

ДЕПО

5 (60) 2014

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

май

**С Праздником
Победы!**

**Производители железнодорожной продукции и услуг
Подвижной состав, запчасти, ремонт
Материалы и оборудование для ВСП
Сопутствующие товары и услуги**

стр. 1 - 8

стр. 17 - 18

стр. 34 - 37

стр. 43

**Эффективное использование собственных вагонов
транспортных компаний на логистических принципах»**

стр. 9-16

Состояние рынка железнодорожных перевозок РФ в марте 2014 года

стр. 19-21

**Ликвидация перекосов тарифной системы – необходимое условие для сохранения
конкурентоспособности грузовладельцев и железнодорожных перевозок**

стр. 23-33

Мониторинг ситуации в промышленности – март 2014

стр. 38-43

Железные дорожники о себе и реформах

стр. 45-50



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:



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



ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»

Оборудование для вагоноремонтных депо и ВКМ



603003 г. Нижний Новгород, ул. Свободы-63,
Тел./факс 8-831-430-09-64; 8-904-391-28-17
e-mail: post@tekhprom.ru; aptis2011@mail.ru

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

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



ЗАВОД ТЕПЛООБМЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ:

эффективное охлаждение мощных двигателей

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

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

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

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

Сферы применения:

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



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

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



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

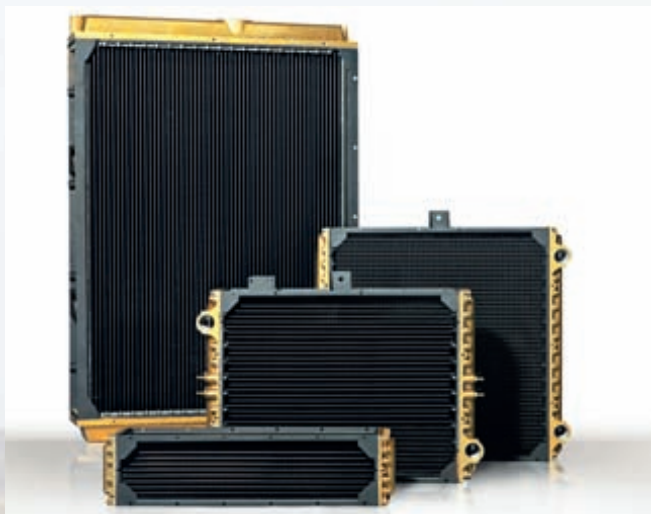
На заводе успешно разрабатываются и производятся новые типы охлаждающих модульных устройств для магистральных тепловозов России и стран СНГ, шахтной и карьерной техники.

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Контакты в Минске:

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

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

Факс: +375 (17) 299-99-54

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

Контакты в Брянске:

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

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

Контакты в Москве:

+7 (499) 963-53-52

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

ОХЛАЖДЕНИЕ МОЩНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

«ЗАВОД 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.



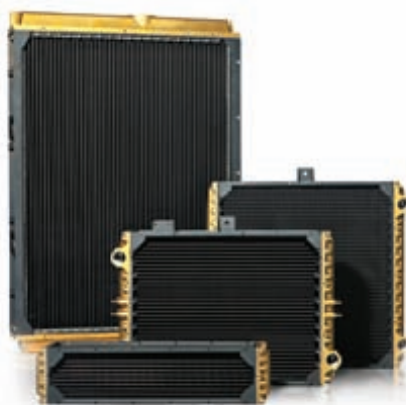
РАДИАТОРЫ, СЕКЦИИ РАДИАТОРОВ И КАЛОРИФЕРЫ ДЛЯ ЛОКОМОТИВОВ

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



Калужские Технологии

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

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

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



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

www.snabzd.ru klt40@mail.ru



ELHIM-ISKRA JSC

117570, г. Москва, ул. Красного Маяка, д. 24. Контакты в России: +7 (495) 726-58-05, +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 «ЕлПулсКар»
- Платформенные электро-тележки и самосвалы (EP-011, EC-301)
- Электрические тягачи (ET-508 и ET-512).

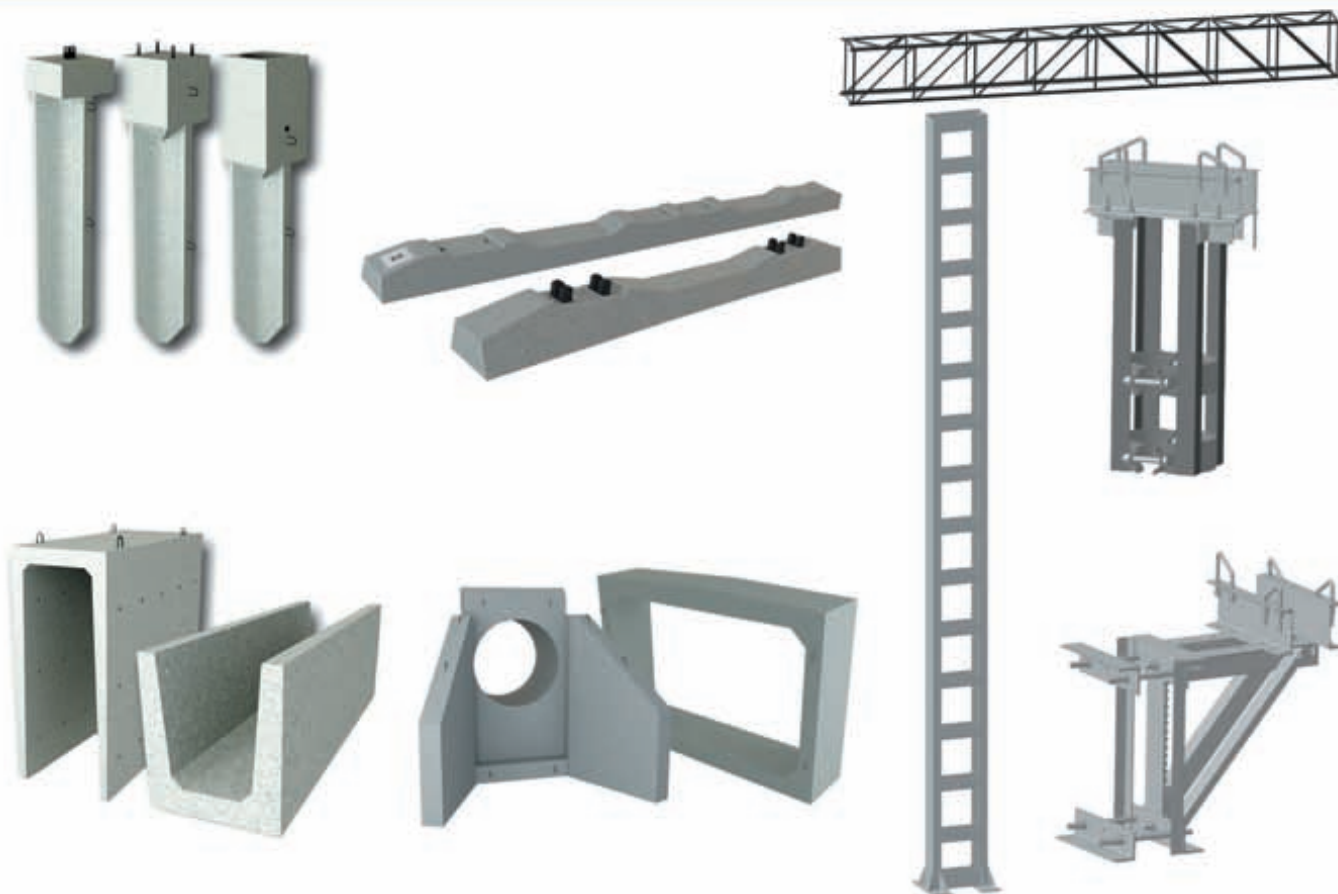


НАИМЕНОВАНИЕ	ЦЕНА	АНАЛОГ	КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	
Тяговая аккумуляторная батарея 2X40V3PzS2 10Ah	Договорная	40x3PzS2 10	Россия	+7 495 726 58 08, iskra-trade@yandex.ru
			Болгария	+ 359 897 88 16 04, mladen@polybet.bg
Тепловозная аккумуляторная батарея 64V THC-450Ah	Договорная	32TH-450	Россия	+7 906 087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



БЕЛШПАЛА

Закрытое акционерное общество



Поставляем продукцию собственного производства:

- **Железобетонные шпалы ШС-АРС-04**
а так же мостовые ШС-АРС-М, и челночные шпалы ШС-АРС-Ч. Продукция сертифицирована в ССФЖТ
- **Железобетонный брус стрелочного перевода**
- проект 2750 (1/11), - проект 2769 (2215) (1/9). Продукция сертифицирована в ССФЖТ
- **Железобетонные фундаменты и анкеры опор контактной сети**
- по ТУ 3185-823-01393674-05, ТУ 3185-817-01124323-04 (р.ч.4182И);
- по ТУ 3185-865-01393674-2012 (р.ч. 4182и).
Продукция сертифицирована в ССФЖТ
- **Металлические опоры и стойки контактной сети**
- по ТУ 5264-848-01393674-07 (проект 6226И);
- по ТУ5264-866-01393674-2012 (проект 6226и).
Продукция сертифицирована в ССФЖТ
- **Ригели жестких поперечен контактной сети**
- по ТУ 5264-845-01393674-07(проект 6458и, 5254). Продукция сертифицирована в ССФЖТ
- **Элементы водопропускных труб**
- **Лотковые элементы**

г.Белгород, ул. Макаренко, 25. Тел/факс: (4722) 23-10-95
sale@belshpala.ru, www.belshpala.ru

Наименование	Проект	Цена, руб./шт (с НДС)
Шпала ШС- АРС-04 (1 сорт)	TU 3185-010-01115863-2004	2 526
Шпала ШС- АРС-04 (2 сорт)	TU 5864-094-01115863-2011	2 021
Шпала Ш- АРС-М	TU 5864-094-01115863-2011	2 813
Шпала Ш- АРС-С	TU 5864-094-01115863-2011	3 193
Шпала Ш1	ГОСТ р 54747-2011	1 451
Полупала ПШП-310	TU 5805-01-124323-2006	933
Брус стрелочного перевода ТИП Р65 М.1/11, проект 2750	ОСТ32.132-99	298 098
Брус стрелочного перевода ТИП Р65 М.1/9, проект 2769 (2215)	ОСТ32.134-99; РЧ 2005-0500000 (92-03)	271 623
ТАС 4,0 М	Р.ч. 4182и	12 659
ТАС 4,5 М	Р.ч. 4182и	13 945
ТАС 5,0 М	Р.ч. 4182и	15 272
ТСС 4,0-2 М	Р.ч. 4182и	15 342
ТСС 4,0-3 М	Р.ч. 4182и	15 805
ТСС 4,0-4 М	Р.ч. 4182и	16 464
ТСС 4,5-2 М	Р.ч. 4182и	16 873
ТСС 4,5-3 М	Р.ч. 4182и	17 507
ТСС 4,5-4 М	Р.ч. 4182и	18 368
ТСС 5,0-2 М	Р.ч. 4182и	17 859
ТСС 5,0-3 М	Р.ч. 4182и	18 747
ТСС 5,0-4 М	Р.ч. 4182и	18 885
ТСА 4,0-2 ЭМ	Р.ч. 4182и	17 831
ТСА 4,0-3 ЭМ	Р.ч. 4182и	18 036
ТСА 4,0-4 ЭМ	Р.ч. 4182и	21 500
ТСА 4,5-2 ЭМ	Р.ч. 4182и	19 299
ТСА 4,5-3 ЭМ	Р.ч. 4182и	19 635
ТСА 4,5-4 ЭМ	Р.ч. 4182и	21 912
ТСА 4,5-5 ЭМ	Р.ч. 4182и	22 500
ТСА 5,0-2 ЭМ	Р.ч. 4182и	20 186
ТСА 5,0-3 ЭМ	Р.ч. 4182и	20 539
ТСА 5,0-4 ЭМ	Р.ч. 4182и	22 172
ТСА 5,0-5 ЭМ	Р.ч. 4182и	22 863
БМЛ 6-7 (МПЛ-0,5д)	тип. альбом №984	3 348
БМЛ 8-7 (МПЛ-0,75д)	тип. альбом №984	3 814
БМЛ 11-7 (МПЛ-1,0д)	тип. альбом №984	4 558
БМЛ 14-7 (МПЛ-1,25д)	тип. альбом №984	5 487
БМЛ 16-7 (МПЛ-1,5д)	тип. альбом №984	6 814
ЭН 10.100	Р.ч. №1484 (ТП 3.501-59)	17 850
ЭН 4.100 (Блок № 13)	Р.ч. №1484 (ТП 3.501-59)	6 504
ЭП 2-100 (отв. 1,0*1,5м)	Серия 3.501.1-177.93	13 736
ЭП 3-100 (отв. 1,0*1,5м)	Серия 3.501.1-177.93	16 424

Наименование	Проект	Цена, руб./шт (с НДС)
ЭП 4-100 (отв. 1,25*1,5м)	Серия 3.501.1-177.93	15 700
ЭП 5-100 (отв. 1,25*1,5м)	Серия 3.501.1-177.93	18 793
ЭП 9-100 (отв. 1,5*2,0м)	Серия 3.501.1-177.93	31 014
ЭП 10-100 (отв. 2,0*2,0м)	Серия 3.501.1-177.93	27 331
ЭП 11-100 (отв. 2,0*2,0м)	Серия 3.501.1-177.93	34 686
ЭП 12-100 (отв. 2,0*2,0м)	Серия 3.501.1-177.93	41 243
Ст-1	Серия 3.501.1-177.93	20 994
Ст-2	Серия 3.501.1-177.93	31 551
Ст-3	Серия 3.501.1-177.93	15 671
Ст-4	Серия 3.501.1-177.93	21 323
Ст-5	Серия 3.501.1-179.94	26 960
Ст-7И	Серия 3.501.1-179.94	18 689
Ст-8И	Серия 3.501.1-179.94	36 886
СТ 1.150	Серия 3.501.1-179.94	23 322
СТ 1.200	Серия 3.501.1-179.94	32 165
СТ 2.150	Серия 3.501.1-179.94	38 364
СТ 2.200	Серия 3.501.1-179.94	55 455
МШК1-10-80	Альбом 6226 и ТУ 5264-866-01393674-2012, сталь С245	42 722
МШК1-10-100		47 160
МШК1-10-120		51 940
МШК1-12-80		50 989
МШК1-12-100		56 605
МШК1-12-120	Альбом 6226 и ТУ 5264-866-01393674-2012, сталь С245	61 936
МШП1-10-100		52 124
МШП1-10-120		64 923
МШП1-10-150		72 390
МШП1-12-100		64 553
МШП1-12-120	Альбом 6226 и ТУ 5264-866-01393674-2012, сталь С245	79 496
МШП1-12-150		88 816
МГК1-10-80		45 703
МГК1-10-100	Альбом 6226 и ТУ 5264-866-01393674-2012, сталь С245	47 834
МГК1-10-120		63 036
МГК1-12-100		53 205
МГК1-12-120	Альбом 6226 и ТУ 5264-848-01393674-2007, сталь С245	70 678
МШ-10-100		39 577
МШ-12-100	Альбом 6226 и ТУ 5264-848-01393674-2007, сталь С246	47 690
МП1-10-100		44 815
МП1-10-120	Альбомы 5254,6458и* ТУ 5264-845-01393674-07	47 981
Ригели жестких поперечин РЦ,ОРЦ		Договорная
Строительные металлоконструкции	по чертежам заказчика	Договорная

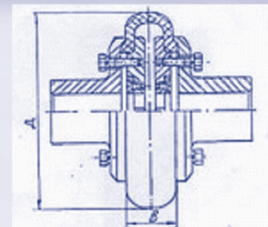
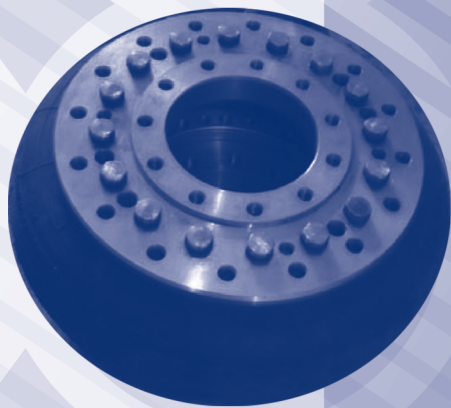


Производство запасных частей для тепловозов и электровозов

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



Производим высокоэластичные муфты для ТГМ-4, ТГМ-6



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

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

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

ЭФФЕКТИВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СОБСТВЕННЫХ ВАГОНОВ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ НА ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРИНЦИПАХ»

Доктор технических наук, профессор кафедры «Эксплуатация железных дорог» Российской открытой академии транспорта (РОАТ) Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ) **Елисеев Сергей Юрьевич**,
Старший преподаватель этой кафедры **Шатохин Андрей Андреевич**.

Аннотация

В ходе реформирования железнодорожного транспорта старая централизованная система по регулированию грузовыми вагонами из МПС РФ была заменена новыми автономными технологиями по управлению обращением собственных грузовых вагонов транспортных компаний уже ими самими на основе проведения маркетинга по привлечению клиентов и подвязке вагонов к заявкам на перевозку грузов.

Ввиду того, что транспортные компании стали без системно засылать свои собственные вагоны на железнодорожные станции по грузовым документам без учета конкретной поездной ситуации и загруженности железнодорожной транспортной инфраструктуры на железных дорогах систематически стали образовываться заторы, которые в отдельных случаях полностью парализовывали движение на них.

Более того, из-за низкого уровня регулирования самими транспортными компаниями обращением своих собственных грузовых вагонов последние стали использоваться крайне не эффективно, оборот вагонов значительно увеличился, непроизводительный пробег вагонов в порожнем состоянии приблизился к 70%, заявки на перевозку грузов стали вовремя не обеспечиваться, а затраты на перевозку выросли в разы.

Для стабилизации положения дел транспортные компании создали саморегулирующую организацию (СРО), призванную обеспечить эффективное управление их собственными вагонами на принципах централизации, но из-за отсутствия у этой организации необходимых информационных ресурсов и реальных механизмов управления процессами перевозок грузов, эта структура в настоящее время носит только общественный и декларационный характер.

С целью усовершенствования системы регулирования обращения грузовых вагонов по сети железных дорог РФ авторы статьи предлагают создать управляющую компанию (УК) по эффективному управлению собственными вагонами транспортных компаний, которой перевозчики будут передавать свои грузовые вагоны в доверительное управление на определенный период времени путем заключения с ней фьючерсных контрактов.

Эффективная, рациональная и оптимальная технология организации обращения грузовых вагонов на железнодорожном транспорте имеет первостепенное, главенствующее и важное значение, так как от этого зависят, прежде всего, сами объемы перевозимых грузов, скорость их перевозки, сохранность и снижение себестоимости перевозок, то есть те параметры, которые делают перевозку грузов в вагонах привлекательной и надежной.

Основной продукцией производственной деятельности железнодорожного транспорта, с момента его возникновения и по настоящее время, являются перевозимые им грузы, за которые железнодорожный транспорт от клиентов получает деньги, как за выполненную работу, и на эти средства себя содержит и развивает, а также выплачивает с них налоги государству.

Пассажирские перевозки на железнодорожном транспорте во все времена были убыточны, так как многогранность технических и технологических операций по их организации никогда не покрывалась сборами денег с пассажиров, и их убыточность всегда компенсировалась только путем перекрестного субсидирования от прибыли, получаемой за счет грузовых перевозок.

Грузовой вагон, по своей сути, является тем основным техническим средством, которое приносит железнодорожному транспорту прибыль и,

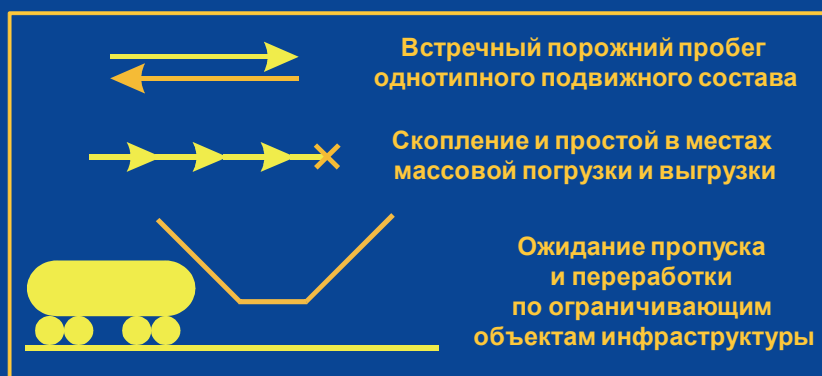
в этой связи, вагон должен большую часть времени находиться в постоянном производительном движении с грузом (в груженом рейсе), так как, именно в этот момент, он и приносит доход, а любой пробег вагона в порожнем состоянии и его простой без движения доставляют только убытки и упущенную выгоду.

Объективная и разумная денежная расценка на перевозку одной тонны груза на определенное расстояние зависит от высокого профессионального уровня и эффективной организации самого перевозочного процесса, покрытия раз-

личных эксплуатационных затрат на содержание технических средств, оплаты энергетических ресурсов, амортизационных и налоговых отчислений, других производственных издержек и планируемой маржи (прибыли).

Стоимость перевозок грузов железнодорожным транспортом автоматически входит в конечную стоимость продукции и товара, при их доставке от производителя до потребителя, что в свою очередь напрямую влияет на размеры потребительской корзины граждан и уровень их жизни, на эффективность различных производственных и

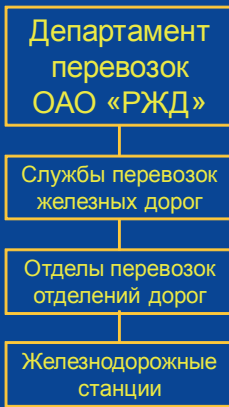
Основные факторы, влияющие на качество использования парка вагонов



Наличие большого резерва для сокращения себестоимости перевозок за счет оптимизации использования парка вагонов

Возможность сокращения транспортной составляющей в продукции предприятий РФ

Ранее существующая система централизованного управления грузовыми вагонами



- **Достоинства!**
 1. Высокий уровень централизации системы управления вагонопотоками, при котором эффективность и качество организации вагонопотоков всегда выигрывает в принципе, так как это показатель и характерно для самой сути и природы управления вагонопотоками
 2. Высокий уровень эффективности использования грузовых вагонов по времени их оборота
 3. Высокий уровень эффективности использования транспортной железнодорожной инфраструктуры с учетом конкретной конъюнктуры, конфигурации и структуры вагонопотоков, загруженности провозных, пропускных и перерабатывающих способностей
- **Недостатки!**
 1. Отсутствует механизм подвязки конкретного вагона под конкретную заявку на перевозку грузов

других организаций, так называемой сферы бизнеса, и в целом влияет на развитие экономики страны.

За все время существования железнодорожного транспорта система управления обращением грузовых вагонов претерпевала определенные этапы эволюционного развития в части совершенствования и повышения ее эффективности.

Последней наиболее эффективной системой управления обращением грузовых вагонов на железнодорожном транспорте, с точки зрения эффективного их регулирования и использования, явилась система централизованного управления ими из Департамента управления перевозками МПС РФ, а затем некоторое время ОАО «РЖД», служб перевозок Управлений и отделов перевозок отделений железных дорог, и линейных железнодорожных станций.

При той системе, управление грузовыми вагонами осуществлялось очень эффективно, вагоны в части оборачиваемости по времени, производительности и грузоподъемности использовались на высоком уровне, порожние их пробеги были минимальные, а встречные перевозки однородных видов грузов исключались в принципе, что позволяло стабильно, устойчиво и гибко обеспечивать грузовые перевозки.

На тот момент времени, в железнодорожной отрасли страны существовало единое понятие себестоимости перевозки и переработки одной тон-

ны грузов, что позволяло комплексно и универсально оценивать экономическую и финансовую составляющие самого перевозочного процесса и, исходя из этого, эффективно планировать всю производственную деятельность железнодорожного транспорта в целом.

Особо следует отметить тот факт, что в рамках той системы централизованное управление обращением грузовых вагонов осуществлялось в оперативном режиме с учетом реальных возможностей провозных, пропускных

и перерабатывающих способностей железнодорожной транспортной инфраструктуры, в том числе и в зависимости от конкретной поездной обстановки, конфигурации и структуры грузовых потоков.

Наряду с этим, применение оперативной технологии тенущего, сменного и заблаговременного прогнозного планирования, с учетом конкретной конъюнктуры, конфигурации и структуры вагонопотоков, на основе четко регламентированной системы технического нормирования эксплуатационной работы, в целом позволяло обеспечить высокоорганизованное, системное и стройное движение вагоно- и поездопотоков.

В 1996 году на Съезде железнодорожников было принято историческое решение о необходимости реформирования всей системы железнодорожного транспорта и, в частности, системы управления перевозочным процессом и вагонопотоками, целесообразность которой, якобы диктовалась необходимостью кардинального повышения качества перевозочного процесса и обслуживания клиентов железнодорожного транспорта.

Фактически и по всей вероятности, основной же причиной, под видом реформирования системы управления обращением грузовых вагонов явилась, прежде всего, острая необходимость срочной замены устаревшего физически и морально изношенного на 85% парка грузовых вагонов системы МПС

Существующая система автономного управления грузовыми вагонами транспортными компаниями



- **Достоинства!**
 1. Присутствует механизм подвязки конкретного вагона под конкретную заявку на перевозку грузов
- **Недостатки!**
 1. Из-за автономного управления транспортными компаниями своими грузовыми вагонами путем засылки их по грузовым документам на станции назначения без учета реальной эксплуатационной ситуации и загруженности железнодорожных направлений, участков, узлов и станций по сети железных дорог периодически образуются заторы, которые полностью парализуют движение
 2. Крайне низкий уровень использования грузовых вагонов по времени их оборота и производительности
 3. Высокие транспортные издержки по грузовым перевозкам
 4. Высокая стоимость грузовых перевозок и не обеспечение сроков доставки грузов

Противоречия в способах повышения эффективности перевозок грузов между ОАО «РЖД» и операторами



РФ путем привлечения для этих целей частных инвестиций, так как средств у государства на это не было и, к тому же, происходило формирование рыночных условий.

