацию в 2014-2021 гг. 3 тыс. км ж/д путей на территории Великобритании. Сумма контракта составила €2,4 млрд.

Bombardier**14.08.2014**

В г. Дерби (Великобритания) стартовали испытания пассажирского электропоезда Bombardier Class 379 Electrostar, работающего на аккумуляторных батареях. Ключевой целью испытаний является выявление возможности и целесообразности оперирования аккумуляторных электропоездов на неэлектрифицированных участках пути Великобритании.

29.07.2014

До конца 2016 г. Bombardier поставит SNCF (Франция) 22 пригородных электропоезда серии Francilien. Сумма

контракта составила \$218 млн. (\$9,9 млн. / поезд).

Siemens**15.07.2014**

До 2016 г. Siemens поставит Федеральным ЖД Австрии 9 высокоскоростных электропоездов Railjet (63 вагона). Сумма контракта составила €145 млн. (€2,3 млн. / вагон). На данный момент в управлении компании уже находится 51 поезд серии Railjet.

14.07.2014

Siemens поставит Национальным ЖД Турции 7 электропоездов Velaro. Сумма контракта составила €285 млн. (€40 млн. / поезд). Контракт также предусматривает обслуживание и ремонт поездов производителем в течение 7 лет.

CNR Corp.**14.07.2014**

В июне-июле 2014 г. CNR Corp. (Китай) подписала ряд контрактов на поставку ж/д техники и оказание сервисных услуг на общую сумму более \$1 млрд. Контракты подразумевают: сервис и ремонт дизельного МВПС (\$566 млн.), грузовых вагонов (\$111 млн.), пассажирских вагонов (\$100 млн.) и поставку ж/д транспорта и прочих услуг (около \$320 млн.).

Knorr-Bremse**06.08.2014**

Knorr-Bremse и ОАО «ФПК» создадут в г. Санкт-Петербург завод производству, проектированию и обслуживанию тормозных систем для грузового автотранспорта и скоростных поездов «Сапсан» и «Ласточка». Инвестиции в проект составят 1,8 млрд. руб., а запуск завода намечен на 2015 г. Основным мотивом создания СП для Knorr-Bremse является перевод мощностей в Санкт-Петербург с целью снижения логистических затрат.



ООО «Компания «ГЕРТ»

Рельс Р-65 РЕЗЕРВ	35000 руб/тн.	Тел./факс:
Рельс Р-65 1гр. L=12.5м	23000 руб/тн	(495) 510-44-51,
Рельс Р-50 1гр. L=12.5м	23000 руб/тн	978-79-58,
Рельс Р-43 1гр. L=11,5м	19000 руб/тн	988-90-45,
Рельс Р-65 износ до 1 мм	29000 руб/тн	моб. 8(916) 587-33-60
Рельс Р-50 износ до 1 мм	29000 руб/тн	E-mail: gert1111@yandex.ru,
Рельс Р-65 и Р-50 2гр. L=12.5м	19000 руб/тн	www.gert-td.ru

ВАШ ПОСТАВЩИК РЕЛЬС ВСП

Наименование	Ед. изм.	Цена с НДС, руб	Компания	Телефон
Рельс Р-65 РЕЗЕРВ	тн	35000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 510-44-51
Стрелочные переводы Р-65 1/9 с хранения	компл.	750 000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 510-44-51
Стрелочные переводы Р-50 1/9 с хранения	компл.	650 000	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 510-44-51
Шпала Ш-1 с/г в сборе	шт	1250	ООО "Компания "ГЕРТ"	(495) 510-44-51

8 (499) 685-15-14

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

железнодорожная компания
Комплекттранспец

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

Рельсы различных типов как новые так и старогодные
Шпалы деревянные и железобетонные
Стрелочная продукция
Путевой инструмент различных производителей и ценовых категорий

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

Среди наших партнеров:

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

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

СКИДКИ НА ОБЪЕМАХ ОТ 100 ТН.



**ООО ТПК
Стан-Мет**

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

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



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



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

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

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

ООО "РТС"
Продаем!

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

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

Отгрузка со склада в г. Нижний Новгород

Производство



Калорифер ТЭМ2.10.70.02
 для обогрева кабины машиниста
 Устанавливается на ТЭМ-2, ТГМ-4, ТГМ-6, ТГМ-40
 Всегда в наличии
Цена с НДС - 16 000 руб.

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

ООО «Транском Екатеринбург»



Поставляем

- материалы ВСП
- путевой инструмент
- запасные части

для подвижного состава

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

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

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

РЕГУЛИРОВАНИЕ КОНКУРЕНЦИИ В ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ ТРЕБУЕТ ЧЕТКОЙ И СИСТЕМНОЙ ОЦЕНКИ

Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) предложил свой перечень ключевых показателей эффективности развития конкуренции на пассажирском транспорте. По мнению экспертов Института, данный подход позволит регулятору выстроить системную работу по обеспечению транспортной доступности, повышению качества и снижению транспортных затрат для населения.

2 сентября 2014 года на совместной встрече рабочих групп Экспертного совета при Правительстве РФ по транспорту и конкуренции заместитель генерального директора, руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта ИПЕМ Владимир Савчук презентовал предложения ИПЕМ по формированию ключевых показателей эффективности (КПЭ) развития конкуренции в сфере пассажирских перевозок.

Встреча проводилась в рамках исполнения поручений Председателя Правительства РФ от 30.06.2014 г.

по вопросу развития бизнес-климата и конкуренции в России.

Владимир Савчук отметил, что внедрение института оценки конкуренции на пассажирском транспорте является одним из ключевых факторов обеспечения сбалансированной доступности услуг транспорта для населения. Отсутствие такого инструмента существенно ограничивает возможности регулятора по принятию корректных стратегических решений по развитию пассажирского комплекса.

ИПЕМ предлагает разделить КПЭ на внутривидовой (один вид транспорта) и межвидовой сегменты. Так, по внутривидовой конкуренции Институт на примере железнодорожного транспорта предлагает использовать следующие показатели:

- Для дальнего следования:
 - Протяженность участков сети, на которой функционирует два и более перевозчика, в том числе когда право на выполнение пере-

возок получено в результате конкурсных процедур (км).

- Индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Хиршмана (НИ) в пассажирском сообщении дальнего следования по местообороту (мест-км).

Доля пассажирооборота российских железнодорожных перевозчиков, не входящих в одну группу лиц одного перевозчика с наибольшим пассажирооборотом, в общем объеме пассажирооборота (пасс.-км).

- Для пригородного сообщения:
 - Протяженность участков сети, на которых функционируют два и более перевозчика, в том числе когда право на выполнение перевозок получено в результате конкурсных процедур (км);
 - Количество действующих франшиз (конкурсных процедур) на перевозку пассажиров в пригородном сообщении (ед.).

Для оценки эффективности развития межвидовой конкуренции в сфере пассажирских перевозок ИПЕМ предлагает использовать следующие показатели:

- Количество населенных пунктов с регулярным транспортным сообщением, распределенных по группам в зависимости от обеспеченности различными видами транспорта (ж/д, авиа, автобусное и др.).
- Индекс развития межвидовой конкуренции на основе коэффициентов соотношения долей разных видов транспорта в пассажиропотоке для каждой из групп населенных пунктов.

По мнению Владимира Савчука, такой набор показателей оценки эффективности регулирования конкуренции позволит регулирующему органу сформировать системную работу по развитию пассажирского комплекса и избежать перекосов, негативно сказывающихся на социально-экономической ситуации в стране и конкретных населенных пунктах.



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/>

КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ КОНКУРЕНЦИИ В СФЕРЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК (рабочие материалы к совещанию рабочей группы Экспертного совета по транспорту и конкуренции при Правительстве РФ 02.09.2014 г.)

Савчук Владимир, заместитель генерального директора,
 руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта
 Институт проблем естественных монополий www.ipem.ru

ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ ВНУТРИВИДОВОЙ КОНКУРЕНЦИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК (на примере железнодорожных)

Пассажирский комплекс дальнего следования :

- 1) Протяженность железнодорожной сети на которых функционирует два и более перевозчика (км) (право получено по результатам конкурсов, торгов, франшиз)
- 2) Индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Хиршмана (ННІ) в пассажирском сообщении дальнего следования по местообороту (мест-км)
- 3) Доля пассажирооборота российских железнодорожных перевозчиков, не входящих в одну группу лиц одного российского железнодорожного перевозчика с наибольшим пассажирооборотом, в общем объеме пассажирооборота (пасс-км)

Пригородное пассажирское сообщение:

- 1) Протяженность участков сети, на которых функционируют два и более перевозчика (км) (право получено по результатам конкурсов, торгов, франшиз)
- 2) Количество действующих франшиз на перевозку пассажиров в пригородном сообщении (ед.)

ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ МЕЖВИДОВОЙ КОНКУРЕНЦИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК в дальнем следовании

- 1) Количество населенных пунктов с регулярным транспортным сообщением по группам:

группа L	Населенные пункты с наличием только 1 вида транспорта	1) авиационное 2) железнодорожное (ПКДС) 3) автобусное (межрегион.)
группа M	Населенные пункты с наличием только 2 видов транспорта	1) авиационное, железнодорожное (ПКДС) 2) авиационное, автобусное (межрегион.) 3) железнодорожное (ПКДС), автобусное (межрегион.)
группа N	Населенные пункты с наличием 3 видов транспорта	авиационное, железнодорожное (ПКДС), автобусное (межрегион.)

- 2) Индекс развития межвидовой конкуренции в дальнем следовании:

$$K = \frac{L * \alpha + M * \beta + N * \gamma}{L + M + N} \quad K \in [0; 1]$$

$$\alpha \ll \beta \ll \gamma$$

K → 1 – высокая степень развития конкуренции
 K → 0 – низкая степень развития конкуренции

,где
 L – населенные пункты с наличием только одного вида транспорт ;
 M – населенные пункты с наличием только двух видов транспорта ;
 N – населенные пункты с трех видов транспорта

ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ МЕЖВИДОВОЙ КОНКУРЕНЦИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК в пригородном сообщении

1) Количество населенных пунктов с регулярным транспортным сообщением:

группа А	Населенные пункты с наличием только 1 вида транспорта	1) железнодорожное (ППК) 2) автобусное 3) водное
группа В	Населенные пункты с наличием 2 видов транспорта	1) железнодорожное (ППК), автобусное 2) автобусное, водное 3) железнодорожное (ППК), водное
Группа С	Населенные пункты с наличием 3 видов транспорта	железнодорожное (ППК), автобусное, водное

2) Индекс развития межвидовой конкуренции в пригородном сообщении:

$$K = \frac{A * \lambda + B * \delta + C * \mu}{A + B + C}$$

$$K \in [0; 1]$$

$$\lambda < \delta < \mu$$

K → 1 – высокая степень развития конкуренции
K → 0 – низкая степень развития конкуренции

, где

A – населенные пункты с наличием только одного вида транспорт
B – населенные пункты с наличием двух видов транспорта

КЛАССИФИКАТОР НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ ПО НАЛИЧИЮ РЕГУЛЯРНОГО ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ (на примере авиационных, железнодорожных, автобусных и водных)

Дальнее следование:

ГРУППА L	подгруппа L 1-дс	авиационное, железнодорожное (ПКДС), автобусное (межрегион .)
ГРУППА M	подгруппа M1 -дс	авиационное, железнодорожное (ПКДС)
	подгруппа M2 -дс	авиационное, автобусное (межрегион)
	подгруппа M3 -дс	железнодорожное (ПКДС), автобусное (межрегион .)
ГРУППА N	подгруппа N1 -дс	авиационное
	подгруппа N2-дс	железнодорожное (ПКДС)
	подгруппа N3-дс	автобусное (межрегион .)

Пригородное сообщение:

ГРУППА А	подгруппа А1-пс	железнодорожное (ППК), автобусное, водное
	подгруппа В1-пс	железнодорожное (ППК), автобусное
ГРУППА В	подгруппа В2-пс	автобусное, водное
	подгруппа В3-пс	железнодорожное (ППК), водное
ГРУППА С	подгруппа С1-пс	железнодорожное (ППК)
	подгруппа С2-пс	водное
	подгруппа С3-пс	автобусное



**17-19
ФЕВРАЛЯ 2015
МОСКВА**

**ТЕПЕРЬ
В КРОКУС ЭКСПО!**

14-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ



Получите
электронный билет!
www.ndt-russia.ru

0+

Организаторы:



primexpo



ITE GROUP PLC

+7 (812) 380 6002/00, ndt@primexpo.ru

ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТС «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011)

Статья 1. Область применения

1. Настоящий технический регламент Таможенного союза (далее – ТС) распространяется на вновь разрабатываемые (модернизируемые), изготавливаемые железнодорожный подвижной состав и его составные части, выпускаемые в обращение для использования на железнодорожных путях общего и необщего пользования шириной колеи 1520 мм на таможенной территории ТС со скоростями движения до 200 км/ч включительно.

Железнодорожный подвижной состав включает в себя:

- 1) локомотивы;
- 2) моторвагонный подвижной состав и его вагоны;
- 3) пассажирские вагоны локомотивной тяги (далее – пассажирские вагоны);
- 4) грузовые вагоны;
- 5) специальный железнодорожный подвижной состав.

Требования настоящего технического регламента ТС распространяются на объекты технического регулирования в соответствии с перечнем согласно приложению № 1.

2. Требования настоящего технического регламента ТС обязательны при проектировании и производстве железнодорожного подвижного состава и его составных частей, а также оценке соответствия продукции.

Настоящий технический регламент ТС не распространяется на железнодорожный подвижной состав технологического железнодорожного транспорта организаций, предназначенный для перемещения людей и материальных ценностей на территории организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд организаций.

Требования к эксплуатации железнодорожного подвижного состава в части обеспечения безопасности движения устанавливаются законодательством о железнодорожном транспорте государств-членов ТС.

3. Настоящий технический регламент ТС устанавливает требования к железнодорожному подвижному составу и его составным частям в целях защиты жизни и здоровья человека, животных и растений, сохранности имущества, а также предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей (пользователей) относительно его назначения и безопасности.

Статья 2. Определения

В настоящем техническом регламенте ТС применяются следующие термины и их определения:

аварийная крэш-система – устройство железнодорожного подвижного состава, направленное на предотвращение или снижение риска травмирования обслуживающего персонала и (или) пассажиров в случае столкновения и (или) схода железнодорожного подвижного состава;

автоматическая локомотивная сигнализация – комплекс устройств для передачи в кабину машиниста сигналов путевых светофоров, к которым приближается железнодорожный подвижной состав;

автоматический тормоз – устройство, обеспечивающее автоматическую остановку поезда при разъединении или разрыве воздухопроводной магистрали и (или) при открытии крана экстренного торможения (стоп-крана);

безопасность железнодорожного подвижного состава – состояние железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск, связанный с причинением вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, а также окружающей среде, жизни или здоровью животных и растений;

выпуск в обращение – стадия жизненного цикла продукции от изготовления до ввода в эксплуатацию;

габарит железнодорожного подвижного состава – поперечное перпендикулярное оси пути очертание, в котором, не выходя наружу, должен помещаться установленный на прямом горизонтальном пути (при наиболее неблагоприятном положении в колее и отсутствии боковых наклонов на рессорах и динамических колебаний) как в порожнем, так и в нагруженном состоянии железнодорожный подвижной состав, в том числе имеющий максимально нормируемые износы;

грузовые вагоны – вагоны, предназначенные для перевозки грузов, такие, как крытые вагоны, полувагоны, платформы, вагоны-цистерны, вагоны бункерного типа, изотермические вагоны, зерновозы, транспортеры, контейнеровозы, специальные вагоны грузового типа;

доказательство безопасности – документ о безопасности продукции, содержащий совокупность доказательств о соответствии продукции требованиям безопасности, сформулированным в нормативной, проектной и конструкторской документации, и доказательств соответствия показателей безопасности продукции допустимым значениям;

допустимый риск – значение риска от применения железнодорожного подвижного состава и его составных частей, исходя из технических и экономических возможностей производителя, соответствующего уровню безопасности, который должен обеспечиваться на всех стадиях жизненного цикла продукции;

единица железнодорожного подвижного состава – отдельный объект железнодорожного подвижного состава, такой как локомотив, грузовой и пассажирский вагон, моторвагонный подвижной состав (или его секции, вагоны), специальный железнодорожный подвижной состав;

железнодорожные пути общего пользования – железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа и грузобагажа, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочной и маневровой работы, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции;

железнодорожные пути необщего пользования – железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд;

идентификация продукции – процедура установления соответствия данной продукции представленной технической документации;

изотермические вагоны – крытые вагоны с термоизоляцией, предназначенные для перевозки грузов, требующих поддержания в определенном диапазоне температуры груза в течение ограниченного интервала времени его доставки;

инновационная продукция – продукция, технологические характеристики (функциональные признаки, конструктивное выполнение, дополнительные операции, а также состав применяемых материалов и компонентов) либо предполагаемое использование которой является принципиально новым или существенно отличаются от аналогичной ранее производимой продукции;

инспекционный контроль – контрольная оценка соответствия, осуществляемая с целью установления, что продукция продолжает соответствовать заданным требованиям технического регламента ТС, подтвержденными при сертификации;

кабина машиниста – отделенная перегородками часть кузова железнодорожного подвижного состава, в которой расположены рабочие места локомотивной бригады, приборы и устройства для управления локомотивом, моторвагонным подвижным составом, специальным железнодорожным подвижным составом;

конструкционная скорость железнодорожного подвижного состава – наибольшая скорость движения, заявленная в технической документации на проектирование;

кран экстренного торможения (стоп-кран) – тормозной кран, служащий для выпуска воздуха из тормозной магистрали железнодорожного подвижного состава и приведения в действие автоматических тормозов в случае необходимости экстренной остановки;

локомотив – железнодорожный подвижной состав, предназначенный для передвижения по железнодорожным путям поездов или отдельных вагонов;

магниторельсовый тормоз – устройство, создающее тормозное усилие путем электромагнитного притяжения тормозного башмана к рельсу;

модернизация железнодорожного подвижного состава – комплекс работ по улучшению технико-экономических характеристик существующего железнодорожного подвижного состава путем замены его составных частей на более совершенные;

модернизация железнодорожного подвижного состава с продлением срока службы – комплекс работ по улучшению технико-экономических характеристик существующего железнодорожного подвижного состава путем внесения в базовую конструкцию изменений с целью продления срока службы;

моторвагонный подвижной состав – моторные и немоторные вагоны, из которых формируются электропоезда, дизель-поезда, автомотрисы, рельсовые автобусы, дизель-электропоезда, электромотрисы, предназначенные для перевозки пассажиров и (или) багажа, почты;