Согласно идеологии реформирования и совершенствования системы управления обращением грузовых вагонов, на протяжении всех последующих лет стала происходить целенаправленная замена старых государственных вагонов, с их последующим списанием из инвентаря, на новые частные вагоны транспортных компаний, причем по замыслу механизма реформирования в роли основного организатора по созданию первых транспортных компаний выступало МПС РФ.

При этом, особо следует отметить тот факт, что на первых этапах становления частные инвесторы привлекались системой МПС именно заманчивой возможностью перевозок высокодоходных видов грузов на выгодных маршрутах и направлениях сети железных дорог, что в радужной перспективе в целом им светило быстро окупить финансовые затраты на приобретение грузовых вагонов, а затем регулярно получать желаемую прибыль от перевозок грузов.

Таким образом, по мере замещения старых государственных грузовых вагонов новыми частными вагонами транспортных компаний централизованная система управления вагонопотоками на сети железных дорог РФ была заменена автономными технологиями транспортных компаний по управлению

собственными вагонами, основываемой на проведении ими маркетинга по привлечению клиентов и подвязке вагонов к заявкам на перевозку грузов.

Пропорционально увеличению количества вагонов транспортных компаний и при таком самостоятельном их подходе к управлению ими без учета загруженности пропускных и перерабатывающих способностей железнодорожных направлений, участков, узлов и станций по сети железных дорог систематически стало происходить неуправляемое скопление вагонов транспортных компаний, что не только снижало маневренность транспортной инфраструктуры отрасли в целом, но и в отдельных случаях просто ее парализовывало.

Более того, собственные вагоны самих транспортных компаний стали использоваться крайне неэффективно и непроизводительно, вагоны стихийно ими перемещались на станции, где отсутствовали заявки на перевозку грузов и там долгое время простаивали без дела и, это при том, что на других станциях, в это же время, при наличии заявок на перевозку грузов, вагонов, как таковых, не хватало.

Наряду с этим, встречные перевозки однородных видов грузов стали вполне нормальным негативным явлением, порожний непроизводительный пробег вагонов приблизился к 70%, что в целом свидетельствует о крайне неэффективном их использовании самими транспортными компаниями, как своих основных технических средств.

Ввиду возникновения в таких негативных условиях больших непроизводительных транспортных издержек, связанных с порожним пробегом вагонов без грузов, их перепростоем на станциях без дела, с большой оплатой ОАО «РЖД» за пользование железнодорожной транспортной инфраструктурой и занятие станционных путей с выведением их из эксплуатационной работы, а также из-за упущения потенциально возможной прибыли от перевозок грузов транспортные компании стали нести большие убытки.

За последнее время четко определилась общая тенденция, при которой владельцы собственного подвижного состава в массовом порядке оставляют вагоны в ожидании заявок на перевозку грузов на пути не общего пользования, так как за простой этих вагонов на станционных путях и других путях общего пользования, входящих в железнодорожную транспортную инфраструктуру ОАО «РЖД», последнее предъявляет к ним большие расценки, что становится для транспортных компаний очень затратно и не выгодно.

Более того, желая хотя бы частично восполнить эти потери, транспортные компании стали их включать в расценки на перевозку грузов, что естественным образом вызвало их удорожание и последующий переход грузовладельцев и клиентов во внутренних перевозках с железнодорожного транспорта на автомобильный, где перевозки грузов осуществляются быстрее, качественнее, дешевле, сохраннее и с меньшим бюрократизмом.

В настоящее время на железнодорожном транспорте перевозками грузов занимается более 2.500 транспортных компаний, перевозчиков и экспедиторов, среди которых есть компании, имеющие в своем парке всего лишь по несколько вагонов, и то не собственных, а арендованных, их транспортно-экспедиционная деятельность не лицензирована, значительная часть таких перевозчиков не имеет необходимой профессиональной подготовки и сертификатов качества, единая техническая политика в среде перевозчиков, как таковая, вообще отсутствует и сводится лишь к проведению конференций.

При всем этом, наблюдается определенный парадокс, когда при большем количестве перевозчиков должна быть более жесткая конкуренция и через

это вырабатываться само качество перевозок, в действительности же все происходит совсем наоборот, к тому же столь большое количество мелких и не профессиональных участников перевозочного процесса грузов значительно утяжеляет и обременяет сам процесс в финансовом отношении, ухудшает его качество и дискредитирует в целом.

В своем большинстве, все эти, так называемые, перевозчики пользуются не типовым профессиональным, а доморощенным программным обеспечением и информационными ресурсами, не имеющих необходимых сертификатов качества и, это при том, что с помощью этих программных средств ими с клиентами совершаются ответственные финансовые операции, что ставит под сомнение их корректность, достоверность и юридическую законность.

Большинство функций работников этих перевозочных компаний не автоматизированы, из-за чего им приходится содержать в штате массу людей, задействованных только в процессе ручного сбора информации необходимой для организации перевозочного и других вспомогательных процессов, оформления различных справок и отчетов, содержание же этих людей естественным образом закладывает в стоимость перевозки грузов, что опять же ее утяжеляет и обременяет в финансовом отношении.

Вполне возможные устремления перевозчиков к тесному взаимодействию с работниками железнодорожных станций и диспетчерских центров в части получения с их стороны определенных преференций, льгот и приоритетов по ускоренному продвижению и переработке их вагонов перед вагонами других компаний, по своей человеческой природе могут создавать явные риски возникновения коррупционной составляющей, что как дополнительные непроизводительные издержки могут закладываться опять же в стоимость перевозок грузов и обременять ее.

Особо следует отметить тот факт, что транспортные компании, являющиеся дочерними организациями ОАО «РЖД», имеют прямой доступ к информационным ресурсам единой системы организации перевозочным процессом отрасли, что позволяет им контролировать и качественно управлять перевозками грузов непосредственно в реальном режиме времени, а все остальные

перевозчики, согласно установленного самим же ОАО «РЖД» порядка, как правило, получают аналогичную информацию, как минимум трехчасовой давности, а то и более.

Такое положение дел, не дает остальным компаниям возможности прогнозировать эксплуатационную работу и эффективно управлять перевозочным процессом, а только позволяет им констатировать и анализировать состоявшийся постфактум, то есть, если транспортные компании ОАО «РЖД» идут в ногу с событиями и, даже, впереди них, то все остальные компании тянутся у них в хвосте, что заведомо ставит их не в равное положение и, по сути, дискредитирует принцип здоровой конкуренции.

Более того, ОАО «РЖД», обладая безграничной монополией на автоматизированные и информационные технологии системы управления перевозочным процессом и потенциальной возможностью несанкционированной блокировки через них маршрутов продвижения вагонов других транспортных компаний, в состоянии подстраивать их под свои коммерческие интересы, что в корне противоречит идеологии реформирования и дискредитирует сам этот процесс.

Интересным феноменом взаимоотношений перевозчиков и ОАО «РЖД» является тот факт, что транспортные компании на этапе красивого привлечения и зазывания клиентов к перевозке грузов де-юре себя позиционируют именно в статусе полноценных

перевозчиков, а когда потом грузы по каким-либо причинам задерживаются в пути следования, то они обвиняют в этом уже ОАО «РЖД», мотивируя тем, что де-факто грузы все же перевозит ОАО «РЖД», так как у него в руках находится транспортная инфраструктура, локомотивы и система управления движением поездов в целом.

Подобный своеобразный и обоюдный менталитет транспортных компаний и ОАО «РЖД» естественно не работает на интересы клиентов и грузовладельцев, не способствует повышению качества организации перевозок грузов и улучшению транспортного сервиса в целом, а наоборот только вредит им и дискредитирует их в глазах потребителей транспортных услуг и общественности.

При том, что система организации перевозочного процесса на железнодорожном транспорте, уже как 19 лет, находится в процессе реформирования и совершенствования, крайнее недоумение и удивление вызывает тот факт, при котором в вопросе организации выполнения сроков доставки грузов все участники их перевозок по-прежнему руководствуются нормативной методологией 100-летней давности!?

Более того, при таком неудовлетворительном положении дел, в контрактах на перевозку грузов, заключаемых между транспортными компаниями и их клиентами, до настоящего времени дата прибытия грузов на станции назначения с указанием конкретного

Негативные моменты!

- В настоящее время транспортная составляющая в конечной стоимости продукции и товара доходит до 70%, то есть получается дешевле их произвести, чем довести до потребителя!
- Себестоимость перевозки и переработки одной тонны груза в настоящее время по сравнению с 90-ми годами прошлого столетия выросла многократно!
- Непроизводительный пробег грузовых вагонов в порожнем состоянии достигает 70%!
- Транспортно-логистические издержки в международных перевозках составляют 30-45%!
- Через железнодорожную транспортную систему следуют только 1,7% международных транзитных грузов, а остальные обходят её стороной!
- По уровню развития и организации перевозок на логистических принципах железнодорожная транспортная система находится на 99 месте среди 195 стран мира!
- Стоимость потребительской корзины граждан из-за большой транспортной составляющей в конечной стоимости продукции и товаров выросла в разы!

часа времени прибытия, как таковая не проставляется вообще, естественно при таком отсталом подходе выполнение международного стандарта качества по доставке грузов до потребителей «Точно в срок!» становится невозможным в принципе.

Безусловно, на все происходящее сейчас в среде транспортных компаний влияет и сам процесс реформирования и совершенствования системы управления грузовыми вагонами на железнодорожном транспорте, который все еще находится в своем развитии, а в настоящее время он оказался в своеобразном тупике и находится в состоянии стагнации, сроки реформирования системы до 2011 года не выполнены и перенесены до окончания 2015 года, и это, при том, что в рамках НИОКР на поиск оптимальных решений неоднократно выделялись целевые денежные средства, которые осваивались различными консалтинговыми, экспертными и научными организациями, но этих решений до сих пор так и нету.

Весь этот, возникший в настоящее время дисбаланс, анархия, без системность, хаотичность, сумбурность и вакханалия в системе управления вагонопотоками на железнодорожном транспорте автоматически влияют на повышение цены потребительской корзины граждан, негативно влияют на производственную деятельность различных организаций, сферы бизнеса и развитие экономики страны в целом.

При таком неудовлетворительном положении дел в среде перевозчиков

транспортная составляющая в конечной стоимости продукции или товара при доставке от производителя до потребителя в настоящее время в отдельных случаях доходит до 70%, то есть парадокс заключается в том, что произвести продукцию и товар, и реализовать их потребителям получается на 30% дешевле, чем довести эту же продукцию и товар до потребителя, настолько сейчас утяжелен и обременен перевозочный процесс всякими непроизводительными затратами, непомерно раздутыми штатами, неэффективной организацией и технологиями, и такое негативное положение дел в целом не только тормозит развитие экономики страны, а просто душит ее.

Стоимость перевозки и переработки 1 тонны груза в настоящее время по сравнению с 1999 годом значительно увеличилась во много раз, из-за хронического не выполнения железнодорожным транспортом технических и технологических нормативов по организации перевозочного процесса грузов, в принципе не возможна реализация на деле международного стандарта качества по доставке грузов до получателя «Точно в срок!».

По этим и другим негативным причинам транспортный комплекс страны в настоящее время по уровню развития и реализации логистики в перевозках грузов находится на 99 месте среди стран мира, а из-за дороговизны, низкой скорости доставки грузов и их не сохранности в пути следования основной объем международных тран-

зитных грузов следует в обход страны морским видом транспорта, в данный момент времени через транспортную систему проходит только 1,7% от общего их объема.

Что касается самих частных инвесторов, транспортных компаний, перевозчиков и экспедиторов, то особо следует констатировать тот факт, что большинство из них не только не окупил свои первоначальные финансовые затраты на приобретение грузовых вагонов, не только не вышли на уровень получения ранее планируемой прибыли от перевозок грузов, но и понесли прямые убытки от этого вида производственной транспортной деятельности.

В данной сложившейся негативной ситуации с вопросом организации вагонопотоков налицо присутствует принципиальный антагонизм между системой ОАО «РЖД», которая ностальгирует по старой централизованной системе управления государственными вагонами, и транспортными компаниями, которые в рыночных условиях желают управлять своими собственными вагонами по новым коммерческим и технологическим принципам.

Управление вагонами на основе высокоэффективного маркетинга по поиску потенциальных клиентов и привлечению их грузов к перевозке, и подвязке конкретных вагонов к конкретным заявкам соответствует духу нормальной соревновательности и здоровой конкуренции перевозчиков друг с другом в вопросе повышения качества оказания транспортных услуг клиентуре и грузовладельцам, что следует строго в контексте идеологии реформирования и совершенствования системы управления вагонопотоками в целом.

Вместе с тем, наблюдая, анализируя и понимая плачевность и несостоятельность теперешнего положения дел в этом вопросе, те же транспортные компании сами уже ищут пути выхода из сложившейся тупиковой ситуации и предлагают создание саморегулирующих организаций (СРО), которые по их мнению должны управлять их вагами на разумной централизованной основе, но только не под патронажем ОАО «РЖД», которое дискредитировало себя в их глазах в ходе возврата себе высокодоходных видов грузов от них.

Однако, следует отметить тот факт, что эти саморегулирующие организа-

Основные принципы построения и функции управляющей компании (УК)

1. Статус открытого акционерного общества (ОАО)
2. Наличие ценных бумаг (акций) согласно капитализации активов компании
3. Первичное размещение ценных бумаг компании на фондовом рынке (IPO)
4. Выплата акционерам дивидендов по ценным бумагам
5. Максимальное извлечение прибыли от перевозок грузов для транспортных компаний путём эффективного использования их собственных вагонов с охватом абсолютно всех заявок на перевозку грузов при минимизации транспортных издержек
6. Заключение фьючерсных контрактов с транспортными компаниями на доверительное управление их собственными грузовыми вагонами

ции (СПО) практически могут носить только статус общественных декларирующих организаций, но не более, так как у них в руках нету реальных механизмов по управлению процессами перевозок грузов, а также мощного информационного ресурса, так как все это, также как и вся транспортная железнодорожная инфраструктура, являются собственностью ОАО «РЖД».

При всем этом, очевидно то, что возврат к старой системе, в том виде в каком она была ранее практически невозможен в силу того, что вагоны теперь уже не государственные, а частные, но вместе с тем, для всех стало очевидно и другое, и именно то, что нужна какая то новая система по принципу достижения оптимального компромисса и золотой полезной середины между старым и новым подходами в организации обращения грузовых вагонов по сети железных дорог.

Для стабилизации ситуации в организации обращения грузовых вагонов транспортных компаний нужна новая система, которая бы на принципах альянса и синтеза объединила в себе эффективность старой централизованной системы управления вагонопотоками и железнодорожной инфраструктурой, и фактора присутствия на рынке транспортных услуг собственных вагонов транспортных компаний, их заинтересованности в эффективном их использовании, при минимальных издержках и извлечении максимальной прибыли.

В этой связи, принципиально новой организационной структурой по эффективному управлению собственными грузовыми вагонами транспортных компаний, перевозчиков и экспедиторов грузов должна явиться управляющая компания, которой все собственники грузовых вагонов должны отдавать свои вагоны в доверительное управление на основе заключения с ней фьючерсных контрактов.

Данная управляющая компания должна быть хозрасчетной и полностью самокупаемой, и существовать исключительно за счет денежных отчислений на ее расчетный счет транспортными компаниями, перевозчиками и экспедиторами грузов за оказание ею им услуг по эффективному управлению их грузовыми вагонами, регламентированных заключенными между ними и управляющей компанией соответствующими фьючерсными контрактами.

Основной целью деятельности этой управляющей компании должно являться эффективное управление собственными грузовыми вагонами транспортных компаний, перевозчиков и экспедиторов в части ускорения их оборота, повышения грузоподъемности, производительности использования, снижения порожнего пробега, обеспечения максимального грузевого рейса, охвата абсолютно всех, предъявленных клиентурой и грузовладельцами заявок на перевозку грузов, оптимизации и рационализации самого перевозочного процесса.

Наряду с этим, управляющая компания должна обеспечивать снижение себестоимости транспортировки и переработки грузов, извлечение максимальной прибыли для транспортных компаний, перевозчиков и экспедиторов от перевозки грузов, повышение доходности за счет увеличения объемов перевозок грузов, эффективное использование железнодорожной транспортной инфраструктуры и минимизации, связанных с этим, производственных издержек, повышение качества транспортных услуг и сервиса.

С целью высокоэффективной организации обращения грузовых вагонов транспортных компаний по сети железных дорог данная управляющая компания должна иметь в реальном режиме времени прямой технологический доступ ко всему информационному ресурсу, сконцентрированному на высокопроизводительных мейнфреймах и серверах ГВЦ ОАО «РЖД», ИВЦ железных

дорог, железнодорожных направлений, крупных железнодорожных транспортных узлов и станций, а также смежных видов транспорта.

Механизм и алгоритм технологического взаимодействия управляющей компании с ОАО «РЖД» и всеми другими причастными структурами должен быть строго и четко расписан и регламентирован соответствующими юридическими документами, помимо этого, управляющая компания должна иметь мощную юридическую поддержку и сопровождение в качестве юристов высшего профессионального уровня для решения необходимых производственных, коммерческих и других вопросов в судебных, государственных и других инстанциях.

Функциями транспортных компаний, перевозчиков и экспедиторов в интегрированном взаимодействии с данной управляющей компанией является проведение маркетинга по поиску и привлечению клиентуры и грузовладельцев для последующей перевозки их грузов, заключение с ними контрактов на их перевозку, ведение финансово-коммерческой деятельности, управление своей терминально-складской и другой логистической инфраструктурой.

Данная управляющая компания должна иметь статус открытого акционерного общества и учреждаться самими транспортными компаниями, перевозчиками и экспедиторами, которые и должны являться ее основными акционерами, при таком подходе эта



Основные

технологии качественного планирования и эффективного управления грузовыми вагонами транспортных компаний из центра управления перевозками (ЦУП УК) управляющей компании

1. Текущее планирование и организация эффективного управления грузовыми вагонами
2. Сменно-суточное планирование и организация перевозок грузов
3. Перспективное и прогнозное моделирование эксплуатационной работы за 10-15 суток вперёд с момента планирования образования грузопотоков в местах погрузки вагонов
4. Автоматизированная оптимальная подвязка грузовых вагонов к заявкам на перевозку грузов
5. Технология охвата абсолютно всех заявок на перевозку грузов обезличенным парком грузовых вагонов транспортных компаний независимо от их дислокации и мест географического расположения заявок
6. Технология эффективной реализации управляющей компанией совместно с транспортными компаниями оптимальных вариантов подвязки вагонов к заявкам на перевозку грузов методом репликации взаимоувязанного комплексного плана
7. Эффективное применение в работе автоматизированных динамических прикладных оптимизационных технологий по решению всех вопросов организации перевозок грузов

управляющая компания будет изначально стратегически создана для эффективной работы, и именно на своих создателей и акционеров, а наличие у последних ценных бумаг этой управляющей компании, к тому же, будет приносить им регулярные дивиденды.

Впоследствии, по мере развития, обретения высокого профессионализма и мастерства управляющей компании вполне возможно и целесообразно проведение первой публичной продажи ее ценных бумаг (IPO), как открытого акционерного общества, на международной фондовой бирже, что соответствует идеологии организации функционирования международных транспортно-логистических систем и, тем самым, повысит ее профессиональный рейтинг и капитализацию.

С учетом целесообразности и необходимости реализации, всего выше изложенного, транспортные компании, перевозчики, экспедиторы грузов и другие владельцы и арендаторы грузовых вагонов должны самостоятельно, по своим интересам, желанию и воле, без участия каких-либо бюрократических структур, коллегиально выбрать из своего состава и определить на платной основе авторитетную инициативную рабочую группу, которой они должны делегировать свои полномочия на проведение организаторской работы по созданию данной управляющей компании.

Для обеспечения высокоэффективной организации обращения грузовых

вагонов по сети железных дорог управляющая компания должна состоять из специалистов очень высокого профессионального уровня в области управления перевозочным процессом, которые по своему профессиональному опыту, навыкам и мастерству должны быть выше работников дирекций движения, диспетчерского аппарата и станций ОАО «РЖД», для чего этим специалистам должна быть обеспечена достойная заработная плата.

Идеологией фундаментальных принципов организации эксплуатационной деятельности данной управляющей компании роль мозгового центра по моделированию, планированию, реализации решений и анализу должна отводиться именно центру управления перевозочным процессом этой компании (ЦУП УК), а дирекции движения, диспетчерский аппарат и станции ОАО «РЖД» должны рассматриваться, только как исполнительный механизм по выполнению его команд, переводу стрелок, приготовлению маршрутов следования поездов, производству маневровой работы и открытию сигналов, выполнению графика движения, плана формирования поездов и других технологических процессов.

В регламенте технологического взаимодействия управляющей компании с дирекциями движения, диспетчерским аппаратом и линейными станциями ОАО «РЖД» особое, важнейшее и первостепенное значение следует придавать строгому и детальному по-

всеместному и широкомасштабному контролю и анализу за выполнением последними технических и технологических нормативов графика движения и плана формирования поездов, нормативов пропуска и переработки вагонов на станциях, их простоя под технологическими операциями в процессе обработки и т.д.

Абсолютно по всем случаям превышения нормативов необходимо оформлять претензии в арбитражный суд для взыскания штрафных финансовых санкций, что позволит усилить технологическую дисциплину, повысить качество перевозок, улучшить транспортный сервис и обеспечить выполнение международного стандарта качества по доставке грузов до потребителя «Точно в срок!», к тому же, регулярное поступление денежных средств от штрафных санкций для самой управляющей компании будет являться хорошим финансовым подспорьем по наполнению ее бюджета и своеобразным видом бизнеса.

Для высокоэффективной организации обращения грузовых вагонов необходима разработка и внедрение в самой управляющей компании автоматизированной корпоративной системы (АСУ УК), предусматривающей максимальную автоматизацию и информатизацию всех производственных процессов при минимальном количестве задействованных в этом людей, в основе деятельности управляющей компании должен быть заложен единый технологический процесс, предусматривающий технологические карты по всем конкретным функциям работников.

Качество планирования организации обращения грузовых вагонов должно осуществляться управляющей компанией исключительно на основе эффективного применения технологий текущего, сменно-суточного и прогнозного планирования эксплуатационной работы и перевозочного процесса, в том числе

с помощью углубленного прогноза за 10-15 суток вперед с момента образования грузопотоков в местах погрузки грузов, и охвата всех заявок на их перевозку путем рационального использования вагонов транспортных компаний по обезличенному принципу.

Особое значение в планировании оптимального варианта обращения грузовых вагонов должно уделяться эффективному применению прикладных динамических оптимизационных

технологий, при которых компьютер сам рассчитывает наиболее выгодный вариант организации перевозочного процесса и выдает его пользователю в качестве плана работы для последующей реализации на деле.

С учетом того, что управляющая компания является единым конструктивным и технологическим организмом со всеми транспортными компаниями необходимо всех их оснастить типовыми лицензионными программными средствами и едиными сквозными унифицированными информационными технологиями по перевозочному процессу и маркетинговой деятельности, особо автоматизировав процесс договорной и коммерческой работы по освоению заявок на перевозку грузов, что позволит им вести рабочий диалог с управляющей компанией в режиме удаленного терминала и осуществлять реализацию совместного плана работы методом репликации, что даст необходимый синергетический эффект.

Для обеспечения совместно с управляющей компанией постоянного контроля за ходом эффективности обращения грузовых вагонов все транспортные компании, перевозчиков и экспедиторов следует обеспечить информационными ресурсами по перевозочному процессу, поступающими в реальном режиме времени напрямую с высокопроизводительных мейнфреймов и серверов ГВЦ ОАО «РЖД», ИВЦ железных дорог, железнодорожных направлений и полигонов, крупных транспортных узлов и линейных станций, а также смежных видов транспорта.

В рабочем порядке управляющая компания должна обеспечивать необходимый деловой и технологический контакт с транспортной биржей, Министерством транспорта РФ, Федеральным агентством железнодорожного транспорта, Федеральными агентствами смежных видов транспорта и всеми другими причастными структурами, организациями и подразделениями.

Необходимо четко сформулировать идеологию, механизм и векторы дальнейшего развития и деятельности транспортных компаний, перевозчиков, экспедиторов и всех других участников транспортировки и переработки грузов, и сделать это, следует только под патронажем высокопрофессиональной и специализированной государственной структуры, а не сводить эту важнейшую работу к проведению различных тусовочных обществен-

ных мероприятий, типа конференций, которые по своей сути и в своем большинстве имеют только чисто коммерческий интерес их организаторов, за исключением только некоторых авторитетных научно-практических и производственных конференций.

В целях повышения эффективности и качества перевозок грузов необходима разработка и внедрение во всех транспортных компаниях, у перевозчиков и экспедиторов типового технологического процесса их работы, четко и конкретно регламентирующего основные, базовые и универсальные позиции производственной деятельности по оказанию транспортных услуг и сервиса в части перевозки грузов с возможностью дальнейшей адаптации данного типового технологического процесса к специфике и местным условиям работы конкретной транспортной компании, перевозчика и экспедитора.

Необходимо на государственном уровне установить порядок обязательного лицензирования, сертификации и аккредитации транспортно-экспедиционной деятельности транспортных компаний, перевозчиков и экспедиторов в сфере оказания услуг населению и бизнесу по перевозке грузов, что значительно поднимет уровень их профессионализма, отсеет из системы случайных, не состоятельных и не способных людей, и в целом реабилитирует и поднимет авторитет железнодорожного транспорта в глазах общественности и клиентуры.

С целью подготовки высокопрофессиональных специалистов в области перевозки грузов необходимо создать государственную лицензионную, сертифицированную и аккредитационную систему обучения, переподготовки и повышения квалификации для работников транспортных компаний, перевозчиков, экспедиторов и других лиц, а не отдавать этот важный вопрос на откуп различным сомнительным обучающим центрам, которые рассматривают процесс обучения только как возможность извлечения из него денежных средств, а качество обучения их не интересует в принципе.

В этой связи, необходимо ввести через Министерство образования и науки РФ целевую государственную обучающую дисциплину по подготовке специалистов в области организации перевозочного процесса по транспортировке и переработке грузов, и именно для

транспортных компаний, перевозчиков и экспедиционной деятельности, для чего следует разработать специальную программу и издать соответствующие учебники и учебно-методические пособия в формате Федерального государственного образовательного профессионального стандарта.