назначенный ресурс – суммарная наработка продукции, при достижении которой ее эксплуатация должна быть прекращена независимо от ее технического состояния;

назначенный срок службы – календарная продолжительность эксплуатации продукции, при достижении которой эксплуатация продукции должна быть прекращена независимо от ее технического состояния;

назначенный срок хранения – календарная продолжительность хранения продукции, при достижении которой хранение продукции должно быть прекращено независимо от ее технического состояния;

обоснование безопасности – документ, содержащий анализ риска, а также сведения из конструкторской, эксплуатационной, технологической документации о минимально необходимых мерах по обеспечению безопасности, сопровождающий продукцию на всех стадиях жизненного цикла и дополняемый сведениями о результатах оценки рисков на стадии эксплуатации после проведения ремонта;

оценивание риска – процесс сравнения проанализированных уровней риска с заранее установленными критериями и идентификации областей, где требуется обработка риска;

пассажирские вагоны – вагоны, предназначенные для перевозки пассажиров и (или) багажа, почтовых отправок, такие, как почтовые, багажные, вагоны-рестораны, служебно-технические, служебные, клубы, санитарные, испытательные и измерительные лаборатории, специальные вагоны пассажирского типа;

паспорт – документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, а также сведения о сертификации и утилизации продукции;

пневматический тормоз – тормоз с пневматическим управлением;

подконтрольная эксплуатация – штатная эксплуатация железнодорожного подвижного состава, сопровождающаяся дополнительным контролем и учетом технического состояния железнодорожного подвижного состава;

поезд – сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами или моторными вагонами, имеющий установленные сигналы, а также отправляемые на перегон и находящиеся на перегоне локомотивы без вагонов и специальный самоходный железнодорожный подвижной состав;

предельное состояние – состояние продукции, при котором ее дальнейшая эксплуатация недопустима или нецелесообразна или восстановление ее работоспособного состояния невозможно или нецелесообразно;

продукция – железнодорожный подвижной состав и (или) его составные части;

рекуперативное торможение – торможение железнодорожного подвижного состава, осуществляемое посредством электродинамического тормоза, при котором высвобождаемая при переводе тяговых электродвигателей в генераторный режим электрическая энергия передается в контактную сеть;

руководство по эксплуатации – документ, содержащий сведения о конструкции, принципе действия, характеристиках (свойствах) продукции и указания, необходимые для правильной и безопасной эксплуатации продукции (использования по назначению, технического обслуживания, текущего ремонта, хранения и транспортирования) и оценок ее технического состояния при определении необходимости отправки ее в ремонт, а также сведения по утилизации продукции;

сертифицированная продукция – продукция, обязательное подтверждение соответствия которой требованиям технических регламентов ТС произведено в форме сертификации;

скоростной железнодорожный подвижной состав – локомотивы, вагоны пассажирские, моторвагонный подвижной состав, предназначенные для обеспечения осуществления перевозок со скоростью движения в интервале от 141 до 200 км/ч включительно;

составная часть железнодорожного подвижного состава – деталь, сборочная единица, комплекс или их комплект, входящие в конструкцию железнодорожного подвижного состава и обеспечивающие его безопасную эксплуатацию, безопасность обслуживающего персонала и (или) пассажиров;

специальный железнодорожный подвижной состав – железнодорожный подвижной состав, предназначенный для обеспечения строительства, восстановления, ремонта и функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта и включающий в себя несъемные самоходные подвижные едини-

цы на железнодорожном ходу, такие, как мотовозы, дрезины, специальные автомотрисы, железнодорожно-строительные машины с автономным двигателем и тяговым приводом, а также несамходные подвижные единицы на железнодорожном ходу, такие, как железнодорожно-строительные машины без тягового привода, прицепы и специальный железнодорожный подвижной состав, включаемый в хозяйственные поезда и предназначенный для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железнодорожного транспорта;

стояночный тормоз – устройство с ручным или автоматическим приводом, расположенное на единице железнодорожного подвижного состава и предназначенное для ее закрепления на стоянке от самопроизвольного ухода, а также для принудительной аварийной остановки при наличии ручного или автоматического привода внутри единицы железнодорожного подвижного состава;

техническая совместимость – способность железнодорожного подвижного состава к взаимодействию друг с другом и с инфраструктурой железнодорожного транспорта в соответствии с установленными настоящим техническим регламентом ТС требованиями;

торможение железнодорожного подвижного состава – воздействие на приборы и устройства для управления тормозной системой с целью снижения скорости или остановки движущегося поезда или единицы железнодорожного подвижного состава;

тормозной путь – расстояние, проходимое поездом за время от момента воздействия на приборы и устройства для управления тормозной системы, в том числе срабатывания крана экстренного торможения (стоп-крана), до полной остановки;

формуляр – документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, отражающие техническое состояние указанной продукции, сведения о сертификации и утилизации продукции, а также сведения, которые вносят в период ее эксплуатации (длительность и условия работы, техническое обслуживание, ремонт и др.);

эксплуатационная документация – конструкторская документация, которая в отдельности или в совокупности с другой документацией определяет правила эксплуатации продукции и (или) отражает сведения, удостоверяющие гарантированные изготовителем значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, а также гарантии и сведения по ее эксплуатации в течение установленного срока службы;

экстренное торможение – торможение, применяемое в случаях, требующих немедленной остановки поезда, путем реализации максимальной тормозной силы;

электродинамический тормоз – устройство, в котором сила торможения создается при преобразовании кинетической энергии поезда в электрическую энергию путем перевода тяговых электродвигателей в генераторный режим;

электропневматический тормоз – устройство торможения с электрическим управлением пневматическими тормозами.

Статья 3. Правила обращения на рынке

1. Железнодорожный подвижной состав и (или) его составные части вводятся в обращение на рынке при их соответствии настоящему техническому регламенту ТС, а также другим техническим регламентам ТС или техническим регламентам Евразийского экономического сообщества (далее – ЕврАзЭС), действие которых на них распространяется.

2. Железнодорожный подвижной состав и его составные

части, соответствие которых требованиям настоящего технического регламента ТС не подтверждено, не должны быть маркированы единым знаком обращения продукции на рынке государств-членов ТС, допускаться к выпуску в обращение на рынке и вводиться в эксплуатацию.

Статья 4. Требования безопасности

1. Настоящий технический регламент ТС с учетом степени риска причинения вреда устанавливает минимально необходимые требования к продукции, выполнение которых обеспечивает:

- а) безопасность излучений;
- б) биологическую безопасность;
- в) взрывобезопасность;
- г) механическую безопасность;
- д) пожарную безопасность;
- е) термическую безопасность;
- ж) химическую безопасность;
- з) электрическую безопасность;
- и) электромагнитную совместимость в части обеспечения безопасности работы приборов и оборудования;
- к) единство измерений.

2. При проектировании железнодорожного подвижного состава и его составных частей должна оцениваться степень риска расчетным, экспериментальным и экспертным путем, в том числе на основании данных эксплуатации аналогичной продукции. Методы оценки степени риска могут быть установлены в стандартах или иных документах по стандартизации (далее – стандарты), включенных в перечень взаимосвязанных стандартов, применяемых для целей оценки (подтверждения) соответствия техническому регламенту ТС.

3. Безопасность железнодорожного подвижного состава и его составных частей должна обеспечиваться путем:

- а) осуществления комплекса научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ при проектировании продукции;
- б) применения апробированных технических решений;
- в) установления назначенных сроков службы и (или) ресурсов продукции, а также проведения технических обслуживаний и ремонтов с необходимой периодичностью;
- г) проведения комплекса расчетов, основанных на апробированных методиках;
- д) выбора материалов и веществ, применяемых при проектировании и производстве продукции в зависимости от параметров и условий эксплуатации;
- е) установления критериев предельных состояний продукции;
- ж) определения условий и способов утилизации продукции;
- з) проведения оценки соответствия продукции.

4. Железнодорожный подвижной состав и его составные части по прочности, устойчивости и техническому состоянию должны обеспечивать безопасное движение поездов с наибольшими скоростями в пределах допустимых значений.

5. Железнодорожный подвижной состав и его составные части должны обеспечивать:

- а) соблюдение габарита железнодорожного подвижного состава;
- б) выполнение условий эксплуатации с учетом внешних климатических и механических воздействий;
- в) техническую совместимость с инфраструктурой железнодорожного транспорта и другим железнодорожным подвижным составом, эксплуатирующимся на этой инфраструктуре;
- г) устойчивость от схода колеса с рельса;
- д) устойчивость от опрокидывания в криволинейных участках пути;

е) предотвращение самопроизвольного ухода с места стоянки;
 ж) сцепление в поездах для передачи динамических усилий на режимах тяги и торможения;

з) допускаемый тормозной путь;

и) непревышение погонных нагрузок, предельно допустимых сил по воздействию на путь, расчетных осевых нагрузок;

к) предотвращение падения составных частей железнодорожного подвижного состава на железнодорожный путь;

л) соответствие предельно допускаемым силам тяги, торможения и величинам ускорения;

м) санитарно-эпидемиологическую и экологическую безопасность;

н) электромагнитную совместимость электрооборудования в части обеспечения безопасности работы приборов и оборудования;

о) электромагнитную совместимость электрооборудования с устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной электросвязи инфраструктуры железнодорожного транспорта;

п) выполнение требований пожарной безопасности;

р) прочность при допустимых режимах нагружения и воздействиях;

с) отсутствие пластических деформаций при приложении продольных и вертикальных расчетных динамических нагрузок;

т) сопротивление усталости при малоциловых и многоциловых режимах нагружения;

у) безопасность и надежность работы электрооборудования во всем диапазоне режимов эксплуатации (при номинальных и граничных режимах электроснабжения);

ф) безопасность конструкции грузовых, почтовых и багажных вагонов при погрузке и разгрузке с применением средств механизации;

х) сцепление вагонов при роспуске с горок и (или) проходе по аппаратному съезду паромов;

ц) отсутствие касаний составных частей железнодорожного подвижного состава между собой и с элементами инфраструктуры железнодорожного транспорта, не предусмотренных конструкторской документацией;

ч) сцепление железнодорожного подвижного состава в криволинейных участках железнодорожного пути, возможность передвижения вагонов в сцепе и одиночных вагонов по путям необщего пользования;

ш) соответствие требованиям энергетической эффективности. 6. При проектировании железнодорожного подвижного состава и его составных частей проектировщик (разработчик) должен выбирать решения, обеспечивающие установленный законодательством государств-членов ТС допустимый уровень вредных и (или) опасных воздействий на жизнь и здоровье человека, животных и растений.

7. Выбранные проектировщиком (разработчиком) конструкции железнодорожного подвижного состава и его составных частей должны быть безопасны в течение назначенного срока службы и (или) ресурса, назначенного срока хранения, а также выдерживать воздействия и нагрузки, которым они могут подвергаться в процессе эксплуатации.

8. При проектировании железнодорожного подвижного состава и его составных частей проектировщик (разработчик) должен предусматривать аварийные крэш – системы для защиты обслуживающего персонала и (или) пассажиров в случае столкновения и (или) схода железнодорожного подвижного состава.

9. При проектировании железнодорожного подвижного состава проектировщик (разработчик) должен предусматривать

программные средства, обеспечивающие безопасность функционирования железнодорожного подвижного состава и его составных частей.

10. При внесении изменений в конструкцию железнодорожного подвижного состава и его составных частей не должны быть снижены установленные при проектировании требования безопасности, предусмотренные настоящим техническим регламентом ТС.

11. В случае внесения изменений в конструкцию или технологию изготовления железнодорожного подвижного состава и (или) его составных частей, влияющих на безопасность, а также при модернизации с продлением срока службы, должно быть проведено обязательное подтверждение соответствия продукции в порядке, установленном в статье 6 настоящего технического регламента ТС.

12. Железнодорожный подвижной состав и его составные части должны иметь хорошо различимые идентификационные и предупреждающие надписи и маркировку, которые должны быть повторены и пояснены в руководстве по эксплуатации.

13. Железнодорожный подвижной состав в соответствии с конструкторской документацией должен иметь следующую маркировку, обеспечивающую идентификацию продукции независимо от года ее выпуска:

а) единый знак обращения продукции на рынке государств-членов ТС;

б) наименование изготовителя и (или) его товарный знак;

в) наименование изделия и (или) обозначение серии или типа, номер;

г) дата изготовления;

д) масса тары;

е) конструкционная скорость;

ж) табличка или надпись о проведенных ремонтах;

з) грузоподъемность (для грузовых, почтовых и багажных вагонов);

и) число мест для пассажиров (для железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозки пассажиров или оперативно-ремонтного персонала).

14. Составные части железнодорожного подвижного состава в соответствии с конструкторской документацией должны иметь маркировку, обеспечивающую идентификацию продукции независимо от года ее выпуска, в том числе:

а) единый знак обращения продукции на рынке государств-членов ТС;

б) наименование изготовителя или его товарный знак, наименование продукции;

в) дата изготовления.

Допускается нанесение маркировки только на упаковку и указание в прилагаемых к составным частям железнодорожного подвижного состава эксплуатационных документах, если ее невозможно нанести непосредственно на составные части железнодорожного подвижного состава ввиду особенностей их конструкции.

15. Средства измерений, относящиеся к сфере государственного регулирования обеспечения единства измерений, установленные на железнодорожном подвижном составе, должны быть утвержденного типа и иметь знак поверки и (или) свидетельство о поверке в соответствии с законодательством об обеспечении единства измерений государств-членов ТС.

16. Колесные пары железнодорожного подвижного состава в соответствии с конструкторской документацией должны иметь знаки маркировки и клеймения.

17. Рамы и балки тележек грузовых вагонов в соответствии

с конструкторской документацией должны иметь следующие отличные знаки маркировки:

- а) условный номер изготовителя;
- б) две последние цифры года изготовления;
- в) порядковый номер рам и балок по системе нумерации изготовителя;
- г) условное обозначение марки стали;

18. Рамы и балки тележек грузовых вагонов в соответствии с конструкторской документацией должны иметь знаки клеймения изготовителя, а в случае исправления дефекта рам и балок сваркой – и клеймо сварщика.

19. Стекла кабины машиниста, пассажирских вагонов и вагонов моторвагонного подвижного состава в соответствии с конструкторской документацией должны иметь следующую маркировку:

- а) знак обращения на рынке государств-членов ТС;
- б) наименование изготовителя и (или) его товарный знак;
- в) обозначения вида стекла;
- г) класс защиты;
- д) сведения о сертификации.

20. Маркировка и эксплуатационные документы выполняются на государственном языке государства-члена ТС, в котором изготовлена продукция, и на русском языке.

21. При вводе в эксплуатацию железнодорожного подвижного состава и его составных частей обязательно наличие комплекта эксплуатационной и ремонтной документации.

Изготовленная продукция, подлежащая обязательному подтверждению соответствия, выпускается в обращение при наличии соответствующих руководств по эксплуатации, выполнение требований и положений которых обеспечивает ее безопасную эксплуатацию.

22. Железнодорожный подвижной состав, расположение и монтаж его оборудования должны обеспечивать безопасность обслуживающего персонала при эксплуатации, осмотре, техническом обслуживании, ремонте.

Железнодорожный подвижной состав должен иметь специальные подножки, поручни или приспособления, обеспечивающие безопасность обслуживающего персонала при эксплуатации, осмотре, техническом обслуживании, ремонте.

23. Системы управления, контроля и безопасности железнодорожного подвижного состава должны обеспечивать его работоспособное состояние во всех предусмотренных режимах работы и при всех внешних воздействиях, предусмотренных в руководстве по эксплуатации.

Системы управления и контроля железнодорожного подвижного состава должны исключать создание опасных ситуаций при возможных логических ошибках обслуживающего персонала.

24. Системы управления, контроля и безопасности должны включать средства сигнализации и информирования, предупреждающие о нарушениях исправного состояния железнодорожного подвижного состава и его составных частей, которые могут привести к возникновению ситуаций, угрожающих безопасности.

25. Программные средства железнодорожного подвижного состава, как встраиваемые, так и поставляемые на материальных носителях, должны обеспечивать:

- а) работоспособность после перезагрузок, вызванных сбоями и (или) отказами технических средств, и целостность при собственных сбоях;
- б) защищенность от компьютерных вирусов, несанкционированного доступа, последствий отказов, ошибок и сбоев при хранении, вводе, обработке и выводе информации, возможности случайных изменений информации;

в) соответствие свойствам и характеристикам, описанным в сопроводительной документации.

26. Железнодорожный подвижной состав должен иметь программное обеспечение версии, указанной в декларации о соответствии программного обеспечения требованиям настоящего технического регламента ТС.

27. Система управления, контроля и безопасности железнодорожного подвижного состава в случаях работы тягового привода и другого оборудования при неисправностях аппаратов электрической, гидравлической и (или) пневматической частей, сбоя программного обеспечения не должна допускать изменений характеристик и режимов работы, которые могут привести к нарушению безопасного состояния железнодорожного подвижного состава. Сбой системы управления при исправной работе бортовых устройств безопасности не должен приводить к остановке железнодорожного подвижного состава и к нарушению его проектных характеристик.

28. Приборы и устройства для управления железнодорожным подвижным составом должны быть:

- а) снабжены надписями и (или) символами в соответствии с конструкторской документацией;
- б) спроектированы и размещены так, чтобы исключалось непроизвольное их включение, выключение или переключение;
- в) размещены с учетом значимости выполняемых функций, последовательности и частоты использования.

29. Грузовые локомотивы и специальный самоходный железнодорожный подвижной состав должны быть оборудованы следующими устройствами:

- а) поездная радиосвязь;
- б) приборы контроля скорости движения;
- в) регистраторы параметров движения;
- г) автоматическая локомотивная сигнализация;
- д) устройство контроля плотности пневматической тормозной магистрали.

30. Грузовые локомотивы, предназначенные для эксплуатации на участках с интенсивным движением и (или) для вождения соединенных поездов, в дополнение к устройствам, указанным в пункте 29 настоящей статьи, должны быть оборудованы следующими устройствами:

- а) автоматизированная система управления, обеспечивающая контроль скорости движения и возможность получать (передавать) речевую информацию при подъездах к входным и выходным светофорам, железнодорожным переездам и станциям;
- б) автоматическая пожарная сигнализация.

31. Грузовые локомотивы, обслуживаемые одним машинистом, в дополнение к устройствам, указанным в пунктах 29 и 30 настоящей статьи, должны быть оборудованы следующими устройствами:

- а) система автоматического управления торможением поезда или комплексное локомотивное устройство безопасности;
- б) система контроля бодрствования машиниста;
- в) зеркала заднего вида или другие аналогичные устройства;
- г) блокировка тормоза;
- д) система пожаротушения.