Необходимо пересмотреть регламент взаимодействия частных транспортных компаний с ОАО «РЖД» по вопросу повышения эффективности и функциональности использования ими железнодорожной транспортной инфраструктуры в сторону его децентрализации и придания ему новых гибких и конструктивных подходов, уместно вспомнив, при этом, тот факт, что данная инфраструктура в свое время строилась и создавалась на народные и государственные деньги, и она должна являться общим достоянием всего транспортного комплекса страны и служить его интересам, а не быть только предметом искусственной приватизации ОАО «РЖД».

Реализация всего комплекса, выше приведенных организационных, технических, технологических, финансовых и юридических мероприятий позволит вывести неудовлетворительную ситуацию по управлению грузовыми вагонами, сложившуюся в настоящее время на железнодорожном транспорте, из тупика и состояния стагнации, направить ее в нужное русло и под правильным вектором дальнейшего развития, реанимирует, оздоровит и реабилитирует ее в глазах общественности и клиентуры.

Выполнение этого комплекса мер позволит повысить качество перевозок грузов, обслуживания клиентов и грузовладельцев, ускорить доставку грузов от производителя до потребителя с соблюдением международного стандарта качества «Точно в срок!», увеличить объемы перевозок, привлечь международные транзитные грузы, снизить размер транспортной составляющей в конечной стоимости продукции и товара с 70% до 30%, улучшить использование грузовых вагонов и транспортной инфраструктуры, то есть достигнуть тех стратегических целей, которые были определены, продекларированы и санкционированы в 1996 году историческим Съездом железнодорожников по реформированию железнодорожного транспорта и совершенствованию системы управления перевозками.



144 Бронетанковый ремонтный завод

620024 г. Екатеринбург ул. Симская 2. Тел.: (343) 255-56-04, 255-56-02, факс: (343) 255-56-02
www.144btrz.ru, e-mail: office@144btrz.ru, marketing@144btrz.ru

144 БТРЗ был сформирован в октябре 1943 года.

Во время Великой Отечественной Войны в составе действующей армии прошел путь от Сталинграда до Вены. В ходе боев завод выполнял задачу по ремонту танков в полевых условиях в непосредственной близости от линии фронта.

В настоящее время завод занимается ремонтом легкой бронированной техники для нужд Министерства Обороны, Министерства внутренних дел, МЧС России.

Для нужд народного хозяйства ОАО «144 Бронетанковый ремонтный завод» производит капитальный ремонт дизельных двигателей следующих марок:

Д12А-525	В2-450	В-46с5	У1Д6
1Д12-400	В2-450с3	В-46-2с1	У1Д6-250ТК
1Д12Б	В2-450с2	В-59У	У1Д6с5
1Д12В-300К	В2-500	В-401	КАМАЗ-740
Д12А-375	В-31	В-84	ЯМЗ-238 (236)

Капитальный ремонт двигателей производится согласно : ТУ 48А.В6.468ОК, 48А.Д12.373УК, 48А.В2.469ОК, 48А.Д6.372УК, 48А.В46.470ОК, 48А.УТД-20.594ОК, по лицензии на ремонт вооружения и военной техники, дизельных двигателей и их составных частей №002044 ВВТ-Р. Предприятие гарантирует хорошее качество работ, короткие сроки ремонта, предприятие имеет сертификат соответствия требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2001.

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

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

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

МНПП ТЕХНОПРИБОР

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 переконструирование колесных пар тепловозов серии ТЭМ, ТГМ.
- Капитальный ремонт и поставка запасных частей для дизелей ПДГ1М, ПДГ4А, ЗА-6Д49, 7-6Д49, Д211, 14Д40, 2Д100.
- Капитальный ремонт и запасные части для гидropередач УГП-230\300, УГП-750\1200 (МГПР).

- 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.



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

125047, г. Москва,
 ул. Сельскохозяйственная, д. 12а
 Тел.: (499) 181-55-16 e-mail: dorzay@mail.ru
 (499) 181-18-50 www.mnpp.ru
 Факс.: (499) 761-36-70

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

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



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

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

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

Поставка электрооборудования Рижского электромашиностроительного завода

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

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

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

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

СОСТОЯНИЕ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК РФ В МАРТЕ 2014 ГОДА

Грузовые перевозки на сети РЖД

В марте 2014г. объем погрузки составил 104,4 млн т (-0,4% или -0,5 млн т к марту 2013г.), грузооборот без учета пробега вагонов в порожнем состоянии – 177,7 млрд т-км (+5,6% или +9,4 млрд т-км).

Уголь. В марте 2014г. перевезено 26,0 млн т угля (-2,3% по сравнению с мартом 2013г.), грузооборот соста-

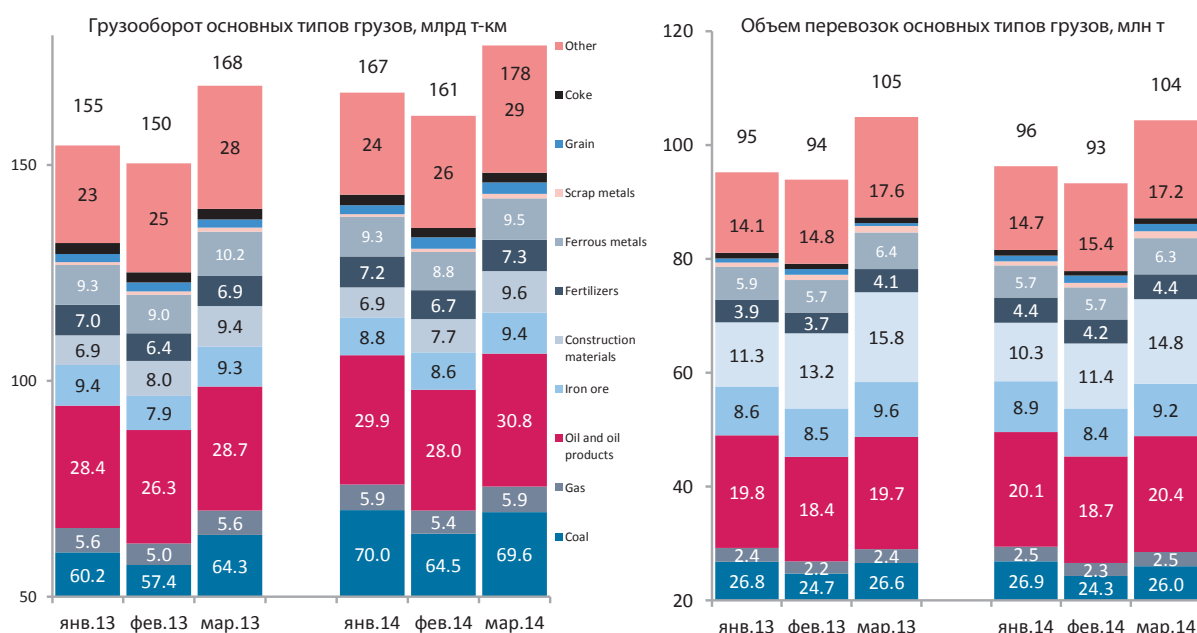
лась погрузка каменного угля (на 558 тыс. т.) во внутреннем направлении в основном из Челябинской и Курганской областей.

Основными драйверами роста грузооборота угля в первом квартале были экспортные отправки со станции Белово (отправитель УН "Кузбассразрезуголь", рост грузооборота в 2 раза к марту 2013г.), а также открылись новые экспортные направления - отправки ЗАО "ОФ "Листьяжная" че-

вспышки ниже 61С (на 590 тыс. т.) в экспортном направлении со станции Татьяна.

Грузооборот увеличился за счет отправок во внутреннем направлении ЗАО "РН-Транс" (+1,6 млрд т-км) со станций Новосергиевск, Суховская и Уяр и ООО "Новатэк-Транссервис" (+1,3 млрд т-км) со станции Лимбей.

Цены на нефть марки Brent находились на уровне \$108 за баррель. Нефть остается единственным пер-



вил 69,6 млрд т-км (+8,3% к марту 2013г.). На фоне общего снижения объемов погрузки следует отметить рост отправок на Северо-Кавказской дороге (+43% к марту 2013 г.) за счет отправок со станций Гуново-Экспорт (+327% к марту 2013г.) и Чапаевка (+73% к марту 2013г.).

Снижение погрузки угля обусловлено несколькими факторами. Во-первых, снизилась погрузка бурого угля (на 959 тыс. т. по сравнению с мартом 2013г.) во внутреннем направлении в основном из Иркутской области, Красноярского и Приморского краев. Во-вторых, снизилась погрузка угля марки Д (на 397 тыс. т.) на внутренних перевозках из Иркутской области, Приморского края и республики Хакасия, а также снизи-

рез станцию Мереть (рост грузооборота составил 1,8 млрд т-км).

Цены на уголь в марте 2014 г. выросли до уровня марта 2013г. - \$78 за тонну - увеличившись на \$5 по сравнению с февралем 2014г.

Нефть и нефтепродукты. В марте 2014г. объем перевозок нефти и нефтепродуктов, исключая сжиженный углеводородный газ, составил 20,4 млн т (+3,3%), грузооборот – 30,8 млрд т-км (+7,2%). Внутренние перевозки выросли на 4,7%, экспортные – на 2% (по сравнению с мартом 2013г.).

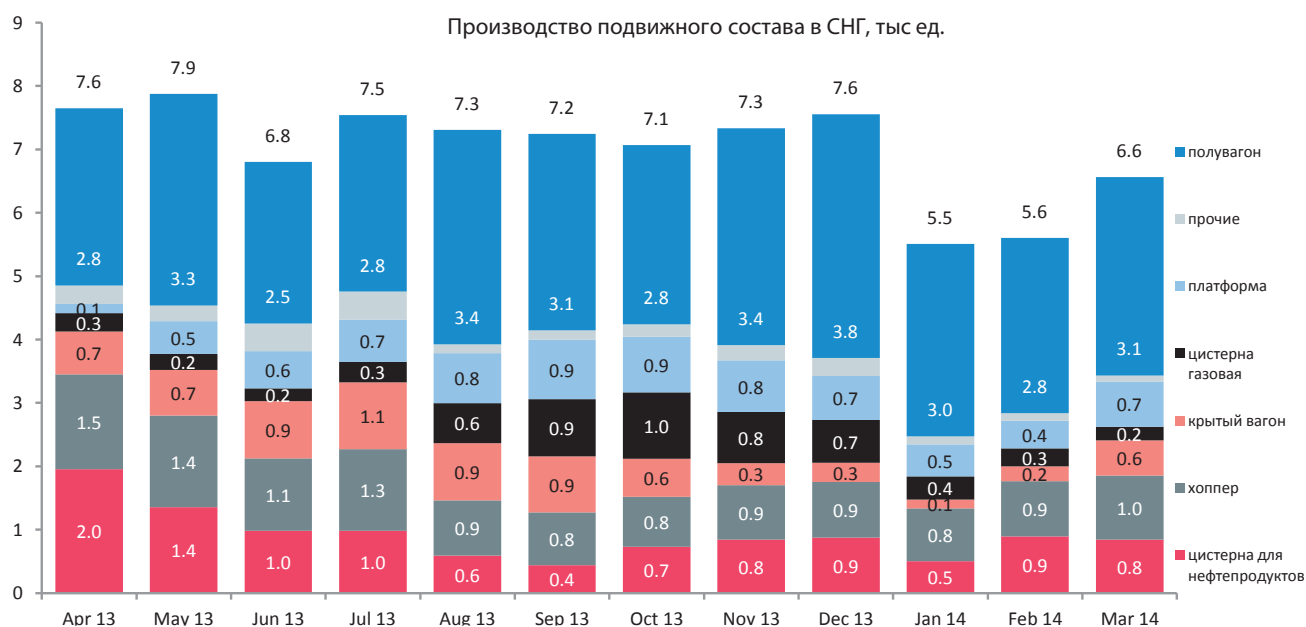
Объем перевозок увеличился благодаря росту отправок газового конденсата (на 367 тыс. т.) во внутреннем направлении со станции Лимбей и росту отправок топлива с температурой

вечным ресурсом с относительно стабильной ценой в последние два года.

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

Цена на газ составила €21,4 за МВт-ч, снизившись на 26% по сравнению с мартом 2013г.

Строительные грузы. Общий объем перевозок строительных грузов в марте 2014г. составил 14,8 млн т (-6,1%), грузооборот – 9,6 млрд т-км (+2,0%). Объемы погрузки снизились на Северо-Кавказской и Приволжской дорогах (на 34% и 17% соответственно) и увеличились на Восточно-Сибирской (41%) и Красноярской (21%) дорогах.



Черные металлы. В марте 2014г. объем перевозок черных металлов составил 6,3 млн т (-0,5%), грузооборот – 9,5 млрд т-км (-7,1%).

Грузооборот уменьшился вследствие снижения экспортных отправок в Тайвань ОАО «Евраз ЗСМН» (-498 млн т-км) в основном через станцию Новокузнецк-Северный и экспортных отправок на Филиппины ОАО «ЧМН» (-313 млн т-км) со станции Металлургическая.

Цены на сталь находились на уровне \$510 за тонну, снизившись на 9,7% по сравнению с мартом 2013г.

Железная руда. В марте 2014г. объем перевозок железной руды составил 9,2 млн т (-4,3%), грузооборот – 9,4 млрд т-км (+2,0%).

Цены на руду составили \$117 за тонну, что на 14,9% ниже показателей марта 2013г. По сравнению с февралем 2014г. уменьшение составило 1,1%.

Лом. В марте 2014г. объем перевозок лома составил 1,2 млн т (+0,01%), грузооборот – 1,1 млрд т-км (+13,5%).

Цветные металлы, руды и концентраты. В марте 2014г. объем погрузки цветных металлов составил 2,0 млн т (-0,9%), грузооборот – 2,9 млрд т-км (-5,0%).

Цены на медь находились на уровне \$6 684 за тонну, снизившись на 9,8% по сравнению с мартом 2013г.

Зерновые культуры. В марте 2014г. объем перевозок зерновых культур составил 1,3 млн т (+160%), грузоо-

бот – 2,6 млрд т-км (+35,9%). Цены на зерно в марте 2014г. находились на уровне \$230 за тонну, снизившись на треть по сравнению с мартом 2013г.

Удобрения. В марте 2014г. погрузка удобрений составила 4,4 млн т (+7,3%), грузооборот – 7,3 млрд т-км (+5,3%). Цена на диаммоний фосфата составила \$560 за тонну, что на 11,2% выше цены марта прошлого года.

Производство подвижного состава на «пространстве 1520»

В марте 2014г. заводами СНГ было произведено 6,6 тыс. вагонов, что на 2,5% меньше показателей марта 2013г. Российские заводы произвели 5,2 тыс. вагонов, что на 25% больше, чем в марте 2013г. Украинскими заводами построено 0,6 тыс. вагонов, что в 3,6 раза ниже, чем в марте 2013г. Цены на полувагоны, платформы, хопперы и нефтебензиновые цистерны продолжают снижаться и находятся практически на одном уровне в диапазоне \$44 000 - \$50 000 за единицу.

Полувагоны. В марте 2014г. построено более 3,1 тыс. полувагонов, что на 19% выше производства в марте 2013г. «Казахстанская вагоностроительная компания» и «Уралвагонзавод» сократили производство полувагонов. Цены на полувагоны

находились в диапазоне \$43 000 - \$45 000.

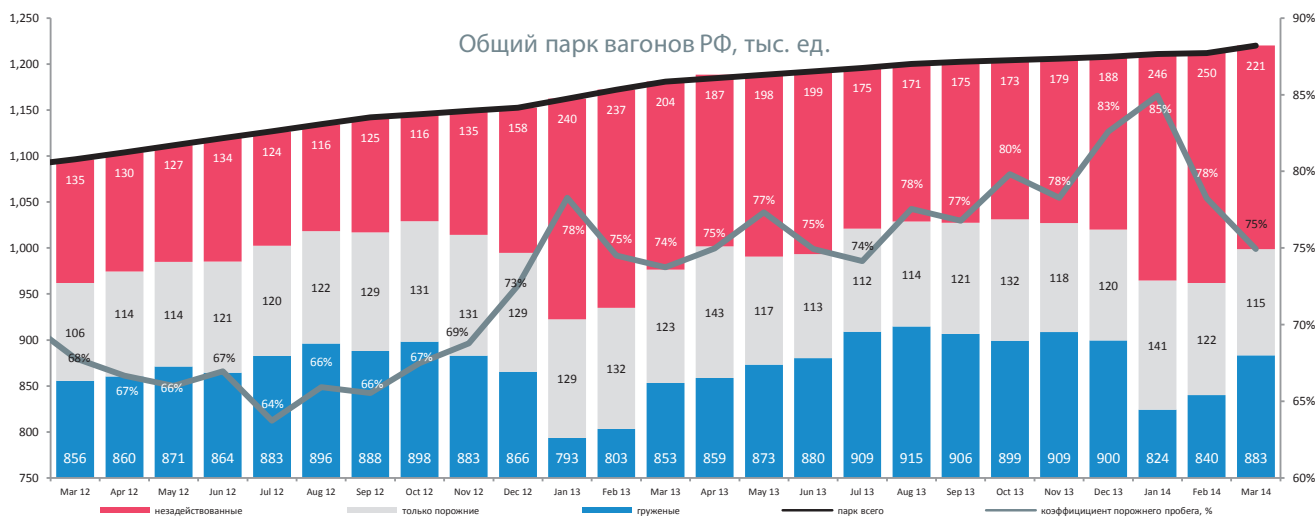
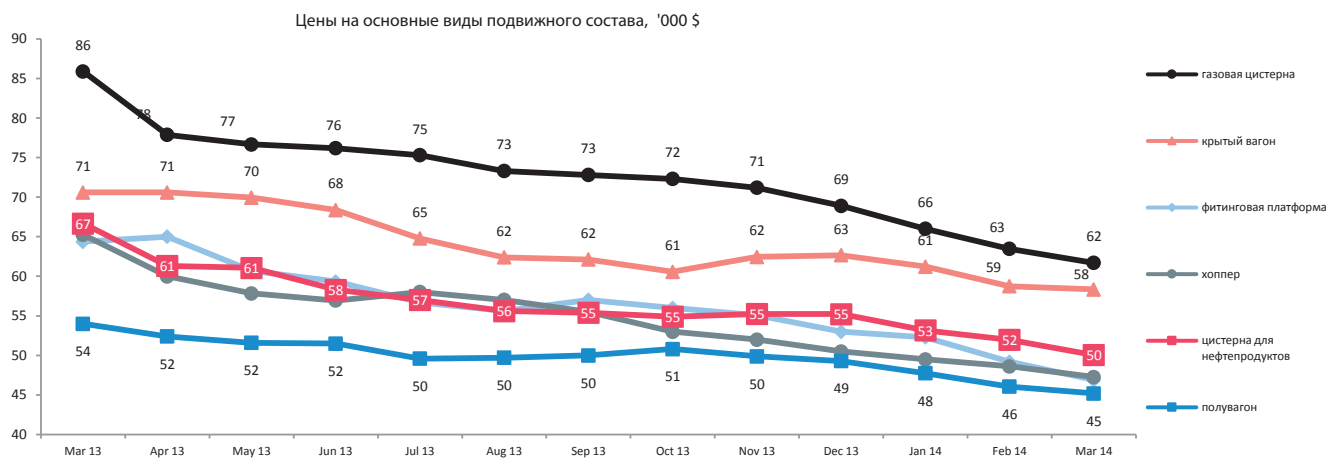
Нефтебензиновые цистерны. В марте 2014г. произведено около 0,8 тыс. нефтяных цистерн (в два раза меньше, чем в марте 2013г.). Украинские заводы приостановили производство цистерн для нефтепродуктов. Цены на нефтебензиновые цистерны находились в диапазоне \$46 000 - \$50 000 за единицу.

Хопперы. В марте 2014г. построено 1,0 тыс. хопперов (на четверть меньше чем в марте 2013г.). Из них 0,5 тыс. ед. – цементовозы, 0,3 тыс. ед. – минераловозы, 0,1 тыс. ед. – зерновозы и 0,1 тыс. ед. – дозаторы. Цены на зерновозы находились в диапазоне \$47 000 - \$48 000, что на 40% ниже цен марта 2013г., цены на минераловозы находились в диапазоне \$48 000 - \$50 000 за ед., цены на цементовозы были на уровне \$48 000 - \$50 000 за ед.

Крытые вагоны. В марте 2014г. построено 0,6 крытых вагонов (на 20% больше, чем в марте 2013г.). Цены на крытые вагоны находились в диапазоне \$58 000 - \$63 000 за ед.

Газовые цистерны. В марте 2014г. было построено 0,21 тыс. единиц газовых цистерн (в два раза меньше, чем в марте 2013г.). Цены на данный вид подвижного состава в марте находились в диапазоне \$61 000 - \$65 000 за ед.

Платформы. В марте 2014г. построено 0,4 тыс. фитинговых платформ,



что в 4 раза больше показателя марта 2013г., и, около 0,3 тыс. универсальных платформ (в 7 раз больше, чем в марте 2013г.). Цены на разные типы платформ в марте 2014г. находились в диапазоне \$47 000 - \$51 000 за ед.

Российский рынок оперативного лизинга подвижного состава

В марте текущего года ставки на полувагоны в рублевом выражении составили 450-500 рублей в сутки, что в долларовом выражении эквивалентно \$12,5-\$14 в сутки. Ставки на все остальные виды подвижного состава также снизились относительно показателей декабря 2013г.

Суточные ставки на крытые вагоны

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

Состояние текущего российского парка грузовых вагонов

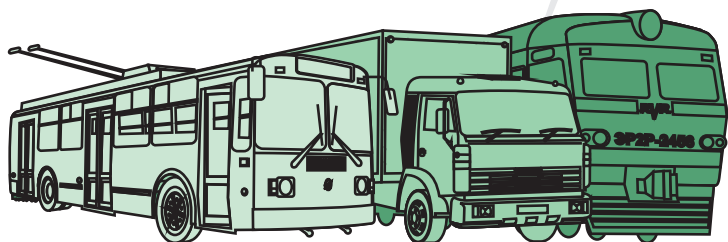
При увеличении средней дистанции перевозки и отсутствии роста объемов перевозок в марте 2014г., парк недействующих вагонов уменьшился

до 221 тыс. ед., что составляет около 18% общего парка. По оценкам экспертов Brunswick Rail, профицит вагонов в марте 2014г. составил около 130-135 тыс. вагонов.

Коэффициент порожнего пробега снизился с 78% в феврале 2014г. и составил 75% в марте 2014г.

Алексей Роев, аналитик Brunswick Rail.

Электроника → Транспорт



27-29 мая 2014 г.
Москва, ВВЦ

8-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

Информационные технологии для транспорта и транспортной инфраструктуры

Тематика:

- Системы диспетчеризации и управления транспортным парком (грузовые автоперевозки, пассажирский транспорт, такси, спецтранспорт)
- Комплексы навигации и связи
- Системы безопасности и видеонаблюдения
- Системы контроля пассажиропотока и оплаты проезда
- Технологии снижения расхода топлива
- Информационно-развлекательные комплексы
- Автоматика, телемеханика
- Измерительные и диагностические приборы
- Силовая электроника для транспорта
- Электронные, электротехнические компоненты

Конференции и семинары:

- “Практические особенности внедрения навигационно-информационных технологий на современном транспортном предприятии”, тел. +7(495) 66-324-66,
- “Электронные модули и компоненты для транспортного приборостроения и машиностроения”,
- “Рекламно-информационное обеспечение пассажирского транспортного комплекса”,
- “Технологии оплаты проезда и учета пассажиропотока”,
- “Развитие систем АПС-АРС и АСДУ на метрополитене и ГЭТ”.

Одновременно с выставками:



ЭлектроТранс 2014

<http://www.electrotrans-expo.ru>



ТПУ-экспо 2014
Специализированная выставка

<http://www.tpu-expo.ru>



Оргкомитет:
+7(495) 287-4412
<http://www.e-transport.ru>

Поддержка:



Ликвидация перекосов тарифной системы – необходимое условие для сохранения конкурентоспособности грузовладельцев и железнодорожных перевозок

По мнению ИПЕМ, совершенствование тарифной системы, наряду с внедрением новых технологических решений, является одним из необходимых шагов к повышению уровня привлекательности ж/д перевозок для грузовладельцев.

Владимир Савчук, руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), принял участие в Международной конференции по транспорту и логистике «ТрансРоссия». Доклад эксперта был посвящен влиянию тарифной политики на железнодорожный транспорт, грузовладельцев и экономику страны в целом.

Владимир Савчук отметил, что за последние 8 лет конкурентоспособность клиентов железных дорог снизилась за счет роста расходов грузовладельцев на железнодорожные перевозки. Так, разрыв между стоимостью перевозок грузов по железным дорогам США и России сократился в 2 раза (средняя стоимость перевозки одной тонны груза в России выросла с 468 руб./т в 2005 г. до 1070 руб./т в 2012 г. и приблизилась к показателям США 747 руб./т и 1319 руб./т соответственно). При этом важно отметить, что в структуре расходов грузовладельцев доля затрат на услуги инфраструктуры и локомотивной тяги ОАО «РЖД» по перевозке груженых вагонов составляет около 55%. Остальные 45% составляют платежи за аренду вагонов и перевозку порожняка.

По мнению Владимира Савчука, существующая тарифная система имеет серьезные перекосы, которые оказывают влияние на развитие железнодорожных перевозок и их конкурентную борьбу с перевозками другими видами транспорта.

Эксперт ИПЕМ сделал акцент на различия в стоимости перевозок грузов различных классов. К примеру, разница между стоимостью перевозки грузов I и II класса на 1000 км составляет 58%, II и III класса – лишь 6,7%. При увеличении расстояния перевозки до 10 000 км разница между тарифами на перевозку высокодоходных грузов II и III класса фактически нивелируется (0,5%), а между I и II классами, наоборот, увеличивается до 71%. Кроме того, на перевозку определенных видов грузов (уголь, черные металлы, нефть) на дальние расстояния действуют скидки. Наличие значительного количества скидок и поправочных коэффициентов фактически «размывает» различия между отдельными классами грузов. Так, ряд грузов 3 и 2 тарифного классов перевозится по уровню тарифа 1 класса (например крошка стеклянная, соль пищевая), а грузы 1 класса – по третьему (глинозем).