32. Маневровые локомотивы должны быть оборудованы следующими устройствами:

- а) дистанционная отцепка от вагонов;
- б) маневровая радиосвязь, совместимая с маневровой радиосвязью, используемой на участках обращения маневровых локомотивов.

33. Маневровые локомотивы, обслуживаемые одним ма-

шинистом, в дополнение к устройствам, указанным в пункте 32 настоящей статьи, должны быть оборудованы следующими устройствами:

- а) второй пульт управления;
- б) зеркала заднего вида или другие аналогичные устройства;
- в) устройства, обеспечивающие автоматическую остановку в случае внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива.

34. Пассажирские локомотивы должны быть оборудованы следующими устройствами:

- а) поездная радиосвязь;
- б) автоматизированная система управления, обеспечивающая контроль скорости движения и возможность получать (передать) речевую информацию при подъездах к входным и выходным светофорам, железнодорожным переездам и станциям;
- в) автоматическая пожарная сигнализация;
- г) регистраторы параметров движения;
- д) автоматическая локомотивная сигнализация;
- е) электропневматический тормоз.

35. Пассажирские локомотивы, обслуживаемые одним машинистом, в дополнение к устройствам, указанным в пункте 34 настоящей статьи, должны быть оборудованы следующими устройствами:

- а) система автоматического управления торможением поезда или комплексное локомотивное устройство безопасности;
- б) система контроля бодрствования машиниста;
- в) зеркала заднего вида или другие аналогичные устройства;
- г) блокировка тормоза;
- д) система пожаротушения.

36. Моторвагонный подвижной состав должен быть оборудован следующими устройствами:

- а) поездная радиосвязь;
- б) автоматизированная система управления, обеспечивающая контроль скорости движения и возможность получать (передать) речевую информацию при подъездах к входным и выходным светофорам, железнодорожным переездам и станциям;
- в) регистраторы параметров движения;
- г) автоматическая локомотивная сигнализация;
- д) электропневматический тормоз;
- е) связь «пассажир-машинист»;
- ж) сигнализация контроля закрытия дверей;
- з) автоматическая пожарная сигнализация.

37. Локомотивы, используемые для перевозки пассажиров, специальных и опасных грузов, и головные вагоны моторвагонного подвижного состава, должны быть оснащены аппаратурой спутниковой навигации, способствующей обеспечению безопасности движения.

Другие типы железнодорожного подвижного состава, подлежащие оснащению аппаратурой спутниковой навигации, определяются органами исполнительной власти, осуществляющих функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере железнодорожного транспорта в соответствии с полномочиями, установленными Правительствами государств-членов ТС.

38. Автоматическая локомотивная сигнализация на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном железнодорожном подвижном составе должна дополняться устройствами безопасности, обеспечивающими контроль установленных скоростей движения, периодическую проверку бдительности машиниста, препятствующими самопроизвольному уходу поезда с места его стоянки. В случаях потери машинистом способности управления локомотивом, моторва-

гонным подвижным составом и специальным самоходным железнодорожным подвижным составом, а водителем дрезины – дрезиной, указанные устройства должны обеспечивать автоматическую остановку поезда.

39. Конструкция кабины машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного железнодорожного подвижного состава должна обеспечивать:

- а) беспрепятственный обзор локомотивной бригаде, находящейся в положении «сидя» и «стоя», пути следования, напольных сигналов, соседних путей, составов и контактной сети;
- б) видимость в положении «стоя» одного из работников локомотивной бригады при подъезде к составу вагонов и рабочей зоны персонала, участвующего в маневрах;
- в) беспрепятственный обзор из кабины машиниста в любое время года и суток, при любых погодных условиях, на всех скоростях движения.

40. Ветровые стекла кабины машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного железнодорожного подвижного состава должны быть надежно закреплены в окнах и иметь уплотнения.

41. Планировка кабины машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного железнодорожного подвижного состава, компоновка рабочего места локомотивной бригады, приборов и устройств управления, систем отображения информации, конструкция кресла машиниста должны отвечать требованиям эргономики и системотехники.

При проектировании пульта управления и рабочего места машиниста и его помощника должны учитываться требования эргономики, обеспечивающие удобство управления из положения «сидя» и «стоя».

Конструкция и расположение приборов и устройств управления, измерительных приборов, световых индикаторов на пульте управления должны обеспечивать видимость показаний указанных приборов и индикаторов в дневное и ночное время при отсутствии бликов от прямого или отраженного света.

Параметры освещенности в кабине машиниста, яркость шкал измерительных приборов должны быть в пределах допустимых значений.

42. Локомотивы, моторвагонный подвижной состав, пассажирские вагоны, изотермические вагоны со служебными и вспомогательными помещениями и специальный железнодорожный подвижной состав должны быть оборудованы системами общего, местного и аварийного освещения.

Система аварийного освещения должна автоматически переключаться на автономный источник питания (аккумуляторную батарею) при отсутствии напряжения в основном источнике питания. При этом должна быть предусмотрена возможность ручного включения аварийного освещения.

43. Аварийное покидание кабины машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного железнодорожного подвижного состава должно быть предусмотрено через боковые окна с использованием вспомогательных приспособлений.

Моторвагонный подвижной состав, пассажирские вагоны, изотермические вагоны со служебными и вспомогательными помещениями и специальный железнодорожный подвижной состав должны быть оборудованы аварийными выходами с каждой стороны вагона и иметь при необходимости средства аварийной эвакуации обслуживающего персонала и (или) пассажиров. Для открытия аварийного выхода должно быть достаточно усилия одного человека.

Продолжение следует.

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 (62))

РЖД-Партнер, № 11, ноябрь 2005 г.

– Почему-то банки упорно не хотят переходить на обслуживание физических лиц в вечернее время и выходные дни. У вас нет планов создания таких отделений?

– У нас уже есть банковские миниофисы, которые работают круглосуточно. Я говорю о банкоматах. Дело в том, что банкомат сегодня все более напоминает высокотехнологичный банковский офис. Он уже сейчас предоставляет услуги по снятию наличности, вкладным операциям, проведению коммунальных платежей. А аппараты, которые будут еще снабжены функцией по приему наличных денег, вообще замкнут основную часть услуг на себя. То есть надо четко понимать, что если мы начнем предоставлять эти пять-шесть услуг через банкоматы, то они обеспечат 90% спроса со стороны наших клиентов. С точки зрения затрат банкомат стоит \$30 тыс., а открытие отделения – минимум \$300 тыс. Вот и сравните. Поэтому одним из принципиальных пунктов нашей стратегии является создание сети высокотехнологичных банковских офисов на основе банкоматной сети с круглосуточной работой. Еще один немаловажный фактор заключается в том, что мы работаем с клиентом, который, как правило, достаточно технически образован. Я имею в виду сотрудников ОАО «РЖД». Думаю, это позволит продавать услуги через банкоматы очень эффективно.

И творит, и экспериментирует

– Вы сказали, что банк проводит достаточно консервативную политику. То есть вы не увлечены какими-либо новинками в части современного банкинга? Я имею в виду внедрение все новых инструментов в общей предоставляемой линейке услуг, новинок применяемой техники, интернет-услуг и т. д.

– Думаю, что в данном случае применение термина «консервативный» не очень подходит. Для обслуживания миллиона клиентов, конечно, нужно создавать поточные технологии, которые применимы при таких объемах работы. То же, о чем Вы говорите, – VIP-обслуживание, особые условия по срочным вкладам, паевые инвестиционные фонды – рассчитано все-таки на достаточно узкий круг потребителей банковских услуг. Во всяком случае, среди наших клиентов тех, кто сейчас в этом очень заинтересован, наверное, менее 1%. Мы в этом плане, конечно же, развиваемся. Однако нужно понимать, что в масштабной линейке банковских услуг, которые ТрансКредитБанк предлагает на рынке, всегда две-три продаются очень хорошо, три-четыре – средне, а все остальное – практически не продается или же может быть реализовано с убытком. Для полноты спектра мы и такие услуги предлагаем. Но еще раз повторюсь, что основная задача ТрансКредитБанка – это обеспечить наших многочисленных клиентов понятными, широко востребованными услугами.

– То есть к вам следует относиться как к консервативному надежному банку, который не склонен к экспериментам и особо не озабочен тем, чтобы развивать у клиентов вкус к модерну?

– Думаю, к нам надо относиться как к банку, который и творит, и экспериментирует, и пробует все новое, но при этом понимает,

что в России реально покупается пока очень ограниченное количество услуг. Мы стараемся предоставлять их быстро, недорого и качественно. Но следующим этапом и даже параллельно будем стараться проводить подготовку наших клиентов к пользованию теми услугами, которыми пользуется весь мир. А по мере того, как они будут учиться, мы начнем их все шире предоставлять.

– Сергей Николаевич, насколько хорошо Вы как президент владеете информацией о реальном качестве работы в линейных подразделениях банка? Как у вас организована обратная связь с клиентом?

Приходит человек, просит оказать ему какую-то услугу. А потом соответствующий отчет поступает к руководству банка – и, в случае негатива, принимаются необходимые меры

– Хороший вопрос. На самом деле, конечно, есть сигналы, которые поступают прежде всего через ОАО «РЖД», поскольку, не скрою, я действительно очень много времени провожу в компании. Кроме того, в банке недавно создан департамент маркетинга, в обязанности которого входит в том числе и выявление, и обработка такой информации, о которой Вы говорите. Сотрудники этого департамента уполномочены, например, осуществлять «контрольные закупки». То есть приходит в отделение банка человек, просит оказать ему какую-то услугу. Ну а потом соответствующий отчет поступает к руководству банка – и, в случае негатива, принимаются необходимые меры.

– Это практически как служба собственной безопасности?

– В какой-то мере – да. Кроме того, у банка есть сайт в интернете. Информация, которая туда приходит, обрабатывается и также поступает к руководству.

И, наконец, но мне есть и прямой доступ по электронной почте, по телефону.

– Про Москву говорят, что здесь через каждый шаг или церковь, или банк. Какие факторы помогают выживать ТКБ в столь плотной конкуренции?

– Вы совершенно правильно отметили, что в городе явный перебор банков. И это одна из причин, почему мы не планируем активного расширения сети наших отделений в столице. К тому же надо учесть, что сегодня здесь создают свои структуры иностранные банки, которые через год-два просто вытеснят российские своими низкими тарифами. Следует учесть и то, что затраты на создание одного квадратного метра банковского офиса в Москве чрезвычайно высоки. С другой стороны, мы прекрасно понимаем, что, скажем, на станцию Зима Восточно-Сибирской железной дороги иностранцы придут еще очень нескоро, но при этом там тоже нужно обслуживать сотрудников компании, которые, кстати, неплохо зарабатывают и вполне могут стать нашими клиентами. Затраты же там на порядок ниже. И вот именно такие станции и депо – это наши объекты, здесь наш клиент, наша перспектива. Поэтому инвестиции в развитие региональной сети в 2006 году, которые мы планируем сделать достаточно масштабными, пойдут в первую очередь в регионы.

– А вы собираетесь поглощать какие-то банки в процессе развития региональной сети?

– У нас есть понимание по развитию региональной сети, где и в какой очередности мы должны открывать свои региональные офисы. В каждом конкретном случае мы смотрим – если существует в этом регионе самостоятельная банковская структура, о приобретении которой есть возможность договориться, мы эти вопросы решаем. Но говорить о том, что мы идем по пути создания только филиалов или только дочерних банков – нельзя.

– Что бы Вы хотели, пользуясь случаем, сказать нашим читателям и вашим реальным и потенциальным клиентам?

– 2006 год будет для ТрансКредитБанка преимущественно годом развития розничного направления, то есть работы с физическими лицами. А это – в основном сотрудники транспортной отрасли. Уверен, что читатели журнала «РЖД-Партнер» всегда смогут прийти в наш банк и получить высококачественный банковский сервис вне зависимости от времени суток или своего местонахождения. Мы же, со своей стороны, будем вкладывать очень серьезные средства в развитие региональной сети и банковских технологий, чтобы максимально обеспечить наших клиентов необходимыми им услугами на самом высоком уровне.

РЖД-Партнер, № 11, ноябрь 2005 г.

Деньги любят счет

Весьма заметную роль в особенностях развития МПС, а затем ОАО «РЖД» на всем протяжении своего 10-летнего существования играла Счетная палата РФ.

О том, какие сегодня имеются оценки, замечания и предложения по отношению к национальной железнодорожной компании, мы беседуем с одним из наиболее известных в транспортном мире представителем данного контрольного ведомства.

**Михаил Бесхмельницын,
аудитор Счетной палаты РФ**

Ситуация оздоравливается, но ресурс исчерпаем

– Михаил Иванович, как бы в целом Вы охарактеризовали результаты последних проверок ОАО «РЖД»? Каковы основные замечания?

– В последние годы центральным аспектом для контроля МПС, а затем ОАО «РЖД» являлось исполнение законодательства и постановлений правительства по реформированию железнодорожного транспорта. Я должен констатировать тот факт, что в целом структурная реформа идет в русле той правовой базы, которая была принята.

Однако есть существенные недостатки. Например, из семнадцати документов, которые регулируют это реформирование, пять не выполнены. Остальные реализованы частично. В связи с этим Счетной палатой указано правительству РФ и руководству ОАО «РЖД» на необходимость того, чтобы все процессы преобразований осуществлялись синхронно. Почему это важно?

Потому что мероприятия по формированию раздельного учета, выделению структурных подразделений, переходу на новые Правила перевозок и Тарифные руководства и т. д. должны идти взаимосвязанно, практически параллельно. Отставание же или забегание вперед каких-то процессов создает разбалансировку всего достаточно сложного механизма железнодорожного транспорта, что может отрицательно повлиять на функционирование железных дорог Российской Федерации. Причем понятно, что это окажет негативное воздействие и на их многочисленных кли-

ентов и партнеров по бизнесу, начиная от пассажиров и грузовладельцев и заканчивая теми, кто пользуется железнодорожной инфраструктурой в рамках представленных возможностей по транспортировке грузов по территории России и за ее пределами.

– А есть ли у Вас какие-либо замечания непосредственно по финансово-экономической деятельности компании?

– Прежде всего хотел бы констатировать, что в последнее время ОАО «РЖД» в своей финансово-экономической деятельности демонстрирует серьезные положительные результаты. Это рост прибыли и капитализации, более ускоренное (хотя еще и недостаточное) обновление основных производственных фондов, снижение кредиторской и дебиторской задолженности и т. д. Все эти показатели говорят о том, что ситуация на Российских железных дорогах явно оздоравливается. При этом у компании есть хорошие перспективы. Вы сейчас зададите вопрос: а с чем же это связано? Отвечаю: как с объективными, так и с субъективными предпосылками одновременно. Объективные причины заключаются в том, что в последние годы в стране наблюдается экономический рост. А он не может осуществляться без двух факторов: увеличения потребления энергии и роста перевозок.

Я мог бы сегодня рекомендовать, например, чтобы в совет директоров ОАО «РЖД» входили представители бизнеса

При этом у нас есть пределы и серьезные ограничения для развития некоторых видов транспорта, например автомобильного.

Это связано и с дорогами, и с тем, что у нас нет хороших грузовых автомобилей, и с тем, что мы имеем весьма слабый сервис и т. д. Поэтому основная нагрузка ложится на железную дорогу. С другой стороны, скажу прямо, что та реорганизация, которая была проведена в рамках Программы структурной реформы, положительно повлияла на рост объемов железнодорожных перевозок. Почему? Например, потому, что в ходе реформы многие аспекты деятельности железнодорожного транспорта, начиная от организации движения поездов и заканчивая финансовыми потоками, стали управляться более централизованно. Так, скажем, централизация вопросов по закупкам товарно-материальных ценностей позволила консолидировать финансовые ресурсы для того, чтобы провести крупномасштабные работы, связанные с реконструкцией и ремонтом пути, обновлением подвижного состава и т. д. Поэтому все это в комплексе, на наш взгляд, дает положительные результаты. Вы зададите следующий вопрос: будет ли это всегда или данные ресурсы будут исчерпаны?

– Считайте, что я его уже задал.

– Скажу прямо. Этот ресурс исчерпаем. Сегодня мы с вами являемся свидетелями некоторого замедления роста экономики. То есть объективный фактор ухудшается. С другой стороны, думаю, и те резервы, которые были у компании год-два назад, тоже подходят к концу. Поэтому необходимо дальнейшее реформирование деятельности ОАО «РЖД», прежде всего связанное с тем, чтобы повысить его управляемость.

На сегодняшний день вызывает серьезное беспокойство то, что у отраслевых руководящих звеньев на уровне головной компании подчас нет четкой вертикали управления по каждой из соответствующих служб на уровне железных дорог и их отделений.

Мы не говорим здесь именно об административной подчиненности, а имеем в виду прежде всего вопросы действенных методов, эффективного функционального управления, адекватной отчетности и т. д. Кроме Главного вычислительного центра, таких вертикальных структур сегодня в компании в полном объеме еще не создано. На наш взгляд, это серьезный недостаток, который необходимо преодолеть. Это нужно для того, чтобы сконцентри-

ровать информацию, и на ее основе эффективно использовать финансовые ресурсы для инновационных решений. Чтобы, скажем, на отделениях Забайкальской железной дороги своевременно знали бы о передовом опыте, который достигнут на Калининградской магистрали, и могли его эффективно использовать.

От аудитора до студента

– Сегодня одним из важнейших вопросов, тормозящим ход реформы, является проблема раздельного учета по видам деятельности в ОАО «РЖД». Как, на Ваш взгляд, идет выполнение постановления правительства РФ № 871 от 29 декабря прошлого года о необходимости его внедрения?

– Мы констатируем тот факт, что на момент последней проверки Счетной палатой ОАО «РЖД» раздельного учета в полном объеме в компании не было. Поэтому 871-е постановление правительства пока не выполнено. В связи с этим новому руководству акционерного общества было направлено представление, где мы рекомендуем выполнить это правительственное предписание в полном объеме. Более того, в своем докладе я обратил внимание на то, что мы не сможем принять решение о компенсации тех затрат, которые несут железнодорожники в связи с внедрением 122-го закона, если не будет раздельного учета – нормального, понятного, прозрачного, в рамках законодательства Российской Федерации. Проводится ли эта работа в ОАО «РЖД» сегодня? Да, проводится, но достаточно медленно, и у нас есть опасения, что этот недостаток может перейти и на следующий год. Но я подчеркиваю, что сделать это абсолютно необходимо.