Тарифные решения самым непосредственным образом оказывают влияние на инвестиционные процессы в отрасли. Владимир Савчук напомнил, что в 2007 году ФСТ установила различную индексацию тарифных схем на перевозку грузов в частном и в инвентарном парке полувагонов, что привело к значительному росту инвестиций в частный парк. В то же время механизма саморегуляции объемов закупаемого

парка заложено не было, что привело к переизбытку парка. Еще одним этапом развития тарифной системы стала унификация международных и внутренних тарифов, которая повлияла на распределение объема экспортных перевозок между погранпереходами и припортовыми станциями.

Эксперт ИПЕМ представил прогнозный расчет средней стоимости перевозки различными видами транспорта в зависимости от объема затрат на развитие инфраструктуры с учетом различных сценариев, предусмотренных Транспортной стратегией до 2030 года. В случае реализации инновационного варианта средняя стоимость перевозки в 2030 году вырастет на 19% и составит 1,58 руб./т-км по сравнению с 1,33 руб./т-км в 2012 году. При этом средневзвешенная стоимость перевозки на железнодорожном транспорте снизится на 5% и составит 0,7 руб./т-км, а на автомобильном транспорте – увеличится на 4%, до 4,91 руб./т-км.

В случае реализации базового варианта средняя стоимость перевозки в 2030 году вырастет практически на треть и составит 1,68 руб./т-км. Средневзвешенная стоимость перевозки на железнодорожном транспорте увеличится на 1% и составит 0,75 руб./т-км, на автомобильном транспорте стоимость перевозки увеличится на 6% до 5,04 руб./т-км.

В заключение Владимир Савчук выделил несколько решений по гармонизации тарифной системы. Среди них:

- использование единых принципов регулирования стоимости услуг по предоставлению вагонов для общего (ОАО «РЖД») и частного (частные компании-операторы) парков;
- определение уровня ежегодной индексации тарифов с учетом рационального распределения торговых наценок в отраслях экономики России и платежеспособности (с применением межотраслевого баланса), а также формирования необходимых инвестиционных ресурсов на ж/д транспорте;
- установление долгосрочных периодов тарифного регулирования и пересмотр тарифных схем (ставок и коэффициентов) Прейскуранта 10-01 по завершению подобного периода в зависимости от структуры перевозок, расходов и доходов;
- рассмотрение вопроса об отмене практики поддержки различных отраслей промышленности России за счет ж/д тарифов, использование иных механизмов поддержки (субсидирование, налоговые льготы), не изменяющих общую тарифную систему или компенсации перевозчикам скидок, предоставляемых государством;
- ускорение процесса внедрения сетевого контракта.

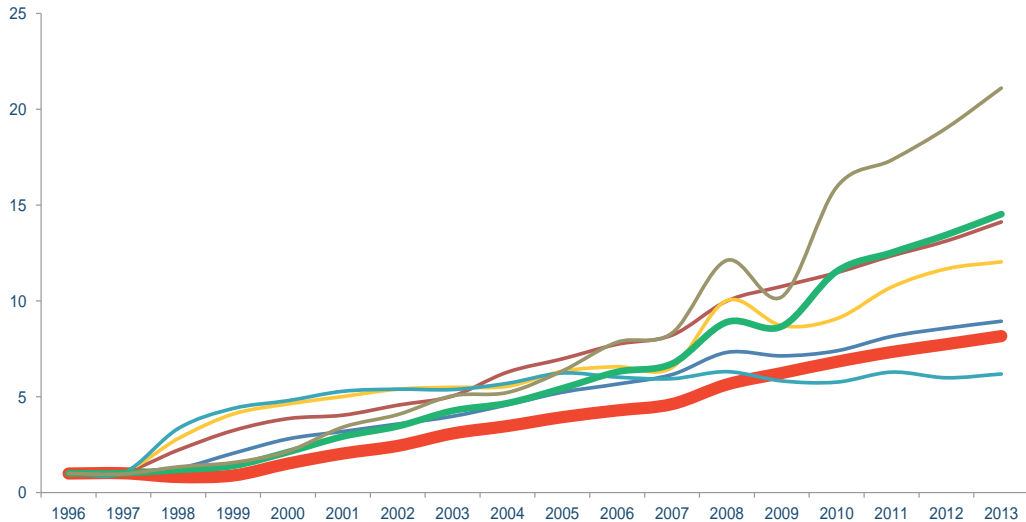
Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»

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/>

Влияние тарифной политики на железнодорожный транспорт, грузовладельцев и экономику в целом

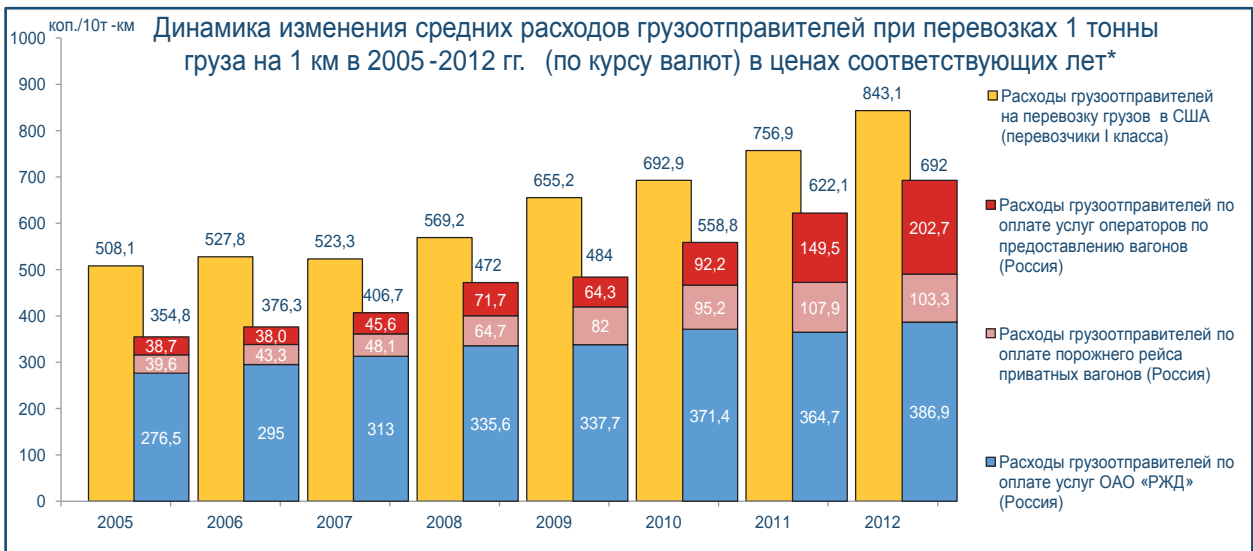
Савчук Владимир, руководитель Департамента исследований железнодорожного транспорта

Оценка роста тарифов (цен) различными видами транспорта



По данным Росстата индексация тарифов ОАО «РЖД» отстает от темпов роста цен на перевозки другими видами транспорта.

Сравнение стоимости единицы транспортной работы железнодорожного транспорта при перевозке грузов в РФ и США

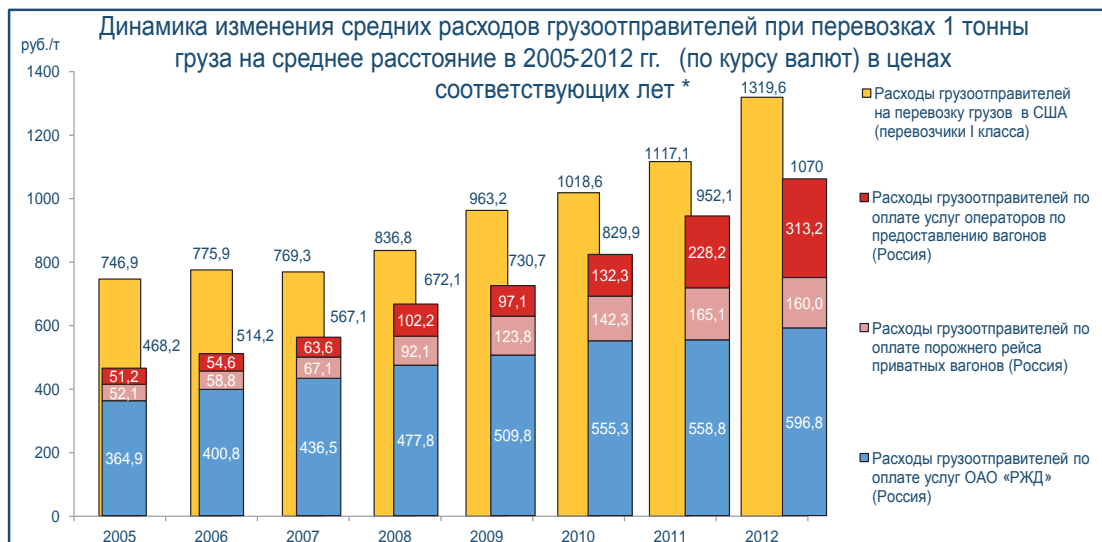


Разрыв между транспортными расходами в США и РФ сокращается: так, в 2005 году средние расходы грузоотправителей в США были выше на 30,2%, а в 2012 только на 17,9%!

С 2005 года доля расходов грузоотправителей на перевозку грузов в частных вагонах постоянно увеличивалась. Прежде всего это связано с увеличением доли перевозок в частных вагонах с 37,6% в 2005 году до 96,1% в 2012 году. Кроме того, в условиях отсутствия государственного регулирования и основного конкурента инвентарного парка ОАО «РЖД» операторы увеличивали свои ставки за услуги по предоставлению вагонов.

* - Для расчёта расходов грузоотправителей на перевозку грузов в США (перевозчики I класса) использовалась информация, размещённая в открытом доступе на сайте Совета по наземному транспорту США, Бюро статистики по транспорту США, Ассоциации Американских железных дорог, а также информация ЦБ России. Для расчёта расходов грузоотправителей на перевозку грузов в России за услуги ОАО «РЖД» по предоставлению услуг инфраструктуры и локомотивной тяги и расходов грузоотправителей по оплате порожнего рейса частных вагонов использовались статистические формы отчётности ОАО «РЖД» за соответствующие годы. Расчёт расходов грузоотправителей по оплате услуг операторов по предоставлению вагонов проведён на основании: средней стоимости предоставления вагонов, объёмов и доли перевозок груза в вагонах частного парка, нормативного срока доставки груза.

Сравнение средних расходов грузоотправителей на перевозку грузов в РФ и США



Разрыв между транспортными расходами на перевозку 1 тонны груза в США и РФ сокращается: так, в 2005 году средние расходы грузоотправителей в США были выше на 37,3%, а в 2012 году разница составила 18,9%. При этом следует учесть, что в РФ и США различается структура перевозок по родам грузов: в США перевозки осуществляются на болеекороткие расстояния, и в структуре перевозок большую долю занимают перевозки высокоходных грузов. Рост расходов грузоотправителей на оплату услуг операторов и оплату порожнего рейса вызван в первую очередь ростом доли перевозок в вагонах операторов, а также ростом ставок по предоставлению вагонов.

* - Для расчёта расходов грузоотправителей на перевозку грузов в США (перевозчики I класса) использовалась информация, размещённая в открытом доступе на сайте Совета по наземному транспорту США, Бюро статистики по транспорту США, Ассоциации Американских железных дорог, а также информация ЦБ России. Для расчёта расходов грузоотправителей на перевозку грузов в России за услуги ОАО «РЖД» по предоставлению услуг инфраструктуры и локомотивной тяги и расходов грузоотправителей по оплате порожнего рейса частных вагонов использовались статистические формы отчётности ОАО «РЖД» за соответствующие годы. Расчёт расходов грузоотправителей по оплате услуг операторов по предоставлению вагонов проведён на основании: средней стоимости предоставления вагонов, объемов и доли перевозок груза в вагонах частного парка, нормативного срока доставки груза.

Сравнение средних расходов грузоотправителей на перевозку угля в РФ и США

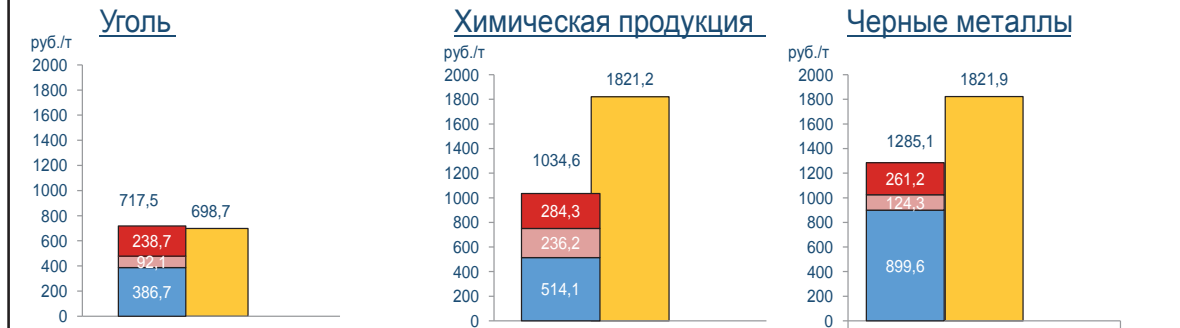


Средние совокупные расходы (ставка за т-км) грузоотправителей на перевозку угля в России ниже, чем в США (в 2011 году на 16,2%). С 2005 года доля расходов грузоотправителей на перевозку угля в частных вагонах постоянно увеличивалась. Прежде всего это связано с увеличением доли перевозок в частных вагонах с 21,6% в 2005 году до 99,9% в 1 полугодии 2013 года. Кроме того, в условиях отсутствия государственного регулирования и инвентарного парка ОАО «РЖД» операторы увеличивали свои ставки за услуги по предоставлению вагонов.

* - Для расчёта расходов грузоотправителей на перевозку грузов в США (перевозчики I класса) использовалась информация, размещённая в открытом доступе на сайте Совета по наземному транспорту США, Бюро статистики по транспорту США, Ассоциации Американских железных дорог, а также информация ЦБ России. Для расчёта расходов грузоотправителей на перевозку грузов в России за услуги ОАО «РЖД» по предоставлению услуг инфраструктуры и локомотивной тяги и расходов грузоотправителей по оплате порожнего рейса частных вагонов использовались статистические формы отчётности ОАО «РЖД» за соответствующие годы. Расчёт расходов грузоотправителей по оплате услуг операторов по предоставлению вагонов проведён на основании: средней стоимости предоставления вагонов, объемов и доли перевозок груза в вагонах частного парка, нормативного срока доставки груза.

Сравнение средних расходов грузоотправителей на перевозку грузов в РФ и США

Средние расходы грузоотправителей на перевозку 1 тонны груза на среднее расстояние перевозки в РФ и США в 2012 году



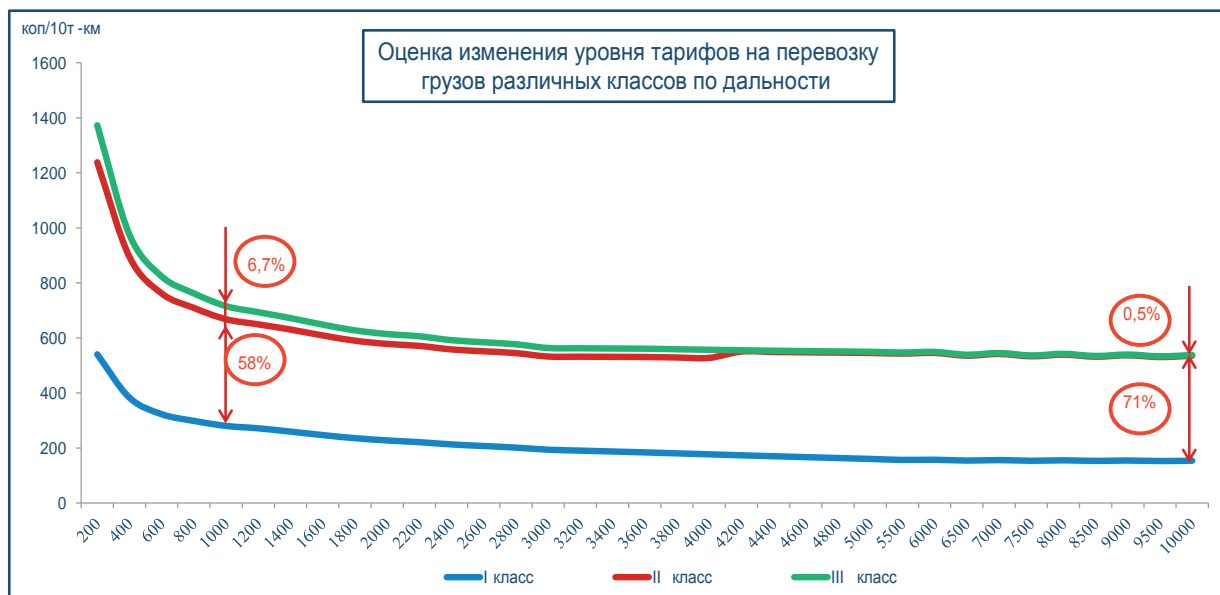
Средние расходы грузоотправителей на перевозку 1 тонны угля в России выше, чем в США на 2,6%. Это связано, с одной стороны, с ростом расходов грузоотправителей на оплату услуг операторов подвижного состава. С другой стороны, структура перевозок угля в США и РФ различна. В США уголь перевозится преимущественно маршрутными отправлениями. В России среднее расстояние перевозки угля выше, чем в США. В России преобладают перевозки угля на экспорт.

Средние расходы грузоотправителей на перевозку 1 тонны химической продукции в России ниже, чем в США на 43,2%. Необходимо отметить, что номенклатура грузов, входящих в группу «химическая продукция», в России и США различна. В РФ в данную группу входят химические и минеральные удобрения, а в США – высокодоходная химическая продукция, которая в России перевозится автотранспортом.

Средние расходы грузоотправителей на перевозку 1 тонны черных металлов в России ниже, чем в США на 29,5%. В России среднее расстояние перевозок черных металлов выше, чем в США.

■ Расходы грузоотправителей на перевозку грузов в США (перевозчики I класса)
■ Расходы грузоотправителей по оплате услуг ОАО «РЖД» (Россия)
■ Расходы грузоотправителей по оплате порожнего рейса частных вагонов (Россия)
■ Расходы грузоотправителей по оплате услуг операторов по предоставлению вагонов (Россия)

Анализ искажений действующей тарифной системы ¹

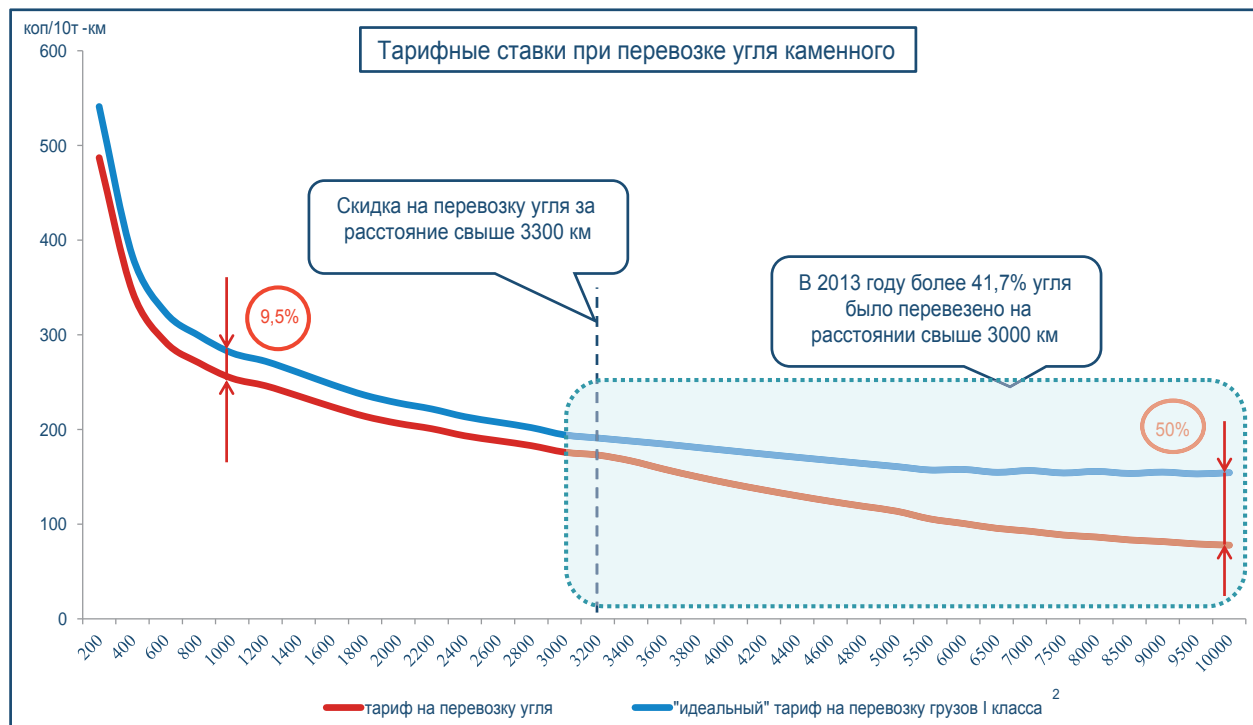


Стоимость перевозки грузов между II и III тарифными классами не велика, и сокращается при увеличении дальности перевозки. При этом стоимость перевозки грузов между I и другими тарифными классами значительна и составляет более 50%. Кроме того, эта разница увеличивается при росте расстояния перевозки.

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

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

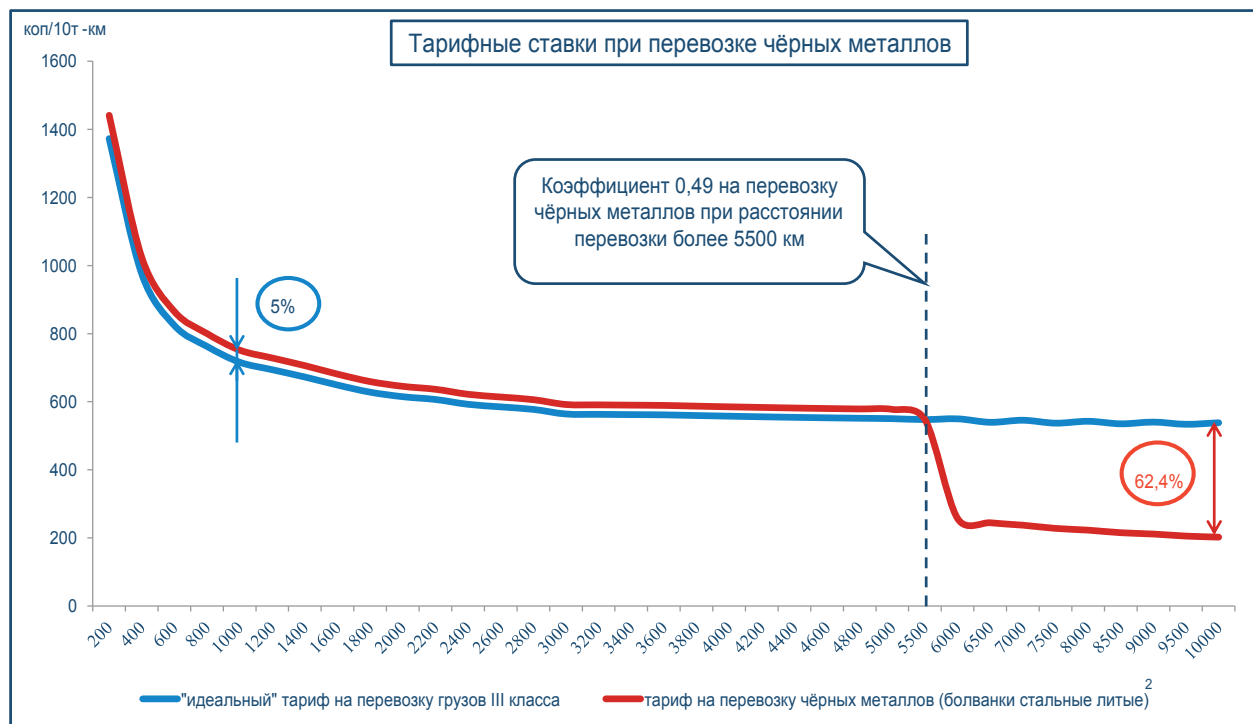
Анализ тарифной системы при перевозке угля каменного¹



¹ - Параметры расчёта: экспортное сообщение в порты Дальневосточного Федерального округа, маршрутная отправка из 50 полувагонов, загрузка в вагон составляет 66 т, подвижной состав собственный.

² «Идеальный» тариф представляет собой тариф I класса без учёта действия поправочных коэффициентов

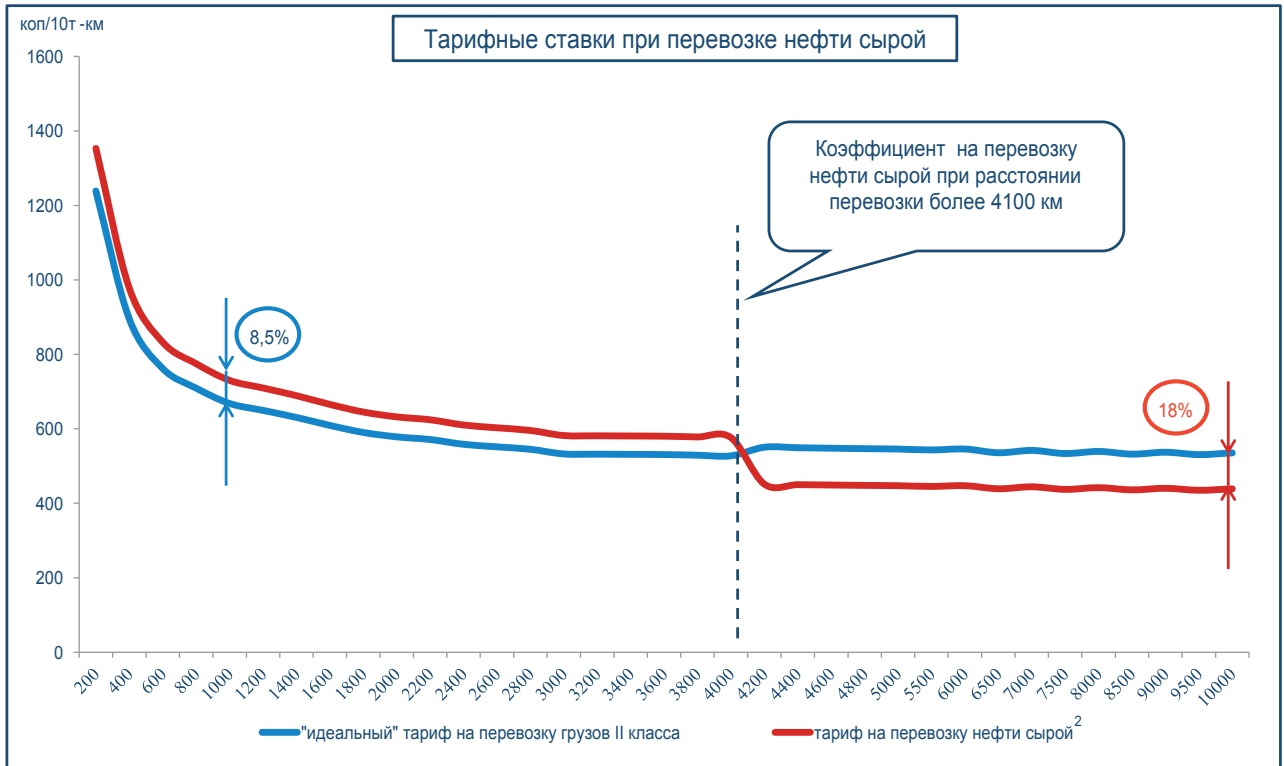
Анализ тарифной системы при перевозке чёрных металлов¹



¹ - Параметры расчёта: экспортное сообщение в порты Дальневосточного Федерального округа, маршрутная отправка из 50 полувагонов, загрузка в вагон составляет 66 т, подвижной состав собственный.

² «Идеальный» тариф представляет собой тариф III класса без учёта действия поправочных коэффициентов

Анализ тарифной системы при перевозке нефти сырой¹



¹ - Параметры расчёта: экспортное сообщение в порты Дальневосточного Федерального округа, маршрутная отправка из 50 цистерн, загрузка в вагон составляет 58 т, принадлежность подвижного состава - собственный.

² «Идеальный» тариф представляет собой тариф II класса без учёта действия поправочных коэффициентов

Анализ искажений действующей тарифной системы



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

Создание тарифных условий для появления операторов в секторе перевозок массовых грузов.



С момента создания Прейскуранта 10-01 (авг. 2003 г.) происходит постоянное сокращение доли перевозок грузов в инвентарном парке, который управлялся диспетчерским аппаратом ОАО «РЖД». Причем степень развития конкуренции в сфере перевозок грузов, особенно в полувагонах, определял регулятор в лице ФСТ, создавая соответствующие тарифные условия, снижающие сроки окупаемости операторских вагонов.

В 2007 году ФСТ установила различную индексацию тарифных схем на перевозку грузов в приватном и в инвентарном парке. Тариф на перевозки в инвентарных полувагонах был увеличен на 10,8%, а на перевозки в частных полувагонах всего на:

- 3,6% для грузов I тарифного класса
- 6,4% для грузов II тарифного класса
- 8,4% для грузов III тарифного класса

В результате увеличения государством доли вагонной составляющей в тарифе стала стремительно развиваться конкуренция в сфере перевозок массовых грузов, перевозимых в полувагонах, что резко увеличило объем закупок полувагонов со стороны операторов.

Влияние унификации международных и внутренних тарифов на структуру и направления грузопотоков на сети ОАО «РЖД»



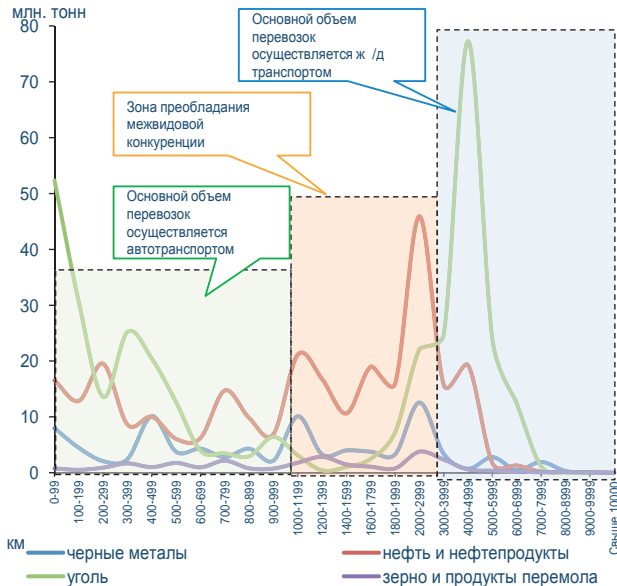
Объемы перевозок
С 2001 по 2005 года объемы экспортных перевозок через российские порты росли, а перевозки через пограничные переходы стабилизировались. После начала второго этапа унификации (с 2005 года) объемы перевозок через погранпереходы вновь стали увеличиваться, а объемы перевозок через отечественные порты даже снизились. Экономический кризис 2008-09 гг. повлиял на грузопотоки и переориентировал экспортные перевозки в направлении портов Дальнего Востока на азиатские рынки, наименее пострадавшие от кризисных явлений. При этом объемы перевозок через пограничные переходы в страны в большей степени пострадавших от кризиса стали сокращаться.

Доходы от перевозок
Несмотря на снижение объемов перевозок в направлении портов после начала 2-го этапа унификации доходы от экспортно-импортных перевозок в/из портов стали стремительно увеличиваться, что объясняется ростом тарифов. Рост доходных поступлений от экспортно-импортных перевозок через погранпереходы целиком определялся ростом грузовой базы, вызванной унификацией, так как тарифы по третьему разделу Прейскуранта 10-01 вплоть до 2009 года были заморожены.

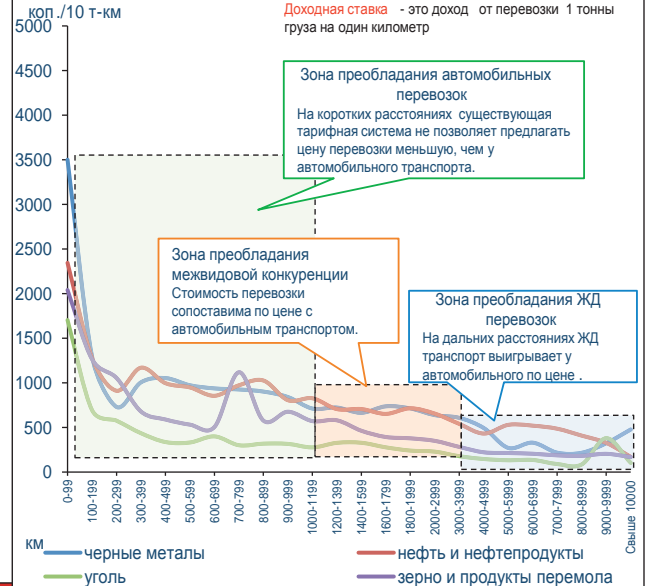
Конкурентоспособность тарифов на железнодорожном транспорте

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

Объем железнодорожных перевозок отдельных грузов с развитой межвидовой конкуренцией по поясам дальности (км)



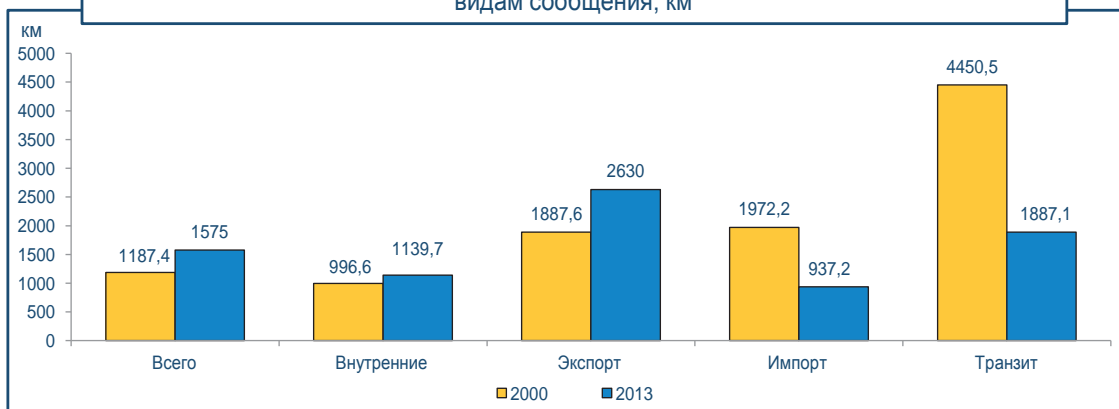
Доходные ставки ОАО «РЖД» на перевозку отдельных видов грузов по поясам дальности (км)



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

Оценка изменения структуры перевозок грузов на ж/д транспорте в 2000 и 2013 гг.

Сравнение среднего расстояния перевозки грузов железнодорожным транспортом по видам сообщения, км



Среднее расстояние перевозки грузов в 2013 году составило 1575 км, что выше уровня 2000 года на 32,6%. Больше всего расстояние перевозки выросло в экспортном сообщении (+39,3% до 2630 км). Во внутреннем сообщении среднее расстояние перевозки увеличилось только на 14% по отношению к 2000 году и составило 1139,7 км. При этом при перевозке импорта и транзита среднее расстояние перевозки снизилось на 52,5% и 57,6% по отношению к уровню 2000 года и составило 937,2 км и 1887,1 км соответственно.

Стоимость и время доставки грузов на автомобильном и железнодорожном транспорте

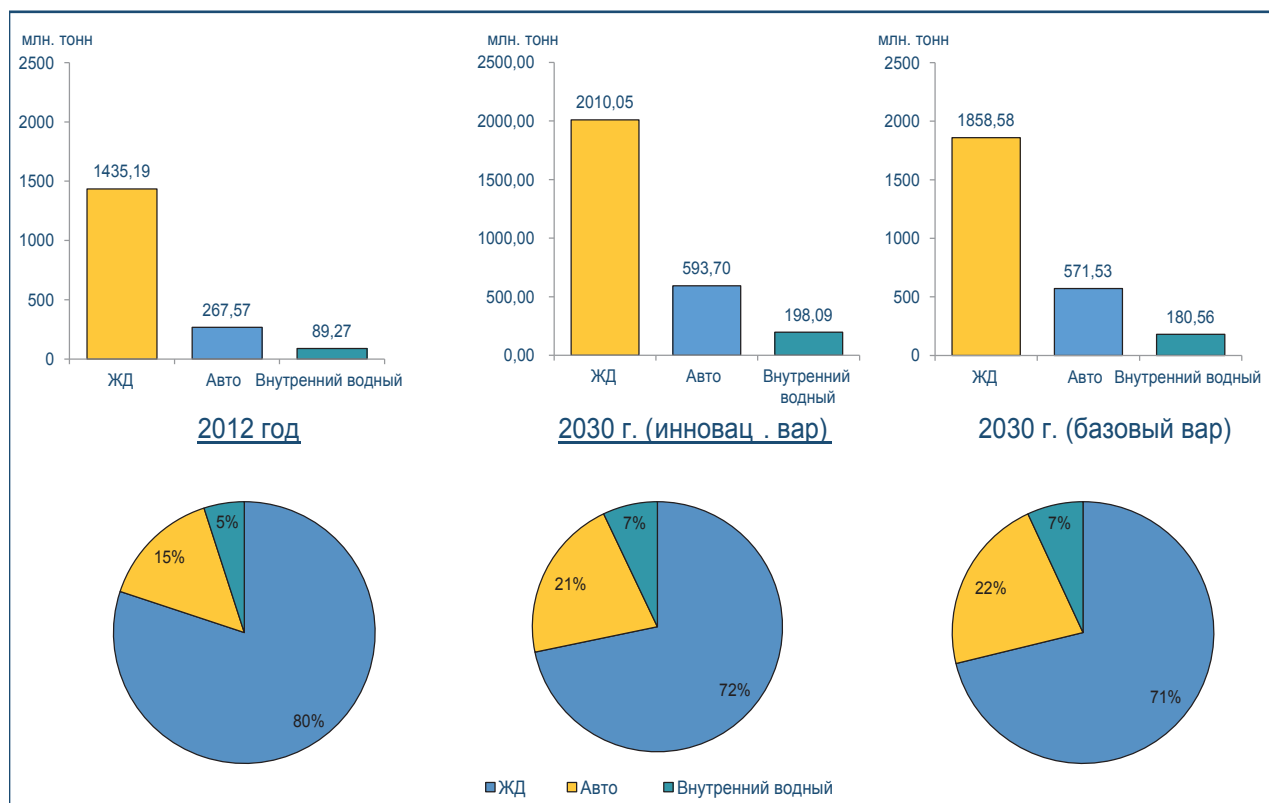
Направления перевозки	Вид груза	Расстояние перевозки (жд/авто), км	Стоимость перевозки, руб./т			Время доставки ²		
					жд/авто			жд/авто
Новосибирск - Москва	лесоматериалы строительные	3226/3247	2039,3	7320	0,28	12 суток	3,6 суток	3,33
Вологда-Москва	лесоматериалы строительные	540/480	816,7	1130	0,72	7 суток	8 часов	21
Омск -Москва	шины	2612/2534	5570,8	6160	0,9	11 суток	2,8 суток	3,93
Воскресенск - Москва	цемент	133/80	372,8	508	0,73	5 суток	3 часа	40
Домодедово-Москва	прокат чёрных металлов	35/16	436,6	418,4	1,04	4 суток	1,5 часа	64

Стоимость перевозки грузов на железнодорожном транспорте ниже стоимости перевозок грузов на автомобильном. Однако высокий уровень сервиса и короткое время доставки грузов автомобильным транспортом стимулируют потребителей пользоваться автотранспортом.

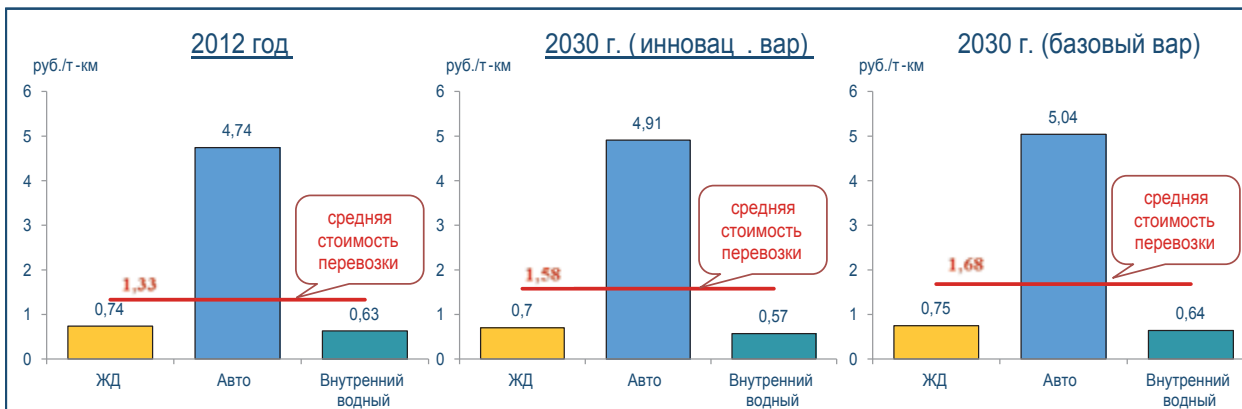
¹ - Стоимость перевозки груза при определении стоимости перевозки на железнодорожном транспорте была определена как сумма платы за услуги инфраструктуры и локомотивной тяги (тариф ОАО «РЖД») и платы за предоставление подвижного состава (ставка операторов подвижного состава). Плата за услуги инфраструктуры и локомотивной тяги, а также срок доставки груза были определены с помощью электронной программы «Rail-Тариф» версия 8.56 от 17 июня 2013 года. Плата за предоставление подвижного состава определена экспертным путем, на основании данных открытых источников. Стоимость перевозки груза на автотранспорте была определена на основании анализа ценовой политики транспортной компании ООО «Сервис Логистик».

² - Время доставки грузов автомобильным транспортом рассчитывалось с учетом следующих параметров: средняя скорость движения была принята равной 60 км/ч, также учитывалось необходимое время на отдых водителя.

Объем перевозок грузов в 2012 и 2030 годах



Средняя стоимость перевозок грузов в 2012 и 2030 годах



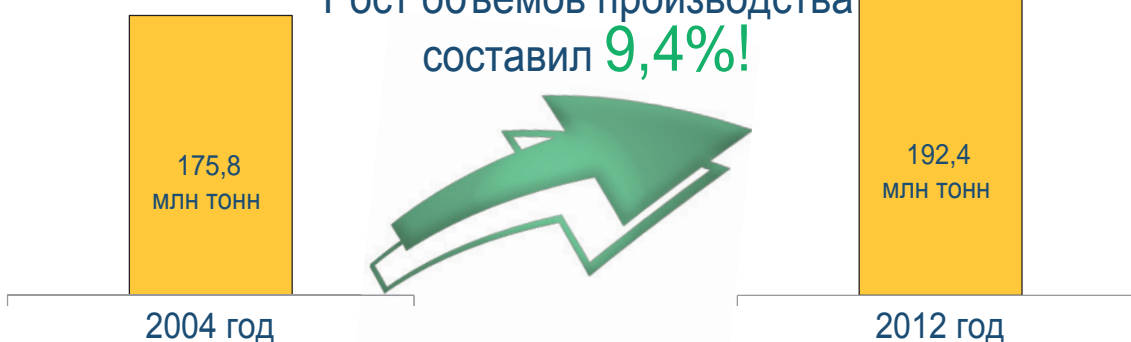
В случае реализации инновационного варианта средняя стоимость перевозки в 2030 году вырастет на 19% и составит 1,58 руб./т-км против 1,33 руб./т-км в 2012 году. При этом средневзвешенная стоимость перевозки на железнодорожном и внутреннем водном транспорте снизится на 5% и 10% соответственно и составит 0,7 и 0,57 руб./т-км соответственно, а на автомобильном транспорте увеличится на 4%, до 4,91 руб./т-км.

В случае реализации базового варианта средняя стоимость перевозки в 2030 году вырастет на 26% и составит 1,68 руб./т-км. При этом средневзвешенная стоимость перевозки на железнодорожном транспорте увеличится на 1% и составит 0,75 руб./т-км. На внутреннем водном транспорте стоимость перевозки составит 0,64 руб./т-км, что выше уровня 2012 года на 2%, на автомобильном транспорте стоимость перевозки увеличится на 6% до 5,04 руб./т-км.

Производство и перевозки черных металлов железнодорожным транспортом

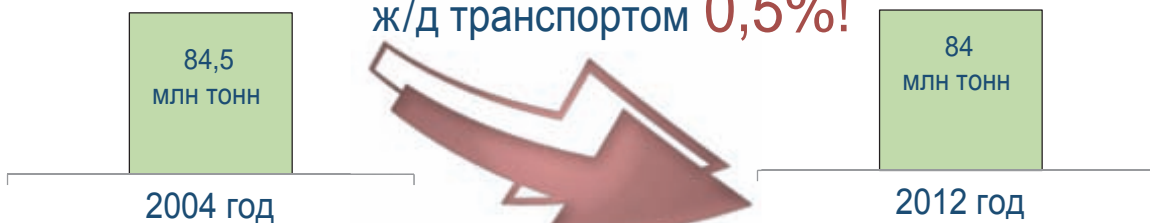
Производство черного металла в России

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



Перевозки черных металлов железнодорожным транспортом (без импорта)

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



Рост перевозок черных металлов на автомобильном транспорте



С 2004 года производство черных металлов в России выросло на 16,6 млн тонн!

С 2004 года объемы перевозок железнодорожным транспортом в экспортном и внутреннем сообщении сократились на 0,5 млн тонн!

Весь прирост производства черных металлов перевозится автомобильным транспортом, а это 17,1 млн тонн!

Для перевозок дополнительного грузопотока черных металлов было совершено более 1 млн дополнительных автомобилей рейсов!

Предложения по совершенствованию тарифной системы

Целесообразно использовать единые принципы регулирования стоимости услуг по предоставлению вагонов для общего парка грузовых вагонов (в том числе инвентарного парка ОАО «РЖД») и для частного парка грузовых вагонов

Целесообразно предусмотреть ежегодную компенсацию выпадающих доходов ОАО «РЖД», возникающих при установлении регулируемых тарифов на услуги ж/д транспорта ниже экономически-обоснованного уровня

Уровень ежегодной индексации тарифов на грузовые ж/д перевозки целесообразно определять с учетом рационального распределения торговых наценок в отраслях экономики России и платежеспособности (с применением межотраслевого баланса), а также формирования необходимых инвестиционных ресурсов на ж/д транспорте

Тарифные схемы Прейскуранта на грузовые перевозки ж/д транспортом целесообразно пересматривать по завершению очередного долгосрочного периода тарифного регулирования на основе фактических затрат ж/д транспорта

Целесообразно рассмотреть вопрос об отмене практики поддержки различных отраслей промышленности России за счет тарифов ж/д

Целесообразно ускорить процесс внедрения сетевого контракта на ж/д транспорте

Выводы:

Переключение грузов с железнодорожного и водного транспорта на автомобильный в размере 110-130 млн т.

Более 6 млн автомобилей рейсов в год!

Грузовладельцы воспользовавшиеся автотранспортом вместо железнодорожного и водного к 2030 году заплатят ежегодно **на 300 млрд руб. в год больше.**

Рост совокупных транспортных затрат в экономике на 28% (до 1,7 руб./т-км) к 2030 году за счет роста доли более дорогого автотранспорта.

При дефиците инвестиций рациональнее инвестировать в железнодорожную инфраструктуру, создавая:

- **новые транспортные продукты**
- **повышая интеграцию видов транспорта**
- **устанавливая (возвращая) технологические нормативы (KPI) на перевозки** (сроки планирования, соблюдения сроков доставки, «точно в срок», повышенной суточной скорости)

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/>

ПОСТОЯННЫЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА СКЛАДЕ

ООО «ПроектСнаб» предлагает

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

МАТЕРИАЛЫ ВСП:

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

одно из главных наших преимуществ – мы работаем очень быстро!

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

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

РосСтройСпецМонтаж

Россия, 622002, Свердловская область, г. Нижний Тагил, ул. Высокогорская, д.37, +7(912) 249-10-33, +7(3435) 45-02-48, 45-02-49, 45-02-50, 45-02-51, 45-02-52, 45-02-53
 Web: metalnt.ru. E-mail: metallosnab@list.ru

Наша организация предлагает плановое снабжение предприятий и организаций широким спектром транспортного и вагоностроительного металлопроката не только в России, но в странах Балтии, Ближнего и Дальнего зарубежья.

Сортамент предлагаемой продукции очень широк, а именно:

бандажи для локомотивов железных дорог, колеса цельнокатанные, заготовки колёс, кольца цельнокатанные, осевая заготовка, рельсы магистральные, рельсы промышленные, рельсы узкой колеи, рельсы крановые, материалы верхнего строения пути, стрелочные переводы, зетовый профиль, вагонная стойка, и т.д.

Доставка продукции ж/д и автотранспортом в минимальные сроки.

Индивидуальный подход к каждому клиенту и гибкую систему скидок. Работа с абсолютно надёжной, финансово устойчивой, процветающей компанией, которой можно доверять.

Наименование	Компания	Телефоны, e-mail, web
Бандаж черновой, заготовки колёс, колёса цельнокатанные	ООО "РосСтройСпецМонтаж"	+7(3435) 45-02-48
Стрелочные переводы, рем. комплекты	ООО "РосСтройСпецМонтаж"	+7(3435) 45-02-49
Вагоностроительный профиль (Z-310, балка 60Б2, швеллер 20В2, угол 160x100x10, ось чистовая, осевая заготовка), колёсные пары НОНК, СОНК, автосцепка СА-3.	ООО "РосСтройСпецМонтаж"	+7(3435) 45-02-50
Рельсы крановые КР70А, КР80А, КР100А, КР120А, КР140А	ООО "РосСтройСпецМонтаж"	+7-912-24-9-10-33
Рельсы широкой колеи Р65, Р50, РП65, РП50	ООО "РосСтройСпецМонтаж"	metallosnab@list.ru
Рельсы узкой колеи Р11, Р18, Р24, Р33, Р43	ООО "РосСтройСпецМонтаж"	www.metalnt.ru
Рельсы трамвайные Т62, остряковые ОР43, ОР50, ОР65	ООО "РосСтройСпецМонтаж"	+7(3435) 45-02-51
Подкладна, накладна, клемма ПК, скоба упорная, ВСП.	ООО "РосСтройСпецМонтаж"	+7(3435) 45-02-52
Нержавеяна, титан, трубы г/н, эл.сварные, сортовой металлопрокат. (обширная номенклатура).	ООО "РосСтройСпецМонтаж"	+7(3435) 45-02-53
НУПИМ Б/У ВАГОНЫ, Ж/Д ЗАПЧАСТИ (предложения на эл. почту)	ООО "РосСтройСпецМонтаж"	+7-912-24-9-10-33

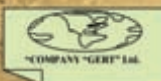
К железнодорожная компания
Комплекттранспец

позвонить → **8 (499) 685-15-14**
www.oookts.ru e-mail: kts@oookts.ru

Оптовые поставки материалов ВСП и путевого инструмента

Весенняя распродажа РЕЛЬС

Вид товара	Кат. износа	Длина м.	Цена руб./тн с НДС
Рельс Р-65	Iгр. (1-4 мм)	12.45-12.5	21 300
Рельс Р-65	IIгр. (4-6 мм)	12.45-12.5	17 500
Рельс Р-65	Iгр. (1-4 мм)	25	24 500
Рельс Р-65	IIгр.(4-6 мм)	25	21 000
Рельс Р-65	I - IIгр.	немер	от 14000
Рельс РП-65Т	новые 2012г.	немер	35000
Рельс РП-65Н	новые 2012г.	немер	34000
Рельс Р-75	(1-3мм)	12,5	18000



ООО «Компания «ГЕРТ»

Рельс Р-65 1гр. L=12.5м	23000 руб/тн	Тел./факс:
Рельс Р-50 1гр. L=12.5м	23000 руб/тн	(495) 510-44-51,
Рельс Р-43 1гр. L=12.5м	25000 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	Компания	Телефон
Рельсы Р-65 Т 1 группы	тонна	22000	ООО «Железные дороги Урала»	8-912-656-21-36
Рельсы Р-65 Т износ до 2 мм	тонна	26500	ООО «Железные дороги Урала»	mokhov.valeriy@mail.ru
Рельсы РП-65 Т (новые)	тонна	38500	ООО «Железные дороги Урала»	8-912-656-21-36
Рельсы Р-65 Т(новые)	тонна	46500	ООО «Железные дороги Урала»	mokhov.valeriy@mail.ru
Рельсы Р-50 Т (износ до 1 мм), Р-43 (износ до 1 мм)	тонна	27000	ООО «Железные дороги Урала»	8-912-656-21-36
Рельсы РП-50	тонна	46000	ООО «Железные дороги Урала»	mokhov.valeriy@mail.ru
Шпала деревянная пропитанная тип 2, пропитка «креозот», автоклав	шт.	710	ООО «Железные дороги Урала»	8-912-656-21-36
Шпала деревянная пропитанная тип 2, пропитка масляная ЖТК, окунаем	шт.	670	ООО «Железные дороги Урала»	mokhov.valeriy@mail.ru
Поставляем любое оборудование СЦБ и связи, в т.ч. МПЦ	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	8-912-656-21-36
Поставляем материалы ВСП (новые и с/г), ж/д инструмент	шт	договорная	ООО «Железные дороги Урала»	mokhov.valeriy@mail.ru



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

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

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

ООО «Транском Екатеринбург»

Поставляем

- материалы ВСП
- путевой инструмент
- запасные части

для подвижного состава

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

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



ООО "РТС"
Продаем!

- рельсы Р65 1 и 2 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. месп

Отгрузка со склада в г. Нижний Новгород

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

УМС ООО-УРАЛМЕТАЛЛСНАБ»
 620017, Екатеринбург,
 Турбинная, 7, 209,
 тел./факс: (343)287-11-16(17),
 e-mail:ums@ums-e.ru, www.ums-e.ru



Продаем накладки Р33 четырехдырные со склада в Екатеринбурге цена от 91 000,00 руб. за тонну с НДС

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



ООО ТПК
Стан-Мет

г. Нижний Тагил

Тел.: (3435) 40-12-98, 40-12-99, 32-98-19, (912) 262-19-24

www.relsy.biz

E-mail: stanmet@2-u.ru, stanmet@inbox.ru

stanmet@e-sky.ru, stanmet1@mail.ru

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



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

МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ МАРТ 2014

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

**Итоги развития промышленности в марте 2014 года:
 индекс ИПЕМ-производство – -2,9%, индекс ИПЕМ-спрос – -1,9% (к марту 2013 года).**

За период январь-март 2014 года индекс ИПЕМ-производство упал на -2,2% к аналогичному периоду прошлого года. Индекс ИПЕМ-спрос также снизился, падение с начала 2014 года составило -1,6%.

Динамика индексов производства и спроса продолжает выравниваться (спрос отыгрывает накопленное отставание), а это свидетельствует о продолжении фазы стабильности в промышленном секторе – отсутствии и роста, и падения.

В марте 2014 года погрузка грузов на железнодорожном транспорте демонстрирует отрицательный прирост к прошлому году (-0,4% к марту 2013 года). За первый квартал 2014 года показатель погрузки сохранился на прошлогоднем уровне. Потребление электроэнергии в марте 2014 года в целом по России снизилось (-4,7% к марту 2013 года) при более высоких среднемесячных температурах (см. слайд №9).

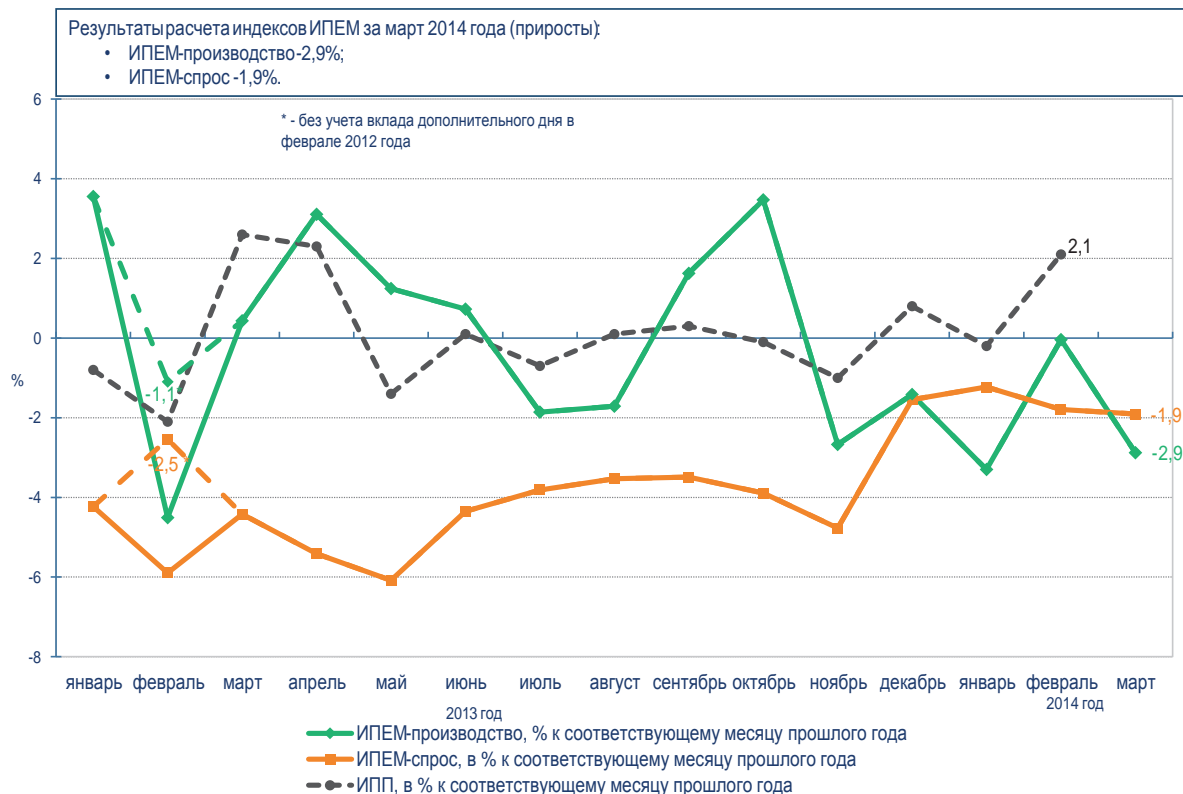
Расчет индекса ИПЕМ-спрос в разрезе отраслевых групп показывает, что рост спроса наблюдается в низкотехнологичных отраслях (+6,7% в марте 2013 года; +7,1% с начала года). Небольшое снижение спроса продемонстрировали добывающие отрасли (-1,5% в марте 2013 года, -0,03% с начала года). По отраслям, производящим товары инвестиционного спроса, наблюдается устойчивое падение

спроса: высокотехнологичные (-18,0% в марте; -20,5% за январь-март), среднетехнологичные (-0,5% и -1,6%).

Одним из важнейших факторов спроса, который в данный момент определяет стоимость и себестоимость промышленных товаров является отмена «последней мили» в большинстве регионов России, в т.ч. в Красноярском Крае и Иркутской области, где сосредоточены наиболее электроемкие предприятия цветной металлургии (см. слайд №10). За счет исключения из состава платы тарифов распределительных электросетевых компаний, затраты на электроэнергию крупных потребителей, подключенных напрямую к сетям ФСК, могут снизиться на 25-35%. Однако возможная отмена выбора одноставочного тарифа на передачу электроэнергии для предприятий, подключенных напрямую к электростанциям, увеличит платежи на величину до 30% в отдельных регионах.

Замораживание экспортно-импортных операций с Украиной может в заметной степени повлиять на многие российские отрасли. Например, нефтепереработка потенциально выиграет от расширения рынка сбыта. Транспортное машиностроение может выиграть от замещения украинских вагонов на российские на внутреннем рынке. Автомобильная промышленность скорее всего окажется в минусе за счет отмены экспорта на Украину продукции АвтоВАЗа и возможного ограничения экспорта российских предприятий промсборки.

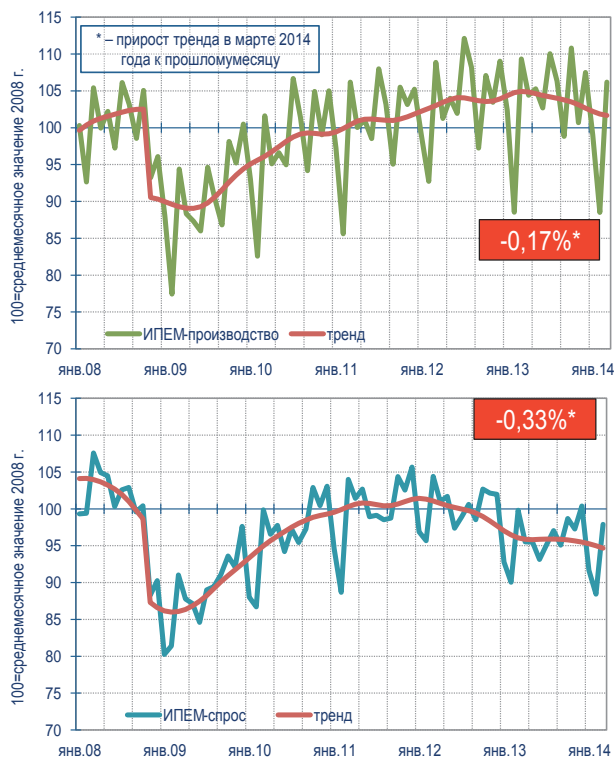
Динамика индексов к соответствующему месяцу прошлого года



Внешнеполитическая обстановка начинает реально влиять на результаты промышленности, в том числе через механизмы ВТО. Россия вынуждена придерживаться взятых обязательств, тогда как многие шаги по снижению ограничений на зарубежные рынки могут оказаться замороженными. Например, в США с 2003 года дей-

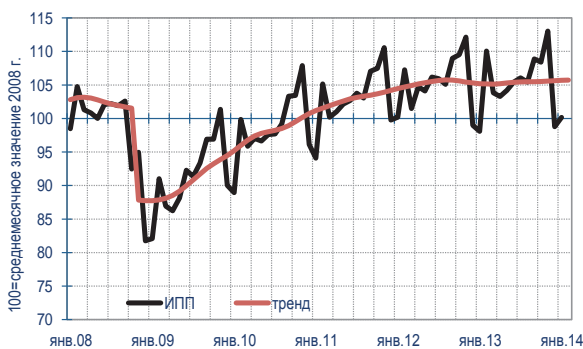
ствует защитная пошлина на металлический кремний. В данный момент она составляет для разных российских производителей от 61% до 87%. В 2013 году инициирован пересмотр данной меры, однако ввиду текущей ситуации данные шаги могут быть заморожены на неопределенный срок.

Динамика индексов к предыдущему месяцу

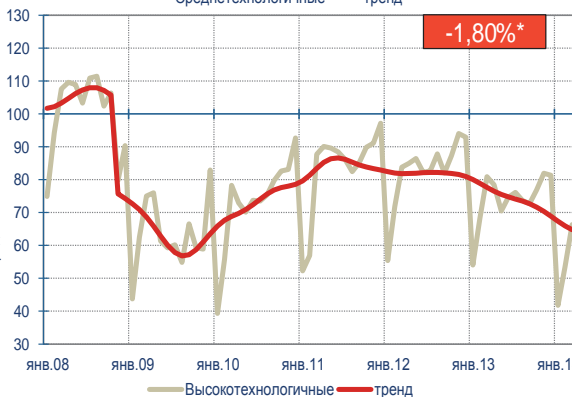
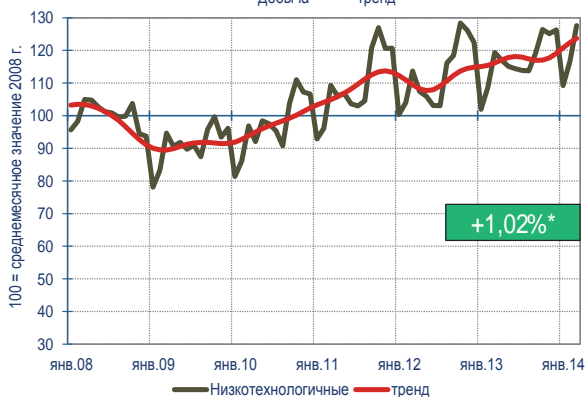
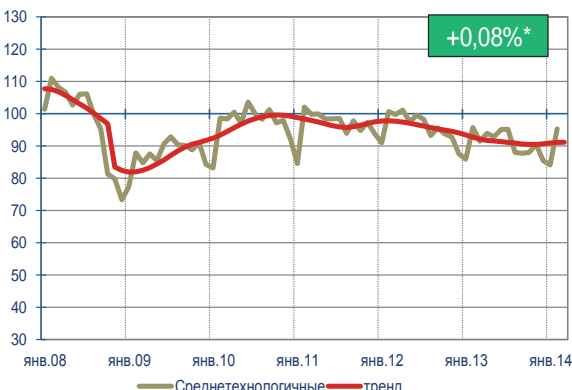


Индекс ИПЕМ-производство, очищенный от сезонного фактора, в марте 2014 года вновь зафиксировал отрицательное значение (-0,17%).

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



ИПЕМ-спрос по отраслевым группам

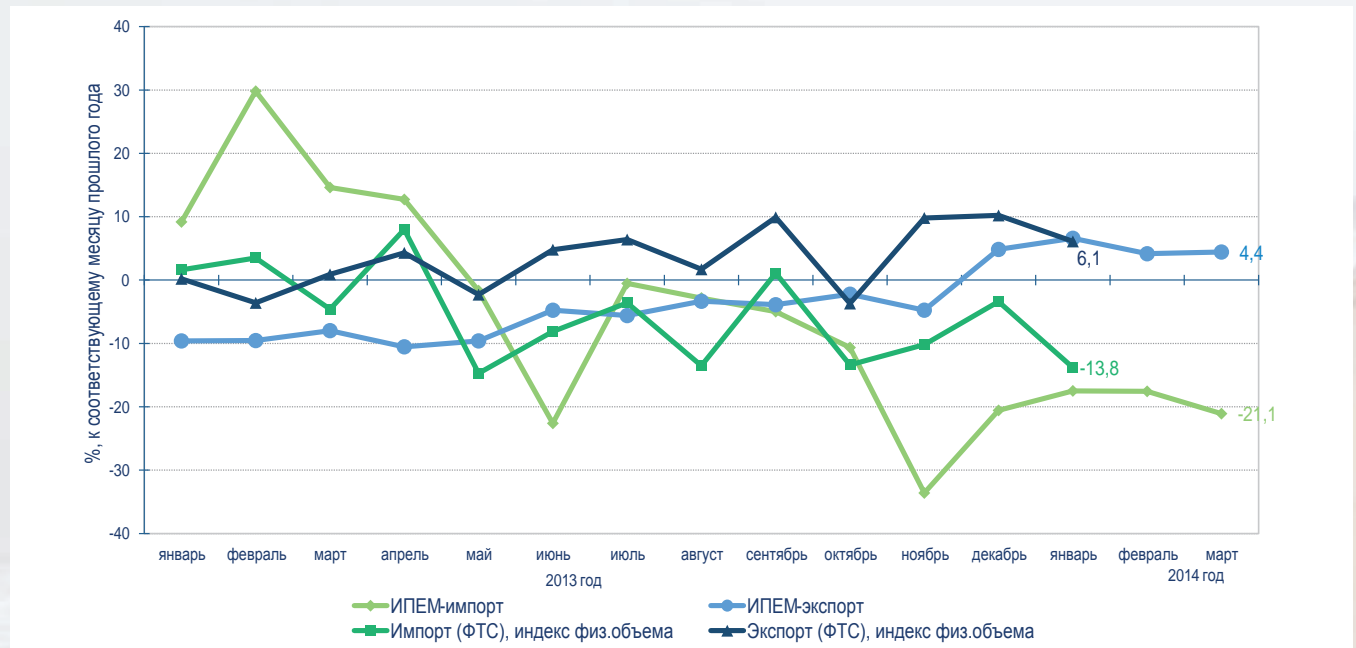


Динамика индексов экспорта и импорта

Значения индексов в марте 2014 года: индекс ИПЕМ-импорт – -21,1%, индекс ИПЕМ-экспорт – +4,4%.

Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на экспорт на сети железных дорог: уголь каменный (+5,8% за март 2014 года, +11,5% за I квартал 2014 года), лесные грузы (+12,6%, +19,9%), химические и минеральные удобрения (+9,7%, +16,4%), цемент (+8,4%, +6,6%).

Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на экспорт на сети железных дорог: цветные металлы (-7,2% за март 2014 года, -16,8% за I квартал 2014 года), строительные грузы (-13,1%, -9,5%), лом черных металлов (-54,0%, -26,7%), руда железная и марганцевая (-5,7%, -3,4%), черные металлы (-1,5%, -1,2%), руда цветная (-11,2%, +20,4%).



Внутренний спрос

Отгрузка большей части основных инвестиционных товаров на внутренний рынок по результатам марта 2014 года снизилась. В условиях крайне низкой базы прошлого года в марте сохраняются высокие темпы падения спроса на машиностроительную продукцию (-27,4% к марту 2013 года, -26,9% к I кварталу 2013 г.).

Продолжает восстанавливаться внутренний спрос на цветные металлы (+20,7% к марту 2013 года, +18,2% к I кварталу 2013 г.). Также стоит отметить рост внутреннего спроса на химические и минеральные удобрения (+4,4%, +2,8%), лесные грузы (+8,9%, +1,6%), лом черных металлов (+9,3%, -0,3%).

Спрос на черные металлы продолжил ставшее уже стабильным снижение (-2,4% к марту 2013 г., -3,8% к I кварталу 2013 г.). Стоит также отметить падение внутреннего спроса на строительные грузы (-5,8%, -9,6%), каменный уголь (-8,8%, -10,0%), железные и марганцевые руды (-4,1%, +0,5%).



Анализ данных: ТЭК*

Нефтедобывающая отрасль

В марте 2014 года продолжилась стабильная тенденция роста добычи нефти: добыто 44,7 млн т (+1,0% к марту 2013 года). С начала года объем добытой нефти составил 130 млн т (+1,3% к аналогичному периоду прошлого года).

Первичная переработка нефти на НПЗ России по итогам I квартала прибавила 6,7% (71,1 млн т). Экспорт нефти снизился на 4,8% (55,3 млн т). Объем перевалки наливных грузов в период январь-март 2014 года остался на уровне прошлого года и составил 81,5 млн т (+0,0%), в том числе сырой нефти – 47,3 млн т (-6,4%), нефтепродуктов – 30,0 млн т (+12,6%) и сжиженного газа – 3,3 млн т (+6,9%).

"Роснефть" добыла в I квартале 2014 года 50,0 млн т (+0,2%) (включая добычу ТНК-ВР), ЛУКОЙЛ – 21,4 млн т (-0,5%), "Сургутнефтегаз" – 15,1 млн т (-0,2%), "Газпром нефть" – 12,3 млн т (+2,1%), "Татнефть" – 6,5 млн т (+0,4%), "Башнефть" – 4,1 млн т (+6,8%), "Русснефть" – 2,1 млн т (-0,9%), НОВАТЭК – 1,4 млн т (+11,4%).

Средняя цена Urals в марте 2014 года не изменилась и составила 106,7 долл./барр. (106,7 долл./барр. в марте 2013 года).

Газовая отрасль

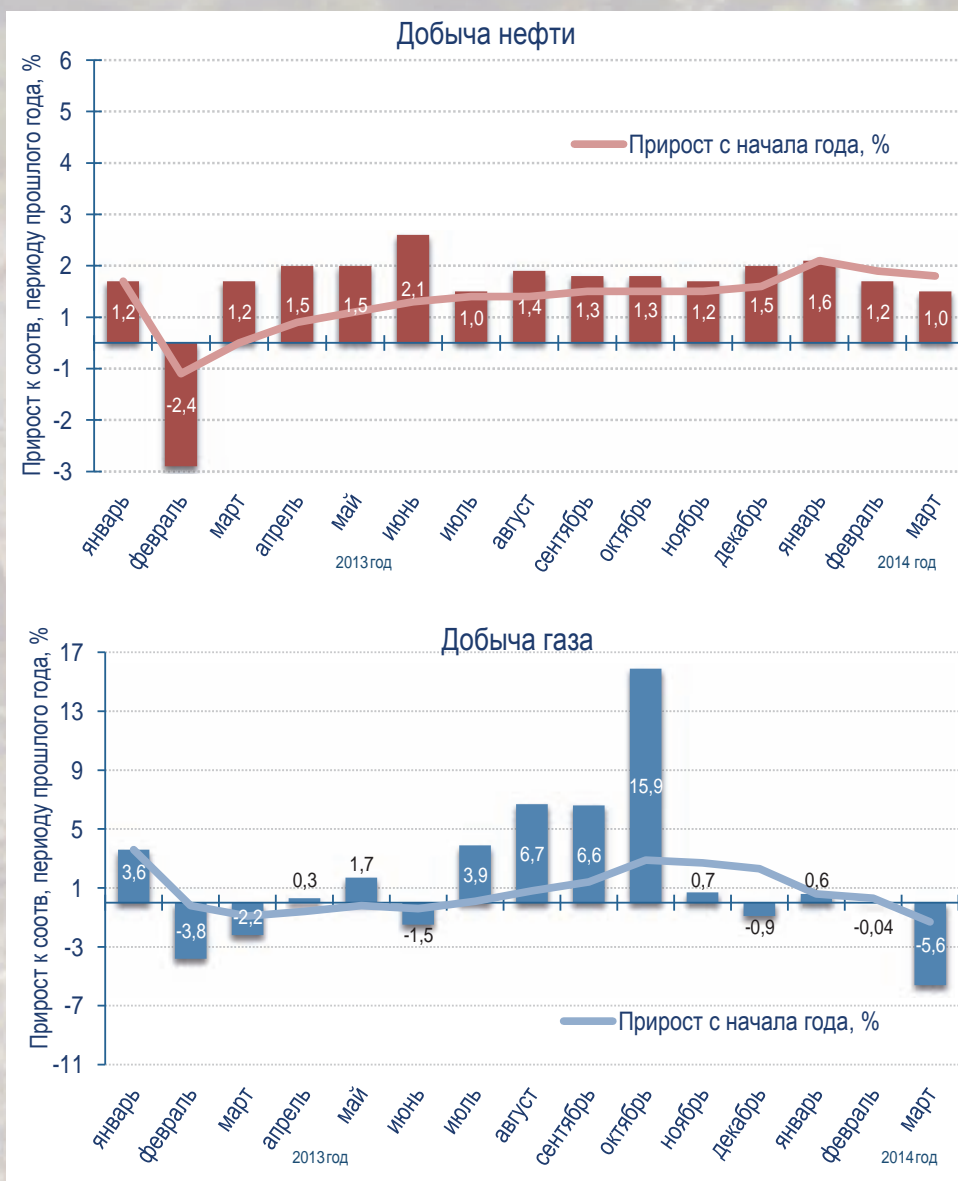
Добыча газа в России в марте 2014 года составила 57,1 млрд куб. м (-5,6% к марту 2013 года), с начала года добыча газа выросла до уровня 180,5 млрд куб. м (-1,3% к аналогичному периоду прошлого года). Экспорт газа в I квартале 2014 года вырос до 56,9 млрд куб. м (+1,9% к аналогичному периоду 2013 года).

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

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

Внутреннее потребление газа в I квартале 2014 года сократилось (-2,6%) в основном из-за более высоких температур в марте 2014 года (слайд 9)

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



Анализ данных: ТЭК*

Угольная отрасль

В марте добыча угля показала отрицательную динамику: -3,5% к марту 2013 года (28,8 млн т) и +0,4% с начала года. Экспорт угля в марте вырос на 3,4% до 12,1 млн т, по итогам I квартала 2014 года рост составил 11,8% к соответствующему периоду прошлого года.

В марте продолжилась тенденция по перераспределению отгрузки каменного угля на сети железных дорог в пользу экспортных перевозок: на внутреннем рынке отгрузка упала на 8,8% по сравнению с мартом 2013 года, а на экспорт

выросла на сравнимые 5,8%. Общая отгрузка угля на сети железных дорог в марте снизилась на 2,2% по сравнению с мартом 2013 года.

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

Объем перевалки угля за январь-март 2014 года в российских портах вырос на 16,7% до уровня 25,8 млн т.

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

Электроэнергетика

Потребление электроэнергии в марте 2014 года в целом по России составило 91,8 млрд кВтч (-4,8% к марту 2013 года). Основное снижение наблюдалось в ОЭС Средняя Волга (-6,7% к марту 2013 года), ОЭС Северо-Запад и (-6,7%), ОЭС Центр (-5,3%) и ОЭС Восток (-4,2%).

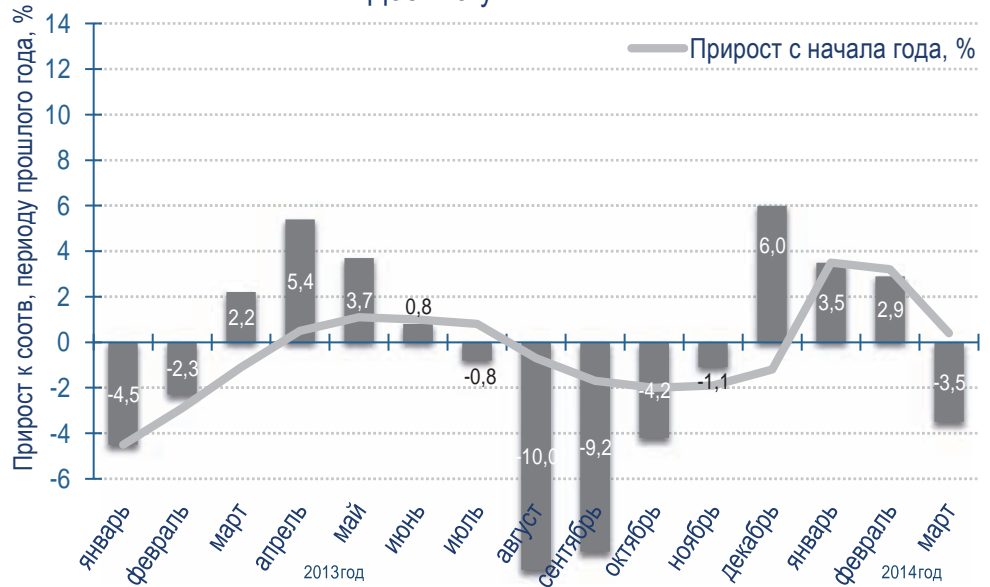
Среднемесячная средне-взвешенная температура на территории ЕЭС России в марте 2014 года оказалась значительно выше, чем в марте 2013 года (-0,8°C против -6,8°C).

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

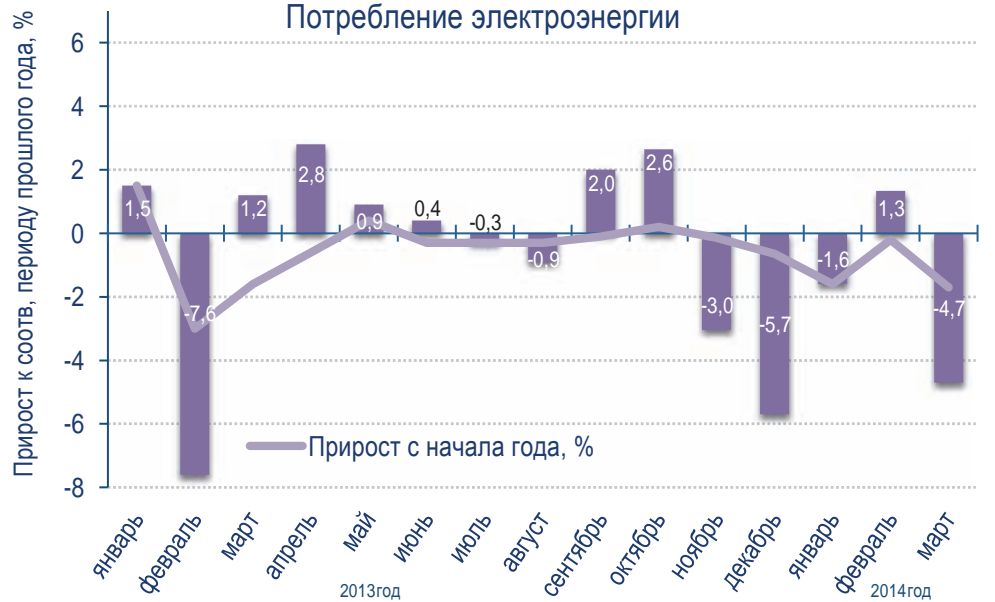
- 720,96 руб./МВтч для зоны Сибирь (-9,0% к марту 2013 г.);

- 1 063,95 руб./МВтч для зоны Европа и Урал (+9,3% к марту 2013 г.).

Добыча угля



Потребление электроэнергии



Перспективы изменения выпуска промышленной продукции в краткосрочной перспективе: внутренние и внешние факторы

Нефтяная отрасль:

Добыча нефти.

Производство автомобильного бензина в России в январе-марте 2014 года снизилось на 0,8%.

«-» перспективы роста тарифов на перевозку нефтеналивных грузов железнодорожным транспортом.

«+» рост рублевой выручки за счет ослабления курса рубля к основным валютам.

«+» возможный рост спроса на бензин за счет поставок в Республику Крым (более 0,5% от всего объема производства в России).

Алюминиевая промышленность:

Погрузка цветных металлов на сети железных дорог за январь-март 2014 года упала на 10,5%, однако в марте темпы падения замедлились (-2% к марту 2013 года).

«-» сохраняются низкие мировые цены на алюминий (за январь-март 2014 в среднем около 1807 долл./тонну).

«+» сохранение правил складирования на LME.

«+» изменение правил ОРЭМ для снижения ценовой нагрузки на алюминиевые предприятия: вывод части мощности ГЭС с ОРЭМ (Братская ГЭС), либерализация мощности ГЭС.

«+» отмена договоров «последней мили» в Красноярском крае, Иркутской области и многих других регионах России (снижение стоимости электроэнергии на 25-35%).

Газовая отрасль:

Добыча газа.

Экспорт газа из России в январе-марте 2014 года вырос на 1,9%.

«-» курс ЕС на снижение зависимости от российского газа.

«-» снижение платежеспособного спроса со стороны Украины.

«+» рост отбора российского газа со стороны европейских потребителей для закачки в ПХГ для обеспечения стабиль-

ности поставок.

«+» активизация переговоров с Китаем о поставках газа.

Автомобильная промышленность:

Продажи новых легковых автомобилей в России в январе-марте 2014 года снизились на 2%.

«-» АвтоВаз приостановил экспорт автомобилей на Украину. Экспорт АвтоВазы на Украину составлял в разные годы от 0,4% до 1% от общего выпуска автомобилей в России.

«-» возможная отмена одноставочного тарифа на передачу электроэнергии для предприятий, подключенных напрямую к электростанциям (рост стоимости электроэнергии на 25-30%)

«±» Возможное ослабление требований по локализации (снижение затрат для автопроизводителей, но отсутствие роста в производстве автокомпонентов).

«+» Кратковременный рост спроса, спровоцированный специальными предложениями, ожиданием роста цен и соответствующим ростом спроса из-за ожидаемого дальнейшего ослабления рубля.

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/>

сопутствующие товары и услуги

НАНО ТЕХНОЛОГИЧНЫЕ СПЕЦ ПОКРЫТИЯ
WWW.INN-T.COM
+7(843)250-75-60


ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«Октайс-Техника»
117525, Россия, г. Москва, Нагорный проезд, 10, стр. 10
Филлиал: 432045, Россия, г. Ульяновск, Московское шоссе, д. 2-А. Тел.: (495) 933-77-85, (8422) 278-279
e-mail: oktays.technics@gmail.com, www.svarpostavka.ru

ООО «Октайс-Техника» - официальный дилер и представитель зарубежных и отечественных производителей сварочных материалов и оборудования предлагает сотрудничество в сфере поставок.

Действует система скидок, отсрочка платежа! Доставка в любой регион России!

Трайв-Комплект
8-800-333-36-30
www.traiv.ru

Изготовление деталей из спецсталей по чертежам
Высокопрочный крепеж из Европы



ПРОДУКЦИЯ ЗАО "А.Миллер" Тел: +7 (495) 210-52-14, +7 (495) 775-73-76, +7 (495) 940-82-66, факс: +7 (495) 775-73-76
e-mail: office@a-miller.ru, <http://a-miller.ru/>

- настилы резинокордовые, резиножелезобетонные для проезда автомобилей через железнодорожные пути, ТУ32ЦП828-97, ТУ 2539-008-05768071-00;
- настилы резинокордовые, резиножелезобетонные, для перехода пешеходов через железнодорожные пути, ТУ 2539-008-05768071-00;
- комплекты специального оборудования автоматического заграждения (КСОАЗ) - устройство заградительное переездное, ТУ 32ЦП32-31У-14;
- покрытия для железнодорожных платформ и промышленных полов из уникального по свойствам материала Latexfall (производство Голландия).

Основными критериями нашей компании являются качество, надежность изготавливаемой продукции и разумные цены.



Международная выставка
машин, оборудования,
технологий и продукции
металлургической
промышленности
и литейного производства

3-6 июня 2014 г.

Россия, Москва,
ЦВК «Экспоцентр»

При содействии
ЦВК «Экспоцентр»



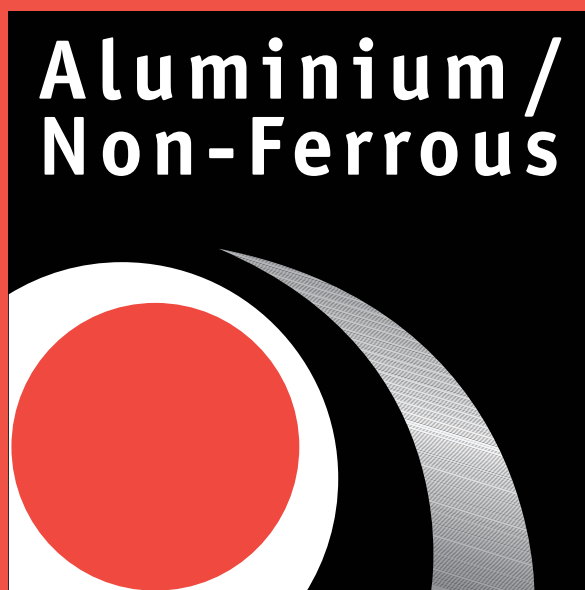
О Р Г А Н И З А Т О Р Ы :



129085, Россия, г. Москва, ул. Б. Марьинская, д. 9, стр. 1
Тел./факс: (495) 734-99-66
E-mail: info@metal-expo.ru
[Http://www.metal-expo.ru](http://www.metal-expo.ru)



Международная выставка
производителей
труб и трубопроводов



Международная выставка
оборудования, технологий
и продукции из алюминия,
цветных металлов и их сплавов



Messe Düsseldorf GmbH
P.O. Box 10 10 06
40001 Düsseldorf, Germany
Tel.: +49 (0) 2 11/45 60-77 93
Fax +49 (0) 2 11/45 60-77 40
www.messe-duesseldorf.de
RyfischD@messe-duesseldorf.de

Андрей Гурьев

Железные дорожники о себе и реформах

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

Продолжение (начало в № 4 (49)–4 (59))

РЖД-Партнер, № 7, июль 2005 г.

Логика должна быть железной

«Мы прекрасно понимаем логику требований правительства. Они говорят: у вас нет отдельного учета, поэтому о каких компенсациях можно вести речь?» – рассказывает сенатор.

Михаил Одинцов, председатель комиссии Совета Федерации по естественным монополиям

– Михаил Викторович, какова Ваша позиция по поводу выделения Федеральной пассажирской компании? Нужно ли это делать и даст ли Федеральное собрание денег для компенсации убытков ФПК?

– Что значит: нужно ли это делать? Если есть программа и план, которые утверждены правительством, то – плохие они или хорошие – их надо выполнять. В Плане мероприятий по реализации Программы структурной реформы значится создание подобной компании и ее выделение. Поэтому данный вопрос – решенный. Либо необходимо было заранее с ним не согласиться и довести ситуацию до того, чтобы внести корректировки в эти мероприятия.

Что касается дотаций, то я, например, пока не видел никакого обоснованного предложения на этот счет со стороны ОАО «РЖД». С точки зрения организатора данного мероприятия ему необходимо это делать. Нужно выходить с обоснованными предложениями в правительство, и если они аргументированы и логичны, то мы, например, с удовольствием их поддержим. Потому как государство должно участвовать в реформировании монополий и давать на это деньги.

– Но было объявлено, что Минфин отказался согласовывать проект постановления правительства о компенсациях убытков на железнодорожном транспорте, причем было отмечено, что это «вредно»...

– Правительство в подобных случаях по определению должно выступать с позиций экономии государственных средств. Может, это не всегда рационально. Но так было при получении денег на те или иные мероприятия в рамках деятельности и «Газпрома», и РЖД, и РАО «ЕЭС России». То есть мы уже привыкли, что правительство чаще всего изначально выступает против. Но надо доказывать свою точку зрения, может, не один, а несколько раз усиливая аргументацию, привлекая сторонников из числа депутатов Государственной думы и членов Совета Федерации. Надо ее обосновывать. Ведь если логика железная, то ее тяжело перебить или проигнорировать. Иногда правительство поступает так, что закрывает на что-то

глаза. То есть проблема имеется, но «мы ее не видим». Однако в рассматриваемом нами случае шишки-то все равно посыплются на ОАО «РЖД». Поэтому, на наш взгляд, компания здесь должна занимать просто более жесткую и последовательную позицию.

– В регулирующих ведомствах утверждают, что у ОАО «РЖД» нет ни отдельного учета по видам деятельности, ни удовлетворительной методики расчета покрытия убытков от пассажирских перевозок. Вы с этим согласны?

– Я согласен с выводами Счетной палаты Российской Федерации. Она провела проверку и утверждает, что нет отдельного учета не только между пассажирскими перевозками дальнего следования и внутрирегиональными, но даже между грузовыми и пассажирскими! Нет его и между социально дотируемыми и прибыльными перевозками. Это констатировала Счетная палата, и ее выводы в ОАО «РЖД» никто не опроверг. А отдельный учет по видам деятельности – это тот самый кирпичик, на котором изначально строится аргументация требований по поводу привлечения дотаций. И если нет этого фундамента, то трудно ставить уже какой-то следующий кирпичик на пустоту.

Очевидно, должно быть несколько пассажирских железнодорожных компаний и конкуренция между ними

Мы прекрасно понимаем логику требований правительства. Они говорят: «У вас нет отдельного учета, поэтому о каких компенсациях можно говорить?» То есть здесь критика в сторону ОАО «РЖД» мне представляется справедливой.

– Вы считаете, что выделение пассажирского хозяйства первоначально в филиал будет способствовать формированию более прозрачного баланса?

– Конечно. Собственно, это и предусматривается в плане реформы – выделение бизнесов в отдельные филиалы и дочерние общества позволяет сделать экономику железнодорожного транспорта более прозрачной.

– Следует ли, по Вашему мнению, ФПК в перспективе продать?

– В Программе реформы говорится, что на третьем ее этапе дочерние общества ОАО «РЖД» продаются. Если это – потенциально рыночный сектор, то, конечно, необходимо так делать. Зачем государству на своих плечах нести такую ношу? Нужно отдавать частным инвесторам, которые, на мой взгляд, качественно разовьют ее.

– А не будет ли ФПК новым монополистом?

– Очевидно, должно быть несколько компаний и конкуренция между ними.

РЖД-Партнер, № 7, июль 2005 г.

Выделение – это эффективно

«Ставить задачу однозначно создавать конкуренцию внутри железнодорожных пассажирских перевозок сегодня необязательно», – считает ученый.

Владимир Мау, ректор Академии народного хозяйства при правительстве РФ, д. э. н.

– Владимир Александрович, как известно, Вы принимали участие в разработке Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте. Считаете ли Вы, что вопрос выделения Федеральной пассажирской компании вполне назрел, и найдутся ли, на Ваш взгляд, у государства деньги для ее дотирования?

– Я считаю, что выделять компанию, конечно, нужно. Вопрос же дотаций должен решаться по мере экономического анализа. Несомненно, далеко не все надо дотировать. Например, перевозки в вагонах купейных и СВ финансировать из бюджета не нужно. А все остальное – это проблемы социальной политики. Железнодорожные перевозки в части пригородного сообщения, скорее всего, дотировать надо, что, кстати, уже делается. Все остальное – вопрос конкретного экономического расчета и политических оценок.

Конкуренцию в пассажирских перевозках создавать, несомненно, нужно, но не обязательно внутриотраслевою. Может быть, это имеет смысл, а может быть, и нет

– С какими трудностями столкнутся депутаты при определении размера дотаций? Есть ли, на Ваш взгляд, сегодня проблема их обоснования?

– Дотации, повторяю, – это вопрос социального выбора, социальной политики. Компания может посчитать, какая у нее себестоимость. Если правительство находит, что плацкартная перевозка в рамках социального пакета должна быть дешевле, оно должно ее дотировать, это понятно. Другое дело, что тут, естественно, нужно аккуратное антимонопольное регулирование. Потому что до тех пор, пока у нас автомобильный транспорт составляет во многих регионах конкуренцию железнодорожному, у компании, конечно, будут реальные стимулы завышать свои издержки. Это еще в значительной мере и региональный вопрос, потому что в ряде регионов (в Центральной России, например), скорее всего, это будет очень конкурентный рынок.

– Есть точка зрения, что сначала нужно выделить компанию, и тогда уже станут видны ее издержки. Железнодорожники говорят наоборот: дайте дотации – и после этого мы выделим компанию.

– По-моему, это что-то искусственное.

Такой вопрос не стоит. В целом же здесь нужно говорить о том, что является экономически эффективным, а что – нет. Выделение самостоятельных компаний, на мой взгляд и судя по тому анализу, который мы делали, – эффективно. То есть это целесообразный способ реструктуризации ОАО «РЖД» и привлечения в него инвестиций. Потому что основная задача этой реорганизации – сделать акционерное общество привлекательным для частных капиталов. Но без выделения этих компаний с соответствующими ясными издержками и балансами они не будут привлекательными для инвесторов.

– На какую роль Вы отводите конкуренции в сфере пассажирских перевозок? Ее нужно создавать?

– Несомненно, да, но не обязательно внутриотраслевою. Ставить задачу однозначно создавать конкуренцию внутри железнодорожного транспорта, на мой взгляд, необязательно. Этот вопрос нуждается в специальном анализе. Может быть, это имеет смысл, а может быть, и нет. Принципиально важно создавать межотраслевою конкуренцию, условия для развития сети автомобильных дорог, автомобильных перевозок, которые бы конкурировали с пассажирским железнодорожным транспортом.

– Нужно ли передавать Федеральной пассажирской компании вокзалы и вагонные депо?

– Мне представляется, что вокзалы должны существовать отдельно как самостоятельный бизнес. Так делается во всем мире, и не только в железнодорожной сфере. Депо – это вопрос. Здесь нет никаких заранее установленных рецептов.

РЖД-Партнер, № 7, июль 2005 г.

Есть дойная корова и черная кошка

«Если бы я занимался данным бизнесом не в государственной компании, а в нормальной частной, то эти самые плацкартные вагоны отцепил бы и возил только купейные и СВ».

Евгений Ясин, научный руководитель государственного университета «Высшая школа экономики», д. э. н., профессор

– Евгений Григорьевич, как Вы относитесь к планам выделения железнодорожных пассажирских перевозок в самостоятельную Федеральную пассажирскую компанию, которая будет дотироваться из бюджета?

– Очевидно, что есть некоторые направления пассажирских перевозок, определенные виды бизнеса, которые вполне рентабельны. И, по-моему, они могут лечь в основу самостоятельной пассажирской компании, а может быть, и не одной, а нескольких. Потому что создавать еще одну монополию, мне кажется, вредно.

Что же касается субсидий, то их нужно расчленять. Да, есть ряд нерентабельных направлений, где осуществлять перевозки, тем не менее, обязательно нужно. Но тогда они должны дотироваться либо из федерального, либо из местных бюджетов. Может брать их финансирование на себя в течение какого-то времени и ОАО «РЖД». Однако в таком случае нет смысла их и выделять. А если субсидии будут бюджетные, тогда смысл есть. При этом, конечно, каждый раз надо себе представлять, во что это обходится. Когда же все сваливается в общий котел, то это не приводит к какому-то толку.

– Вы имеете в виду необходимость организации уже сегодня в ОАО «РЖД» раздельного учета по видам деятельности?

Конкуренция полезна всегда. Даже если это только две компании и даже если они друг с другом сговорятся

– Да, раздельного учета и анализа издержек. Есть такие линии, которые совершенно никому не нужны, но они продолжают эксплуатироваться по соображениям совершенно малопонятным. Моя позиция такова: если органы власти хотят, чтобы были поддержаны направления железнодорожных перевозок, которые убыточны, но по социальным или каким-то еще соображениям необходимы, то их надо субсидировать. Если бы я занимался данным бизнесом и работал не в государственной компании, а в нормальной частной, то я, конечно, не брался бы за деятель-

ность, которая приносит убытки. Я бы эти самые плацкартные вагоны отцепил и возил бы только купейные и СВ. Вот и все.

– Как Вы считаете, депутаты пойдут на субсидии?

– Есть здравый смысл. Правда, он отдельно, а депутаты – отдельно. У них свои проблемы, и выделение денег на лоббируемые проекты – это, так сказать, вечная драма такого, если хотите, демократического правления, где представительные органы играют ту или иную роль. Кстати, именно поэтому я говорю, что есть вопросы экономической политики, которые нельзя отдавать на волю референдума или даже парламента. Нельзя отдавать и вопрос экономической целесообразности. Это, как говорится, жертва социалистического мышления. Ну не могут никак расстаться с тем, что есть перекрестное субсидирование и бизнесмен не вправе принимать решение, что выгодно и чем ему следует заниматься, а что – невыгодно. Может быть, это и сдерживает ОАО «РЖД» как государственную компанию.

– То есть Вы хотите сказать, что необходимо преодолевать перекрестное субсидирование?

– Шаг за шагом. Нет, я не считаю, что нужно полное преодоление. Любая компания вправе строить какие-то стратегические планы и говорить: вот это направление мне нужно для того, чтобы поддерживать рынок, и я рассчитываю на будущие какие-то перемены, а эти проблемы я решаю сейчас. Поэтому в любой компании, как Вы знаете, присутствует известная матрица с «дойной коровой» и «черной кошкой» – это нормальное дело.

Но просто есть аспект масштаба. Вот когда, скажем, я знаю, что в элктроэнергетике объем перекрестного субсидирования составил 60 млрд рублей, и это довольно существенный фактор для местных бюджетов, и они перегружают промышленность, для того чтобы субсидировать население, то я считаю, что это не нормально.

– Вы сказали, что приветствовали бы развитие конкуренции в пассажирских перевозках?

– Да. Конкуренция полезна всегда. Даже если это только две компании и даже если они друг с другом сговорятся, все равно.

– Как бы Вы решили вопрос с имущественным комплексом Федеральной пассажирской компании?

– Про пути и другую инфраструктуру я не говорю, а вот думаю, что нужно очень серьезно ставить вопрос относительно приватизации или предоставления в аренду частным компаниям вокзалов. Есть, конечно, там службы, которые непосредственно связаны с управлением перевозками, а вот залы ожидания, гостиницы, буфеты и т. д. я бы отделил.

РЖД-Партнер, № 8, август 2005 г.

Все новое и большое вначале вызывает антагонизм

Проект восстановления железнодорожного движения между Грузией и Россией через Абхазию обсуждается уже несколько лет.

Сергей Багапш, президент Республики Абхазия

– Сергей Васильевич, как Вы относитесь к проекту, учитывая, что в Абхазии все-таки некоторая часть населения проявляет к нему настороженное отношение?

– Мое отношение к дороге однозначное: ее необходимо делать. Первое, это экономический проект. Год не было переговоров с Грузией – вообще был прерван переговорный процесс. Затем прошли выборы в Абхазии, после чего мы его возобно-

вили, пошли на него. И сказали: давайте с чего-то начинать. Реально – это экономика. То есть Сочинские соглашения. Есть проект по железной дороге, так давайте же по нему работать! Первое время было непонимание, но на всех встречах этот вопрос постоянно возникал, причем очень выпукло и акцентированно. Поэтому я был одним из инициаторов данного проекта и довел этот вопрос до ООН и всех причастных сторон. Я говорю: давайте реально покажем, что мы можем совместно решить взаимовыгодный проект, уйдя на этом этапе от пол итики. В Сочинских соглашениях сказано, что железная дорога привязана к возвращению беженцев в Гальский район. Мы согласны выполнять эти соглашения – тем более что процесс возвращения беженцев уже идет, уже 50 с лишним тысяч человек вернулись.

Поэтому мы поддерживаем и будем поддерживать проект, зная его значимость и для Юга России, и для Армении, и для Абхазии. Ну а дальше, если будет движение дороги в другие страны, то это уже дело международных организаций.

– Какое значение это имело бы для развития экономики Абхазии?

– Очень большое. Во-первых, сама дорога – это ведь не только колея, то есть пара рельсов и шпалы. Это инфраструктура, рабочие места, энергохозяйство – до 600–700 человек будут заняты, будут работать. Это депо и ремонтные базы. Это очень большое хозяйство, которое просто необходимо Абхазии. Это движение грузов. Да, мы начнем выпускать товары, но если не будет железной дороги, то их тяжело станет реализовывать. Те же сельхозпродукты (то, чем мы торгуем сегодня), те же лесоматериалы – по железной дороге все это пойдет очень быстро и очень выгодно. А тарифы, работа дороги – это бюджет Республики, естественно, это врачи и учителя, это вся бюджетная сфера. Поэтому мы считаем, что данный проект очень важен.

– Вы полагаете, что грузинской стороной также будет проявлен большой практический интерес к восстановлению железнодорожного движения?

– Понимаете, к любому проекту, к сожалению, всегда привязывается политическая составляющая. Данный случай – не исключение. Любой вопрос, по которому мы начинали проявлять инициативу, будь то воздушное, морское или железнодорожное сообщение, – всегда сопровождался какими-то политическими аспектами. Поэтому, когда мы вели переговоры, то Министерству иностранных дел и тем, кто вел переговорный процесс, было заявлено: мы начинаем проект экономический и без всяких предварительных условий. Я убежден, что в Грузии достаточно прагматически мыслящих людей, которые прекрасно понимают и осознают, что такое железная дорога для экономики самого этого государства.

Ведь для всех движение грузов – это тарифы, деньги, объемы, рабочие места. Это все, что сегодня необходимо любой стране, которая хочет развиваться.

– Как Абхазия предлагает участвовать в инвестировании проекта? Ведь у вас нет сейчас каких-то больших возможностей в этом плане.

– Участок наш в принципе небольшой. А те мосты, которые были взорваны и находятся в таком состоянии, – это результат войны, как Вы понимаете. И здесь как-то все должны разделить эту долю. Да, у нас сейчас нет возможности равнозначно участвовать в инвестиционном проекте, как это могут сделать Россия, Армения или Грузия. Но мы найдем форму, по которой участие Абхазии будет определено. Нужно деньгами – определимся с деньгами, нужно будет решить другие вопросы – мы готовы разговаривать и договариваться. Формы участия могут быть разные, и мы их найдем.

– На встрече с рабочей группой Вы сказали, что абхазская оппозиционная пресса, возможно, будет критиковать данный проект. Почему?

– Дело в том, что еще сохранилась инерция. Во время выборов было много грязи, много отрицательных пиаровских акций. И сегодня то или иное действие нового руководства воспринимается некоторыми людьми ну прямо как гром среди ясного неба. Вот сейчас – это проект по железной дороге. Но ведь ни у кого не возникает вопроса, почему договорились по энергетике. Потому что, если бы не договорились, то сидели бы в темноте.

Всегда все новое и большое вначале вызывает антагонизм. Ну и есть, конечно, у наших граждан опасения, которые можно понять. Потому что железная дорога была одним из аргументов, который выставляла во время военных действий Грузия: якобы в Абхазии грабят железнодорожные составы, хотя здесь ничего не грабили. Таких вещей не было. У людей в памяти еще все это живо.

– Не секрет, что у части населения есть опасение, что железная дорога будет использована (как это было во время войны 1992–1993 гг.) в качестве непосредственного пути экспансии неких враждебных военизированных сил.

Вы не боитесь этого?

– Мне такой вопрос задавался уже неоднократно. Но если всего этого бояться, то нужно закрыться где-нибудь в бомбоубежище и сидеть там с выставленным наперевес автоматом. У нас 240 км морского берега, нет проблем и долететь воздухом. В этом смысле железная дорога для нас – самое безопасное средство для нападения, потому что вопрос по ней снимается в случае чего очень просто – нажатием кнопки. Чего нельзя сделать на побережье, в воздухе или, скажем, на автомобильной дороге.

Вот почему в этом плане железная дорога меня абсолютно не беспокоит. Самая сильная экспансия может быть одна: если сосед наш Грузия будет экономически развиваться быстрее нас. Вот это действительно экспансия! Наше будущее – в нашем развитии, в экономической мощи нашей. Когда будет мощь, будет экономическое развитие – тогда со всеми можно на равных разговаривать. Не будет этого – придется очень тяжело. А дорога как таковая, чтобы «кто-то сюда приехал и напал на нас» – это исключено.

РЖД-Партнер, № 9, сентябрь 2005 г.

Видение того, как это будет завтра, нам необходимо уже сейчас

Исполнился год практической деятельности созданного в ходе административной реформы Федерального агентства железнодорожного транспорта.

Михаил Акулов, руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта

Нам удалось приступить к реализации...

– Михаил Павлович, какова Ваша общая оценка деятельности за год. Что удалось, что нет?

– В первую очередь необходимо отметить, что нам удалось организовать структурно. Сформирован центральный аппарат и семь территориальных управлений, укомплектован контингент. В прошлом году правительством был утвержден перечень подведомственных Агентству предприятий. На сегодня проведены

все необходимые процедуры по определению их финансово-экономического состояния, утверждены планы деятельности, размеры дивидендов, которые они из прибыли должны перечислить в бюджет собственника, и т. д. На данный момент у нас свыше 20 государственных предприятий и большое количество учреждений, включая учебный комплекс.

Нам удалось приступить к реализации инвестиционных проектов, в которых мы были утверждены в качестве федерального заказчика. В первую очередь это известный проект строительства железной дороги в Республике Саха (Якутия), который финансируется из трех источников, включая федеральный бюджет.

Сегодня стройка активно идет, освоено уже 1 млрд 300 млн рублей. Мы уже говорим о том, что есть все предпосылки для завершения этого строительства в 2008 году вместо 2010-го. При этом сегодня мы выдвинули предложение о том, чтобы начиная с 2008 года уже приступить к строительству совмещенного автомобильно-железнодорожного моста через Лену к Якутску. То, что мы успешно справляемся с задачей по строительству дороги в Якутии, дало возможность Минтранс и МЭРТ увидеть в нас надежный инструмент реализации государственных проектов – и в предложениях по бюджету на 2006 год заложены основы по финансированию и других проектов. В первую очередь это вынос железнодорожной линии в районе затопления Бурейской ГЭС.

Подтверждение нашей способности реализовывать инфраструктурные проекты – это и принятие программы «Государственная граница», где до 2010 года нам предстоит освоить 4,2 млрд рублей по обустройству железнодорожных передаточных станций. Прежде всего это касается железных дорог, которые имеют границы с Украиной и Казахстаном. В целом этот инвестиционный блок начал работать и имеет хорошие перспективы.

– Как известно, раньше всегда говорили, что на те или иные проекты нет денег. Сегодня есть Стабфонд, Инвестфонд – и уж на дороги-то можно было бы тратить больше. Но вот теперь едва ли не на официальном уровне заявляют: «Сколько не дай, все разворуют». Что Вы ответите?

– Недавно по каналу ТВЦ Александр Лившиц ответил на этот вопрос так: «Разворуют в любом случае!» Но, дескать, останется дорога, останется мост и т. д.

А если говорить серьезно, то мы, не вступая в эти макроэкономические дискуссии, сегодня видим, что Инвестиционный фонд уже в этом году располагает средствами в 40–45 млрд рублей, а на следующий год это будет около 70 млрд. Вот тот источник или инструмент, который позволит решать задачи развития инфраструктуры.

Сегодня еще не принят документ, который определяет всю процедуру участия в конкурсе и реализации проектов за счет средств Инвестфонда, но его идеология нам абсолютно понятна. Это совершенно цивилизованный механизм защиты от каких-либо потерь. Вы – бизнесмен или банкир – обращаетесь в структуры фонда с просьбой получить деньги под конкретный проект. Вы их получите, но только часть средств от стоимости проекта. А другую составят ваши собственные деньги. Условия контроля за освоением средств – достаточно жесткие. Я думаю, что заинтересованность и бизнеса, и государства в реализации проекта – это такой очень мощный конгломерат, что здесь не возникнет некая трещина, через которую что-то может вытечь. Сегодня готовится новый инфраструктурный проект с использованием средств Инвестиционного фонда по строительству железной дороги в Республике Тыва. Это будет наглядным примером, когда и государство, и частный бизнес

в равных долях выступят с тем, чтобы построить 400 км железной дороги, соединить субъект Федерации с общей сетью железных дорог, выйти к богатейшему месторождению коксующихся углей, начать их промышленную разработку. Над этим проектом мы сейчас работаем.

Речь идет о принятии конкретных точечных решений

– Какие основные моменты можно отметить в блоке вопросов, связанных с правоприменительной функцией?

– Прежде всего это работа по принятию решений при столкновении интересов ОАО «РЖД» с другими участниками транспортного рынка. Но, конечно, еще далеко не все мы смогли здесь реализовать. Есть ряд предложений, подготовленных нами и представленных в Минтранс. В первую очередь речь идет о развитии уже принятых постановлений правительства. Также о тех вопросах и функциях, которые были переданы Агентству и должны получить нормативное закрепление. К сожалению, есть препятствия для реализации этих документов, но во многом они носят и объективный характер. Такие же сложности существуют и в деятельности ряда других транспортных агентств. Сегодня идет консолидация всех этих вопросов в правовом департаменте Минтранса, с тем чтобы наше министерство вышло на уровень переговоров и консультаций с другими причастными ведомствами – и эти вопросы были сняты.

– Недавно президент страны поставил задачу активизировать завершение административной реформы. Каким Вам видится данный процесс применительно к вашему Агентству? Какие функции Вы хотели бы приобрести еще?

– Мы отнюдь не претендуем на получение большего спектра каких-то дополнительных функций. Речь идет о принятии конкретных точечных решений по наиболее болезненным, а фактически как бы упущенным, не рассмотренным в ходе административной и железнодорожной реформ проблемам. Об этом говорить необходимо, и мы к этому готовимся. В настоящее время есть все основания констатировать, что государство не обладает теми регулирующими инструментами, которые были заложены в Программе реформы железнодорожного транспорта.

Ликвидация правительственной комиссии по реформированию, которую возглавлял вице-премьер, фактически исключила возможность для государства получать оперативную информацию о результативности проводимых преобразований, а главное – возможность оперативного влияния на хозяйствующий субъект. Я думаю, что эта ситуация не нормальна. Она требует корректировки, тем более что Европейская конференция министров транспорта рекомендовала при реформировании железнодорожной сферы создание специализированного органа для оперативного влияния на факторы, которые искажают конкуренцию в перевозках. В документах, в частности, указывается, что надзор за честной конкуренцией должны осуществлять независимые, содействующие прогрессу органы регулирования.

Если посмотреть в целом на данную ситуацию в мире, то только в России и Ирландии у государства существует один такой контролирующий орган общезакономерного уровня. В России это – ФАС. А вот в Швейцарии и Швеции функционируют по три регулирующих органа. Здесь никоим образом речь не идет об ужесточении мелочного контроля за хозяйственной деятельностью. Дело заключается в том, что общенациональный антимонопольный орган имеет огромный массив проблем и количество тех субъектов, с кем ему приходится сталкиваться при рассмотрении дел. А железнодорожный транспорт в ходе реформ достаточно уязвим из-за того, что сегодня ошибочно принятое решение, не поправленное вовремя, может за

собой в этом же масштабе, по этому же шаблону повлечь принятие и других неверных решений в совершенно разных сферах деятельности. Вот оперативно среагировать на то, чтобы это неправильное решение не пошло развиваться дальше, и есть цель такого специализированного органа. Он не должен подменять функции ФАС, но должен иметь право оперативно приостановить действие того или иного решения до рассмотрения процедуры в антимонопольном органе.

Сегодня у нас хозяйствующий субъект, например ОАО «РЖД», с деятельностью которого непосредственно связана судьба тысяч предприятий, к сожалению, имеет право принять решение, которое не может быть отменено кем-то в оперативном порядке. При этом жалобы и обращения с несогласием могут игнорироваться, а сама процедура рассмотрения этих претензий к компании со стороны пользователей имеет достаточно большие временные рамки, жестко регламентирована и есть просто угроза, что, борясь за отмену какого-то решения, тот или иной пользователь к моменту отмены просто уже потеряет часть своего бизнеса или вообще уйдет с рынка.

Я разгадки этой тайны не знаю, но подозреваю, что только организационное выделение видов деятельности в самостоятельные компании поставит крест на бесконечных дискуссиях

Мы выдвигали предложение и готовы вновь с ним выходить, чтобы ОАО «РЖД» имело при себе независимую, признанную всеми структуру рассмотрения претензий от пользователей. Я имею в виду систему третейского суда, которая сегодня действует во всех крупных компаниях – ОАО «ЕЭС России», «Газпроме» и др. Это более оперативный орган, нежели арбитраж или ФАС, и главное, что при несогласии с решением третейского суда у пользователя все равно остается право на защиту своих интересов в государственных органах. То есть это шанс найти компромисс и минимизировать те издержки, которые возможны в результате рассмотрения.

– С третейским судом понятно, но правильно ли понимать, что также Вы предлагаете придать Росжелдору функции оперативного вмешательства в деятельность хозяйствующих субъектов транспортного рынка?

– Я бы воздержался от именно такой формулировки, а сказал бы так: нам нужна возможность дать экспертную оценку принятому решению с приостановлением его действия и направлением материалов при несогласии стороны в антимонопольные органы. С тем чтобы не терять то время, когда хозяйствующему субъекту приходится работать в рамках данных условий. Вот такую функцию мы могли бы взять на себя. Пример, получивший сегодня очень серьезный резонанс, – это решение ФАС по запрету ОАО «РЖД» выдавать временные разрешения на открытие и закрытие контейнерных терминалов для прочих участников рынка. Ситуация здесь хорошо известна всем причастным, она обсуждалась в том числе и на страницах вашего журнала, и я не буду пересказывать ее суть. Что важно? При корректировке деятельности хозяйствующего субъекта в конкретном направлении мы получили такую ситуацию, когда монополист, гиперболизируя это решение своими дальнейшими действиями, еще больше ухудшает деятельность всех заинтересованных предприятий. Сегодня массив писем от них – просто колоссальный. Участники рынка не могут понять, как вести теперь свой бизнес. Если вчера им хоть и по временному формату, но все же разрешали осуществлять погрузку и выгрузку контейнеров, то

сегодня запретили уже на постоянной основе. Получается, что вся экономика страны в этом секторе оказалась связана решением одного человека, которого никто не может поправить.

Очевидно, что здесь не хватает каких-то рычагов, которые бы не допускали такого положения. В данном случае выход мы нашли и уже даем разрешения на постоянное открытие терминалов. Но есть множество ситуаций, где подобного выхода нет. И это, конечно, негоже, когда компания имеет возможность осуществлять такое торможение развития других бизнесов. Но по большому счету это уже проблема того, что нет разделения на инфраструктурную и перевозочную деятельность ОАО «РЖД».

Вперед с такими постановлениями идти нельзя

– То есть мы явно видим, что сегодня невозможно говорить об оперативном управлении рынком железнодорожных перевозок вне процессов его реформирования. Но темпы преобразований явно упали. Как Вы думаете, есть ли вообще сейчас действенный формат управления реформой? Чего не хватает для ее активизации?

– Я считаю, что управление реформой железнодорожного транспорта сегодня есть. Как один из вариантов был принят путь создания межведомственной комиссии по реформированию при Минтрансе.

Этот орган имеет достаточно широкий круг представителей от заинтересованных министерств и ведомств, включая силовые. При этом он расширен за счет присутствия там грузовладельцев, операторов, ППЖТ и других участников рынка. На заседаниях этой комиссии рассматриваются практически все вопросы, которые выносятся по структурному реформированию на совет директоров ОАО «РЖД», и я должен сказать, что уже есть апробированные механизмы, когда даются более широкие полномочия представителям ведомств по разработке конкретных тем. В частности, наше Агентство разработало и направило в комиссию перечень нормативных актов, которые требуется принять (или внести изменения в действующие), имея целью развитие перевозочного бизнеса на железнодорожном транспорте. Сегодня налицо недостаток данного нормативного обеспечения. Мы проанализировали вопрос с представителями всех заинтересованных сторон, построочно прошли по всему перечню. Да, были острые дебаты, но теперь мы четко понимаем, что нужно сделать в этом направлении, и доложим об этом на заседании комиссии.

Что данному органу управления реформой не хватает, так это системы мониторинга результатов принятых решений по структурным изменениям и по деятельности ОАО «РЖД» в новых условиях. Сегодня мы наблюдаем, например, такую ситуацию, когда компания одни и те же факты использует с целью доказательства совсем различных, даже противоположных, направлений или версий. Так, цифры, связанные с ростом числа компаний-операторов, увеличением числа частных вагонов или доли перевозимых ими грузов, транжуются, с одной стороны, как достижение реформы, а с другой – лежат в основе обоснований необходимости повышения тарифов, так как частный оператор, дескать, захватывает так называемые высокодоходные рынки. Подобная возможность истолкования фактов в своих корпоративных интересах должна быть исключена, а необходимо, чтобы регулярно давалась объективная оценка всего достигнутого и на ее основе вырабатывался бы четкий прогноз того, что мы будем иметь завтра. Вот это необходимо развивать.

– Вы затронули вопрос разделения инфраструктуры и перевозок в ОАО «РЖД». Сегодня о нем начинают говорить все больше. Каково Ваше видение решения данной проблемы?

– Да, на сегодня мы имеем уже достаточно большой круг вопросов и проблем, в основе которых лежит более общая тема разделенности или неразделенности инфраструктуры и перевозок. И видение перспективы того, как это будет завтра, нам уже сейчас действительно необходимо. Министр транспорта Игорь Евгеньевич Левитин на одном из правлений ОАО «РЖД» ясно высказался в том плане, что сегодня нанизывать новые подходы и решения необходимо на каную-то определенную предполагаемую конструкцию. То есть надо четко знать, будет ли завтра инфраструктура ОАО «РЖД» совмещена с перевозочной деятельностью или не будет, и уже в зависимости от этого готовить целый ряд нормативных либо методологических решений. Это было бы ошибочно – жить сегодня по одним правилам, а завтра, после полуночи, оказаться в условиях разделенного состояния. Но что мы имеем в плане методологической базы? В ходе подготовки и проведения реформы у нас никто не выстраивал никаких моделей деятельности ОАО «РЖД» в условиях разделенности инфраструктуры и перевозок. Нет такого. Все ограничивалось только уровнем построения схем управления – то есть рисования квадратиков и стрелочек. В мире, как известно, существуют различные модели деятельности железнодорожных компаний – и разделенные, и интегрированные. Сегодня в России мы не можем пока внятно сказать о том, какой хотели бы видеть в перспективе ОАО «РЖД». Да, мы знаем тех, кто выступает за безусловное отделение инфраструктуры от перевозочной деятельности – это в основном широкий круг операторов, потенциальных перевозчиков. Они хотят иметь недискриминационный доступ к инфраструктуре. Частные компании видят потенциальную угрозу в том, что без такого разделения их интересы будут ущемляться, и потому выказываемая ими в этом вопросе некоторая безапелляционность – вполне понятна. Оценка компанией ОАО «РЖД» такого варианта строится на стремлении сохраниться в едином формате, занимать доминирующее положение на рынке. При этом мы можем легко спрогнозировать, что принятие решения о разделении будет болезненно, в первую очередь для компании, но через нее – и для пользователя.

В целом это очень глубокий вопрос. Но я могу сказать однозначно (мы это анализировали), что та проблематика, которая очень остро возникла в зиму 2004–2005 гг. и периодически наступает даже в летний период по брошенным поездкам на подходах к портам (при всех других факторах, сдерживающих продвижение грузов), – это следствие проблемы неразделенности инфраструктуры и перевозок. И это надо понимать всем. Можно придумывать новые форматы взаимоотношений между железной дорогой и портами, между стивидором и портом, но в основе – именно эта проблема. Об этом нужно говорить, об этом нужно думать. Если будет принято решение о разделении – это ликвидирует многие тупики. Если же еще долгое время будет существовать совмещенная модель, то очевидно, что необходимо подходить к созданию специальных государственных органов (или передаче дополнительных функций существующим), для того чтобы отслеживать вопросы развития конкуренции в условиях неразделенности и делать первые попытки регулировать эти вопросы. Такие модели тоже существуют в большом количестве стран. Сегодня, к сожалению, даже известные постановления № 703 и № 710 по недискриминационному доступу к инфраструктуре четко несут на себе некий оттенок торопливости принятия решений, формального отчета о выходе этих документов. Их надо серьезно дорабатывать, так как вперед с такими постановлениями идти нельзя.

Продолжение следует.

Содержание

Страна / Регион	Город	Наименование компании	Телефон	№ стр.
EXPORAIL 2014				
Россия	Санкт-Петербург	ЗАО «Выставочное объединение «РЕСТЭК»»	+7 (812) 320-8094	2-я сторона обл.
Производители железнодорожной продукции и услуг (стр. 1 - 8)				
Республика Беларусь	Минск	ООО «Завод теплообменного оборудования»	+ 375 (17) 217-02-39/56	2 - 4
Россия	Москва	ООО «Торговый Дом Елхим-Искра»	+7 (495) 726-58-08, +7 (906) 087-90-60; тел. в Болгарии: +359-897-88-16-04	5
Россия / Белгородская область	Белгород	ЗАО «Белшпала»	+7 (4722) 21-16-93, 23-18-33/11, 23-10-95	6 - 7
Россия / Брянская область	Брянск	ЗАО «Инвест-Ойл» («Брянскрезинотехника»)	+7 (4832) 59-91-51, +7 (495) 637-60-12	1
Россия / Калужская область	Калуга	ООО «КАЛУЖСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ»	+7 (4842) 926-700/800	5
Россия / Кемеровская область	Новокузнецк	Железнодорожная доска объявлений	+7 (3843) 71-63-41	3
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО «ТЕХПРОМСЕРВИС»	+7 (831) 430-09-64, +7 (904) 391-28-17	1
Россия / Республика Удмуртия	Ижевск	ЗАО «ЭНЕРСИ»	+7 (3412) 37-38-80/98-18	8
ЭФФЕКТИВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СОБСТВЕННЫХ ВАГОНОВ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ НА ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРИНЦИПАХ»				
Россия	Москва	Елисеев С.Ю., Шатохин А.А.		9 - 16
Подвижной состав, запчасти, ремонт (стр. 17 - 18)				
Россия	Москва	ЗАО «МНПП «Техноприбор»	+7 (499) 181-55-16/18-50	18
Россия / Московская область	Дрезна	ООО «РЕМЭЛВТО»	+7 (496) 418-16-49, +7 (495) 647-03-69, +7 (964) 705-98-09	18
Россия / Республика Чувашия	Чебоксары	ООО «ЭлТехПрод»	+7 (8352) 54-00-80, 29-44-00/01/02	18
Россия / Саратовская область	Екатеринбург	ОАО «144 бронетанковый ремонтный завод»	+7 (343) 255-56-04/02	17
		ООО «Железные дороги Урала»	+7 (343) 694-99-62, +7-912-656-21-36	17
Состояние рынка железнодорожных перевозок РФ в марте 2014 года				
Россия	Москва	Вrwnswick Rail	+7 (495) 363-28-44	19 - 21
VIII МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2013»				
Россия	Москва	Выставка «Электроника-Транспорт»	+7 (495) 287-4412	22
Ликвидация перекосов тарифной системы – необходимое условие для сохранения конкурентоспособности грузопользователей и железнодорожных перевозок				
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	23 - 33
Материалы и оборудование для ВСП (стр. 34 - 37)				
Россия	Москва	ООО «Стройпуть»	+7 (495) 783-26-68	36
Россия / Московская область	Королев	ООО «Компания «ГЕРТ»	+7 (495) 988-90-45, 978-79-58, +7 (916) 587-3360	35
	пос. Правдинский	ООО «Комплекттранспец»	+7 (499) 685-15-14, +7 (496) 531-13-95	35
Россия / Нижегородская область	Нижний Новгород	ООО «РТС»	+7 (831) 411-55-85/54-84, +7 (910) 791-75-44	36
Россия / Свердловская область	Екатеринбург	ООО «Железные дороги Урала»	+7 (343) 218-31-52, +7-912-656-21-36	35
		ООО «Транском Екатеринбург»	+7 (343) 350-00-95/12-08/45-71	36
		ООО «УралМеталлСнаб»	+7 (343) 287-11-16/17	36
	Нижний Тагил	ООО «ПроектСнаб»	+7 (3435) 41-69-55, 41-25-69	34
		ООО «РосСтройСпецМонтаж»	+7 (912) 249-10-33, +7 (3435) 45-02-48/49/50/51/52/53	34
		ООО ТПК «Стан-Мет»	+7 (3435) 40-12-99, +7 (912) 262-1924	37
МОНИТОРИНГ СИТУАЦИИ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ – МАРТ 2014				
Россия	Москва	АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»	+7 (495) 690-14-26	38 - 43
Сопутствующие товары и услуги (стр. 43)				
Россия	Москва	ЗАО «А.Миллер»	+7 (495) 210-52-14, +7 (495) 775-73-76, +7 (495) 940-82-68	43
		ООО «Октайс-Техника»	+7 (495) 933-77-85, +7 (8422) 278-279	43
Россия / Республика Татарстан	Казань	ООО «Инновационные технологии»	+7 (843) 250-75-60, 227-07-12, 227-00-99	43
Россия	Санкт-Петербург	ООО «Трайв-Комплект»	+7-800-333-36-30	43
«Металлургия.Литмаш'2014» - «Трубы. Россия'2014» - «Алюминий/Цветмет.2014»				
Россия	Москва	ЗАО «Металл-Экспо»	+7 (495) 734-99-66	44
Железные дорожники о себе и реформах				
Россия	Москва	Андрей Гурьев		45 - 50
19 МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ «ТРАНСРОССИЯ»				
Россия	Москва	ЗАО «Металл-Экспо»	+7 (495) 734-99-66	3-я сторона обл.
V МЕЖДУНАРОДНАЯ ПАРТНЕРСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ EUROTRAIN «СОВРЕМЕННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ: ПРИОРИТЕТЫ, ИННОВАЦИИ, ПЕРСПЕКТИВЫ»				
Украина	Харьков	Железнодорожное изд.-во «Подвижной состав»	+38 (057) 715-94-40, 715-96-49, 715-94-41	4-я сторона обл.


Уважаемые Партнеры! Для размещения рекламы в журнале «ДЕПО» 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

Чтобы оформить подписку 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.

20-я юбилейная международная промышленная выставка

11-14
НОЯБРЯ

Москва, ВВЦ, пав. 69, 75



Международная выставка
металлопродукции и металлоконструкций
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2014



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



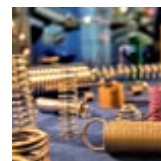
Международная выставка
транспортных и логистических
услуг для предприятий ГК
МеталлТрансЛогистик'2014

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

Генеральный информационный партнер:
специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»

МЕТАЛЛ ЭКСПО 2014

www.metal-expo.ru





V МЕЖДУНАРОДНАЯ ПАРТНЕРСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ EUROTRAIN «СОВРЕМЕННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ: ПРИОРИТЕТЫ, ИННОВАЦИИ, ПЕРСПЕКТИВЫ»

Приглашаем партнеров, спонсоров, участников!

EUROTRAIN — ФОРУМ, НЕ ПОСЕТИТЬ КОТОРЫЙ НЕЛЬЗЯ!

- Разработка и строительство современного железнодорожного подвижного состава
- Эксплуатация и техобслуживание подвижного состава: реалии и перспективы
- Капитальный ремонт и модернизация как пути поддержания надежности и оптимизации обновления подвижного состава
- Развитие систем контроля и технического диагностирования в условиях перехода к эксплуатации подвижного состава с учетом фактического технического состояния
- Инновационные решения для железнодорожного подвижного состава: практика, результаты внедрения

**2–7 июня 2014 г.
г. ЯЛТА**

ОРГАНИЗАТОР
Железнодорожное издательство
«Подвижной состав»
при поддержке ГАЖТ Украины
«Укрзалізниця» и Научно-
технического общества
железнодорожников Украины

По вопросам участия
и партнерства обращайтесь:
ул. Сумская, 39, оф. 170 г.
Харьков, 61058, Украина
Тел./факс: + 38 (057) 715-94-40,
715-94-41
Тел. ж.-д. связи: 4-54-82
Эл. адрес: vagon@tehnostd.com,
zips@tehnostd.com
Internet: www.railway-publish.com