Это нужно для того, чтобы провести окончательное разделение бизнесов внутри компании, а также на основе данных финансовой отчетности вести продуктивный разговор с пользователями инфраструктуры железных дорог. Для всех должно быть понятно и прозрачно, сколько реально стоит провоз одного пассажира или тонны груза на столько-то километров. Где здесь расходы инфраструктуры, вагонного хозяйства, пассажирской службы и т. д. Я понимаю, что задача эта весьма сложна. Но она должна быть решена именно в том ключе, о котором я сказал. По каждому виду деятельности должна быть четкая, понятная процедура учета, составления финансовой отчетности и доступ к ней всех заинтересованных лиц, начиная от аудитора Счетной палаты и заканчивая студентом МИИТ, который пишет курсовую работу по бухгалтерскому учету.

Вы сказали, что Федеральная пассажирская компания будет непременно дотироваться. Я не приемлю такой постановки вопроса

– На данный момент нет единого мнения о том, можно ли вообще организовать в ОАО «РЖД» удовлетворительный учет по видам деятельности, не выделяя их в юридические лица или хотя бы в самостоятельные филиалы со своими балансами. Вы как считаете?

– Безусловно, можно. Я согласен, что сделать это будет труднее, нежели при организационном разделении. Да, мы вынуждены при этом способе идти на некоторые условности, то есть применение коэффициентов, в соответствии с которыми распределяются затраты. Как, например, отнести расходы по эксплуатации путевого хозяйства на пассажирское и грузовое движение, если на линии Москва – Санкт-Петербург за сутки проследовало, скажем, 30 пассажирских поездов и 20 грузовых? Следует исходить из прямой пропорции или с учетом целого ряда обстоятельств, влияющих на затраты по содержанию и восстановлению пути? Я скажу, что у железнодорожников имеются соответствующие данные по тому, как влияет на износ пути вес поезда, ско-

рость его движения и другие факторы. То есть необходимо установить соответствующие коэффициенты, реально отражающие положение вещей, и использовать их при организации учета.

– А нужно ли, по Вашему мнению, все-таки проводить дальнейшую реструктуризацию компании, выделять те или иные виды деятельности?

– Я думаю, что ничего страшного в том нет, если у ОАО «РЖД» будут самостоятельные дочерние общества. Но здесь представляется очень важным, чтобы при создании ДЗО все функции и весь бизнес, ради которого создается эта компания, были бы максимально в ней сосредоточены. С другой стороны, нужно сразу определиться, как эти дочерние общества будут взаимодействовать с ОАО «РЖД» и другими его структурами, а также сколько это стоит? Есть такое понятие – внутренний хозяйственный расчет. Оно, по моему мнению, должно быть сегодня развито и трансформировано в практическую плоскость при выделении дочерних подразделений из ОАО «РЖД».

– После того как была образована компания, Вы призвали создать более четкую систему общественного контроля над ней. Что Вы имели в виду?

– Я мог бы сегодня рекомендовать, например, чтобы в совет директоров ОАО «РЖД» входили представители бизнеса. Причем обязательно по рекомендации таких организаций, как Торгово-промышленная палата, Союз промышленников и предпринимателей, Ассоциация перевозчиков и операторов подвижного состава и др. Могли бы там быть, безусловно, металлурги, нефтяники и представители других отраслей реального сектора экономики. Не исключаю создание и наблюдательного совета. Ну и, естественно, я считаю, что выбор коммерческого аудитора должен проходить открыто, гласно, с четко обозначенной процедурой, а аудиторское заключение должно быть (как это и положено по закону) доступно любому желающему.

– В настоящий момент идет подготовка к созданию Федеральной пассажирской компании, которая дотировалась бы из государственного бюджета. То есть тут налицо прямые полномочия Счетной палаты, и мимо Вас это дело никак не пройдет. Намерены ли Вы способствовать его реализации, или у Вас имеются возражения?

– В Вашем вопросе есть одно утверждение априори, с которым я, например, не могу согласиться с такой легкостью, с какой высказались Вы. Дескать, создается ФПК, которая будет непременно дотироваться. Я не приемлю такой постановки вопроса. Сегодня тот пассажиропоток, который есть в Российской Федерации, позволяет нам говорить о том, что Федеральная пассажирская компания может работать безубыточно. И вот как раз здесь-то и необходим раздельный учет. Не надо на эту компанию вешать то, чего она не потребляет, или те расходы, которые ей не нужны – вот в чем весь секрет. А что касается контроля над этой создаваемой компанией, то тут Вы подметили совершенно правильно: это будет одна из основных забот Счетной палаты. Первая забота – это реализация Инвестиционной программы ОАО «РЖД», а вторая – конечно, пассажирская компания. И здесь поле деятельности по контролю огромное, в том числе и для общественности.

Завлабов просят не беспокоиться

– В настоящее время и в ряде регулирующих ведомств, и в бизнес-сообществе высказывается мнение, что реформа железнодорожного транспорта практически остановлена – и нет реального движения ни по одному вопросу второго этапа. Вы так не считаете?

– Нет, я так не считаю, и вот почему. Надо было бы ускорять

процесс реформирования, если бы компания вела свою деятельность хуже, чем работало МПС. Но мы сегодня говорим о том, что на практике дело обстоит как раз наоборот. Это раз.

И второй момент: а куда нам торопиться? Ведь тогда, когда темпы преобразований были более быстрыми, чем сейчас, был допущен и ряд ошибок. Например, не все объекты были проинвентаризированы и поставлены на учет. Такого сегодня повторять нельзя. На данный момент у нас есть возможность, не останавливая реформу (подчеркиваю это) и тем более не поворачивая ее вспять, более продуманно и четко делать шаги в принятом направлении, чтобы это способствовало более эффективной деятельности компании. Поэтому я просил бы всех немножко, так сказать, поостыть и успокоиться. Если мы видим, что состояние дел в каком-либо виде деятельности ОАО «РЖД» мешает кому-то работать, ухудшает условия взаимодействия с партнерами, то давайте по каждому отдельному случаю разбираться и принимать решение. Но подталкивать к тому, чтобы мчаться, задыхаясь, хоть и в известном направлении, но неизвестно зачем и как, я думаю, что это – не лучший метод. «Бежать впереди паровоза» – данное выражение здесь подходит как нельзя лучше.

– А как Вы относитесь к смене руководства компании?

– Что касается Геннадия Матвеевича Фадеева, то при всем моем к нему уважении, считаю, что он сделал свое дело и объективно должен был оставить руководство компанией. Да ведь и годы есть годы. Сегодня глава ОАО «РЖД» должен строить какие-либо планы на перспективу с учетом того, что он их и будет реализовывать, отвечать за то, что спланировал. Поэтому решение о смене первого руководителя компании безусловно правильное и своевременное. Я тут могу применить такую известную фразу: «Вчера это было еще рано, а завтра было бы уже поздно».

Что же касается нового руководителя Владимира Ивановича Якунина, то, я думаю, те разговоры, что он, дескать, не железнодорожник, не работал начальником дороги – они от лукавого. Во-первых, новый президент – человек с огромным жизненным и производственным опытом, с государственным кругозором. Во-вторых, он достаточное количество времени проработал в системе железнодорожного транспорта, причем рядом с первым руководителем. Более того, работая с Г. Фадеевым, В. Якунин, как известно, не всегда шел в фарватере тех идей и предложений, которые высказывал министр, а затем президент ОАО «РЖД». То есть уже тогда было понятно, что у него имеется своя точка зрения по целому ряду проблем и вопросов. Поэтому, считаю, что Владимир Иванович вполне готов к своей новой должности. Но есть другой вопрос. Он заключается в том, чтобы рядом с президентом работала такая же профессиональная команда. Сегодня имеется беспокойство, что В. Якунину справа-слева начнут советовать – возьми одного, пристрой другого, а целый ряд действительно классных специалистов в это время будут занимать второстепенные или третьестепенные посты. Поэтому на сегодняшний день мне представляется очень важным для компании – это формирование команды. И я хочу сказать, что не суть важно, особенно в экономическом блоке, с которым я непосредственно контактирую, чтобы эти люди были, что называется, железнодорожниками до мозга костей. Но необходимо, чтобы они все-таки разбирались в этом деле, понимали его специфику, видели, что в этой отрасли есть еще очень многое, что нужно совершенствовать, реформировать, поддерживать в надлежащем состоянии, для того чтобы обеспечить эффективную деятельность железных дорог. То есть я выступаю против прихода «завлабов» в руководство экономического блока этой компании.

– Так там вроде бы все старые кадры остались...

- Формирование команды еще не закончено.
- То есть Вы предостерегаете от возможных ошибок...
- Естественно!

Не потому что – Путин

– Михаил Иванович, интересно, что просто с настойчивостью Катона Старшего в последний год на круглых столах Вы регулярно поднимали вопрос о необходимости строительства отдельной высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва. Казалось бы, не Ваш вопрос-то?

– Почему же не наш? Все наше. Нужна ли высокоскоростная магистраль между Москвой и Санкт-Петербургом? Крайне необходима! И не потому, что там родился президент России В. Путин, как некоторые говорят сегодня, а потому, что Санкт-Петербург – это второй по величине город в Российской Федерации и крупнейший порт. Потому что Питер как был, так и остается окном в Европу. А подход к окну должен быть свободный и доступный, незагроможденный. Важный вопрос заключается в том, будут ли эти дороги окупаемы? Убежден, что будут. Когда еще ОАО «ВСМ» этими расчетами занималось, а мы его проверяли, то тогда окупаемость рассчитывалась исходя из \$80 за билет – и это казалось очень дорого. А сегодня это цена купейного вагона. А в первом частном поезде «Гранд Экспресс» билет в самом комфортабельном вагоне стоит \$400! Поэтому по окупаемости вопросов не будет. И еще крайне важно разгрузить основной ход Октябрьской железной дороги от пассажирских поездов. Таким образом, мы дадим возможность грузам двигаться беспрепятственно между портом и остальной Россией. И последнее, наковы могли бы быть инвестиционные схемы этого проекта? Разные. На сегодняшний день я ответственно хочу заявить: частный инвестор не прогадает, если полностью построит дорогу за свои деньги. Не прогадает и банк, который даст на это кредит. Не прогадает и государство, если выделит ресурсы или предоставит гарантии. Более того, не прогадает и компания ОАО «РЖД», если под свою собственность, под свои активы привлечет ресурсы и построит эту высокоскоростную магистраль, а потом станет ее эксплуатировать и получать прибыль. Единственное, против чего я выступаю, – это отвлечение сегодня финансовых ресурсов из оборота ОАО «РЖД» и направление их на новое строительство, ибо такой шаг может ухудшить в среднесрочной и отдаленной перспективе само финансовое положение компании. Только на привлеченной основе. Но дело – выгодное.

– Какие рекомендации Вы хотели бы дать сегодня компании ОАО «РЖД»?

– Более плотное и тесное сотрудничество со всеми заинтересованными лицами от пассажира до крупнейших компаний. Это – залог успеха. Понятно, что у них будут претензии, которые могут быть сформулированы не всегда корректно, но все это в конечном счете обернется более эффективной работой. Второе – это организация закупок. Только конкурсная, только гласная, только в соответствии с раз и на многие годы утвержденной процедурой. Я гарантирую, что минимум 15, а то и все 20% средств могут таким образом быть сэкономлены и эффективно использоваться. При этом считаю, что для такой компании сегодня можно было бы более активно формировать электронную площадку по закупке материальнотехнических ресурсов. Следующий вопрос – техническая политика. Представляется важным и целесообразным на сегодняшний день не только вырабатывать ее в недрах самой компании и потом реализовывать, но и проводить по данным вопросам серьезную общественную дискуссию с участием специалистов, ученых, в том числе из других отраслей. Только таким образом мы могли бы найти оптимальные технические решения.

Продолжение следует.

INTERNATIONAL BLACK SEA TRANSPORT FORUM 2014



ТрансРейл Украина TransRail Ukraine

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



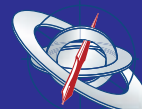
21-23 ОКТЯБРЯ
OCTOBER **2014**
ОДЕССА, МОРСКОЙ ВОКЗАЛ
ODESSA, MARINE TERMINAL

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



www.smc.odessa.ua

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



20-я юбилейная международная промышленная выставка

11-14
НОЯБРЯ

Москва, ВВЦ, пав. 69, 75



Международная выставка
металлопродукции и металлоконструкций
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2014



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



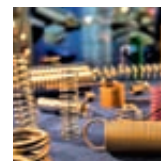
Международная выставка
транспортных и логистических
услуг для предприятий ГМК
МеталлТрансЛогистик'2014

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

Генеральный информационный партнер:
специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»

МЕТАЛЛ ЭКСПО 2014

www.metal-expo.ru



Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
EXPORAIL 2014				2-я сторона обл.
Россия	Санкт-Петербург	ЗАО «Выставочное объединение «РЕСТЭК®»	+7 (812) 320-8094	
Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 1 - 5)				
Республика Беларусь	Минск	ООО "Завод теплообменного оборудования"	+ 375 (17) 217-02-39/56	2 - 4
Россия	Москва	ООО "ПК-Альянс"	+7 (495) 509-48-87	5
		ООО "Торговый Дом Елхим-Искра"	+7 (495) 726-58-08, +7 (906) 087-90-60; тел. в Болгарии: +359-897-88-16-04	1
Россия / Брянская область	Брянск	ЗАО "Инвест-Ойл" ("Брянскрезинотехника")	+7 (4832) 59-91-51, +7 (495) 637-60-12	1
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	3
Россия / Челябинская область	Челябинск	ООО Производственно-торговое предприятие "Путеец"	+7 (351) 232-15-94, 232-14-30	5
МОНИТОРИНГ СИТУАЦИИ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ - ИЮНЬ 2014				6 - 10
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
V МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ РУСМЕТ ПО ПРОБЛЕМАМ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК. ПОСТ РЕЛИЗ				11 - 13
Россия	Москва	Организатор RUSMET	+7 (495) 980-0608, 989-2674	
Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 14 - 15)				
Россия	Москва	ЗАО "МНПП "Техноприбор"	+7 (499) 181-55-16/18-50	15
Россия / Московская область	Дрезна	ООО "РЕМЭЛВТО"	+7 (496) 418-16-49, (495) 647-03-69, (964)705-98-09	14
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО "ЭНЕРСИ"	+7 (3412) 37-38-80/98-18	15
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО "ЭлТехПрод"	+7 (8352) 294-402; 540-080	14
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Железные дороги Урала"	+7 (343) 694-99-62, +7-912-656-21-36	14
	Нижний Тагил	ООО "ВАГОНРЕМОНАБ"	+7 (3435) 46-36-73, +7 906 80 20 383	14
11-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА КОМПОНЕНТОВ И СИСТЕМ ДЛЯ СИЛОВОЙ ЭЛЕКТРОНИКИ				16
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПРИМЭКСПО"	+7 (812) 380-60-00	
СОСТОЯНИЕ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК РФ В ИЮЛЕ 2014 ГОДА				17 - 19
Россия	Москва	Brunswick Rail	+7 (495) 363-28-44	
ОБЗОР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ. КЛЮЧЕВЫЕ СОБЫТИЯ И ТЕНДЕНЦИИ ИЮЛЯ-АВГУСТА 2014 Г.				20 - 27
Россия	Москва	ООО "Поцровка Финанс"	+7 (499) 553-08-85	
Материалы и оборудование для ВСП (стр. 28 - 30)				
Россия	Москва	ООО "Стройпуть"	+7 (495) 783-26-68	30
Россия / Московская область	Королёв	ООО "Компания "ГЕРТ"	+7 (495) 988-90-45, 978-79-58, +7 (916) 587-3360	28
	пос. Правдинский	ООО "Комплекттрансспец"	+7 (499) 685-15-14, +7 (496) 531-13-95	28
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО "РТС"	+7 (831) 411-55-85/54-84 , +7 (910) 791-75-44	30
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО "Транском Екатеринбург"	+7 (343) 350-00-95/12-08/45-71	30
	Нижний Тагил	ООО ТПК "Стан-Мет"	+7 (3435) 40-12-99, +7 (912) 262-1924	29
РЕГУЛИРОВАНИЕ КОНКУРЕНЦИИ В ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ ТРЕБУЕТ ЧЕТКОЙ И СИСТЕМНОЙ ОЦЕНКИ				31 - 33
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	
14-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ"				34
Россия	Санкт-Петербург	ООО "ПРИМЭКСПО"	+7 (812) 380-60-00	
"ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТС «О БЕЗОПАСНОСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА» (ТР ТС 003/2011)"				35 - 40
Россия	Москва	Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии	+7 (499) 236-03-00	
Железные дорожники о себе и реформах				41 - 44
Россия	Москва	Андрей Гурьев		
TRANSUKRAINE 2014				45
Украина	Одесса	РИА "МедиаКомпас"	+38 (0482) 355-996, 355-999 (многоканальный)	
20-я Международная промышленная выставка Металл-Экспо 2014				46
Россия	Москва	ЗАО "Металл-Экспо"	+7 (495) 734-99-66	
ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2014				3-я сторона обл.
Россия	Москва	ООО "Бизнес Диалог"	+7 (495) 988-28-01	
20-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ "ТРАНСРОССИЯ"				4-я сторона обл.
Россия	Москва	ITE LLC Moscow	(495) 935-73-50	


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

Прайс-лист на размещение рекламы

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

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

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

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

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

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

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

Постоянным рекламодателям предоставляются эксклюзивные условия!

Цены

действительны

с 06.03.2014г

1/2	1/4
1/4	1/8
1/8	1/4

Для оформления подписки на журнал, воспользуйтесь QR-кодом или заполните заявку на сайте в разделе

"Оформить подписку".

Стоимость годовой подписки:

- печатная версия **4 500 руб.**

- электронная версия **2 500 руб.**

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

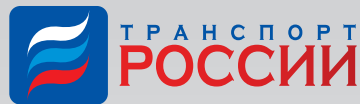


За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

соорганизатор



Министерство транспорта
Российской Федерации
Минтранс России



VIII Международный форум и выставка

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



генеральный партнер



ОАО «РЖД»

генеральный спонсор



генеральные
информационные партнеры

Коммерсантъ FM 93.6
радио новостей

ИТАР
ТАСС

Гудок®
железнодорожное радио

РЖД ПАРТНЕР

СМИ
ДОРОЖНИК

официальная газета

Транспорт России

организатор



реклама

+7 (495) 988-18-00

info@transweek.ru

www.transweek.ru

www.bd-event.ru

21-24 АПРЕЛЯ 2015
МОСКВА, МВЦ «КРОКУС ЭКСПО»

www.TRANSRUSSIA.ru



ТРАНСРОССИЯ

20-я Международная выставка транспортно-логистических услуг и технологий



При поддержке:

